



Stans, 23. Juni 2020

Nr. 340

Baudirektion. Amt für Mobilität. Parlamentarische Vorstösse. Postulat von Landrat Armin Odermatt, Büren, und Mitunterzeichnenden betreffend Linienführung des Radweges von Wil, Oberdorf, nach Dallenwil. Gutheissung und Erledigung. Antrag und Bericht an den Landrat

1 Sachverhalt

1.1 Postulat zur Linienführung des Radweges von Wil, Oberdorf, nach Dallenwil

Mit Datum vom 12. Februar 2020 haben Landrat Armin Odermatt, Büren, sowie Mitunterzeichnende ein Postulat betreffend Linienführung des Radweges von Wil, Oberdorf, nach Dallenwil dem Landratsbüro Nidwalden eingereicht. Sie beauftragen den Regierungsrat, eine Auslegeordnung zu machen.

Dazu sind im Postulat die folgenden Anträge aufgeführt:

Beschrieb zu Antrag 1: Heute haben wir auf der Strecke Wil – Büren – Dallenwil parallel zur Hauptstrasse innerhalb von 300 Metern verschiedene Möglichkeiten, mit dem Fahrrad diese Strecke abzufahren:

Variante 1: Entlang der Hauptstrasse Wil – Dallenwil befindet sich ein fast unbenutztes Trottoir. Dieses Trottoir ist mit "für Velofahrer gestattet" signalisiert und kann von den Velofahrern genutzt werden.

Variante 2: Der Aawasserdamm verläuft parallel zur Hauptstrasse und wird vorwiegend von Schulkindern und Freizeitvelofahrern rege benutzt.

Variante 3: Auf der Strecke Wil – Hostetten – Büren – Dallenwil sind die Velofahrer zurzeit geduldet. Sie wird vor allem von Schulkindern aus Büren und Oberdorf genutzt.

Variante 4: Wenn der Kreisel Büren, welcher sich im Bau befindet, fertig erstellt ist, gibt es die Möglichkeit, über diesen Kreisel auf den Radweg Dallenwil – Stans zu gelangen. Ab diesem Radweg erreicht man abseits der Hauptstrasse von Dallenwil das Zentrum von Stans.

Antrag 1 Es interessiert uns, wie viele Velofahrer täglich diese Strecken befahren. Eine Verkehrszählung schafft hier Klarheit.

Antrag 2 Im Weiteren wird gebeten aufzuzeigen, wie der Dammweg angepasst werden muss, damit der Winterdienst gewährleistet und dieser allenfalls als offizieller Veloweg genutzt werden kann.

Antrag 3 Bei den Varianten mit einem "Radweg auf der Hauptstrasse" und "Radweg mit Grünstreifen" ist ein Vergleich der benötigten Kulturlandflächen und den dadurch entstehenden Kosten zu erstellen.

- Antrag 4 Bei der Variante "Radweg auf der Hauptstrasse" stellt sich die Frage, ob allenfalls das selten benutzte Trottoir von der Verzweigung Gigi bis zur Einfahrt Büren aufgehoben werden kann, wenn der Radweg niveaugleich ausgeführt wird. Damit würde Platz geschaffen für den Langsamverkehr, wie landwirtschaftliche Fahrzeuge etc.
- Antrag 5 Weiter soll das Teilstück aus Antrag 4 allenfalls langfristig auf Tempolimit 60 km/h gesenkt werden.

Der Regierungsrat wird gebeten, die verschiedenen Varianten für einen allfälligen Radweg von Wil, Oberdorf, nach Dallenwil gegenüberzustellen und mit der Planung erst zu starten, wenn die Bestvariante bekannt ist.

Das Landratsbüro hat den parlamentarischen Vorstoss geprüft und festgestellt, dass der Vorstoss Art. 53 Abs. 3 des Gesetzes über die Organisation und die Geschäftsführung des Landrates (Landratsgesetz, LRG; NG 151.1) entspricht. Zum Postulat ist binnen sechs Monaten Stellung zu nehmen (vgl. § 108 Abs. 2 des Reglements über die Geschäftsordnung des Landrates [Landratsreglement, LRR; NG 151.11]).

1.2 Ausgangslage

Die Linienführung des geplanten Radweges im Raum Wil/Büren/Dallenwil ist seit Beginn der 80er-Jahre ein wiederkehrender Diskussionspunkt.

Das kantonale Radwegkonzept 1983 sah im Raum Wil - Büren zwei parallele Radrouten vor. Die erste Route führte entlang der Kantonsstrasse KH2 von Wil, Oberdorf, nach Dallenwil. Parallel dazu war die Routenführung von Wil via Hostetten nach Büren vorgesehen. Mit Landratsbeschluss vom 2. September 1992 wurde auf die Routenführung entlang der Kantonsstrasse aus Kostengründen verzichtet. Die Route Hostetten hingegen blieb im Radwegkonzept.

Im Jahre 2003 haben Vertreter der Baudirektion in mehreren Gesprächen versucht, mit den Grundeigentümern eine für alle akzeptable Linienführung für den Radwegausbau gemäss Radwegkonzept 1983 zwischen der Wilbrücke - Hostetten - Bürerbrücke zu finden. Die Strasseneigentümer forderten bei diesem geplanten Radwegausbau, die Flurstrassen seien auf Gegenverkehr auszubauen. Ohne förmliche Enteignung der Grundeigentümer schien der Bau eines angemessenen Radweges auf der rechten Aawasserseite als Ding der Unmöglichkeit. Aus diesem Grund wurde der Bau des Radweges auf der rechten Aawasserseite von der Baudirektion zurückgestellt.

Mit Schreiben vom 10. März 2004 reichte Landrat Norbert Furrer, Stans, und Mitunterzeichnende eine Motion betreffend der Überarbeitung des Radwegkonzeptes vom 30. August 1983 ein und forderte, insbesondere in der Gemeinde Oberdorf die Route Wilbrücke - Hostetten - Bürerbrücke aus dem Radwegkonzept zu streichen und durch eine Streckenführung entlang der KH2 vom Kreisel Wil bis zur Abzweigung Bürerbrücke zu ersetzen. Damit ist die geforderte Linienführung wieder identisch mit dem ursprünglichen Radwegkonzept 1983, welches vorsah, die Hauptverbindung entlang der Kantonsstrasse KH2 und die Schulwegsicherung auf der rechten Aawasserseite zu realisieren.

Im Radwegkonzept 2008, genehmigt durch den LR am 19.11.2008, wird die Hauptroute entlang der KH2 geführt. In den Erläuterungen zum Radwegkonzept wird aufgeführt:

- Die Verbindungen im Raum Stans / Wil / Büren / Dallenwil müssen gesamtheitlich betrachtet werden. Insbesondere sind keine weiten Umwege der Radwege, die von Radfahrern nicht genutzt werden, zu bauen.
- Bis zur Realisierung könnte jedoch das wenig benutzte Trottoir vom Knoten Büren bis Rechenmacher für die Radfahrer freigegeben werden (Anpassung Signalisation).

- Mit der Route entlang der KH2 und über die Bürenstrasse steht für alle Radfahrer eine sehr direkte und sichere Verbindung zur Verfügung. Dabei wird diese Route vor allem den Berufspendler und die Schüler ansprechen.
- Dem Freizeitfahrer steht zudem der attraktive Fussweg auf dem Damm der Aa auf Zusehen hin zur Verfügung. Dieser Dammweg wird aber nicht ins Radwegkonzept aufgenommen, da er in erster Linie den Fussgängern dienen soll.
- Die bestehenden Flurstrassen (bspw. Wilbrücke – Hostetten – Bürerbrücke) werden vor allem bei guter Witterung benutzt. Da diese Wege nur lokalen Charakter haben, werden sie nicht in das Radwegkonzept des Kantons integriert, sondern bleiben eine Aufgabe der Gemeinden.

Mit dem Bau des Kreisels Büren wurde entschieden, die Verbindung Stans-Büren und die Verbindung Dallenwil-Büren über den neuen Knoten zu führen. Die Verbindungen Pilatuswerke (Wil) – Büren und Pilatuswerke (Wil) – Dallenwil (Engelberg) sind vorgesehen über den Kreisel Büren zu führen.

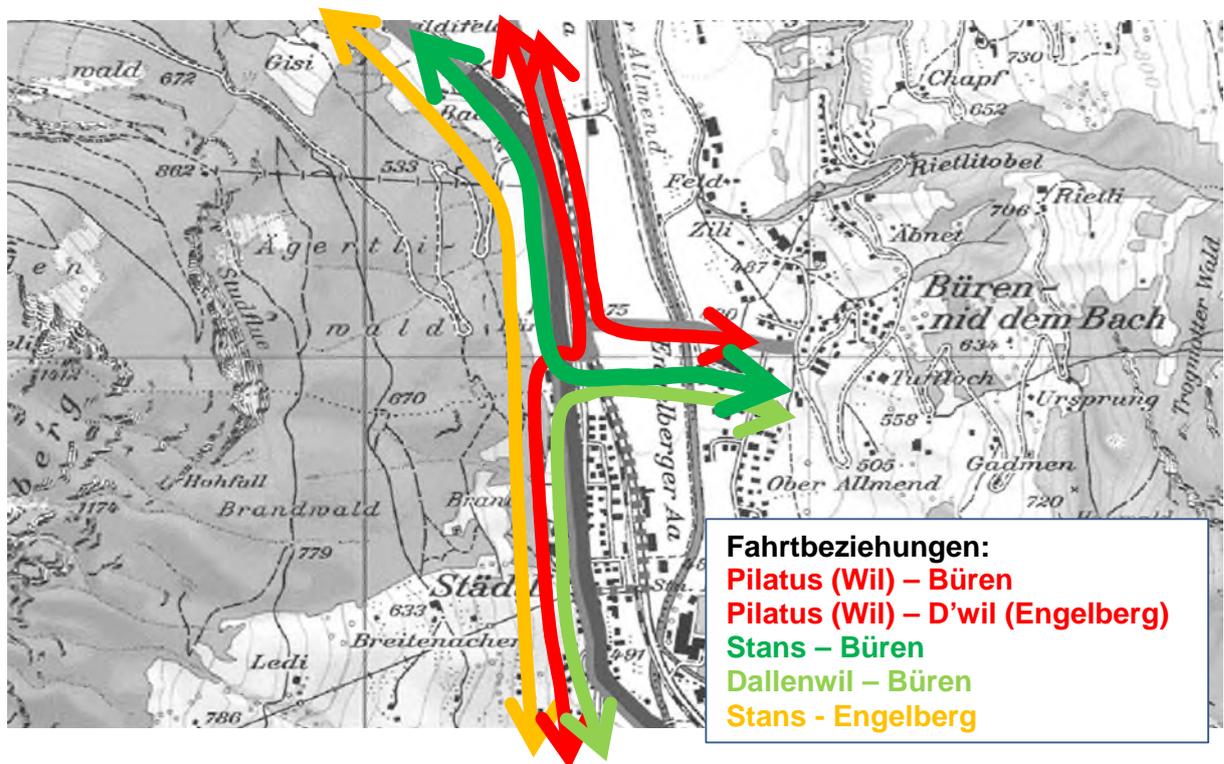


Abbildung 1: Übersichtskarte Velofahrbeziehungen Raum Dallenwil - Büren

1.3 Grundlagen / Rechtliche Randbedingungen

1.3.1 Radwegkonzept

Die Erarbeitung des Radwegkonzeptes 2008 basierte auf Bundeserlassen, kantonalen Gesetzen und Landratsbeschlüssen, die im Radwegkonzept aufgeführt sind.

