

KANTON
NIDWALDEN

REGIERUNGSRAT / LANDRAT

Kantonale Volksabstimmung vom 18. Mai 2025

**Bewilligung eines Objektkredits
für die Sanierung der Kantons-
strasse KH3, die Erhöhung
der Verkehrssicherheit und den
Ausbau des Radwegs,
Gemeinde Beckenried**

Abstimmungsbotschaft

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Abstimmungsfrage..... | 3 |
| Das Wichtigste in Kürze..... | 4 |
| Abstimmungstext..... | 7 |
| Die Vorlage im Detail..... | 8 |
| Standpunkte..... | 15 |
| Empfehlung an die Stimmberechtigten..... | 16 |

Video zur Abstimmung:
www.nw.ch/video



Abstimmungsfrage

Sehr geehrte Mitbürgerinnen
Sehr geehrte Mitbürger

Die Kantonshauptstrasse KH3 zwischen Buochs und Beckenried ab der Einmündung der Seestrasse bis zum Dorfeingang von Beckenried wurde vor knapp 60 Jahren im Zusammenhang mit dem Bau der Autobahn erneuert. Dieser Strassenabschnitt erfüllt die heutigen verkehrstechnischen Anforderungen nicht mehr und weist erhebliche Sicherheitsdefizite auf. Daher soll dieser umfassend saniert, verbreitert und mit einem beidseitigen Radstreifen ergänzt werden.

Der Landrat hat das generelle Projekt «KH3, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Ausbau Radweg, Gemeinde Beckenried» an seiner Sitzung vom 18. Dezember 2024 einstimmig mit 58:0 Stimmen beschlossen und den Objektkredit für die Planung und Umsetzung des Bauprojektes auf 19 Mio. Franken festgesetzt.

Objektkredite über 5 Mio. Franken unterstehen der obligatorischen Volksabstimmung.

Die Abstimmungsfrage lautet:

Wollen Sie dem Objektkredit von 19 Mio. Franken für die Sanierung der Kantonsstrasse KH3, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und den Ausbau des Radwegs, Gemeinde Beckenried, zustimmen?

Wenn Sie dem Objektkredit von 19 Mio. Franken für die Strassensanierung, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und den Ausbau des Radwegs zustimmen, beantworten Sie die Frage mit **JA**.

Wenn Sie den Objektkredit von 19 Mio. Franken für die Strassensanierung, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und den Ausbau des Radwegs ablehnen, beantworten Sie die Frage mit **NEIN**.

Das Wichtigste in Kürze

Umfassende Strassensanierung

Die Kantonsstrasse zwischen Buochs und Beckenried ab der Einmündung der Seestrasse beim Neuseeland bis zur Fähre wird umfassend instandgesetzt. Die Strasse wird normgerecht verbreitert und mit beidseitigen Radstreifen versehen. Die sanierungsbedürftige Träschlibachbrücke sowie alle Werkleitungen und Beläge werden ersetzt. Die Einmündung der Seestrasse wird sicherer gestaltet und die Bushaltestelle Unterfeld, Buochs, hindernisfrei umgebaut.

Erhöhung Verkehrssicherheit und Ausbau Radweg

Der Ausserortsbereich umfasst den Teilabschnitt von der Einmündung der Seestrasse bis zum Träschlibach. Der Innerortsbereich beginnt beim Träschlibach und führt bis zur Fähre und weiter Richtung Dorfzentrum.

Die Fahrbahnbreite im Ausserortsbereich ist aufgrund der bergseitigen Stützmauer für das Kreuzen zweier Busse bzw. Lastwagen (LKW) mit der signalisierten Geschwindigkeit zu schmal. Busse oder LKWs benutzen beim Kreuzen regelmässig das seeseitige Trottoir. Damit gefährden sie Fussgängerinnen und Fussgänger. Die Bereitschaft zur Temporeduktion für ein gefahrloses Kreuzen von grossen Fahrzeugen ist in diesem Ausserortsbereich wesentlich geringer als im Innerortsbereich. Die Fahrbahnbreite von nur rund 6 Metern entspricht nicht mehr den heutigen verkehrstechnischen Normen und Anforderungen.

