



Stans, 7. März 2023

Nr. 98

Baudirektion. Amt für Mobilität. Kantonshauptstrassen KH3 und KH4. Piccadilly-Mühlematt-Hinter Linden, Gemeinde Buochs. Umgestaltung und Instandsetzung. Ausführungsprojekt. Genehmigung Objektkredit. Antrag an den Landrat

1 Sachverhalt

1.1 Ausgangslage, Projektauftrag

Die Kantonshauptstrassen KH3 (Beckenriederstrasse, Stanserstrasse) und KH4 (Ennetbürgerstrasse) führen durch das Ortszentrum der Gemeinde Buochs und kreuzen sich auf dem Dorfplatz. Dieser Dorfkern rund um den Dorfplatz ist historisch gewachsen und weist einen eigenen Dorfcharakter auf.

Die Strassenzüge genügen den heutigen Anforderungen an die Verkehrssicherheit nicht mehr und müssen saniert werden.

In einer ersten Dringlichkeit wurde ein Werkleitungsprojekt auf Stufe Vorprojekt erarbeitet.

Mit der Erkenntnis der Gemeinde Buochs und des Elternforums, dass insbesondere am Postplatz die Verkehrssicherheit mangelhaft ist und provisorisch Schülerlotsen eingesetzt werden mussten, um den Schulweg sicherzustellen, erfolgte in gemeinsamer Beauftragung des Kantons Nidwalden und der Gemeinde Buochs die Erstellung einer Road Safety Inspection (RSI), um die Verkehrssicherheitsdefizite im Projektperimeter ausfindig zu machen.

Die Erkenntnisse daraus und die bereits vorliegende Grobanalyse des Agglomerationsprogramms 2011 veranlassten den Kanton Nidwalden und die Gemeinde Buochs, ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept (VBGK) zu erstellen, um die Ortskerngestaltung und die Verkehrssicherheit in Einklang zu bringen. Zudem floss die gesetzliche Vorgabe, die Bushaltekanten mit hindernisfreien Haltekanten auszurüsten, ein.

Anschliessend erfolgte die Weiterentwicklung der ermittelten oberirdischen und unterirdischen Massnahmen zu einem integralen Gesamtprojekt auf Stufe Ausführungsprojekt.

1.2 Projektperimeter

Der Projektperimeter des **integralen** Ausführungsprojekts beginnt beim Kreisel Mühlematt auf der Stanserstrasse (KH3) über den Dorfplatz, weiterführend auf der Beckenriederstrasse (KH3) zum Postplatz bis zum Ortsausgang Hinter Linden. Zugleich ist im Projektperimeter die Ennetbürgerstrasse (KH4) von Dorfplatz bis kurz nach Kreisel Piccadilly integrierter Bestandteil.



Abbildung 1: Projektperimeter

1.3 Ausführungsprojekt

1.3.1 Übersicht der Massnahmen

Das integrale Ausführungsprojekt hat drei Hauptanliegen: die **Sanierung der Infrastruktur** (Trasse und Werkleitungen), die Optimierung der **Verkehrssicherheit** (insbesondere Schulweg am Postplatz) und die gestalterische und betriebliche **Aufwertung** des Ortskerns (Aufenthaltsqualität verbessern).

Der bestehende Strassenquerschnitt wird bis auf wenige Landflächen beibehalten. Innerhalb des bestehenden Querschnitts werden lokal beim Dorfplatz, Postplatz und Hinter Linden die bestehenden Flächen zu Gunsten der Verkehrssicherheit umgestaltet sowie betrieblich optimiert.

Die **Sanierungsmassnahmen der Infrastruktur** umfassen die Sanierung des Strassenkörpers inklusive den Einbau eines lärmarmen Deckbelags, die Überführung des Mischwassersystems in ein Trennsystem der Beckenriederstrasse (Strassenabwasser und Schmutzabwasser trennen), die Reparatur der bestehenden Regenwasserleitung inklusive Abgänge der Ennetbürgerstrasse, die Sanierung des Dorfbachkanals unterhalb vom Dorfplatz und die Sanierung der Wasserleitungen. Zudem wurde das Drittprojekt 'Neubau Fernwärmeleitung' als möglichen Platzhalter geprüft.