Das Radwegkonzept 2008 (siehe unter www.nw.ch) unterscheidet, basierend auf den SN-Normen, zwei Gruppen von Nutzern:

- Bedarfsverkehr: Fahrten zur Arbeit, Schule, Einkaufsläden, Freizeitanlagen etc.
- Freizeitverkehr: Zum Vergnügen am Velofahren

Die beiden Nutzer haben verschiedene Bedürfnisse. Nach Möglichkeit sind der Bedarfsverkehr und der Freizeitverkehr gleichgestellt. Bei sich widersprechenden Bedürfnissen betreffend Linienführungen ist der Bedarfsverkehr zu priorisieren.

Nachfolgend eine Abbildung zum Raum Dallenwil – Büren aus dem aktuell gültigen Radwegkonzept 2008.

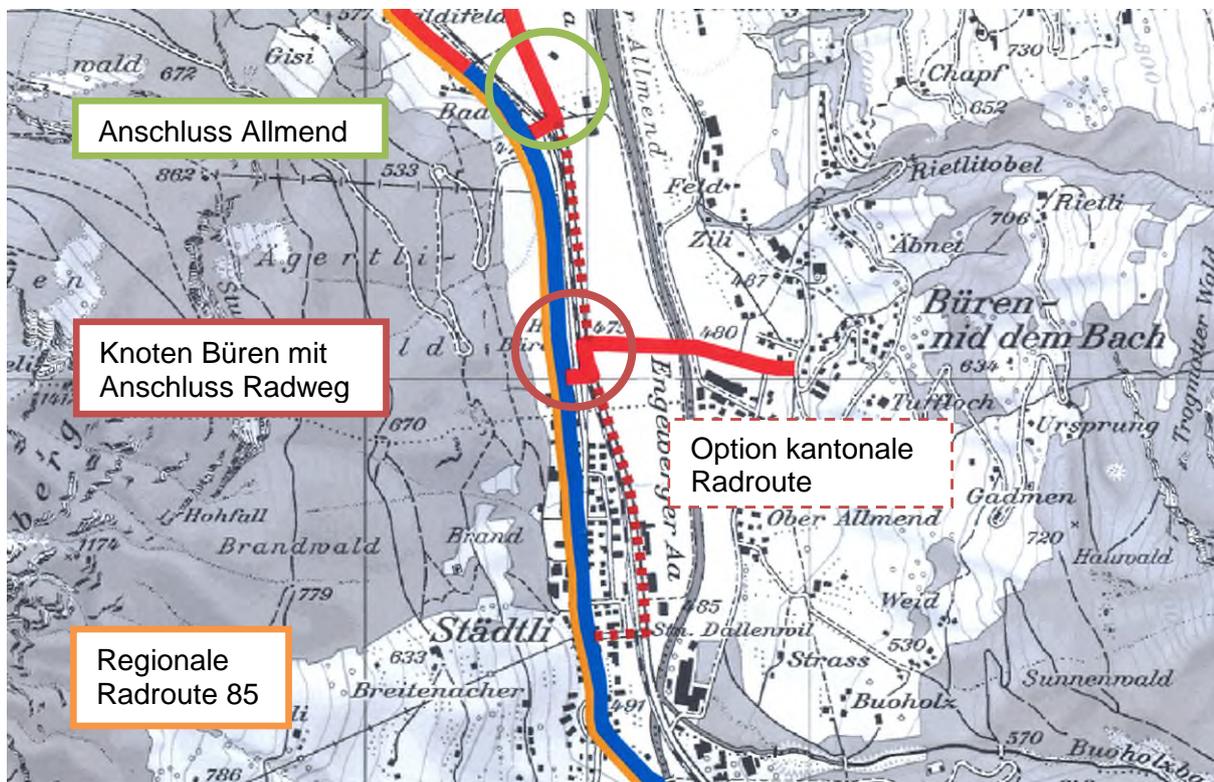


Abbildung 2: Auszug Radwegkonzept 2008

Das Radwegkonzept 2008 wurde vom Landrat gestützt auf Art. 21 des Gesetzes über den Bau und Unterhalt der Strassen (Strassengesetz, StrG; NG 622.1) i.V.m. Art. 11 ff. des Gesetzes über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz, PBG; NG 61.1) erlassen. Es hat den Charakter eines Verkehrsrichtplans und ist somit behördenverbindlich. Den Beschluss über die Planung, den Bau sowie den Ausbau fällt je nach Betragshöhe der Regierungsrat (< 400'000 Franken) oder der Landrat (> 400'000.-).

1.3.2 Gewässerraum / Gewässerschutzgesetz

Der Gewässerraum der Engelbergeraa besteht aus dem Raum für die Gerinnesohle und den beiden Uferbereichen. Der orographisch linksseitige Damm der Engelbergeraa – und damit der Dammweg – liegt innerhalb dieses Gewässerraums. Die Bestimmungen der Gewässerschutzgesetzgebung zum Gewässerraum, insbesondere diejenigen für Bauten und Anlagen, gelten auch für Radwege. Die Vorgaben betreffend die Nutzung des Gewässerraums für Radwege sind in der "Modularen Arbeitshilfe zur Festlegung und Nutzung des Gewässerraums in der Schweiz" präzisiert worden (Juni 2019).

Der bestehende Hochwasserschutzdamm Wilbrücke – Brücke Büren – Dallenwil ist für Unterhaltszwecke mit einer rund 3.5m breiten Foundationsschicht ausgebildet. Oberflächlich wird als Dammweg ein Kiesweg von rund 2m unterhalten. Der Dammweg wird heute neben dem Unterhalt als Fussweg (Spazier-, Wander- und Joggerweg) sowie als Veloweg (zumeist Freizeitverkehr) genutzt. Dabei wird das Ziel verfolgt, der Bevölkerung im Talboden einen attraktiven Naherholungsweg anbieten zu können, welcher den Nidwaldner/innen Einblick in den attraktiven Lebensraum Engelbergeraa ermöglicht.

Die relativ hohen Frequenzen auf dem Dammweg zeigen, dass diese Wegverbindung bei grossen Teilen der Bevölkerung beliebt ist. Mit entsprechender Rücksichtnahme und Toleranz sind auf dem bestehenden Dammweg verschiedene Aktivitäten nebeneinander möglich. Dies ist auch der Grund, dass der bestehende Dammweg Wilbrücke – Brücke Büren – Dallenwil bis heute auf Zusehen hin nicht mit Verboten belegt wurde. Bereits heute sind jedoch ab und zu Nutzungskonflikte feststellbar. Diese halten sich bis dato im Rahmen, sodass bisher keine Nutzungseinschränkungen verordnet werden mussten.

Eine Klassifizierung des bestehenden Dammwegs als öffentlicher kantonaler Radweg würde für den Bedarfsverkehr (Wettertauglichkeit – Winter und Regen; Fahrkomfort und erreichbare Geschwindigkeit) und zur Minderung von Nutzungskonflikten (Begegnungsfall: Fussgänger / Velofahrer; Geschwindigkeitsdifferenzen: Freizeitnutzung / Bedarfsnutzung) einen entsprechend höheren Ausbaustand erfordern. Für das resultierende Anforderungsprofil Rad- und Gehweg im Gegenverkehr ist eine minimale Wegbreite von 3.5m und zumindest eine teilweise befestigte Weganlage notwendig.

2 Erwägungen

Der Regierungsrat nimmt fristgemäss – gestützt auf das Schreiben von Landrat Armin Odermatt vom 12. Februar 2020 (vgl. Beilage) – zu den Anliegen der Postulanten Stellung.

2.1 Anträge

2.1.1 Antrag 1

"Um die Anzahl an Velofahrenden auf diesen Strecken zu erfassen, wird der Regierungsrat gebeten, eine Langsamverkehrserhebung durchführen zu lassen."

Mit neuester Technologie wurde von Samstag, 4. April 2020 bis Sonntag, 17. Mai 2020 während 6 Wochen der Langsamverkehr an vier Standorten erhoben. Diese vier Standorte widerspiegeln die verschiedenen Wegmöglichkeiten von Wil nach Büren bzw. Dallenwil.

Auswertung der Langsamverkehrserhebung zwischen Wil und Büren

Die Auswertung wurde zusammengefasst für 3 Referenzwochen: KW 15 – in der 'Corona'-Sonderzeit, inkl. Osterwochenende, dann die KW 18 – die erste Phase der Lockerung der 'Corona'-Sonderzeit mit Öffnung u.a. der Baumärkte, Gesundheitseinrichtung und die KW 20 – die zweite Phase der Lockerung der 'Corona'-Sonderzeit mit der Öffnung u.a. der Schulen und Läden.

