



Stans, 22. Dezember 2015
Nr. 938

Baudirektion, Tiefbauamt, Kantonsstrasse KH2/KV9 Oberdorf. Ausbau Radweg Büren-Stans und Büren-Dallenwil sowie Knoten Büren mit Neuanschluss Dallenwilerstrasse und Aufhebung Anschluss Allmend mit Verschiebung Bahnübergang. Objektkredit für die Planung. Antrag an den Landrat

1 Sachverhalt

1.1 Ausgangslage

Das revidierte Radwegkonzept wurde vom Landrat im November 2008 genehmigt. Mit dem Radweg Büren-Stans und Büren-Dallenwil ist Büren an das kantonale Radwegnetz anzuschliessen. Das Konzept legt fest, dass auf der Bürenstrasse aufgrund des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) unter 3'500 kein Radweg oder Radstreifen erstellt wird. Der Ausbau des Radweges beschränkt sich damit auf die Anbindung der Radfahrer von der Bürenstrasse an das bestehende kantonale Radwegnetz auf der Dallenwilerstrasse (alte Kantonsstrasse). Die Anbindung beinhaltet die Sicherung der Querung der KH2 Engelbergstrasse und des Bahnübergangs. In kurzer Distanz nach dem Bahnübergang mündet der Radweg in den kantonalen Radweg Stans-Wolfenschiessen auf der Dallenwilerstrasse. Die Fahrt kann hier auf dem bestehenden Radweg in nördlicher wie südlicher Richtung fortgesetzt werden.

Der Expertenbericht zum Postulat von Landrätin Susann Trüssel betreffend Verkehrssicherheit auf der Kantonsstrasse ab Wil (Oberdorf) Richtung Engelberg hat beim Knoten Büren nur für den Langsamverkehr (LV) Sicherheitsdefizite aufgezeigt, welche mit einem Anschluss des Radweges gelöst werden können.

Die Projekte zur Fertigstellung des Radwegkonzeptes wurden ins Agglomerationsprogramm Nidwalden aufgenommen. Der Radweg Büren-Stans und Büren-Dallenwil ist eine A-Massnahme (Umsetzung 2015-18). Der Bund anerkennt das Projekt gemäss Konzept (rote Linienführung in der Übersicht) als unterstützungsberechtigte Massnahme und beteiligt sich mit 40 % zu den anrechenbaren Kosten.

Die zb Zentralbahn AG (zb) hat die Station Büren seit längerer Zeit aufgehoben. Der zugehörige Bahnübergang (BUe) wurde für den LV belassen, da ein öffentliches Wegrecht besteht. Ein kantonaler Wanderweg führt darüber und das Radwegkonzept ist als Bestandteil des Richtplans behördenverbindlich.

In den Jahren 2012 und 2013 verzeichnete die zb beim BUe Büren zwei Fastunfälle mit Fussgängern und Radfahrern, was die zb dazu bewogen hat, den Bahnübergang temporär zu schliessen bis die Sicherung mit dem Radwegprojekt vorliegt.

Für die Umsetzung des Radwegkonzeptes 2008 ist ein Projekt mit einer Querung der KH2 Engelbergstrasse wie auch der Bahnanlage auszuarbeiten. Im Radwegkonzept sind zu prüfende Alternativrouten entlang der KH2 Engelbergstrasse aufgeführt. Bei der Entwicklung des Projektes wurden zusätzlich verschiedenste Varianten untersucht.

