



Stans, 30. Juni 2020

Nr. 364

Baudirektion. Amt für Mobilität. KH11. Planung Entlastungsstrasse Stans West als Kantonshauptstrasse. Generelles Projekt. Nichtgenehmigung des Projektes. Antrag an den Landrat

1 Sachverhalt

1.1 Ausgangslage, Projektauftrag

Am 26. Januar 2015 reichten Landrat Markus Walker, Ennetmoos, und Mitunterzeichnende eine Motion mit dem Antrag ein, die Beschlüsse des Landrates für die Planung und Realisierung der Entlastungsstrasse Stans West als Kantonshauptstrasse im Sinne der Strassengesetzgebung vorzubereiten und dem Landrat zu unterbreiten.

Mit Beschluss Nr. 636 vom 1. September 2015 beantragte der Regierungsrat die Motion abzulehnen. Der Landrat hiess jedoch am 21. Oktober 2015 die Motion für die umgehende Planung und Realisierung der Entlastungsstrasse Stans West gut. In der Folge beantragte der Regierungsrat mit Beschluss Nr. 79 vom 16. Februar 2016 dem Landrat einen Objektkredit für die Planung der Entlastungsstrasse Stans West als Kantonsstrasse zuzustimmen. Der Landrat beschloss am 25. Mai 2016 den Objektkredit für die Planung der Entlastungsstrasse Stans West von 560'000 Franken. Der Kredit wurde bis Ende 2019 befristet, jedoch auf 2020 verlängert.

Aufgrund des Landratsbeschlusses vom 25. Mai 2016 erarbeitete die Baudirektion ein Vorprojekt bzw. das generelle Projekt zur Entlastungsstrasse. Gestützt auf den Beschluss des Landrats durfte alleinig die Variante "Müller-Martini" weiterverfolgt werden. Diese Linienführung ist auch im kantonalen Richtplan (V2-3) explizit aufgeführt. Weitergehende Variantenvergleiche wurden im Beschluss des Landrates abgelehnt. Der Objektkredit für die Planung sieht das Erarbeiten des Bauprojektes vor. Aufgrund der Anpassung des Strassengesetzes, welches vorschreibt, ein generelles Projekt (Festlegung allg. Linienführung und Regelquerschnitt) öffentlich aufzulegen, erarbeitete die Baudirektion – um die personellen und finanziellen Ressourcen optimal einzusetzen sowie in Rücksprache mit der Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL) - das Projekt auf Stufe eines generellen Projektes. Das Bauprojekt wird nur ausgearbeitet, sofern der Landrat das generelle Projekt genehmigt. Das Bauprojekt dient als Grundlage für die Berechnung des Objektkredits zur Realisierung der Entlastungsstrasse. Der Objektkredit wird somit erst anschliessend dem Landrat für den Antrag zuhanden der Volksabstimmung unterbreitet.

1.2 Projektperimeter

Die Entlastungsstrasse Stans West beinhaltet den neuen Kantonshauptstrassen-Abschnitt KH11. Dieser beginnt an der Rotzlochstrasse (Gerbibrücke) und führt parallel zum Zentralbahn-Trasse zur Ennetmooserstrasse im Gebiet "Fuhr". Im Bereich Müller Martini (Galgenried) wird das zu planende Strassenstück durch das Zentralbahn-Trasse und die Gebäulichkeiten der Müller Martini eingeeengt.

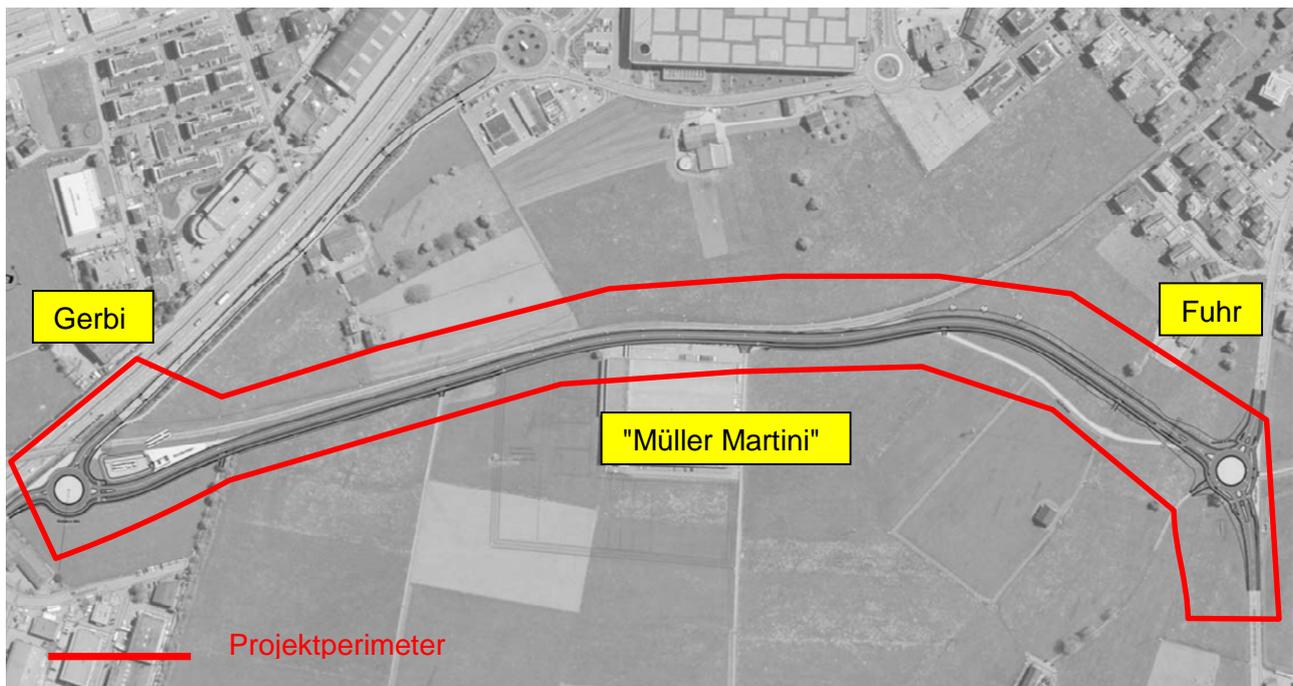


Abb1. Projektperimeter

1.3 Projektbeteiligte / Einbezug Grundeigentümer

Auf Stufe des generellen Projektes (Vorprojekt) wurde vorliegend kein partizipativer Planungsprozess gewählt, da durch die enge Vorgabe des Landrates für die Linienführung wenig Spielraum blieb. Basierend auf dem Strassengesetz wurde jedoch die Zusammenarbeit mit den Gemeinden Ennetmoos und Stans gesucht. Zudem wurden die hauptbetroffenen Grundeigentümer, die Genossenkorporation Stans und die Zentralbahn zb AG, ins Projektteam integriert.

Für die Planung des generellen Projektes setzt sich das Projektteam wie folgt zusammen:

- Projektverfasser: CES Bauingenieur AG, Hergiswil
- Vertreter der Gemeinden Ennetmoos und Stans
- Genossenkorporation Stans
- Amt für Mobilität

Zur Klärung der politischen Randbedingungen und Fragestellungen setzte sich der Projektausschuss aus Josef Niederberger, Baudirektor NW (Vorsitz), Sarah Odermatt, Gemeinderätin Stans und Gemeindepräsident Stefan von Holzen, Gemeinderat Ennetmoos, zusammen.

1.4 Rahmenbedingungen und Zielsetzung

Für das Vorprojekt wurden folgende Rahmenbedingungen und Ziele festgelegt:

- **Variantenuntersuchungen** für:
 - Festlegung des geometrischen Normalprofils (Querschnittswahl) mit Berücksichtigung des Langsamverkehrs (Radfahrer und Fussgänger)
 - Aufzeigen von Knotenvarianten
 - Entwässerungskonzepte
- Das Vorprojekt soll die **technische Machbarkeit** des Projektes aufzeigen und ist in den entsprechenden Plänen und Dokumenten zu dokumentieren. Insbesondere der Hochwasserschutz muss gewährleistet bleiben.