Übersicht Messstellen



Abbildung 3: Übersichtskarte der Messstellen

Angaben Messstelle 1

Standort 1 - Querung Hostettli, Oberdorf
 Messzeitraum Samstag, 4. April 2020 bis Sonntag, 17. Mai 2020
 Mess-System optische Thermocam SINUS

Situation Querschnittszählung Nr. 1



Ergebnisse Querschnittszählung Nr. 1

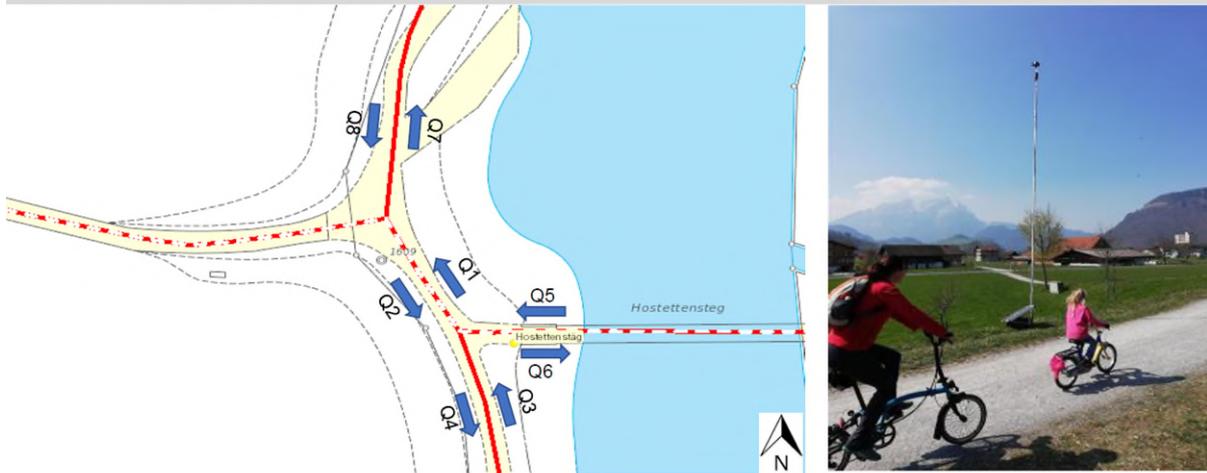
	KW 15 (in Coronazeit/Ostern)						KW 18 (1. Phase der 'Corona'-Lockerung) [Baumärkte wieder offen]						KW 20 (2. Phase der 'Corona'-Lockerung) [Schulen, alle Läden wieder offen]					
	min. ... max. Anzahl am Tag in KW15		∅ Mo-Fr.		∅ Sa.-So.		min. ... max. Anzahl am Tag in KW18		∅ Mo-Fr.		∅ Sa.-So.		min. ... max. Anzahl am Tag in KW20		∅ Mo-Fr.		∅ Sa.-So.	
	Person	Person mit Rollstuhl	Person	Person mit Rollstuhl	Person	Person mit Rollstuhl	Person	Person mit Rollstuhl	Person	Person mit Rollstuhl	Person	Person mit Rollstuhl	Person	Person mit Rollstuhl	Person	Person mit Rollstuhl	Person	Person mit Rollstuhl
M1 - Q1	64 ... 112	41 ... 75	82	59	101	51	49...138	20...64	57	37	96	49	30...91	31...50	41	36	83	46
M1 - Q2	0 ... 2	0 ... 3	2	1	0	2	0...2	0...4	0	1	2	3	0...2	0...4	0	1	2	2
M1 - Q3	0 ... 4	17 ... 40	2	24	1	32	1...7	3...34	2	12	4	9	0...3	3...9	1	6	2	9
M1 - Q4	2 ... 16	2 ... 15	7	8	11	9	4...16	3...11	6	6	12	5	4...14	5...9	7	7	8	6
M1 - Q5	4 ... 16	21 ... 34	5	27	14	29	2...8	13...71	5	34	6	18	2...8	13...27	4	19	7	21
M1 - Q6	50 ... 100	44 ... 70	66	58	81	49	33...115	24...50	47	38	80	34	23...92	26...38	31	32	82	31
M1 - Q7	45 ... 90	37 ... 60	60	50	73	41	26...105	15...42	39	30	69	26	18...86	16...33	24	24	76	28
M1 - Q8	58 ... 101	34 ... 64	74	50	91	43	34...128	9...58	45	25	86	42	19...88	18...49	32	27	79	44

Abbildung 4: Messstandort 1 - Situation und Auswertung Langsamverkehrserhebung

Angaben Messstelle 2

Standort 2 - Hostettensteg, Oberdorf
 Messzeitraum Samstag, 4. April 2020 bis Sonntag, 17. Mai 2020
 Mess-System optische Thermocam SINUS

Situation Querschnittszählung Nr. 2



Ergebnisse Querschnittszählung Nr. 2

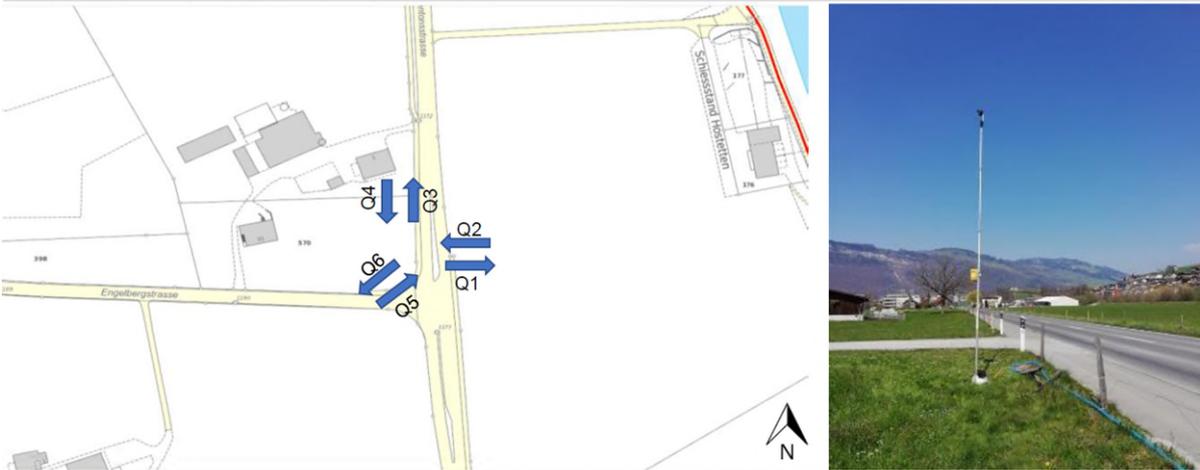
	KW 15 (in Coronazeit/Ostern)						KW 18 (1. Phase der 'Corona'-Lockerung) [Baumärkte wieder offen]						KW 20 (2. Phase der 'Corona'-Lockerung) [Schulen, alle Läden wieder offen]					
	min. ... max. Anzahl am Tag in KW15		Ø Mo.-Fr.		Ø Sa.-So.		min. ... max. Anzahl am Tag in KW18		Ø Mo.-Fr.		Ø Sa.-So.		min. ... max. Anzahl am Tag in KW20		Ø Mo.-Fr.		Ø Sa.-So.	
M2 - Q1	191...278	223...276	247	245	226	250	93...361	96...342	143	165	252	225	93...256	100...368	118	122	238	281
M2 - Q2	187...296	216...249	249	251	261	245	99...425	81...325	157	150	285	210	93...308	102...315	125	125	264	255
M2 - Q3	147...243	159...199	183	170	186	186	68...255	80...283	96	132	180	181	69...159	77...267	91	95	159	203
M2 - Q4	180...334	177...233	235	190	251	216	72...339	78...336	127	156	232	214	86...233	102...333	112	122	204	262
M2 - Q5	116...224	35...51	154	46	161	43	56...199	13...81	76	36	135	55	39...137	19...65	63	29	125	54
M2 - Q6	111...195	23...42	145	31	158	39	47...227	16...59	87	30	149	41	46...141	28...39	61	30	133	38
M2 - Q7	170...251	213...244	224	214	215	231	79...322	88...325	126	153	225	210	83...229	88...353	106	111	212	268
M2 - Q8	175...261	202...232	232	204	223	220	85...380	72...309	123	149	254	196	83...275	90...302	113	113	235	243

Abbildung 5: Messstandort 2 - Situation und Auswertung Langsamverkehrserhebung

Angaben Messstelle 3

Standort 3 - Knoten KH1/KH2 Gigi, Oberdorf
 Messzeitraum Samstag, 4. April 2020 bis Sonntag, 17. Mai 2020
 Mess-System optische Thermocam SINUS

Situation Querschnittszählung Nr. 3



Ergebnisse Querschnittszählung Nr. 3

	KW 15 (in Coronazeit/Ostern)						KW 18 (1. Phase der 'Corona'-Lockerung) [Baumärkte wieder offen]						KW 20 (2. Phase der 'Corona'-Lockerung) [Schulen, alle Läden wieder offen]					
	min. ... max. Anzahl am Tag in KW15		∅ Mo-Fr.		∅ Sa.-So.		min. ... max. Anzahl am Tag in KW18		∅ Mo-Fr.		∅ Sa.-So.		min. ... max. Anzahl am Tag in KW20		∅ Mo-Fr.		∅ Sa.-So.	
	Person	Person mit Rollstuhl	Person	Person mit Rollstuhl	Person	Person mit Rollstuhl	Person	Person mit Rollstuhl	Person	Person mit Rollstuhl	Person	Person mit Rollstuhl	Person	Person mit Rollstuhl	Person	Person mit Rollstuhl	Person	Person mit Rollstuhl
M3 - Q1	1..2	2..5	1	4	1	5	0..4	0..3	1	1	1	1	0..4	0..4	1	2	3	3
M3 - Q2	1..2	1..8	1	4	1	5	0..6	0..4	2	1	2	1	0..6	0..4	1	1	4	4
M3 - Q3	1..1	1..3	1	2	1	2	0..2	0..3	1	1	1	1	0..1	0..1	0	0	0	1
M3 - Q4	0..5	0..1	2	0	1	1	0..1	0..0	1	0	0	0	0..1	0..1	0	0	1	1
M3 - Q5	0..1	0..2	0	1	0	2	0..1	0..4	0	1	1	2	0..0	0..1	0	0	0	1
M3 - Q6	0..5	0..1	2	0	1	0	0..1	0..0	0	0	0	0	0..2	0..0	0	0	1	0

Abbildung 6: Messstandort 3 - Situation und Auswertung Langsamverkehrserhebung

Angaben Messstelle 4

Standort 4 - Allmend, Oberdorf
 Messzeitraum Samstag, 4. April 2020 bis Sonntag, 17. Mai 2020
 Mess-System optische Thermocam SINUS

Situation Querschnittszählung Nr. 4



Ergebnisse Querschnittszählung Nr. 4

	KW 15 (in Coronazeit/Ostern)						KW 18 (1. Phase der 'Corona'-Lockerung) [Baumärkte wieder offen]						KW 20 (2. Phase der 'Corona'-Lockerung) [Schulen, alle Läden wieder offen]					
	min. ... max. Anzahl am Tag in KW15		Mo-Fr.		Sa.-So.		min. ... max. Anzahl am Tag in KW18		Mo-Fr.		Sa.-So.		min. ... max. Anzahl am Tag in KW20		Mo-Fr.		Sa.-So.	
M4 - Q1	1...5	2...10	3	5	7	10	0...2	0...9	0	3	1	2	0...2	0...5	1	1	2	4
M4 - Q2	1...13	5...16	3	8	12	15	0...8	0...15	1	2	4	9	0...6	0...12	1	1	5	9
M4 - Q3	16...32	50...55	20	53	30	47	14...70	21...116	19	43	47	69	10...34	22...86	12	34	28	67
M4 - Q4	33...66	55...76	41	66	59	69	20...92	33...115	36	51	63	74	13...49	19...92	21	33	47	71
M4 - Q5	5...23	20...42	8	34	21	37	1...25	14...46	5	22	16	33	2...13	13...52	4	17	11	43
M4 - Q6	12...33	31...50	13	35	27	43	5...28	11...65	7	24	20	40	3...13	9...46	4	15	12	36

Abbildung 7: Messstandort 4 - Situation und Auswertung Langsamverkehrserhebung

Hinweise zur Langsamverkehrserhebung

Die Erhebung erfolgte während der Corona-Sondersituation.

