



Sitzung vom: 16. September 2014
Beschluss Nr.: 79

Interpellation betreffend Stand Radwegkonzept: Beantwortung.

Der Regierungsrat beantwortet

die Interpellation „Stand Radwegkonzept“, welche von den Kantonsräten Christoph Amstad und Urs Keiser, beide Sarnen, sowie 34 Mitunterzeichnenden am 27. Juni 2014 (Nr. 54.14.05) eingereicht worden ist, wie folgt:

1. Gegenstand der Interpellation

Die Interpellanten äussern ihre Besorgnis darüber, dass in der Beurteilung der Langfriststrategie 2012+ das Wirkungsziel 10.4 (Für den Langsamverkehr wird ein zusammenhängendes, vom motorisierten Verkehr getrenntes, übergeordnetes und lokales Weg- und Radroutennetz geschaffen) in den letzten Jahren als eines von wenigen Zielen jeweils nicht erreicht wurde.

Sie machen darauf aufmerksam, dass die Radfahrer sehnlichst auf die Umsetzung des wichtigen und nachhaltigen Konzepts warten, dies auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit.

2. Stand der Umsetzung des Radroutenkonzepts 1996

2.1 Allgemeines

Am 27. Februar 1996 hat der Regierungsrat ein „Kantonales Radroutenkonzept Obwalden“ erlassen. Dies ist am 25. April 1996 vom Kantonsrat zur Kenntnis genommen worden. Das kantonale Radroutenkonzept ist gemäss Art. 4 Bst. c des kantonalen Baugesetzes vom 12. Juni 1994 (BauG; GDB 710.1) eine massgebende kantonale Grundlage. Auf dieser Basis sind in den vergangenen Jahren verschiedene Massnahmen aus dem Radroutenkonzept umgesetzt worden. Bei den getroffenen Massnahmen ist zu unterscheiden zwischen Massnahmen auf Radrouten für den Pendler- und solchen für den Tourismusverkehr.

2.2 Umgesetzte Massnahmen

Beim Tourismusverkehr sind neben der Signalisation der nationalen regionalen und lokalen Routen von SchweizMobil (Veloland Schweiz) vor allem Verbesserungen beim bestehenden Wegnetz vorgenommen worden.

Bei den Pendlerverkehrsrouten können die ausgeführten Bauten und Massnahmen in zwei Bereiche aufgeteilt werden:

- Markierte Radstreifen- und separate Radwege: Im Zuge des Neubaus von Nationalstrassenabschnitten konnten verschiedene Projekte im Bereich der neu gebauten Anschlüsse realisiert werden. Als Beispiele sind die Radverkehrsanlagen bei den N8-Anschlüssen Sarnen Nord, Sarnen Süd, Giswil Nord (Abschnitt Ewil bis Dorfeingang Giswil), Lungern Nord und Lungern Süd aufzuführen.

- Verkehrsberuhigungsanlagen: Auf dem gesamten Kantonsstrassennetz sind in den vergangenen Jahren verschiedene Kreuzungen aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Verkehrsberuhigung saniert worden, meist mit Kreisellösungen. Dazu kommen diverse Trenninseln bei Fussgängerstreifen und Fahrbahntrenninseln als sogenannte Eingangstore bei der Einfahrt in Dörfer. Etwa die Hälfte dieser auch im Radroutenkonzept 1996 enthaltenen verkehrsberuhigenden Massnahmen sind umgesetzt worden.

Vor allem aus finanziellen Gründen ist aber die Umsetzung eines zusammenhängenden, möglichst vom motorisierten Verkehr getrennten, übergeordneten und lokalen Radroutennetzes auf den Pendler Routen gemäss dem Wirkungsziel 10.4 in der Langfriststrategie 2012+ im Verzug.

2.3 Bisherige Planungsarbeiten

Bei den im Radroutenkonzept 1996 enthaltenen prioritären Ausbauabschnitten Sarnen–Kerns und Sarnen–Alpnach ist eine erste Planung 2009 in Angriff genommen worden. Dazu ist bei einer Ingenieurgemeinschaft (Bau- und Verkehrsingenieur) eine Vorstudie in Auftrag gegeben worden. An zwei Workshops mit kantonalen Amtsstellen und interessierten Verbänden (Pro Velo Unterwalden, SchweizMobil) sind insbesondere die Prioritäten und Massnahmen diskutiert worden. Die Resultate der Vorstudie sind in einem Bericht zusammengestellt worden (Dezember 2010).

