



Stans, 9. Dezember 2025

Nr. 771

Baudirektion. Amt für Mobilität. Strategie und Planung. Generelles Projekt 'KH3 Kantons-
grenze NW/OW bis St. Jakob, Ausbau Fuss- und Veloweg und Umgestaltung Kantonsstrasse
inkl. Weiler St. Jakob', Gemeinde Ennetmoos sowie Objektkredit für die Planung und Umset-
zung des Ausführungsprojektes. Antrag an den Landrat

Landammann Othmar Filliger im Ausstand.

1 Sachverhalt

Die Kantonsstrasse KH3 (Kernserstrasse) soll im Bereich des Ortsteils St. Jakob der Ge-
meinde Ennetmoos umgebaut und angepasst werden, ebenso der anschliessende Strassen-
abschnitt zwischen St. Jakob und der Kantonsgrenze zu Obwalden.

1.1 Ausgangslage, Projektauftrag

Die Innerortsstrecke St. Jakob ist mit ca. 500 m Strassenlänge recht kurz. In den 1990er Jah-
ren wurde die Ortsdurchfahrt mit Velostreifen als Strassenquerschnitt mit 9.0 Meter Gesamt-
breite ausgebaut. Heute wirkt die Ortsdurchfahrt sehr breit und besitzt von Kerns her kommend
ein wenig wirksames Ortseingangstor. Die Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit aus-
serorts auf 60 km/h bringt zwar eine gewisse Verkehrsberuhigung. Trotzdem kommt es im
Bereich des Dorfeinganges und der Dorfdurchfahrt regelmässig zu Geschwindigkeitsüber-
schreitungen. Des Weiteren verfügt die vorhandene Fussgängerquerung im Ortsteil St. Jakob
über keine bauliche Schutzvorrichtung und genügt den heutigen Anforderungen an die Ver-
kehrssicherheit nicht mehr. Schliesslich ist die Bushaltestelle St. Jakob nicht hindernisfrei aus-
gestaltet. Diese Defizite im Bereich der Verkehrssicherheit und Verkehrsinfrastruktur sollen mit
einer Umgestaltung des Strassenbereichs in St. Jakob behoben werden.

Die Velostreifen enden in Fahrtrichtung Kerns im Ausserortsbereich vor der Einmündung
Kabisstein. Im kantonalen Radwegkonzept 2008 ist die Ergänzung der fehlenden Veloinfra-
struktur bis zur Einmündung Kernwald an der Kantonsgrenze vorgesehen. Mit dem vorliegen-
den Projekt soll somit das letzte Teilstück einer durchgehenden Veloverbindung zwischen
Stans und Sarnen auf Nidwaldner Kantonsgebiet fertiggestellt werden.

1.2 Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK)

Aufgrund dieser Grundlagen und einer Schwachstellenanalyse haben der Kanton und die Ge-
meinde Ennetmoos gemeinsam ein Betriebs- und Gestaltungskonzepts für den Ortsteil St. Ja-
kob erarbeitet. Parallel dazu wurde gemeinsam mit dem Kanton Obwalden eine Studie zum
Ausbau der fehlenden Veloinfrastruktur im Ausserortsbereich zwischen St. Jakob und Sand
erarbeitet. Eine wichtige Erkenntnis bei der Erarbeitung der Studie war, dass eine durchge-
hende und verkehrssichere Veloroute von Allweg bis Sand durch einen durchgängigen, ge-
meinsamen Fuss- und Veloweg erreicht wird, wobei der Abschnitt Allweg – St. Jakob bereits
besteht und sich bewährt hat. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) St. Jakob wurde
mit dieser Erkenntnis weiterentwickelt und fertiggestellt. Anschliessend erfolgte die Erarbei-
tung der beiden Projektteile (Fuss- und Veloweg ab Kantonsgrenze sowie Ortsdurchfahrt
St. Jakob) zu einem Generellen Projekt.

1.3 Projektperimeter

Der Projektperimeter beginnt bei der Kantonsgrenze und endet beim Ortsausgang St. Jakob (in Fahrtrichtung Stans). Dort schliesst sich der bestehende Fuss- und Veloweg Richtung Stans an.

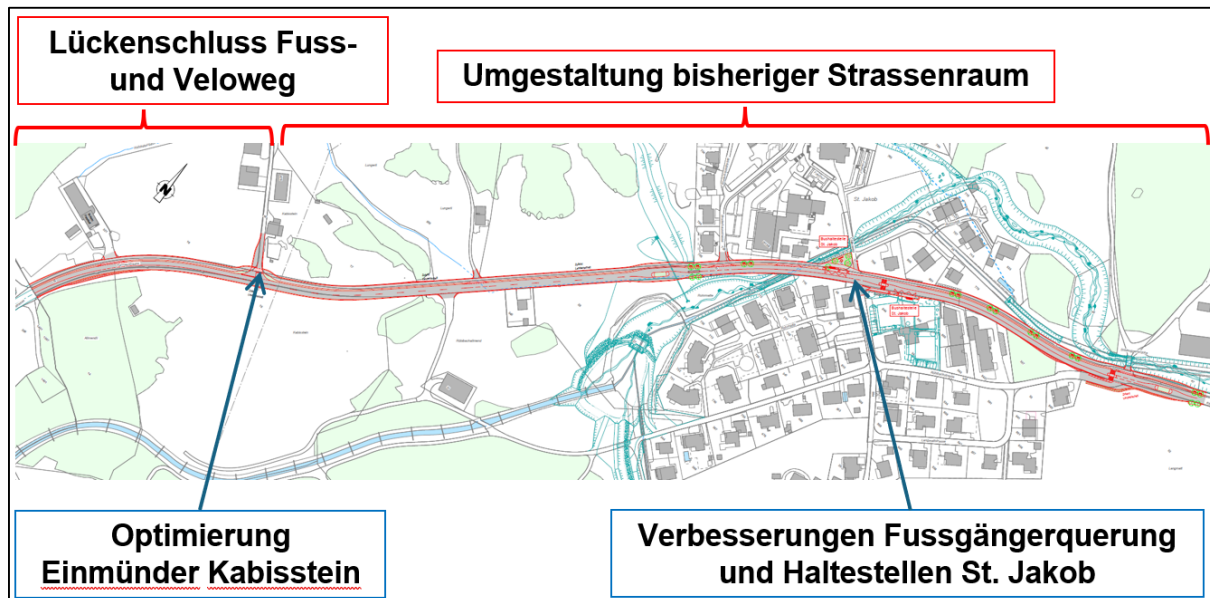


Abbildung 1: Projektperimeter

1.4 Projektziele / Absichten

Drei Hauptanliegen sollen mit dem Projekt verbessert werden:

