



# **Bericht des Regierungsrats über einen Rahmen- kredit für das Bauprogramm Kantonsstrassen 2022 bis 2027**

28. September 2021

Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren Kantonsräte

Wir unterbreiten Ihnen den Bericht des Regierungsrats über einen Rahmenkredit für das Bauprogramm Kantonsstrassen 2022 bis 2027 mit dem Antrag auf Eintreten.

Im Namen des Regierungsrats  
*Landammann: Daniel Wyler*  
*Landschreiberin: Nicole Frunz Wallimann*

## Zusammenfassung

<b>I.</b>	<b>Ausgangslage, Ziele und Aufbau Bericht .....</b>	<b>4</b>
<b>II.</b>	<b>Strategische Planung bauliche Massnahmen Kantonsstrassen inklusive kantonale Velorouten.....</b>	<b>6</b>
1.	<b>Grundlagen.....</b>	<b>6</b>
1.1	Rechtliche Vorgaben und technische Standards.....	6
1.2	Strategische Planung und Projektprozess .....	6
1.3	Finanzierung Strassenwesen .....	8
2.	<b>Kantonsstrassen inklusive kantonale Velorouten .....</b>	<b>10</b>
2.1	Mengen und Werte .....	10
2.2	Kantonsstrassen .....	10
2.3	Kantonale Velorouten.....	11
2.4	Ausbaustandards.....	13
2.5	Änderung Kantonsstrassennetz.....	15
2.6	Verkehrsentwicklung.....	16
3.	<b>Handlungsbedarf.....</b>	<b>16</b>
3.1	Werterhaltung .....	16
3.2	Übergeordneten Planungen und Strategien.....	18
3.3	Lärmschutz .....	20
3.4	Verkehrssicherheit .....	22
4.	<b>Langfristige Projektplanung 2021 bis 2035 (vgl. Beilage) .....</b>	<b>24</b>
<b>III.</b>	<b>Bauprogramm Kantonsstrassen 2022 bis 2027 .....</b>	<b>25</b>
5.	<b>Inhalt .....</b>	<b>25</b>
6.	<b>Zustimmung Gemeinden.....</b>	<b>27</b>
<b>IV.</b>	<b>Rahmenkredit, Delegation und Finanzierung .....</b>	<b>28</b>
7.	<b>Rahmenkredit .....</b>	<b>28</b>
8.	<b>Erteilung der Objektkredite und Berichterstattung.....</b>	<b>28</b>
9.	<b>Finanzierung und Auswirkungen auf den Kanton .....</b>	<b>29</b>
10.	<b>Auswirkungen auf die Gemeinden .....</b>	<b>30</b>
<b>V.</b>	<b>Fakultatives Referendum.....</b>	<b>30</b>

## **Zusammenfassung**

Das letzte Bauprogramm Kantonsstrassen genehmigte die Landsgemeinde 1996 für die Jahre 1996 bis 2000 und erteilte dem Regierungsrat den entsprechenden Rahmenkredit. In den folgenden Jahren waren keine neuen Kantonsstrassenabschnitte mehr zu erstellen oder auszubauen. Der Fokus lag fortan auf dem Unterhalt der Kantonsstrassen und dem Nationalstrassenbau. Deshalb wurde ab 2001 auf ein Bauprogramm Kantonsstrassen und einen entsprechenden Rahmenkredit verzichtet.

Die Anforderungen an die Kantonsstrassen inklusive kantonale Velorouten haben sich in den letzten Jahren gewandelt. Künftig werden neben Unterhalts- wieder vermehrt Ausbau- und Modernisierungsmassnahmen notwendig sein. Baulicher Handlungsbedarf ergibt sich insbesondere aus dem kantonalen Richtplan 2019, der die siedlungsverträglichere Ausgestaltung von Ortsdurchfahrten festlegt, aus den Vorgaben des Bundes zur Lärmsanierung und zum Veloverkehr, weil der Strassenzustand nicht mehr den geltenden Ausbaustandards entspricht oder weil die Verkehrssicherheit beeinträchtigt ist.