Unabhängig von der Corona-Situation kann die Langsamverkehrserhebung nur das heutige Angebot abbilden. Damit ist fraglich, wie hoch die effektiven Langsamverkehrszahlen wären, wenn eine durchgängige, direkte, attraktive und sichere Langsamverkehrsrouten von Wil nach Büren vorhanden wäre. Soll der Umstieg vom Auto auf das Velo gefördert werden, braucht es zuerst eine attraktive, sichere und direkte Route. Diese These belegt auch eine Studie der beiden kanadischen Verkehrsökonominnen Gille Durant und Matthew Turner. Sie untersuchten anhand von Zahlendaten aus Investitionen in den Strassenbau und der Entwicklung des Verkehrsaufkommens von 1983 bis 2003 in den USA die Veränderung des Strassennetzes und Verkehrs in einzelnen Regionen. Dabei kamen sie zum Schluss, dass mehr Infrastruktur auch zu mehr Verkehr führt.

Auch zeigt sich aktuell bei der Langsamverkehrszählstelle in Hergiswil eine deutliche Zunahme des Langsamverkehrs im Vergleich zum selben Zeitraum im letzten Jahr. Dies deckt sich auch mit ersten Aussagen einer ETH-Studie: Aktuell wird über eine halbe Stunde auf dem Velo verbracht. Im Herbst 2019 waren es rund 15 Minuten pro Tag. Erste Erklärungsansätze des zuständigen Professors vermuten, dass die Menschen einerseits mehr in der Freizeit aufs Velo steigen und andererseits seien aber wohl auch Berufspendler aufs Velo umgesattelt, da beim öV ein markanter Einbruch festgestellt werden kann.

2.1.2 Antrag 2

"Es wird gebeten aufzuzeigen, wie der bestehende Dammweg angepasst werden muss, damit der Winterdienst gewährleistet und allenfalls als offizieller Veloweg genutzt werden kann."

Gemäss den Vorgaben aus der Gewässerschutzgesetzgebung können bestehende Mobilitätsinfrastrukturen erweitert werden, solange ihre Identität bezüglich Erscheinung und Zweck dadurch nicht verändert wird. Damit ist eine moderate Verbreiterung des bestehenden Wegs bei gleichbleibender Oberfläche und Linienführung grundsätzlich zulässig. Eine Verbreiterung des Wegs muss möglichst auf der gewässerabgewandten Seite erfolgen. Eine Asphaltierung oder massgebliche Änderung des Deckbelags einer bestehenden Anlage ist grundsätzlich als Neuanlage zu betrachten. Eine Neuanlage muss standortgebunden und im öffentlichen Interesse sein, um bewilligt werden zu können.

Das öffentliche Interesse für den Radweg ist zweifelsfrei vorhanden. Eine Standortgebundenheit kann dann geltend gemacht werden, wenn der Weg eine besonders enge sachliche Beziehung zum Gewässer oder zum Ufer aufweisen muss. Eine solche enge, sachliche Beziehung kann bejaht werden, wenn der Weg dem Freizeitverkehr ("Weg als Ziel") und der Erschliessung von für die Erholung geeigneten Gebieten wie Natur- und Kulturlandschaften, Aussichtspunkten und Ufern dient. Soll ein Freizeitverkehrsrادweg befestigt werden, ist dieser – wie befestigte Wege für den Bedarfsverkehr ("Weg zum Ziel") – ausserhalb des Gewässerraums zu führen. Dies weil befestigte Wege die gewässerschutzrechtlichen Voraussetzungen nicht erfüllen. Wege für den Bedarfsverkehr können nur aufgrund standörtlicher Verhältnisse, z. B. infolge enger Verhältnisse in Schluchten oder falls dadurch innerhalb eines stark bebauten Gebiets eine möglichst sichere, direkte und konfliktfreie Verbindung erstellt werden kann, innerhalb des Gewässerraums bewilligt werden.

Wird der Dammweg neben dem Fussweg zum offiziellen Radweg, so beträgt die minimale Breite unter Beachtung des Gegenverkehrs im Minimum 3.5m. Zudem wäre dieser, um den Winterdienst zu gewährleisten, zumindest teilweise zu befestigen.

Eine moderate Verbreiterung des bestehenden Dammwegs bei gleichbleibender Oberfläche und unter Wahrung der heutigen Identität ist aus Sicht Gewässerschutzgesetzgebung denkbar. Trotz einer derartigen moderaten Verbreiterung müsste jedoch der Weg, seine leicht geschwungene Linienführung, welche abwechselnd durch Baum- und Gebüschgruppen gesäumt wird, beibehalten. Ein "Ausbau" des bestehenden Dammwegs zu einem ganzjährig nutzbaren, wintersicheren Radweg ist, da dies zumindest eine teilweise Befestigung des Dammwegs mit sich zieht, jedoch mit der Gewässerschutzgesetzgebung nicht vereinbar und damit nicht bewilligungsfähig. Zudem würde dadurch die heute bestehende hohe Qualität des Wegs für die Naherholung negativ beeinträchtigt.

2.1.3 Antrag 3

"Bei den Varianten mit einem "Radweg auf der Hauptstrasse" und "Radweg mit Grünstreifen" ist ein Vergleich der benötigten Kulturlandflächen zu erstellen."

Angaben bzw. Annahmen zu den Varianten

Beide Varianten wurden konzeptionell aufgezeichnet, um die benötigten Kulturlandflächen zu ermitteln. Der Perimeter reicht vom Ortsausgang Oberdorf (Wil) bis Knoten Büren.

Der heutige Strassenquerschnitt bemisst in dem Abschnitt inkl. Trottoir eine Breite von rund 9.60m und setzt sich im Einzelnen aus einem 2m breiten Trottoir und einer Fahrbahnbreite von rund 7.6m zusammen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt aktuell 80 km/h. Der täglich durchschnittliche Verkehr beträgt gemäss Messstellen zwischen 10'000 und 11'000 Fahrzeuge pro Tag.

Bei der Variante "Radweg auf der Hauptstrasse" werden ausserorts Radstreifen angehangen. Das heisst, die heutige Kantonsstrasse muss ausgebaut werden. Eine Kernfahrbahn, also ein "Einrücken" von Radstreifen in die Fahrbahn des motorisierten Individualverkehrs (MIV), ist ausserorts nicht zulässig (vgl. Art. 74a Abs. 2 der Signalisationsverordnung [SSV; SR 741.21]). Gemäss aktuellen Normvorgaben, Erfahrungsberichten etc. aus der Verkehrswelt werden ausserorts mit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h keine Radstreifen empfohlen. Grund ist die Verkehrssicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden – der Velofahrenden. Stattdessen wird ein abgetrennter Veloweg mit Grünstreifen als Trennelement empfohlen. Auch mit einer Geschwindigkeitsreduktion von 80 km/h auf 60 km/h wird dieses Modell bei einem Verkehrsaufkommen von mehr als 5'000 Fahrten pro Tag, möglicher Schulwegnutzung und wenig Veloverkehr nicht empfohlen. Die Führung des Veloverkehrs auf Radstreifen stellt aus verkehrstechnischer Sicht auch nur einen Spezialfall des Mischverkehrs dar.

Um die Frage nach dem Kulturland zu klären, wurde dennoch die Variante "Radstreifen" bzw. "Radweg auf der Hauptstrasse" aufgezeichnet und die benötigten Kulturlandflächen ermittelt.

Der Strassenquerschnitt der **Variante "Radstreifen" bzw. "Radweg auf der Hauptstrasse"** beträgt insgesamt eine Breite von 11.60m und setzt sich im Einzelnen aus je zwei Radstreifen mit einer Breite von 1.80m zusammen, zwei weiteren Fahrstreifenbreiten von mindestens je 3.0m und einem einseitigen Trottoir von 2.0m Breite.

Beim Strassenquerschnitt der **Variante "Radweg mit Grünstreifen"** beträgt die Gesamtbreite 10.60m und basiert auf folgenden Annahmen:

- Die heutige Fahrbahnbreite mit ca. 7.60m entspricht den aktuellen Normen für einen Begegnungsfall LKW/LKW mit 80 km/h und kann belassen werden.
- Seitlich wird ein reduzierter Grünstreifen von 0.5m und ein reduzierter gemeinsamer Rad- und Gehweg von 2.50m Breite angenommen.
 - ↗ Wobei der reduzierte Grünstreifen von 0.5m bautechnisch schwierig umsetzbar ist, aber 2019 bei ersten Gesprächen betreffend die Linienführung als Minimalvariante in Aussicht gestellt wurde.
 - ↗ Zudem ist mit steigenden LV-Frequenzen zu beachten, dass die Minderbreite des kombinierten Rad- und Gehwegs zu einem erhöhten Unfallrisiko beitragen kann und in der Konsequenz die Normbreite für einen gemeinsamen Rad- und Gehweg von 3.0m Breite umgesetzt werden müsste.
- Beim Rad- und Gehweg mit 2.50m Breite ist der Begegnungsfall Velofahrer/Velofahrer oder Fussgänger/Velofahrer abgedeckt. Dies ist vertretbar gegenüber der aktuellen Erhebungssituation.

Der neue Querschnitt pro Variante und der bestehende Querschnitt ist in den folgenden Abbildungen dargestellt.