- Ausbau der fehlenden Veloinfrastruktur (ausserorts zw. Kantonsgrenze und Kabisstein)
- Optimierung Verkehrssicherheit (insbesondere in St. Jakob, Schulwegsicherheit)
- Gestalterische und betriebliche Optimierung des Strassenraums im Ortsteil St. Jakob

Dabei sollen mehrere Schwachstellen im Perimeter der aktuellen Verkehrsführung beseitigt werden:

- Durchgehende Veloinfrastruktur gemäss Radwegkonzept des Kantons Nidwalden von 2008 auf dem Abschnitt Kantonsgrenze – St. Jakob
- Anpassung der Haltestellen St. Jakob an die Erfordernisse des Behindertengleichstellungsgesetzes
- Aufwertung des Ortskerns St. Jakob mit Verminderung der Trennwirkung zwischen den Ortsteilen entlang der Kantonsstrasse
- Verbesserung der Schulwegsicherheit in St. Jakob
- Reduktion der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit innerorts, ohne die bereits bestehende Signalisation zu verändern
- Optimierung des Einmüunders Kabisstein

2 Erwägungen

2.1 Gesetzliche Grundlagen

Die Kantonsstrasse (KH3) soll im Bereich des Ortsteils St. Jakob der Gemeinde Ennetmoos umgebaut und angepasst werden, ebenso der anschliessende Strassenabschnitt zwischen

St. Jakob und der Kantonsgrenze. Dafür wurde durch die Baudirektion ein Generelles Projekt nach Art. 22a ff. des bisherigen Gesetzes über den Bau und Unterhalt der Strassen (Strassengesetz, StrG; NG 622.1) ausgearbeitet und öffentlich aufgelegt.

Mit Beschluss vom 26. November 2025 hat der Landrat in zweiter Lesung über das totalrevidierte Gesetz über den Bau und Unterhalt von Strassen und Velowegen (Strassengesetz, StrG2026 beschlossen (<https://www.nw.ch/sitzung/85945>). Von einem Referendum dagegen ist derzeit nicht auszugehen. Es ist deshalb davon auszugehen, dass der Regierungsrat das neue Strassengesetz im 2. oder 3. Quartal 2026 in Kraft setzen wird.

Bei einem neuen Verfahren, das erst nach Inkrafttreten des neuen Strassengesetzes hängig wird, gilt selbstredend das neue Recht. Gemäss Art. 96 Abs. 1 nStrG ist das neue Recht aber auch auf Verfahren anwendbar, die beim Inkrafttreten des neuen Strassengesetzes hängig sind. Das neue Strassengesetz geht somit vom Grundsatz aus, dass bei noch nicht abgeschlossenen Sachverhalten jeweils das neue Recht zur Anwendung kommt. Bei Verfahren, in denen eine öffentliche Auflage mit Einwendungsmöglichkeit erfolgt ist, gilt hingegen bis zum Abschluss des Verfahrens das bisherige Strassengesetz (vgl. Art. 96 Abs. 2 Ziff. 1 nStrG). Dies, weil Einwender bzw. Beschwerdeführer schutzwürdige Vertrauens Erwartungen haben, dass sich die Spielregeln während einem laufenden Rechtsverfahren nicht ändern.

Die finanziellen Bestimmungen des bisherigen Strassengesetzes (Art. 75 ff. aStrG) werden deshalb nicht mehr zu Anwendung kommen. Vielmehr wird, sobald das neue Strassengesetz in Kraft tritt, dieses zur Anwendung kommen. Anders sieht es hingegen betreffend die Festlegung der Linienführung und des Regelquerschnitts sowie die Behandlung der Einwendungen aus. Für die Verabschiedung des Generellen Projektes wird somit – selbst wenn bis dahin das neue Strassengesetz in Kraft gesetzt sein sollte – das bisherige Strassengesetz (Art. 22a - 22f StrG) zur Anwendung gelangen, weil die öffentliche Auflage noch unter dem bisherigen Recht stattgefunden hat.

2.2 Inhalt

Das Projekt beinhaltet als Kernelement die einseitige Führung eines kombinierten Fuss- und Velowegs auf der nördlichen Seite der Kantonsstrasse (nachfolgend Ziff. 2.2.1 und 2.2.2). Diese Verkehrsführung entspricht der Verlängerung der bestehenden Anlage zwischen der Ortsausfahrt St. Jakob und Allweg. Der Kanton Obwalden plant ab Kantonsgrenze in der Gemeinde Kerns ebenfalls eine einseitige Führung eines kombinierten Fuss- und Velowegs an der nördlichen Seite der Kantonsstrasse. Der aktuelle Wechsel der Verkehrsführung für die Velofahrer bei der Ortsausfahrt St. Jakob Richtung Stans (Strassenquerung von rechts nach links) kann somit entfallen. Dies erhöht die Verkehrssicherheit.

Der kombinierte Fuss- und Veloweg bietet zudem die Möglichkeit, die aktuelle Strasse auf die signalisierte Geschwindigkeit anzupassen und den Strassenraum sicherer zu gestalten (nachfolgend Ziff. 2.2.3).

Des Weiteren wird eine hindernisfreie Haltestelle erstellt (nachfolgend Ziff. 2.2.4) und der Einmünder Kabisstein (Abzweigung Richtung Mueterschwandenberg) optimiert (nachfolgend Ziff. 2.2.5).

