



Bericht des Regierungsrats zu einem Kantonsratsbeschluss über einen Objektkredit für den Ausbau der Bahnhofstrasse in Kägiswil, 2. Etappe, Abschnitt Brünigstrasse bis Brücke Sarneraa in Sarnen

26. Februar 2013

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren Kantonsräte

Wir unterbreiten Ihnen Bericht und Entwurf zu einem Kantonsratsbeschluss über einen Objektkredit von Fr. 830 000.– für den Ausbau der Bahnhofstrasse in Kägiswil, 2. Etappe, Abschnitt Brünigstrasse bis Brücke Sarneraa in Sarnen mit dem Antrag auf Eintreten.

Im Namen des Regierungsrats

Landammann: Franz Enderli

Landschreiber: Dr. Stefan Hossli

I.	Ausgangslage.....	3
1.	Ausgewiesenes Bedürfnis	3
2.	Bauherrschaft.....	3
3.	Verfahren	3
3.1	Gesetzliche Grundlagen	3
3.2	Durchlaufenes Verfahren.....	4
4.	Projektbewilligung und Genehmigung Strassenplan	4
II.	Bauprojekt, Kostenvoranschlag Baukosten und Kostenteiler	5
5.	Bauprojekt	5
5.1	Projektbeschrieb	5
5.2	Projektunterlagen.....	5
5.3	Landbedarf.....	5
5.4	Bauausführung	5
6.	Kostenvoranschlag Baukosten	6
7.	Kostenteiler Kanton / Gemeinde Sarnen	6
III.	Finanzbedarf und Finanzierung.....	6
8.	Finanzbedarf.....	6
9.	Finanzierung.....	6
IV.	Referendum	7

I. Ausgangslage

1. Ausgewiesenes Bedürfnis

Die Bahnhofstrasse in Kägiswil ist ein Teilstück der Kantonsstrassenverbindung von Kägiswil nach Kerns. Sie befindet sich in einem schlechten Zustand. Die Ein- und Ausfahrten über den Gehweg sind baulich und bezüglich Verkehrssicherheit ungenügend. Die Dimensionierungen der Fahrbahnbreite (ca. 5,50 m) sowie des Ober- und Unterbaus reichen nicht aus. Sodann erfüllt das vorhandene Entwässerungssystem im Bereich des Versickerungstreifens zwischen Fahrbahn und Rad-Gehweg seine Funktion nicht mehr.

Die nördliche Seite der Bahnhofstrasse liegt in der Industrie- und Gewerbezone. In den letzten Jahren sind neue Gewerbebetriebe gebaut worden. Derzeit wird ein grosser Gewerbebau erstellt. Die Verkehrszunahme, insbesondere beim Schwerverkehr (Lastwagen, Busse, Lieferwagen), ist markant und wird noch weiter zunehmen. Eine verkehrssichere Strasse ist insbesondere auch für die Mitarbeitenden der neu ansässigen sowie der bestehenden Gewerbebetriebe wichtig (Fussgänger, Velo, Personenwagen etc.).

Das Hoch- und Tiefbauamt Obwalden und die Gemeinde Sarnen haben im Jahr 2009 ein Vorprojekt für die Verbesserung des Zustands der Bahnhofstrasse erstellen lassen. Als erste Massnahme wurde die Umgestaltung des Knotens Brünigstrasse/Bahnhofstrasse im Jahre 2011 ausgeführt. Im vorliegenden Projekt soll der Abschnitt vom Knoten Brünigstrasse/Bahnhofstrasse bis zur Brücke Sarneraa (Projektperimeter Hochwassersicherheit Sarneraatal) ausgebaut werden. Als weitere Massnahme ist der Abschnitt im Bereich der Brücke über die Sarneraa bis zur Einmündung der Kägiswilerstrasse vorgesehen. Diese Massnahme kann erst nach Vorliegen des Variantenentscheids im Projekt „Hochwassersicherheit Sarneraatal“ realisiert werden, da die Abmessungen der Brücke vom Variantenentscheid abhängen.

2. Bauherrschaft

Die Neuanlage und der Ausbau von Kantonsstrassen sind Sache des Kantons (Art. 16 Abs. 1 der Strassenverordnung vom 14. September 1935 [StrV, GDB 720.11]).

Bestandteil des vorliegenden Projekts ist aber auch die Neugestaltung des Rad- und Gehwegs. Die Anlage und der Unterhalt von Gehwegen längs der Kantonsstrasse sind Sache der Einwohnergemeinde (Art. 18 Abs. 1 StrV). Aus diesem Grund ist die Einwohnergemeinde am Projekt und an den Kosten beteiligt.