Die **Verkehrssicherheitsmassnahmen** umfassen die Einführung einer Tempo-30-Zone im Abschnitt vom Kreisel Piccadilly über Dorfplatz bis Beckenriederstrasse/Einmündung Schulgässli. Um den Übergang in die T-30-Zone optisch besser zu kennzeichnen beziehungsweise das Geschwindigkeitsniveau zu reduzieren, ist geplant, dass bei den angrenzenden Strassenabschnitten zur T-30-Zone der Beckenriederstrasse und Stanserstrasse auf die Mittelmarkierung verzichtet wird. Zudem sind ein Ortseingangstor bei Hinter Linden, die Optimierung wichtiger Fussgängerquerungen sowie die hindernisfrei Ausgestaltung der Haltekanten der Bushaltestellen Post und Linden geplant.

Die **Massnahmen zur Aufwertung des Ortskerns** sind mit den Massnahmen der Verkehrssicherheit verknüpft. Die Ausgestaltung des Dorfplatzes als Platz bewirkt gleichzeitig mehr Verkehrssicherheit, weil Parkplätze im Bereich der Fussgängerfläche wegfallen. Durch die Eliminierung der Doppelbusbuchung auf dem Postplatz wird mehr Raum für Aufenthaltsqualität geschaffen, die Haltekante in Richtung Stans wird vom Gebäude weggerückt. Optisch sind die Flächen für Fussgänger und MIV klarer zugewiesen (erhebliche Verbesserung der Schulwegsicherheit). Aus betrieblicher Sicht bewirken die geplanten Fahrbahnhaltestellen Post und Linden eine ÖV-Bevorzugung. Die geplante T-30-Zone führt zu mehr Aufenthaltsqualität.

1.3.2 Massnahmen beim Dorfplatz

Beim Knoten Dorfplatz werden die drei Kantonsstrassen neu mittels Rechtsvortritt geregelt. Die Einmündung der Dorfstrasse wird als Trottoirüberfahrt (ohne Vortritt) in den Knoten geführt. Diese Änderung der Vortrittsregeln wird einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten und für Fahrzeuge aus der Ennetbürgerstrasse das Befahren des Knotens erleichtern.

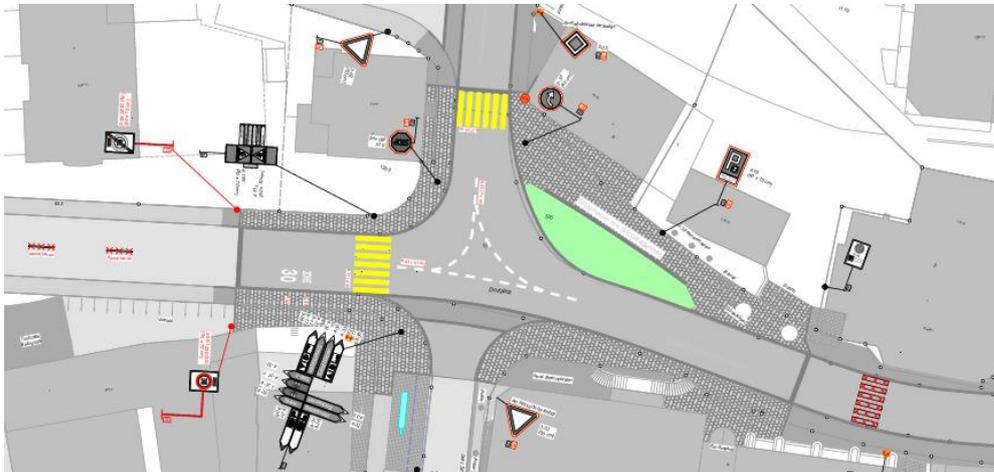


Abbildung 2: Situation Dorfplatz

Der Dorfplatz soll zusätzlich gestalterisch aufgewertet werden, wodurch eine erhöhte Aufenthaltsqualität erreicht werden kann. Um diese Platzwirkung erzielen zu können, wird in einer horizontalen, chaussierten Fläche eine Gruppe mit vier Bäumen erstellt. Die Bäume werden im Sommer Schatten spenden und auch in den heissen Sommermonaten einen angenehmen Aufenthalt auf dem Dorfplatz ermöglichen. Durch eine Abtreppung des Platzes wird eine Stützmauer mit integrierten Sitzgelegenheiten gestaltet. Um diesen zentralen Ort von Buochs weiter zu akzentuieren, sollen die Aussenflächen mit einer versickerungsfähigen Betonstein-Pflasterung ausgebildet werden. Die Ausgestaltung des Dorfplatzes als Platz bewirkt gleichzeitig mehr Verkehrssicherheit, weil Parkplätze im Bereich der Fussgängerfläche wegfallen und der Strassenraum optisch klarer eingefasst wird.



Abbildung 3: Dorfplatz (linkes Bild Ist-Zustand, rechtes Bild mit geplanten Massnahmen)

1.3.3 Gestaltung Postplatz mit Fahrbahnhaltstellen

Die heutige Gestaltung des Postplatzes befriedigt bezüglich Verkehrssicherheit wie auch gestalterisch nicht mehr.



