

Botschaft zur Urnenabstimmung vom 18. Juni 2023



Antrag des Gemeinderates auf Krediterteilung von 3'358'000 Franken für den Gemeindebeitrag an die «Umgestaltung/Instandsetzung der Beckenrieder-, Ennetbürger- und Stanserstrasse»

Abstimmungszeit Sonntag, 18. Juni 2023
von 9.30 Uhr bis 11.00 Uhr

Abstimmungslokal Gemeindehaus
Beckenriederstrasse 9

**Öffentliche
Info-Veranstaltung** Donnerstag, 1. Juni 2023, 19.30 Uhr
Lückertsmatthalle, Buochs

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	3
2. Das Projekt im Detail	5
3. Kosten	13
4. Kostenteiler	14
5. Jährliche Folgekosten	16
6. Stellungnahme und Antrag Gemeinderat	17
7. Stellungnahme Finanzkommission	19
8. Abstimmungsfrage	20
9. Häufig gestellte Fragen	21
10. Öffentliche Informationsveranstaltung	27
11. Weiteres Vorgehen	28

1. Ausgangslage

Die Ennetbürger-, Stanser- und Beckenriederstrasse genügen im Bereich Kreisel Piccadilly bis Dorfplatz und Kreisel Mühlematt bis Hinter Linden den heutigen Anforderungen an die Verkehrssicherheit nicht mehr und müssen zudem baulich saniert werden.

In einer ersten Projektierungsphase wurde 2018 ein Werkleitungsprojekt auf Stufe Vorprojekt erarbeitet. Mit der Erkenntnis der Gemeinde und des Elternforums, dass insbesondere am Postplatz die Verkehrssicherheit mangelhaft ist, erfolgte in gemeinsamer Beauftragung von Kanton (Amt für Mobilität, AMO) und Gemeinde die Erstellung einer Road Safety Inspection (RSI), um die vorhandenen Verkehrssicherheitsdefizite im Projektperimeter aufzuzeigen.

Hinsichtlich **Verkehrssicherheit** wurden verschiedene Defizite ermittelt, die nachfolgend zusammengefasst sind:

- Fussgängerstreifen mit ungenügenden Sichtweiten
- private Grundstückszufahrten mit ungenügenden Sichtweiten auf Kantonsstrasse (historisch gewachsen und direkt an Kantonsstrasse angeschlossen)
- Parkplätze entlang Kantonsstrasse bedingen Rückwärtsfahrten auf Strasse
- Bushaltestellen Post und Linden mit fehlenden hindernisfreien Bushaltekannten
- Ortsausgang Buochs Richtung Beckenried kein Ortseingangstor, gleichzeitig erschwertes Ein- und Ausfahren für Velos in die Seestrasse
- «Durchschuss» respektive ungenügende Verkehrsberuhigung beim Kreisel Piccadilly von Ennetbürgen Richtung Dorfplatz
- Dorfplatz mit seitlichen Belagsflächen birgt mehrere Konfliktpotenziale (Längsparkfelder und Trottoir auf erhöhter Fläche)
- Postplatz benötigt von allen Verkehrsteilnehmern erhöhte Aufmerksamkeit
 - Parkplätze münden teilweise mit Rückwärtsfahrten direkt in Doppelbusbucht
 - Fussgängerstreifen direkt bei Ein- und Ausfahrt der Busbucht, muss mit Schülerlotsen zu Stosszeiten bedient werden (wichtige Schulwegquerung in der Nähe des Schulhauses)
- schmaler Ein- und Aussteigerbereich für Postautofahrgäste. Dieser befindet sich zwischen wartendem Bus und Fahrstreifen der Kantonsstrasse, was zu gefährlichen Situationen für Fussgänger führt.

Aus Sicht **Infrastruktur** sind die Strasse und Werkleitungen sanierungsbedürftig:

- Strassenentwässerung der Beckenriederstrasse von Mischsystem in Trennsystem überführen
- Trinkwasserleitungen der Beckenrieder- und der Ennetbürgerstrasse erneuern
- Dorfbachkanal unterhalb des Dorfplatzes sanieren
- Strasse und Trottoirs mit neuen Belägen ausrüsten
- teilweise Ergänzung Stromleitungen im Strassenkörper (EWN)

Die **Aufenthaltsqualität** ist im gesamten Perimeter gering, insbesondere am Dorfplatz und am Postplatz besteht im historischen Kern Potenzial für eine Aufwertung.

Die Erkenntnisse daraus und die bereits vorliegende Grobanalyse des Agglomerationsprogramms 2011 veranlassten das Amt für Mobilität und die Gemeinde Buochs, ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept (VBGK) zu erstellen, um die Ortskerngestaltung und die Verkehrssicherheit in Einklang zu bringen. Unter anderem floss die gesetzliche Vorgabe, die Bushaltestellen hindernisfrei auszubilden, im Projekt ein. Während der Erarbeitung des Bauprojektes fanden mit den direkt betroffenen Grundeigentümern Gespräche statt. Wichtige Punkte wurden wo möglich in das Gesamtprojekt integriert.

Zusammengefasst besteht das Projekt aus den Elementen Erhöhung Verkehrssicherheit, Werterhalt der Infrastruktur und Aufwertung (Aufenthaltsqualität) des Strassenraumes.

Die öffentliche Planaufgabe des Ausführungsprojektes «Umgestaltung/Instandsetzung Beckenrieder-, Ennetbürger- und Stanserstrasse» erfolgte vom 18. Mai bis 17. Juni 2022. Während der Auflage wurden fünf Einwendungen fristgerecht eingereicht. Auf Grund dieser Einwendungen wurden am Projekt geringfügige Anpassungen vorgenommen. Der Regierungsrat genehmigte das nach der Planaufgabe geringfügig bereinigte Bauprojekt mit Beschluss RRB Nr. 102 vom 7. März 2023 und wies die nicht erledigten Einwendungen ab.