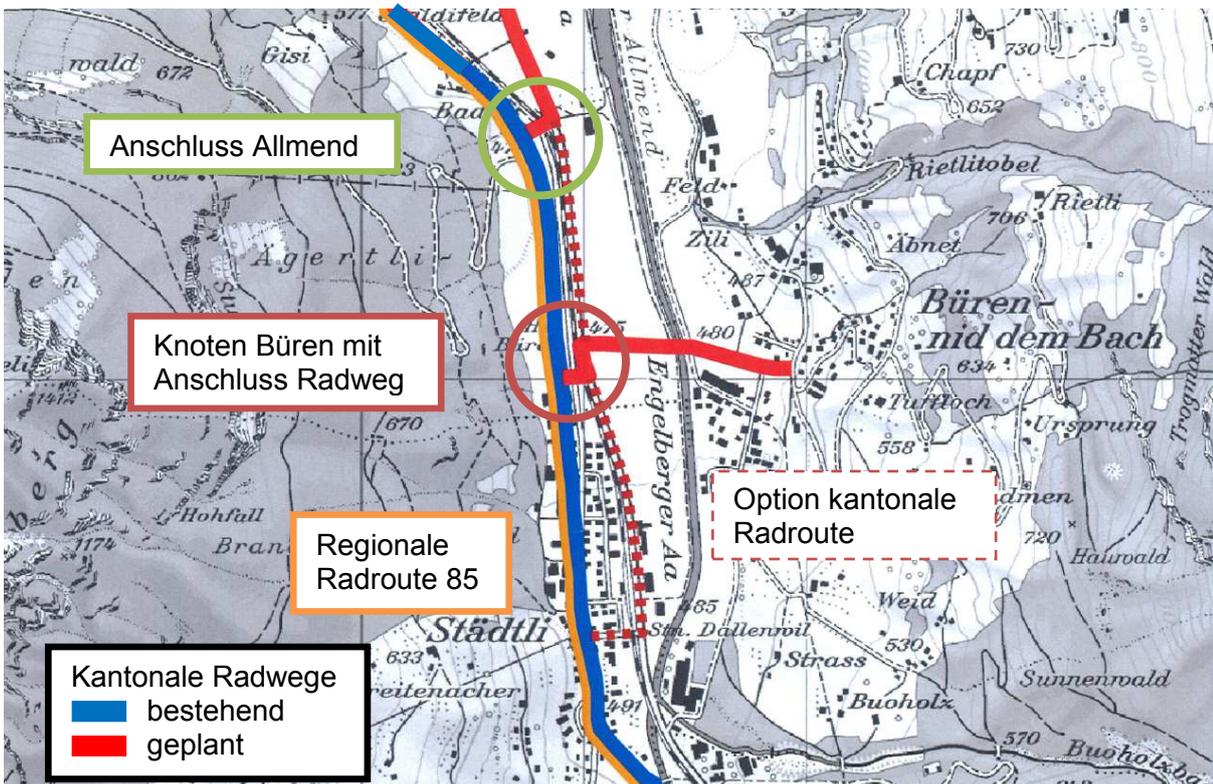


Abbildung 1: Auszug Radwegkonzept 2008 mit regionaler Radroute 85

1.2 Variantenstudien

Das Projektteam mit Tiefbauamt, Gemeinde Oberdorf, zb und Projektverfasser sowie der Projektausschuss (Baudirektion, betroffene Gemeinden, zb und Tiefbauamt) setzten sich zum Ziel, die beste Lösung für den Radweg Büren zu finden. Der Umfang der untersuchten Varianten änderte mehrmals, so dass auch weitere Direktbetroffene zeitweise ins Projektteam aufgenommen wurden.

Der Ablauf der Varianten-Evaluation ist in der Beilage festgehalten (Variantenvergleich 2010-15). Folgende Projekte wurden erarbeitet und miteinander verglichen:

Nr.	Bezeichnung	Kurzbeschreibung	Approx. Kosten
1	Kreisel mit BUe für den LV	Kreisel 3-armig, D=30m, BUe mit Schranke und Warteraum zwischen Strasse und Bahn	Fr. 1.88 Mio.
2a	Kreisel mit Unterführung für den LV als Betonkonstruktion	Kreisel 3-armig, D=30m, optimierter Landerwerb, mit diversen Untervarianten bezgl. der Rampengestaltung (kurze, kurvige vs. lange, gestreckte)	keine Kosten ermittelt
2b	Wie 2a mit Wellstahl (Attraktivität)	Kreisel 3-armig, D=30m, optimierter Landerwerb, mit kurzer, kurviger Rampengestaltung	Fr. 2.72 Mio.
3	T-Knoten mit BUe für den LV	T-Knoten mit Schutzinsel bei LV-Querung, Rest analog Variante 1	Fr. 1.565 Mio. (Preisbasis Aug. 2015)
4	T-Knoten mit Unterführung für den LV	T-Knoten, Rest analog Variante 2a oder 2b	Keine Kosten ermittelt, ähnlich 2a resp. 2b

5	T-Knoten mit Überführung für den LV	T-Knoten mit Rampen zur Überführung der Strasse und Bahn in Richtung Dallenwil, Rampenbeginn östlich bei Bürenstrasse und westlich beim ehemaligen Bahnhof	keine Kosten ermittelt, teurer als 2b
6	Vollausbau BUE Büren mit Schliessung BUE Allmend	Kreisel 4-armig, D=30m, BUE mit Vollschanke und Stauraum zwischen Strasse und Bahn, Rückbau BUE sowie Anschluss Allmend mit Umbau Dallenwilerstrasse zu einer lokalen Erschliessungsstrasse mit Radweg zwischen den BUE's alt/neu	Fr. 4.20 Mio.
7	Radweg vom Aa-Damm ins Industriegebiet Dallenwil und neuer Brücke über die Engelberger Aa	Radweg ab bestehendem Siedlungsrand Büren entlang des Damms bis zum Brückenstandort über die Engelberger Aa, im Industriegebiet Dallenwil an den bestehenden LV-Übergang und BUE Bahnhofstrasse	keine Kosten ermittelt

Zu jeder Variante gab es zusätzlich eine oder mehrere Untervarianten, welche aus Gründen der Überschaubarkeit nicht mehr aufgeführt werden.

1.3 Evaluation Bestvariante

1.3.1 Interessenlage

Die Varianten wurden in einem mehrstufigen Evaluationsverfahren bewertet. Die verschiedenen Interessen mussten immer wieder gegeneinander abgewogen werden. Die zu beurteilenden Kriterien waren folgende:

- Attraktivität aus Sicht der Fussgänger und Radfahrer mit der Beurteilung in Bezug auf die Linienführung, Wahrnehmung der Benutzer und Querungszeiten.
- Sicherheit aus Sicht der Fussgänger, Radfahrer, zb, weiteren Strassenbenutzern und Naturgefahren. Wobei zu jedem Thema weitere Unterkriterien in Bezug auf die objektive Sicherheit und wo sinnvoll auch subjektive Kriterien beurteilt wurden.
- Einfluss der Anlage auf Verkehr, Umwelt, Siedlung, Landbedarf, Erschliessung Gewerbe, Ortsbild und Verkehrsqualität.

