



# **Bericht des Regierungsrats zu einem Kantonsratsbeschluss über einen Objektkredit für den Ersatz der Zentralbahnüberführung der Engelbergerstrasse, Abschnitt Grünenwald, Gemeinde Engelberg**

10. Dezember 2013

Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren Kantonsräte

Wir unterbreiten Ihnen den Bericht und Entwurf zu einem Kantonsratsbeschluss über einen Objektkredit von Fr. 1 500 000.– für den Ersatz der Zentralbahnüberführung der Engelbergerstrasse, Abschnitt Grünenwald, Gemeinde Engelberg mit dem Antrag auf Eintreten.

Im Namen des Regierungsrats  
*Landammann: Paul Federer*  
*Landschreiber: Dr. Stefan Hossli*

## Inhaltsverzeichnis

<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>3</b>
<b>I. Ausgangslage</b> .....	<b>4</b>
<b>1. Nachweis des Handlungsbedarfs für den Ersatz der Zentralbahnüberführung</b> ..	<b>4</b>
Resultate der Hauptinspektion.....	4
Resultate der statischen Überprüfung .....	4
<b>2. Verfahren</b> .....	<b>5</b>
2.1 Gesetzliche Grundlagen .....	5
2.2 Durchlaufenes Verfahren.....	6
<b>3. Genehmigung Strassenplan und Projektbewilligung</b> .....	<b>6</b>
<b>II. Bauprojekt und Kostenvoranschlag</b> .....	<b>6</b>
<b>4. Bauprojekt Ersatz Zentralbahnüberführung</b> .....	<b>6</b>
4.1 Variantenstudien, Vorprojekt .....	6
4.2 Projektbeschrieb Damm mit Durchlass .....	6
4.3 Projektunterlagen.....	7
4.4 Waldrodung.....	7
4.5 Landerwerb .....	7
4.6 Bautermine.....	7
<b>5. Kostenvoranschlag</b> .....	<b>7</b>
<b>III. Finanzbedarf und Finanzierung</b> .....	<b>8</b>
<b>6. Finanzbedarf</b> .....	<b>8</b>
<b>7. Finanzierung</b> .....	<b>8</b>
<b>IV. Referendum</b> .....	<b>9</b>

## Zusammenfassung

*Im Jahr 2010 wurde bei der Zentralbahnüberführung der Engelbergerstrasse, Abschnitt Grünenwald, eine Hauptinspektion und eine statische Überprüfung durch ein Ingenieurbüro durchgeführt. Die Hauptinspektion der 45 m langen Überführung ergab, dass diverse Bauteile der Überführung grosse Mängel (Belagsabplatzungen, korrodierte Bewehrungen, schadhafte Konsolköpfe, Belagsrisse, undichte Fugen) aufweisen. Die statische Überprüfung hat ergeben, dass die Zentralbahnüberführung die gültigen Tragwerksnormen nicht mehr erfüllt und beträchtliche statische Defizite aufweist, sodass innerhalb den nächsten zwei Jahren die Überführung entweder instand gesetzt und verstärkt oder rückgebaut werden muss.*

*Nachdem der Engelbergertunnel Ende 2010 durch die Zentralbahn in Betrieb genommen und die Steilrampe abgebrochen wurde, standen für die Instandstellung der Mängel zwei Varianten im Vordergrund: Eine Sanierung der Überführung oder eine neue Strassenführung auf einer Dammschüttung bergseits mit Abbruch der Brücke.*

*Im Rahmen eines Vorprojekts wurden die oben genannten Varianten untersucht, um die wirtschaftlichste und nachhaltigste Lösung zu eruieren. Gesamthaft schnitt die Dammlösung bezüglich der Kriterien Kosten, Realisierung, Bauzustand, Verkehrssicherheit, Umwelt, Betrieb und Risiken gegenüber der Instandsetzungsvariante besser ab.*

