PRO VELO UNTERWALDEN

VCS Verkehrs-Club der Schweiz
ATE Association transports et environnement
ATA Associazione traffico e ambiente

Bundesamt für Verkehr
Sektion Bewilligungen II
3003 Bern

Stans, 10. September 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen und Auftrag des VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Ob- und Nidwalden, 6370 Stans und von Pro Velo Unterwalden, 6370 Stans sowie VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Aarburgerstrasse 61, Postfach, 3001 Bern, erheben wir

Einsprache

gegen das Gesuch um Plangenehmigung für den Doppelspurausbau Staldifeld.

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz wird auf kantonaler Ebene durch seine Sektion Ob- und Nidwalden vertreten und hat seine Sektion Ob- und Nidwalden generell zur Erhebung von Einsprachen ermächtigt.

Das Vorhaben wurde im Amtsblatt vom 21. August 2024 (Seiten 1630 und 1631) publiziert. Die Einspruchsfrist läuft bis zum 20. September 2024 und wird mit vorliegender Eingabe eingehalten.

Allgemeines

Das Projekt "Doppelspurausbau Staldifeld" begrüssen wir. Mit unserer Einsprache möchten wir Projektverbesserungen erzielen.

Antrag

Die Breite des Velowegs/Kombiwegs ist auf mindestens 3.00 m zu erhöhen.

Begründung

Das "Merkblatt Veloverkehr – Projektierungsgrundsätze" des Kantons Nidwalden (Beilage 1) gibt folgendes geometrische Normalprofil (GNP) vor:
Optimale Breite für kombinierte Velo- und Gehwege mit Radfahrenden in beiden Richtungen + Zufussgehenden: 3.50 m, minimale Breite für solche Anlagen: 3.00 m.

Pro Velo Unterwalden
Regionalverband für die Interessen der Velofahrenden
6370 Stans
Tel. 079 592 60 34
www.provelounterwalden.ch, info@provelounterwalden.ch

VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Sektion Ob- und Nidwalden
6370 Stans
Tel. 079 836 60 11
www.vcs-ownw.ch, info@vcs-ownw.ch

Gemäss "Arbeitshilfe «Anlagen für den Veloverkehr»" des Kantons Bern (Beilage 2) muss ein Zweirichtungsveloweg, ausserorts gelegen und mit geringem Fussverkehrspotenzial, für das übrige Netz (keine Vorrangroute), eine Normalbreite von 3.00 m aufweisen.
Beide Dokumente basieren auf VSS-Normen.
Eine Breite von 3.00 m würde auch im Notfall die Erschliessung zwischen Stans / Wil und Dallenwil mit leichten motorisierten Fahrzeugen (Autos) erleichtern (z. B. bei Unfall auf der Kantonsstrasse).

Antrag

Eine lichte Breite gegenüber Hindernissen von 0.50 m ist stets einzuhalten.

Begründung

Aus Verkehrssicherheitsgründen ist es wichtig, dass dieser Abstand respektiert wird. Beim existierenden Kombiweg ist dies nicht der Fall und Unfälle ereignen sich regelmässig, da Velofahrende mit dem Lenker im Zaun "hängen bleiben". Weiter ist dieser Abstand relevant, damit Radfahrende die ganze Fläche des Kombiwegs nutzen können.

Voraussetzung für die oben erwähnten Breiten von Velowegen ist gemäss "Arbeitshilfe «Anlagen für den Veloverkehr»" des Kantons Bern eine lichte Breite gegenüber festen Hindernissen von 0,50 m gegenüber Dritten (und von mindestens 0,30 m gegenüber Anlagen des Strasseneigentümers, z. B. Signale).
In der Folge ist ein Abstand vom Kombiweg oder von der Strasse zu seitlichen Hindernissen (Zäune, Parkplatzfelder, Mauern) von mind. 0.50 m einzuhalten.

Hinweis

Gemäss "Arbeitshilfe «Anlagen für den Veloverkehr»" des Kantons Bern können Minderbreiten angewendet werden bei

- geringem Velo- und Fussverkehrspotential,
- beidseitig freiem Lichtraumprofil › 0.50 m.