- Aufenthalt im Warteraum Fahrgäste Richtung Beckenried unangenehm.
- Schulwegsicherung durch fehlende Schutzinsel nicht gewährleistet.
- Fussgänger müssen 2 Fahrbahnen und eine Bushaldebucht mit 2 Haltestellen queren; ungenügende Fussgängerquerung.
- unattraktives Dorfbild (verkehrsorientiert)
- BehiG kann nicht eingehalten werden.



Abbildung 4: Postplatz Ist-Zustand

Die Bushaltestelle «Post» wird neu als **Fahrbahnhaltestelle** ausgebildet und wie zum Beispiel die Haltestellen Schürmatt, Ausserdorf und Fadenbrücke hindernisfrei gebaut. Die haltenden Postautos können nicht überholt werden. Dadurch werden für die dahinterliegenden Fahrzeuge leichte Einschränkungen entstehen, welche jedoch mit kurzen Wartezeiten marginal sind und sich damit in einem vertretbaren Rahmen bewegen. In Richtung Stans ist ein 6 m langer und in Richtung Beckenried ein 3 m langer Personenunterstand mit Sitzgelegenheiten vorgesehen. Zwischen den versetzten Haltekanten wird der Fussgängerstreifen mit einer Mittelinsel angeordnet. Mit dieser Massnahme kann der Fussgängerstreifen mit der sehr hohen Schülerfrequenz sicher ausgestaltet werden. Dadurch wird hier eine maximale Verkehrssicherheit erreicht.

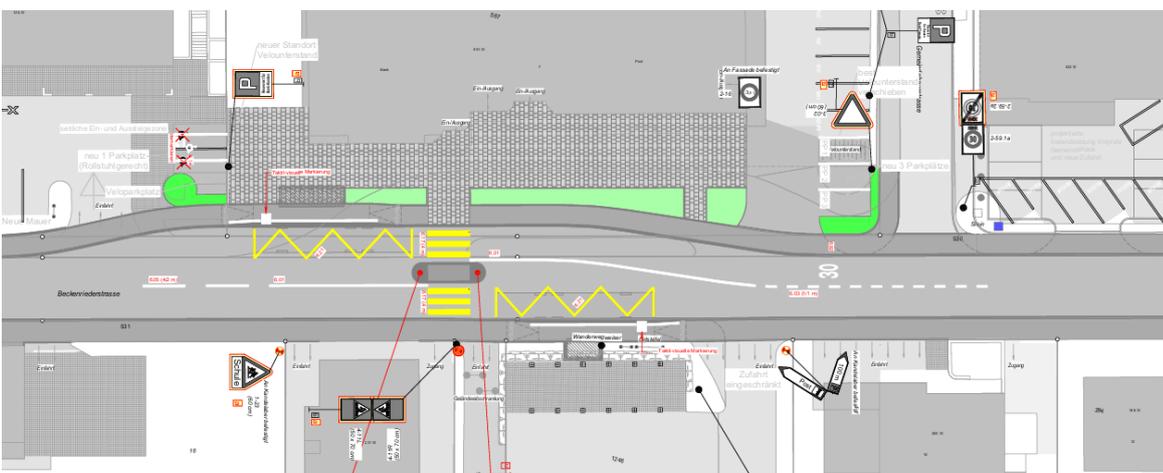


Abbildung 5: Markierungsplan Postplatz mit Fahrbahnhaltestelle

Nachfolgend eine Abbildung zum Postplatz mit den geplanten Massnahmen.



Abbildung 6: Postplatz mit geplanten Massnahmen

- Bus ist Pulkführer, kann nach Fahrgastaufnahme ungehindert weiterfahren.
- Sicherheit für Fussgänger kann optimal gewährleistet werden. Sicherer Schulweg.
- Raumbedarf für Haltestelle ist minimal.
- Busse können die Haltekante ideal anfahren – einfacheres Fahrmanöver, schnellere Anfahrt und Ausfahrt Haltestelle.
- in T30-Zonen wirken Fahrbahnhaltestellen "verkehrsberuhigend"; sie sind ein systemkongruentes Infrastrukturelement.
- MIV muss warten, kann stehenden Bus nicht überholen
- Bei starkem Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden kann sich Stau mit ca. 4-8 Fahrzeugen bilden.

Einige Bewohner von Buochs begehren anstelle der Fahrbahnhaltestelle Haltestellen mit Busbuchten, daher wurde die Variante "Busbucht" ebenfalls detailliert untersucht.

