



Instandsetzung Wiesenbergstrasse Abschnitte 4 und 5

Informationsveranstaltung

**Montag, 21. September 2026, 19.30 Uhr
Mehrzweckanlage Steini, Dallenwil**

Inhalt

1. Ausgangslage und Ziele
2. Aktueller Projektstand
3. Durchgeführte Gespräche
4. Steinschlagschutz
5. Vorstellung Generelles Projekt
6. Gegenüberstellung Vorprojekt / Generelles Projekt
7. Auflage Generelles Projekt
8. Terminplan und nächste Schritte
9. Fragen und Diskussionsrunde

1. Ausgangslage und Ziele

- Ausgangslage
 - Schlechter Zustand der Strasse
 - hohe Kosten für Unterhalt (nicht wirtschaftlich)
- Ziele des Projekts
 - Instandsetzung von Trasse, Kunstbauten und Entwässerung
 - Schaffung von Kreuzungsstellen für die Bergstrecke
 - Sicherstellung der Nutzung der Wiesenbergstrasse für die nächsten Jahrzehnte
 - Gewährleistung eines einfacheren und effizienteren Unterhalts
 - Sicherstellung der bestmöglichen Erschliessung von Wiesenberg und Wirzweli – während und nach der Baurealisierung

2. Aktueller Projektstand

- Historie
 - 19. Dezember 2012 – Der Landrat legt für die Projektierung des Ausbaus der Wiesenbergstrasse einen nicht wintersicheren und mit 32 Tonnen befahrbaren Ausbaustandard fest. Als öffentliche Verkehrserschliessung des Gebiets Wirzweli/Wiesenberg werden die beiden Luftseilbahnen nach Wirzweli LDW und Wiesenberg SGDW bezeichnet. Letztere bleibt so lange bestehen, als die Strasse nicht wintersicher ausgebaut ist.
 - 18. Dezember 2013 – Der Landrat genehmigt das Generelle Projekt der Schubiger AG. Die Baudirektion wird mit der Umsetzung des 1. Abschnittes beauftragt. Beim Abschnitt Wiesenberg – Stanglisbiel schneidet eine neue Linienführung mit Brücken als die kostengünstigste Variante ab. Bei der nächsten Projektphase ist ein vertieftes Variantenstudium zu erarbeiten und die Linienführung dem Landrat zu unterbreiten.
 - Die Strecke bis Stanglisbiel wird in fünf Abschnitte gegliedert.

2. Aktueller Projektstand

- Historie (Fortsetzung)
 - 16. Dezember 2015 – Objektkredit von CHF 6.55 Mio. für den 1. Abschnitt.
 - 3. Februar 2021 – Objektkredit von CHF 11.4 Mio. für den zusammengelegten 2. und 3. Abschnitt.
 - 15. Juni 2023 – Vertieftes Variantenstudium. Da die Bestandeslösung weiter ausgearbeitet war als die Brückenlösung, wird auch für die Brückenlösung ein gleichwertiges Vorprojekt erarbeitet.
 - Oktober 2024 – Es liegen zwei gleichwertige Vorprojekte vor: «Bestand» und «Brücken».
 - Die Abschnitte 1 bis 3 sind instandgesetzt.

2. Aktueller Projektstand

- Erkenntnisse aus den Gesprächen vom Sommer 2025 (ausschliesslich mit Grundeigentümern, welche massgeblich von einem Landerwerb betroffen wären)
 - Im Sommer 2025 wurden das Vorprojekt und die vergleichende Bewertung zwischen der Lösung «Bestand» und der Lösung «Brücken» insgesamt 15 Parteien individuell vorgestellt.
 - Interesse an der Umnutzung der bestehenden Strasse zum Wanderweg.
 - Naturgefahren prüfen und entsprechende Massnahmen ergreifen.
 - Anliegen der Grundeigentümer: Zufahrten während der Bauzeit, Heuseile und Transportbahnen, Böschungen im Weideland, Steinschlagschutz, Vergütung des Landerwerbs.

2. Aktueller Projektstand

- Rückmeldung der Gemeinde Dallenwil
 - Gemeinderatsbeschluss Nr. 251 vom 11. September 2025: In den Erwägungen wird festgehalten, dass die Brückenvariante bevorzugt wird.
 - Der Gemeinderat unterstützt grundsätzlich ein Wanderwegprojekt von der Bergstation Wiesenberg zur Bergstation Wirzweli auf dem bestehenden Trasse und wäre bereit, in Verbindung damit Landflächen zu übernehmen.