In der Folge könnte alternativ zur geforderten 3.00 m-Velowegbreite eine Minderbreite von 2.50 m für den Veloweg zur Anwendung kommen.
Bedingungen dafür sind folgende:

- Der Veloweg wird in seiner Minderbreite von 2.50 m mit einem Asphaltbelag versehen;
- Der Abstand vom Veloweg zu einem allfälligen mobilen landwirtschaftlichen Zaun von 0.50 m wird eingehalten;
- Der Abstand von 0.50 m vom Veloweg zum Bahnzaun und anderen Hindernissen wird realisiert.

Antrag

Im Bereich des Bahnübergangs Staldifeld soll eine Signalisation und Markierung bei der Querung Veloweg / Verbindungsweg Hof-Kantonsstrasse angebracht werden.

Begründung

Der Rechtsvortritt scheint uns bei dieser Querung ungeeignet. Wir würden eine Lösung mit Vorfahrt für den Veloverkehr begrüssen. Wir nehmen jedoch an, dass der Eigentümer Vorfahrt wünscht und können entsprechende Signalisation sowie Markierung akzeptieren. Wird die Signalisation erneuert sind die Signale in kleiner Ausführung und für Velofahrende möglichst sinnvoll und ungefährlich zu platzieren.

Antrag

Der Veloweg soll (weiterhin) signalisiert werden.

Begründung

Die Velowegsignalisation (Teilfahrverbot Auto und Motorräder) soll sinnvoll und für Velofahrende ungefährlich platziert werden. Eventuell soll diese erneuert werden.

Antrag

Beim Haus Dallenwilerstrasse 2a (Sail-Factory) sind folgende Massnahmen zu realisieren:

- Der Abstand zwischen den Parkplätzen und dem Kombiweg muss mind. 0.50 m aufweisen;
- Autos dürfen nicht rückwärts auf den Kombiweg ausparken;
- Die Hecke muss entfernt oder auf 1,20 m zurückgeschnitten werden;
- Auf dem Kombiweg sind Rüttelstreifen vor und nach der Liegenschaft anzubringen.

Begründung

In der Liegenschaft an der Dallenwilerstrasse 2a befinden sich Gewerbebetriebe, die entsprechenden Kunden- und Lieferverkehr zur Folge haben. Mit der aktuellen und neu vorgesehenen Anordnung der Parkplätze ist es unvermeidbar, dass die Autos rückwärts auf den Kombiweg fahren müssen, um den Parkplatz zu verlassen. Ausserdem ist der Abstand zwischen den Parkfeldern und dem Radweg sehr klein. Ferner behindert die Hecke die Sicht auf die Parkplätze. Dies gefährdet Velofahrer, die vor der Liegenschaft durchfahren.
Die Verkehrssicherheit muss auch in diesem Bereich gewährleistet werden.
Mit Rüttelstreifen auf dem Kombiweg in genügendem Abstand zur Liegenschaft könnten die Velofahrer zusätzlich auf die Gefahr hingewiesen werden und dafür sorgen, dass sie die Geschwindigkeit drosseln.

Antrag

Die Dallenwilerstrasse (alte Kantonsstrasse) ist mit einer Breite von 4.80 m zu realisieren. Ausweichstellen sind zu realisieren.

Begründung

Seit der Aufhebung des Bahnübergangs bei der Liegenschaft Dallenwilerstrasse 2 ist die Dallenwilerstrasse überdimensioniert. Diese Strasse dient primär nur noch der Erschliessung der Gebäude beim Staldifeld sowie als Zufahrt zur Waldbewirtschaftung am Stanserhorn (Holzschnitzelanlage), jedoch nicht mehr als Verbindungsstrasse zwischen Dallenwil und der Kantonsstrasse in Richtung Oberdorf.
Bis jetzt wurde die Strassenbreite nicht reduziert. Mit dem Neubau der Dallenwilerstrasse soll die Gelegenheit genutzt werden, den Landverbrauch zu verringern und die Strasse entsprechend der heutigen Verkehrsnutzung zu dimensionieren.
Eine Ausführung mit 6.00 m Breite erscheint uns aus ökologischen, wirtschaftlichen und finanziellen Gründen nicht sinnvoll. Eine Strassenbreite von 4.80 m ermöglicht die Begegnung von Autos/Lastwagen sowie Fahrrädern. Autos und Lastwagen können bei den Ausweichstellen kreuzen.