2. Das Projekt im Detail

Der Projektperimeter beginnt beim Kreisel Mühlematt auf der Stanserstrasse (KH3) über den Dorfplatz, weiterverlaufend auf der Beckenriederstrasse (KH3) zum Postplatz bis zum Ortsausgang Hinter Linden. Die Ennetbürgerstrasse (KH4) vom Dorfplatz bis kurz nach dem Kreisel Piccadilly ist ebenfalls Bestandteil des Projektperimeters.



Projektperimeter (rot)

Sanierungsmassnahmen der Infrastruktur

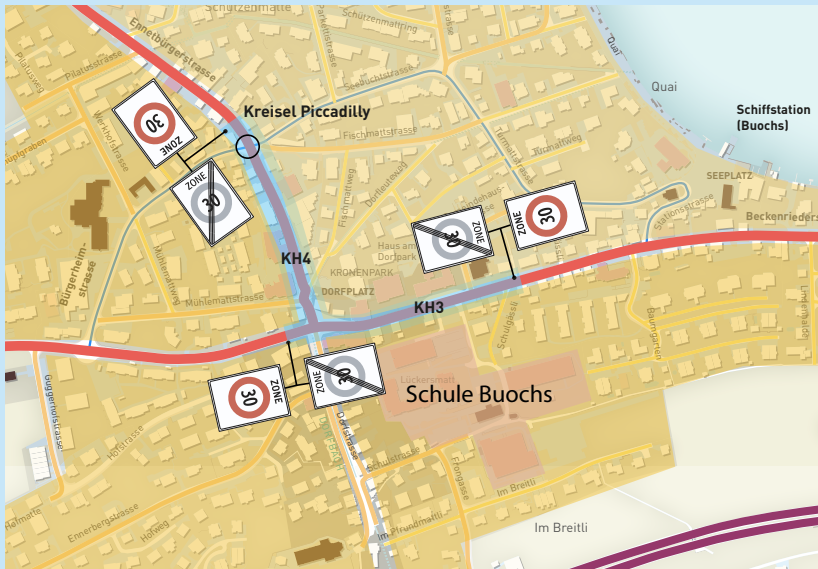
Das Projekt umfasst bei der Ennetbürger- und Beckenriederstrasse inkl. des Dorfplatzes die Sanierung der Strasse, der Gehwege und der Plätze. Es sind neue Randabschlüsse und Beläge zu erstellen. Teilweise wird auch ein Ersatz der Fundationsschicht erforderlich. Auf der gesamten Streckenlänge wird ein lärmarrer Belag eingebaut, mit welchem eine Lärmreduktion von ca. -3 dB erreicht wird. Des Weiteren werden die Wasserleitungen ersetzt und bei der Beckenriederstrasse das Mischwassersystem in ein Trennsystem überführt (Strassenabwasser und Schmutzabwasser trennen). Im Bereich des talseitigen Trottoirs wird eine neue Regenwasserleitung gebaut und alle Einlaufschächte werden erneuert. Beim Dorfplatz muss der Durchlass des Dorfbaches saniert werden. Zudem wurden die anstehenden Projekte Dritter (Neubau Fernwärme und neues Leitungstrasse EWN) berücksichtigt.



Ersatz Wasserleitung (blau) und neue Regenwasserleitung (rot)

Tempo-30-Zone

Um die Verkehrssicherheit zu verbessern, den Verkehrsfluss zu harmonisieren und die Lärmemissionen zu senken, ist die Einführung einer Tempo-30-Zone vorgesehen. Diese beginnt beim Kreisel Piccadilly (KH4) und führt über den Dorfplatz (KH3/4) bis zum Schulgässli auf der Beckenriederstrasse (KH3). Um den Zonencharakter optisch zu verdeutlichen, soll in dieser Tempo-30-Zone auf eine Mittelmarkierung verzichtet und ein zweireihiger Randstein eingesetzt werden. Der Beginn und das Ende der Zone wird zusätzlich zur Signalisierung und Markierung mit einer 4-reihigen bündigen Randsteineinfassung optisch verstärkt.



Perimeter neu geplante Tempo-30-Zone (blau)

Die gesetzlichen Grundlagen sehen für Tempo-30-Zonen nur in begründeten Fällen Fussgängerstreifen vor. Als begründet gelten Fussgängerstreifen, welche über den Schulweg oder für mobilitätseingeschränkte Personen erforderlich sind. Deshalb können innerhalb der Tempo-30-Zone nur die beiden Fussgängerstreifen beim Dorfplatz und jener beim Postplatz belassen werden.

Stanserstrasse

Bei der Stanserstrasse sind keine baulichen Massnahmen am Strassenkörper vorgesehen, da diese im Jahr 2015 saniert wurde. Als optische Massnahme wird einzig

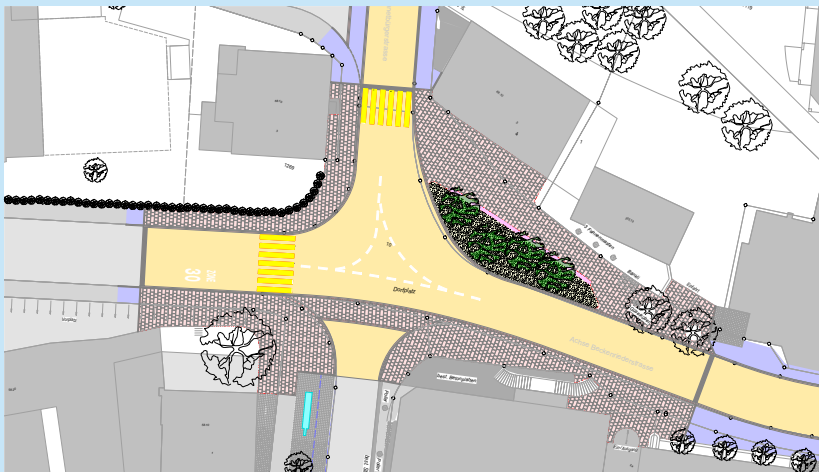
die bestehende Mittellinie demarkiert, wodurch der motorisierte Verkehr nicht an einer Linie geleitet und daher eher langsamer fahren wird.

