



Nr. 420

Stans, 5. Juni 2012

Baudirektion. Tiefbauamt. Kantonsstrasse KH2/KV7 Dallenwil. Knoten Bahnhof. Projektgenehmigung und Kreditbewilligung. Antrag an den Landrat

Sachverhalt

1 Ausgangslage

1.1

In einem Postulat vom 20. März 2007 von Landrätin Susann Trüssel, Oberdorf, und von Landrat Paul Joller, Dallenwil, wurde unter anderem die Sicherheit des Knotens Bahnhof Dallenwil bemängelt. Der Regierungsrat beantragte dem Landrat mit Beschluss vom 4. September 2007, dieses Postulat gutzuheissen. Der Landrat unterstützte dieses Postulat mit Beschluss vom 24. Oktober 2007.

Die Baudirektion liess in Folge in einem Gutachten die Verkehrs- und Knotenqualität der Kantonsstrasse KH2 von Wil bis Dallenwil abklären. Laut diesem Gutachten weist der heutige Knoten Bahnhof vor allem folgende Defizite aus:

- Der Fussgängerstreifen, welcher zwei Fahrspuren in Richtung Engelberg überquert, ist aus Sicht der Fussgänger zu gefährlich. Fussgängerstreifen ohne Lichtsignalanlagen dürfen nur angelegt werden, wenn die Fussgänger nicht mehr als einen Fahrstreifen je Richtung überqueren müssen.
- Der Bahnübergang hat für den motorisierten Verkehr zu wenig Warte- und Stauräume. Der Aufstellbereich zwischen der Bahnschranke und der Kantonsstrasse KH2 bietet Platz für maximal einen Personenwagen. Ein LKW oder ein Lieferwagen steht zur Hälfte immer auf den Geleisen. Schliessen die Schranken, so ist dessen Fahrer gezwungen, in die Kantonsstrasse einzufahren, obwohl ein Einmünden infolge der hohen Verkehrsbelastung und insbesondere der hohen Geschwindigkeit nicht immer gewährleistet ist.
- Das Einmünden aus der Bahnhofstrasse in die Kantonsstrasse KH2 ist auch unter normalen Umständen erschwert. Der Verkehr auf der Rechtsabbiegespur Richtung Dorf verdeckt den Verkehr in Richtung Engelberg und beeinträchtigt dadurch die Sichtverhältnisse. Die Zeitlücken für den in Richtung Stans ausfahrenden Automobilisten werden dadurch massiv verkürzt.
- Die Kantonsstrasse wurde auf eine Ausbaugeschwindigkeit von $V_A = 100$ km/h ausgelegt. Entlang der zwischenzeitlich entstandenen Gewerbezone mit deren zusätzlichen Einmündungen ist diese Geschwindigkeit zu hoch. Die allgemeine Akzeptanz der zurzeit signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ist bei der gestreckten Linienführung mangelhaft. Für das Befahren dieses Streckenabschnittes wäre aus Sicherheitsgründen ein tieferes Geschwindigkeitsregime erstrebenswert. Geschwindigkeitsreduktionen können mit nur Signalisationen schwer erreicht werden. Somit drängen sich bauliche Massnahmen auf.

1.2

Die Baudirektion untersuchte in der Folge fünf verschiedene Varianten. Es sind dies:

- V1: Ist-Zustand mit neuem Geschwindigkeitsregime von 50 km/h anstelle heute signalisiert 70 km/h
- V2: Heutiger T-Knoten mit einer Lichtsignalregelung (LSA)
- V3: Doppelspurkreisel mit Mittelpunkt auf dem Schnittpunkt der Strassenachsen KH2/KV7
- V4: Kreisel versetzt (Richtung Engelberg)
- V5: T-Knoten mit neu gestaltetem Trennstreifen zwischen Rechtsabbiegespur und Hauptfahrbahn

Die Varianten wurden in einem umfassenden Vergleich miteinander verglichen. Als Bestvarianten resultierten die Varianten V2, V4 und V5.