Bestehender Querschnitt (v=80 km/h)

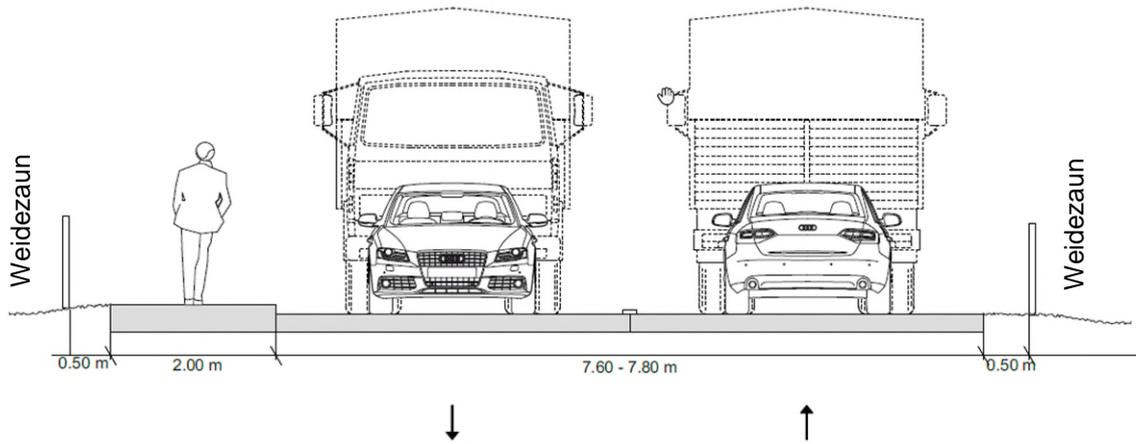


Abbildung 8: heutiger Querschnitt zwischen Knoten KH1/KH2 und Knoten Büren

Querschnitt Variante "Radstreifen" (v=80 km/h)

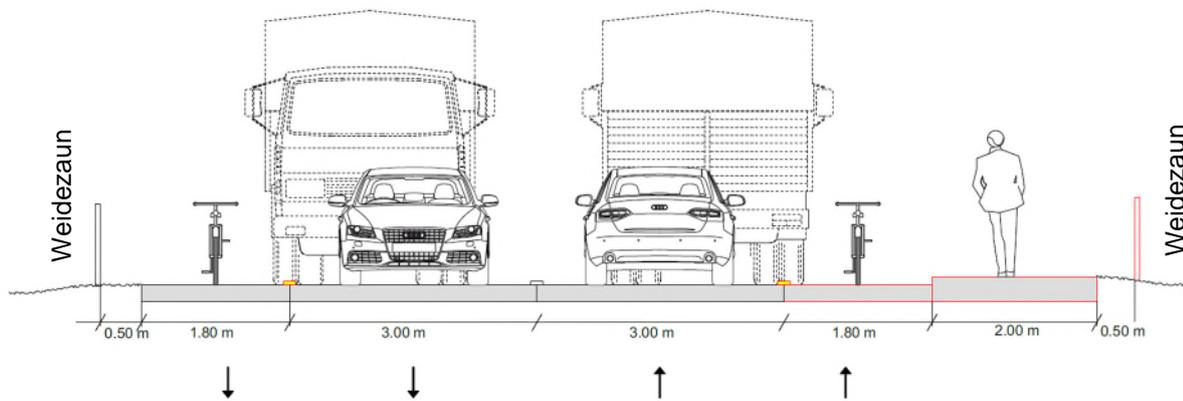


Abbildung 9: Normalprofil Variante "Radstreifen" bzw. "Radweg auf Hauptstrasse"

Querschnitt Variante "Radweg mit Grünstreifen" (v=80 km/h)

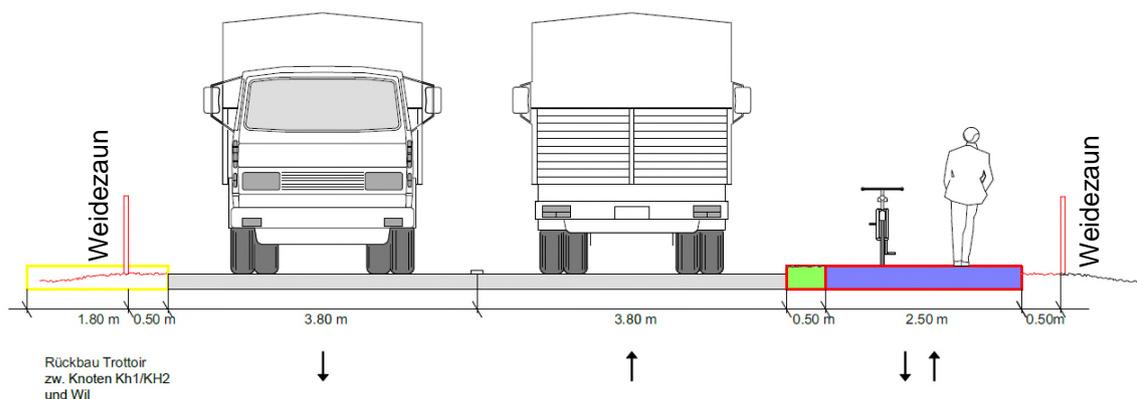


Abbildung 10: Normalprofil Variante "Radweg mit Grünstreifen"

Nachfolgend die Zusammenstellung der benötigten Kulturlandflächen:

Kulturlandvergleich			
	Heutige Situation	Variante "Radstreifen" bzw. "Radweg auf Hauptstrasse" [1]	Varianten "Radweg mit Grünstreifen" [2]
Abmessung	B = ca. 9.60m [exkl. Bankett]	B = 11.60m [exkl. Bankett, inkl. Trottoir]	B = 10.60m [exkl. Bankett]
Benötigte Kulturlandfläche [3]	ca. 15'900 m ²	ca. 20'900 m ² rund 5'000 m ² mehr gegenüber heute	ca. 19'300 m ² rund 3'400 m ² mehr gegenüber heute

Abbildung 11: Vergleich Kulturlandflächen Ist-Zustand mit den beiden Varianten

Wichtiger Hinweis zum Kulturlandflächenvergleich

- [1] Der Querschnitt der Variante "Radstreifen" bzw. "Radweg auf Hauptstrasse" ist ein Prinzipschnitt. Bei Weiterverfolgung der Variante ist die genaue Strassenachse festzulegen. Die benötigten Kulturlandflächen wurden gemäss dem Prinzipschnitt ermittelt.
- [2] Bei der Variante "Radweg mit Grünstreifen" liegt die Annahme zugrunde, dass ein einseitiger gemeinsamer Rad- und Gehweg erstellt wird und das Trottoir zwischen Knoten KH1/KH2 und Ortseingang Oberdorf (Wil) teilweise rückgebaut und als Landwirtschaftsland rückgeführt werden kann. So kann eine direkte und sichere Langsamverkehrsachse angeboten werden mit dem Nebeneffekt, dass eine unnötige Langsamverkehrsquerung auf der stark befahrenen Kantonsstrasse wegfällt.
- [3] Zur Problematik seitlicher Abstand zum Strassenraum bzw. die Aufstellung von z.B. Weidezäunen:
Generell ist bei Ausbauprojekten im landwirtschaftlichen Raum zu beachten, dass das geometrische Normalprofil, welches den Verkehrsteilnehmenden gestattet sich gemäss der festgelegten Verkehrsqualität sicher fortzubewegen, nicht verletzt wird. Dies kann der Fall sein, wenn z. B. der Weidezaun direkt an die Hinterkante vom Randstein gestellt wird und bei Projektierung von Strassenbreiten die Sicherheitszuschläge vom Lichtraumprofil

oder Umgrenzungsprofil der massgebenden Verkehrsteilnehmenden auf die Seite geschlagen werden, um weniger kostbares Land zu verbauen. Beim nachfolgenden Kulturvergleich der beiden Varianten wurden diese benötigten seitlichen "Bankettbreiten" nicht in den Strassenraum eingerechnet. Sprich, an beiden Wegrändern ist z.B. bei der Aufstellung von Weidezäunen zu beachten, dass ein seitlicher Abstand von je 0.5m Breite eingehalten werden muss, sonst würde das Lichtraumprofil verletzt werden. Dieses seitliche "Bankett" wurde in die Querschnittsbreite nicht eingerechnet, da es nicht zum Strassenraum erworben wird.

2.1.4 Antrag 4

"Bei der Variante "Radweg auf Hauptstrasse" stellt sich die Frage, ob allenfalls das selten benutzte Trottoir von der Verzweigung Gigi bis zur Einfahrt Büren aufgehoben werden kann, wenn der Radweg niveaugleich ausgeführt wird. Damit würde Platz geschaffen für den Langsamverkehr, wie landwirtschaftliche Fahrzeuge etc."

Bei der Variante "Radweg auf der Hauptstrasse" werden auf der Strasse Radstreifen markiert, wie zwischen Pilatuskurve und Ortseingang Ennetbürgen, siehe folgende Abbildung.



Abbildung 12: Ennetbürgerstrasse zwischen Pilatuskurve und Ortseingang Ennetbürgen

Würde, wie im Antrag 4 angefragt, die Variante "Radweg auf der Hauptstrasse" bzw. "Radstreifen" umgesetzt werden und das bestehende Trottoir zwischen Verzweigung Gigi (Knoten KH1/KH2) und Knoten Büren aufgehoben werden, müssten die Zufussgehenden auf der Kantonsstrasse laufen.

Nachfolgend **zum Vergleich** der Querschnitt zwischen Verzweigung Gigi (Knoten KH1/KH2) und Knoten Büren einmal als **Variante "Radstreifen mit Trottoir"** und einmal als **Variante "Radstreifen ohne Trottoir"**.