Die Interessen innerhalb der Projektgruppe lagen auf folgenden Standpunkten:

- Gemeinden: Sichere Verkehrsbeziehungen, keine Umlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und tragbarer Kostenbeitrag.
- zb Zentralbahn AG: Sicherer Bahnbetrieb, niveaufreie Querung und finanziell tragbar.
- Baudirektion: Erhöhung Verkehrssicherheit, hinreichende Akzeptanz, damit die Radweganlage auch benutzt wird und die Radfahrer nicht auf der allenfalls direkteren Hauptstrasse bleiben sowie ressourcenschonende Lösung, welche finanziell tragbar ist.

1.3.2 Option Alternativroute (entlang KH2)

Untersucht wurde auch die Option mit neuen Radwegen entlang der KH2 Engelbergstrasse. Bei dieser Variante müsste die Kantonsstrasse nicht für alle Beziehungen konzentriert beim Knoten Büren gequert werden, sondern es wären Querungen in der Allmend, beim Knoten Büren sowie weitere bei den Erschliessungsstrassen Industrie Dallenwil und beim Knoten Dallenwil notwendig. Der bestehende Radweg auf der Dallenwilerstrasse könnte nicht mit einbezogen werden. Es müssten in diesem Abschnitt neue Radwege oder Radstreifen entlang der KH2 erstellt werden.

Die Variante entlang der KH2 hat gegenüber den anderen Varianten wesentliche Nachteile, es sind dies vor allem: In Richtung Süden müssten gefährliche Querungen bei den Einmündungen aus dem Industriegebiet und bei der Garage bzw. Tankstelle G. Gut AG vorgenommen werden. Zudem ist der Raum für zusätzliche Radsteifen kaum vorhanden. Ebenfalls ist eine Lösung beim Bahnübergang Dallenwil mit den engen Platzverhältnissen schwierig zu finden. Die drei bis vier Querungen der Kantonsstrasse mit sicheren Querungshilfen sind wesentlich aufwändiger und erheblich teurer als jene beim Knoten Büren. Ebenso ist der Bau von neuen Radwegen/-streifen zwischen Allmend und Bahnhofstrasse erheblich aufwändiger als die Nutzung des bestehenden Radweges der Dallenwilerstrasse. Der Vorteil der einfacheren Verbindung zwischen Büren und Wil wird durch den Umstand, dass die Hauptbeziehung nach Stans verläuft, relativiert. Aufgrund dieser Überlegungen wurde diese Alternativroute beim Variantenvergleich ausgeschieden.

1.3.3 Bewertung der Varianten

Von den geprüften Varianten wurden vom Projektteam und vom Projektausschuss folgende Varianten aus dem Detailverfahren ausgeschlossen:

- Variante 2a: Kreisel mit LV-Unterführung als Betonkonstruktion: Zu teure Lösung und mit langen, dunkeln Wegen sehr unattraktiv für die Benutzer.
- Variante 4: T-Knoten mit LV-Unterführung: Zu teure Lösung und sehr unattraktiv für die Benutzer analog Variante 2a.
- Variante 5: T-Knoten mit LV Überführung: Zu teure Lösung und mit einer auffälligen Brückenkonstruktion nicht landschaftsverträglich.

Die verbleibenden Varianten werden wie folgt beurteilt:

- Variante 1: Kreisel mit BUE-Schrankenanlage für den LV

LV auf eigenem Verkehrsweg. Offene, überschaubare Linienführung mit kurzen sicheren Querungen der Strassen. Der Durchgangsverkehr wird auf der verkehrsorientierten Engelbergstrasse abgebremst, was zur Sicherheit bei der Querung beiträgt, aber andererseits den Durchgangsverkehr unerwünscht abbremst. Projektkosten in mittlerer Grösse.

- Variante 2b: Kreisel mit Unterführung aus Wellstahl

LV auf eigenem Verkehrsweg. Längere Querungszeiten und lange Wege wegen Rampe. Akzeptanz für Langsamverkehr gering, wodurch viele Radfahrer auf der unsicheren Hauptstrasse bleiben. Querung KH2 für LV wird eliminiert und kein BUE nötig für LV, dadurch erhöhte Sicherheit beim Queren der KH2, welche durch Sturz- und Zusammenstossrisiko auf den Rampen jedoch wieder reduziert wird. Die Sicherheit beim Befahren der Rampen wird geringer beurteilt als auf den mit Schranken gesicherten BUE; nur für den Bahnbetrieb ist diese Variante noch sicherer. Unattraktive und langsame Unterführung, welche auch einen aufwändigeren Unterhalt erfordert. Der Durchgangsverkehr (MIV) wird auf der verkehrsorientierten Engelbergstrasse durch den Kreisel abgebremst. Projektkosten eher hoch.