- Die Linienführung muss die Vision der Haltestelle Bitzi mit der entsprechenden Siedlungsentwicklung offenhalten.
- Die horizontale und vertikale Linienführung, inkl. den Abmessungen der Knoten, wird auf der Stufe Vorprojekt noch nicht messerscharf abgebildet. In den nachfolgenden Bauprojektphasen sind stufengerechte Anpassungen, Verschiebungen möglich.
- Das vorliegende Vorprojekt dient für:
 - Endgültige Auswahl der Variante (Knotenformen und Regelquerschnitt), hinterfragt aber die generelle Linienführung nicht (keine Erarbeitung eines Variantenvergleiches)
 - Vernehmlassung, Mitwirkung und Vorabklärungen
 - Bedarf von zu beschaffendem Grund (Landerwerb) abstecken; der definitive Landerwerb erfolgt erst auf der Basis des bewilligten Bauprojektes.
- In der Grundlagenerarbeitung muss geprüft werden, ob die Geometrie der Rotzlochstrasse (Querschnitt, Lage, Gefälle) als Fortsetzung der Entlastungsstrasse Stans West ihre Funktion wahrnehmen kann.
- Die Linienführung im Bereich der Liegenschaft Müller Martini muss sich am Richtplan orientieren.

Als **Projektierungsgrößen** wurden festgelegt:

- Klassierung der Strasse:
Ausserorts, Hauptverkehrsstrasse
- Geschwindigkeit:
v=60 km/h (=generelle Höchstgeschwindigkeit).
Von der geltenden allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf Ausserortsstrassen von v=80km/h wird abgewichen, da die umliegenden Strassen heute bereits v60 aufweisen und mit der Erschliessung Müller Martini die Geschwindigkeit in diesem Teilabschnitt ohnehin reduziert werden müsste.
- Begegnungsfall motorisierter Verkehr (bestimmend für Strassenquerschnitt):
Lastwagen – Lastwagen mit v60
- Separate Führung des Langsamverkehrs (Radstreifen und einseitiges Trottoir oder Rad-/Gehweg kombiniert)

An der Startsitung vom 29. März 2017 (mit Vertretern Zentralbahn, Gemeinde Stans, Gemeinde Ennetmoos und Genossenkorporation Stans) wurde entschieden:

- Im Bereich Müller Martini soll (aus Platzgründen) anliegend an die Fahrbahnfläche ein Rad-/Gehweg gebaut werden. Als Dimensionierungsgrösse wurden folgende Begegnungsfälle definiert: Fussgänger-Fussgänger, Fussgänger-Velo und Velo-Velo.

Angrenzend an die Parzelle Müller Martini soll die Variante mit einem 1.0m breiten Grünstreifen zwischen dem Rad-/Gehweg ins Vorprojekt aufgenommen werden.

Der Rad-/Gehweg soll dabei auf die Ostseite (Seite zb) der neuen Strasse zu liegen kommen. In der weiteren Bearbeitung mit dem Verkehrsplanungsbüro AKP AG wurde der Rad-Gehweg mit Zustimmung des Projektteams neu auf die Westseite gewechselt (bessere Erreichbarkeit von Müller Martini (keine Fussgänger – und Veloquerungen im Raum Müller Martini), jedoch erweiterte Sicherheitsanforderungen gegenüber der zb, welche mit einem Fahrzeugrückhaltesystem gelöst werden können).

- Der Abstand von der Achse des heutigen zb -Trassees bis zum Fahrbahnrand der neuen Strasse hat im Minium 4.0m zu betragen (=Freihaltekorridor).

- Die Genossenkorporation Stans wies bei der Festlegung des Querschnittes darauf hin, dass:
 - Landabtretungen durch Realersatz abgegolten werden sollen.
 - Für die Bewirtschaftung der Landwirtschaftsflächen in periodischen Abständen Abfahrten für Landwirtschaftsfahrzeuge vorzusehen sind.
 - Bezüglich Entwässerung dies nicht zu Durchnässung der Landwirtschaftsflächen führen darf und die Abflusskapazitäten in die Galgenriedkanäle nicht beeinflusst werden dürfen.

Basierend auf obigen definierten Rahmenbedingungen und Zielsetzungen ergaben sich folgende, hauptsächliche **Projektteile**:

- Festlegung horizontale und vertikale Linienführung der neuen Entlastungsstrasse KH11 unter Beachtung von:
Baugesuch "Zimmermann Transport AG, Projekt, Neubau, Lagerung und Aufbereitung von mineralischen Stoffen";
Erschliessung Müller Martini;
Freihaltekorridor Zentralbahn;
- Anschlussknoten Ennetmooserstrasse;
- Anschlussknoten Rotzlochstrasse;
- Entwässerung unter Beachtung der Naturgefahren Hochwasser und der Umweltbedürfnisse;
- Flankierende Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf dem angrenzenden Strassennetz sind nicht Bestandteil des vorliegenden Strassenprojektes.

1.5 Projektbeschreibung

Das vorliegende Vorprojekt weist einen Regelquerschnitt der Fahrbahn von 7.10m auf. Bei Radien kleiner 500m und v60 müssen geometrische Kurvenverbreiterungen vorgenommen werden. Daher wurde zwischen km 0.600 und 0.700 die Fahrbahnbreite um ca. 0.35m verbreitert. Aus Platzgründen wurde auf die normative Kurvenverbreiterung bei der engsten Stelle bei Müller Martini verzichtet.

Das vorliegende Lichtraumprofil (Regelquerschnitt) basiert auf der VSS-Norm SN 640 201 (Ausgabe September 2017). Diese Norm unterliegt zur Zeit einer Anpassung. Tendenziell kann sich die Fahrbahnbreite von 7.10m leicht reduzieren. Bei der Erarbeitung des Bauprojektes ist dann die gültige Norm zu Grunde zu legen.

Angrenzend an die Fahrbahn liegt westseitig der 2.50m breite Rad-/Gehweg, abgetrennt durch einen 1m breiten Grünstreifen. Bei der Parzelle Müller Martin wird aus Platzgründen auf den Grünstreifen verzichtet und lediglich ein 0.25m "Sicherheitstreifen in Belag" umgesetzt. An der engsten Stelle wird selbst auf den 0.25m breiten Sicherheitsstreifen verzichtet und der Rad-/Gehweg weist punktuell eine Breite von 2.50 m aus.

Die beiden Anschlussknoten werden je als Kreisel mit einem Durchmesser von 36m ausgebildet. Das Strassenwasser wird auf Grund des hohen Grundwasserspiegels zentral in einer Retentionsanlage gereinigt. Diese Anlage liegt beim Kreisel Gerbi.

Die bestehende Flurstrasse zwischen der Ennetmooserstrasse und Rotzlochstrasse wird in die neue KH11 integriert resp. rekultiviert, da wo sie ausserhalb des Trassees liegt.

1.6 Landerwerb

Für die Realisierung des Ausbaus werden insgesamt ca. 17'470m² Land beansprucht. Von dieser Fläche werden ca. 205m² an Dritte abgetreten. Die benötigten Flächen werden heute,

ausser bei Müller Martini und bei der befestigten Flurstrasse, landwirtschaftlich genutzt. Die am meisten betroffenen Grundeigentümer machten im Rahmen der Planaufgabe Einwendungen und fordern Realersatz dieser Flächen. Der eigentliche Landerwerb basiert erst auf dem bewilligten Bauprojekt.

1.7 Mitbericht kantonale Ämter, Fachstellen und Gemeinden

Die betroffenen, kantonalen Ämter und die Gemeinden Stans und Ennetmoos wurden vor der öffentlichen Planaufgabe zum Mitbericht eingeladen. Die Anträge wurden ausgewertet und, wo möglich, in die Pläne der Planaufgabe integriert.