2.2.1 Fuss- und Veloweg ausserorts an der breitesten Stell (Kurve und Gefälle)

Von Obwalden her bis Einmündung Kabisstein existiert derzeit kein Veloweg. Die Erstellung eines kombinierten Fuss- und Velowegs benötigt auf diesem Abschnitt zusätzliches Land. Der Regelquerschnitt verbreitert sich insgesamt um ca. 3 Meter. Gleichzeitig kann eine Optimierung der Strassenführung erfolgen. Aufgrund des Gefälles ist an dieser Stelle mit einem erheblichen Unterschied der Geschwindigkeiten von aneinander vorbeifahrenden Velofahrern zu rechnen. Um die Sicherheit zu gewährleisten, ist ab der Kantonsgrenze bis ca. 50 Meter

vor der Einmündung Kabisstein ein 3.50 Meter breiter Fuss- und Veloweg erforderlich, der sich anschliessend kontinuierlich auf 3 Meter verjüngt.

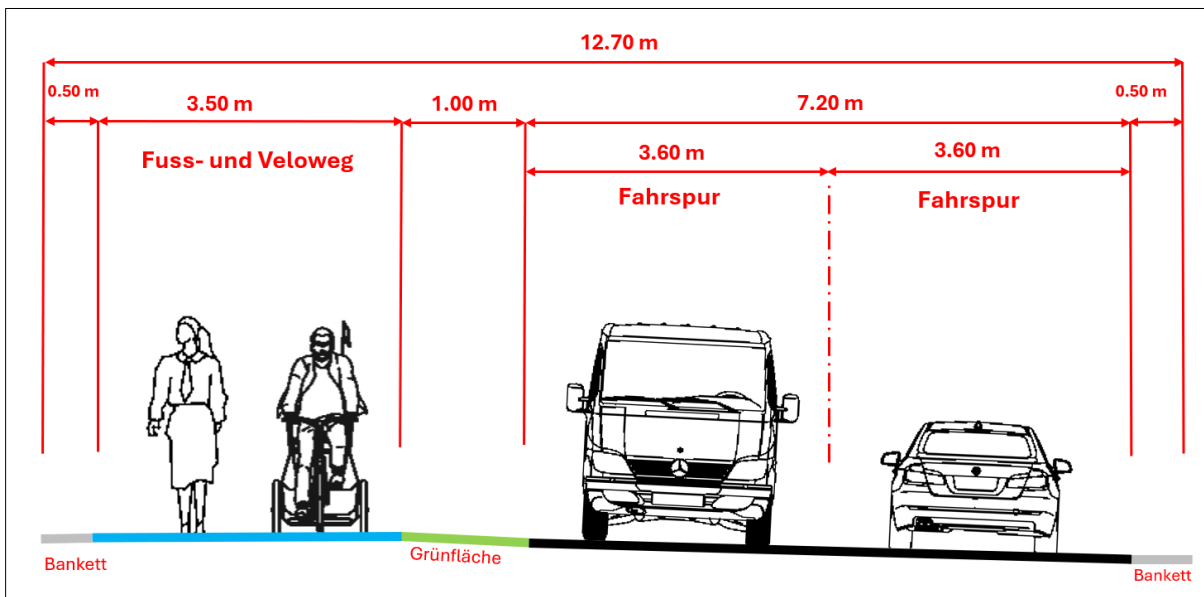


Abbildung 2: Regelquerschnitt Kantonsgrenze NW/OW bis ca. 50 Meter vor Kabisstein (schematische Darstellung)

Technische Spezifikation Kantonsgrenze bis Einmünder Kabisstein

- signalisierte Geschwindigkeit: 60 km/h
- einseitig durchgehender Fuss- und Veloweg (3.50 m, inkl. Zuschlag Steigung)
- Grünstreifen (1.00 m)
- zwei Fahrspuren für den MIV/ÖV im Gegenverkehr in Kurvenlage (3.60 m / 3.60 m)
- Zuzüglich Bankette und Rundung (1.00 m)
- Breite: 3.50 m / 1.00 m / 3.60 m / 3.60 m / 1.00 m → total: 12.70 m

Die Verbreiterung des Strassenraumes um drei Meter gegenüber dem heutigen Regelquerschnitt benötigt rund 1'000 m² Kulturland. Im Rahmen der Erarbeitung des Bauprojekts wird darauf zu achten sein, den Landverbrauch möglichst zu minimieren und so weit machbar auf die landwirtschaftliche Nutzung Rücksicht zu nehmen.

2.2.2 Fuss- und Veloweg vom Einmünder Kabisstein bis Ortseingang St. Jakob

Aktuell besteht zwischen Einmündung Kabisstein und St. Jakob eine Strasse mit einem Gesamtquerschnitt von 9 Meter, einem Trottoir von 1.80 Meter sowie Bankett von je ca. 50 Zentimeter. Dies ergibt einen bestehenden Regelquerschnitt von ca. 11.80 Meter; mit geringen Abweichungen bei Zufahrten und anderen Unebenheiten.

Mit der geplanten Umgestaltung vergrössert sich der Strassenraum in diesem Bereich nicht. Es kann unter Einhaltung des bisherigen Gesamtquerschnitts von 11.80 Metern im Bestand gebaut werden. Dabei soll der Querschnitt der beiden Fahrstreifen 3.40 Meter betragen, so dass das Kreuzen von zwei Fahrzeugen weiterhin ungehindert mit der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h erfolgen kann. Aufgrund der flachen Topografie genügt in diesem Bereich beim Fuss- und Veloweg eine Breite von 3.00 Meter. Daraus ergibt sich die in Abbildung 3 nachfolgend dargestellte Strassenraumgestaltung.