2. Aktueller Projektstand

- Variantenentscheid des Regierungsrats (09. Dezember 2025)
 - Die beiden Vorprojekte werden anhand der drei Nachhaltigkeitsbereiche «Gesellschaft», «Umwelt» und «Wirtschaft» bewertet. Die Brückenlösung schneidet besser ab (Gesamtnote 3.28 gegenüber 3.11).
 - Massgebende Vorteile: bessere Beherrschung der Naturgefahren, geringere Verkehrsbehinderungen während der Bauzeit und eine potenzielle Aufwertung der bestehenden Strasse zum Wanderweg.
 - Der Regierungsrat des Kantons Nidwalden entscheidet, für die Abschnitte 4 und 5 die Variante «Brücken» weiterzuverfolgen. Die Baudirektion wird mit der Ausarbeitung eines Generellen Projektes «Brücken» beauftragt (Art. 28 ff. StrG).

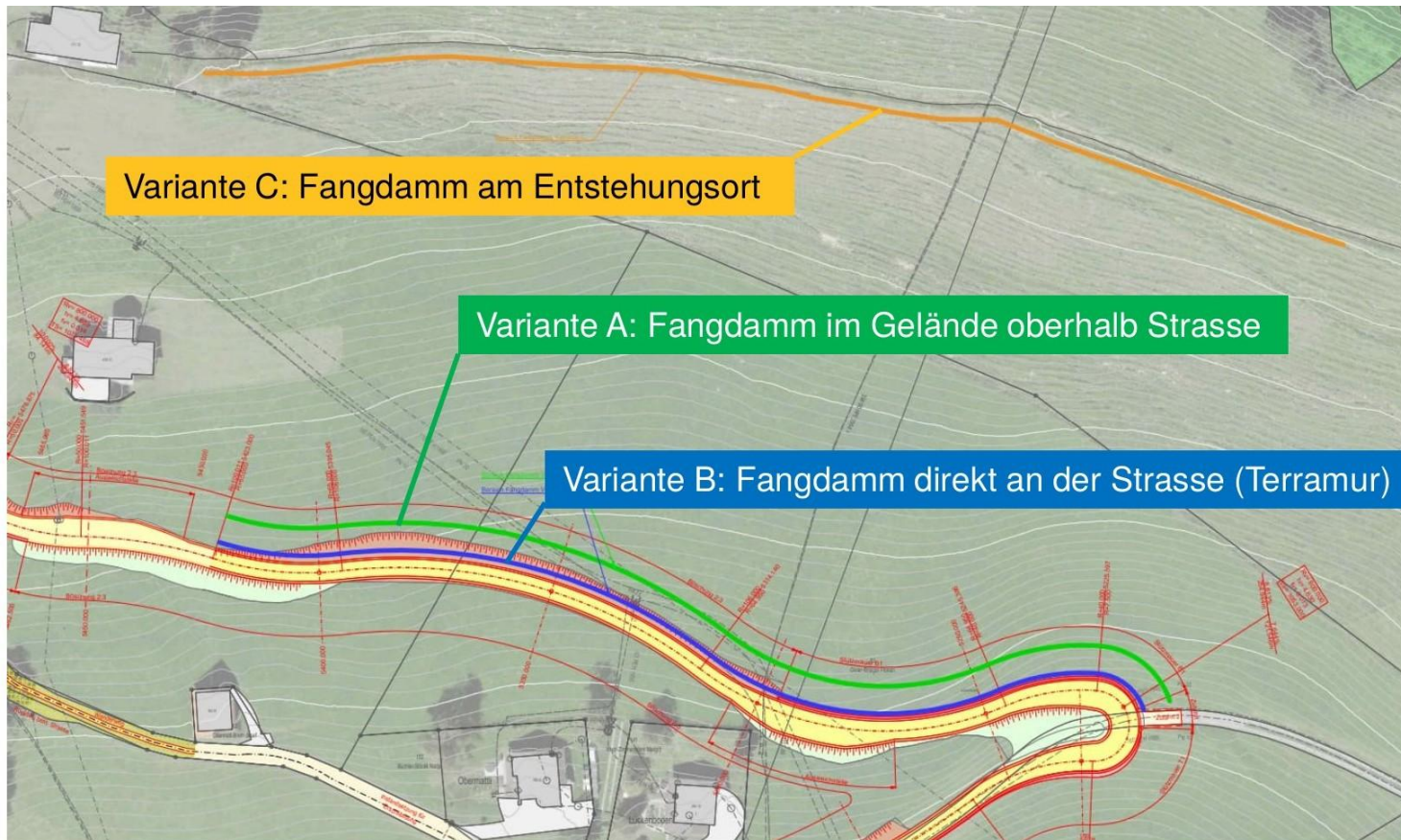
3. Durchgeführte Gespräche

- Gespräche mit Grundeigentümern im Sommer 2025
 - Zwischenzeitlich sind die Anliegen aus den Gesprächen mit den Parteien soweit möglich und sinnvoll ins Projekt eingeflossen.
- Gespräche mit Anwohnern im Frühling 2026 zum Thema Steinschlagschutz
 - Themen: angepasste Linienführung, der Steinschlagschutz, Heuseile und Transportseilbahnen sowie Ausweichstellen und Landerwerb.