Folgende Punkte sind im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung (Bauprojekt) vertieft ins Projekt zu integrieren:

Wer	Was	Weiteres Vorgehen
FNL, Kommission für Natur- und Landschaftsschutz	Für die Beseitigung der beiden Bäume (Naturobjekte) zwischen Bahnlinie und Flurstrasse, südlich Müller Martini ist eine Ausnahmegewilligung erforderlich.	Im Rahmen des Bauprojektes sind Lösungen zu suchen (evtl. alternative Standorte)
	Die Kreiselgestaltung inkl. Bepflanzung soll im Projektplan definiert werden	Die Gestaltung der beiden Kreiselinseln erfolgt im Bauprojekt
	Für Rasenflächen sind extensive Begrünung (Blumenwiesen) vorzusehen.	Extensive Begrünungen (Blumenwiesen) werden im Rahmen des Bauprojektes definiert
SIT, Strasseninspektorat	Der Unterhaltssperimeter muss mit der Gemeinde klar definiert werden. Insbesondere ist der Unterhalt der Rotzlochstrasse zwischen Kreisel A2 und Kreisel Rotzlochstrasse zu definieren. Dabei ist auch der Unterhalt der Gewässer zu vereinbaren.	Im Rahmen Landerwerb/Dienstbarkeiten im Bauprojekt lösbar.
	In der vertikalen Linienführung ist ein Längsgefälle von 0.5% geplant, welches wir als sehr heikel in Bezug auf den Wasserabfluss erachten. Mindestens das Randlängenprofil hat entlang von den Abschlüssen 0.8% zu betragen. Eine Problemlösung mit Rinnen können wir nicht akzeptieren.	Im Rahmen des Bauprojektes im Detail zu prüfen.
	Die Lage der Furten für den Langsamverkehr bei den Inseln und Gehwegen sind zu prüfen, damit diese Querungshilfen auch gut erkannt werden. Die Absenkungen bei den Furten sind sorgfältig auszubilden. Da es sich meistens um kombinierte Fussgänger- und Radfahrerübergänge handelt, darf es nicht zu zusätzlichen Konfliktpotentialen führen.	Wird im Rahmen der Detailplanung reflektiert.
	Die Leitschranken entlang vom Bahntrasse der zb Zentralbahn AG sind nur dort einzuplanen, wo die Verkehrssituation es auch erfordert.	Wird im Rahmen der Detailplanung reflektiert.
	Auf die Grünflächen in den Inseln schmaler 1m und Kleinstflächen ist zu verzichten.	Ist nicht Thema des Vorprojektes; wird im Bauprojekt abgehandelt.

Wer	Was	Weiteres Vorgehen
	Nach Möglichkeit sollten die Fahrbahnoberflächen vom Kreisell mit Beton erstellt werden.	Die Materialisierung wird im Rahmen des Bauprojektes abgehandelt.
AGM Amt für Gefahrenmanagement	zb-Unterquerung Gräblibach, Vergrößerung Rohrdurchmesser prüfen.	Wird spätestens im Rahmen des Bauprojektes überprüft. Im Zusammenhang mit Trasseesanieerung der zb wird Machbarkeit laufend überprüft.
AfU Amt für Umwelt	Bauten im Grundwasser Die Abwasseranlagen werden teilweise unter der Kote des mittleren Grundwasserspiegels eingebaut. Dabei muss im Rahmen der Detailplanung (Bauprojekt) sichergestellt werden, dass diese gut umflossen werden können und kein Abflusshindernis darstellen.	Wird stufengerecht im Bauprojekt gelöst.
	Im Weiteren ist darauf zu achten, dass die Funktion der vorhandenen Entwässerungseinrichtungen (Drainagen) erhalten bleibt.	
	Im Rahmen des Bodenschutzkonzeptes ist für die zu beanspruchenden Flächen (temporär und endgültig) eine bodenkundliche Zustandsaufnahme nach Vorgaben der "Forschungsanstalt für Agrarökologie und Landbau" (FAL) durchzuführen.	
	Der ausgehobene Unter- und Oberboden ist einer geeigneten Verwertung (z. B. im Rahmen eines allfälligen FFF-Kompensationsprojektes) wiederzuverwerten.	
VPO Kantonspolizei	Die Lage der Furten und Querungshilfen sind bezüglich Erkennbarkeit zu prüfen.	Werden stufengerecht im Bauprojekt /Ausführungsprojekt umgesetzt.
	Die Grünflächen an beiden Knoten sind so zu gestalten oder zu unterhalten, dass keine Sichthindernisse geschaffen werden. Insbesondere in den Querungsbereichen soll dies berücksichtigt werden.	
	Die Vorschrifts- und Vortrittssignale sind frühzeitig mit der Verkehrs-/Sicherheitspolizei zu besprechen und via Gemeinderat Stans der Justiz- und Sicherheitsdirektion zu beantragen, damit die Anordnungen und die Publikation erfolgen können.	

2 Erwägungen

2.1 Gesetzliche Grundlagen

Der Landrat entscheidet auf Antrag des Regierungsrates über die allgemeine Linienführung sowie den Regelquerschnitt von neu zu erstellenden oder auszubauenden Kantonsstrassen und Radwegen (Art. 22e Abs. 1 des Gesetzes über den Bau und Unterhalt der Strassen (Strassengesetz, StrG; NG 622.1). Ferner entscheidet er über die nicht erledigten Einwendungen (Art. 22e Abs. 2 StrG).

2.2 Offene Punkte aus dem Mitbericht der kantonalen Ämter, Fachstellen und Gemeinden

Im Sachverhalt wurden die Mitberichte der Ämter, Fachstellen und Gemeinden, welche erst im Bauprojekt integriert werden müssen, detailliert aufgeführt.

Die nachfolgenden zusätzlichen Punkte, die im Mitberichtsverfahren eingegangen sind, sind grundsätzlicher Art. Sie erfordern daher zusammen mit der Genehmigung des generellen Projektes einen **politischen Grundsatzentscheid**.

Wer	Was	Weiteres Vorgehen
Gemeinde Ennetmoos	Wie bereits bemerkt, erachten wir eine Parallelerschliessung für den Langsamverkehr von der Löwengrube Ennetmoos bis zur Rotzlochstrasse als unnötig. Dies insbesondere auch unter dem Gesichtspunkt, dass der Langsamverkehr bereits heute mehrere Möglichkeiten besitzt, von Ennetmoos nach Stans (und umgekehrt) zu gelangen: via St. Josef - Wohnheim Nägeligasse, entlang der Kantonstrasse KH3 und neu auch von der Löwengrube über die Rotzhalde in Rotzlochstrasse.	Die Baudirektion stellte sich in der Projektierung auf den Standpunkt, dass das Industriegebiet Müller Martini und Galgenried mit Langsamverkehr erschlossen werden muss. Der Langsamverkehr besteht aus Radfahrern und Fussgängern. Mit dem Entscheid des Regelquerschnitts, unter Berücksichtigung der Normen, entscheidet der LR über die Erschliessungsqualität resp. Parallelerschliessung.
Gemeinde Stans	Aufgrund der vorstehenden Erwägungen wird den zuständigen Gremien und Instanzen empfohlen, das vorliegende Vorprojekt vorerst nicht weiterzuverfolgen und auf eine Auflage des generellen Projekts zu verzichten. Stattdessen sollen verschiedene Möglichkeiten der Linienführung zeitnah in einer einheitlichen Planungstiefe und in einem fundierten Variantenvergleich bewertet werden. Sollte wider Erwarten das vorliegende Vorprojekt weiterverfolgt werden, so müsste aufgrund der Netzbetrachtung die Rotzlochstrasse ab dem neuen Kreis "Gerbi" in Richtung Stans vom Kanton als Kantonsstrasse übernommen und analog zur Entlastungsstrasse ausgebaut werden.	Der Auftrag des Landrates an die Baudirektion sah die Umsetzung der vorliegenden Linienführung vor. Die Erwägungen der Gemeinde Stans sind eine politische Frage und somit auch politisch im LR zu klären. Die Gemeinde Stans erhob zu diesem Sachverhalt zudem eine Einwendung. Somit sind im Rahmen der Einwendungsentscheide die Grundfragen zu entscheiden.
ARE Amt für Raumentwicklung	Fruchtfolgeflächen sollen kompensiert werden. Empfohlen wird Flächen mit einem Abstand von 5 m zur baulichen Anlage zu renaturieren. Im Projekt sollen die Fruchtfolgeflächen (FFF) konkretisiert werden.	Dieser Punkt konnte noch nicht abschliessend geklärt werden. Im Rahmen des Bauprojektes sind allenfalls neue FFF auszuscheiden.

Wer	Was	Weiteres Vorgehen
AfU Amt für Umwelt	Anlässlich der Sitzung vom 5. Dezember 2017 mit dem Planer wurde darauf hingewiesen, dass im Baugebiet Gräbli (insbesondere Gebäude Gräbli 6-11 und Paracelsusweg) Probleme mit den Versickerungsanlagen bestehen. Diese Versickerungsanlagen funktionieren sehr schlecht. Zum Teil wird das Regenabwasser sogar in die Schmutzwasserkanalisation gepumpt. Im Rahmen des vorliegenden Strassenbauprojektes würde die Möglichkeit bestehen, das betroffene Gebiet mit einer Regenwasserleitung in Richtung eines bestehenden Vorfluters zu erschliessen. Diese Entwässerungsleitung dürfte jedoch nicht über die vorgesehene SABA geleitet werden.	Dieses Problem muss durch die Gemeinde Stans gelöst werden. Die Gemeinde Stans ist über das Projekt der Entlastungsstrasse orientiert. Der Gemeinde steht es frei, allfällige Entwässerungsleitungen zusammen mit der Entlastungsstrasse zu planen und umzusetzen.
	Die beanspruchte FFF ist flächengleich und in gleicher Qualität zu kompensieren.	Dieser Punkt konnte noch nicht abschliessend geklärt werden. Im Rahmen des Bauprojektes sind allenfalls neue FFF auszuscheiden.