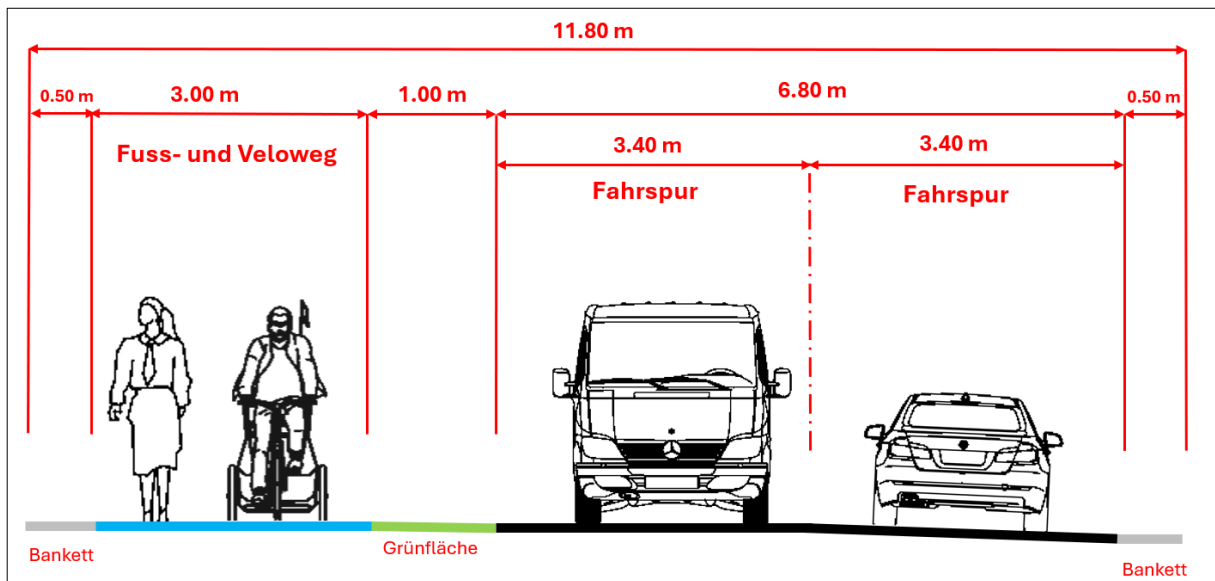


Abbildung 3: Regelquerschnitt ausserorts zwischen Kabisstein und St. Jakob (schematische Darstellung)

Technische Spezifikation Einmünder Kabisstein bis Ortseingang St. Jakob

- signalisierte Geschwindigkeit: 60 km/h
- einseitig durchgehender Fuss- und Veloweg (3.00 m)
- Grünstreifen (1.00 m)
- zwei Fahrspuren für den MIV/ÖV im Gegenverkehr (3.40 m / 3.40 m)
- Zuzüglich Bankett und Rundung (0.5 m)
- Breite: 0.5 m / 3.00 m / 1.00 m / 3.40 m / 3.40 m / 0.5 m → total: 11.80 m

2.2.3 Strassenraumgestaltung in St. Jakob

Um den Ortsteil St. Jakob für Autofahrer besser erkennbar zu machen und die signalisierte Höchstgeschwindigkeit möglichst zu gewährleisten, werden an den Ortseinfahrten Verkehrsinseln mit einer leichten Verschwenkung gebaut. In diesen Bereichen ist in geringfügigem Ausmass Landerwerb notwendig.

Zwischen dem Strassenraum und dem kombinierten Fuss- und Veloweg wird ein Grünstreifen von einem Meter angelegt. Diese Dimensionierung hat sich bewährt und ermöglicht auch innerorts eine Aufwertung mit Grünwerk. Dabei darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass auch Grünstreifen der Verkehrssicherheit dienen. Sie ermöglichen Velofahrern das sichere Kreuzen, ohne den Strassenraum benutzen zu müssen, und verbessern das Sicherheitsempfinden für den Langsamverkehr.

Die Neugestaltung der Kantonsstrasse ermöglicht innerorts den Einbau eines lärmarmen Deckbelags. Dies ergibt zusammen mit der absehbar geringeren, effektiv gefahrenen Geschwindigkeit eine wesentliche Lärmreduktion für die Anwohnerschaft.

Ein besonderes Augenmerk wurde auf die Querung innerorts in St. Jakob gelegt. Sie wird insbesondere von Schülern und Buspassagieren rege benutzt. Zur Verbesserung der Sicherheit sollen insbesondere folgende Elemente beitragen:

- Bau einer Mittelinsel
- Reduktion des Strassenquerschnitts durch den Wegfall der Radstreifen

- Verbesserung der Sichtverhältnisse durch Reduktion der angrenzenden Mauer (im Rahmen des Hochwasserschutz-Projekts)

2.2.4 Hindernisfreie Haltestelle

Die Haltestellen St. Jakob werden beidseitig gemäss den Normen des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG; SR 151.3) ausgebaut. Dies bedingt in Richtung Kerns die Aufhebung der bisherigen Wendemöglichkeit der Buslinie Ennetmoos – Mueterschwandenberg. Ein Ersatz erfolgt im Bereich des Feuerwehrlokals Ennetmoos (Eimatt).

Der Wegfall des aktuellen Wendeplatzes für den Bus in St. Jakob ermöglicht die Aufwertung der Verkehrsfläche zu einem Platz mit mehr Aufenthaltsqualität. Entsprechende Gestaltungselemente wie Bänke oder Bäume werden von der Gemeinde Ennetmoos geplant und finanziert.

2.2.5 Einmündung Kabisstein

Bei der Ausarbeitung des Bauprojektes soll des Weiteren die Einmündung der Mueterschwandenbergstrasse verbessert werden. Diese Verzweigung weist aufgrund des heutigen Verkehrsaufkommens Sicherheitsdefizite auf. Bei gleichzeitiger Ein- und Ausfahrt von Fahrzeugen – insbesondere von Lastwagen – kommt es zu gefährlichen Verkehrsbehinderungen auf der Kantonsstrasse. Diesem Umstand soll Abhilfe geschaffen werden, indem im Bereich der Einmündung die Kreuzungsmöglichkeiten verbessert werden. Zudem wird im Rahmen des Ausführungsprojektes (Bauprojekt der Kantonsstrasse) die Vortrittsberechtigung (Querung Fuss- und Veloweg/Mueterschwandenbergstrasse) zu klären sein.

