



Stans, 2. März 2016
PROJEKTFREIGABE

**Kantonsstrassen Unterhalt
KH1 HER Lopper Nord Instandsetzung
Freigabe Bauprojekt für die weitere Planung**

1 Sachverhalt

Um die Verkehrsbehinderungen zu minimieren, hat die Baudirektion Nidwalden die gleichzeitige Instandsetzung der KH1 im Abschnitt Lopper Nord und des Achereggviaduktes der Nationalstrasse gefordert. Das Tiefbauamt Nidwalden hat im Weiteren zur optimalen Koordination den gleichen Bauherrenvertreter mit der Projektleitung beauftragt wie das Bundesamt für Strassen ASTRA. Um die Koordination durchgängig sicherzustellen, werden die Projekte an die gleichen Projektverfasser und Unternehmungen vergeben. Das Kantonsprojekt wird so als Teilprojekt 9 in das Gesamtprojekt integriert.

Die Aussenstrecke Lopper Nord umfasst die in den Jahren 1962 – 64 erstellten Bauwerke Acheregg-tunnel, die Lopperviadukte 1 bis 3, die Galerien 1, 2, 3 und 5 (Galerie 4 wurde nie realisiert), verschiedene Stützmauern und Stützbauwerke sowie die Kantonsstrasse KH1, welche nördlich parallel zum Kirchenwaldtunnel (KWT) verlaufen. Die Viadukte mit den zugehörigen Rampen dienen im Normalbetrieb als Ausfahrt Hergiswil und als Auffahrt Stansstad (Reigeldossen). 1987 wurde im Rahmen eines Sofortprogramms die dringendst notwendigen Bau- und Sanierungsarbeiten ausgeführt, um die Werterhaltung der Lopperviadukte für die nächsten 8-10 Jahre sicherzustellen. Das mit Inbetriebnahme des Kirchenwaldtunnels vorgesehene Gesamtprojekt wurde noch nicht realisiert, da das ASTRA zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des KWT noch keine Entscheidung über die weitere Verwendung des Acheregg-tunnels und der Viadukte gefällt hatte.

2007 bis Mitte 2012 wurde das Massnahmenkonzept der Instandsetzung „EP Acheregg-tunnel und Lopperviadukt“ erarbeitet. Bis Mitte 2015 wird durch eine Ingenieurgemeinschaft (IG BDJ) das Massnahmenprojekt (TP1 – TP9) zur Instandsetzung des Acheregg-tunnels, der Lopperviadukte sowie der Kantonsstrasse KH1 mit den zugehörigen Kunstbauten ausgearbeitet. Die Ausführung der Instandsetzungsarbeiten ist für 2017 – 18 vorgesehen. Das Gesamtprojekt ist in mehrere Teilprojekte (TP1 – TP9) aufgeteilt: Acheregg-tunnel (TP1), BSA (TP2), Naturgefahren SOMA (TP3), Schutznetze und Portalzone Acheregg (TP4), Galerien und Kunstbauten (TP5), Umwelt, Trasse und Entwässerung (TP6), Rampe Ausfahrt Hergiswil (TP7), Kantonsstrasse KH 1 Abs. ASTRA (TP8) sowie Kantonsstrasse KH1 Abs. Kt. NW (TP9). Auftraggeber sind das Bundesamt für Strassen ASTRA F3 (TP1 – TP8) sowie der Kanton Nidwalden, vertreten durch die Baudirektion (TP9).

Das Ziel des vorliegenden Instandsetzungsprojekts (Kt. NW TP9) liegt darin, die Tragsicherheit, die Gebrauchstauglichkeit sowie die Dauerhaftigkeit der Kantonsstrasse KH1 mit den zugehörigen Stützmauern SM8, SM12 und SM9 sowie dem auskragenden Rad- und Gehweg für die nächsten 25 Jahre zu gewährleisten. Die beiden Bauvorhaben TP1-TP8 und TP9 werden zeitgleich geplant und realisiert, um so die Verkehrsbehinderungen zu minimieren.