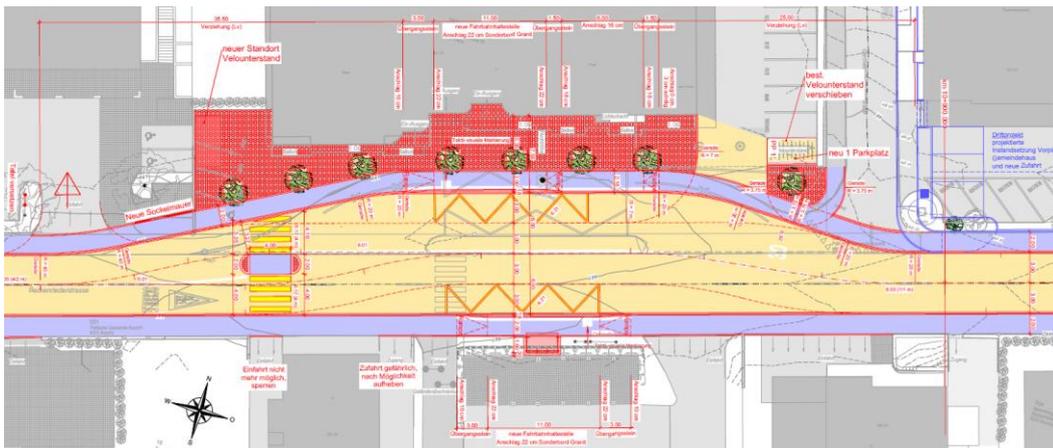


Abbildung 7: Variante Postplatz mit Busbucht (Stand Oktober 2022)

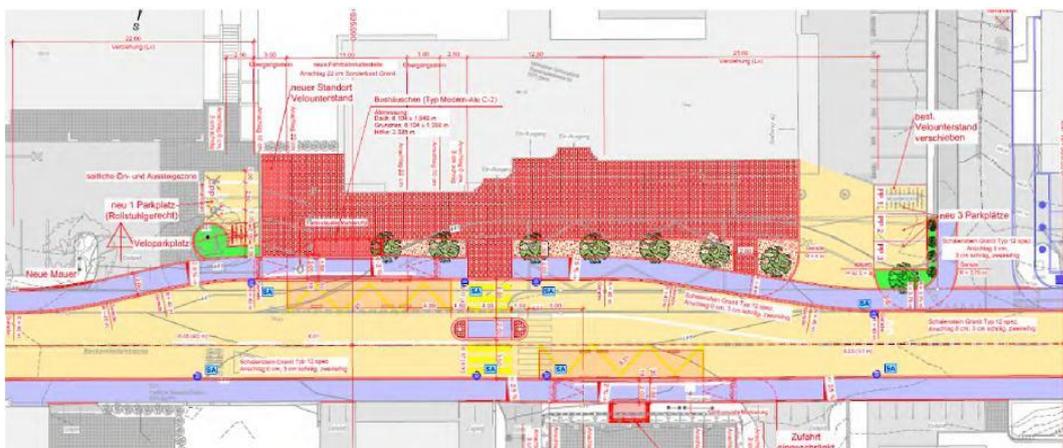


Abbildung 8: Postplatz mit Fahrbahnhaltestelle (Ausführungsprojekt)

Im Vergleich der beiden Situationspläne kann festgestellt werden, dass bei der Variante «Busbucht» der Strassenraum (orange) klar grösser ausfällt als bei der Variante «Fahrbahnhaltestelle». Demgegenüber sind nur noch kleine Nebenflächen (rot) vorhanden, welche als Platz zum Verweilen der Fussgänger und Passanten genutzt werden können. Des Weiteren kann festgehalten werden:



Abbildung 8: Postplatz mit Busbucht-Haltestelle

- MIV-Verkehr fließt bei Bushalt "ungehindert".
- Es entsteht kein Stau bei Bushalt.
- Bus kann Ausgleichszeiten abwarten.
- Sichtweite auf Fussgängerstreifen ist auf T30 ausgelegt (Platzbedarf). Wird T30 nicht eingehalten (15% fahren zu schnell in T30-Zonen), ist Sichtweite bei stehendem Bus auf den Fussgängerstreifen ungenügend.
- Fussgängerstreifen muss Richtung Dorfplatz verschoben werden; Wunschlinie wird nicht mehr eingehalten.
- Platzbedarf für Busbucht mit BehiG-Kanten schmälert Gestaltungsspielraum des Vorplatzes.
- Konfliktgefahr MIV-Velo bei Schutzinsel beim Überholen des wartenden Busses.
- Busbuchten sind in T30-Zonen "systemfremde" Infrastrukturelemente
- keine Zustimmung der Nidwaldner Kantonalbank (NKB, Grundeigentümerin des Postplatzes).