Dieser Bericht hält fest, dass die beiden Routen Sarnen–Kerns–Sand–Kantonsgrenze Nidwalden sowie Sarnen–Kägiswil–Alpnach weiterhin vordringlich einzustufen sind. In der weiteren Bearbeitung sind die beiden Routen in Teilabschnitte unterteilt und für diese mögliche Massnahmen aufgezeigt worden. Die entsprechenden Massnahmenpläne sind der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu zur Prüfung eingereicht und im Anschluss bereinigt worden.

Die voraussichtlichen Erstellungskosten für die beiden vollständig ausgebauten Routen sind mit rund 7,750 Millionen Franken abgeschätzt worden. Im Laufe der weiteren Projektbearbeitung müssen die Kosten aufgrund detaillierter Randbedingungen (Landerwerb, Projektauflagen, definitive Geometrie der Radwege, etc.) weiter präzisiert werden.

Im Weiteren wurde den einzelnen Abschnitten eine Priorität zugewiesen. Für den Abschnitt mit der Priorität 1 (Sarnen–Kerns, Foribach–Dorfeinfahrt Kerns) wurde eine erweiterte Studie verfasst (Stand Mai 2011). Darin sind insbesondere die Linienführung, der Bauablauf sowie die Baukosten verifiziert. Die Kostenschätzung rechnet mit Erstellungskosten von 2,5 Millionen Franken, dies mit einer Genauigkeit von +/- 20 Prozent.

In Anbetracht der hohen Investitionskosten ist vorgesehen, das Projekt und die Realisierung dieses Abschnitts in Etappen umzusetzen.

3. Beantwortung der Fragen

3.1 *Welchen Stellenwert hat der Langsamverkehr für die Regierung heute?*

Der Regierungsrat ist sich der grossen Bedeutung des Langsamverkehrs bewusst. Denn schon in der Langfriststrategie 2012+ aus dem Jahr 2003 wird im Politikbereich „Verkehr und Infrastruktur“ unter Ziff. 10 die strategische Leitidee formuliert, für den Langsamverkehr ein zusammenhängendes, vom motorisierten Verkehr getrenntes, übergeordnetes und lokales Weg- und Radroutennetz zu schaffen. In der Amtsdauerplanung 2003 bis 2006 wird diese strategische Leitidee mit den folgenden Zielen und Massnahmen konkretisiert: Realisierung einer Radwegverbindung Giswil–Kaiserstuhl und Verbesserung der Rad- und Gehwegverbindungen Sarnen–Kägiswil, Sarnen–Kerns, Sarnen–Sachseln und Sarnen–Wilen. Eine Fortschreibung dieser strategischen Leitidee und der entsprechenden Ziele und Massnahmen des Wirkungsziels ist in den Amtsdauerplanungen 2006 bis 2010 sowie 2010 bis 2014 erfolgt.

In der aktuellen Langfriststrategie 2022+ vom 10. Dezember 2013 setzt der Kanton Obwalden gemäss der strategischen Leitidee 6.1 im Politikbereich Verkehr und Nachrichtenübermittlung weiterhin auf die Förderung des Langsamverkehrs.

Auch der Richtplan 2006–2020 nennt in seinem Aktionsprogramm unter der Ziff. 8.8.4.1 Veloverkehr mit den beiden Richtplantexten 88 und 89 wichtige Ziele für die weitere Planung und Umsetzung von Projekten des Veloverkehrs. Gemäss diesen beiden Richtplantexten erarbeitet der Kanton einerseits im Bereich des Veloverkehrs gemeinsam mit den Gemeinden ein Optimierung- und Ausbauprogramm für die Radrouten des Pendlerverkehrs und andererseits wird in Zusammenarbeit mit den Gemeinden ein Konzept erstellt, das die Bedürfnisse des Freizeitverkehrs in den Bereichen Rad-, Bike- und Inlineskating-Sport berücksichtigt.

Zudem nennt der Richtplan im Bereich der konkreten Massnahmen explizit die vier Richtplanprojekte Nr. 83 „Erhöhung der Pendlersicherheit von Kägiswil nach Sarnen“, Nr. 84 „Erhöhung der Pendlersicherheit von Kerns nach Sarnen“, Nr. 85 „Erhöhung der Pendlersicherheit von Sachseln nach Sarnen“ und Nr. 86 „Erhöhung der Pendlersicherheit von Wilen nach Sarnen“.

