

Kanton Nidwalden  
Baudirektion  
Buochserstrasse 1  
Postfach 1241  
6371 Stans

AMT FÜR MOBILITÄT							
Eing.: 27. Mai 2019							
BD	DS	SSa	HSc	RSt	NSt	KGa	ABe
MMü	AGe	ESp	JBr				

*Alex MA*

**Regionalverband für die  
Interessen der Velofahrenden**  
Postfach 937  
6371 Stans

Thomas Beck  
Haldenweg 2  
6382 Büren  
Tel 041 610 08 33

Stans, 25. Mai 2019

### Einwendung zum Bauvorhaben Radweg St.Heinrich-Stans

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir haben die Pläne zum Bauvorhaben Radwegabschnitt St.Heinrich-Stans studiert und erheben fristgerecht Einsprache zum aufliegenden Projekt.

Wir gehen von folgendem Grundsatz aus: Velofahrer wollen, wie jeder andere Verkehrsteilnehmer auch, möglichst schnell und sicher vom Ausgangspunkt der Fahrt zum Zielort gelangen. Die geplante Ausführung für den Kombiweg St.Heinrich-Stans ermöglicht dies nur unzureichend. Weiter beziehen wir uns auf das kantonale Dokument „Merkblatt Veloverkehr-Projektierungsgrundsätze“ (MB) vom 1. Januar 2019 und die Schweizerische Norm SN640 060 «Leichter Zweiradverkehr -Grundlagen» (SNLZ) aus dem Jahr 1994. Folgende Punkte sind deshalb zu überprüfen und anzupassen.

1. **Beleuchtung:** St.Heinrich ist zwar ein Ortsteil der politischen Gemeinde Oberdorf aber in den letzten Jahren mehr oder weniger mit Stans zusammengewachsen. Deshalb kann man den neuen Radwegabschnitt auch als Innerortsverbindung bezeichnen. Aufgrund des Innerortscharakters und der voraussichtlich hohen Verkehrsfrequenz soll der Weg bereits von Anfang an vorschriftsmässig beleuchtet werden. Um die Lichtverschmutzung zu minimieren, können intelligente LED Leuchten mit Bewegungssensoren vorgesehen werden. Da wir keinerlei Kenntnisse über eine Nidwaldner Strassenbeleuchtungsrichtlinie haben, schlagen wir vor die Normen SN EN 13201-1 bis SN EN 13201-5 beziehungsweise die SNR 13201-1 und die Ergänzungen der Schweizerischen Lichtgesellschaft SLG 202: 2016d zu Rate zu ziehen.
2. **Wegbreite:** Die Breite des Weges ist zu knapp bemessen. Laut MB sind die vorgesehenen 2.5 Meter Breite für Kombiwege mit Gegenverkehr nicht ausreichend. Es wird im Abschnitt „GMP“ eine minimale Breite von 3 Metern und eine optimale Breite von 3.5 Metern angegeben. Aufgrund dieser Spezifikation soll die Route deshalb mit einer Breite von 3.5 Meter, mindestens aber 3 Meter breit projektiert werden.
3. **Mindestgeschwindigkeit und Kurvenradien:** Die Route wird von Verkehrsteilnehmern mit unterschiedlichsten Geschwindigkeiten begangen bzw. befahren werden. Im MB

wird deshalb richtigerweise eine Auslegung für Fahrzeuge mit Spitzengeschwindigkeit von 45km/h und ein Kurvenradius von 50m angestrebt.

Die SNLZ geht nicht ganz so weit und schreibt für Hauptverbindungen eine Mindestgeschwindigkeit von 30km/h vor. Diese Norm stammt jedoch auch aus dem Jahr 1994, einer Zeit als es noch keine schnellen Elektrovelos gab. Deshalb ist sie in Bezug auf die Spitzengeschwindigkeit von Fahrzeugen als veraltet zu betrachten.

Aus unserer Sicht gibt es keinen zwingenden Grund den Weg in Schlangenlinie auszuführen. Die projektierte Linienführung ist unübersichtlich und zu verschnörkelt und entspricht nicht der SNLZ, die für Haupttrouten eine möglichst direkte Linie vorschlägt.

Ein Radweg sollte dazu da sein, schnelles Pendeln zwischen den Ortsteilen zu ermöglichen. Wird dies durch sinnlose Einbauten, enge Kurven oder schmale unübersichtliche Durchfahrten verhindert oder behindert, werden sich viele Velofahrer Ausweichrouten suchen. Dies wäre dann schade um die Investition und den zwar minimierten, aber trotzdem vorhandenen Landverbrauch. Aus diesen Gründen soll der Kombiweg möglichst direkt und mit möglichst grossen Kurvenradien für Spitzengeschwindigkeiten bis 45km/h projektiert werden. Dies ermöglicht eine flüssige Fahrt und vermindert die Kollisionsgefahr.

4. **Anschluss vom Kollegi:** Der Anschluss des Wegs vom Kollegi an den Kombiweg soll gerade geführt werden. Will ein Velofahrer, so wie geplant in den Kombiweg einfahren, muss er praktisch bis zum Stillstand abbremesen. Dies werden sehr viele Velofahrer, darunter die meisten Mountainbiker nicht machen und einfach gerade aus, über das Grasland weiterfahren. Es wird sich schnell eine Ausweichroute bilden. Die Planung ist zwar gut gemeint, wird aber an der Bequemlichkeit der Velofahrer scheitern. Die Streckenführung ist zu begradigen und der Vortritt entsprechend zu signalisieren. Wir schlagen entweder eine klar sichtbare Vortrittsregelung, oder dann eine Einspurstrecke für den Verkehr vom Kollegi vor.
5. **Weiterführende Planung:** Die heutige Projektierung endet mit einer relativ unübersichtlichen Einmündung in die Schmiedgasse. Wie ist der weitere Verlauf des Radwegs? Will man alle Velofahrer durch die Schmiedgasse fahren lassen, oder muss der Radfahrer bis zur Kreuzung mit der Engelbergerstrasse fahren und dort auf die Kantonsstrasse einspuren?

Aus unserer Sicht ist das Konzept nicht fertig gedacht. Der Radweg könnte auch über die Strasse zum Winkelriedhaus gezogen werden. Auf der Kantonsstrasse ist in diesem Fall eine 30er Zone bzw. eine Kernfahrbahn mit Radstreifen Richtung Stans vorzusehen. So wird ein effektiver und sicherer Anschluss an das Innerortsnetz gewährleistet und die enge Schmiedgasse vom Verkehr entlastet. Ausserdem werden so auf dem Sportplatz beim Kollegi keine Kollisionen mit Spielgeräten (Frisbees, Fussbälle etc.) oder sogar Sportlern provoziert und der sonst schon kleinräumige Freizeitplatz für Jugendliche beschnitten. Wir bitten Sie diese Variante zu prüfen.

Mit freundlichen Grüssen



Thomas Beck Co-Präsident Pro Velo Unterwalden