Ennetbürgerstrasse

Bei der Ennetbürgerstrasse ist ab dem Kreisell Piccadilly bis zum Dorfplatz eine Strassensanierung erforderlich, wobei ein sogenannter «Vollausbau» vorgesehen ist. Dies bedeutet ein Ersatz der Foundationsschicht, neue Randabschlüsse und ein Ersatz der bituminösen Beläge. Zudem werden alle Einlaufschächte und die Wasserleitung ersetzt sowie ein lärmarmere Belag eingebaut, mit welchem eine Lärmreduktion von ca. -3 dB erreicht wird. Damit das Gefahrenpotenzial beim Kreisell Piccadilly minimiert und die Einfahrt ab der Bürgerheimstrasse vereinfacht werden kann, wird der Kreisell in die Tempo-30-Zone integriert. Infolge der neuen Tempo-30-Zone wird hier auf eine Markierung der Mittellinie verzichtet. Bei den Einmündungen der Mühlemattstrasse und des Dorfleutewegs werden vortrittsberechtigige Trottoirüberfahrten realisiert, welche die Sicherheit für die Fussgänger erhöhen.

Dorfplatz

Beim Knoten Dorfplatz werden die drei Kantonsstrassen neu mittels Rechtsvortritt geregelt. Die Einmündung der Dorfstrasse wird als Trottoirüberfahrt (ohne Vortritt) in den Knoten geführt. Diese Änderung der Vortrittsregeln wird einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten und für Fahrzeuge aus der Ennetbürgerstrasse das Befahren des Knotens erleichtern.



Situation Dorfplatz

Der Dorfplatz soll zusätzlich gestalterisch aufgewertet werden, wodurch eine erhöhte Aufenthaltsqualität erreicht werden kann. Um diese Platzwirkung erzielen zu können, wird in einer horizontalen, chaussierten Fläche eine Gruppe mit vier Bäumen erstellt. Die Bäume werden im Sommer Schatten spenden und auch in den heißen Sommermonaten einen angenehmen Aufenthalt auf dem Dorfplatz ermöglichen. Durch eine Abtrepfung des Platzes wird eine Stützmauer mit integrierten Sitzgelegenheiten gestaltet. Um diesen zentralen Ort von Buochs weiter zu akzentuieren, sollen die Aussenflächen mit einer versickerungsfähigen Betonstein-Pflasterung ausgebildet werden. Die Ausgestaltung des Dorfplatzes als Platz bewirkt gleichzeitig mehr Verkehrssicherheit, weil Parkplätze im Bereich der Fussgängerfläche wegfallen und der Strassenraum optisch klarer eingefasst wird.



Dorfplatz im Ist-Zustand



Visualisierung Dorfplatz mit geplanten Massnahmen

Postplatz

Beim Postplatz entsteht eine Platzgestaltung, welche für die Kindergarten- und Schulkinder eine sichere Strassenquerung mittels Schutzinsel ermöglicht. Die westlichen Parkplätze werden wegfallen und im Bereich der Poststelle auf der Ostseite kompensiert. Im Gegenzug wird der Velounterstand nach Westen verschoben.

Die Bushaltestelle «Post» wird neu als Fahrbahnhaltestelle ausgebildet und wie z. B. die Haltestellen Schürmatt, Ausserdorf und Fadenbrücke hindernisfrei gebaut. Die haltenden Postautos können nicht überholt werden. Dadurch werden für die dahinterliegenden Fahrzeuge leichte Einschränkungen entstehen, welche jedoch mit kurzen Wartezeiten marginal sind und sich damit in einem vertretbaren Rahmen bewegen. In Richtung Stans ist ein 6 m langer und in Richtung Beckenried ein 3 m langer Personenunterstand mit Sitzgelegenheiten vorgesehen. Zwischen den versetzten Haltekanten wird der Fussgängerstreifen mit einer Mittelinsel angeordnet. Mit dieser Massnahme kann der Fussgängerstreifen mit der sehr hohen Schülerfrequenz sicher ausgestattet werden. Dadurch wird hier eine maximale Verkehrssicherheit erreicht.

Aufgrund der neuen Fahrbahnhaltestellen wird der Postplatz gestalterisch aufgewertet und als willkommene Aufenthaltszone zur Verfügung gestellt. Entlang der Beckenriederstrasse ist eine neue Baumreihe vorgesehen. Die Fläche zwischen den Bäumen wird mit einem chaussierten Belag versehen und mit Sitzbänken ausgestattet. Der freiwerdende Bereich vor dem Christen Beck und der Post soll auch mit einem Beton-Pflasterstein ausgeführt werden. Dadurch wird die Gestaltung des Dorfplatzes weitergeführt. Alle diese Massnahmen sollen zum Verweilen auf dem Postplatz einladen.