Die obigen Punkte zeigen, dass die Variante «Busbucht» gegenüber der Variante «Fahrbahnhaltestelle» bezüglich Verkehrssicherheit deutlich schlechter abschneidet und erhebliche Sicherheitsdefizite aufweist. Mit der Variante «Fahrbahnhaltestelle» werden sämtliche Sicherheitsdefizite, welche heute vorhanden sind, behoben. Dass dies ein grosser Gewinn für die Verkehrssicherheit ist, bestätigt auch ein neutrales Gutachten der Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU. Ausserdem haben sich innerorts Fahrbahnhaltestellen auf Kantonsstrassen in der ganzen Schweiz als Standard etabliert. Aus diesen Gründen wurde die Variante «Fahrbahnhaltestelle» als BEST-Variante festgelegt und weiterverfolgt.

1.3.4 Massnahmen Hinter Linden

Bei Hinter Linden wird der Ortseingang mit einer verschwenkten Mittelinsel als «Eingangspforte» ausgestaltet. Durch diese bauliche Massnahme wird die Abgrenzung zwischen der Ausserortsstrecke (60 km/h) und dem Innerortsbereich (50 km/h) klar ersichtlich. Die Verschwenkung der Eingangspforte wird Richtung Dorf ausgelegt, um vor dem Knoten und den Fahrbahnhaltestellen eine Geschwindigkeitsreduktion zu erreichen. Zudem wird dadurch die Verkehrssicherheit für die aus der Seestrasse einbiegenden Fahrzeuge erhöht. Es werden hindernisfreie Fahrbahnhaltestellen, inkl. einer Mittelinsel als Querungshilfe für Fussgänger, realisiert. Zwischen den beiden Mittelinseln entsteht eine Fläche als Einspurbereich für die Seestrasse, was das Abbiegen insbesondere für den Veloverkehr erleichtert. Die «Eingangspforte» und die hindernisfreien Bushaltestellen wurden so geplant, damit die spätere Erschliessung der Parzelle Nr. 842 einwandfrei möglich ist.

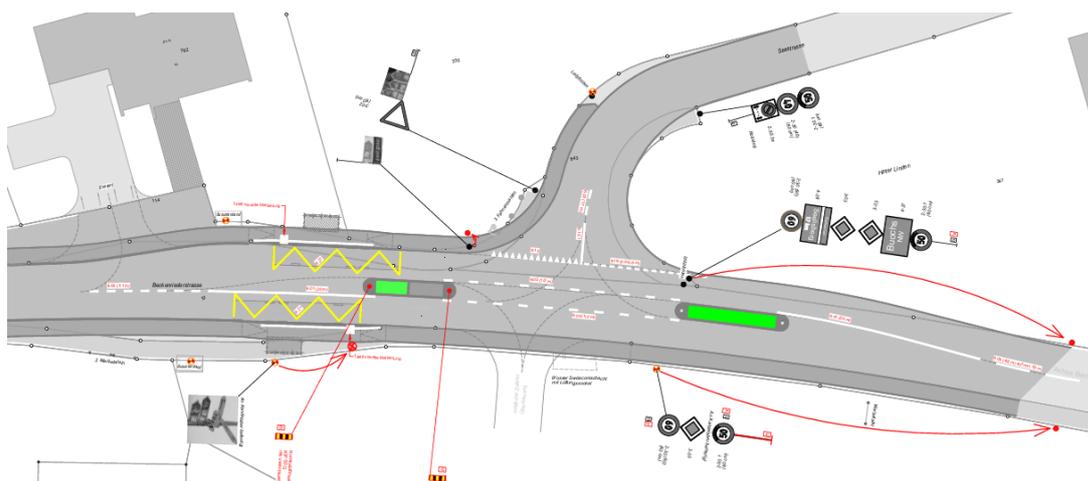


Abbildung 9: Knoten Hinter Linden

1.4 Landerwerb

Der Hauptumfang der Massnahmen sind Instandsetzungs- und Umbaumasnahmen im bestehenden Strassenquerschnitt. Für die lokalen Anpassungen im Bereich Postplatz und Hinter Linden werden insgesamt ca. 712 m² Fläche umverteilt, teilweise zu Gunsten der Kantonsstrasse, der Trottoirs oder privater Grundstücksflächen.