Über diesen engen Strassenabschnitt verlaufen die nationalen Radrouten 2, 3 und 4. Zudem ist in diesem Bereich gemäss dem kantonalen Radwegkonzept eine Veloverbindung zu erstellen. Durch den zu schmalen Strassenraum weichen Velofahrende häufig auf das Trottoir aus. Aufgrund der vielen Hauszufahrten sind sie dort ebenfalls gefährdet und stellen selber für Fussgängerinnen und Fussgänger eine Gefahr dar. Um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen, wird die Strasse ausserorts verbreitert und mit beidseitigen Radstreifen ergänzt.



Im Innerortsbereich wird die Strasse nicht verbreitert, da beidseitig dichte Überbauungen stehen. Der Verkehr soll hier in Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden auf einer Fahrbahnbreite von rund 6 Metern erfolgen, so wie dies innerorts im Kanton Nidwalden üblich ist.

Kosten

Der Regierungsrat ging bei seinen Berechnungen für die Planung und Ausführung von Kosten von insgesamt 22.51 Mio. Franken aus (bei einer Kostengenauigkeit +/- 20 %). Er beantragte daher dem Landrat unter Berücksichtigung einer zusätzlichen Reserve von ca. 10 % einen Objektkredit von 25 Mio. Franken. Kostentreiber des Sanierungsprojektes ist vor allem der Ersatz der rund 60-jährigen bergseitigen Stützmauern, welche in geologisch schwierigem Gelände und an einer landschaftlich exponierten Lage erstellt werden müssen.

Der Landrat bewilligte einen Objektkredit von 19 Mio. Franken, da er davon ausgeht, dass die Planungskosten zu hoch angesetzt worden sind und bei der Ausführung der Stützmauern gespart werden kann.

Das Projekt wurde beim Agglomerationsprogramm des Bundes eingegeben. Damit besteht die Aussicht, dass der Bund sich an den Kosten beteiligen wird. Die Gemeinde Beckenried hat gemäss Strassengesetz Beiträge an die Errichtung der kantonalen Velerbindung zu entrichten.

Baubeginn

Bei einer Annahme der Vorlage ist nach Abschluss der Planungen mit einem Baubeginn frühestens im Frühjahr 2028 und einer Fertigstellung Ende 2030/Anfang 2031 zu rechnen.

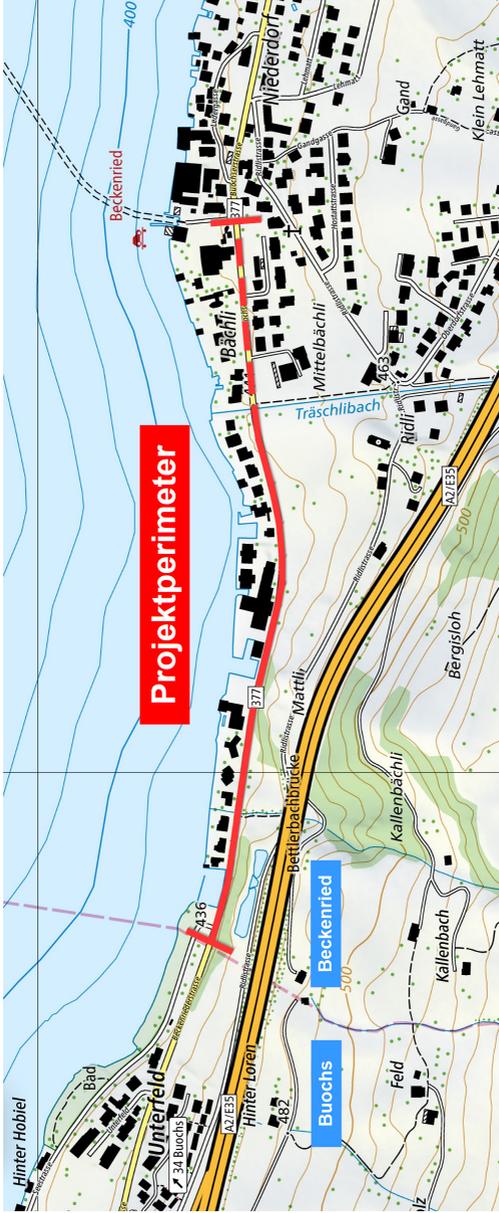


Abbildung 1: Projektperimeter, Übersicht

Abstimmungstext

Landratsbeschluss über den Objektkredit für die Planung und Umsetzung des Ausführungsprojektes betreffend KH3 Beckenried, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Ausbau Radweg, alte Kantonsstrasse – Fähre