2.3 Gesamtheitliche Überlegungen zur allgemeinen Linienführung, Festlegung des Regelquerschnittes und zur technischen Machbarkeit

Die Gemeinden Stans und Ennetmoos nahmen im Rahmen des Mitberichtes Stellung zur Linienwahl und des Regelquerschnittes. Im Rahmen der Planaufgabe machte die Gemeinde Stans und betroffene Grundeigentümer Einwendung zum vorliegenden Strassenprojekt. Die Einwendungen werden separat abgehandelt. Nachstehend werden jedoch übergeordnete Sachverhalte reflektiert.

2.3.1 Technische Machbarkeit

Das vorliegende Vorprojekt (=generelle Projekt) orientierte sich eng am Auftrag des Landrates vom 25. Mai 2016. Das generelle Projekt zeigt die **technische Machbarkeit mit Normenabweichungen** auf. Die Normenabweichungen werden durch das Nadelöhr bei Müller Martini verursacht. Der Raum zwischen dem zb-Trassee und dem Gebäude der Müller Martini ist eng. Die Überholsichtweite kann wegen des Gebäudes nicht eingehalten werden. Als Konsequenz wird die gesamte Entlastungsstrasse mit einem **Überholverbot** versehen. Des Weiteren gilt zu beachten, dass durch die Linienführung beim Flaschenhals (Nadelöhr) Müller Martini bei der **anzupassenden Erschliessung** Müller Martini umfangreiche bauliche Massnahmen getroffen werden müssen. Diese extern ermittelten Kosten von ca. 4.0 Mio. Franken sind im Kostenvoranschlag (vgl. S. 16) enthalten. Diese hohen Kosten wurden auf Stufe generelles Projekt reflektiert.

Der gewählte Regelquerschnitt mit einem Rad/-Gehweg, abgetrennt durch einen Grünstreifen, kann wegen der engen Platzverhältnisse im Raum Müller Martini nicht auf der ganzen Länge der Entlastungsstrasse umgesetzt werden. Die **Linienführung** wird im Bereich der Müller Martini optisch erheblich **ingeschnürt**. Der Charakter der Ausserortsstrecke ist somit nicht durchgehend erkennbar.

Eine alternative Linienführung, die sich an der Variante Müller Martini orientiert, könnte die Schwachpunkte der engen Platzverhältnisse im Bereich der Parzelle Müller Martini eliminieren. Die teuren, notwendigen Anpassungen im Bereich der Liegenschaft Müller Martini würden

entfallen, da die heute bestehende Erschliessung (in Kombination mit Langsamverkehr) aufrecht erhalten bliebe. Der Langsamverkehr und die Erschliessung Müller Martini könnten weiterhin auf der bestehenden Flurstrasse erfolgen. Somit könnten die Kosten des Rad-/Gehweges eingespart werden. Wieweit diese alternative Linienführung Mehrkosten (Knoten-geometrie, leicht längere Linienführung, etc.) verursachen würde, wurde nicht bestimmt. Realistisch kann jedoch mit einer Kostenreduktion von rund 4.0 bis 5.0 Mio. Franken gegenüber der projektierten Variante gerechnet werden.

Generelles Projekt: "Müller Martini"

Alternative Linienführung

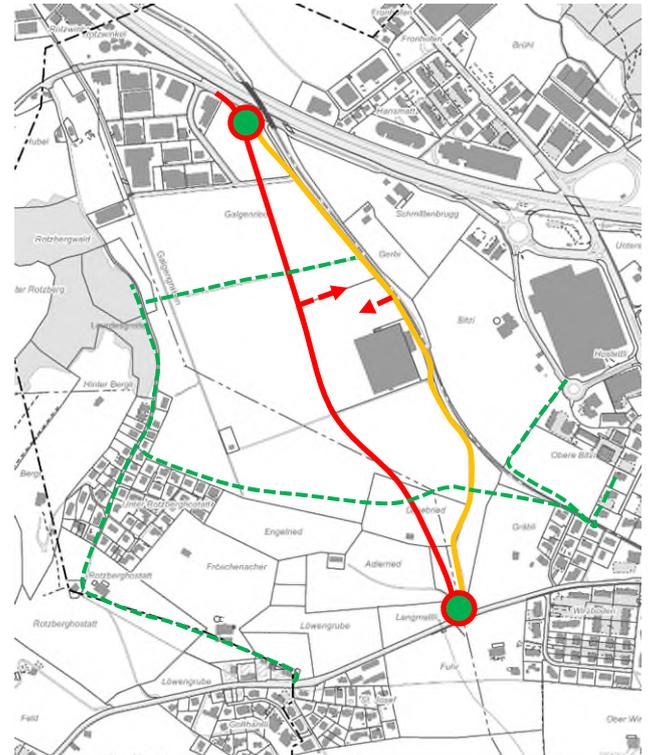
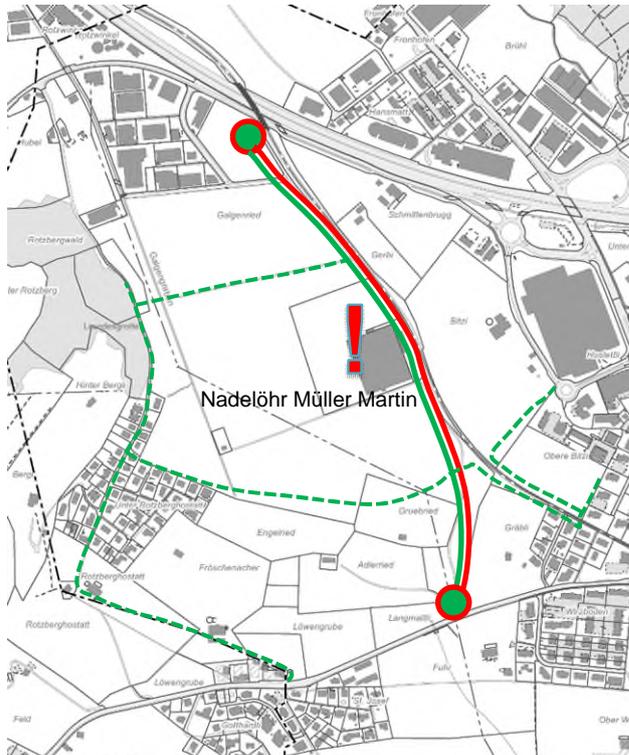


Abb. 2: geplante Linienführung

Abb. 3: alternative Linienführung

Legende:

- neue Entlastungsstrasse MIV
- - - - - → Alternative Erschliessung Müller Martini / Zimmermann AG
- Neuer Rad-/Gehweg
- Bestehende Flurstrasse; als Erschliessung Müller Martini und bestehende Langsamverkehrsverbindung
- - - - - Mögliche (zukünftige) Erschliessungen für Langsamverkehr (Ansatz aus Agglo-Programm 2G)

Die alternative Linienführung (± Variante Galgenried) wäre im Grundsatz bewilligungsfähig. Die Entlastungswirkung dieser alternativen Linienführung entspricht derjenigen der geplanten Linienführung.

2.3.2 Wirksamkeit der Entlastung

Das vorliegende generelle Projekt setzt den Auftrag des Landrates um. Für die Knotendimensionierungen mussten Knotenströme zu Grunde gelegt werden. Als Datenbasis diente das Verkehrsmodell, welches für das Agglomerationsprogramm 2G erarbeitet wurde.

Details zur Entlastungswirkung sind im verkehrstechnischem Bericht vom 27. Juni 2018, S. 2-7/23, (Bestandteil der Projektgenehmigung) aufgeführt. In diesem verkehrstechnischen Bericht wird eine Entlastungswirkung auf der Ennetmooser- und Stansstaderstrasse von rund 10-25% und im Zentrum von Stans von lediglich 5% prognostiziert.

Beobachtungen der laufenden A2-Baustelle in Hergiswil zeigten, dass ein Teil der Autofahrer aus dem Sarneraatal den Umweg über den Allweg in Kauf nahmen und in Stans auf die A2 fuhren. Dies erfolgte, da die Einfahrt von der A8 auf die A2 (Lopper) sehr kurz war. Mit der Attraktivierung der Umfahrung von Stans ist nicht auszuschliessen, dass sich grossräumige Verkehrsumlagerungen einstellen.