Wie anfangs erwähnt begrüssen wir das Projekt. Der Veloweg entlang der Bahnlinie ist in Nidwalden eine wichtige Alltags- und Freizeitverbindung sowie Teil der Unterwalden-Route 85. Deswegen sollen dabei Mindeststandards sowie die Verkehrssicherheit eingehalten werden.

Wir wünschen uns eine einvernehmliche Lösung sind für Gespräche offen.

Für die wohlwollende Prüfung und die Berücksichtigung unserer Anträge zugunsten von Fuss- und insbesondere Veloverkehr danken wir Ihnen.

Freundliche Grüsse

VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Sektion Ob- und Nidwalden

Daniel Daucourt
Geschäftsführer

Kurt Lischer
Vorstandsmitglied

Pro Velo Unterwalden

Roberta Lischer
Vorstandsmitglied

Im Doppel eingereicht

Beilage 1: Auszug aus "Merkblatt Veloverkehr – Projektierungsgrundsätze" des Kantons Nidwalden:
Quelle: https://www.nw.ch/normalien
--> Merkblatt Veloverkehr - Projektierungsgrundsätze

KANTON NIDWALDEN BAUDIREKTION

AMT FÜR MOBILITÄT

Buochserstrasse 1, Postfach 1241, 6371 Stans,
041 618 72 02, www.nw.ch

Velostreifen

Einsatzgebiete

- innerorts ab DTV > 3'500 Fz. anzustreben
- ausserorts 3'500 Fz. < DTV < 5'000 Fz.

GNP

- $b_{min.\ Rand\ i.o.}$ = 1.50m (v_{max} =50km/h vom MIV)
- $b_{min.\ 2x\ 2\ Fahrstreifen\ i.o.}$ = 1.80m (v_{max} =50km/h vom MIV)
- $b_{min.\ 2x\ 2\ Fahrstreifen\ a.o.}$ = 2.00m
- $b_{min.\ Rand\ a.o.}$ = 1.50m
- $b_{min.\ Kiesfeld\ a.o.}$ = 1.80m

Bsp. Kernfahrbahn (i.o.)

Bsp. Velostreifen (a.o.)

Velowege oder kombinierte Velo- und Gehwege

Einsatzbereich

- ausserorts ab DTV > 3'500 Fz. möglich
- ausserorts ab DTV > 5'000 Fz. zwingend (s. [2])
- innerorts meiden
  Grund: sichere Abwicklung wegen unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveau nicht möglich, insbesondere E-Bikes als neue Herausforderung

GNP

- 🚲: $b_{min.}$ = 1.50m
- 🚲 + 🚶: $b_{min.}$ = 2.50m
- 🚲 🛴: $b_{min.}$ = 2.50m, $b_{opt.}$ = 3.00m
- 🚲 🛴 + 🚶: $b_{min.}$ = 3.00m, $b_{opt.}$ =3.50m

(bei mittleren und höheren Frequenzen abweichend vom kantonalen Radwegkonzept 2008)

Ergänzende Hinweise

- ausserorts entlang von Kantonsstrassen nur mit Trennstreifen $b_{min.}$ = 0.50m ausführen
- anzustreben sind generell gemeinsame Velo- und Gehwege
- Markierung bei gemeinsamen Velo- u. Gehwegen: Piktogramme FG / VF sind immer gemeinsam zu verwenden und übereinander anzuordnen.
  Grund: Nebeneinander oder einzeln angeordnete Piktogramme können als Vortrittsberechtigung interpretiert werden.