*Das vorliegende Bauprojekt sieht vor, bergseits neben der bestehenden Strassenüberführung einen neuen Strassenabschnitt von ungefähr 300 m Länge auf einem geschütteten Damm zu erstellen. Nach Inbetriebnahme des neuen Strassenabschnittes soll die Überführung abgebrochen und das Gelände renaturiert werden. Durch den Projektperimeter fliesst der Schuemettlenbach, welcher auf einer Länge von ungefähr 160 m neu angelegt wird. Der Bach unterquert den neuen Strassendamm durch einen 35 m langen Durchlass. Der 4,5 m breite und 3,5 m hohe Durchlass kann bei einem Hochwasser die Wassermenge aufnehmen und bietet Quersungsmöglichkeiten für Kleintiere und eventuell auch für Wanderer und Biker. Die Gesamtkosten werden auf Fr. 1 500 000.– (Genauigkeit  $\pm$  10 Prozent) veranschlagt. Die Bauausführung ist in den Jahren 2014 (Hauptarbeiten, provisorische Inbetriebnahme), 2015 (Abbruch Überführung, Gestaltungs- und Renaturierungsarbeiten, Aufforstungen) und 2016 (Deckbeläge) vorgesehen.*

*Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens wurden sämtliche involvierten Behörden und Amtsstellen, sowie die Gemeinde Engelberg zur Stellungnahme eingeladen. Die Gemeinde Engelberg und die Amtsstellen begrüssen das Projekt. Das Bauprojekt und die Spezialbewilligungsgegenstände wurden im Obwaldner Amtsblatt publiziert. Es gingen keine Einsprachen ein. Der Regierungsrat hat im Dezember 2013 den Strassenplan gemäss Bauprojekt genehmigt und die Projektbewilligung erteilt. Gleichzeitig hat der Regierungsrat auch die raumplanerischen Ausnahmebewilligungen sowie die Rodungsbewilligungen erteilt.*

## I. Ausgangslage

### 1. Nachweis des Handlungsbedarfs für den Ersatz der Zentralbahnüberführung

Die 45 m lange und 10 m hohe Brücke über dem ehemaligen Zentralbahntrasse beim Grünenwald befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand. In der Fotobeilage ist der heutige Zustand abgebildet.

Bereits vor der Eröffnung des Engelberger Tunnels im Dezember 2010 wurde das Ingenieurbüro CES Bauingenieure AG, Sarnen, mit der Inspektion und der statischen Überprüfung der Brücke beauftragt.

Gestützt auf die Resultate der Inspektion und der statischen Überprüfung sollten die nötigen Massnahmen geplant und nach dem Rückbau der Steilrampe der Zentralbahn umgesetzt werden. Die Hauptinspektion der Brücke wurde im September 2010 durch das beauftragte Ingenieurbüro vorgenommen. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Inspektion nahm das beauftragte Ingenieurbüro in der Folge die statische Nachrechnung des Bauwerks vor. Im Prüfungsbericht der CES Bauingenieure AG vom 15. Dezember 2010 sind die Prüfungsergebnisse zusammengefasst und es wird eine Gesamtbeurteilung sowie Empfehlungen für Massnahmen samt Dringlichkeitseinstufung abgegeben.

#### Resultate der Hauptinspektion

- Die Brückenlager sind in einem schlechten Zustand, da sie stark korrodiert sind und ihre Funktionen teilweise nicht mehr wahrnehmen können. Der Zustand des Brückenlagers kann trotz der Korrosion noch als annehmbar bezeichnet werden (sehr dicke Stahlplatten).
- Die Eisenüberdeckung ist mit 2 cm ungenügend. Die heutigen Normen (SIA Norm 262 Betonbau, Art. 5.2.2 Bewehrungsüberdeckung) verlangen bei Brückenbauten 5,5 cm.
- Das Fahrzeug-Rückhaltesystem entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen. Besonders in Anbetracht der hohen Fahrgeschwindigkeiten ist die Absturzsicherung nicht gewährleistet. Das Leitschranksystem muss zudem als in einem schlechten Zustand beurteilt werden.
- Der bestehende Brückenbelag weist verschiedene Risse und undichte Arbeitsfugen auf. Da keine Brückenabdichtung vorhanden ist, kann das Oberflächenwasser ungehindert bis auf die Betonkonstruktion eindringen und diese angreifen.