Die Bilanz sieht wie folgt aus:

Eigentümer	Abtretung [-] m ²	Erwerb [+], m ²	Bilanz
Gde. Buochs	46+125+58+104 = 333	84+130+90+5 = 309	24 m ² Abtretung
Kanton Nidwalden	123	304	181m ² Erwerb
Private	39+49+26+4 =118	8+26+65 = 99	19 m ² Abtretung
NKB	138	0	138 m ² Abtretung
	712	712	0

1.5 Genehmigungsverfahren

Während der Erarbeitung des integralen Ausführungsprojekts fanden mit den betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern erste Gespräche statt. Wichtige Punkte wurden wo möglich in das Projekt aufgenommen.

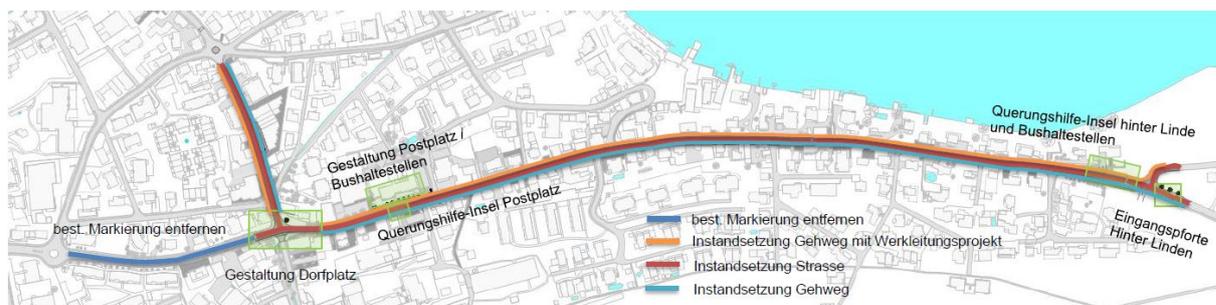
Die betroffenen kantonalen Ämter, die Fachstellen, die Gemeinde Buochs und Dritte wurden vor der öffentlichen Auflage zum Mitbericht eingeladen. Die Anträge wurden ausgewertet und mehrheitlich in das Projekt integriert.

Nach dem Mitberichtsverfahren wurde mit den angepassten Plänen das Projekt nach Art. 31 Abs. 2 StrG vom 18. Mai bis 17. Juni 2022 öffentlich aufgelegt.

1.6 Genehmigtes Ausführungsprojekt

Für das Bereinigen der Einwendungen und die Genehmigung des Ausführungsprojektes ist der Regierungsrat zuständig.

Während der Auflage wurden fünf Einwendungen fristgerecht eingereicht. Mit allen Einwendern wurde frühzeitig das Gespräch gesucht. Die Einwendungen wurden im Rahmen der Genehmigung des Ausführungsprojektes abgehandelt.



Die Massnahmen des integralen Ausführungsprojekts sind:

- Instandsetzungsarbeiten des Strassenkörpers (Strasse und Trottoir)
- Einführung des Trennsystems (Strassenregenabwasser vom Schmutzabwasser trennen)
- Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Massnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität
- hindernisfreie Bushaltestellen innerorts
- Sanierung der Trinkwasserleitung
- Sanierung der Schmutzwasserleitung
- Neubau einer Fernwärmeleitung
- Beleuchtung innerorts anpassen, ergänzen

Die Kostenaufteilung dieses komplexen Ausführungsprojekts ist in den aktuellen Gesetzen des Kantons Nidwalden teilweise nicht eindeutig geregelt. Aufgrund einzelner Zuständigkeiten wurden einfache Ableitungen für die spätere Abrechnung während der Bauzeit gesucht. Es folgt eine Zuteilung der Kosten über die Massnahmenthemen.