Bsp. Markierung bei gemeinsamen Velo- und Gehweg (Quelle: googlemaps)

2

Beilage 2: Auszug aus "Arbeitshilfe «Anlagen für den Veloverkehr»" des Kantons Bern:
Quelle: https://www.bvd.be.ch/de/start/themen/mobilitaet/veloverkehr.html
--> Arbeitshilfe «Anlagen für den Veloverkehr» (PDF)

geringe Bedeutung haben. Die untergeordneten Strassen sollen dabei mit einem Höhenversatz über den vortrittsberechtigten Veloweg geführt werden (vgl. Kapitel 8.3.1 Abb. Nr. 3).

7. Fussgänger dürfen Radwege benützen, wenn Trottoirs und Fusswege fehlen (Art. 40 Abs. 2 VRV [2]). Die übrigen Velowege werden von Velofahrenden und Fussgängern gemeinsam benützt, wobei für Velofahrende das Gebot des Rechtsfahrens gilt und sie gegenüber den Fussgängern zur Rücksichtnahme verpflichtet sind (Art. 33 Abs. 4 SSV [3]).
8. Eine Verkehrsflächentrennung für den Langsamverkehr (Signal 2.63) kommt nur ausnahmsweise in folgenden Fällen zur Anwendung:
   a. Unverträglichkeit zwischen dem Verkehr von Velofahrenden, Fussgängern und fahrzeugähnlichen Geräten aufgrund ihrer Verkehrsfrequenzen oder unterschiedlicher Geschwindigkeiten
   b. Behinderungen im Knoten- oder Ausfahrtsbereich
   c. Bei bestimmten baulichen Gegebenheiten (niveauungleiche Flächen oder unterschiedliche Beläge für Velofahrende und Fussgänger)
   d. Führt ein Veloweg über eine Strasse, bildet das Vorhandensein eines Fussgängerstreifens keinen Anlass zur Verkehrsflächentrennung vor und nach dem Übergang.
9. Velowegverknüpfungen mit für Motorfahrzeuge vorbehaltenen Fahrbahnen erfolgen im Normalfall innerorts. Anordnungen ausserorts erfolgen erst nach einer verkehrstechnischen Analyse (Sichtweiten, Geschwindigkeitsregime).
10. Können bei Zweirichtungsvelowegen die nötigen Sichtweiten gemäss SN 640 060 (Ziff. 8 [8]) und SN 640 273 (Ziff. 12.3 [16], vgl. auch Kapitel 5.2.5) nicht eingehalten werden (z. B. wegen einer Engstelle oder der Topographie) und ist keine Verbreiterung möglich, ist diese Gefahr zu signalisieren und gegebenenfalls in Ergänzung dazu entsprechend zu markieren.

5.2 Breite von Velowegen

	Normalbreite	Minderbreiten	Überbreiten
Zweirichtungsveloweg			
– Vorrangrouten	3,5 – 4,5 m	≥ 3,0 m	> 4,5 m
– übriges Netz	3,0 m	≥ 2,5 m	3,5 – 4,5 m
Einrichtungsveloweg			
– Vorrangrouten	2,6 m	≥ 2,2 m	≥ 2,6
– übriges Netz	2,6 m	≥ 1,8 m	≥ 2,6 m

Voraussetzung für die in der Tabelle aufgeführten Masse ist eine lichte Breite gegenüber festen Hindernissen von 0,5 m gegenüber Dritten (SG 83.3 [4]) und von mindestens 0,3 m gegenüber Anlagen des Strasseneigentümers (z. B. Signale, gemäss den bautechnischen Details TBA [22]), vgl. dazu auch VSS 40 201 Ziff. 14 [11] und Studie Dimensionierung S. 45 - 49 [30]. Die genannten Breiten gelten insbesondere für Velowege ausserorts mit geringem Fussverkehrspotenzial.

5.2.1 Minderbreiten

Minderbreiten können angewendet werden bei:
- geringem Velo- & Fussverkehrspotenzial (Studie Dimensionierung S. 70 + 77 [30])
- beidseitig freiem Lichtraumprofil > 0,5 m (VSS 40 201 Ziff. 14 [11])

Ausnahmsweise sind punktuelle Einengungen bei genügender Sichtweite möglich. Auf Velovorrangrouten sind Minderbreiten möglichst nur auf kurzen Abschnitten anzuwenden.