Zusammenfassend ist die Strassenüberführung über dem Trasse der Zentralbahn in einem schlechten Zustand. Weil verschiedene Bauteile betroffen sind, muss mit aufwendigen und teuren Instandsetzungsarbeiten gerechnet werden.

#### Resultate der statischen Überprüfung

- Der Biegewiderstand der Fahrbahnplatten quer ist nicht erfüllt. Die Fahrbahnplatten-Untersicht müsste quer mit Lamellen verstärkt werden.
- Der Querkraftwiderstand der Längsträger ist in Bereichen, wo keine abgebogenen Längsbewehrungen vorhanden sind, bei weitem nicht erfüllt. In diesen Bereichen müssten aussenliegende Querkraftverstärkungen vorgesehen werden.
- Bei allen Berechnungen wurde angenommen, dass die Armierungen gemäss den Plänen von 1960 verlegt sind und dass der Zustand intakt ist. Aufgrund des korrodierten Zustandes einzelner Armierungen muss heute von einer Reduktion der Tragfähigkeit von 10 bis 30 Prozent ausgegangen werden.
- Die statischen Berechnungen ergaben beim Nachweis der Tragfähigkeit der Brücke für Ausnahmetransporte zudem grosse Probleme. Spezialtransportfahrzeuge mit Gewicht über 40 Tonnen können zurzeit zwar noch zugelassen werden. Es sind aber restriktive Auflagen notwendig (Fahren in Fahrbahnmitte, Schritttempo, kein Gangwechsel, etc.). Es muss jeder Transport im Einzelnen geprüft werden (Verteilung der Lasten, Achslasten, etc.).

Die CES Bauingenieure AG kommt in ihrem Bericht vom 15. Dezember 2010 zu folgenden Schlussfolgerungen und Empfehlungen:

Die statische Überprüfung hat ergeben, dass die Strassenüberführung über die Zentralbahn nicht den heute gültigen Tragwerksnormen entspricht. Die Überführung ist in einem sehr schlechten Zustand. Die korrodierte Längsbewehrung reduziert die Tragfähigkeit mit jedem Tag mehr. Da die Eisenüberdeckung ungenügend ist und die Brückenplatte nicht abgedichtet ist, wird der Schadenverlauf exponential zunehmen. Da bei der Hauptinspektion noch keine statischen Risse sichtbar sind, kann momentan noch auf eine sofortige Gewichtsbeschränkung verzichtet werden (Stand Dezember 2010). Die Strassenüberführung weist jedoch beträchtliche statische und bauliche Defizite auf, die in den nächsten Jahren zunehmen werden. Die Überführung muss deshalb innerhalb der nächsten zwei Jahren entweder instand gesetzt und verstärkt oder rückgebaut werden.

Die Engelbergerstrasse ist als Ausnahmetransportroute Typ III definiert. D.h. es müssen Spezialtransporte bis zu 90 Tonnen mit Überbreite und Überhöhe (4,80 m) die Strassen befahren können.

Die Bautätigkeit in Engelberg ist seit vielen Jahren sehr hoch und wird angesichts der bewilligten und sich in Planung befindlichen Projekte eher noch zunehmen. Diese Bautätigkeit bedingt immer wieder Spezialtransporte, die nach Engelberg fahren müssen. Die Spezialtransporte für eine Bohrpfahmaschine oder ein Rammgerät haben Gewichte um die 100 Tonnen und benötigen Sonderbewilligungen und Spezialmassnahmen bei einzelnen Kunstbauten z.B. Schrittempo-Fahren in der Mitte der beiden Fahrspuren. Mehrmals jährlich werden Gesuche für Spezialtransporte nach Engelberg gestellt.

Eine baulich intakte Strassenverbindung ist für diese Transporte unabdingbar.