Das aktuelle Bauprojekt 2015 TP9 des Kantons Nidwalden sieht vor, die Kantonsstrasse (Belag, Binder- und Tragschicht) mit Entwässerung, den Rad- und Gehweg (Belag, Abdichtung, Geländer und Stützkonstruktion) sowie die drei Stützmauern SM 8, 9 und 12 instand zu setzen.

Das Bauprojekt wurde den betroffenen kantonalen Ämtern und Fachstellen sowie der Gemeinde Hergiswil zum Mitbericht zugestellt. Die wesentlichen Punkte daraus sind in die nachfolgenden Erwägungen eingeflossen.

2 Erwägungen

2.1 Kantonsstrasse KH1 Trasse und Umwelt

2.1.1 Allgemein

Die Kantonsstrasse KH1 entlang dem Lopper (km 02.30 bis 03.20), ist neben der Autobahn A2 die einzige Verkehrsverbindung zwischen Hergiswil und Stansstad bzw. Alpnachstad. Sie ist zugleich Bestandteil des Nationalen Radwegenetzes. Mit zwei Fahrspuren verläuft die Strasse zwischen den Stützen des Lopperviaduktes 2 und unterhalb der Galerie 5 entlang des Vierwaldstättersees. Heute entwässert die KH1 über weite Teile von Kunstbauten gedeckte Strasse direkt über Einläufe in den See. Der Rad- und Gehweg ist durch ein Fahrzeugrückhaltesystem von der Strasse abgetrennt. In einigen Abschnitten werden die Anhaltesichtweiten gemäss Norm VSS nicht eingehalten und das Normalprofil entspricht nicht den normativen Vorgaben (Spuren ca. 2 x 3.0m). Um die Instandsetzungskosten des ASTRA zu minimieren (Anprallgeschwindigkeit auf Stützen), wurde die Strasse Ende 2015 mit 50 und 60 km/h signalisiert. Unfallhäufungen sind im Perimeter keine bekannt, die Verkehrszahlen mit zukünftig ca. 3'500 Fz/Tag sind eher tief. Ausserdem ist die KH1 in diesem Bereich als Ausnahmetransportroute Typ IV A ausgewiesen (Nutzlast Fz. bis 90 to.). Diese benötigen eine minimale lichte Höhe von 4.5 m sowie eine lichte Breite von ebenfalls 4.5 m.

2.1.2 Zustand

Der Deckbelag wurde nach dem Teilprojekt Steinschlagschutz des ASTRA vor wenigen Jahren weitgehend erneuert. Die Binder und die Tragschicht sind jedoch in einem schadhafte bis schlechten Zustand. Der Tragwiderstand für die vorhandene Verkehrslastklasse ist teilweise nicht gewährleistet. Zahlreiche Anforderungen an die Linienführung wie Längs- und Quergefälle werden nicht eingehalten. Die bestehende Strassenentwässerung ist ebenfalls in einem teilweise sehr schadhafte Zustand oder es fehlen die nötigen Schlammfänger für die Vorbehandlung. Die Geländer und Fahrzeugrückhaltesysteme sind stellenweise korrodiert oder deformiert.

2.1.3 Massnahmen

Die vorgesehenen Instandsetzungsmassnahmen dienen der Behebung der wesentlichen Mängel und Schäden. Die laufenden Schadensprozesse werden gestoppt und die Entwicklung neuer Schäden verhindert. Nicht tragbare Sicherheitsdefizite werden mittels entsprechenden Massnahmen behoben. Die Deckbeläge, die Binderschicht und stellenweise die Tragschicht sowie die Fundationsschicht wird weitestgehend ersetzt bzw. verstärkt. Die Entwässerung (Leitungen und Schächte) wird umfassend instand gesetzt und mit Schlammfängern ergänzt.