vom 18. Dezember 2024¹

Der Landrat von Nidwalden,
gestützt auf Art. 52 und 61 Ziff. 4 der Kantonsverfassung,
beschliesst:

I.

¹ Für die Planung und Umsetzung des Ausführungsprojekts (Bauprojekt) der KH3 Beckenried, Erhöhung Verkehrssicherheit und Ausbau Radweg alte Kantonsstrasse – Fähre, wird ein Objektkredit von 19 Mio. Franken inkl. MwSt. (Preisbasis: Baupreisindex Tiefbau, Neubau Strasse, Region Zentralschweiz, April 2024) beschlossen.

² Der Objektkredit ist bis Ende 2033 befristet.

II.

¹ Dieser Beschluss untersteht dem obligatorischen Referendum.

² Er tritt gemäss Art. 24 des Wahl- und Abstimmungsgesetzes (WAG)² in Kraft.

¹ A 2025, Nr. 1 vom 7. Januar 2025

² NG 132.2

Die Vorlage im Detail

Ausgangslage

Die Kantonsstrasse KH3 verbindet die Ortschaften Buochs und Beckenried. Im Abschnitt zwischen der Einmündung der Seestrasse bis zur Fähre ist die Fahrbahn zu schmal. Wenn sich zwei Busse resp. LKWs kreuzen, muss ein Fahrzeug auf das seeseitige Trottoir ausweichen, was die Fussgängerinnen und Fussgänger gefährdet. Über diesen engen, rund 1 Kilometer langen Strassenabschnitt verlaufen auch die nationalen Radrouten 2, 3 und 4. Weil die Strasse zu schmal ist, weichen auch Velofahrende oft auf das Trottoir aus.

Radwegkonzept und Richtplan

Aufgrund der fehlenden Veloverbindung zwischen Buochs und Beckenried wurde dieser Strassenabschnitt bereits im Jahr 2008 in das kantonale Radwegkonzept aufgenommen und im kantonalen Richtplan als zu realisierende Radverkehrsanlage verankert.

Frequenzen

Gemäss Verkehrszählung aus dem Jahr 2023 nutzen täglich etwa 6'000 Fahrzeuge (davon ca. 6 % Schwerverkehr) und rund 600 Velofahrende diesen Streckenabschnitt. Wird eine Strasse von mehr als insgesamt 3'500 Fahrzeugen täglich befahren, sollten Velofahrende nach den gängigen Normen im Strassenbau auf einer eigenen Fahrbahn fahren können.

Unfallstatistik

Gemäss Unfallstatistik haben sich seit dem Jahr 2017 im betroffenen Abschnitt drei Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten (davon zwei mit Velofahrenden) und ein Unfall mit Todesfolge ereignet. Zudem wurden ein Auffahrunfall mit Velo und Leichtverletzten sowie ein Selbstunfall erfasst. In der Statistik werden nur Unfälle aufgeführt, die von der Polizei rapportiert werden. Alle Beinaheunfälle sind nicht erfasst.

Variantenprüfung

Bei der Ausarbeitung des Projektes wurden zahlreiche Varianten untersucht und bewertet. Dabei wurde vorab geprüft, ob eine Velowegführung bergseitig oberhalb der Kantonsstrasse über die Ridlistrasse zielführend wäre. Eine solche Linienführung wäre mit gefährlichen Strassenquerungen verbunden, würde die Fahrstrecke für Velofahrende mehr als verdoppeln und ein beträchtliches Gefälle aufweisen. Daher wäre sie vor allem für Pendlerinnen und Pendler sowie Familien sehr unattraktiv. Diese Route würde wohl wenig genutzt und die Velofahrenden würden stattdessen weiterhin auf der Kantonsstrasse bleiben. Auch das Sicherheitsproblem beim Kreuzen zweier Busse bzw. Lastwagen auf der Kantonsstrasse würde nicht gelöst. Zudem entspricht eine solche Linienführung weder dem kantonalen Radwegkonzept noch der nationalen Veloroute. Die Radwegverbindung ist daher auf der Kantonsstrasse zu erstellen.