Situation Postplatz



Postplatz im Ist-Zustand



Visualisierung Postplatz mit geplanten Massnahmen

Beckenriederstrasse

Auf der Beckenriederstrasse wird die Tempo-30-Zone vom Dorfplatz bis zum Schulgässli reichen. Weiter in Richtung Beckenried soll im 50er-Bereich, wie bei der Stanserstrasse, auf die Markierung der Mittellinie verzichtet werden. Die Fahrzeuge sollen sich zum Einspuren an einer Linie orientieren können. Deshalb wird bei wichtigen Einmündungen in einem kurzen Teilstück eine Führungslinie markiert. Die Verkehrsführung ohne Leitlinie wird mit einem Monitoring überwacht und vor dem Deckbelageinbau ausgewertet. Entlang der Beckenriederstrasse werden die Zufahrten der Gemeindehausstrasse, Baumgarten, Stationsstrasse, Lindenthalde, Brunnenweg, Lindenmätteli und im Lindeli mit Trottoirüberfahrten erstellt. Dadurch haben die Fussgänger auf dem Trottoir Vortritt.

Hinter Linden

Bei der Hinter Linden wird der Ortseingang mit einer verschwenkten Mittelinsel als «Eingangspforte» ausgestaltet. Durch diese bauliche Massnahme wird die Abgrenzung zwischen der Ausserortsstrecke (60 km/h) und dem Innerortsbereich (50 km/h) klar ersichtlich. Die Verschwenkung der Eingangspforte wird Richtung Dorf ausgelegt, um vor dem Knoten und den Fahrbahnhaltestellen eine Geschwindigkeitsreduktion zu erreichen. Zudem wird dadurch die Verkehrssicherheit für aus der Seestrasse einbiegende Fahrzeuge erhöht. Es werden hindernisfreie Fahrbahnhaltestellen, inkl. einer Mittelinsel als Querungshilfe für Fussgänger, realisiert. Zwischen den beiden Mittelinseln entsteht eine Fläche als Einspurbereich für die Seestrasse, was das Abbiegen insbesondere für den Veloverkehr erleichtert. Die «Eingangspforte» und die hindernisfreien Bushaltestellen wurden so geplant, damit die spätere Erschliessung der Parzelle Nr. 842 einwandfrei möglich ist.



Situation Knoten Hinter Linden

3. Kosten

Das Projekt «Umgestaltung / Instandsetzung der Beckenrieder-, Ennetbürger- und Stanserstrasse» ist mit Gesamtkosten von **7'605'000 Franken** inkl. MwSt. veranschlagt. Die ermittelten Baukosten basieren auf Erfahrungswerten (Preisbasis Mai 2022). Das detailliert ausgearbeitete Projekt erlaubt dabei eine Genauigkeit von +/- 10 Prozent. Im Detail sieht die Kostenaufstellung des Projektes wie folgt aus:

Bezeichnung	Betrag in Franken	
Instandsetzung Kantonsstrasse	CHF	2'208'000.00
Einführung Trennsystem Strassenentwässerung	CHF	1'039'000.00
Ersatz Trinkwasserleitung	CHF	1'000'000.00
Instandsetzung Trottoir	CHF	891'000.00
Neubau Schmutzwasseranschlüsse / Querungen	CHF	215'000.00
Sanierung Durchlass Dorfbach	CHF	400'000.00
Sanierung Beleuchtung	CHF	50'000.00
Massnahmen Tempo-30-Zone	CHF	10'000.00
Anpassung Markierung und Signalisation	CHF	60'000.00
Eingangspforte Hinter Linden	CHF	18'000.00
Querungshilfen Fussgänger Postplatz und Hinter Linden	CHF	16'000.00
Hindernisfreie Bushaltestellen Post und Linden	CHF	154'000.00
Gestaltung Nebenflächen Dorfplatz	CHF	267'000.00
Gestaltung Nebenflächen Postplatz	CHF	235'000.00
Diverse Arbeiten	CHF	136'000.00
Honorare inkl. Nebenkosten	CHF	706'000.00
Landerwerb	CHF	200'000.00
Gesamtkosten inkl. MwSt.	CHF	7'605'000.00

4. Kostenteiler

Das Projekt setzt sich aus verschiedenen Massnahmen und unterschiedlichen Bauherrschaften bzw. Zuständigkeiten zusammen. Federführend leitet das Projekt als Bauherrschaft das Amt für Mobilität, Kanton Nidwalden, wobei die Gemeinde das Projekt eng begleitet. Werkleitungserneuerungen und -anpassungen Dritter (EWN, KFN, Swisscom) werden separat beauftragt und verrechnet.

Die nachfolgende Kostenaufteilung dieses komplexen Projektes stützt sich auf die gesetzlichen Grundlagen des Strassengesetzes ab.

Massnahmen	Betrag in Franken	
	Kt.	Gde.
Instandsetzung Kantonsstrasse	100 %	–
Einführung Trennsystem Strassentwässerung mittels Neubau Regenwasserleitung (RWL)	100 %	–
Ersatz Trinkwasserleitung (WL)	–	100 %
Instandsetzung Trottoir (ohne Werkleitungen)	–	100 %
Instandsetzung Trottoir (mit Werkleitungen WL)	–	100 %
Instandsetzung Trottoir (mit Werkleitungen WL + RWL)	50 %	50 %
Instandsetzung Randsteine Kantonsstrasse / Trottoir	50 %	50 %
Neubau Schmutzwasseranschlüsse / Querungen	–	100 %
Sanierung Durchlass Dorfbach	100 %	–
Sanierung Beleuchtung	–	100 %
Massnahmen Tempo-30-Zone	50 %	50 %
Anpassung Markierung und Signalisierung	50 %	50 %
Eingangspforte Hinter Linden	100 %	–
Querungshilfen Fussgänger Postplatz und Hinter Linden	–	100 %
Hindernisfreie Bushaltestellen Post und Linden	–	100 %
Gestaltung Nebenflächen Dorfplatz und Postplatz	–	100 %
Diverse Arbeiten	50 %	50 %
Honorare und Nebenkosten	50 %	50 %
Landerwerb	50 %	50 %