Der Grossteil des Ausbaus betrifft die Strassenfahrbahn. Dementsprechend tritt der Kanton Obwalden, vertreten durch das Bau- und Raumentwicklungsdepartement, als Bauherr auf.

3. Verfahren

3.1 Gesetzliche Grundlagen

Gemäss Art. 5 in i.V.m. Art. 17 StrV ist der Regierungsrat für die Genehmigung des Strassenplans sowie der Behandlung allfälliger Einsprachen gegen das Projekt zuständig. Mit der Genehmigung des Strassenplans erteilt der Regierungsrat zugleich die Projektbewilligung (entspricht Baubewilligung). Der Strassenplan ist nach Art. 17 Abs. 2 StrV auf den zuständigen Gemeindekanzleien während 14 Tagen aufzulegen. Innert dieser Frist kann schriftlich Einsprache erhoben werden. Nach Art. 3 Abs. 1 i.V.m. Art. 6 Abs. 1 der Ausführungsbestimmungen über die Verfahrenskoordination im Baurecht vom 17. Oktober 2006 (AB VK, GDB 710.111) sind im Genehmigungsverfahren des Strassenplans die erforderlichen Stellungnahmen einzuholen.

Vorbehalten bleiben allfällige Spezialbewilligungen. Damit in Fällen, wo Spezialbewilligungen nötig sind, eine sinnvolle Koordination aller Verfahren möglich ist, zieht der Regierungsrat sämtliche das Vorhaben betreffende Bewilligungen zum Entscheid an sich (Art. 4 Verordnung über

die Organisation des Regierungsrats und der kantonalen Verwaltung vom 7. September 1989 [OV; GDB 133.11], ferner auch Art. 36 Abs. 8 Verordnung zum Baugesetz vom 7. Juli 1994 [BauV; GDB 710.11]). Auf diese Weise ist die bundesrechtlich vorgeschriebene Koordination gewährleistet.

Vorbehalten bleibt zudem die Sprechung der für die Realisierung nötigen finanziellen Mittel durch die zuständige Behörde, vorliegend durch den Kantonsrat.

3.2 Durchlaufenes Verfahren

Das kantonale Strassenbauprojekt wurde im Amtsblatt vom 17. Januar 2013 (Nr. 3/13) veröffentlicht und lag während 14 Tagen auf der Gemeindekanzlei Sarnen auf. Einsprachen gegen das Bauprojekt sind keine eingegangen.

Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens wurden die Verkehrs- und Sicherheitspolizei, das Amt für Raumentwicklung und Verkehr, das Amt für Wald und Natur sowie das Amt für Landwirtschaft und Umwelt zur Stellungnahme eingeladen. Alle betroffenen Stellen begrüssen das Projekt.

Das Amt für Raumentwicklung und Verkehr beantragt, den im Projekt enthaltenen Rad- und Gehweg (zwei Meter breites südliches Trottoir) auf 3,60 m zu verbreitern und als Rad- und Gehweg mit getrennten Verkehrsflächen bei Gegenverkehr auszubauen.

Der Regierungsrat hat die nachfolgende Beurteilung der Projektverfasser zu dieser Frage unterstützt und darauf verzichtet, den Rad- und Gehweg zu verbreitern.

Die Bahnhofstrasse ist im Kantonalen Radroutenkonzept von 1996 als Verbindungsroute definiert. Zudem ist dieser Abschnitt auch Bestandteil des Kantonalen Richtplans Wanderwegnetz von 1995. Im Radroutenkonzept von 1996 sind auf der Bahnhofstrasse keine Massnahmen empfohlen. In der Planungsphase des Ausbauprojekts ist eine Verbreiterung des bestehenden Rad-/Gehwegs geprüft worden. Mit der Begründung „Geringes Verkehrsaufkommen beim Langsamverkehr ohne markante Steigerung der Verkehrssicherheit“, „Landerwerb (+ ca. 600 m²)“ und „Kosten (+ ca. 15 bis 20 Prozent)“, wurde keine Verbreiterung ins Projekt aufgenommen. Die bisherige Breite des Rad- und Gehwegs wird übernommen. Diese Breiten sind gemäss Radroutenkonzept 1996 für kurze Streckenabschnitte mit wenig Langsamverkehr möglich. Die Erfahrungen zeigen, dass kurze Rad- und Gehwegabschnitte zudem von den sportlichen Velofahrern (Rennvelofahrer, Biker) kaum benutzt werden, insbesondere, wenn sie mit zwei Querungen der Strasse verbunden sind. Auf der Bahnhofstrasse sind gerade diese Velofahrerkategorien anzutreffen. Auf der neu 6,50 m breiten Bahnhofstrasse besteht zudem die Möglichkeit, eine Kernfahrbahn zu markieren (zwei Radstreifen, keine Mittellinie). Diese kostengünstige Lösungsmöglichkeit soll in einem späteren Zeitpunkt geprüft und eventuell umgesetzt werden (nach Bau der 3. Etappe).