2.2 Auskragung Rad- und Gehweg

2.2.1 Allgemein

Der Rad- und Gehweg bzw. die Auskragungskonstruktion verläuft parallel entlang der Kantonsstrasse KH1 bzw. entlang dem Vierwaldstättersee zwischen Hergiswil und Stansstad. Der Abschnitt weist eine Länge von ca. 1'200 m auf und wird im Bereich der

Viadukt-Auffahrt „Reigeldossen“ von dem ASTRA-Perimeter TP8 auf einer Länge von ca. 200 m unterbrochen. Die beiden Teilbereiche haben eine Länge von ca. 715 m bzw. 275 m (Bereich Galerie 5).

2.2.2 Zustand

Die beiden Teilbereiche befinden sich generell in schadhaftem Zustand. Der Teilbereich 1 „Lopper“ vor allem aufgrund von Betonschäden an der auskragenden Konstruktion und dem abgenutzten Korrosionsschutz des Geländers. Belag, Anker und Plattenuntersicht befinden sich in schadhaftem bis annehmbarem Zustand. Der Teilbereich 2 „Galerie 5“ ist aufgrund der Betonschäden an der Plattenuntersicht und den Korrosionsschäden am Längsträger der Seebuchtüberbrückung sowie einer Stahlträgerkonstruktion in schlechtem Zustand.

2.2.3 Massnahmen

Allgemein sind alle Schadstellen an den Betonkonstruktionen z.T. grossflächig norm- und fachgerecht zu reprofilieren. Die teilweise freiliegenden Bewehrungen müssen geschützt werden, um eine Vergrösserung der Schäden zu vermeiden. Wo erforderlich muss die Bewehrung ersetzt werden. Der Belag des Rad- und Gehweges muss stellenweise ersetzt werden, ebenso die darunterliegende Abdichtung. Bei dem Geländer wird lokal der Korrosionsschutz erneuert sowie einzelne Ankerplatten werden ersetzt.

2.3 Stützmauern SM 8, 9 und 12 bergseitig

2.3.1 Allgemein

Bei den drei Stützmauern SM8 (km 02.18-02.37), SM9 (02.72-02.84) und SM12 (km 02.60-02.67) handelt es sich grösstenteils um Schwergewichtsstützmauern aus Drahtschotterkörben oder Beton mit einer Natursteinverkleidung. Einzig die Stützmauer SM 8 weist im Abschnitt Ost eine Stahlbetonmauer auf, welche nicht als Schwergewichtsmauer konzipiert wurde. Die Stützbauwerke weisen unterschiedliche Höhen, Längen und Dicken auf (siehe Bauprojektpläne).

2.3.2 Zustand

Die vorgenommenen Zustandsuntersuchungen zeigen verschiedene Schadensbilder der einzelnen Stützmauern auf. Die Stützmauer SM8 weist im Abschnitt Ost (Stahlbeton) zahlreiche Hohlstellen und Abplatzung, teilweise mit Bewehrungskorrosion, auf. Der Abschnitt Mitte (Steinkörbe mit Betonschrammbord) weist weit fortgeschrittene Korrosion an den Drähten der Drahtsteinkörbe auf. Der Abschnitt West (Natursteinmauer) weist nur vereinzelte Schäden am Fugenmörtel oder an den Natursteinblöcken auf. Die Stützmauer SM12 weist ebenfalls weit fortgeschrittene Korrosion an den Drähten der einzelnen Drahtsteinkörbe auf. Die Stützmauer SM9 weist weder aus statischer noch aus visueller Sicht Defizite auf und wird nur geringfügig instand gesetzt.

2.3.3 Massnahmen

Die Instandsetzungsmassnahmen sollen die wesentlichen Mängel und Schäden an den Stützmauern beheben. Die laufenden Schadensprozesse werden gestoppt und die Entwicklung neuer Schäden verhindert. Tragsicherheitsdefizite werden mittels entsprechender Massnahmen behoben. Die Betonkonstruktionen werden reprofiliert, die Drahtsteinkörbe werden durch dauerhaftere Blocksteine aus geeignetem Material ersetzt. Die Natursteinmauern werden entsprechend den Schäden lokal instand gesetzt.