Die geplanten Massnahmen wurden gemäss der vorstehenden Herleitung den beiden Bauherrschaften zugewiesen und der folgende Kostenteiler abgeleitet:

Gesamtkosten inkl. MwSt.	CHF 7'605'000.00
davon Anteil Kanton Nidwalden	CHF 4'247'000.00
– Anteil Strassenbau*	CHF 2'708'000.00
– Anteil Trennsystem	CHF 1'039'000.00
– Anteil Sanierung Durchlass Dorfbach	CHF 400'000.00
– Landerwerb	CHF 100'000.00
davon Anteil Gemeinde Buochs	CHF 3'358'000.00
– Anteil Strassenbau*	CHF 1'993'000.00
– Anteil Trinkwasserleitung	CHF 1'000'000.00
– Anteil Schmutzwasserleitung	CHF 215'000.00
– Anteil Beleuchtung	CHF 50'000.00
– Landerwerb	CHF 100'000.00

* Strassenbau: *Kantonsstrasse, Trottoir, Tempo-30-Zone, Markierung und Signalisierung, Eingangspforte, Querungshilfen, Gestaltung Nebenflächen*

Von den ermittelten Massnahmen sind somit ca. 44 % der Kosten zu Lasten der Gemeinde Buochs und ca. 56 % zu Lasten des Kantons veranschlagt.

5. Jährliche Folgekosten

Abschreibung

Die Abschreibungen der Anteile Strassenbau und Beleuchtung erfolgen nach den Vorgaben des Harmonisierten Rechnungslegungsmodells (HRM2).

Die Investitionen von 1'000'000 Franken für den Ersatz der Wasserleitungen und von 215'000 Franken für die Sanierung der Kanalisationsleitungen gehen zu Lasten der Spezialfinanzierungen Wasser und Abwasser und werden deshalb direkt ausserplanmässig über die jeweiligen Fonds abgeschrieben.

Darlehenszins

Für die Finanzierung des Projektes wird ein externer Zinsaufwand anfallen, da die Gemeinde dafür Fremdkapital aufnehmen muss und somit die Verschuldung erhöht. Für die ausgewiesenen kalkulatorischen Zinsen kommt ein Satz von 2 % pro Jahr zur Anwendung.

Unterhalts- und Betriebskosten

Die Kosten für den baulichen Unterhalt und die Betriebskosten werden bei den jährlichen Folgekosten nicht eingerechnet. Es darf davon ausgegangen werden, dass sich diese Kosten grundsätzlich im gleichen Rahmen wie bisher bewegen, beziehungsweise durch die Sanierung eher tiefer ausfallen

Jährliche Folgekosten			
Abschreibung Strassenbau	1/40 auf CHF 1'993'000.00	CHF	49'825.00
Abschreibung Beleuchtung	1/20 auf CHF 50'000.00	CHF	2'500.00
Darlehenszins	2% auf CHF 3'358'000.00	CHF	67'160.00
Total jährliche Folgekosten		CHF	119'485.00

Finanzplan 2023–2027

Im Finanzplan sind die Ausgaben und Aufwendungen für den Gemeindebeitrag an das Projekt «Umgestaltung/Instandsetzung der Beckenrieder-, Ennetbürger- und Stanserstrasse» enthalten. Dieser zeigt auf, dass diese Investition und die Folgekosten daraus für die Gemeinde Buochs tragbar sind.

6. Stellungnahme und Antrag Gemeinderat

Stellungnahme und Antrag des Gemeinderates an die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Gemeinde Buochs

a) Stellungnahme

Seit vielen Jahren ist in der Bevölkerung die Sicherheit rund um den Postplatz ein Thema. Grosse Sorgen bereitet das Sicherheitsdefizit gegenüber den vielen Schulkindern, deren Schulweg über den Postplatz führt. Aber auch die Bushaltestelle Post wird immer wieder bemängelt und hat schon öfters zu heiklen Situationen geführt. Bereits im Jahr 2013 lag ein Projekt für die Verbesserung und Neugestaltung des Postplatzes vor, welches jedoch vom Stimmvolk abgelehnt wurde. In der Zwischenzeit ist infolge Gesetzesänderung ein weiterer Faktor hinzugekommen. Laut Behindertengleichstellungsgesetz ist die Gemeinde verpflichtet, die Bushaltestelle Post hindernisfrei umzubauen. Mit der Sanierung der Ennetbürger- und Beckenriederstrasse ist aus Sicht des Gemeinderates jetzt genau der richtige Zeitpunkt, ein Gesamtprojekt inkl. Postplatz zu realisieren, welches die verschiedenen Begehren abdeckt.

Mit der Umgestaltung des Dorf- und Postplatzes sowie der Instandsetzung der Beckenrieder-, Ennetbürger- und Stanserstrasse können die Interessen aller Beteiligten vollumfänglich erfüllt werden. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und vor allem der Kinder auf dem Schulweg kann markant verbessert werden. Zugleich kann entlang der Strassenzüge die Aufenthaltsqualität erheblich gesteigert werden. Unabhängig vom Resultat der Abstimmung müssen die Werkleitungen (Trinkwasserleitung, Schmutzwasserleitung, Beleuchtung, Einführung Trennsystem, Durchlass Dorfbach) zeitnah saniert werden, da deren Lebensdauer erreicht ist. Es handelt sich bei diesen Ausgaben also um sogenannte «Ohnehinkosten». Dies gilt auch für die beiden Bushaltestellen Post und Linden, welche gesetzlich bedingt hindernisfrei umgebaut werden müssen.