Der Knoten mit der Lichtsignalanlage (V2) weist von den drei Bestvarianten die tiefsten Kosten aus. Er hat den Vorteil des „steuerbaren“ Knotens, wirkt städtebaulich aber fremd. Die Gemeinde Dallenwil und die Baudirektion möchten zudem an der stark befahrenen Achse der KH2, Kreuzstrasse – Engelberg, nach Möglichkeit keine Knoten mit Lichtsignalanlagen realisieren und sehen daher von der Variante V2 ab.

1.3

Der am meisten betroffene Grundeigentümer M. Joller möchte aus Gründen des Landbedarfs den Knoten mit der geringsten Landbeanspruchung realisiert haben und plädiert daher für die Variante V2 (Lichtsignalanlage) oder als Alternative dazu die Variante V5 (Neugestaltung T-Knoten).

1.4

Der T-Knoten (V5) hat den Vorteil, dass der Durchgangsverkehr am wenigsten abgebremst wird sowie des geringeren Landbedarfs und der tieferen Kosten als ein Kreisel. Er weist jedoch Mängel bei der Knotengestaltung auf.

Der versetzte Kreisel überzeugt bei der Gestaltung. Bei markantem Verkehrszuwachs können die Stauräume nicht verlängert werden. Aus technischer Sicht könnten alle Bestvarianten V2, V4 und V5 realisiert werden.

1.5

Die Baudirektion bevorzugt wegen den tieferen Kosten und der geringen Behinderung des Durchgangsverkehrs den T-Knoten, kann sich aber bei einer Mitfinanzierung der Mehrkosten durch die Gemeinde Dallenwil auch der Variante des versetzten Kreisels anschliessen.

1.6

Der Gemeinderat Dallenwil hat der Gemeindeversammlung vom 20. Mai 2011 die Variante V4 (versetzter Kreisel), mit der erforderlichen Kostenbeteiligung in der Höhe von 20%, maximal Fr. 420'000.00, unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Regierungsrates resp. des Landrates, vorgelegt. Die Stimmbürger von Dallenwil stimmten der Variante des versetzten Kreisels zu.

1.7

Das Ingenieurbüro Slongo Röthlin Partner AG, Stans, wurde im Januar 2012 von der Baudirektion beauftragt, das Bauprojekt für die Bestvariante „versetzter Kreisel“ auszuarbeiten.

2 Projekt Knoten Bahnhof

2.1 Kreisel

Der Kreisel weist einen Aussendurchmesser von 26.00 m / 30.00 m aus. Das Zentrum des Kreisels liegt rund 4.0 m östlich der bestehenden Strassenachse.

Der Kreisel erfüllt die Anforderung gemäss Schleppkurvennachweise, dass er mit sämtlichen LKW-Typen sowie den auf dem Nidwaldernetz verkehrenden Postautos (inkl. Typ CITARO) befahren werden kann.

Die Breite der Kreiselfahrbahn liegt zwischen 6.00 m und 8.00 m. Der 2.50 m breite gepflästerte Innenring bietet schweren Motorfahrzeugen zusätzlichen Bewegungsraum. Damit die Personenwagen nicht mit überhöhter Geschwindigkeit über den Innenring fahren, wird dieser Bereich gegenüber der Kreiselfahrbahn um ca. 7 cm überhöht. Die Ausgestaltung dieser Überfahrt wird im Rahmen der Detailplanung bestimmt.

Die Mittelinsel mit einem Radius von 4.50 m wird allenfalls von der Gemeinde Dallenwil gestaltet. Die Kosten für eine aufwändigere Gestaltung sind durch die Gemeinde Dallenwil zu tragen.