 - Die neue Linienführung durchquert ein Gebiet mit mittlerer bis erheblicher Steinschlaggefährdung. Eine Schutzmassnahme ist daher zwingend erforderlich.
 - Demgegenüber kann mit der Realisierung einer Steinschlagschutzmassnahme die gegenwärtig «rote Zone» neu definiert respektive reduziert werden. Allfällige Einschränkungen in der baulichen Entwicklung von Grundstücken (in der roten Zone) dürften aufgehoben werden können.

4. Steinschlagschutz

- Untersuchte Varianten Steinschlagschutz (Stand April 2026)
 - Variante A – Fangdamm im Gelände oberhalb der Strasse, Höhe 2.0 m: Es wird nur ein schmaler Streifen beansprucht, das angrenzende Land bleibt bewirtschaftbar (gegenwärtiger Favorit).
 - Variante B – Fangdamm direkt an der Strasse (Terramur): Schutz unmittelbar am Objekt. Die Dammfläche selbst ist landwirtschaftlich nicht nutzbar und in der Draufsicht grösser als bei Variante A.
 - Variante C – Fangdamm am Entstehungsort: belastet die unteren Parzellen nicht mit weiteren Bauwerken, muss wegen der Steilheit aber sehr hoch und lang ausgebildet werden. Der Landbedarf ist entsprechend hoch.
 - Die Schutzmassnahme bietet nicht nur der neuen Strasse Schutz, sondern auch dem Weiler Wiesenberg (gegenwärtig Zonen mit mittlerer bis erheblicher Gefährdung).