## **2. Verfahren**

### **2.1 Gesetzliche Grundlagen**

Gemäss Art. 5 und Art. 17 der Strassenverordnung vom 14. September 1935 (StrV; GDB 720.11) ist der Regierungsrat für die Genehmigung des Strassenplans und somit für die Erteilung der Projektbewilligung sowie die Erledigung der diesbezüglichen Einsprachen zuständig. Die Ausführung des Ersatzes der Zentralbahnüberführung bedarf der Genehmigung des Strassenplanes, der Erteilung der Projektbewilligung sowie verschiedener kantonaler Spezialbewilligungen, welche in der Zuständigkeit verschiedener Stellen liegen. Damit eine sinnvolle Koordination all dieser Verfahren möglich ist, zieht der Regierungsrat sämtliche dieses Vorhaben betreffende Bewilligungen zum Entscheid an sich (Art. 4 Verordnung über die Organisation des Regierungsrates 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]). Mit der Genehmigung des Plans wird damit zugleich die Baubewilligung erteilt. Auf diese Weise ist die bundesrechtlich vorgeschlagene Koordination gewährleistet.

Das Projekt kann nur bewilligt bzw. der Strassenplan genehmigt werden, wenn alle erforderlichen Bewilligungen erteilt werden können. Das Planauflageverfahren nach Strassenverordnung darf nicht zur Umgehung der Bestimmungen über Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzone nach Art. 24 des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700) führen, sodass eine umfassende Interessenabwägung zwischen den Interessen an dem Ersatz der Zentralbahnüberführung bei der Engelbergerstrasse und den raumplanerischen Planungsgrundsätzen vorzunehmen ist. Miteinzubeziehen sind zudem die Interessen an der Walderhaltung (Rodungsbewilligung).

## 2.2 Durchlaufenes Verfahren

Das Bauprojekt, der Strassenplan und die Spezialbewilligungsgegenstände wurden im Obwaldner Amtsblatt vom 17. Oktober 2013 (Nr. 42/13) publiziert und lagen auf der Gemeindekanzlei Engelberg vom 21. Oktober 2013 bis zum 4. November 2013 öffentlich auf. Es gingen keine Einsprachen ein.

Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens wurden sämtliche involvierten Behörden und Amtsstellen (Amt für Wald und Landschaft, Amt für Raumentwicklung und Verkehr, Amt für Landwirtschaft und Umwelt, Amt für Kultur und Sport (Kultur- und Denkmalpflege), Verkehrs- und Sicherheitspolizei) sowie die Gemeinde Engelberg zur Stellungnahme eingeladen. Die Gemeinde Engelberg und die Amtsstellen begrüssen das Projekt.

## 3. Genehmigung Strassenplan und Projektbewilligung

Der Regierungsrat hat am 3. Dezember 2013 den Strassenplan gemäss Bauprojekt genehmigt und die Projektbewilligung für den Ersatz der Überführung durch eine neue Strasse auf einem geschütteten Damm mit Durchlass inklusiv der Umgestaltung des Schuemettlenbaches erteilt. Gleichzeitig hat der Regierungsrat auch die raumplanerische Ausnahmegenehmigung sowie die Rodungsbewilligung für insgesamt 5 580 m<sup>2</sup> erteilt.

# II. Bauprojekt und Kostenvoranschlag

## 4. Bauprojekt Ersatz Zentralbahnüberführung

### 4.1 Variantenstudien, Vorprojekt

In einer ersten Planungsphase wurden die beiden Varianten „Brückeninstandsetzung und Verstärkung“ und „neue Strassenführung auf einer Dammschüttung mit Durchlass“ bearbeitet und verglichen. Um die wirtschaftlichste und nachhaltigste Lösung eruieren zu können, wurde für beide Varianten ein Vorprojekt ausgearbeitet. Im Variantenvergleich schnitt die Dammlösung bezüglich der Kriterien Kosten, Realisierung, Bauzustand, Verkehrssicherheit, Betrieb und Risiken gegenüber der Instandsetzungsvariante klar besser ab. Einzig beim Kriterium Umwelt (Landschaft, Wald, Wildtierquerung) hat die Instandsetzungsvariante kleine Vorteile, da die heutige Situation mehr oder weniger unangetastet bleiben würde. Gestützt auf die Analyse der beiden Varianten wurde auf Basis der Dammlösungsvariante weiter projektiert.