2.2 Entwässerung

Als Grundsatz für die Entsorgung von Verkehrsabwasser gilt, dass nicht verschmutztes Abwasser versickert werden soll, sofern es die örtlichen Verhältnisse erlauben. Die neue Kreisel-Verkehrsfläche wird neu über ein Retentionsversickerungsbauwerk (begrünte Mulde) entwässert. Die restlichen, flächenmässig nicht grösseren Strassenfläche als im heutigen Zustand, werden wie heute in die bestehende Regenwasserleitung (=Trennsystem) eingeleitet. Dieses Regenwasser wird im Regenklärbecken, unterhalb des Knotens Büren liegend, teilweise in die Kläranlage und teilweise in die Engelberger Aa eingeleitet. Dieses Regenklärbecken genügt den heutigen gesetzlichen Anforderungen nicht mehr vollumfänglich. Nach Rücksprache mit dem Amt für Umwelt wurde entschieden, den Umbau dieses Regenklärbeckens mit der anstehenden Sanierung des Knotens Büren zu realisieren.

2.3 Strassenoberfläche Kreisel

Infolge der engen Radien werden die Strassenbeläge in den Kreisel sehr stark beansprucht. Ein erhöhter baulicher Unterhalt (Ersatz) des bituminösen Deckbelages ist unumgänglich. Schweizweit werden daher hochbeanspruchte Kreisel wegen guten Erfahrungen der Dauerhaftigkeit heute vorwiegend in Beton gebaut.

Der Kreisel Bahnhof Dallenwil weist mit einem Verkehr von täglich fast 10'000 Fahrzeugen eine hohe Belastung auf. Daher sieht die Baudirektion vor, den Kreiselneubau erstmals im Kanton Nidwalden in Beton auszuführen. Für die Ausführung in Beton werden gegenüber der Ausführung mit bituminösem Deckbelag Mehrkosten von ca. Fr. 120'000.00 erwartet.

2.4 Landbeanspruchung

Für die Realisierung des Kreisels wird insgesamt ca. 2'075 m² Land, davon ca. 1'875 m² landwirtschaftlich genutztes Land (eingezont in Industrieland) und ca. 200 m² übriges Gebiet beansprucht.

Der Spickel zwischen der KH2 und der Engelberger Aa (Fläche ca. 1'310 m²) wird vom Kanton Nidwalden vollumfänglich erworben, da es sich nach der Realisierung des Kreisels um nicht mehr bebaubares, eingezontes Land handelt.

3 Kosten

Die Ausbaukosten gemäss detailliertem Kostenvoranschlag, Preisbasis April 2012, betragen total Fr. 2'100'000.00.

In diesen Kosten sind die Landerwerbskosten, Vermessung, Gebühren enthalten.

4 Kostenteiler

4.1 Gesetzliche Grundlagen

Der Kostenteiler richtet sich nach Art. 52a und 53c des kantonalen Strassengesetzes (NG 622.1):

Art. 52a:

„Sind Kreuzungen oder Einmündungen von Strassen verschiedener Baulasträger durch bauliche Massnahmen zu verbessern, so hat jeder Träger der Strassenbaulast in dem Umfang an die Bau- und Umgestaltung beizutragen, als diese durch die Entwicklung des Verkehrs bedingt ist.“

Art. 53c:

„Art. 51 und 52 sind nicht anwendbar, wenn zwischen den Beteiligten abweichende Vereinbarungen über die Kostentragung bestehen oder getroffen werden.“

4.2 Zusammenstellung Kostenteiler

	Ausbaukosten total	Kostenanteil Kanton	Kostenanteil Gemeinde Dallenwil
Knotensanierung	2'100'000.00	1'680'000.00	420'000.00
Prozentanteil an Aus- baukosten	100 %	80 %	20 %, max. Fr. 420'000.00, ge- mäss Gemeindeversammlungsbe- schluss vom 20. Mai 2011

4.3 Begründung Kostenteiler

Gemäss Strassengesetz ist für die Knotensanierung Bahnhof Dallenwil der Kanton zuständig, da die Strassenbaulast durch die beiden Kantonsstrassen KH2 und KV7 bestimmt ist.