Für die Ausführung wurden mehrere Varianten untersucht:

- Kernfahrbahn ohne Verbreiterung der Strasse («Hergiswiler Modell»)
- Normgerechte Kernfahrbahn mit Verbreiterung der Strasse um ca. 1.50 Meter
- Kombiniertes Velo-/ Gehweg mit Verbreiterung der Strasse um 1.70 Meter
- Vollausbau mit zwei Radstreifen und Verbreiterung um 3.50 Meter

Die Kernfahrbahn ohne Verbreiterung der Strasse wäre zwar mit tieferen Kosten und ohne Landerwerb sowie einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h grundsätzlich möglich. Ohne Verbreiterung des Strassenraums könnten aber die Hauptziele nicht erreicht werden. Weder würde ein sicheres Kreuzen von LKW und Bus ermöglicht, noch könnte eine sichere Veloverbindung realisiert werden.

Der kombinierte Rad- und Gehweg seeseitig schied wegen der vielen Hauszufahrten aus. Diese stellen vor allem für Velofahrende ein grosses Risiko dar.

Eine normgerechte Kernfahrbahn mit einer Verbreiterung der Strasse um 1.50 Meter würde eine gewisse Verbesserung für die Verkehrssicherheit bringen. Auch diese Variante würde aber bedingen, dass dieser Abschnitt als Innerortsbereich mit einer maximalen Geschwindigkeit von 50 km/h signalisiert wird. Diese Lösung hätte den schwerwiegenden Nachteil, dass das Kreuzen von gleichzeitig zwei Velos, Bus oder LKW und Personenwagen nicht möglich wäre. Aufgrund der Verbreiterung der Fahrbahn müssten auch bei dieser Variante die bergseitigen Stützmauern neu erstellt werden, sodass die Kostenersparnis gegenüber einem Vollausbau bei lediglich rund 10 % liegen würde.

Aus all diesen Gründen wurde in Absprache mit dem Gemeinderat Beckenried der Vollausbau mit beidseitigen Radstreifen und einer Verbreiterung der Strasse um 3.50 Meter als Bestvariante bewertet.

Öffentliche Auflage generelles Projekt

Das generelle Projekt (Vorprojekt) wurde im Sommer 2024 öffentlich aufgelegt. Die Linienführung und die Verbreiterung der Kantonsstrasse um 3.5 Meter waren unbestritten.

Zwei Einwendungen betrafen die Parkplätze beziehungsweise den Landerwerb. Auf den Ersatz der Parkplätze beim Bettlerbach wird aufgrund der Kosten sowie des Landverbrauchs verzichtet. Zudem tangieren längsseitig angeordnete Parkplätze die Verkehrssicherheit. Der Landerwerb kann erst nach Ausarbeitung des Bau- und Ausführungsprojektes geregelt werden. Erst dann steht definitiv fest, wo wieviel Land für den Ausbau beansprucht wird.

Der Landrat hat das generelle Projekt bewilligt und die beiden Einwendungen abgelehnt.

Projektbeschreibung im Detail

Im Ausserortsbereich wird die 6 Meter breite Fahrbahn bergseitig um 3.5 Meter verbreitert und beidseitig mit Radstreifen versehen. Der neue Regelquerschnitt beträgt anschliessend 9.5 Meter.

Die Bushaltestelle Unterfeld, Buochs, wird beidseitig hindernisfrei ausgebaut. Zudem entsteht eine sichere Fussgängerquerung mit Schutzinsel zur bergseitigen Haltestelle. Die Kantonsstrasse wird bei der Einmündung der Seestrasse erweitert, so dass der querende Verkehr in der Strassenmitte einen Wartebereich erhält. Dadurch wird die Einmündung vor allem für Velofahrende sicherer.