2.4 Verkehrsführung und Baustellenerschliessung

Die Kantonsstrasse KH1 besteht aus zwei Fahrspuren im Gegenverkehr ($B_{\min} \geq 3.0$ m). Sie verbindet die Gemeinden Hergiswil und Stansstad. Seeseitig ist eine durchgehende Langsamverkehrsverbindung als abgetrennter Rad- und Gehweg vorhanden.

Grundsätzlich wird der Verkehr während den vier Hauptbauphasen Ia, Ib, IIa und IIb einspurig und mit LSA oder Verkehrsdienst gewährleistet. Die Autobahn Ausfahrt Hergiswil und die Auffahrt Stansstad über die Lopperviadukte werden infolge der Bauarbeiten der TP1 bis TP 8 meistens geschlossen sein. Die Lopperviadukte werden aber auch phasenweise als Ausweichmöglichkeit für Arbeiten an der KH1 dienen (Einbau Deckbelag, Ereignisdienste usw.).

Die Länge der einzelnen Bauetappen muss so gewählt werden, dass in den Hauptverkehrszeiten keine zu langen Rückstaus entstehen, welche in Hergiswil oder im Kreisel Acheregg zu Verkehrsbehinderungen führen.

Zu- und Abtransporte für die Baustelle der Kantonsstrasse KH1 Trasse und Umwelt, der Auskragung Rad-Gehweg sowie der drei Stützmauern SM8, 9 und 12 erfolgen über die Seestrasse (Kantonsstrasse KH1) hauptsächlich aus Richtung Hergiswil.

2.5 Kostenvoranschlag

Der Kostenvoranschlag in der Phase Bauprojekt beläuft sich für die Gesamtkosten des TP9 auf rund CHF 4.435 Mio. inkl. 8% MWST.

Die Details zu den einzelnen Bauwerken sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

Bauteil	Projektierung	Realisierung	Total Projekt
Kantonsstrasse KH1	366'000	1'745'000	2'111'000
Rad- und Gehweg und Seebuchtüberbrückung	251'000	1'253'000	1'504'000
Stützmauer SM 8	61'000	309'000	370'000
Stützmauer SM 9	0	0	0
Stützmauer SM 12	81'000	369'000	450'000
Total Instandsetzungs-kosten TP9	759'000	3'676'000	4'435'000

2.6 Finanzierung

Die Arbeiten werden vollumfänglich als Instandsetzung ausgeführt. Damit ergeben sich für die Gemeinde Hergiswil keine Kostenbeteiligungen. Die Kosten für das Projekt KH1 HER Lopper Nord Instandsetzung werden über die Erfolgsrechnung erfasst und verbucht. Sie werden auf die Jahre 2017, 2018 und 2019 gleichmässig verteilt.

Mit dem ASTRA wurde vereinbart, dass alle anfallenden Kosten durch das ASTRA vorfinanziert werden und dem Kanton Nidwalden am Ende des Jahres in Rechnung gestellt werden.

2.7 Termin- und Bauprogramm TP9

Um alle Massnahmen des Instandsetzungsprojekts koordiniert und unter Aufrechterhaltung des Verkehrs (einspurige Verkehrsführung mit LSA) der Kantonsstrasse umzusetzen, ist eine Bauzeit von ca. 2 Jahren notwendig. Im ersten Jahr werden grösstenteils die bergseitigen, im zweiten Jahr die seeseitigen Instandsetzungsarbeiten umgesetzt.