Querschnitt Variante "Radstreifen mit Trottoir" (v=80 km/h)

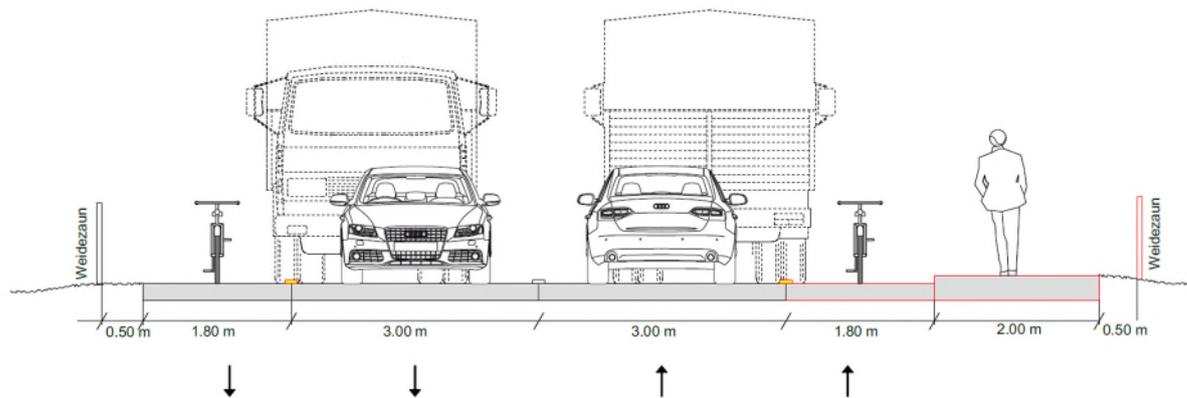


Abbildung 13: Normalprofil Variante "Radstreifen mit Trottoir"

Querschnitt Variante "Radstreifen ohne Trottoir" (v=80 km/h)

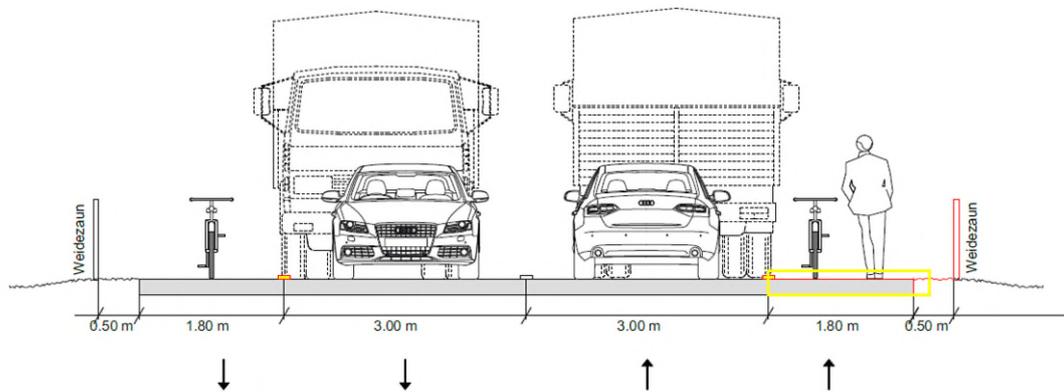


Abbildung 14: Normalprofil Variante "Radstreifen ohne Trottoir" (Rückbau)

Um die Frage gemäss Antrag 4 beantworten bzw. beurteilen zu können, folgen zuerst die wesentlichen Eckdaten zur Verkehrssituation zwischen Knoten KH1/KH2 (Verzweigung Gigi) und Knoten Büren und dann dazu die Empfehlung aus Sicht Verkehrssicherheit.

Eckdaten

Der Abschnitt Knoten KH1/KH2 bis Knoten Büren befindet sich ausserorts. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt aktuell 80 km/h. Der täglich durchschnittliche Verkehr beträgt gemäss Messstelle H203 ca. 11'200 Fahrzeuge pro Tag. Gemäss Messstelle fahren rund die Hälfte der Verkehrsteilnehmenden schneller als 80 km/h.

Das heutige Trottoir, welches für Velofahrende gestattet ist, beträgt rund zwei Meter Breite. Gemäss den aktuellen Langsamverkehrserhebungen nutzen bis zu 33 Zufussgehende und 65 Velofahrende pro Tag das Trottoir in dem Abschnitt.

Damit die Radstreifen Platz finden, müsste der heutige Querschnitt ausgebaut werden, siehe weitere Ausführungen bei Antrag 3. Auch wird bei Antrag 3 erklärt, dass ausserorts mit einer maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h keine Radstreifen als Veloverkehrsanlage empfohlen werden.

Wenn die Variante "Radweg auf der Hauptstrasse" bzw. "Radstreifen" mit Rückbau vom bestehenden Trottoir umgesetzt wird, beträgt die Fahrbahnbreite insgesamt mindestens 9.60m (wie die heutige) und setzt sich im Einzelnen aus zwei Radstreifen mit mindestens je 1.80m

Breite und zwei weiteren Fahrstreifenbreiten von mindestens je 3.00m zusammen. Dazu müsste das Trottoir abgebrochen, die Randabschlüsse verschoben und die Belagsschichten neu eingebaut werden.

Bei dieser Variante müssten die Zufussgehenden auf der stark befahrenen Kantonsstrasse laufen, was gemäss aktueller Erhebung bis zu 33 Personen pro Tag sind. Unsichere Velofahrende sind den hohen Verkehrsbelastungen ohne Abtrennung ausgesetzt.

Die Angabe bei Antrag 4 im Postulat "... wenn der Radweg niveaugleich ausgeführt wird. Damit würde Platz geschaffen für den Langsamverkehr, wie landwirtschaftliche Fahrzeuge etc." ist aus Sicht der Verkehrswelt nicht so begründbar. In der Verkehrswelt (siehe VSS SN 640 070) bezeichnet der Langsamverkehr die Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen, angetrieben durch menschliche Muskelkraft. Demnach sind nur Zufussgehende und Velofahrende dem Begriff Langsamverkehr zugeordnet, landwirtschaftliche Fahrzeuge nicht, auch wenn sie langsamer fahren, als andere Fahrzeuge. Die Radstreifen durch landwirtschaftliche Fahrzeuge zu nutzen ist möglich. Diese Fahrzeuge dürfen aber gemäss Verkehrsregelverordnung Art. 40, Abs. 3 den Fahrradverkehr nicht behindern.

Empfehlung

Aus verkehrstechnischer Sicht wird die Variante "Radweg auf der Hauptstrasse" bzw. **"Radstreifen auf der Hauptstrasse"** zwischen Knoten KH1/KH (Verzweigung Gigi) bis Knoten Büren **mit oder ohne Trottoiraufhebung nicht empfohlen**, da das Ziel, dem Langsamverkehr eine sichere und attraktive Langsamverkehrsachse von Wil nach Büren zur Verfügung zu stellen, aus folgenden Punkten nicht erreicht wird:

- Die Zufussgehenden (bis 33 Personen pro Tag) müssten auf der stark befahrenen Kantonsstrasse laufen. Insbesondere für Kinder und ältere Menschen unzumutbar.
- Die Velofahrenden haben mit der Variante keinen abgetrennten Veloweg.
- Die landwirtschaftlichen Fahrzeuge würden durch Mitbenützung der Velostreifen allenfalls die Velofahrenden beeinträchtigen, was gemäss Verkehrsregelverordnung unzulässig ist.

Zudem müsste der bestehende Querschnitt von Ortsausgang Oberdorf bis Knoten Büren umgebaut werden. **Gegenüber heute wird die Verkehrssicherheit des Langsamverkehrs erheblich verschlechtert.** Dies verbessert auch keine Geschwindigkeitsreduktion, dazu weitere Angaben bei Antrag 5 (Kap. 2.1.5). Kulturland kann dadurch auch nicht eingespart werden.

2.1.5 Antrag 5

"Weiter soll das Teilstück aus Antrag 4 langfristig allenfalls auf Tempolimit 60 km/h gesenkt werden."

Ein Geschwindigkeitsgutachten wurde der Rapp Infra AG in Auftrag gegeben. Dabei wurde der Untersuchungsperimeter von Knoten KH1/KH2 (Gigi) bis Knoten Büren auf Wunsch der Gemeinde Oberdorf bis auf Ortsausgang Oberdorf ausgedehnt. Der Gesamtabschnitt wurde bei der Untersuchung in Abschnitt Nord und Abschnitt Süd unterteilt, wie in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

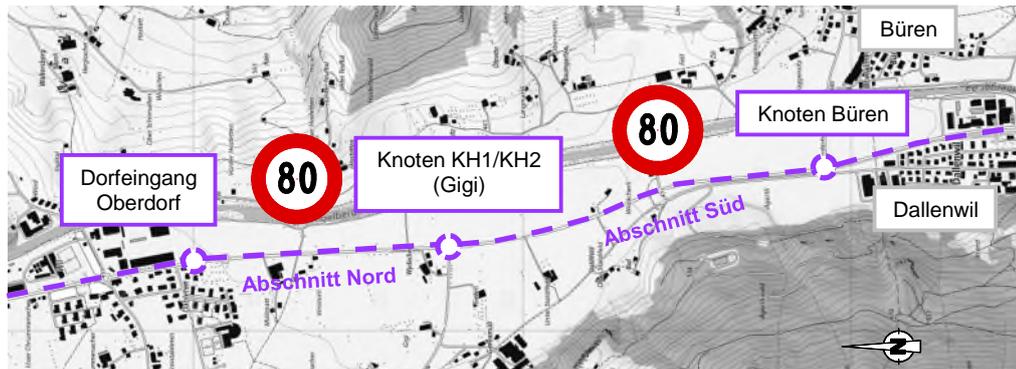


Abbildung 15: Untersuchungsperimeter Geschwindigkeitsgutachten

Das Gutachten zeigt auf, dass eine Geschwindigkeitsreduktion zum Schutz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden in den untersuchten Abschnitten nur wirkungsvoll wäre, wenn zudem bauliche Massnahmen umgesetzt werden.

Dabei wurde festgestellt, dass die befürwortenden und eher ablehnenden Argumente für eine Geschwindigkeitsreduktion sich insgesamt eher ausgleichen. Eine eindeutige Aussage zur Notwendigkeit und Zweckmässigkeit einer Geschwindigkeitsreduktion ist daher auf der gesamten Strecke nicht möglich.

Für den **Abschnitt Süd wird keine Geschwindigkeitsreduktion empfohlen**, da der heutige Regelquerschnitt und die dazugehörigen Elemente auf eine Ausbaugeschwindigkeit von 80 km/h ausgelegt sind, was auch die bestehenden Geschwindigkeitsmessungen belegen. Zudem werden mit dem sich im Bau befindlichen Bauprojekt Knoten Büren die grössten Defizite behoben.