Die Brücke über den Träschlibach wird aufgrund der statischen Defizite und des mangelhaften Zustandes durch einen Neubau ersetzt. Eine Verbreiterung ebenfalls um 3.5 Meter würde sehr teuer ausfallen. Deshalb wird der Innerortsbereich in Richtung Buochs verschoben und beginnt neu westlich bzw. vor dem Träschlibach. Dadurch kann die heutige Fahrbahnbreite von 6 Metern auf der Brücke beibehalten werden.

Die Entwässerung und die Werkleitungen werden instandgesetzt, ein lärmarter Belag eingebaut und die Beleuchtung modernisiert.

Landerwerb und Rodung

Für die Realisierung des Projekts ist der Erwerb von rund 1'900m² Wiesland und circa 1'400m² Wald notwendig. Dies ist in erster Linie auf die Verschiebung der bergseitigen Stützmauern zurückzuführen. Für die Waldrodung beabsichtigt der Kanton andernorts eine Wiederaufforstung vorzunehmen.

Abbildung 2: Situation heute

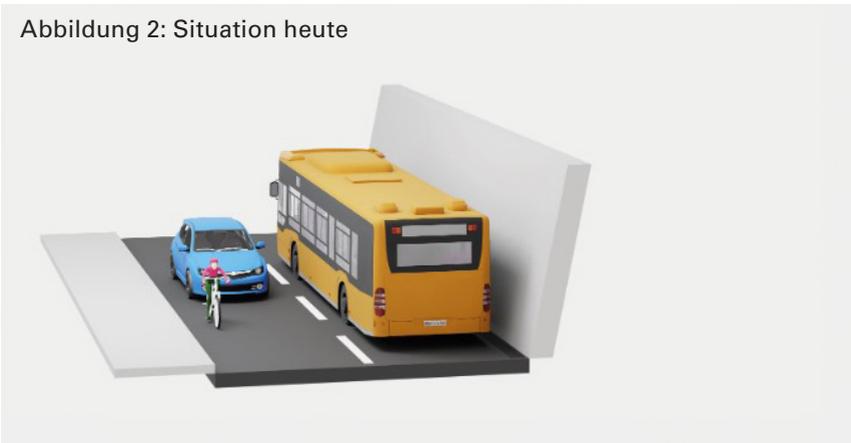


Abbildung 3: Situation nach Ausbau



Landschaft

Der betroffene Strassenabschnitt liegt im Gebiet des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) und wegen der ob der Strasse liegenden Ridlikapelle im Perimeter der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS). Daher haben vor allem die Stützbauwerke ästhetische Anforderungen zu erfüllen. Es ist vorgesehen, diese Bauwerke zu begrünen oder mit Natursteinverkleidungen auszugestalten. Die definitive Gestaltung wird bei der Ausarbeitung des Bauprojekts mit Unterstützung von Landschaftsarchitekten festgelegt.

Kosten

Die Gesamtkosten belaufen sich gemäss Kostenvoranschlag auf 22.51 Mio. Franken, wobei die Kostengenauigkeit bei +/- 20 Prozent liegt (Stand April 2024).

Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen (in CHF):

| | |
|---|-------------------|
| Landerwerb | 110'000 |
| Bauarbeiten | 14'860'000 |
| Planung/Projektleitung/Bauleitung (inkl. geologischen Untersuchungen und allfälligen Altlasten) | 3'960'000 |
| Unvorhergesehenes/Reserve | 1'890'000 |
| Mehrwertsteuer 8.1 % gerundet | 1'690'000 |
| Gesamtkosten (+/- 20 Prozent) | 22'510'000 |

Die hangseitige Verbreiterung der Strasse und die damit verbundene Verschiebung der Stützmauern haben einen erheblichen Einfluss auf die Kosten. Die Stützmauern müssen aufgrund des steilen Geländes entsprechend dimensioniert werden. Der Ersatz der Stützmauern kostet gemäss heutigem Kenntnisstand aufgrund der komplexen Baumethoden im geologisch schwierigen Gelände gemäss Voranschlag rund 10 Mio. Franken.