Der Regierungsrat erachtet diese strategischen Leitideen sowie die im Richtplan genannten Ziele und Massnahmen nach wie vor als richtig und wichtig.

Der hohe Stellenwert des Langsamverkehrs ist für den Regierungsrat bei der Beurteilung der Gesamtmobilität und der Attraktivität des Lebensraums Obwalden unbestritten. Dabei leisten die bestehenden und zukünftigen Radrouten einen wichtigen Beitrag bei der Förderung der Standortattraktivität, der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes, des Energiesparens, der Gesundheit, des Sports und des Tourismus.

3.2 *Der Kanton hat mit Fachleuten und Pro Velo Unterwalden zusammen eine Vorstudie ausgearbeitet. Mit der prov. Schlussfassung vom 16. August 2010 ist eine fundierte Grundlage ausgearbeitet worden. Warum passiert in der Umsetzung nichts? Für eine so lange Zeit können knappe Personalressourcen keine ständige Begründung sein.*

Unter der Ziff. 2 der Interpellationsbeantwortung hat der Regierungsrat den Stand der Umsetzung beschrieben. Es ist richtig, dass die Fortsetzung der Planung der beiden Radwegprojekte Sarnen–Kerns und Sarnen–Alpnach seit der letzten Studie im Mai 2011 infolge der Priorisierung des Ressourceneinsatzes sowie einer Vakanz im Hoch- und Tiefbauamt nicht weitergeführt worden ist. Inzwischen ist die vakante Stelle wieder besetzt worden und die Planerausschreibung für die Fortsetzung der Projektarbeiten ist erfolgt (Abschnitt Sarnen–Kerns) oder in Arbeit (Abschnitt Sarnen–Alpnach). Ein Projektierungskredit für die Erarbeitung eines etappierten Bauprojekts Sarnen–Kerns ist vom Regierungsrat im September 2014 genehmigt worden. Vor Inangriffnahme der Projektierung wird dem Regierungsrat noch ein Variantenvergleich vorgelegt.

Der Regierungsrat weist darauf hin, dass in den vergangenen Jahren verschiedene kleinere Projekte für den Langsamverkehr und für die Verbesserung der Verkehrssicherheit, wie sie im Radroutenkonzept 1996 als Massnahmen enthalten sind, umgesetzt wurden (vgl. auch Ziff. 2). Diese Projekte waren nicht kostenintensiv, einfach und dienen dem Ziel Sicherheit in hohem Mass.

3.3 *Wie werden die Fachleute, Veloorganisationen und Radfahrer, die täglich mit dem Velo unterwegs sind, in das Projekt integriert, damit es keine unpraktischen Lösungen gibt? (Beispiel: Giswil – Kaiserstuhl, zu steil, Beispiel: Alpnach – Lopper/Loppersteg, zu eng, dadurch sehr gefährlich).*

Die vorgängig beschriebene Bearbeitung von Projekten aus dem Radroutenkonzept erfolgte durch externe Planungsbüros. Bei Bedarf müssen sich diese Planungsbüros mit spezialisierten

Verkehringenieurbüros verstärken. Im Planungsprozess sind die massgebenden kantonalen Fachstellen sowie Vertreter von Pro Velo Unterwalden und SchweizMobil beteiligt. Je nach Fragestellung wird auch die Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu beigezogen. Die Mitarbeitenden des Bau- und Raumentwicklungsdepartements besuchen zudem Weiterbildungskurse der schweizerischen Fachverbände.

Zu den von den Interpellanten aufgelisteten unpraktischen Lösungen nimmt der Regierungsrat wie folgt Stellung:

Radweg Giswil–Kaiserstuhl

Es ist dem Regierungsrat bewusst, dass der rund 2 km lange Radweg Giswil–Kaiserstuhl bezüglich maximaler Steigung (zum Teil 12 bis 13 Prozent) nicht sehr attraktiv ist. In der ersten Projektierungsphase ist für die Überwindung der Höhendifferenz von 200 m eine maximale Steigung von 10 Prozent eingeplant worden. Die Einbettung in die Landschaft und die Weigerung von Landeigentümern bei der Erteilung der Durchfahrtsrechte haben diese optimalste Lösung verhindert. Die heute ausgeführte Kompromisslösung ist in der damaligen Kantonsratskommission und mit Fachstellen, wie SchweizMobil, besprochen und für akzeptabel befunden worden.