Wie in der Ausgangslage formuliert, bevorzugt die Baudirektion die Variante des T-Knotens, welcher tiefere Baukosten als der versetzte Kreisel aufweist.

In Analogie zu den Kreiselbauwerken, bei denen der Kanton Interessensbeiträge von 20% gesprochen hat (Bsp. Kreisel Mühlematt und Kreisel Hinter Linden, Buochs), ist es berechtigt, Mehrkosten für die Kreiselösung der Gemeinde Dallenwil zu überbinden. In Gesprächen der Baudirektion mit Vertretern der Gemeinde Dallenwil einigte man sich auf eine Kostenbeteiligung der Gemeinde von 20% resp. max. Fr. 420'000.00. Die Gemeindeversammlung Dallenwil stimmte unter Vorbehalt der Zustimmung des Regierungsrates und des Landrates diesem Kostenteiler zu.

5 Bauprogramm

Projektgenehmigung Landrat
Planaufgabe
Baubeschluss Regierungsrat
Landerwerb
Bauarbeiten
Deckbelagsarbeiten

26. September 2012
Oktober 2012
Dezember 2012
Dezember 2012
Frühling 2013 – Herbst 2013
Sommer 2014

Erwägungen

1 Gesetzliche Grundlagen

Gemäss Art. 22f des Strassengesetzes entscheidet der Landrat auf Antrag des Regierungsrates über die allgemeine Linienführung sowie den Regelquerschnitt von neu zu erstellen oder auszubauenden Kantonsstrassen.

2 Einbezug Betroffener / Mitberichte

Das Projekt wurde vom Tiefbauamt in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Dallenwil erarbeitet.

Das Tiefbauamt stellte das Projekt den betroffenen Ämtern zum Mitbericht zu. Die entsprechenden Stellungnahmen lassen sich wie folgt zusammenfassen.

- Die Finanzdirektion weist darauf hin, dass der Kredit unter Art. 75 des Strassengesetzes fällt. Danach dürfen Nettoausgaben des Kanton für Neuanlagen und den Ausbau von Kantonsstrassen die Investitionsrechnung je Kalenderjahr mit höchstens 1'200'000 Franken belasten, sofern nicht der Landrat unter Vorbehalt des Referendums weitere Zahlungskredite beschliesst.
- Die Gemeinde Dallenwil stimmt dem Projekt zu. Sie weist darauf hin, dass die projektierte Ringleitung der Wasserversorgung auf den Strassenbau abgestimmt werden müsse. Während der Bauzeit müssen die Fussgängerbeziehungen ins Gewerbegebiet jederzeit gewährleistet sein. Für den „Kreiselschmuck“ ist frühzeitig mit der Gemeinde Kontakt aufzunehmen.
- Die Verkehrspolizei begrüsst den Kreiselneubau und erhofft sich eine Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Bauabläufe, die Markierungen und Signalisationen sind zu einem späteren Zeitpunkt mit der Verkehrspolizei zu besprechen. Ob der Fussgängerübergang über die KH2 mit Fussgängerstreifen versehen wird oder nicht, wird ebenfalls zu einem späteren Zeitpunkt definitiv entschieden.
- Das Amt für Umwelt ist mit den vorgesehenen Entwässerungsmassnahmen einverstanden, weist aber darauf hin, dass das Regenklärbecken unterhalb des Knotens Büren zu gegebenem Zeitpunkt saniert werden muss. Dies soll gemäss Absprache mit dem Knoten Büren erfolgen.
- Das Amt für Raumentwicklung stimmt dem Kreiselprojekt zu, da aus raumplanerischer Sicht der Kreisel die Anforderungen erfüllt.
- Die Fachstelle Natur- und Landschaftsschutz beantragt die Grünflächen mit magerem Substrat (Unterboden oder Kies-Humusmischungen) auszugestalten. Grössere Fugen in der Blocksteinmauer (auf Seite Zentralbahn) sollen mit Humus verfüllt werden und darin Efeu angepflanzt werden.
- Das Strasseninspektorat stimmt dem Projekt zu. Es begrüsst den Kreisel in Beton auszuführen und weist zusätzlich auf ein paar bauliche Anpassungen hin.
- Das Amt für Landwirtschaft verzichtet auf eine Stellungnahme.
- Die Fachstelle Wanderwege nimmt die Entscheide der Gemeinde Dallenwil zu den Linienführungen zur Kenntnis und akzeptiert diese. Eine mögliche Verbesserung der Wanderwegen (Verlängerung Aawasseregg bis Kreisel Süd) soll allenfalls mit dem Hochwasser-