Der Landrat ortet gegenüber dem Kostenvoranschlag Einsparungspotenzial bei den Planungskosten und der Bauausführung und hat den zur Abstimmung gelangenden Kredit daher auf 19 Mio. Franken festgelegt.

Agglomerationsprogramm

Das Projekt ist beim Bund als Massnahmen im Agglomerationsprogramm des Kantons eingereicht worden. Dadurch ist eine Kostenbeteiligung des Bundes von 30 bis 50 % an den Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie zur Schliessung der Lücke im Velowegnetz möglich.

Kostenbeteiligung Gemeinde Beckenried

Gemäss Art. 78 Abs. 2 des kantonalen Strassengesetzes muss die Gemeinde bei der Erstellung von kantonalen Radwegen 35 % der Kosten übernehmen. Wie hoch der Betrag letztlich ausfallen wird, hängt von der Höhe der Bundesbeiträge im Rahmen des Agglomerationsprogramms ab. Die Kosten für den

Neubau der Träschlibachbrücke und die Sanierung der Bushaltestellen Unterfeld gehen gemäss den gesetzlichen Bestimmungen zulasten des Kantons.

Zeitplan

Bei einer Annahme der Vorlage wird das Bau- und Ausführungsprojekt erarbeitet. Dieses durchläuft den ordentlichen Bewilligungsprozess. Dabei sind kantonale und nationale Stellen miteinzubeziehen. Mit einem Baubeginn ist nicht vor Frühjahr 2028 zu rechnen. Bei einer prognostizierten Dauer von rund drei Jahren für die Bauarbeiten, ist die Fertigstellung für Ende 2030/Anfang 2031 vorgesehen.

Was passiert bei einem Nein?

Eine Ablehnung des Objektkredits würde bedeuten, dass die Verkehrssicherheit nicht erhöht und die Lücke im Velowegnetz nicht geschlossen werden könnte. Unabhängig vom aktuellen Projekt müssten in rund zehn Jahren die Strasse und in etwa 15 bis 20 Jahren die bergseitigen Natursteinmauern aufgrund deren Alterung erneuert werden. Das nächste Projekt würde voraussichtlich erst im Laufe einer solchen Sanierung wieder angegangen. Aufgrund der voraussichtlichen Bauteuerung müsste mit deutlich höheren Kosten gerechnet werden. Der Bund würde sich auch dann zumal nur an den Kosten beteiligen, wenn gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöht und die Lücke im Velowegnetz geschlossen wird.

Weiterführende Informationen finden Sie auf der Webseite des Kantons Nidwalden unter www.nw.ch/abstimmungen und



<https://kantonsstrasse-kh3.blop-space.ch>

Standpunkte

Landrat und Regierungsrat

Im Landrat war das generelle Projekt mit einer Verbreiterung des Strassenraumes um 3.50 Meter unbestritten. Sämtliche Fraktionen sprachen sich für den Vollausbau aus. Das Projekt sowie der Objektkredit von 19 Mio. Franken wurden einstimmig verabschiedet.

Investitionen in die Infrastruktur haben einen grossen volkswirtschaftlichen Nutzen. Das vorliegende Bauprojekt erhöht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Es trägt zu einer Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs bei und ist somit auch nachhaltig.

Gemeinderat Beckenried

Der Gemeinderat Beckenried setzt sich vorbehaltlos für einen Vollausbau ausserorts mit beidseitigen Radstreifen ein. Die geplanten Investitionen seien dabei langfristig zu betrachten. Die Gemeinde befinde sich im Wachstum und der öffentliche Verkehr werde laufend ausgebaut und auch der Veloverkehr nehme stetig zu. Für einen sicheren Betrieb der Strasse sei es sinnvoll und richtig, den Radwegausbau in die so oder so notwendige Verbreiterung der Strasse miteinzubeziehen.

Empfehlung an die Stimmberechtigten

Der Landrat (58:0 Stimmen bei 0 Enthaltungen) und der Regierungsrat empfehlen den Stimmberechtigten, dem Objektkredit für die Sanierung der Kantonsstrasse KH3, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und den Ausbau des Radwegs zuzustimmen und die Abstimmungsfrage mit **JA** zu beantworten.