4. Steinschlagschutz



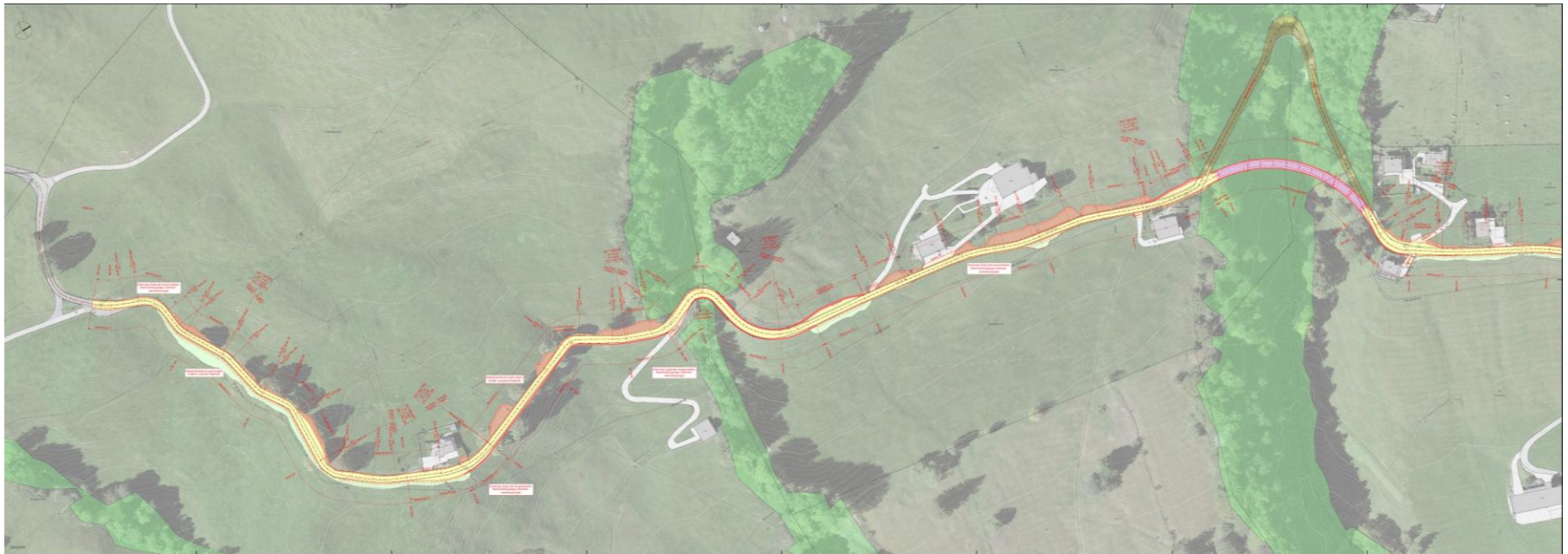
4. Steinschlagschutz

- Alternative Schutzmassnahme: Schutznetze im Wald
 - Forderung seitens ARE, um den Landschaftsschutz zu gewährleisten: aufgelöst erstellte Steinschlagschutznetze weiter oberhalb im bestehenden Wald.
 - Vorteile: Schutz am Entstehungsort, die Netze werden durch die Bäume verdeckt, Wildtier- und Weidekorridore bleiben offen und das unterliegende Grünland bleibt maschinell bewirtschaftbar.
 - Da Schutznetze als forstliche Bauten gelten, lassen sie sich gut in den Waldbereich integrieren. Die Machbarkeit wird geprüft und weiterverfolgt.
 - Im Realisierungsfall stehen die Netze im Eigentum des Kantons, der auch für den Unterhalt zuständig ist. Mit den Landeigentümern ist eine Dienstbarkeit zu schliessen.

5. Vorstellung GP: Linienführung Teil 1

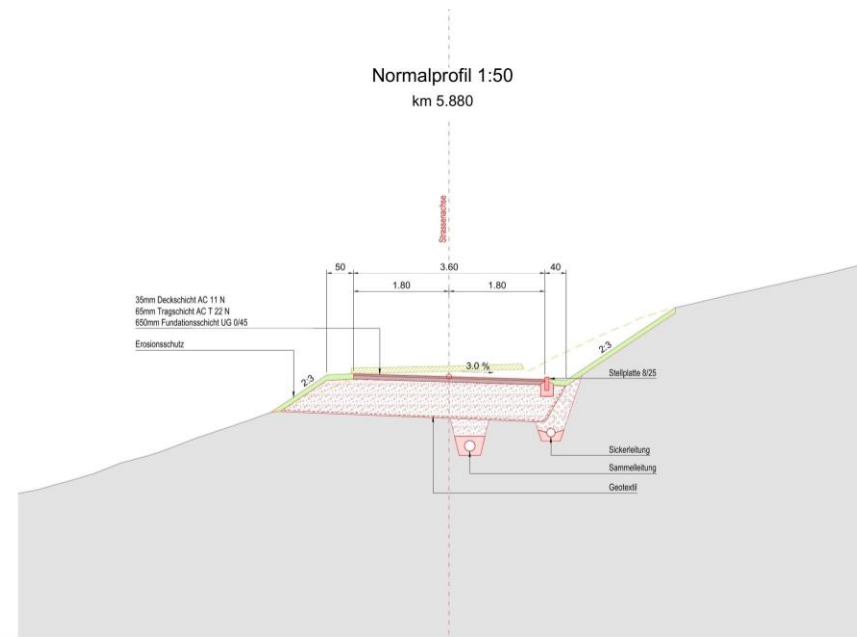
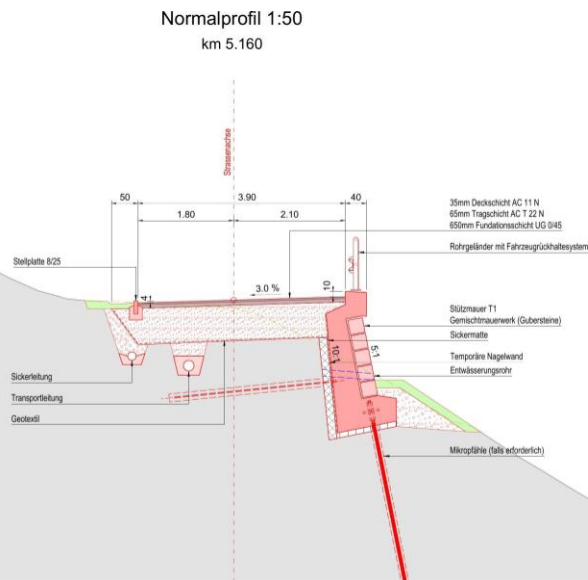