2.3.3 Flankierende Massnahmen

Umfahrungsstrassen haben das Ziel den Verkehr umzulagern. Daher müssen sie attraktiv sein (kurze Wege). Mit der Umlagerung des Verkehrs bietet sich die Möglichkeit, die Zentren attraktiver zu gestalten, da die Hauptverkehrsstrasse nicht mehr durch das Zentrum geführt wird. Ein gutes Beispiel hierzu ist die Gemeinde Horw. Mit der Umfahrungsstrasse Schlund konnte die alte Kantonsstrasse im Zentrum von Horw in eine Gemeindestrasse umklassiert werden und neu siedlungsorientiert gestaltet werden.

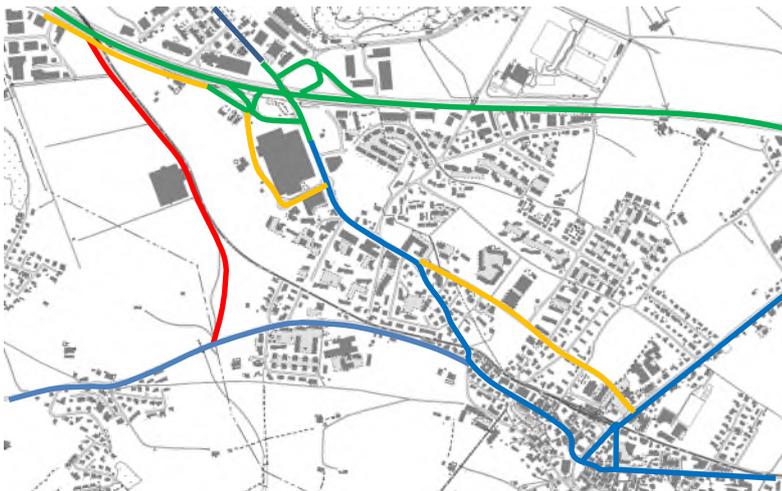
Wie aufgeführt, wird für die Entlastungsstrasse Stans West eine geringe Entlastungswirkung im Zentrum von Stans prognostiziert. Um diese geringe Entlastungswirkung zu verbessern, wie auch die Chance einer attraktiveren Dorfraumgestaltung wahrzunehmen, sind flankierende Massnahmen (FLAMA) auf dem übrigen Strassennetz dringend zu empfehlen. Die Planung der flankierenden Massnahmen ist jedoch nicht Bestandteil des Landrat-Auftrages und somit auch nicht im Kostenvoranschlag enthalten.

2.3.4 Strassenhierarchie/Einbettung ins übergeordnete Strassennetz

Zusammen mit den flankierenden Massnahmen stellt sich die Grundsatzfrage des übergeordneten Strassennetzes.

Die neue Entlastungsstrasse KH11 verbindet die Kantonsstrasse KH3 und die gemeindliche Rotzlochstrasse, welche wiederum übergeordnet an das Nationalstrassennetz anschliesst. Die vorliegende Strassenhierarchie ist somit nicht stringent.

Heutiges Basisnetz mit Entlastungsstrasse Stans West



Die neue KH11 schliesst an die Rotzlochstrasse an. Diese kommunale Strasse verbindet die KH11 mit dem übergeordnetem Netz der Nationalstrasse.

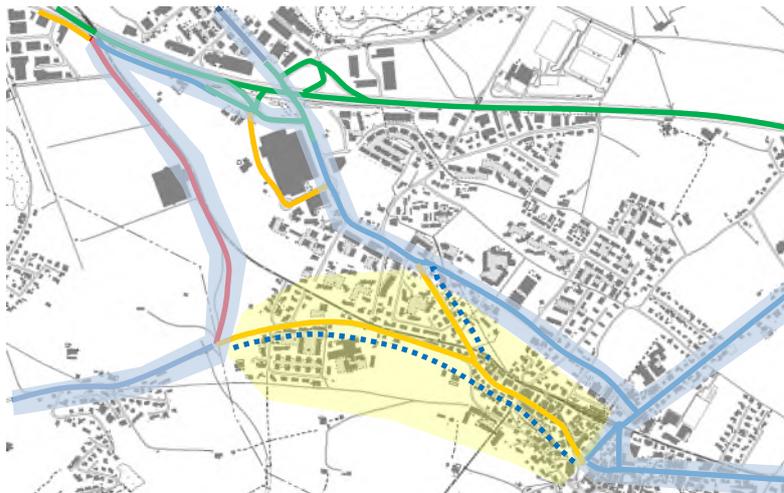
Die Kantonsstrassen (Ennetmooser- / Stanstaderstrasse) erschliessen das Dorfzentrum von Stans. Die Kantonsstrassen haben verkehrsorientierten Charakter. Daher sind Betriebs- und Gestaltungskonzepte (=flankierende Massnahmen), welche primär siedlungsorientierten Charakter haben, schwierig umzusetzen. Mit einer Umklassierung von Strassen im Raum Stans könnte ein stringenteres Strassennetz geschaffen werden.

Abb. 4: Basisnetz/Strassenhierarchie

Legende:

- neue Entlastungsstrasse KH11
- Nationalstrasse
- Bestehende Kantonsstrassen
- Wichtige Gemeindestrassen (Auswahl)

anzustrebendes neues Basisnetz



Im Dorfkern von Stans sind flankierende Massnahmen (FLAMA) dringend empfohlen, damit die prognostiziert geringe Entlastungswirkung der neuen KH11 gesteigert werden kann.

Abb. 5: Anzustrebende Strassenhierarchie

Legende:

-  Korridor: verbindendes übergeordnetes Strassennetz (National- und Kantonsstrasse)
-  Dorfkern Stans, erschlossen mit kommunalen Strassen
-  Strassenzüge, bei welchen FLAMA die Entlastungswirkung der KH11 steigern würden

Die oben aufgeführten möglichen Umklassierungen müssten in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Stans erfolgen. Es bietet sich die Chance, ein neues stringenteres Strassennetz mit mehr Gestaltungsmöglichkeiten zu schaffen.

Die heutige Ennetmooserstrasse vom Gebiet Fuhr bis Karliplatz und die Stansstaderstrasse vom Dorfplatz bis NKB-Kreisel erfüllen die Anforderungen einer "modernen" Strasse innerorts mit hoher Aufenthaltsqualität nicht mehr. Wird der übergeordnete, durchleitende Verkehr (Funktion einer Kantonsstrasse) nicht mehr mitten in den Dorfkerne von Stans geleitet, bietet sich die Chance, dass die Gemeinde Stans in ihrer Hoheit mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten (bspw. T30 mit aufwertender Strassenmöblierung) attraktive Strassenräume schaffen könnte.

Abtretung Kantonsstrassen an Gemeinde:

- Ennetmooserstrasse zwischen Fuhr und Kreisel Karliplatz ca. 750m
- Stansstaderstrasse zwischen Dorfplatz und Kreisel Kantonalbank ca. 750m

Abtretung Gemeindestrassen an Kanton:

- Rotzlochstrasse zwischen Gerbi und Kreisel Autobahnanschluss Stans Nord ca. 500m
- Robert-Durrer-Str. zwischen Knoten Buochserstrasse und Kreisel Kantonalbank ca. 750m

Die heutige Strassengesetzgebung sieht vor, dass vor einer Eigentumsübertragung die betreffenden Strassenabschnitte zuerst saniert und instand gestellt werden. Da sich die künftigen Ansprüche an die Strassen jedoch mit dem Bau der neuen Entlastungsstrasse KH11 grundlegend ändern, wäre es zielführender alle Strassen gleichzeitig und im IST-Zustand abzutauschen. Hierzu ist jedoch eine Gesamtbilanz des Anlagewertes mit den zu erwartenden Ausbaurkosten (FLAMA) zu erstellen.

2.3.5 Flächenbeanspruchung wegen des gewählten Strassenquerschnittes

Im vorliegenden Projekt wurde festgelegt, dass das Industriegebiet Müller Martini auch mit dem Langsamverkehr (Velo und zu Fuss) weiterhin erschlossen bleiben muss. Anstelle des projektierten Rad-/Gehweges könnte man auf Grund der zu erwartenden Verkehrsmengen auch eine Lösung mit Radstreifen und angrenzendem Trottoir wählen. Der minimalste Querschnitt würde jedoch mehr betragen, als die projektierte Variante mit Rad-/Gehweg, abgetrennt durch einen Grünstreifen.