- Variante 3: T-Knoten mit BUE-Schrankenanlage für den LV

LV auf eigenem Verkehrsweg. Offene, überschaubare Linienführung mit kurzer gesicherter Querungen der Strassen. Verkehrsregime über- und untergeordnete Strasse bleibt bestehen. Hohe Akzeptanz. Tiefe Projektkosten.

- Variante 6: Neuer gesicherter BUE Büren für Dallenwilerstrasse und Aufheben BUE Allmend; Kreiselanlage mit LV-Querungen Richtung Dallenwil und Stans; neuer Radweg entlang der KH2 Richtung Wil

Optimale Umsetzung aller LV-Verbindungen von und nach Büren. Offene, überschaubare Linienführung mit wenigen kurzen Querungen der Strassen. Sicherer Anschluss der Dallenwilerstrasse an die KH2 mit genügend Stauraum vor dem Bahnübergang. Grosse Landbeanspruchung und hohe Projektkosten.

- Variante 7: Fuss- und Radweg von Büren entlang des Aa-Damms ins Industriegebiet Dallenwil. LV-Brücke über die Engelberger Aa. Querung KH2 beim Bahnhof Dallenwil

LV auf eigenem Verkehrsweg. Querung beim Bahnhof Dallenwil schwierig zu lösen. LV-Verbindung in Richtung Stans/Wil nicht gelöst.

2 Erwägungen

2.1 Gesetzliche Grundlagen

Das Bewilligungsverfahren für den Radweg- und Knotenausbau richtet sich nach dem Gesetz über den Bau und Unterhalt der Strassen (Strassengesetz; StrG; NG 622.1).

Gemäss Art. 22f StrG entscheidet der Landrat auf Antrag des Regierungsrates über die allgemeine Linienführung sowie den Regelquerschnitt von neu zu erstellenden oder auszubauenden Kantonsstrassen. Aufgrund der Neuanlage eines Radweges und der neuen Linienführung der KH2 Engelbergstrasse ist der Landrat für die Genehmigung des generellen Projekts zuständig.

Gemäss Art. 41 StrG beschliesst der Regierungsrat bis zum Betrag von Fr. 400'000.- unabhängig seiner verfassungsmässigen Finanzkompetenz über die Planung von auszubauenden Strassen. Vorliegend wäre somit der Regierungsrat für die Bewilligung des Planungskredits zuständig. Im Rahmen der Projektgenehmigung soll der Landrat aber aus Gründen der Transparenz und weil der Betrag für die Planung nicht im Budget vorgesehen ist auch den Planungskredit sprechen.

2.2 Abschluss der Variantenevaluation

2.2.1 Varianten 1, 2b, 7

Die Gemeinde Oberdorf lehnte eine Variante mit Kreisel ohne Mehrnutzen grundsätzlich ab, weshalb der Variante 1 nur geringe Realisierungschancen eingeräumt und diese nicht weiterverfolgt wurde.

Die Variante 2b mit der Unterführung aus Wellstahl wurde von keiner Partei mehr bevorzugt und wurde ebenfalls nicht mehr weiterverfolgt.

Die Variante 7 weist gegenüber den anderen Varianten einige Vorteile betreffend den effektiven Bedürfnissen der Fussgänger und Radfahrer im Raum Büren-Dallenwil auf. Die Mehrzahl der Radfahrer in Richtung Stans hätten jedoch entlang der Kantonsstrasse fahren müssen, bevor sie in der Allmend auf den Radweg Wolfenschiessen-Stans einlenken könnte. Zudem wäre an diesem Ort die Kantonsstrassenquerung zu verbessern und der BUe Allmend zu queren. Dieser Teilaspekt wurde bereits eingehend in der Variante 6 geprüft. Das Radwegkonzept müsste nach Vorschlag der Gemeinde Oberdorf im Bereich Büren angepasst werden. Als grösstes Hindernis erwies sich jedoch das fehlende Wegrecht auf der zu querenden Parzelle der Niederberger AG. Trotz der in Aussicht gestellten allfälligen Kostenübernahme des Beitrages der Gemeinde Dallenwil durch die Gemeinde Oberdorf (freiwillige Kostenübernahme erfordert Volksentscheid) musste diese Variante aufgegeben werden, nachdem sich die Gemeinde Dallenwil weigerte, für den Erwerb des Wegrechts besorgt zu sein.

2.2.2 Variante 3

Diese Variante mit dem gesicherten Bahnübergang beim T-Knoten lehnt sich stark an die heutige Verkehrsführung an. Die bestehende Kreuzung der beiden Kantonstrassen KH2 Engelbergstrasse und KV9 Bürenstrasse bleibt als T-Knoten mit einer Linksabbiegerspur bestehen. Dies gewährleistet die verkehrsorientierte Klassierung der KH2.

Mit der Verschwenkung der KH2 Engelbergstrasse kann der erforderliche Raum für die Warteflächen geschaffen werden. Damit der Abstand zwischen Strassenrand und Gleise aus Kostengründen minimal gehalten werden kann und um ein sicheres Verhalten der Radfahrer zu gewährleisten, wird der Radweg versetzt realisiert. Bei einer Zugsdurchfahrt haben dadurch mehrere wartende Personen Platz.