Radweg Alpnach–Lopper (Loppersteg)

Der Weg ist im Rahmen des Nationalstrassenprojekts N2/N8 Kirchenwaldtunnel als flankierende Massnahme zur Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger realisiert worden. 95 Prozent des Wegs liegen auf Nidwaldner Boden. Der Weg ist mehrheitlich als auskragende Konstruktion an die Stützmauer der Lopperstrasse angehängt. Diese kostengünstige Konstruktion ist eine Kompromisslösung, was die Breite betrifft. Aus Sicht des Amphibienschutzes (Schutz der Schlangenpopulation) und aus Sicht des Landschaftsschutzes ist ein neuer Weg nicht erwünscht. Der Regierungsrat des Kantons Obwalden hat dem Projekt in Anlehnung an den entsprechenden Entscheid des Kantons Nidwalden damals zugestimmt. Der Weg dient in erster Priorität dem Fussgänger (Wanderer). Der Steg ist nicht als Radweg konzipiert. Mit der Inbetriebnahme des Verbindungstunnels A2/A8 hat sich der Verkehr auf der Lopperstrasse halbiert und mit den heutigen Verkehrszahlen von durchschnittlich 2 200 Fahrzeugen pro Tag ist es für den Velofahrer kein Problem, die Lopperstrasse zu benutzen. Das vom Kanton Nidwalden ursprünglich angestrebte Fahrverbot für Velofahrer auf dem Steg ist nicht signalisiert worden. Der Kanton Obwalden hat sich immer für eine kombinierte Nutzung ohne Verbote eingesetzt. Der Steg wird vor allem von langsam fahrenden Velofahrern und von Familien mit Kindern benutzt und hat sich trotz der geringen Breite bewährt.

3.4 Was plant die Regierung, respektive das zuständige Departement, damit es im nächsten Geschäftsbericht zu diesem Thema nicht wieder von einer Verschiebung berichten muss?

Wie bereits erwähnt, ist die Weiterbearbeitung des Projekts Radroute Sarnen–Kerns gestartet worden. Der Regierungsrat hat den Projektierungskredit für die Erarbeitung des Bauprojekts erteilt. Im Budget 2014 und in der Integrierten Aufgaben- und Finanzplanung 2015–2017 sind entsprechende Beträge enthalten. Den notwendigen Objektkredit für eine etappenweise Realisierung wird der Regierungsrat voraussichtlich im Laufe des nächsten Jahres beim Kantonsrat beantragen. Die geschätzten Planungs- und Ausführungskosten für ein erstes Teilprojekt werden ins Budget 2015 und in die Integrierte Aufgaben- und Finanzplanung 2016–2018 aufgenommen.

3.5 *In der Langfriststrategie 2022+ wird mit dem Ziel 6.1 unter anderem ein zweckmässiger Ausbau des Strassennetzes und die Förderung des Langsamverkehrs angestrebt. Warum verliert dieses Thema gegenüber der Ziele aus der Langfriststrategie 2012+ an Bedeutung?*

Der Regierungsrat teilt die Beurteilung der Interpellanten betreffend Verlust der Bedeutung des Themas nicht.

Die Langfriststrategie 2022+ beinhaltet nebst einem zweckmässigen Ausbau des Strassennetzes als strategische Stossrichtung explizit die Förderung des Langsamverkehrs. Die Umsetzung hat sich jedoch wie andere Aufgaben an den finanziellen Möglichkeiten des Kantons auszurichten.

Aus diesem Grund hat der Regierungsrat einen ersten Projektierungskredit für die Radroute Sarnen–Kerns (Abschnitt Foribach–Dorfeinfahrt Kerns) erteilt und das Bau- und Raumentwicklungsdepartement mit dem Start der Projektierungsarbeiten beauftragt. Im Zuge dieser Arbeiten erfolgt nochmals ein Variantenvergleich.

Zudem werden auf dem ganzen Kantonsstrassennetz auch zukünftig Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit durch den Bau von Radstreifen oder separaten Radwegen geprüft. Die Gemeinden werden ermuntert, entlang der geeigneten Teilstücke von Gemeindestrassen und im Siedlungsraum Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zu prüfen und umzusetzen. Diese Förderung von Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs ist ein laufender Prozess und er wird vom Regierungsrat vollumfänglich unterstützt.

Protokollauszug an:

- Kantonsratsmitglieder sowie übrige Empfänger der Kantonsratsunterlagen (mit Interpellationstext)
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Hoch- und Tiefbauamt, Abteilung Strassenbau
- Staatskanzlei

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Stefan Hossli
Landschreiber

Versand: 23. September 2014