Theoretisch möglich Variante mit Radstreifen:

1.50m Radstreifen / 2x3.0m Fahrbahn / 1.50m Radstreifen / 2.0m Gehweg =

Totalbreite = mind. 11.0m

(Je nach Normenentwicklung müsste eventuell zusätzlich die Fahrbahnbreite zukünftig vergrössert werden).

Gewählter Regelquerschnitt im vorliegendem generellen Projekt:

7.10m Fahrbahn / 1.0m Grünstreifen / 2.50m Rad-/Gehweg =

Totalbreite = max. 10.60 m. Dabei orientierte man sich an der gelungenen Strassenraumgestaltung Allweg – St. Jakob. Der Grünstreifen ermöglicht eine gute optische Linienführung des motorisierten Verkehrs, trägt zur Sicherheit des Langsamverkehrs bei und ist landschaftsschutzverträglicher.

Das Lichtraumprofil basiert auf der VSS-Norm SN 640 201 (Ausgabe September 2017). Tendenziell kann sich die Fahrbahnbreite von 7.10m leicht reduzieren, da diese Norm kurze Zeit nach der Veröffentlichung und nach dem Bearbeiten aller Projektpläne bereits wieder zurückgezogen wurde. Auf Grund der Verhältnismässigkeit wurden die Pläne nicht neu gezeichnet. Die heute wieder gültige Norm aus dem Jahr 1992 geht von einer Fahrbahnbreite von 6.70m aus und somit könnte der gewählte Querschnitt im Rahmen der Bauprojektbearbeitung wieder reduziert werden.

Bei der Wahl des Regelquerschnittes könnte man auf den 1.0m breiten Grünstreifen verzichten und diesen durch einen befestigten 0.25m breiten "Sicherheits-Trennstreifen" ersetzen. Grünstreifen kleiner als 1m sind technisch nicht sinnvoll.

Im Projekt orientierte man sich an der gelungenen Strassenraumgestaltung Allweg – St. Jakob.

Der Grünstreifen ermöglicht eine gute optische Linienführung des motorisierten Verkehrs, trägt zur Sicherheit des Langsamverkehrs bei und ist landschaftsschutzverträglicher.

Fotobeispiel für Rad-/Gehweg mit Grünstreifen:

Gute optische Linienführung, Attraktivität: + Radfahrer / + Fussgänger / + Landschaftsbild / - Landverbrauch



Abb. 6: Fotobeispiel Radweg Allweg-St. Jakob



Abb. 7: Radweg aus dem Internet Raum Mittelland

Fotobeispiel für Rad-/Gehweg ohne Grünstreifen:

ungenügende optische Linienführung, Attraktivität: + Radfahrer / + Fussgänger / - Landschaftsbild / + - Landverbrauch



Abb. 8: Kantonsstrasse Rothenburg – Eschenbach

2.3.6 Flächenbeanspruchung wegen der gewählten Linienführung

Im Rahmen von Vorevaluationen, welche zum LR-Entscheid führten, wurden verschiedene Varianten untersucht.



Abb. 9: Linienführungen der Variantenevaluation für das Agglomerationsprogramm Nidwalden 2G

Die vorliegende Variante Entlastungsstrasse Stans West (alte Bezeichnung Müller Martini) ist zusammen mit der Variante Galgenried die Linienführung, die am meisten Landwirtschaftsfläche beansprucht. Die Entlastungsstrasse West weist eine Länge von rund 1000m aus. Die kürzeste Variante der Netzergänzung kommt auf eine Länge von rund 480m.

Hätte man für die Linienführung als massgebendes Kriterium den Flächenbedarf von Landwirtschaftsflächen am stärksten gewichtet, hätte die Variante Netzergänzung gewählt werden müssen. Die Variante Galgenried (siehe auch Erläuterungen im Kapitel 2.3.1 Technische Machbarkeit) weist in der Summe ähnlich viel Flächenbedarf wie die projektierte Entlastungsstrasse KH11 aus.

In der gesamtheitlichen Betrachtung des Strassenquerschnittes mit dem 1m breiten Grünstreifen anstelle einem "Sicherheits-Trennstreifen" von 0.25 m ist der zusätzliche Flächenbedarf marginal. Mit der gewählten Linienführung Entlastungsstrasse West wird bspw. gegenüber der Variante Netzergänzung rund 5000m² Kulturland ($\Delta I = \text{ca. } 500\text{m} \times 10\text{m} = 5000\text{m}^2$) mehr beansprucht. Die Mehrfläche des 1m breiten Grünstreifens gegenüber der Minimalabtrennung von 0.25m beträgt rund 750m², also nur rund 15% ($=750\text{m}^2/5000\text{m}^2$) der zusätzlich beanspruchten Fläche auf Grund der gewählten Linienführung.

2.4 Öffentliche Planaufgabe und Einwendungen

Während der Auflagefrist vom 5. Juli bis 3. August 2018 gingen bei der Baudirektion Nidwalden fristgerecht folgende Einwendungen ein:

- VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Ob- und Nidwalden, Postfach 223, 6370 Stans, vom 19. Juli 2018
- Genossenkorporation Stans, Postfach 421, 6371 Stans, vom 2. August 2018
- Marcel Christen, Gerbi 1, 6370 Stans, vom 27. Juli 2018
- Gemeinderat Stans, Stansstaderstrasse 18, Postfach 442, 6371 Stans, vom 25. Juli 2019

Im vorliegenden Verfahren (generelles Projekt) sind nur Punkte bezüglich Regelquerschnitt und der allgemeinen Linienführung einwendungsberechtigt (Art. 22e StrG). Gemäss Art. 22e Abs. 2 StrG entscheidet der Landrat über die nicht erledigten Einwendungen.

Gemäss Art. 22d Abs. 3 StrG hat der Regierungsrat einen Bericht zu den Einwendungen für den Entscheid des Landrates zu erstellen. Dieser Bericht liegt diesem Beschluss bei und enthält die Begründungen für die Anträge der Einwendungsentscheide.

2.4.1 Einwendung VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Der Verkehrs-Club der Schweiz hat acht Punkte gegen das Projekt eingewendet. Die Details dazu finden sich in den Akten. Die Einwendungspunkte beinhalten vor allem die Anliegen der allgemeinen Linienführung.

- Pkt. 1: Untersuchung weiterer Varianten der Linienführung
- Pkt. 2: Detaillierte Untersuchung der Entlastungswirkung und daraus Gewichtung des Variantenentscheides zusätzlicher Linienführungen
- Pkt. 3: Gesamtheitliche Betrachtung des Landverbrauches
- Pkt. 4: Reflektion des Kosten-Nutzen Verhältnisses, insbesondere der Massnahmen Müller Martini
- Pkt. 5: Einbezug der Gemeinde Stans in die Planungsarbeiten
- Pkt. 6: Zeitgleiches Planen und Realisieren von Begleit- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen
- Pkt. 7: Überprüfung der Linienführung des öffentlichen Verkehrs
- Pkt. 8: Schaffen von direkten Verbindungen für den Langsamverkehr zwischen Ennetmoos und Länderpark.

Auf die Punkte 1-5 und 7-8 konnte nicht eingetreten werden, da der Landrat diese Punkte beim Projektauftrag an die Regierung explizit ausklammerte. Der Punkt des zeitgleichen Planens und Realisierens von Begleit- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen ist abzuweisen.

2.4.2 Einwendung Genossenkorporation Stans

Die Genossenkorporation Stans hat sieben Punkte gegen das Projekt eingewendet. Die Details dazu finden sich in den Akten. Die Einwendungspunkte beinhalten:

- Pkt. 1: Der Zeitpunkt der Planaufgabe wird kritisiert.
- Pkt. 2: Auf den Grünstreifen ist zu verzichten. Der Regelquerschnitt ist mit einem Rad-/Gehweg von 2.75m Breite (2.50m plus 0.25m "Sicherheits-Trennstreifen") auf der gesamten Länge des Ausbauprojektes zu realisieren (Gleichbehandlung aller Grundeigentümer).
- Pkt. 3: Dem Knotenausbau und Schaffen eines zusätzlichen Fahrwegrechtes bei der Parzelle Müller Martini zu Lasten Parz. Nr. 350 GB resp. Parz. 877 und 1606 GB Stans kann nicht zugestimmt werden.