Vor diesem Hintergrund ist es sachgerecht, notwendige Ausbau- und Instandhaltungsmassnahmen an Kantonsstrassen wiederum im Rahmen eines Bauprogrammes und eines Rahmenkredites zu planen, dem Kantonsrat vorzulegen und umzusetzen.

Das Bauprogramm Kantonsstrassen wird aus der langfristigen Projektplanung Kantonsstrassen abgeleitet. Die darin enthaltenen Projekte werden in einem koordinierten Prozess über alle Bereiche (z.B. kantonaler Richtplan 2019, Verkehrssicherheit, Lärmschutz, Werterhaltung), die baulichen Handlungsbedarf an Kantonsstrassen auslösen können, festgelegt und mit Bauvorhaben von Gemeinden und Dritten kombiniert, um Synergien zu nutzen.

Im Bauprogramm Kantonsstrassen 2022 bis 2027 enthalten sind zwei noch nicht fertiggestellte Projekte, zu denen der Kantonsrat bereits vor Start der Programmperiode 2022 bis 2027 Objektkredite genehmigt hat. („Status A“). Weiter sind 18 Projekte enthalten, zu denen keine genehmigten Objektkredite vorliegen. Diese sollen in der Programmperiode geplant und soweit möglich realisiert werden. („Status B“). Das Programm soll es dem Regierungsrat im Weiteren ermöglichen, bei Vorliegen besonderer Umstände (z.B. Unwetterereignis) rasch zu reagieren und weitere zur Schadenbehebung notwendige und unaufschiebbare Projekte in den Jahren 2022 bis 2027 an die Hand zu nehmen.

Für die 18 Kantonsstrassenprojekte, für die nach aktuellem Planungsstand in den Jahren 2022 bis 2027 der Objektkredit erteilt werden soll, beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat einen Rahmenkredit von 34,7 Millionen Franken (Gesamtkosten inklusive Beiträge Dritter, die auf 9,7 Millionen Franken geschätzt werden). Die Aufteilung des Rahmenkredites in die einzelnen Objektkredite erfolgt durch den Regierungsrat nach Massgabe des jeweiligen Budgetkredites und der Ausführungsreife des Projektes sowie in Einhaltung der Schuldenbegrenzung. Müssen infolge besonderer Umstände neue Projekte während der Programmperiode ins Kantonsstrassenprogramm aufgenommen werden, so sollen diese mit dem erteilten Rahmenkredit finanziert und andere Projekte in die nächste Programmperiode verschoben werden.

## I. Ausgangslage, Ziele und Aufbau Bericht

Als strategisches Planungsinstrument für den Ausbau von Kantonsstrassen inklusive kantonale Velorouten sieht das Gesetz über den Bau- und Unterhalt der Kantonsstrassen (Kantonsstrassengesetz [KSG; GDB 720.3]) ein Bauprogramm Kantonsstrassen vor. Es wird dem Kantonsrat zur Genehmigung unterbreitet (Art. 2 Abs. 2 Kantonsstrassengesetz). Das letzte Bauprogramm Kantonsstrassen genehmigte die Landsgemeinde 1996 für die Jahre 1996 bis 2000 und erteilte einen entsprechenden Rahmenkredit.

Weil ab 2001 keine neuen Kantonsstrassenabschnitte mehr zu erstellen waren, bauliche Massnahmen am Kantonsstrassennetz sich grossmehrheitlich auf den Unterhalt beschränkten und der Nationalstrassenbau im Zentrum stand, wurde ab diesem Jahr dem Kantonsrat kein Bauprogramm Kantonsstrassen und kein entsprechender Rahmenkredit mehr vorgelegt. Die Planung der auf den Unterhalt fokussierten Massnahmen wurde vom für den Strassenbau zuständigen Bau- und Raumentwicklungsdepartement unter Einbezug der Gemeinden vorgenommen.