Der Gemeinderat ist überzeugt, dass die Investition in die Infrastruktur, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Aufwertung des Strassenraums eine nachhaltige Anlage in die Zukunft darstellt und die Gemeinde Buochs dadurch als attraktiven Wohnort und Familiengemeinde stärkt. Eine Beteiligung der Gemeinde Buochs mit 3'358'000 Franken an den Gesamtkosten von 7'605'000 Franken ist gerechtfertigt.

b) Antrag

Der Gemeinderat stellt den Antrag auf Krediterteilung von 3'358'000 Franken für den Gemeindebeitrag an das Projekt «Umgestaltung / Instandsetzung der Beckenrieder-, Ennetbürger- und Stanserstrasse».

Buochs, 20. März 2023

Gemeinderat Buochs

7. Stellungnahme Finanzkommission

Antrag des Gemeinderates auf Krediterteilung von 3'358'000 Franken für den Gemeindebeitrag an das Projekt «Umgestaltung/Instandsetzung der Beckenrieder-, Ennetbürger- und Stanserstrasse»

Sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

Die Finanzkommission hat das vorliegende Projekt zur Umgestaltung/Instandsetzung der Beckenrieder-, Ennetbürger- und Stanserstrasse und den Antrag des Gemeinderates auf Krediterteilung von 3'358'000 Franken anhand der vorliegenden Unterlagen eingehend geprüft.

Der gesamte Objektkredit beträgt 7'605'000 Franken. Für das vorliegende Projekt kann mit einer Kostenbeteiligung des Kantons Nidwalden von 4'247'000 Franken gerechnet werden. Diese Summe entspricht rund 56 % des gesamten Kreditvolumens. Die Festlegung der Beiträge erfolgt im Zuge der Genehmigung des Bauprojektes. Der Bauentscheid für das Ausführungsprojekt des Nidwaldner Regierungsrates liegt vor. Der Kreditbeschluss ist nur rechtskräftig, wenn auch der Landrat Nidwalden der Krediterteilung zustimmt.

Dieses kostenintensive Projekt wurde frühzeitig in den Finanzplan der Gemeinde Buochs aufgenommen. Es beinhaltet eine Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie eine Aufwertung der Umgebung. Im Rahmen des Projektes können gleichzeitig notwendige Instandhaltungsarbeiten durchgeführt werden. Damit werden Synergien genutzt und Kosten optimiert.

Die Investitionskosten sowie die jährlich anfallenden Kosten für Abschreibungen und Verzinsung sind für die Gemeinde Buochs tragbar. Die Finanzkommission empfiehlt Ihnen, dem Antrag des Gemeinderates auf Krediterteilung über 3'358'000 Franken für die Umgestaltung/Instandsetzung der Beckenrieder-, Ennetbürger- und Stanserstrasse zuzustimmen.

Buochs, 15. März 2023

Finanzkommission Buochs

Marco Röthlisberger, Heinz Achermann, André von Holzen, Yolanda Niederberger und Daniel Bühlmann

8. Abstimmungsfrage

Abstimmungsfrage an die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Gemeinde von Buochs:

Wollen Sie dem Antrag des Gemeinderates auf Krediterteilung von 3'358'000 Franken für den Gemeindebeitrag an das Projekt «Umgestaltung/ Instandsetzung der Beckenrieder-, Ennetbürger- und Stanserstrasse» zustimmen?

Rechtskraft

Der Kreditbeschluss wird nur rechtskräftig, wenn auch der Landrat Nidwalden den Objektkredit von 7'605'000 Franken genehmigt.

Dieser Kredit ist bis Ende 2027 befristet.

9. Häufig gestellte Fragen

**Wieso werden neu Fahrbahnhaltstellen gebaut, welche zu Rückstau führen?
Bushaltebuchten sind doch viel besser und behindern den Verkehr nicht.**

Dem Kanton und dem Gemeinderat ist es ein Anliegen, Bedenken und Forderungen in der Bevölkerung ernst zu nehmen, weshalb eine Variante mit Busbuchten geplant und ergänzende verkehrstechnische Untersuchungen veranlasst wurden. Nachfolgend werden die beiden Varianten gegenübergestellt und beurteilt:



Variante A: Postplatz mit Fahrbahnhaltstelle



Variante B: Postplatz mit Busbucht

Im Vergleich der beiden Situationspläne und der nachfolgenden Visualisierungen kann festgestellt werden, dass bei der Variante «Busbucht» der Strassenraum (orange) klar grösser ausfällt als bei der Variante «Fahrbahnhaltstelle». Demgegenüber sind nur noch kleine Nebenflächen (rot) vorhanden, welche als Platz zum Verweilen der Fussgänger und Passanten genutzt werden können.



Visualisierung Variante A: Postplatz mit Fahrbahnhaltestelle



Visualisierung Variante B: Postplatz mit Busbucht

Nachfolgend werden die Vor- und Nachteile der beiden Varianten aufgezeigt:

Variante «Busbucht»

Vorteile:

- Der Verkehr auf der Strasse fliesst beim Bushalt ungehindert, wodurch kein Rückstau entsteht.
- Der Bus kann in der Busbucht Ausgleichszeiten warten.