2.3 Öffentliche Auflage

Bei der öffentlichen Auflage eines Generellen Projektes können Einwendungen, Anregungen und Vorschläge eingereicht werden (vgl. Art. 22c Abs. 2 StrG). Einwendungen können dabei lediglich die Linienführung oder den Regelquerschnitt zum Gegenstand haben, da der Landrat im Rahmen der Bewilligung des Generellen Projekts nur darüber beschliesst (Art. 22e Abs. 1 StrG). Einwendungen, welche weder die Linienführung noch den Regelquerschnitt betreffen, sind nicht Gegenstand des Generellen Projektes. Hat die Behandlung der Einwendungen, Anregungen und Vorschläge wesentliche Änderungen zur Folge, ist das Einwendungsverfahren zu wiederholen.

Die erste öffentliche Auflage fand vom 17. November bis 16. Dezember 2022 statt. Dabei haben acht Privatpersonen und Organisationen Einwendung erhoben resp. Anregungen eingereicht.

Eine Einwendung betraf den Regelquerschnitt der Kantonsstrasse. Sie konnte nicht erledigt werden und ist daher im Rahmen des Generellen Projektes zu beurteilen (vgl. nachfolgend Ziff. 2.4).

Eine Einwendung, welche von 109 Einwohnerinnen und Einwohnern unterzeichnet wurde, führte zu einer Projektanpassung. Die Einwender verlangten die Ausgestaltung der Haltestellen als Busbuchten statt Fahrbahnhaltestellen. Sie befürchteten, dass bei einem Rückstau auf der Kantonsstrasse durch ein wartendes Postauto Ausweichverkehr durch das Quartier entsteht. Während eine Anpassung der Bushaltestelle Richtung Kerns aus baulichen Gründen nicht mit vertretbarem Aufwand möglich war, ist die Beibehaltung der bereits bestehenden Busbucht Richtung Stans realisierbar. Allerdings musste die Geometrie angepasst werden, um eine Ausgestaltung gemäss den aktuellen gesetzlichen Vorgaben zur Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu ermöglichen. In Absprache mit der Gemeinde konnte eine Lösung gefunden werden, die auch die Weiterentwicklung des Bauvorhabens der Gemeinde auf der angrenzenden Parzelle ermöglicht. Da das Projekt dadurch eine wesentliche

Anpassung erfahren hat, wurde diese Änderung nochmals vom 28. Mai bis 26. Juni 2025 öffentlich aufgelegt.

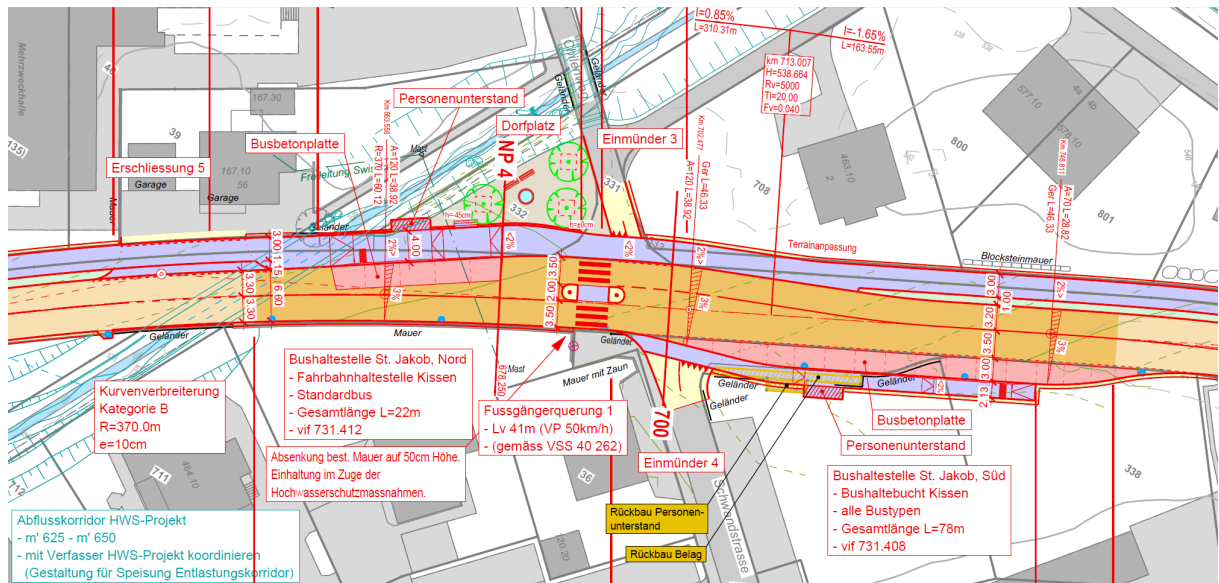


Abbildung 4: Projektänderung der zweiten Auflage mit Busbucht und Fussgängerquerung St. Jakob

Die zweite Auflage ergab keine Einwendungen. Es gingen lediglich zwei Anregungen ein, welche nicht Gegenstand des Generellen Projektes sind.

Die übrigen Vorbringen mit den Eingaben gegen die erste Auflage richteten sich nicht gegen das Generelle Projekt, sondern betrafen Themen, welche erst im Rahmen des Ausführungsprojektes zu prüfen sind. Diese konnten somit weder als Einwendungen noch als Anregungen zum Generellen Projekt entgegengenommen werden. Es bestehen daher keine weiteren Einwendungen oder Anregungen, zu welchem im vorliegenden Bericht Stellung zu nehmen oder Antrag zu stellen ist.

2.4 Nicht erledigte Einwendung Querschnitt des Fuss- und Velowegs

Im Gegensatz zur Ortsquerung St. Jakob wird im Bereich zwischen Kantonsgrenze und Kabisstein zusätzliches Land für die Erstellung des Fuss- und Velowegs benötigt. Ansonsten verläuft der Weg im Perimeter des bisherigen Strassenraums.