Für den **Abschnitt Nord inkl. Knoten KH1/KH2 wird die Prüfung und Umsetzung von baulichen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit dringend empfohlen**. Durch die baulichen Massnahmen sollten mindestens folgende Verbesserungen erzielt werden:

- Erstellen von angemessenen Querungshilfen für den Langsamverkehr
- Minimierung auf zwingend notwendige Querungen des Langsamverkehrs mittels durchgehend einseitig der Strasse geführter Langsamverkehrsrouten
- Erhöhung der Fahrbahn- und Gehwegbreiten für den Langsamverkehr, damit eine normkonforme Situation entsteht.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Anpassung des Knotens KH1/KH2

Durch die Umsetzung der genannten Massnahmen können die zentralen Defizite im Abschnitt Nord behoben werden und eine Geschwindigkeitsreduktion erübrigt sich.

2.2 Variantenvergleich und -empfehlung

Das Amt für Mobilität hat in einer früheren Phase bereits diverse Varianten hinsichtlich der Ausgestaltung einer Langsamverkehrsanlage zwischen Wil und Büren erarbeitet, verglichen und erste Kosten abgeschätzt. Mit den Abklärungen des Postulats sind weitere Erkenntnisse hinzugekommen.

Somit kann auf Stufe Studie eine Variantenempfehlung abgegeben werden.

Die folgende Variantenzusammenstellung und –empfehlung versteht sich als Hilfsmittel für die Beurteilung des Postulats und darüber hinaus, wie der Abschnitt Wil nach Büren als Teil der Gesamtstrecke Ennetbürgen – Knoten Kreuzstrasse – Wil – Büren – Dallenwil – Wolfenschiessen in Zukunft für den Langsamverkehr gestaltet werden kann.

Es standen vier Varianten im Raum:

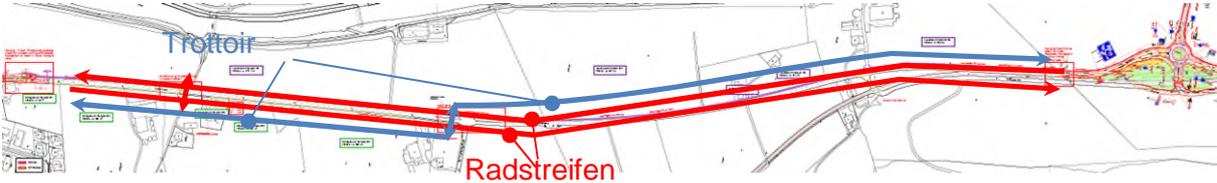
- **Linienführung Wilbrücke - Hostetten – Burerbrücke:** Diese Variante entfällt, da das bestehende Fahrverbot auch nach erneuter Abklärung mit dem Eigentümer nicht aufgehoben werden kann. Velofahrende Schüler sind geduldet, andere Velofahrende nicht.
- **Linienführung Dammweg:** Diese Variante entfällt, da die Ausbaustandards für kantonale Radwege (Hartbelag) nicht umsetzbar bzw. bewilligungsfähig sind. Im Einzelnen betrifft das die Erstellung eines Hartbelags und den Ausbau für den Begegnungsfall Velo/Velo/Zufussgehende (Mindestbreite von 3.50m), siehe ausführliche Ausführungen unter Punkt 2.1.2 (Beantwortung Antrag 2). Ohne Hartbelag ist der Dammweg für Pendler unattraktiv, da Kieswege bei Schlechtwetter vermehrt dazu beitragen, dass Spritzwasser und nasser Staub die Bekleidung verdrecken. Bei Kieswegen kann keine Schneeräumung erfolgen. Somit wird die Mobilitätsart nicht genutzt.
Die Linienführung schafft keine direkte Verbindung zwischen Wil und Büren, was kein zielgerichtetes Angebot für den Bedarfverkehr ermöglicht. Mit dem gewünschten Effekt der Mobilitätsverlagerung ist nicht zu rechnen, was auch nur geringe Anpassungen des Kiesweges nicht rechtfertigt.
Die heute geschwungene Linienführung würde im Falle eines Ausbaus durch eine Streckung für den Zufussgehenden als unattraktiv empfunden. Eine gerade und breite Linienführung verleitet zu schnellem Fahren, was Konflikte zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden mit sich bringt.
- **Linienführung entlang der Kantonsstrasse KH2 – Variante "Radstreifen":** Aus verkehrstechnischer Sicht nicht empfohlen (siehe Punkt 2.1.4, Antrag 4), obwohl aus rechtlicher Sicht gestattet und daher beim Variantenvergleich berücksichtigt. Die Variante benötigt den grössten Flächenbedarf.
- **Linienführung entlang der Kantonsstrasse KH2 – Variante "Radweg mit Grünstreifen":** Aus verkehrstechnischer Sicht empfohlen, Bestandteil des Variantenvergleichs.

Für die Raumbetrachtung Wil – Büren verbleiben für den Vergleich gemäss den vorherigen Ausführungen zwei Hauptvarianten – Variante "Radstreifen" und Variante "Radweg mit Grünstreifen".

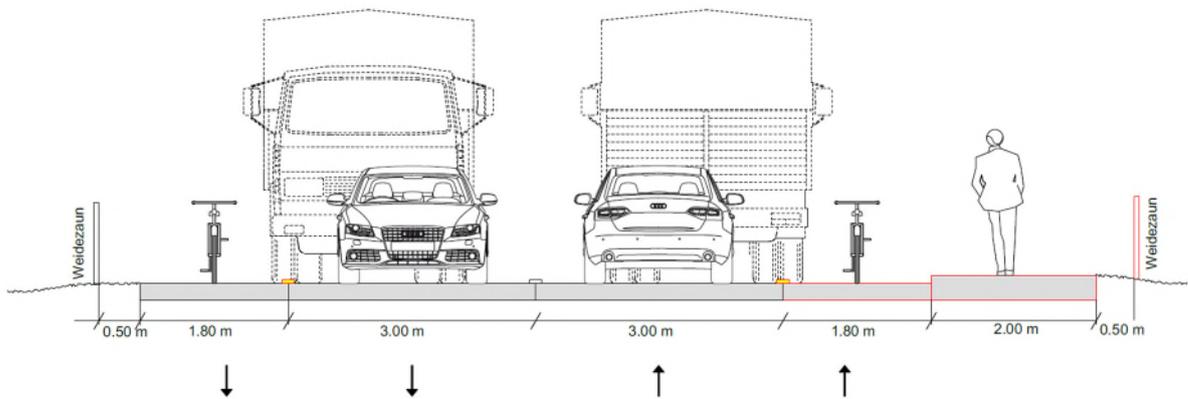
Es folgt die Abbildung der beiden Varianten mit Situation und Querschnitten, anschliessend der Vergleich mit günstigen und ungünstigen Aspekten hinsichtlich Förderung des Langsamverkehrs zwischen Wil und Knoten Büren pro Variante sowie die Flächenbeanspruchung.

Variante "Radstreifen mit Trottoir" (v= 80km/h)

Situation Variante "Radstreifen mit Trottoir"



Querschnitt Variante "Radstreifen" zwischen Knoten KH1/KH2 und Knoten Büren



Querschnitt Variante "Radstreifen" zwischen Wil und Knoten KH1/KH2

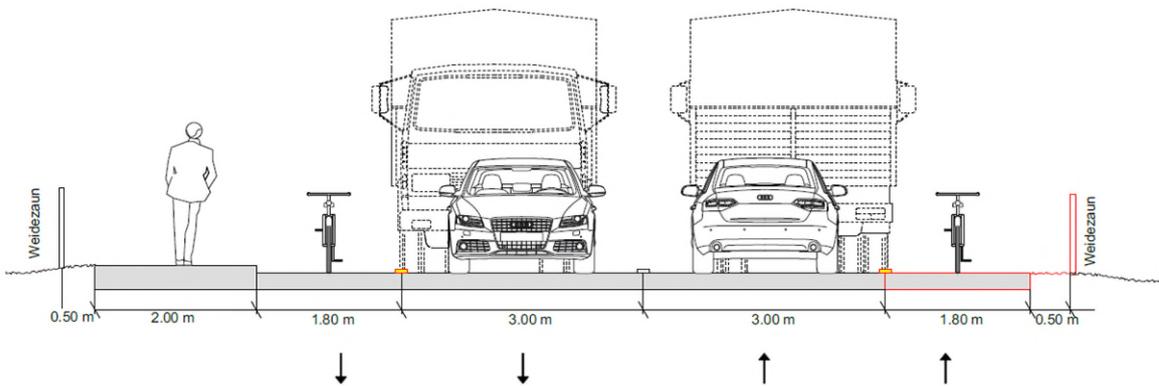


Abbildung 16: Variante "Radstreifen", Situation und Normalprofile zwischen Wil und Büren

Variante "Radweg mit Grünstreifen" (v=80 km/h)

Situation Variante "Radweg mit Grünstreifen" (v=80km/h)



Querschnitt Variante "Radweg mit Grünstreifen"

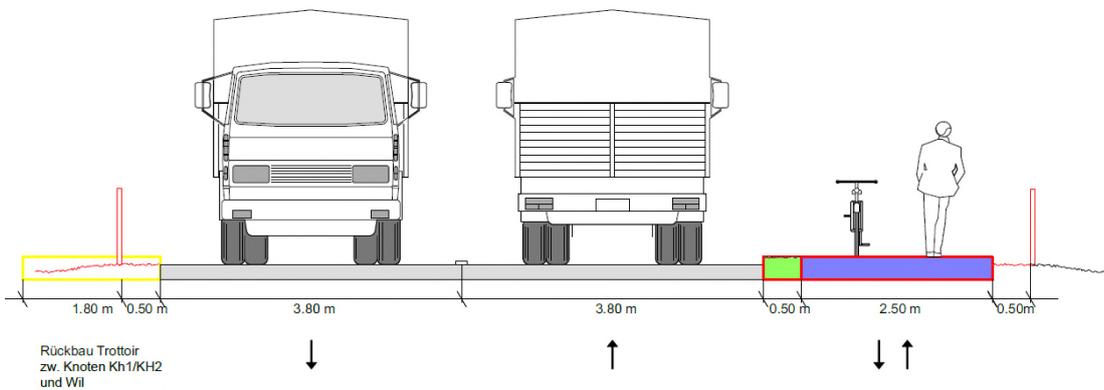


Abbildung 17: Variante "Radweg mit Grünstreifen", Situation und Normalprofil zw. Wil und Büren

Variantenvergleich zur Förderung des Langsamverkehrs zwischen Wil und Knoten Büren