Grobterminprogramm:

- Submission Baumeister:	Jan. – Sep. 2016
- Ausführungsprojekt:	Jul. – Dez. 2016
- Start Realisierung:	Jan. 2017
- Installation und Vorbereitungsarbeiten Bau:	Jan. – Feb. 2017
- Instandsetzungsarbeiten Bauphase Ia:	Jan. – Aug. 2017
- Instandsetzungsarbeiten Bauphase Ib:	Aug. – Dez. 2017
- Instandsetzungsarbeiten Bauphase IIa:	Jan. – Aug. 2018
- Instandsetzungsarbeiten Bauphase IIb:	Aug. – Dez. 2018
- Inbetriebnahme und Abschluss:	Jan. – Mär. 2019

3 Mitberichtsverfahren Baudirektion Kanton Nidwalden

Vom 1. bis 31. Oktober 2015 wurden die betroffenen Ämter und Fachstellen des Kantons Nidwalden eingeladen, mittels Mitberichtsverfahren ihre Stellungnahmen zum Bauprojekt TP 9 zu verfassen und einzureichen. Die wesentlichen Punkte sind in den nachfolgenden Ausführungen festgehalten. Besondere Ergänzungen und Korrekturen zum Bauprojekt werden zwingend in das Ausführungsprojekt einfließen.

3.1 Bundesamt für Strassen ASTRA

Die Schnittstellen sowie die Abgrenzungen der jeweiligen Perimeter sind in einer entsprechenden Objektvereinbarung zwischen dem ASTRA und dem Kanton Nidwalden zu erarbeiten. Die Bauarbeiten sind zwingend mit dem EP Acheregg Tunnel – Lopperviadukte des ASTRA zu koordinieren. Das Projekt ist zwingend mit den gestalterischen Überlegungen (Bericht SKK) abzustimmen. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist zusammen mit dem ASTRA, Abteilung Erhaltungsplanung eine Objektvereinbarung der Bauwerke auszuarbeiten. Der unmittelbaren Nähe zur Nationalstrasse ist Rechnung zu tragen, das ASTRA sowie die Zentras lehnen jegliche Haftung infolge betrieblicher Arbeiten ab. Der Betrieb und die Sicherheit auf der Nationalstrasse dürfen durch das Projekt nicht beeinträchtigt werden. Während der Bauzeit darf keine Reklame im Wahrnehmungsbereich der Nationalstrasse angebracht werden. Baubeginn und Fertigstellung sind der Zentras frühzeitig mitzuteilen. Dem Bauprojekt wird zugestimmt.

Mit der Forderung des Kantons Nidwalden die Instandsetzungen beider Strassen gemeinsam zu planen und zu realisieren sowie damit, dass der Kanton sein Projekt als Teilprojekt ins Projekt des ASTRA integriert hat, muss das ASTRA die Erfüllung seiner Forderungen selber sicherstellen. Im Gesamtprojekt ist auch sicherzustellen, dass die Koordination zwischen Bau und Betrieb der Nationalstrasse gewährleistet ist und sich daraus keine Haftungen ergeben. Haftungen aufgrund fehlender Koordination lehnt der Kanton ab.

In nützlicher Frist wird der Kanton Nidwalden zusammen mit dem ASTRA eine Objektvereinbarung erarbeiten und unterzeichnen. Sämtliche Auflagen der Stellungnahme des ASTRA sind bereits ins Bauprojekt eingeflossen bzw. werden während der Realisierung umgesetzt.

3.2 Amt für Umwelt

Die Gesetze, Normen und Verordnungen betreffend der Versickerung von Abwasser, dem Schutz der Gewässer, der projektierten Entwässerung, der Wasserhaltung usw. sind

zwingend einzuhalten. Alle Elemente der Entwässerung sind gemäss den Vorgaben zu dimensionieren. Die Baustellenentwässerung muss strikte den Vorgaben entsprechen. Vor Baubeginn ist dem AFU ein Baustellenentwässerungskonzept einzureichen. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist das Entwässerungssystem im Kanalisationskataster (GIS) nachzuführen. Die vorgesehenen Massnahmen der landschaftlichen Aufwertung im Bereich Bootshafen und Kreisel Acheregg (Bericht SKK) müssen detailliert aufgezeigt werden und dem AFU nachgereicht werden. Allfällige mögliche Aufwertungen der übrigen Gewässerräume und Uferbereiche sind ebenfalls aufzuzeigen. Lärmintensive Bauarbeiten sind auf 8 Stunden pro Tag (07.00 – 12.00 und 14.00 – 17.00 Uhr) zu beschränken.