Peter Windlin, Ennetmoos, reichte eine Einwendung mit insgesamt sieben Anträgen ein. Diese konnten bis auf drei Anträge erledigt werden. Zu folgenden Anträgen liegt keine Einigung vor:

Antrag 1: Der richtungsgetrennte Velostreifen mit Trottoir, wie auf dieser Strecke schon grösstenteils vorhanden, sei dem projektierten abgetrennten Kombiweg vorzuziehen.

Begründung: Dies ist die kostengünstigste Lösung, es müssen nur 300 m neu ausgebaut werden. Diese Variante ist auch sicherer, da mehrere stark frequentierte Einmündungsstrassen einfacher gequert werden können. Der Verkehr läuft dynamischer und es entstehen weniger Missverständnisse zwischen Velofahrer, Töfflfahrer und Fussgänger. Probleme mit den «Schnellfahrern» (40er-Elektrovelos und Rennvelos) auf dem Kombiweg entstehen nicht und wenn diese in naher Zukunft gesetzlich auf die Strasse verboten werden, haben wir eine sichere Lösung. Auch bedeutet dies weniger Kulturlandverlust bei der Einfahrt Mueterschwandenberg bis zur Kantonsgrenze.

Der Regierungsrat beantragt diesen Antrag zur Ablehnung.

Begründung: Zwischen Allweg und St. Jakob besteht bereits ein abgetrennter Fuss- und Veloweg. Ziel ist eine Fortsetzung dieser bewährten Veloinfrastruktur auch zwischen St. Jakob und Kerns. Auch der Kanton Obwalden befürwortet diese

Variante und plant auf seinem Kantonsgebiet ebenfalls einen einseitig geführten kombinierten Fuss- und Veloweg bis Kerns. Auf dem Abschnitt St. Jakob bis zur Einmündung Kabisstein kann die Umgestaltung des Strassenraums auf dem bestehenden Strassentrassee erfolgen. Für diesen Bereich wird somit kein zusätzliches Land benötigt. Lediglich auf dem kurzen Abschnitt zwischen dem Einmünder Kabisstein bis zur Kantonsgrenze führt das Projekt zu einer Verbreiterung des Strassenraumes. Dieser müsste aber auch bei einer Ergänzung der Fahrbahn durch beidseitige Radstreifen von je 1.50 Meter um drei Meter verbreitert werden. Die Fertigstellung des durchgehenden Veloweges zwischen St. Jakob bis zur Kantonsgrenze benötigt somit in jedem Fall zusätzliches Land. Die Optimierung der Einmündung der Mueterschwandenbergstrasse führt ebenfalls zu einem gewissen zusätzlichen Bedarf an Kulturland. Dies ist jedoch im Wesentlichen nicht auf die Erstellung der Veloinfrastruktur, sondern auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit für abbiegende Fahrzeuge (insbesondere Schwerverkehr) zurückzuführen.

Schliesslich sind kombinierte Fuss- und Velowege, welche von den Fahrbahnen getrennt geführt werden, den beidseitigen Radstreifen im Ausserortsbereich vorzuziehen. Die Trennung von Langsamverkehr und motorisiertem Verkehr bei hohen Fahrgeschwindigkeiten führt zu einer höheren Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden.

Antrag 2: Der Regelquerschnitt sei generell so anzupassen, dass die Breite des Trennstreifens zwischen der Kantonsstrasse sowie dem Fuss- und Veloweg insgesamt unter Berücksichtigung von Strassenabschluss und Grünstreifen 0.5 Meter betrage.

Begründung: Im Plan ist der Trennstreifen 1 Meter breit eingezeichnet, was zu viel unnötigem Landverlust führt. Zur Kulturlandfläche muss Sorge getragen werden. Der Landrat hat im Projekt Kantonsstrasse KH2, Fuss- und Veloweg Oberdorf - Büren, diese Anpassung auf 0.5 Meter bestimmt.

Der Regierungsrat beantragt diesen Antrag zur Ablehnung.

Begründung: Bis zur Einmündung Kabisstein ist die Strassenbreite ausreichend für den geplanten Umbau. Eine Reduktion des Trennstreifens würde in diesem Bereich sogar zu einer Verschmälerung des Regelquerschnittes führen. Für das Landschaftsbild und das Sicherheitsempfinden ist, wo immer möglich, ein Grünstreifen als Trennelement zu realisieren. Ein Grünstreifen von weniger als einem Meter ist in der Regel nicht "begrünbar". Der Trennstreifen müsste somit mit Kies oder ähnlich gestaltet werden, was zu einem unbefriedigenden Ergebnis führt. Zudem wirkt sich ein ungenügend breiter Trennstreifen negativ auf die Verkehrssicherheit aus.

Antrag 3: Die Ausbaubreite für den Fuss- und Veloweg sei auf 2.5 Meter zu reduzieren.

Begründung: Der bestehende Fuss- und Veloweg zwischen Allweg und St. Jakob hat eine Breite von 2.5 Meter. Die Fortsetzung soll im gleichen Mass sein. Wenn der Kombiweg auf 3.5 Meter Breite ausgebaut wird, verleitet dies zu noch schnellerem Fahren und weniger Rücksichtnahme.

Der Regierungsrat beantragt diesen Antrag zur Ablehnung.