5. Vorstellung GP: Linienführung Teil 2



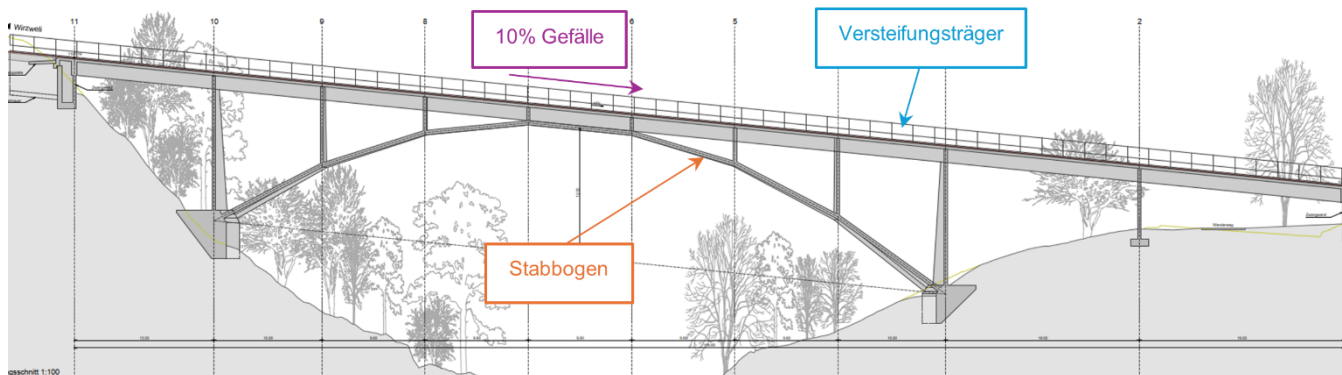
5. Vorstellung GP: Querprofile

- Typische Querprofile
 - Es wird zwischen berg- und talseitigen Stützkonstruktionen unterschieden.
 - Die bergseitigen Stützmauern im Wald sowie alle Stützmauern auf freiem Feld werden mit Gubersteinen verkleidet.



5. Vorstellung GP: Brückenkonzept

- Versteifte Stabbogenbrücken
 - Die drei Bachgräben werden mit Bogenbrücken überspannt: Lückengraben 67 m, Lochgraben 118 m, Schwandgraben 85 m Gesamtlänge.
 - Das Konzept geht auf den Ingenieur Robert Maillart zurück: ein sehr schlanker Betonbogen wird durch den darüberliegenden Fahrbahnträger versteift.
 - Vorteile: wenig Material, leichtes Lehrgerüst im steilen Gelände, stützenfreie Überquerung der Gräben und ein unterhaltsarmes Bauwerk ohne Lager und Fahrbahnübergänge.



5. Vorstellung GP: Längsgefälle von 10 %

- Die Strasse weist ein kontinuierliches Längsgefälle von max. 10% auf. Demgegenüber variiert das Längsgefälle der bestehenden Linienführung deutlich (teils über 15%). Vergleichbare Längsgefälle im Brückenbau zeigen untenstehende Beispiele.



Innbrücke Vulpera GR
 $i = 8\%$, 1'200 m.ü.M.



Brücke Heustrich, Emdthal BE
 $i = 11.5\%$, 1'100 m.ü.M.