### 4.2 Projektbeschreibung Damm mit Durchlass

Das vorliegende Bauprojekt sieht vor, bergseitig neben der bestehenden Strassenüberführung einen neuen Strassenabschnitt von ungefähr 300 m Länge auf einem geschütteten Damm zu erstellen. Nach Inbetriebnahme des neuen Strassenabschnitts sollen die Brücke abgebrochen und das Gelände renaturiert werden.

Mit der Dammlösung kann die Verkehrssicherheit auf diesem Abschnitt entscheidend verbessert werden, insbesondere weil die Vereisungsgefahr im Brückenbereich wegfällt. Auch bezüglich Betrieb und Unterhalt ist die auf dem Damm geführte Strasse einfacher und kostengünstiger zu handhaben, als die Strasse auf einer Brücke.

Durch den Projektperimeter fliesst der Schuemettlenbach. Es ist vorgesehen, ihn beim zu errichtenden Strassendamm durch einen Durchlass (Breite 4,5 m, lichte Höhe 3,5 m, Länge 35 m) zu führen. Dieser Durchlass erfüllt verschiedene Funktionen. Bei einem Hochwasser kann er ein HQ<sub>300</sub> aufnehmen und bietet eine Querungsmöglichkeit für Kleintiere und eventuell auch für Wanderer und Biker. Der Schuemettlenbach soll zudem auf einer Länge von ungefähr 160 m oberhalb des Damms neu angelegt, mit einem Holzrechen versehen und naturnah gestaltet werden.

#### 4.3 Projektunterlagen

Die Projektunterlagen (Bauprojekt vom 6. September 2013) für den Ersatz der Überführung Zentralbahn, welche vom Ingenieurbüro Emch + Berger WSB AG, Kerns, ausgearbeitet wurden, umfasst:

– Technischer Bericht mit Kostenvoranschlag		Plan Nr. 61315-201
– Situation	1 : 500	Plan Nr. 61315-211
– Querprofile Strasse	1 : 100	Plan Nr. 61315-223
– Querprofile Bach	1 : 100	Plan Nr. 61315-224
– Normalprofil Strasse	1 : 50	Plan Nr. 61315-221
– Normalprofil Durchlass mit Bach	1 : 50	Plan Nr. 61315-222
– Längenprofile Strasse	1 : 500/100	Plan Nr. 61315-225
– Längenprofil Bach	1 : 500	Plan Nr. 61315-226
– Situation Landerwerb	1 : 500	Plan Nr. 61315-212
– Situation Waldrodungsflächen	1 : 500	Plan Nr. 61315-213
– Situation Waldaufforstungsflächen	1 : 500	Plan Nr. 61315-214

#### 4.4 Waldrodung

Das Projekt beansprucht Waldareal auf einer Fläche von 5 580 m<sup>2</sup>. Die temporäre Rodungsfläche (4 180 m<sup>2</sup>) und die definitive Rodungsfläche (1 110 m<sup>2</sup>) werden nach Abschluss der Bauarbeiten an Ort und Stelle wieder aufgeforstet. Für die restlichen fehlenden 290 m<sup>2</sup> werden Massnahmen zugunsten des Natur- und Landschaftschutzes geleistet.

#### 4.5 Landerwerb

Die Landerwerbsfragen des Bauvorhabens konnten bereits vor der Planaufgabe geregelt werden. Es sind zwei Grundeigentümer mit vier Parzellen betroffen (Benediktinerkloster Engelberg und Bürgergemeinde Engelberg). Es handelt sich um kostenneutrale Landabtausche von Waldflächen (Arrondierungen). Beide Landeigentümer haben mit der Unterzeichnung des Rodungsgesuches zugestimmt, dass die erforderlichen Rodungen und Ersatzaufforstungen und somit Massnahmen zugunsten des Natur- und Landschaftschutzes auf ihren Parzellen vorgenommen werden können. Im Kostenvoranschlag sind die anfallenden Aufwendungen für Geometer, Grundbuch und Notariat enthalten.