Begründung: Zwischen Kantonsgrenze und ca. 50 Meter vor der Einmündung Kabisstein besteht ein Gefälle. Aufgrund des Unterschieds bei der Geschwindigkeit zwischen den berg- und talwärtsfahrenden Velos ist auf diesem Abschnitt ein sicheres Kreuzen besonders wichtig. Deshalb soll der Querschnitt auf diesem Abschnitt 3.5 Meter betragen. Zwischen Einmünder Kabisstein und St. Jakob ist das Gelände flacher. Daher ist in diesem Bereich ein Fuss- und Veloweg von 3 Meter ausreichend. Er kann mit dieser Breite zudem grösstenteils auf dem bestehenden Strassenraum realisiert werden. Insbesondere im Ortskern St. Jakob wäre eine reduzierte Breite nicht sinnvoll, da vollständig im Bestand des aktuellen Strassenraums gebaut wird. Wird der kombinierte Fuss- und Veloweg mit weniger als 3 Metern geplant, so

entspricht er zudem nicht mehr den vom Bund anerkannten Normen. Das würde dazu führen, dass im Rahmen des Agglomerationsprogrammes keine Bundesbeiträge gesprochen würden.

2.5 Koordination

Im Bereich St. Jakob sind umfangreiche Massnahmen zur Verbesserung des Hochwasserschutzes beim Mel-/Rübibach vorgesehen. Die Koordination der beiden Projekte erfolgte laufend im Rahmen des Projektfortschritts. Unterdessen sind die Arbeiten für den Hochwasserschutz angelaufen.

Im Ortsteil St. Jakob, unmittelbar anschliessend an die Bushaltestelle, werden in den kommenden Monaten mehrere Mehrfamilienhäuser errichtet. Die Projekte sind miteinander abgestimmt und schliessen baulich unmittelbar aneinander an.

Desweiteren erfolgte mit laufendem Fortschritt die Koordination mit dem Anschlussprojekt bei der Kantonsgrenze. Der Kanton Obwalden hat im Rahmen einer gemeinsamen Sitzung der Projektleitungsgremien am 12. März 2025 kundgetan, dass die geplante Fortsetzung des Fuss- und Velowegs ab der Kantonsgrenze bis zum Weiler Sand resp. Kerns weiterhin eine hohe Priorität geniesst. Der Querschnitt für den Fuss- und Veloweg soll drei Meter plus ein Meter Grünstreifen betragen. Die Realisierung ist ab 2027 vorgesehen.

2.6 Agglomerationsprogramm und Termine

Das Projekt ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms der fünften Generation des Kantons Nidwalden (A-Massnahme). Dieses wird 2025/26 vom Bundesamt für Raumentwicklung auf seine Wirksamkeit hin überprüft. Davon ist abhängig, ob und in welchem Umfang sich der Bund an den Kosten für die Verbesserung der Verkehrssicherheit beteiligen wird. Bei einem positiven Bescheid zur Wirksamkeit kann mit einer Beteiligung des Bundes von ca. 30 – 35% gerechnet werden. Dies setzt allerdings – wie bereits erwähnt – voraus, dass der Fuss- und Veloweges nach den vom Bund anerkannten Normen gebaut wird.

Durch die Aufnahme in das Agglomerationsprogramm können die Arbeiten frühestens ab 2028 beginnen. Allerdings wird die Ausarbeitung des Bauprojekts ebenfalls rund ein Jahr in Anspruch nehmen.

Daraus ergibt sich folgender Terminplan:

Genehmigung durch den Landrat:	2026
Ausarbeitung und Auflage Ausführungsprojekt:	2026/27
Baubeginn:	2028
Abschluss der Bauarbeiten:	2031

2.7 Antrag Objektkredit

Gemäss Art. 61 KV liegt die Beschlussfassung über den Unterhalt der im Besitz des Kantons stehenden Gebäude und Anlagen im Landrat. Neben der Umgestaltung der Kantonsstrasse im bestehenden Strassenraum erfolgt im vorliegenden Projekt auch ein Ausbau des Fuss- und Velowegs, soweit der bestehende Querschnitt der Strasse dafür nicht ausreicht. Da der Um-/Ausbau als Gesamtprojekt zu betrachten ist, erfolgt die Genehmigung und Budgetierung als Objektkredit auf Basis einer Bruttobetrachtung.

Die Kosten für das gesamte Projekt belaufen sich auf 4.7 Mio. Franken. Die Kostengenauigkeit des vorliegenden Projekts beträgt +/- 20 % (Stufe generelles Projekt). Gemäss Art. 44 kantonales Finanzhaushaltsgesetz (kFHG) ist bei einer Überschreitung von über 5 % (ausser bei teuerungsbedingten Mehrkosten) ein Zusatzkredit beim Landrat einzuholen.

Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen (Preisbasis Oktober 2025):

Planung Honorar		420'000.00
Baukosten		3'462'000.00
- Baumeisterarbeiten	2'907'000.00	
- Werkleitungskosten (Beleuchtung)	50'000.00	
- Umgebungsgestaltung	275'000.00	
- Ausstattungen (Personenunterstände)	30'000.00	
- Markierungen und Signalisation	70'000.00	
- Materialprüfungen, Qualitätssicherungen	130'000.00	
Gebühren, Publikationen		10'000.00
Vermessung, Geometer		40'000.00
Gesamtkosten		3'902'000.00
Unvorhergesehenes/Reserve/Rundung		316'000.00
MWST 8.1 % (auf Tausend Franken gerundet)		317'000.00
Landerwerb (ohne MWST).		135'000.00
Total Kosten, Kostenvoranschlag, inkl. MWST.		4'700'000.00
		=====

2.8 Bundesbeitrag Agglomerationsprogramm und Beitrag Gemeinde

Bei einer finanziellen Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms wird dieser Betrag von den anrechenbaren Gesamtkosten vorab in Abzug gebracht.