Massnahmenthemen		Gesetzesgrundlage	Wer ist zuständig?	Kostenzuteilung	Kosten [inkl. MWST]
A	Instandsetzung Strasse inkl. Einführung Trennsystem <u>Hinweis:</u> betrifft bestehenden Strassen-Querschnitt	StrG 622.1 Art. 14 Abs. 1, Art. 54 Abs. 1	Kanton Nidwalden	100% NW	3'647'000.00
B	Instandsetzung Trottoir innerorts	StrG 622.1 Art. 14 Abs. 1, Art. 54 Abs. 1	Gde. Buochs	100% BUO	931'000.00
C	Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer: <ul style="list-style-type: none"> • Fussgänger (FG) • Radfahrer (RF) • mot. Individualverkehr (MIV) Hauptanliegen der Massnahmen ist Schulwegsicherheit (FG, RF).	im StrG 622.1 nicht eindeutig geregelt <ul style="list-style-type: none"> • FG: Gde BUO zuständig • RF: Gde BUO zuständig (s. Radwegkonzept, Kap. 4.4, kommunale Radroute) • MIV: Kt. NW zuständig 	Gde. Buochs Kanton Nidwalden	FG, RF 100% BUO MIV 100% NW	104'000.00 davon Anteil Gde.: 51'000.00 Anteil Kt.: 53'000.00
D	Massnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität	im StrG 622.1 nicht geregelt Massnahmen sind Anliegen der Gde. Buochs zur Förderung der dort lebenden Menschen	Gde. Buochs	100% BUO	502'000.00
E	Beleuchtung innerorts	StrG 622.1 Art. 58 Abs. 1	Gde. Buochs	100% BUO	50'000.00
F	Diverse Kleinarbeiten Gärtner 50%/50% Gestaltung / Signalisationen 100% NW Schlosserarbeiten 50%/50%		Gde. Buochs und Kanton NW		136'000.00 davon 81'000.00 55'000.00
A-F	Total Baukosten exkl. Honorare, basierend auf StrG Anteil Kanton Anteil Gemeinde			100%	5'370'000.00 3'755'000.00 1'615'000.00
G	Hindernisfreie Bushaltestellen innerorts inkl. Ausrüstung	ÖVG 652.1 Art. 31 Abs. 2 und Abs. 4	Gde. Buochs	100% BUO	154'000.00

Massnahmenthemen		Gesetzesgrundlage	Wer ist zuständig?	Kostenzuteilung	Kosten [inkl. MWST]
H	Sanierung der Trinkwasserleitung	GewG 631.1 Art 133 Abs. 1 und Art. 141 Abs. 1	Gde. Buochs	100%. BUO	960'000.00
I	Sanierung der Schmutzwasserleitung	GewG 631.1 Art. 84 Abs. 2 und Art. 86 Abs. 1	Gde. Buochs	100%. BUO	215'000.00
J	Neubau Fernwärmeleitung	-	Privater Anbieter, derzeit über Gde. Buochs koordiniert	100% Privater	-
G-J	Total zusätzl. kommunale Baukosten (exkl. Honorare), die zwingend mit Strassenbau koordiniert ausgeführt werden müssen			100%	1'329'000.00
	Anteil Kanton				0.00
	Anteil Gemeinde				1329'000.00

I	Total Baukosten exkl. Honorare	100%	6'699'000.00
	Anteil Kanton	56%	3'755'000.00
	Anteil Gemeinde	44%	2'944'000.00
II	Geometerkosten		60'000.00
	Anteil Kanton		30'000.00
	Anteil Gemeinde		30'000.00
III	Projekt- und Bauleitung inkl. NK		646'000.00
	Anteil Kanton (Kostenteiler prozentual der Baukosten; 56%)		362'100.00
	Anteil Gemeinde (Kostenteiler prozentual der Baukosten; 44%)		283'900.00
IV	Landerwerb		200'000.00
	Anteil Kanton (50%)		100'000.00
	Anteil Gemeinde (50%)		100'000.00
	GESAMTKOSTEN (inkl. 7.7% MWST, ± 10% Kostengenauigkeit)	100%	7'605'000.00
	Anteil Kanton	56%	4'247'100.00
	Anteil Gemeinde	44%	3'358'000.00

Die hauptsächlichen Bauarbeiten betreffen Arbeiten an der Kantonsstrasse basierend auf dem Strassengesetz. Die Bauherrschaft obliegt somit dem Kanton. Da die übrigen kommunalen Arbeiten (Bushaltekante, Trinkwasserleitung, Schmutzwasserleitung) zwingend in Koordination mit den Strassenbauarbeiten erfolgen müssen und Bestandteil des integralen Projektes sind, wurde zwischen der Gemeinde Buochs und der Baudirektion vereinbart, dass für diese Arbeiten die Baudirektion die Oberaufsicht (inkl. Kostenkontrolle) übernimmt.