Nachteile:

- Der Fussgängerstreifen (FGS) muss gegenüber der Variante «Fahrbahnhaltestelle» um ca. 15 m weiter Richtung Dorfplatz verschoben werden. Dadurch liegt er **nicht** mehr auf der Wunschlinie der Fussgänger und kommt direkt hinter die Haltestelle zu liegen, wodurch wartende Fussgänger durch den stehenden Bus verdeckt werden. Dies stellt ein sehr grosses Sicherheitsrisiko für Fussgänger dar.
- Die Busbucht führt dazu, dass die Buschauffeure beim Einbiegen auf die Hauptstrasse noch schlechtere Blickwinkel haben als heute. Dabei können insbesondere Fahrräder/Motorräder aber auch Personen leicht übersehen werden, was wiederum zu einem erhöhten Sicherheitsrisiko führt.
- Busse können die Haltekante nicht ideal anfahren und müssen das Trottoir mit ihrem vorderen Carrosserieteil überfahren. Dies ist wiederum ein Sicherheitsdefizit für die Fussgänger auf dem Gehweg.
- Der Platzbedarf für die Variante «Busbucht» im Vergleich zur Variante «Fahrbahnhaltestelle» ist um ca. 166 m² grösser. Dies führt zu höheren Kosten von rund 240'000 Franken.
- Durch die grosse Verkehrsfläche wird der Postplatz kleiner, wodurch die Aufwertung des Platzes viel geringer ausfällt. Auch die Aufenthaltsqualität für Fussgänger kann nur marginal verbessert werden. Der aufgeweitete Strassenraum wirkt sich zudem negativ auf die Fahrgeschwindigkeit und somit zur Einhaltung von Tempo 30 aus, was die Verkehrssicherheit auch negativ beeinflusst.
- Auf der Ostseite des Platzes kann nur einer der vier wegfallenden, westlichen Parkplätze kompensiert werden.

Variante «Fahrbahnhaltestelle»

Vorteile:

- Die Lage des FGS deckt die Wunschlinie der Fussgänger, insbesondere der Kindergarten und Schulkinder, ideal ab. Der FGS liegt **vor** der Haltestelle, womit die Sicht auf die wartenden Fussgänger uneingeschränkt ist und die Sicherheit beim Queren der Strasse optimal gewährleistet werden kann.
- Der haltende Bus wirkt als «natürliche» Verkehrsberuhigung, da der nachfolgende Verkehr seine Geschwindigkeit verlangsamen und hinter dem Bus warten muss. Zudem hat der Bus nach dem Halt freie Fahrt, wodurch gefährliche Situationen (z.B. Einbiegekonflikte) entfallen. Mit dieser Busbevorzugung kann der Fahrplan besser eingehalten werden.
- Der Raumbedarf für die Fahrbahnhaltestelle ist minimal, wodurch mehr Fläche für die Aufwertung des Postplatzes zur Verfügung steht. Somit kann die Aufenthaltsqualität für Fussgänger markant gesteigert werden. Der schmale, durch eine Baumreihe gefasste Strassenraum, wirkt sich positiv auf die Fahrgeschwindigkeit und somit auf die Einhaltung des Tempos 30 km/h aus, was auch der Verkehrssicherheit zugutekommt.
- Busse können die Haltekannte ideal anfahren, was zu einfacheren Fahrmanövern und schnelleren An- und Ausfahrten zur Haltestelle führt. Ein Überfahren des Trottoirs mit dem vorderen Fahrzeugteil entfällt und ergibt für die Fussgänger erhöhte Sicherheit.
- Drei der vier wegfallenden, westlichen Parkplätze können auf der Ostseite des Platzes kompensiert werden.

Nachteile:

- Der nachfolgende Verkehr muss hinter dem Bus warten und kann diesen nicht überholen. Bei einem durchschnittlichen Bushalt von 30 Sekunden werden sich gemäss verkehrstechnischen Bemessungen in der Spitzenstunde ca. 4–6 Autos aufstauen.
- Der Bus kann in der Busbucht keine Ausgleichszeiten abwarten. Dieser Fahrplanausgleich muss bei der Haltestelle Unterfeld erfolgen.

Der Vergleich zwischen den beiden Varianten zeigt, dass die Variante «Busbucht» gegenüber der Variante «Fahrbahnhaltestelle» bezüglich Verkehrssicherheit deutlich schlechter abschneidet und erhebliche Sicherheitsdefizite aufweist. Mit der Variante «Fahrbahnhaltestelle» werden sämtliche Sicherheitsdefizite, welche heute vorhanden sind, behoben. Dass dies ein grosser Gewinn für die Verkehrssicherheit ist, bestätigt auch ein neutrales Gutachten der Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU. Ausserdem haben sich innerorts Fahrbahnhaltestellen auf Kantonsstrassen in der ganzen

Schweiz als Standard etabliert. Aus diesen Gründen wurde die Variante «Fahrbahnhaltestelle» als BEST-Variante festgelegt und weiterverfolgt.

Wieso wurde die Variante «Fahrbahnhaltestelle» nicht in einem Versuchsbetrieb getestet, damit die Rückstauproblematik geklärt werden kann?

Der Verkehrsablauf wurde während zweier Wochen (vom 17. Juni 2022 bis 1. Juli 2022; vor den Sommerferien) mittels Videokameras aufgezeichnet (Monitoring). Die Auswertungen mit Hochrechnung zeigten, dass keine negativen Auswirkungen durch kurzzeitigen Rückstau zu erwarten sind. Gemäss Gutachten der transcon AG können beide Haltestellen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten sowie aus verkehrstechnischer Sicht als Fahrbahnhaltestellen ausgebildet werden. Die negativen Auswirkungen auf den Verkehr sind klein und können als verhältnismässig beurteilt werden. Die Behinderungen sind von kurzer Dauer und lösen sich nach der Abfahrt des Busses von der Haltestelle innert kurzer Zeit wieder auf.

Die Machbarkeit eines Versuchsbetriebes wurde geklärt. Dabei kam man zum Schluss, dass ein solcher Test möglich, aber aus folgenden Gründen nicht mit dem Projekt vergleichbar wäre.

- Es gäbe keine Tempo-30-Zone während der Versuchsphase.
- Der Fussgängerstreifen wäre während der Testphase aus Sicherheitsgründen (fehlende Schutzinsel) vor der Haltestelle, was zu grösseren Wartezeiten führen würde.
- Die Parkplätze beim Christen Beck müssten gesperrt werden, auf der Ostseite würden die neuen Parkplätze jedoch noch fehlen.
- Gleichzeitig müsste auch die Haltestelle Linden als Fahrbahnhaltestelle getestet werden. Diese Rahmenbedingungen erwiesen sich als schwierig.