Die Festlegung des Kostenbeitrages der Gemeinde bestimmt sich nach dem neuen Strassen-gesetz (vgl. Ausführungen unter Ziff. 2.1). Die Strassenbaukosten trägt grundsätzlich die Strasseneigentümerschaft (Art. 42 Abs. 1 nStrG). Bei Kantonsstrassen innerorts tragen die Gemeinden nach Abzug allfälliger Beiträge durch Dritte einen Anteil von 30 Prozent der massgebenden Strassenbaukosten. Wird auf Verlangen der Gemeinden eine Ausführung beschlos-sen, die über den erforderlichen Standard hinausgeht, tragen sie die Mehrkosten. Die Beleuch-tung entlang von Kantonsstrassen innerorts ist Sache der Gemeinde (Art. 42 Abs. 2 nStrG). Bei kantonalen Velowegen und kombinierten Velo- und Fussweganlagen tragen die Gemein-den auf ihrem Gebiet nach Abzug allfälliger Beiträge durch Dritte einen Anteil von 30 Prozent der Anlagekosten (Art. 42 Abs. 3 nStrG). Die Kosten für die Erstellung von Haltebuchten und Haltestellen an Kantonsstrassen innerorts sind gemäss Art. 31 Abs. 2 des Gesetzes über die

Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsgesetz, ÖVG; NG 652.1) von der Gemeinde zu tragen. Die Kosten für die Beleuchtung, die Bushaltestellen und die Platzgestaltung fallen somit vollumfänglich zulasten der Gemeinde Ennetmoos. An den übrigen Kosten hat sich die Gemeinde mit 30 Prozent zu beteiligen.

Damit ergibt sich folgende Kostenaufteilung:

Objektkredit brutto	4'700'000 Franken
allfälliger Bundesbeitrag 30 %	1'410'000 Franken
Direkt anrechenbare Kosten Gemeinde (Beleuchtung, Bushaltestellen, Platzgestaltung)	200'000 Franken
Restkosten Kanton und Gemeinde	3'090'000 Franken
Kostenanteil Kanton pauschal (70 %)	2'163'000 Franken
Kostenanteil Gemeinde Ennetmoos pauschal (30 %)	927'000 Franken

Mit einem Beitrag des Bundes belaufen sich die Restkosten für den Kanton Nidwalden auf ca. 2.2 Mio. Franken und der Anteil der Gemeinde auf ca. 1.1 Millionen Franken.

Die verbindliche Festlegung des Kostenanteils der Gemeinde Ennetmoos erfolgt mit der Schlussabrechnung des Objektkredits gemäss Strassengesetz. Der Beitrag gilt für die Gemeinde als gebundene Ausgabe.

2.9 Budget und Finanzplan

Das vorliegende Projekt ist in der Investitionsplanung des Kantons Nidwalden erfasst und wird über die entsprechenden Konten (Objektkredit Planung und Bau) abgerechnet.

Im Rahmen der Erstellung des Budgets 2026 und der Finanzplanung wurde das Projekt mit der Investitionsnummer I1098 wie folgt eingestellt:

Planungsstad Budget 2026; in Tausend Franken	B 2026	FP 2027	FP 2028	FP 2029	FP 2030	FP 2031	Total
5010.52 #KH 3, Ennetmoos, Ortsdurchfahrt St. Jakob	100	100	50	2'000	2'000	150	4'400
6300.56 KH 3, Ennetmoos, Ortsdurchfahrt St. Jakob, Anteil Bund	0	0	0	-700	-600	-20	-1'320
6320.29 KH 3, Ennetmoos, Ortsdurchfahrt St. Jakob, Anteil Gemeinde	-45	-45	-25	-700	-560	-20	-1'395
Netto Anteil Kanton							1'685

Die Zahlen basieren auf der Kostenschätzung im Rahmen der ersten Projektauflage im Jahr 2022. Im Rahmen der Erstellung dieser Vorlage wurden die Zahlen 2025 aktualisiert und verfeinert. Entsprechend ergeben sich Differenzen zum beantragten Kredit. Darüber hinaus wurde auf der Basis des bisherigen Strassengesetzes resp. den damaligen Annahmen zum Verteilschlüssel zwischen Kanton und Gemeinde budgetiert. Auch soll der Start der Hauptarbeiten bereits 2028 erfolgen. Dies in Abhängigkeit von den Bundesbeschlüssen zum Agglomerationsprogramm. Die sich ergebenden Differenzen werden im Rahmen des Budgetprozesses 2027 bereinigt.

2.10 Fazit

Das Projekt stellt eine durchgehende Fuss- und Veloverbindung von St. Jakob bis zur Kantonsgrenze sicher und schafft dabei auch die Möglichkeit zur Aufwertung des Ortsteils St. Jakob mit seinen vielfältigen Nutzern und Ansprüchen. Es ist deshalb als ein Gesamtpaket zu betrachten, das eine zeitgemässe Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer bietet.

Darüber hinaus ist es abgestimmt mit den laufenden Arbeiten zur Verbesserung des Hochwasserschutzes in diesem Gebiet. Die enge Zusammenarbeit mit dem Kanton Obwalden soll eine nahtlose Realisierung zusammen mit dem vorgesehenen Fuss- und Veloweg bis zum Ortsteil Sand in Kerns ermöglichen.

3 Terminprogramm

Regierungsratsbeschluss	9. Dezember 2025
BUL 1. Lesung und 2. Lesung	12. Januar und 23. Februar 2026
Finanzkommission	26. Februar 2026
Landrat	25. März 2026
Erarbeitung Bauprojekt / Planaufgabe / Genehmigung durch Regierungsrat	ab Sommer 2026
Prüfung und Beschluss des Bundes zur Mitfinanzierung	2027
Baustart	Frühling 2028

Beschluss

1. Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, das Generelle Projekt KH3, Kantonsgrenze NW/OW bis St. Jakob, Ausbau Fuss- und Veloweg und Umgestaltung Kantonsstrasse inkl. Weiler St. Jakob, zu genehmigen
2. Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, die nicht erledigte Einwendung abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden kann.
3. Dem Landrat wird beantragt, dem Beschluss über einen Objektkredit von 4'700'000.- Franken für die Erarbeitung des Bauprojektes sowie die Umsetzung des Ausführungsprojektes zuzustimmen.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Peter Windlin, Fuchsenloch, 6372 Ennetmoos (Einschreiben)
- Landratssekretariat (BUL, Fiko)
- Gemeinde Ennetmoos (postalisch und elektronisch)
- Baudirektion (elektronisch)
- Finanzdirektion (elektronisch)

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

A. Eberli

Landschreiber Armin Eberli