Für die Realisierung des vorliegenden Strassenbauprojekts sind keine Spezialbewilligungen nötig. Der Signalisationsplan ist nach Art. 4 des kantonalen Strassenverkehrsgesetzes vom 4. Dezember 2008 (GDB 771.1) in Verbindung mit Art. 107 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV, SR 741.21) in einem separaten Verfahren durch die Verkehrs- und Sicherheitspolizei zu verfügen und mit Rechtsmittelbelehrung zu veröffentlichen.

4. Projektbewilligung und Genehmigung Strassenplan

Der Regierungsrat hat am 26. Februar 2013 den Strassenplan genehmigt und die Projektbewilligung erteilt.

II. Bauprojekt, Kostenvoranschlag Baukosten und Kostenteiler

5. Bauprojekt

5.1 Projektbeschreibung

Das vorliegende Ausbauprojekt weist folgende Merkmale auf (vgl. Beilagen 2 und 3):

- Länge des Strassenabschnitts: 370 m;
- Breite der Fahrbahn: 6,50 m;
- Breite des Rad- und Gehwegs: 2,0 m;
- Verlegung des nördlichen Rad- und Gehwegs (Risiko gleiche Höhe wie Strassenfahrbahn) auf die Südseite der Strasse (als Trottoir mit Absatz von 6 cm).

Mit dem Ausbau der Bahnhofstrasse wird dieser Abschnitt des Kantonsstrassennetzes den aktuellen und künftigen Bedürfnissen angepasst. Die Breite der Fahrbahn entspricht der massgebenden Norm SN 640 202 für die zu erwartenden Begegnungsfälle. Es wird vom Begegnungsfall zweier Lastwagen (Breite 2,50 m) mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h ausgegangen. Die Dimensionierung des Ober- und Unterbaus des Strassenkörpers erfolgte unter Berücksichtigung des mittleren Anteils des Schwerverkehrs nach den Vorgaben der Verkehrslastklasse T4 (schwer). Mit der Verlegung des Rad- und Gehwegs wird erreicht, dass bei den Ein- und Ausfahrten zu den Gewerbebetrieben keine Querungen der Langsamverkehrsverbindung erfolgen müssen. Mit einer durchgehenden minimalen Beleuchtung des Rad- und Gehwegs wird die Verkehrssicherheit zusätzlich erhöht.

Bis zum Ausbau der dritten Etappe im Bereich der neuen Brücke wird die Rad- und Gehwegverbindung provisorisch bis zum linksufrigen bestehenden Weg entlang der Sarneraa geführt.

5.2 Projektunterlagen

Das Bauprojekt wurde vom Ingenieurbüro Slongo Röthlin Partner AG, Stans, ausgearbeitet und beinhaltet folgende Unterlagen:

Technischer Bericht und Kostenvoranschlag

Übersichtsplan	1 : 2 000
Situation Strassenbau	1 : 500
Situation Kanalisation/Werklleitungen Abschnitt 1	1 : 200
Situation Kanalisation/Werklleitungen Abschnitt 2	1 : 200
Situation Landerwerb	1 : 500
Grundriss/Schnitte Brückenverbreiterung Parquetterie-Kanal	1 : 50
Längenprofil	1 : 500 / 100
Querprofile	1 : 100
Normalprofile	1 : 50

5.3 Landbedarf

Für das Ausbauprojekt werden 265 m² Land benötigt. Von der Korporation Freiteil müssen 215 m² erworben werden, die Gemeinde Sarnen muss dem Kanton 50 m² abtreten. Weitere Grundeigentümer sind nicht betroffen. Kantons- und Gemeindevertreter haben mit der Korporation Freiteil mehrere Gespräche geführt. Die Korporation begrüsst das Projekt, verlangt aber Realersatz für das benötigte Landwirtschaftsland von 215 m². Es ist vorgesehen, eine Lösung mit dem Projekt „Hochwassersicherheit Sarneraa“ zu suchen.

5.4 Bauausführung

Die Ausführung ist in den Jahren 2013, 2014 und 2015 (Deckbelag) vorgesehen. Baubeginn ist frühestens im Herbst 2013.

6. Kostenvoranschlag Baukosten

Die Gesamtkosten werden auf Fr. 1 075 000.– (Betrag netto inkl. 8 Prozent MwSt., Preisbasis Dezember 2012; Genauigkeit $\pm$ 15 Prozent) veranschlagt.