	Variante "Radstreifen" mit Trottoir einseitig	Variante "Radweg mit Grünstreifen"
Günstige Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> · Attraktiv für Pendler mit E-Bikes · Anbindung an Projekt Strassenraumgestaltung Oberdorf gelöst 	<ul style="list-style-type: none"> · Langsamverkehr ist abgetrennt vom MIV · Zufussgehende und Radfahrende können sich begegnen · Einseitig, direkte Linienführung zwischen Wil und Büren · Attraktiv und sicher · Anbindung an Knoten Büren optimal gelöst · Anbindung an Projekt Strassenraumgestaltung Oberdorf gelöst durch Querungshilfe

Variantenvergleich zur Förderung des Langsamverkehrs zwischen Wil und Knoten Büren

	Variante "Radstreifen" mit Trottoir einseitig	Variante "Radweg mit Grünstreifen"
Ungünstige Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> · Es braucht Kulturland. · Velofahrende haben keinen abgetrennten Fahrbereich · Radstreifen sind überfahrbar und behindern allenfalls Radfahrende · Für Kinder und unsichere Velofahrende ungeeignete Verkehrsanlage ausserorts mit DTV 11'200 Fz. · Unsichere, ängstliche Velofahrende nutzen wieder das Trottoir · Verschlechterung der Langsamverkehrsanlage gegenüber heute. · Anbindung an Knoten Büren nicht optimal (Radfahrende fahren im Mischverkehr) · Es braucht extra ein Trottoir, sonst müssten die wenigen Zufussgehenden auf der stark befahrenen Kantonsstrasse laufen. · Begünstigt zu schnelles Fahren des MIV durch breiteren Querschnitt (neu mind. 9.60m, heute ca. 7.60m). 	<ul style="list-style-type: none"> · Es braucht Kulturland. · Langsamverkehrsanlage ist reduziert, bei hohen LV-Frequenzen müsste ausgebaut werden.
Zusätzlicher Flächenbedarf gegenüber heute	ca. 5'000 m ²	ca. 3'400 m ² (inkl. Flächenrückgabe)
Erste sehr grobe Kostenschätzung ^[1]	<p>mind. 2'500'000 Franken (exkl. Strassenentwässerung)</p> <p>Annahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausbau der Radstreifen bzw. Strassenbreite - Mind. halbe Strassenbreite muss umgebaut werden, wegen der heutigen Querneigung. - Trottoir muss teilweise neu erstellt werden - Bestehende Entwässerung muss neu erstellt werden, da der Querschnitt verbreitert wird. 	<p>mind. 1'850'000 Franken (exkl. Strassenentwässerung)</p> <p>Annahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kein Ausbau für MIV - Ausbau Rad- und Gehweg kann seitlich angebaut werden, dazu ca. 0.5m der Strassenbreite öffnen - Bestehende Entwässerung umrüsten auf lokal zu erstellende Versickerungsbecken

[1] Unabhängig welche Variante in Betracht kommt, müssten Kosten bereit gestellt werden, um den Knoten KH1/KH2 umzubauen, Querungshilfen für den Langsamverkehr zur

Verfügung zu stellen und die Strassenentwässerung anzupassen, da die bestehende Entwässerung mit punktuellen Sickerschächten nicht mehr zulässig ist. Die groben Kosten für die Entwässerung belaufen sich auf mindestens ca. Fr. 1'500'000.- abhängig von der Anlagenart. Die Kosten für die Knotenanpassung und die Erstellung der Querungshilfen sind abzuschätzen, wenn die Variante feststeht.

Abbildung 18: Variantenvergleich Variante "Radstreifen" und Variante "Radweg mit Grünstreifen"

2.3 Fazit

Aus verkehrstechnischer Sicht wird die Variante "Radweg mit Grünstreifen" zwischen Wil und Büren für die Weiterplanung empfohlen.

Dies aus folgenden Aspekten:

- Eine sichere, attraktive und direkte Langsamverkehrsachse als Teilstück der Achse Ennetbürgen/Kreuzstrasse – Wil – Büren – Dallenwil – Wolfenschiessen wird vervollständigt.
- Der gewählte Querschnitt ist reduziert gegenüber dem Normquerschnitt, was Kulturland spart, ist aber vertretbar gegenüber den heutigen Frequenzen, da ein Teil des Freizeitverkehrs weiterhin über den Dammweg geduldet ist und auch attraktiv bleibt.
- Verschiedene Nutzerbedürfnisse (mit dem Velo als Pendler / Schüler / Rennvelo, Zufussgehende, Skater etc.) sind abgedeckt, dank der Direktheit und Abgetrenntheit, was bei der Variante "Radstreifen" nicht der Fall ist bzw. nur teilweise.
- Teilweise kann Kulturland zurückgegeben werden (Rückbau Trottoir zwischen Knoten KH1/KH2 und Wil)
- Gegenüber der Variante "Radstreifen" werden rund 1'600m² Kulturland gespart.
- Der Querschnitt ist aufwärts kompatibel, wenn die Langsamverkehrsfrequenzen entlang der Kantonsstrassenachse KH2 zunehmen und der Begegnungsfall Velofahrende/Velofahrende/Zufussgehende abgedeckt werden müsste (dann Mindestbreite 3.0m oder mehr). Dazu müssten aber insbesondere die Frequenzen der Zufussgehenden ähnlich wie auf dem Dammweg steigen, was nicht zu erwarten ist, da die Route entlang der Kantonsstrasse für Zufussgehende nicht gleich attraktiv ist wie entlang dem Aawasserdamm.
- Bautechnisch kann der heutige Querschnitt grösstenteils erhalten bleiben und die anstehende Umrüstung der bestehenden Strassenentwässerung findet Platz im neuen gemeinsamen Rad- und Gehweg entweder örtlich versickert oder durch eine Ableitung. Hier ist in einer nächsten Phase zu prüfen, was kostengünstiger ist und rechtlich zulässig ist.

2.4 Weiteres Vorgehen

Mit dem vorliegenden RRB ist eine Auslegeordnung zum Nutzen der Schaffung einer Langsamverkehrsachse zwischen Wil und Büren vorhanden.

Die verkehrstechnische Empfehlung, die Variante "Radweg mit Grünstreifen" entlang der Kantonsstrasse KH2 zwischen Wil und Büren weiterzuverfolgen, widerspiegelt die Vorgaben des gültigen kantonalen Radwegkonzepts (Version 2008) und deckt sich mit den Vorgaben des aktuellen kantonalen Richtplans (Erlass Landrat 25. September 2019, V4 Langsamverkehr).

Durch die reduzierte Rad- und Gehwegbreite wird Kulturland geschont und dennoch ist der Abschnitt aufwärtskompatibel, wenn der Verkehr zu einer erheblichen Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum Velo erfolgen sollte. Der Dammweg bleibt weiterhin attraktiv für die Zufussgehenden sowie den Freizeitverkehr.

Es ist eine Ausarbeitung der Variante "Radweg mit Grünstreifen" auf Stufe Generelles Projekt zu veranlassen.

Um die weiteren Planungsarbeiten mit Einbezug des Knotens KH1/KH2, notwendigen Querungshilfen für den Langsamverkehr, Anpassung der veralteten Strassenentwässerung etc. erarbeiten zu können, braucht es gestützt auf die aktuelle Grobkostenschätzung einen Planungskredit von Fr.100'000.-. Das Vorprojekt wird recht umfangreich ausfallen (Variantenentscheid Strassenentwässerung, Knotenprüfung KH1/KH2 und deren Massnahmenfindung sowie diversen Abklärungen zum Rad- und Gehweg wie Querungshilfen, etc.).

2.5 Finanzielle Betrachtung

Im Budget 2020 ist dieser Planungskredit nicht enthalten. Zeigt sich vor oder während der Beanspruchung des Budgetkredites, dass dieser nicht ausreicht, muss der Regierungsrat vor dem Eingehen neuer Verpflichtungen ohne Verzug einen Nachtragskredit anfordern (vgl. Art. 47 Abs. 2 des Gesetzes über den Finanzhaushalt des Kantons, Finanzhaushaltgesetz, kFHG; NG 511.1). Vorliegend liegt keine Dringlichkeit vor, dass die Planung noch zwingend im Jahr 2020 an die Hand genommen wird. Die Baudirektion wird aber beauftragt, für das Jahr 2021 unter der Investitionsnummer I1100 "KH 2, Oberdorf, Radweg Wil-Dallenwil", Kontonummer 5011.27 für das Jahr 2021 einen Kredit in der Höhe von Fr. 100'000.- für die Planung des Generellen Projektes vorzusehen, damit die Planung im Jahr 2021 gestartet werden kann.

Beschluss

1. Dem Landrat wird beantragt, das Postulat in geänderter Form wie folgt gutzuheissen:
 - 1.1 Die vorliegenden Abklärungen betreffend die Auslegeordnung eines Ausbaus der Langsamverkehrsanlage zwischen Wil und Dallenwil werden zur Kenntnis genommen.
 - 1.2 Der Regierungsrat wird beauftragt, die Planungsarbeiten für den Ausbau einer gesetzeskonformen, attraktiven, sicheren und direkten Rad- und Fussverkehrsanlage zwischen Ortsausgang Oberdorf und Knoten Büren mit der Bestvariante "Radweg mit Grünstreifen" als Generelles Projekt auszuarbeiten. Die Planungsarbeiten sind mit der Gemeinde Oberdorf zu koordinieren. Das Generelle Projekt ist gemäss Strassengesetz (NG 622.1) öffentlich aufzulegen und ist bis Ende 2021 dem Landrat zur Genehmigung vorzulegen.
2. Die Baudirektion wird beauftragt unter Vorbehalt der Gutheissung des Postulats in geänderter Form gemäss Ziff. 1 im Budget 2021 einen Kredit in der Höhe von Fr. 100'000.- für die Planung des Generellen Projektes zu Lasten der Investitionsnummer I1100, Kontonummer 5011.27 vorzusehen.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Landrat Armin Odermatt, Ürtistrasse 12, 6382 Büren
- Landrätin Iren Odermatt, Hurschlistrasse 4, 6383 Dallenwil
- Landrat Otmar Odermatt, Grunggis 1, 6386 Wolfenschiessen
- Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL) (Präsidium und Sekretariat)
- Finanzkommission (Fiko) (Präsidium und Sekretariat)
- Gemeinderat Oberdorf (postalisch und elektronisch)
- Landratssekretariat
- Justiz- und Sicherheitsdirektion (elektronisch in Mandant STK)
- Finanzdirektion (elektronisch in Mandant STK)
- Baudirektion (elektronisch im Mandant STK)
- Direktionssekretariat BD
- Amt für Mobilität

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landschreiber-Stv.