- Pkt. 4: Eine neue Last zu Ungunsten der Genossenkorporation für das Verschieben der geschützten Bäume, derzeit auf dem Grundstück der zb Zentralbahn liegend, neu auf Grund und Boden der Korporation, wird angefochten.
- Pkt. 5: Für den Wegfall der Landwirtschaftsflächen wird Realersatz gefordert.
- Pkt. 6: Diverse Punkte im Technischen Bericht, die jedoch erst im Rahmen des Bauprojektes abgehandelt werden.
- Pkt. 7: Die Genossenkorporation hinterfragt das Verhältnis der Entschädigung der Anpassung der Logistik Müller Martini und des Landerwerbs.

Die Punkte 1, 6 und 7, welche nur Hinweise aber keine Einwendungspunkte sind, werden zur Kenntnis genommen. Die Punkte 2, 3, 5 sind abzuweisen. Der Punkt 4 wird gutgeheissen.

2.4.3 Einwendung Marcel Christen

Marcel Christen hat einen Punkt gegen das Projekt eingewendet. Die Details dazu finden sich in den Akten. Der Einwendungspunkt beinhaltet:

- Pkt. 1: Für den Wegfall der Landwirtschaftsflächen wird Realersatz gefordert.

Die Forderung des Realersatzes ist nicht stufengerecht und ist daher abzuweisen.

2.4.4 Einwendung Gemeinde Stans

Die Gemeinde Stans hat vier Punkte gegen das Projekt eingewendet. Die Details dazu finden sich in den Akten. Die Einwendungspunkte beinhalten:

- Pkt. 1: Forderung nach einer wirksamen Entlastungsstrasse
- Pkt. 2: Der Kreisel Fuhr verschlechtert die Entlastungswirkung
- Pkt. 3: Die Entlastungswirkung widerspricht dem behördenverbindlichen kantonalen Richtplan
- Pkt. 4: Es braucht zwingend weitere Abklärungen um das zentrale Ziel der Umfahrung Stans gemäss kantonaalem Richtplan auch tatsächlich zu erreichen (wurde an der Verhandlung zusätzlich eingebracht).

Die Punkte 1-4 sind abzuweisen.

2.5 Kostenvoranschlag und Kostenteiler

2.5.1 Gesamtkosten

Die Gesamtkosten für die Projektierung und Realisierung des vorliegenden Projekts belaufen sich gemäss Kostenvoranschlag im technischen Bericht vom 1. Juli 2018 auf Fr. 14'660'000.- (inkl. 7.7% MWST).

Die Gesamtkosten setzen sich aus:

1. Planung / Projektleitung / Bauleitung	1'180'000.00
2. Landerwerb	1'056'000.00
3. Anpassungen Logistik Müller Martini	4'085'000.00
4. Bauarbeiten	7'286'000.00
MWST und Rundung	<u>1'053'000.00</u>

Gesamtkosten inkl. MWSt. 14'660'000.00

Die Kostengenauigkeit beträgt +/- 20 Prozent; die Preisbasis ist vom 1. Mai 2018.

In den obigen **Kosten nicht enthalten** sind:

- Kantonsinterne Leistungen

- Option für eine spätere Lichtsignalanlage beim Knoten Ennetmooserstrasse
- Anpassungen am Projekt Zimmermann AG
- Anpassungen an der Rotzlochstrasse zwischen Gerbibrücke und Kreisel bei der Autobahn (geforderte Übernahme dieses Strassenabschnittes in die Kantonshoheit mit Anpassung der notwendigen Strassenbreiten)
- Offenlegung eingedohlter Bäche
- Vergrösserung des Abflussquerschnitts des Gräblibachs unter dem Zentralbahntrasse und unter der neuen KH11
- Allfällige Pfahlfundation des Retentions- und Pumpbeckens
- Flankierende Massnahmen auf dem übrigen Strassennetz

Wie in den vorgehenden Kapiteln aufgeführt, stehen die flankierenden Massnahmen in engem Zusammenhang mit der Entlastungsstrasse. Ebenso ist der normengerechte mittelfristige Ausbau der Rotzlochstrasse für ein stringentes Strassennetz (Hierarchie) in den Gesamtkosten zu berücksichtigen. Ohne vertieftere Planungen können jedoch keine Aussagen zu den Kosten gemacht werden.

Die durch die Linienführung bedingten Anpassungen der **Logistik Müller Martini** betragen rund 30% der Gesamtkosten. Diese Kosten wurden extern ermittelt. Sie setzen sich zusammen aus:

- Vorbereitungsarbeiten	425'000.00
- Anpassungen am Gebäude	905'000.00
neue Halleneinfahrt und Andockrampe (Tor, Schleppplatte etc.)	
neue Entsorgungsanlage (Grube, Tor, etc.)	
- Betriebseinrichtungen	35'000.00
- Umgebungsarbeiten	2'270'000.00
Strassen und Plätze. Anpassung Kanalisation, Hauptleitung	
- Baunebenkosten	100'000.00
- Mietverlust	35'000.00
Total exkl. MwSt.	4'085'000.00

Im Rahmen der Detailprojektierung werden diese Kosten vertiefter betrachtet und abgegrenzt.

Anstelle der aufwendigen Anpassungen bei Müller Martini könnte theoretisch das Trasse der zb gestreckt und verlegt werden. In einer Risikoanalyse wurde diese Möglichkeit geprüft, aber nicht mehr weiterverfolgt, da die Nachteile überwiegen und auch mit ähnlich hohen Kosten zu rechnen wäre.

2.5.2 Kostenoptimierungen mit Anpassung Regelquerschnitt

Aufgrund der engen Verhältnisse wurde untersucht, ob es möglich wäre, die Ausfahrtssituation bei Müller Martini mit der Reduktion des Strassenquerschnittes zu optimieren und somit das insgesamt kritische Kosten-Nutzen-Verhältnis zu verbessern. Hierzu wurde zwei Varianten genauer untersucht.

2.5.2.1 Variante 1: Regelquerschnitt mit Trottoir entlang der Kantonsstrasse ohne Grünstreifen

Das Trottoir weist neu eine Breite von 2.0m aus. Der Radfahrer wird neu auf der Fahrbahn geführt. Dem Fussverkehr steht eine separate Fläche zur Verfügung.

Sichtweiten:

Gegenüber der Grundvariante mit abgetrenntem Rad-/Gehweg verbessern sich die Sichtverhältnisse bei Müller Martini nicht relevant. Die baulichen Anpassungen bei Müller Martini müssen aufrecht erhalten bleiben. Würde man den Gehweg bahnseitig anordnen, würden sich die Verhältnisse gegenüber der Grundvariante (generelles Projekt) sogar verschlechtern.

Kosten:

Eine Kostenreduktion ergibt sich nur wegen der gering schmäleren Gehwegbreiten (2.0m anstelle 2.50m) und des marginal geringeren Landerwerbes. Die Gesamtkosten reduzieren sich von rund 14.66 Mio. auf 14.16 Mio. Franken.

2.5.2.2 Variante 2: Regelquerschnitt ohne kombinierten Rad-/Gehweg (Wegfall Kombiweg und Grünstreifen)

Die Erschliessung des Industrieareals Müller Martini erfolgt ausschliesslich über die Strasse. Die Velofahrer müssen auf der Strasse fahren, für die Fussgänger müsste ein neuer Fussweg geschaffen werden. Diese externe Erschliessung ist in der Variante nicht berücksichtigt. Zu berücksichtigen ist, dass die heutige Flurstrasse eine beliebte Freizeitachse für Fussgänger (davon etliche in Begleitung von Hunden) sowie auch für Velofahrer ist (alternative Verbindung Stansstad / Garnhänki – Stans / Ennetmoos).

Sichtweiten:

Da der Strassenrand wie heute am gleichen Ort zu liegen kommt, verbessern sich die Sichtverhältnisse bei Müller Martini nicht.

Kosten:

Die Gesamtkosten reduzieren sich von rund 14.66 Mio. auf 13.44 Mio. Franken.

2.5.2.3 Fazit der Varianten V1 und V2

Kosten:

Beschrieb	generelles Projekt Rad/Gehweg	Variante 1 nur Gehweg	Variante 2 ohne Langsamverkehr
1. Planung/Projektierung/Bauleitung	1'180'000.-	1'139'000.-	1'070'000.-
2. Landerwerb	1'056'000.-	927'000.-	787'000.-
3. Müller Martini	4'085'000.-	4'085'000.-	4'085'000.-
4. Bauarbeiten	7'286'000.-	7'000'000.-	6'654'000.-
Mehrwertsteuer und Rundung	1'053'000.-	1'009'000.-	958'000.-
Gesamtkosten	14'660'000.-	14'160'000.-	13'440'000.-
	100%	97%	92%

Sichtverhältnisse:

Die Sichtweiten verbessern sich nicht.