1. Allgemeine Kosten (Honorare, Spezialisten, Nebenkosten)	Fr.	110 000.–
2. Erwerb von Grund und Rechten	Fr.	20 000.–
3. Baukosten	Fr.	<u>945 000.–</u>
Total	Fr.	1 075 000.–

7. Kostenteiler Kanton / Gemeinde Sarnen

Die Aufteilung erfolgt gemäss der kantonalen Strassenverordnung (StrV).

Die Einwohnergemeinde ist für die Gehwege und Beleuchtung zuständig (Art. 18 und Art. 54 StrV). Vergleiche auch Punkt 2 des Berichts. Die Kosten sind für die einzelnen Bauteile im Detail ermittelt worden (Zahlen sind auf Fr. 1 000.– gerundet).

- Einwohnergemeinde Sarnen: Gehweg, Beleuchtung, Anteil Honorar
- Kanton Obwalden: Fahrbahn der Kantonsstrasse, Landerwerb für die Verbreiterung der Fahrbahn von 5,50 m auf 6,50 m, Anteil Honorar

	Allg. Kosten	Erwerb von Grund und Rechten	Baukosten	Kreditbedarf	Anteil in Prozent
Kanton	84 000.–	20 000.–	726 000.–	830 000.–	77,2
Gemeinde	26 000.–	0.–	219 000.–	245 000.–	22,8
Total	110 000.–	20 000.–	945 000.–	1 075 000.–	100,0

Der Einwohnergemeinderat Sarnen hat mit Beschluss vom 4. Februar 2013 der Kostenbeteiligung gemäss Kostenteiler zugestimmt.

III. Finanzbedarf und Finanzierung

8. Finanzbedarf

Der Finanzbedarf auf Stufe Kanton für den Ausbau der Bahnhofstrasse in Kägiswil, 2. Etappe, Abschnitt Brünigstrasse bis Brücke Sarneraa in Sarnen beträgt Fr. 830 000.–.

9. Finanzierung

Gemäss Art. 4 Abs. 2 des Finanzhaushaltsgesetzes vom 11. März 2010 (FHG; GDB 610.1) bedarf eine Ausgabe einer Rechtsgrundlage, eines Budget- und eines Verpflichtungskredits. Die Rechtsgrundlage für den Ausbau der Bahnhofstrasse in Kägiswil, 2. Etappe, Abschnitt Brünigstrasse bis Brücke Sarneraa, ergibt sich aus Art. 10 des Kantonsstrassengesetzes vom 11. Mai 1958 (GDB 720.3) in Verbindung mit Art. 16 und 17 des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern vom 4. Dezember 2008 (GDB 771.2).

Unter Konto 6105.5010.20 Kantonsstrassen sind für das Jahr 2013 ein Budgetbetrag von 1,15 Millionen Franken vom Kantonsrat bewilligt worden. Die in diesem Jahr anfallenden Arbeiten können innerhalb des Budgetbetrags abgewickelt werden. Die 2014 auszuführenden Arbeiten werden im Budget 2014 aufgenommen werden und können innerhalb der in der Integrierten

Aufgaben- und Finanzplanung aufgenommenen Beträge für 2014 und 2015 1,005 bzw. 1,020 Millionen Franken (ohne Vollanschluss Alpnach) abgewickelt werden.

Der Budgetkredit 2013 wurde vom Kantonsrat anlässlich seiner Sitzung vom 6. Dezember 2012 genehmigt und die Integrierte Aufgaben- und Finanzplanung zur Kenntnis genommen. Beim Kantonsanteil von Fr. 830 000.– handelt es sich nach Art. 5 Abs. 2 FHG um eine frei bestimmbare Ausgabe, die nach Art. 70 Abs. 5 der Kantonsverfassung vom 19. Mai 1968 (KV; GDB 101) in die Zuständigkeit des Kantonsrats fällt. Dem Kantonrat ist der Verpflichtungskredit in Form eines Objektkredits zur Genehmigung zu unterbreiten.

Nach Art. 39 FHG kann der Verpflichtungskredit netto beschlossen werden, wenn die Beiträge Dritter in ihrer Höhe rechtskräftig zugesichert sind oder wenn der Verpflichtungskredit vorbehaltlich bestimmter Leistungen Dritter bewilligt wird.

IV. Referendum

Der Beschluss des Kantonsrates untersteht nicht dem fakultativen Referendum, d.h. der Kantonsrat ist abschliessend für die Bewilligung des Objektkredits zuständig (Art. 59 Abs. 1 Bst. b KV).

Beilagen:

- Beilage 1: Orthofotoplan 1 : 2000
- Beilage 2: Situation Strassenplan 1 : 1250
- Beilage 3: Normalprofile 1 : 100
- Entwurf Kantonsratsbeschluss