Für die Realisierung dieser Variante werden insgesamt ca. 428 m² Land beansprucht. Betroffen ist die Parzelle 60 der zb mit ca. 24 m² (ehemaligen Bahnhofareal) und die Parzellen 200 und 563 der Genossenkorporation Stans mit ca. 136 m² (Parz. 200) und ca. 168 m² (Parz. 563). Diese Flächen werden landwirtschaftlich genutzt.

Die Gesamtkosten für diese Variante betragen gemäss Kostenvoranschlag (KV) ca. Fr. 1.565 Mio. (im Bericht „Variantenvergleich“ werden diese Kosten gemäss Schätzung 2012 mit Fr. 1.480 Mio. angegeben). Der KV beinhaltet sämtliche Kosten für die Planung, Bauleitung, Bauarbeiten, Nebenanlagen, Landerwerb und ist inkl. MWSt. und Reserve veranschlagt. Die Kostengenauigkeit beträgt +/- 10% (Preisbasis August 2015).

Für das vorliegende Projekt der neu zu erstellenden Radweganlage kommt die Kostenteilung gemäss Art. 78 Abs. 2 StrG zur Anwendung. Deshalb beträgt im vorliegenden Fall der Gemeindeanteil für die Projektkosten nach Abzug der Bundesbeiträge 25%. Der Bund hat vom vorliegenden Projekt den Anteil des LV im Rahmen des Agglomerationsprogramms als beitragsberechtigt anerkennt (Fr. 260'000, Preisstand 2005). Die Kosten für den Strassenteil sind im Agglomerationsprogramm nicht anrechenbar.

Die Kosten für die Sanierung des Bahnübergangs sind durch das Projekt zu tragen. Denn theoretisch könnten die Fussgänger über die Knoten Allmend und Dallenwil umgeleitet werden (zumutbare Umgehungsdistanz über bestehende Erschliessungen für die Schliessung eines Bahnübergangs). Für die Radfahrer hingegen besteht kein zumutbarer Umgehungsweg für die Schliessung des Bahnübergangs. Da auf dem Bahnübergang nur ein Fusswegrecht, aber kein Velowegrecht rechtlich gesichert ist und der Radweg erst realisiert wird, sind die Kosten für den Bahnübergang durch das Projekt zu tragen.

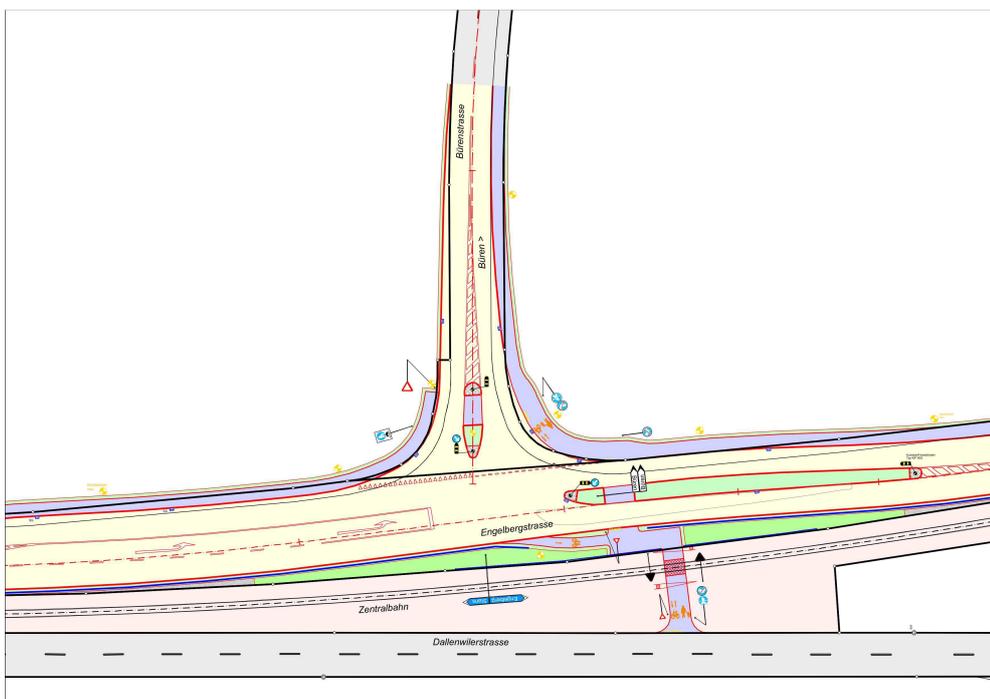


Abbildung 2: Knoten Büren, Variante 3

Die Variante 3 mit einem T-Knoten erwies sich im Evaluierungsprozess als die konsensfähigste Lösung, bei welcher der Kostenteiler allseitig akzeptiert wird und die übergeordneten Aufträge (Radwegkonzept, Motion Trüssel) erfüllt werden. Das Projekt ist mit allen Beteiligten und Betroffenen abgesprochen und von diesen akzeptiert.

2.2.3 Variante 6

Bei Variante 6 ist vorgesehen, den Knoten Büren mit Anschluss der Dallenwilerstrasse und Radweg neu zu erstellen und dafür den Bahnübergang Allmend aufzuheben. Diese Variante mit der neuen Strassenführung Dallenwilerstrasse beim Knoten Büren erreicht in der Gesamtbetrachtung aus Sicht des Verkehrs die besten Noten. Einerseits erhalten die Radfahrer ein attraktives Angebot mit sicheren Verbindungen in alle Richtungen. Die Einschränkungen für den Durchgangsverkehr wegen dem Kreisel werden durch die sicherere Einmündung der Dallenwilerstrasse kompensiert.