Le Pont Bramois, Verbier VS
 $i = 10\%$, 1'000 m.ü.M.

- Dank der neuen Trassierung der neuen Linienführung kann die verkehrliche Beschränkung während den Bauarbeiten minimiert werden.
- Die übrigen Projektierungselemente (Hangsicherungen, Rückhaltesysteme, Entwässerung, etc.) werden in Analogie zu den Abschnitten 1 bis 3 konzipiert.

5. Vorstellung GP: Lückengrabenbrücke (Visualisierung)



5. Vorstellung GP: Lochgrabenbrücke (Visualisierung)



5. Vorstellung GP: Schwandgrabenbrücke (Visualisierung)



5. Vorstellung GP: Einpassung in die Landschaft (Visualisierung)



5. Vorstellung GP: Wanderweg auf der bestehenden Strasse

- Umnutzung der bestehenden Strasse
 - Die bestehende Strasse ab Wiesenberg bis in den Lochgraben wird zum Wanderweg: Belag und Ausrüstung werden zurückgebaut und durch einen unbefestigten Weg ersetzt.



5. Vorstellung GP: Heuseile und Transportseilbahnen

- Anpassung der bestehenden Anlagen
 - Heuseile werden an die neue Strassenführung angepasst und oberhalb der neuen Strasse wieder aufgebaut, finanziert durch das Projekt.
 - Die beiden Transportseilbahnen beim Lückenboden erhalten eine neue, höhere Stütze, finanziert durch das Projekt. Gemäss Besprechung mit der Fachstelle können die Transportbahnen in der Form weiter betrieben werden.



5. Vorstellung GP: Erschliessungen und Ausweichstellen

- Erschliessungen und Ausweichstellen
 - Nebst den Erschliessungen finden sich diverse Landwirtschaftszufahrten und Bewirtschaftungswege im Projektperimeter. Diese werden erhalten oder gleichwertig ersetzt.
 - Nebst den asphaltierten Ausweichstellen finden sich diverse kleinere unbefestigte Ausweichstellen, welche gleichwertig wiederhergestellt werden.

6. Gegenüberstellung Vorprojekt / Generelles Projekt

- Was sich gegenüber dem Vorprojekt geändert hat
 - Vorprojekt (Oktober 2024): Wendeplatte als Brücke notwendig, Trasse unmittelbar bei den Liegenschaften.
 - Generelles Projekt (Frühling 2026): angepasste Linienführung ohne Wendeplatte, grössere Entfernung zu den Liegenschaften, Steinschlagschutz oberhalb der Strasse.
 - Es werden zusätzliche Ausweichstellen geschaffen (vgl. Trakt. 5).
 - Heuseile und Transportseilbahnen werden angepasst (vgl. Trakt. 5).

6. Gegenüberstellung Vorprojekt / Generelles Projekt

Vorprojekt (Oktober 2024)



Generelles Projekt (Frühling 2026)



6. Gegenüberstellung Vorprojekt / Generelles Projekt

Objekt / Leistungsart	<i>Vorprojekt Bestand 2024</i>	<i>Vorprojekt Brücken 2024</i>	<i>Generelles Projekt 2026</i>	Differenz	Begründung
Bauarbeiten (Strasse, Stützmauern, Brücken)	15'460'000	13'110'000	15'990'000	+2'880'000	zusätzlicher Steinschlagschutz, Pfahlfundationen, Materialaufbereitung und Entsorgung, Wegfall Wendepalte dafür zusätzliche Stützmauern
Regie, Prüfungen, Installationen	2'315'000	2'620'000	3'200'000	+580'000	prozentuale Anpassung, Bodenschutz
Diverse Kleinaufträge	1'775'000	1'575'000	1'920'000	+345'000	prozentuale Anpassung
Bausumme exkl. MwSt.	19'550'000	17'305'000	21'110'000	+3'805'000	
Projekt- und Bauleitung, Geologie, Vermessung, Umweltbaubegleitung	4'260'000	3'930'000	4'980'000	+1'050'000	prozentuale Anpassung, zusätzliche geologische Erkundung, Bodenschutz und Umweltbaubegleitung, geologische Erkundung
Landerwerb, Rodung, Gebühren	20'000	290'000	580'000	+290'000	Vertiefte Abklärungen Landerwerb und Dienstbarkeiten
Anstösser, Transportseilbahnen	---	0	500'000	+500'000	Anpassung Transportseilbahnen, Heuseile und Aufwände Anstösser
Gesamtkosten exkl. MwSt.	23'830'000	21'525'000	27'170'000	+5'645'000	
MwSt. 8.1 %	1'930'000	1'745'000	2'200'000	+455'000	
Gesamtkosten inkl. MwSt.	25'760'000	23'270'000	29'370'000	+6'100'000	

Vorprojekt: Kostenschätzung Oktober 2024. Generelles Projekt: Kostenschätzung Juni 2026. Beträge in Schweizer Franken.