Gesamtfazit:

Mit dem Wegfall des Kombiweges resp. der Radfahrerführung auf der Strasse ergeben sich nicht wesentliche Kostenreduktionen. Hingegen wiegen die Nachteile schwer. So würde es nicht verstanden, dass für eine neue Strassenführung ausserorts dem Velofahrer keine eigene Fläche zur Verfügung steht und im Extremfall das Industriegebiet Müller Martini für den Langsamverkehr nicht erschlossen würde. Gegenüber heute wäre dies eine massive Verschlechterung.

2.5.3 Kostenteiler

Gemäss Art. 78 Abs. 2 StrG gehen 35% der Kosten des Rad-/Gehweges zu Lasten der Gemeinde Stans.

Da der Rad-/ Gehweg von der Fahrbahn abgetrennt ist, unterliegen aus heutiger Sicht nur die Kosten des Rad-/ Gehweges dem Kostenteiler gemäss Art. 78 Abs. 2 StrG. Bei einer theore-

tischen Realisierung mit Radstreifen (gemeinsame Nutzung der Fahrbahn) würde der Kostenanteil 35% der Anlagekosten (Fahrbahn und Rad-/Gehweg) betragen. Da die Gemeinde Stans dem Projekt bis anhin nicht zustimmte, wurde der Kostenteiler mit ihnen auch noch nicht besprochen.

Abschätzung der Kosten des Rad-/Gehweges:

1.	Planung / Projektleitung / Bauleitung	150'000.00
2.	Landerwerb	0.00
3.	Anpassungen Logistik Müller Martini	0.00
4.	Bauarbeiten	860'000.00
Gesamtkosten inkl. MwSt.		1'010'000.00

Der Kostenanteil von 35% der Gemeinde Stans beträgt somit **350'000 Franken**. Dieser Kostenanteil der Gemeinde basiert auf einer groben Schätzung. Im Rahmen der Bauprojekterarbeitung muss der Kostenanteil detaillierter ermittelt werden.

2.6 Finanzielle Betrachtungen

Der Landrat hat am 25. Mai 2016 den Objektkredit für die Planung beschlossen. Darin enthalten sind auch die Kosten für die Erarbeitung des Bauprojektes, was noch nicht erfolgt ist. Der aktuelle Kostenstand beträgt:

Vorplanung	Kredit	Kostenstand per 30. Juni-2020	Restbetrag für Erarbeitung Bauprojekt
I1088 / 5011.09	560'000.00	220'000.00	340'000.00

Nach Vorliegen des Bauprojekts kann der für die Realisierung der Entlastungsstrasse erforderliche Objektkredit berechnet werden. Die Kostengenauigkeit für das Ausführungsprojekt wird +/- 10 Prozent betragen.

Der Objektkredit wird gemäss Art. 54 KV dem obligatorischen Referendum unterstehen. Er wird in einem zweiten Schritt dem Landrat für die Antragstellung zuhanden der Volksabstimmung unterbreitet.

Für die weitergehenden Untersuchungen, Planungen der flankierenden Massnahmen sowie Umklassierungen des Strassennetzes wird dem Landrat aktuell kein Kredit beantragt. Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Nidwalden sind zu klären:

- Strukturabklärungen der Strassen, die allenfalls umklassiert werden, um deren heutigen Wert und allfälligen Instandsetzungskosten festlegen zu können.
- Entwurf (Projektstudie/Vorprojekt) der flankierenden Massnahmen, um Richtpreise für die künftigen Bau- und Planungskosten zu erhalten.
- Bilanzierung der bestehenden Struktur mit den anstehenden Kosten der flankierenden Massnahmen, um die Gesamtkosten des Abtausches, Umklassierung der Strassen zu erhalten.

2.7 Gesamtabwägung

Das vorliegende generelle Projekt setzt den Auftrag des Landrates um. Wie in den vorhergehenden Kapiteln aufgeführt, ist dieses Projekt technisch machbar. Der Regierungsrat empfiehlt aus folgenden Gründen das generelle Projekt nicht weiter zu verfolgen:

1. Kosten: Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist zu wenig ausgewogen. Durch die notwendigen baulichen Massnahmen beim Industriegebiet

- Müller Martini ist die seinerzeit als kostengünstig angedachte Variante nicht mehr günstig.
2. Entlastungswirkung: Die prognostizierte Entlastungswirkung ist tief und berechtigt auch aus finanziellen Gründen die vorliegende Linienführung nicht.
3. Gesamtverkehrskonzept: Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Nidwalden wird die Verkehrssituation generell überprüft. Daraus wird sich ergeben, ob eine Umfahrungsstrasse notwendig ist.
4. Landerwerb: Durch die Länge der Entlastungsstrasse ist der notwendige Landbedarf relativ hoch. Der Landerwerb könnte minimal reduziert werden, falls der Regelquerschnitt (Langsamverkehr mit abgetrenntem Grünstreifen) zu Ungunsten des Langsamverkehrs reduziert würde. Die Attraktivität der Verkehrsanlage würde jedoch für eine Neuanlage nicht mehr zeitgemäss sein.
5. Normen: Die heutige Linienführung bedingt punktuelle Verletzungen der geltenden Strassenbaunormen. Von den Normen kann in begründeten Fällen abgewichen werden. Dies ist vorliegend der Fall. Wenn eine Neuanlage die normativen Vorgaben bereits auf Stufe des generellen Projektes ausreizt, ist dies jedoch fraglich.

Der Landrat hat den Regierungsrat beauftragt, ein Gesamtverkehrskonzept für den Kanton Nidwalden zu erarbeiten. Die diesbezüglichen Ergebnisse werden zeigen, ob eine Umfahrungsstrasse Stans West notwendig ist. Der Regierungsrat beantragt daher dem Landrat nach dem Eintreten das Geschäft zurückzuweisen mit dem Auftrag, dem Landrat eine allfällige Variante für ein generelles Projekt nach dem Vorliegen der Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzeptes zu erarbeiten und zu unterbreiten.

Der Regierungsrat kommt mit dem vorliegenden Regierungsratsbeschluss dem Auftrag gemäss der Motion nach und unterbreitet dem Landrat das ausgearbeitete generelle Projekt für die Entlastungsstrasse Stans West zum Beschluss. Der vorbereitete Beschluss stellt aber keinen Antrag des Regierungsrates dar. Vielmehr beantragt der Regierungsrat das generelle Projekt nicht zu genehmigen.

2.8 Grobterminprogramm

- Planaufgabe generelles Projekt	5. Juli – 3. August 2018
- Einwendungsverhandlungen	Herbst 2019
- RRB Antrag an LR für Nichtgenehmigung	30. Juni 2020
- Beratung in der Kommission BUL	Herbst 2020
- Kommission Fiko, Kenntnisnahme	Herbst 2020
- Behandlung generelles Projekt im Landrat	4. Quartal 2020

Beschluss

1. Dem Landrat wird beantragt, das generelle Projekt "KH11 Entlastungsstrasse Stans West, Gemeinde Stans" nicht zu beschliessen und auf die noch offenen Einwendungspunkte nicht einzutreten, da diese durch die Nichtgenehmigung des Projektes obsolet sind.
2. Dem Landrat wird beantragt, diese Vorlage an den Regierungsrat zurückzuweisen mit dem Auftrag, ein allfälliges generelles Projekt gemäss dem diesbezüglichen Ergebnis des noch auszuarbeitenden Gesamtverkehrskonzepts Nidwalden zu erarbeiten und dem Landrat zu unterbreiten.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Landratssekretariat
- Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL)
- Finanzkommission
- Finanzdirektion (elektronisch in Mandant STK)
- Gemeinderat Stans (postalisch und elektronisch)
- Gemeinderat Ennetmoos (postalisch und elektronisch)
- Finanzverwaltung
- Finanzkontrolle
- Landwirtschafts- und Umweltdirektion (elektronisch in Mandant STK)
- Amt für Umwelt
- Amt für Wald und Energie
- Amt für Landwirtschaft
- Justiz- und Sicherheitsdirektion (elektronisch in Mandant STK)
- Kantonspolizei
- Baudirektion (elektronisch in Mandant STK)
- Amt für Gefahrenmanagement
- Amt für Raumentwicklung
- Direktionssekretariat Baudirektion
- Amt für Mobilität

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

A. Eberli

Landschreiber Armin Eberli