Die Zusammenführung der Büren- und Dallenwilerstrasse mit der KH2 Engelbergstrasse erfolgt über einen Kreisel mit Durchmesser 30m. Damit sich vom Bahnübergang Dallenwilerstrasse bis zum Kreisel genügend Fahrzeuge aufreihen können, ohne versehentlich auf dem Bahnübergang stehen zu bleiben, wird das Kreiselzentrum ca. 50 m von der Bahnachse in der Achse der Bürenstrasse fixiert. Das genaue Mass ist abhängig von der Verkehrsbelastung auf der Dallenwilerstrasse.

Damit der verlegte Bahnübergang auch genügend Stauraum für ein sicheres Abbiegen in die Dallenwilerstrasse erhält, wird vor dem Kreisel ein Bypass ab der KH2 Engelbergstrasse eingeplant. Die Länge muss noch verifiziert werden, was ebenfalls vom zukünftigen Verkehrsaufkommen abhängt.

Die erforderliche Platzierung des Kreisels in Abhängigkeit des Bahnüberganges erfordert eine Verschwenkung der KH2 Engelbergstrasse von ca. 320 m Länge. Die Verschwenkung hat den Vorteil, dass der Kreisel nicht in einer nahezu geraden Linienführung folgt. Wegen den vorgelagerten Kurven wird der Fahrzeuglenker den nahenden Kreisel besser wahrnehmen und seine Geschwindigkeit unabhängig vom Kreisel früh anpassen.

Die geplante Linienführung des Knotens Büren ist als gesamtes Projekt aus verkehrstechnischer Sicht eine optimale Lösung. Der Kreisel beim Knoten Büren weist Vorteile auch in Bezug auf eine künftige Entwicklung im Industriegebiet Dallenwil sowie zur Behebung der Sicherheitsdefizite beim BUe Allmend auf.

Das benötigte Land für den geplanten Kreisel und die zugehörigen Strassenanpassungen wurde approximativ mit 5'210 m² ausgemessen. Die rückzubauenden Flächen können der landwirtschaftlichen Nutzung zurückgeben werden und betreffen ca. 3'970 m² Land. Selbstverständlich entstehen dadurch grössere Teilflächen, welche zur Bewirtschaftung ebenfalls die Strassen queren müssen. Die Mehrflächen für den Strassenausbau betragen ca. 1'240 m².

Nach einer ersten Kostenschätzung (KS) betragen die Kosten ca. Fr. 4.2 Mio. Neben dem beantragten Planungskredit sind die Kosten für die Bauarbeiten (inkl. BUe), Beleuchtung, Bauleitung und Landerwerb enthalten (inkl. MWSt). Die Kostengenauigkeit beträgt +/- 20% (Preisbasis August 2015).

Für Variante 6 entfallen Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm (wobei nur der LV-Teil beitragsberechtigt wäre und der Beitrag an die anrechenbaren Kosten anlehnend zur Variante 3 ca. Fr. 260'000 betragen würde), da die beantragte Variante nicht mehr der ursprünglichen und vom Bund akzeptierten Radwegquerung der Kantonsstrasse (Verbesserung LV) entspricht. Zudem kann das Projekt voraussichtlich aus zeitlichen Gründen nicht mehr der Phase A zugerechnet werden. Die weiterzubearbeitende Variante 6 ist eine Neutrassierung der Strasse und der Aspekt der hauptsächlichlichen Verbesserung der Situation für den Lang-

samverkehr entfällt. Ob eine finanzielle Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms doch noch möglich wäre, ist mit dem Bund im Rahmen der Projekterarbeitung zu diskutieren.

Die Kostenbeteiligung der Gemeinde Oberdorf sowie der zb ist noch festzulegen. Da sich der Ausbau voraussichtlich ausschliesslich auf Gemeindegebiet Oberdorf befindet, kann Dallenwil nicht zu einer prozentualen Kostenbeteiligung verpflichtet werden. Ausgenommen von dieser Regelung sind Lenkungsmassnahmen auf dem Gemeindegebiet Dallenwil. Die Verkehrsqualität wird vor allem für den motorisierten Verkehr von Büren und Dallenwil verbessert. Für den Verkehr nach Wolfenschiessen und Engelberg wird sie verschlechtert. In Bezug auf die Radweganlage sind die Regeln von Art. 78 StrG zu berücksichtigen (Gemeindebeitrag 25 %). Als Regelquerschnitt gemäss Art. 22f StrG werden die bestehenden Strassenquerschnitte mit den erforderlichen Aufweitungen für den Kreisel begründet.

Nachteil dieser Variante sind der Mehrverkehr auf der Dallenwilerstrasse und die hohen Kosten. Durch die Hauptverkehrsbeziehung von Dallenwil, aber auch ab der Wiesenbergstrasse, nach Stans entsteht voraussichtlich ein erheblicher Mehrverkehr im heute wenig befahrenen Städtli. Für die Akzeptanz dieser Lösung in Dallenwil sind flankierende Massnahmen für den MIV, wie die Sperrung der Dallenwilerstrasse beim Übergang Industrie zum Wohngebiet, zu prüfen.