7. Auflage Generelles Projekt (StrG Kanton NW)

- Inhalt Generelles Projekt (Art. 28 StrG)
 - Linienführung, Kreuzungsbauwerke, Knoten und Regelquerschnitt
 - Grobkostenschätzung

7. Auflage Generelles Projekt (StrG Kanton NW)

- Kommunikation und Vorbereitung der Auflage
 - 9. September 2026 – Inserate im «Blitz» und im «Unterwaldner» zur heutigen Informationsveranstaltung.
 - 16. September 2026 – Persönlich adressierter Versand an Betroffene und Anstösser mit Infotext.
 - 21. September 2026 – Informationsveranstaltung in der Mehrzweckanlage Steini, Dallenwil.
 - 25. September 2026 – Persönlich adressierter Versand an Betroffene und Anstösser mit der Ankündigung der öffentlichen Auflage.
 - 30. September bis 19. Oktober 2026 – Öffentliche Auflage des Generellen Projektes.

7. Auflage Generelles Projekt (StrG Kanton NW)

- Öffentliche Auflage und Einwendung (Art. 29 StrG)
 - Die Auflage wird unter Hinweis auf die Einwendungsmöglichkeit veröffentlicht.
 - Die Unterlagen liegen bei der Baudirektion in Stans und bei der Gemeinde Dallenwil öffentlich auf (Art. 22 StrG).
 - Die Auflage dauert vom 30. September bis zum 19. Oktober 2026.
 - Während der Auflagefrist kann bei der Baudirektion Einwendung erhoben werden.
 - Nicht einwendungsberechtigte Personen können in derselben Frist Anregungen und Vorschläge vorbringen. Ein Anspruch auf Berücksichtigung besteht nicht.

7. Auflage Generelles Projekt (StrG Kanton NW)

- Entscheid über das Generelle Projekt (Art. 30 StrG)
 - Über das Generelle Projekt und gleichzeitig über allfällige öffentlich-rechtliche Einwendungen entscheidet der Regierungsrat.
 - Werden wesentliche Änderungen am Generellen Projekt vorgenommen, ist das Auflageverfahren zu wiederholen.
 - Einwendungen, die bereits gegen das Generelle Projekt hätten erhoben werden können, sind im späteren Verfahren des Strassenbauprojektes nicht mehr zulässig (Art. 34 StrG).

8. Terminplan und nächste Schritte

- Nächste Schritte
 - 30. September bis 19. Oktober 2026: Öffentliche Auflage des Generellen Projektes
 - Anschliessend: Erarbeitung Kreditbotschaft
 - Einwendungsbehandlung
 - Beschluss des Regierungsrates über das Generelle Projekt, die Einwendungen und die Kreditbotschaft
 - Beratung des Generellen Projektes und der Kreditbotschaft in den Kommissionen BUL und Fiko
 - Beratung und Beschluss über den Objektkredit im Landrat
 - Vorbereitung Volksabstimmung 2027/28

8. Terminplan und nächste Schritte

- Weitere Vorausschau
 - Bei Kreditgenehmigung: Ausarbeitung Bauprojekt und dessen öffentliche Auflage
 - Ausarbeitung Ausführungsprojekt
 - Prognostizierter Baubeginn: 2029/2030
 - Realisierung innert vier Jahren



9. Fragen und Diskussionsrunde



KANTON
NIDWALDEN

Amt für Mobilität

Philipp Stoffel

Bauherrenvertretung
Telefon +41 79 441 59 51
philipp.stoffel@enginious.ch

Enginious AG
Rychenbergstrasse 82
8400 Winterthur
Telefon + 41 52 511 12 80
www.enginious.ch