#### 4.6 Baetermine

Die Ausführung ist in den Jahren 2014, 2015, und 2016 (Deckbeläge) vorgesehen mit folgendem Bauablauf:

Mai 2014–Oktober 2014	Ausführung der Hauptarbeiten (Durchlass, Dammschüttung, Gerinne Schuemettlenbach, Strassenbau 300 m)
November 2014 2015	Provisorische Inbetriebnahme Strasse Abbruch bestehende Brücke, Gestaltungs- und Renaturierungs- arbeiten, Aufforstungen
2016	Deckbeläge (nach Abklingen von allfälligen Setzungen der Dammschüttung)

### 5. Kostenvoranschlag

Die Gesamtkosten werden auf Fr. 1 500 000.– (Betrag netto inkl. 8 Prozent MwSt., August 2013; Genauigkeit ± 10 Prozent) veranschlagt.

Allgemeine Kosten (Honorare, Spezialisten, Untersuchungen, Nebenkosten, etc.)		Fr. 200 000.–
Erwerb von Grund und Rechten (Kosten für Notar, Grundbuch und Geometer)		Fr. 20 000.–
Baukosten		Fr. 1 040 000.–
– Rodungen, Aufforstungen (ca. 5 000 m <sup>2</sup> ), inkl. Betrag für Ersatzmassnahmen	Fr. 30 000.–	
– Dammschüttungen (ca. 6 000 m <sup>3</sup> )	Fr. 140 000.–	
– neue Strasse (ca. 300 m)	Fr. 250 000.–	
– Durchlass (ca. 35 m)	Fr. 240 000.–	
– Massnahmen Schuemettlenbach (Fischereigewässer, Hochwasserschutz)	Fr. 130 000.–	
– Schutzmassnahmen Leitungstrasse von EWO, zb und EWN	Fr. 50 000.–	
– Steinschlagschutz (45 m)	Fr. 80 000.–	
– Abbruch bestehende Brücke	Fr. 70 000.–	
– Renaturierungen bestehende Strasse, Holzlager- platz, etc.	Fr. 30 000.–	
– Verlängerung Wildwarnanlage	Fr. 20 000.–	
Unvorhergesehenes (10 Prozent)		Fr. 130 000.–
Mehrwertsteuer 8 Prozent (gerundet)		Fr. 110 000.–
<b>Total Kostenvoranschlag</b>		<b>Fr. 1 500 000.–</b>

Im vorliegenden Kostenvoranschlag gehen die Planer von einer sehr günstigen Lösung bei der Position Dammschüttung aus. Gemäss Vorabklärungen kann angenommen werden, dass im Raum Engelberg genügend Aushubmaterial für eine ökologisch sinnvolle Verwendung dieses Materials als Dammschüttung zu günstigen Konditionen zur Verfügung steht.

### III. Finanzbedarf und Finanzierung

#### 6. Finanzbedarf

Der Finanzbedarf für den Ersatz der Zentralbahnüberführung (Abschnitt Grünenwald) der Engelbergerstrasse beträgt Fr. 1 500 000.–.

#### 7. 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 Ersatz der Zentralbahnüberführung (Abschnitt Grünenwald) der Engelbergerstrasse, 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).

Die Engelbergerstrasse gilt gemäss Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991 (SR 741.272) als Hauptstrasse. Seit dem Systemwechsel „Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen“ (NFA) im Jahr 2008 erhält der Kanton Obwalden für die Engelbergerstrasse Globalbeiträge und Beiträge aus dem Infrastrukturfonds für Hauptstrassen in Berggebieten.