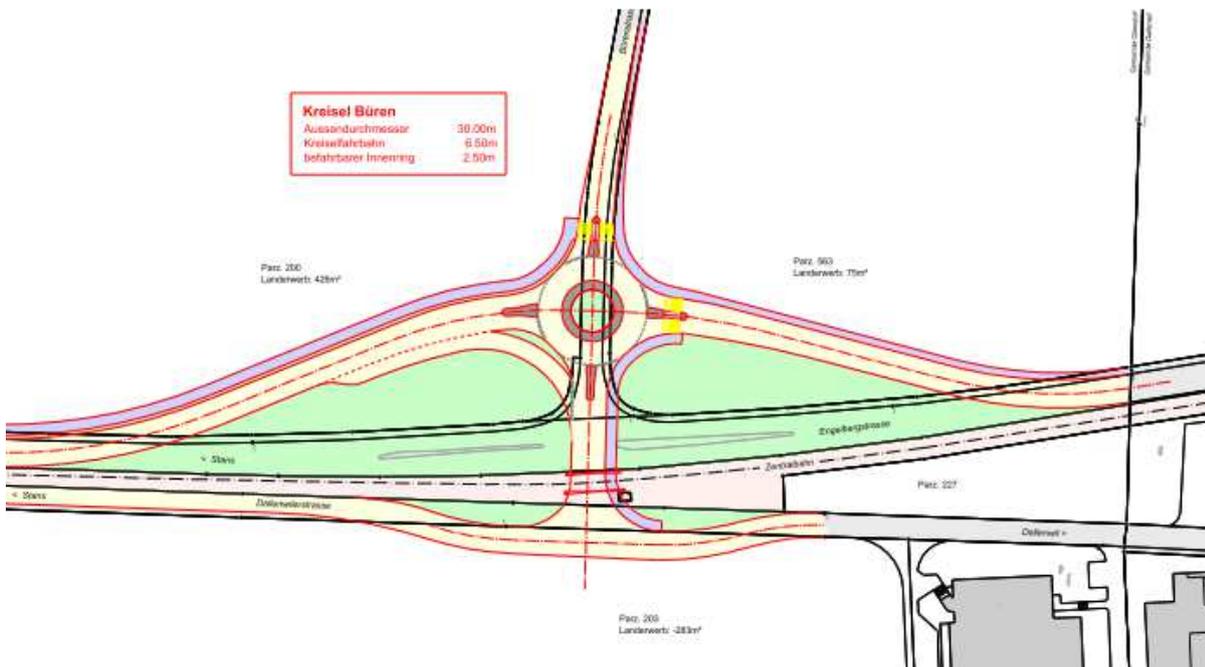


Abbildung 3: Knoten Büren, Variante 6

Der Projektausschuss hat die Variante 6 mit Neubau Kreisel, neuem Bahnübergang und Rückbau Knoten Allmend als die umfassendste (visionäre) Variante beurteilt. Sie wurde von der Gemeinde Oberdorf, der zb und der Baudirektion als Bestvariante erachtet. Trotzdem konnte kein Kostenteiler gefunden und dadurch keine Einigung erzielt werden. Die Frage der Kostenteilung ist an der ablehnenden Haltung der Gemeinde Dallenwil gescheitert.

2.3 Antrag Projektierung der Bestvariante

Bei der Abwägung aller möglichen Varianten ohne Berücksichtigung der Kostenteilung ist die Variante 6 (Neubau Kreisel, neuer Bahnübergang und Rückbau Knoten Allmend) die beste Variante. Aus kantonaler Sicht verbindet die Lösung mehrere Funktionen für eine verkehrsmässige Optimierung. Die folgenden Punkte erfüllt die Variante sehr gut:

- Dem Langsamverkehr kann eine sichere Lösung für die Querung der beiden Verkehrsträger Kantonsstrasse und Bahnanlage angeboten werden.
- Die übergeordneten Verbindungen für die Radfahrer können für alle Beziehungen ab Bürenstrasse gut gelöst werden.
- Die Zusammenführung der beiden Nebenachsen Büren- und Dallenwilerstrasse auf einen Kreisel erleichtert die Einmündung in den Durchgangsverkehr auf der KH2. Die verkehrsorientierte Strasse wird durch die Verschwenkung und den Kreisel stark abgebremst. Die Unfallschwere wird reduziert.
- Der Knoten Allmend, welcher aufgrund der hohen Geschwindigkeit lange Lücken erfordert und deshalb das Einmünden verzögert sowie der Bahnübergang Allmend entfallen.
- Durch die abgesetzte Positionierung des Kreisels können die erforderlichen Stauräume vor dem Bahnübergang geschaffen werden.
- Dem zu erwartenden Mehrverkehr auf der Dallenwilerstrasse kann mit Begleitmassnahmen (Unterbrechung für MIV) begegnet werden.