schutzprojekt Buoholzbach erfolgen. Die Wanderwegsignalisationen sind der neuen Situation des Knotens anzupassen und allfällige Kosten dem Projekt zu belasten.

- Die Fachkommission Naturgefahren fordert den üblichen Nachweis Naturgefahren vor Baubeginn nach.
- Die Fachstelle öV und Projektentwicklung stimmt dem Projekt grundsätzlich zu. Im Zusammenhang mit der Option die Haltestelle „Niederrickenbach“ der zb zu schliessen, kommt einer bedürfnisgerechten Fusswegverbindung vom Bahnhof Dallenwil zur Luftseilbahn Dallenwil – Niederrickenbach (LDN) eine grosse Bedeutung zu. Um vom Bahnhof Dallenwil zur LDN zu gelangen, muss die Bahnhofstrasse überquert werden. Das heute bestehende Trottoir führt entlang der KH2 zur Talstation LDN. Für die Querung der Bahnhofstrasse fehlt ein Fussgängerstreifen. Es ist zu prüfen, ob ein Fussgängerstreifen auf der Bahnhofstrasse (zwischen Schranke und Haltebalken) zu realisieren sei.
- Die Zentralbahn zb bestätigt die Zusage der Mindestabstände und weist daraufhin, dass das Projekt nach Art. 18m AB-EBV behandelt werde.
- Die PostAuto Zentralschweiz und die PostAuto - Unternehmung Thepra AG haben keine Einwände zum Projekt.
- Das EWN weist darauf hin, dass mittelfristig der Bau einer neuen Kabelleitung vom Hofwald bis zum Kraftwerk Dallenwil notwendig sei und diesbezüglich in den nächsten Wochen Gespräche mit dem Tiefbauamt geführt werde, um mögliche Linienführungen zu evaluieren.

Die in den Mitberichten und Stellungnahmen aufgeführten Bemerkungen wurden ins vorliegende Bauprojekt integriert oder werden stufengerecht im Ausführungsprojekt aufgenommen.

Die betroffenen Grundeigentümer wurden in den Planungsprozess des Bauprojektes miteinbezogen und deren Anliegen nach Möglichkeit in gegenseitiger Absprache berücksichtigt. Den vorgebrachten privaten Interessen, verbunden mit der Forderung, eine andere Variante zu realisieren, steht ein überwiegendes öffentliches Interesse und eine Volksabstimmung der Gemeinde Dallenwil gegenüber.

Beschluss

1. Vom Bauprojekt des Tiefbauamtes „KH2/KV7 Dallenwil, Knoten Bahnhof Dallenwil“ vom April 2012 wird in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen.
2. Die Projektunterlagen werden dem Landrat weitergeleitet mit dem Antrag, dem Landratsbeschluss über den Ausbau der Kantonsstrasse KH2/KV7, Gemeinde Dallenwil, Knoten Bahnhof, zuzustimmen.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL) (Präsidium, Vizepräsidium und Sekretariat)
- Landratssekretariat
- Gemeinderat Dallenwil
- Finanzdirektion
- Finanzverwaltung
- Finanzkontrolle
- Kantonspolizei
- Landwirtschafts- und Umweltdirektion

- Amt für Umwelt
- Baudirektion
- Amt für Raumentwicklung
- Direktionssekretariat Baudirektion
- Tiefbauamt (2)

NWBD.237

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN



Landschreiber