Um all diese Defizite zu beheben, wären grössere bauliche Massnahmen nötig gewesen. Deshalb kamen der Kanton und die Gemeinde zum Schluss, auf einen Versuchsbetrieb zu verzichten.

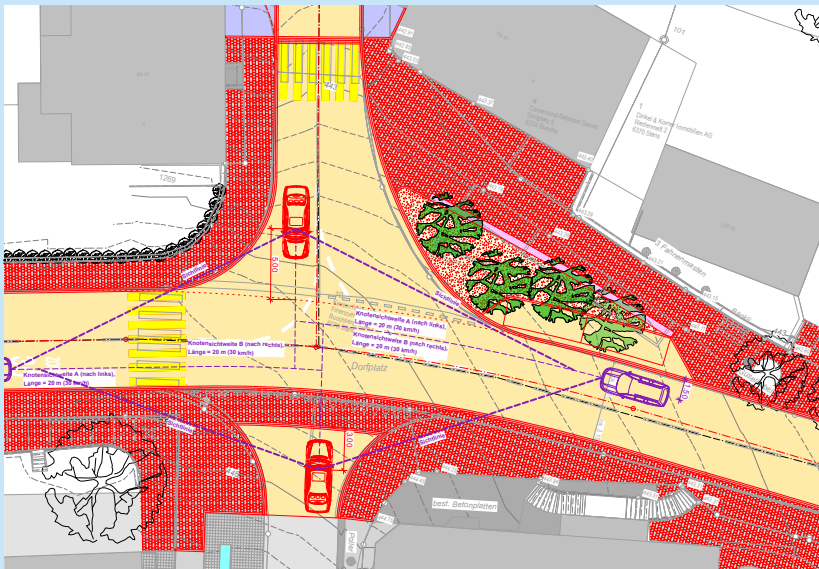
Wieso lässt der Gemeinderat nicht die Stimmberechtigten entscheiden, ob eine Fahrbahnhaltestelle oder Busbucht realisiert werden soll?

Es ist in Nidwalden rechtlich nicht zulässig, dass der Gemeinderat den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern im Zuge einer Urnenabstimmung getrennt von der Gemeindeversammlung zwei alternative Objektkredite zur gleichen Sache vorlegen darf.

Wieso werden beim Dorfplatz alle drei Parkplätze aufgehoben? Diese sind doch für das Gewerbe wichtig und müssen erhalten bleiben.

Es wurde versucht, seitliche Parkfelder in die Gestaltung des Dorfplatzes zu integrieren (siehe Abbildung). Der Kanton und die Gemeinde wogen die raumgestalterischen und verkehrssicherheitstechnischen Aspekte ab. Dabei kamen sie zum Entschluss, dass die Parkplätze, welche sich direkt am Einmündungsbereich befinden, in Bezug auf die Verkehrssicherheit als sehr kritisch zu beurteilen sind. Deshalb wurde die Variante nicht weiterverfolgt. Solche Längsparkfelder widersprechen auch dem Hauptziel des Projektes, die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Hinzu kommt, dass in direkter Nähe, bei der Dorfstrasse, weitere öffentliche Parkplätze zur Verfügung stehen. Der Kanton und die Gemeinde vertreten die Haltung, dass nebst der Verkehrssicherheit auch die Chance wahrgenommen werden soll, den Strassenraum um den Bereich des Dorfplatzes aufzuwerten. So steht allen Verkehrsteilnehmern ein attraktiverer Platz zur Verfügung. Aus all diesen Gründen wird die Aufhebung der drei öffentlichen Parkplätze auf dem Dorfplatz für gerechtfertigt erachtet.



Dorfplatz mit Lösungsansatz von zwei Längsparkplätzen

Wird mit dem Projekt gleichzeitig auch der Seewasser-Wärmeverbund realisiert?

Die Infrastrukturen für eine allfällige Seewassernutzung für Heizzwecke sind in diesem Projekt nicht enthalten. Dafür wird dem Stimmvolk zu gegebener Zeit ein separates Projekt mit den entsprechenden Kosten und Informationen zur Abstimmung vorgelegt. Der nötige Platz für die Leitungsführung eines Seewasser-Wärmeverbundes zu Heizzwecken wurde aber bei der Planung mitberücksichtigt und im Strassenbereich freigehalten.

10. Öffentliche Informationsveranstaltung

Wir laden Sie zur öffentlichen Informationsveranstaltung für die Urnenabstimmung vom 18. Juni 2023 betreffend das Projekt «Umgestaltung/Instandsetzung der Beckenrieder-, Ennetbürger- und Stanserstrasse» wie folgt ein.

Donnerstag, 1. Juni 2023, 19.30 Uhr
Lückertsmatthalle, Buochs

Der Gemeinderat Buochs freut sich über ein zahlreiches Erscheinen.

Weitere Detailpläne und erklärende Unterlagen zum Strassenbauprojekt können auf der Webseite der Gemeinde Buochs eingesehen werden:

**www.buochs.ch > Gemeinde > Politik, Behörden
> Abstimmungen und Wahlen**



11. Weiteres Vorgehen

Bei einer Genehmigung des Verpflichtungskredites ist folgendes weitere Vorgehen geplant:

Bis Anfang 2024	Beschaffungswesen Planungs- und Bauleistungen Landerwerb vornehmen Ausführungsprojekt erstellen Beschaffungswesen Bauarbeiten
Frühjahr 2024	Baubeginn
Ende 2025	Bauende (exkl. Deckbelag)
Sommer 2026	Deckbelagseinbau