Die Vorteile dieser visionären Variante kompensieren die Nachteile wie Landverbrauch und Kosten. Unter Berücksichtigung, dass mit dieser Lösung die Unfallschwere bei der Einfahrt in die Kantonsstrasse reduziert wird, wird das Kosten-/Nutzenverhältnis relativiert. Das Risiko für eine Sanierungspflicht des Knotens Allmend wegen Mehrverkehr und Sicherheitsdefiziten wird durch die Schliessung eliminiert. Diese nicht anfallenden Kosten sind auch zu bedenken.

2.4 Finanzielle Betrachtungen

2.4.1 Budget 2015 und Budget 2016

Der Knoten Büren wurde bereits im Budget 2015 mit 800'000 Franken in die Investitionsrechnung aufgenommen. Aufgrund der zeitlichen Verzögerung werden die Beiträge im Budget 2015 nicht benötigt. Im Budget 2016 beziehungsweise Finanzplan 2017 sind die Investitionen gemäss nachfolgender Tabelle vorgesehen. Es betrifft die Investitionsnummer I1033.

Konto	Budget 2016	FiPla 2017	Total
2260.5010.19 KH2 / KV9, Knoten Büren	1'385'000	180'000	1'565'000
2260.6320.14 KH2 / KV9, Knoten Büren, Anteil Bund	-234'000	-30'000	-264'000
2260.6320.14 KH2 / KV9, Knoten Büren, Anteil Gemeinde	-285'000	-40'000	-325'000
Total	866'000	110'000	976'000

Im Kostenvoranschlag wird mit einem Nettoanteil für den Kanton von 976'000 Franken gerechnet. Der Kredit ist mit einem Sperrvermerk versehen.

2.4.2 Neue Ausgangslage gegenüber Budget 2016

Im Sommer 2015 bestand die Absicht, die Variante 3 umzusetzen und diese auch dem Landrat zu beantragen. Aufgrund von Diskussionen im Rahmen der Vorbereitung des Geschäfts gelangte der Regierungsrat zum Schluss, dass nicht die Minimallösung, sondern die zukunftsgerichtete und weitere Probleme lösende Variante 6 dem Landrat unterbreitet werden soll. Damit können nämlich die Sicherheitsdefizite sowohl beim Knoten Büren wie auch beim Knoten Allmend gleichzeitig eliminiert werden. Die vorgeschlagenen Variante 6 übertrifft deshalb die Ausgaben für die budgetierte Variante deutlich.

Obwohl der Regierungsrat gemäss Art. 41 StrG die Finanzkompetenz bis 400'000 Franken hat, erachtet der Regierungsrat es als angebracht, dass der Landrat den Objektkredit für die Planung beschliesst.

2.5 Weiteres Vorgehen

Für die Planung der Strassenanlage sind folgende Schritte erforderlich. Für die Variantenstudie und Wahl der Linienführung sind keine Leistungen mehr zu erbringen. In einem ersten Schritt wird die Projektstudie zusammen mit der Projektgruppe zu einem Vorprojekt ausgearbeitet und die Lenkungsmassnahmen für das Städtli der Gemeinde Dallenwil abgesprochen und entwickelt. In einem zweiten Schritt wird das Bauprojekt für die Genehmigungsphase durch eine öffentliche Auflage und Genehmigung durch den Regierungsrat gemäss Art. 33 Abs. 1 StrG erstellt.

Die Kosten für die Planung bis zum Abschluss des Bauprojektes werden auf der Grundlage die bisher ermittelten Projektkosten von Fr. 4.2 Mio. auf Fr. 250'000.- (inkl. MWSt) geschätzt. Bis anhin ist im Budget mit tieferen Baukosten von ca. Fr. 1.6 Mio. gerechnet worden, weil bei der Budgetierung Variante 3 im Vordergrund stand.

2.6 Information der direkt vom Projekt betroffenen Beteiligten

Die Gemeinden Oberdorf und Dallenwil sowie die zb Zentralbahn AG wurden über das Vorhaben zur Planung der neuen Linienführung informiert. Der Genossenrat der Genossenkorporation Stans ist ebenfalls über die Planungsabsicht orientiert worden.

Beschluss

Dem Landrat wird beantragt, dem Landratsbeschluss über den Ausbau Radweg Büren-Stans und Büren-Dallenwil, Projekt Knoten Büren mit Neuanschluss Dallenwilerstrasse und Aufhebung Anschluss Allmend mit Verschiebung Bahnübergang, Gemeinde Oberdorf, inklusive Planungskredit von 250'000 Franken, zuzustimmen.

Mitteilung durch Protokollauszug an (mit Bericht „Variantenvergleich“):

- Finanzkommission (Präsidium und Sekretariat)
- Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL) (Präsidium und Sekretariat)
- Landratssekretariat
- Gemeinde Oberdorf (postalisch und elektronisch)
- Gemeinde Dallenwil (postalisch und elektronisch)
- zb Zentralbahn AG
- Finanzdirektion
- Finanzverwaltung
- Finanzkontrolle
- Kantonspolizei
- Landwirtschafts- und Umweltdirektion
- Amt für Umwelt
- Amt für Landwirtschaft
- Baudirektion
- Direktionssekretariat Baudirektion
- Amt für Raumentwicklung
- Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung
- Tiefbauamt (2)

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landschreiber