Sämtliche Auflagen der Stellungnahme des AFU sind bereits im Bauprojekt eingeflossen bzw. werden während der Realisierung umgesetzt. Dem Bauprojekt wird zugestimmt.

3.3 Amt für Wald und Energie

Der Hinweis betreffend den Waldflächen im Bereich Tunnelportal Acheregg der Stellungnahme des AWE ist im Bauprojekt berücksichtigt. Dem Bauprojekt wird zugestimmt.

3.4 Amt für Justiz, Abteilung Jagd und Fischerei

Bei den seeseitigen Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass kein Schmutzwasser in den Vierwaldstättersee gelangt. Es sind dementsprechende Schutzvorkehrungen vorzunehmen.

Sämtliche Auflagen der Stellungnahme des AJF sind bereits im Bauprojekt eingeflossen bzw. werden während der Realisierung umgesetzt. Dem Bauprojekt wird zugestimmt.

3.5 Kantonspolizei Nidwalden

Die Kantonspolizei Nidwalden ist grundsätzlich mit den vorgeschlagenen Massnahmen betreffend der Verkehrsführung einverstanden. Die Einschränkungen für den Verkehr sind so gering wie möglich zu halten. Optimierungen müssen laufend geprüft werden. Der Rad- und Gehweg für den Langsamverkehr muss durchgehend und zu jederzeit benutzbar sein. Allfällige Schutz- und Rettungsmassnahmen durch Ereignisdienste müssen zu jederzeit gewährleistet sein. Die verschiedenen Verkehrsführungen der jeweiligen Bauphasen sind mit der Verkehrspolizei vorgängig abzusprechen.

Sämtliche Auflagen der Stellungnahme der Kantonspolizei sind bereits im Bauprojekt eingeflossen. Dem Bauprojekt wird zugestimmt.

3.6 Tiefbauamt Bereich Naturgefahren Gewässerbereich

Bislang nicht überbaute Uferbereiche sind zu erhalten bzw. nach Möglichkeit aufzuwerten. Die vorhandene Vegetation ist zu schützen. Die landschaftliche Aufwertung im Bereich Bootshafen und Kreisel Acheregg (Bericht SKK) müssen dem TBA Abteilung Wasserbau aufgezeigt werden. Die Gestaltungsvorschläge im Bereich Bootshafen Hergiswil und der Instandsetzung des Rad-Gehweges sind zu koordinieren.

Sämtliche Auflagen der Stellungnahme des TBA NG sind bereits im Bauprojekt eingeflossen bzw. werden während der Realisierung umgesetzt. Dem Bauprojekt wird zugestimmt.

3.7 Fachkommission Natur- und Landschaftsschutz

Die Schutzziele für das BLN-Gebiet müssen eingehalten werden. Bauten und Anlagen, welche aus landschafts-ästhetischer Sicht negativ in Erscheinung treten, sollen beseitigt oder vermindert/angepasst werden. Im Projektperimeter befindet sich ein Vorkommen von geschützten Mauereidechsen. Dieses ist zu schützen bzw. sind allfällige Ersatzmassnahmen vorzusehen. Die Autobahn-Aussenstrecke sollte eigentlich nach Erstellung

des Kirchenwaldtunnels abgebrochen werden, daher sollte eigentlich ein Abbruchprojekt und nicht ein Erhaltungsprojekt behandelt werden. Die Massnahmen aus dem Bericht Landschaftspflege sind umzusetzen. Parallel zur Realisierung ist eine Umweltbaubegleitung mit Weisungsbefugnis einzusetzen. Es ist zu prüfen, wo zusätzliche Begrünungen möglich sind. Das Gelände muss auf der ganzen Strecke Lopper Nord und im Bereich Bootshafen einheitlich sein.