2.2.3 Zusammenfassung Gesamtkosten

Gesamtkosten (inkl. 7.7% MWST, ± 10 % Kostengenauigkeit) **Fr. 7'605'000.-**

davon Anteil Kanton Nidwalden (56 %) mit Fr. 4'247'000.-

- Anteil Strassenbau mit Fr. 2'708'000.-
- Anteil Trennsystem mit Fr. 1'039'000.-
- Anteil Sanierung Durchlass Dorfbach mit Fr. 400'000.-
- Landerwerb / Mutationen Fr. 100'000.-

davon Anteil Gemeinde Buochs (44 %) mit Fr. 3'358'000.-

- Anteil Strassenbau mit Fr. 1'993'000.-
- Anteil Trinkwasserleitung mit Fr. 1'000'000.-
- Anteil Schmutzwasserleitung mit Fr. 215'000.-
- Anteil Beleuchtung mit Fr. 50'000.-
- Landerwerb / Mutationen Fr. 100'000.-

2.2.4 Antrag an den Landrat für den Objektkredit

Für die bauliche Umsetzung des Projektes (inkl. Projekt- und Bauleitung) wird ein Objektkredit KH3 und KH4, Buochs, Piccadilly-Mühlematt-Hinter Linden, Ausführung I1104 / 5010.53 von CHF 7.605 Mio. (Genauigkeit +/- 10 %, Stand Mai 2022) beantragt.

Der Kostenanteil der Gemeinde Buochs beträgt 44 Prozent.

Der Landrat ist gestützt auf Art. 61 Ziff. 6 der Kantonsverfassung zuständig für die Beschlussfassung über den Unterhalt der im Besitz des Kantons stehenden Gebäude und Anlagen ohne Rücksicht auf Art. 61 Ziff. 4 betreffend die Ausgabenbeschlüsse. Der Beschluss des Landrates untersteht nicht dem Referendum und tritt sofort in Kraft.

2.3 Finanzielle Beurteilung

Das vorliegende Projekt ist in der Investitionsrechnung des Kantons Nidwalden erfasst und wird über die entsprechenden Konten (Objektkredit Planung und Bau) abgerechnet. Der Stand in der Tabelle entspricht dem Budget 2023 und ist mit dem neuen Budget anzupassen.

Konto I1104

KH 2, KH 3/4, Buochs, Umgestaltung Bürgerheim-/Ennetbürgerstrasse/Beckenriederstrasse (Ortsdurchfahrt)
(in Tausend Franken)

	Budget 2023	FP 2024	FP 2025	IP 2026	IP 2027	Total
5010.53 #KH3/4, BU, Umgestaltung Bürgerheim-/Ennetbürgerstr./Beckenriederstr.	350	3'500	3'000	550	100	7'500
6320.09 Anteil Gemeinde	-140	-1'500	-1'400	-300	-50	-3'390
Netto Anteil Kanton	210	2'000	1'600	250	50	4'110

Für die Vorplanung des Projektes steht im Jahre 2023 noch ein Budgetkredit von 40'000 Franken zur Verfügung. In der Rechnung 2021 sind bereits 192'000 Franken und in der Rechnung 2022 194'000 Franken belastet.

Der Anteil der Gemeinde Buochs gemäss Kostenteiler ist für die Jahresrechnungen durch den Kanton nach dem Projekt- und Baufortschritt in Rechnung zu stellen oder nötigenfalls abzugrenzen.

2.4 Grobterminprogramm

– Baubeschluss Regierungsrat	07.03.2023
– Antrag Objektkredit an LR	07.03.2023
– BUL, 1. Lesung	03.04.2023
– BUL-Beschluss	01.05.2023
– FIKO	04.05.2023
– Landratsbüro	11.05.2023
– Genehmigung des Objektkredits durch Landrat	31.05.2023
– Landerwerbsverhandlungen	ab 2023
– kommunale Volksabstimmung	18.06.2023
– Planung Ausführungsprojekt (Detailprojekt)	Frühjahr-Herbst 2023
– Abschluss Landerwerb spätestens	Herbst 2023
– Beschaffung Baumeister	Herbst-Winter 2023
– Beginn Realisierung	Frühjahr 2024

Beschluss

Dem Landrat wird beantragt, den Beschluss über die Bewilligung eines Objektkredits von 7.605 Millionen Franken (Genauigkeit +/- 10 %, Stand Mai 2022) für die Detailplanung und Umsetzung des Ausführungsprojektes "KH3 und KH4, Gemeinde Buochs, Piccadilly-Mühlematt-Hinter Linden, Umgestaltung/Instandsetzung", zuzustimmen.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Landratssekretariat
- Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL) (Präsidium und Sekretariat)
- Finanzkommission (Präsidium und Sekretariat)
- Gemeinderat Buochs (postalisch und elektronisch)
- Baudirektion (elektronisch)
- Finanzdirektion (elektronisch)
- Landwirtschafts- und Umweltdirektion (elektronisch)
- Justiz- und Sicherheitsdirektion (elektronisch)
- Finanzverwaltung
- Finanzkontrolle
- Amt für Umwelt
- Kantonspolizei
- Amt für Naturgefahren
- Amt für Raumentwicklung
- Amt für Mobilität

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landschreiber Armin Eberli