Das im Jahr 2008 eingeführte System mit Globalbeiträgen bringt mit sich, dass einzelne Projekte (wie früher z.B. die Instandstellung der Bodenbrücke nach dem Hochwasser 2005) nicht mehr mit separaten Bundesbeiträgen unterstützt, sondern via die zugesprochenen Globalbeiträge mitfinanziert werden. Die globalen Beiträge des Bundes für die Engelbergerstrasse betragen rund Fr. 750 000.– pro Jahr (Stand 2013). In der Staatsrechnung werden diese Einnahmen im Konto Nr. 6102.4630.16 Globalbeiträge Hauptstrassen aufgeführt.

Seit dem Jahr 2008 bis Ende 2013 hat der Kanton vom Bund insgesamt rund 4,75 Millionen Franken für die Engelbergerstrasse erhalten. Neben den kleineren Strassenunterhaltsarbeiten des Strasseninspektorates wurde in den vergangenen sechs Jahren für die Engelbergerstrasse das Projekt Ersatz Kantonsstrassenbrücke über den Fanggraben (Objektkredit Kantonsrat 0,950 Millionen Franken) realisiert (2011 und 2012).

Das Projekt Ersatz Zentralbahnüberführung ist im Mehrjahresprogramm der Kantonsstrassen seit 2012 enthalten. Es wurde letztes Jahr auf die Jahre ab 2013 verschoben.

Im Budget 2014 und im IAFP 2014 bis 2017 sind Ausgaben von einer Millionen Franken eingesetzt. Sie basierten auf einer Kostenschätzung von 2010, die durch das damals beauftragte Ingenieurbüro abgegeben wurde. Das Projekt berücksichtigte allerdings nur das „reine“ Strassenprojekt, d.h. eine Dammschüttung ohne Durchlass, keine Massnahmen am Schuemettlenbach (Hochwasser, Fischerei), kein Steinschlagschutz und keine Massnahmen zum Schutz der Starkstromleitungen von EWO, zb und EWN. Die Projektentwicklung mit den oben aufgeführten, sinnvollen und zwingend notwendigen Projektergänzungen fand erst im Laufe dieses Jahres (August 2013) statt und konnte nicht mehr in den IAFP aufgenommen werden.

Einerseits sollen die Gesamtinvestitionen bei den Kantonsstrassen pro Jahr nicht höher als ungefähr 1,1 Millionen Franken betragen, andererseits ist die Dringlichkeit der Sanierung der Engelbergerstrasse gegeben. Die im Budget/IAFP enthaltenen Investitionen für den Ausbau der Melchtalerstrasse werden entsprechend um zwei Jahre nach hinten verschoben. Der Ausbau ist zwar angezeigt, die Verschiebung der Ausführung ist hinsichtlich Sicherheit und Verkehrsaufkommen jedoch verantwortbar. Auch die im Mehrjahresprogramm vorgesehenen Brückenersatzbauwerke an der Sarneraai verschieben sich durch das aktuelle Terminprogramm des Hochwasserschutzprojekts Sarneraatal nach hinten. Durch diese Projektverschiebungen können somit die Gesamtinvestitionen für die Kantonsstrassen bei rund 1,1 Millionen Franken gehalten werden.

Die Investitionskosten beim Strassenbau gemäss IAFP 2014 bis 2017 werden, wie ausgeführt, nicht überschritten und werden durch die ordentlichen Mittel des Kantons finanziert.

Bei den Realisierungskosten von insgesamt Fr. 1 500 000.– 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 Kantonsrat ist der Verpflichtungskredit in Form eines Objektkredits zur Genehmigung zu unterbreiten.

#### **IV. Referendum**

Der Beschluss des Kantonsrates untersteht gemäss Art. 59 Abs. 1 Bst. b der Kantonsverfassung dem fakultativen Referendum.

**Bericht des Regierungsrats zu einem Kantonsratsbeschluss über einen Objektkredit für den Ersatz der Zentralbahnüberführung der Engelbergerstrasse, Abschnitt Grünenwald, Gemeinde Engelberg**

Beilagen:

- Orthofotoplan 1:1500
- Situation und Querprofil Strasse sowie Normalprofil Durchlass
- Normalprofil Strasse/Bach
- Fotobeilage Istzustand der Überführung
- Entwurf Kantonsratsbeschluss