Entgegen der Aussage der Kommission FNL bezüglich des Abbruchs der Viadukte (Autobahn-Aussenstrecke), wurde damals mit allen Beteiligten entschieden, dass die Viadukte mit verschiedenen Funktionen erhalten bleiben sollen. Die Massnahmen des landschaftlichen Begleitberichts werden umgesetzt. Während der Realisierung wird eine Umweltbaubegleitung mit Weisungsbefugnis eingesetzt. Der Auflage betreffend der Geländeform kann aus technischen und finanziellen Gründen nicht entsprochen werden. Dem Bauprojekt wird zugestimmt.

3.8 Hindernisfreies Bauen Nid- und Obwalden

Keine Auflagen der Organisation hindernisfreies Bauen Nid- und Obwalden. Dem Bauprojekt wird zugestimmt.

3.9 Gemeinde Hergiswil

Das Instandsetzungsprojekt KH1 HER Lopper Nord sowie das EP A2 Lärmschutz Hergiswil kommen in den Jahren 2016 bis 2020 zur Ausführung. Dies führt zu einer enormen Verkehrsbelastung im Dorf Hergiswil. Es ist zwingend zu prüfen, ob die Arbeiten für die Instandsetzung Lopper Nord im selben Zeitrahmen wie die Arbeiten EP A2 Hergiswil durchgeführt werden können.

Um die Arbeiten der Projekte Lopper Nord und das EP A2 Lärmschutz Hergiswil zu koordinieren und das Verkehrsregime zu optimieren, soll die Baudirektion Nidwalden eine entsprechende Koordinationssitzung organisieren und durchführen.

Das Projekt Lopper Nord sieht vor, die Beleuchtung zwischen Hergiswil Bootshafen und dem Kreisel Acheregg zu demontieren. Für die Gemeinde Hergiswil ist diese Massnahme nicht verständlich. Die Strecke ist für den Langsamverkehr von grosser Bedeutung, ohne Beleuchtung steigt das Unfallrisiko massiv.

Kantonsstrassen und auch kantonale Rad- und Gehwege ausserorts werden nicht beleuchtet. Erfahrungen zeigen, dass ohne Beleuchtung das Unfallrisiko nicht ansteigt. Die Situation wurde mit verschiedenen Verbänden und Interessengruppen begutachtet und als nicht kritisch beurteilt. Den Gemeinden steht es frei, kantonale Rad- und Gehwege auf eigene Kosten zu beleuchten.

Sämtliche Arbeiten werden so gut wie möglich koordiniert ausgeführt, um die Synergien zu nutzen und die Verkehrsbelastungen für Hergiswil so gering wie möglich zu halten. Im März 2016 findet eine weitere Besprechung der Begleitkommission statt. In diesem Rahmen können die Verkehrsführung und das Verkehrsregime besprochen, koordiniert und optimiert werden.

Die Verkehrsführung ist in der nächsten Projektierungsphase, mit dem Ziel die Verkehrsbehinderungen so gering wie möglich zu halten, zu optimieren. Die angrenzenden Strassenabschnitte mit deren Baustellen und Behinderungen sowie die Busersatzbetriebe der zb Zentralbahn AG während der Acheregg-Tunnelsanierung sind zwingend zu koordinieren, um die Verkehrsbehinderungen auf der ganzen Strecke zu minimieren.

4 Freigabe Bauprojekt

Die Baudirektion Nidwalden gibt das Bauprojekt mit der Bedingung frei, dass die Auflagen gemäss den Erwägungen und dem Mitberichtsverfahren eingehalten werden bzw. im Ausführungsprojekt berücksichtigt werden.

BAUDIREKTION



Hans Wicki
Regierungsrat

Mitteilung an:

- Gemeinde Hergiswil
- ASTRA Filiale 3 Zofingen
- Andreas Steiger, BHU, Luzern
- IG BDJ, Projektverfasser, c/o Bänziger Partner AG, Baden
- Tiefbauamt (JEb, MDi, NSt)