Den mittelfristigen Finanzbedarf für den Unterhalt und die wenigen Ausbaumassnahmen an Kantonsstrassen zeigt der Regierungsrat seit 2003 jeweils in der Integrierten Aufgaben- und Finanzplanung (IAFP) auf. Diese umfasste bis 2018 jeweils die Planung für vier Jahre, seit 2020 beträgt der Planungshorizont sechs Jahre. Für einzelne Vorhaben, bei denen auch gewisse Ausbauarbeiten mit den Unterhalts- und Instandhaltungsmassnahmen kombiniert wurden (z.B. Sanierung und Ausbau Melchtalerstrasse; Sanierung Kurve Schwibögli, Engelbergerstrasse; Ersatz Brücke Bahnhofstrasse Kernmatt, Sarnen), legte der Regierungsrat auch in den letzten Jahren dem Kantonsrat jeweils nach Vorliegen des Bauprojekts entsprechende Objektkredite zur Bewilligung vor.

Die Anforderungen an Kantonsstrassen inklusive kantonale Velorouten haben sich in den letzten Jahren stark gewandelt und erfordern künftig neben Unterhalts- und Instandhaltungsarbeiten wieder vermehrt Ausbau- und Modernisierungsmassnahmen. Solche Massnahmen ergeben sich aus übergeordneten Strategien und Planungen, rechtlichen Vorgaben und Standards sowie Umsetzungsstrategien, aber auch aus Fach- und Massnahmenplanungen sowie aufgrund von Vorhaben Dritter. Dies wird mit nachfolgender Grafik veranschaulicht:



Abbildung 1: Bauprogramm Kantonsstrassen im Kontext übergeordneter Strategien und Planungen, Fach- und Rechtsgrundlagen sowie laufender Massnahmen abgestimmt mit Vorhaben Dritter.

Vor diesem Hintergrund ist es sachgerecht, künftige Massnahmen am Strassennetz wieder im Rahmen eines Bauprogrammes und eines Rahmenkredites zu planen und umzusetzen.

Mit dem Bauprogramm Kantonsstrassen, dem Rahmenkredit und der Berichterstattung werden insbesondere folgende *Ziele* erreicht:

- umfassende Analyse über Zustand und Handlungsbedarf am Kantonsstrassennetz inklusive kantonale Velorouten auf Grund übergeordneter Planungen, Strategien, Rechtsgrundlagen, Standards, Fachplanungen, bereits laufender Projekte und im Zusammenhang mit dem Kantonsstrassennetz stehenden Vorhaben Dritter (z.B. Werkleitungen, Gemeindestrassen);
- transparente Herleitung der Prioritäten für die nächsten sechs Jahre (Bauprogramm Kantonsstrassen 2022 bis 2027) aufgrund dieser Analyse;
- Einbezug des Kantonsrats in die vorausschauende strategische Planung von Ausbaumassnahmen an Kantonsstrassen inklusive kantonale Velowege aus einer Gesamtsicht;
- Planungssicherheit und Kontinuität für die kantonale Finanzplanung sowie für die Planung der Kantonsstrassenprojekte durch einen Rahmenkredit;
- Gewährleistung der nötigen Flexibilität bei der Umsetzung einzelner Projekte, z.B. bei Projektverzögerungen.

Nicht Gegenstand des Bauprogramms Kantonsstrassen und des entsprechenden Rahmenkredits sind geringfügige Unterhaltsarbeiten wie z.B. Belagssanierungen, die keine Neuanlagen oder Ausbauten enthalten und unabhängig von den im Programm enthaltenen Massnahmen realisiert werden müssen.

Der Bericht ist wie folgt aufgebaut:

*Berichtsziffer I.* zeigt die Ausgangslage, die Rahmenbedingungen und die Ziele des Bauprogramms Kantonsstrassen samt Rahmenkredit auf.

*Berichtsziffer II.* gibt eine Übersicht über den Planungsprozess und die rechtlichen, technischen sowie finanziellen Grundlagen. Sie enthält auch Aussagen über Mengen, Werte und Zustand der Kantonsstrassen inklusive Velorouten und die Verkehrsentwicklung. Ebenso wird die verfolgte Unterhaltsstrategie beschrieben. Aufgezeigt wird auch der bauliche Handlungsbedarf aus übergeordneten Strategien und Planungen (insbesondere kantonaler Richtplan 2019) sowie Fach- und Massnahmenplanungen (Gesamtverkehrskonzept, Veloroutenplanung, Lärmschutz und Verkehrssicherheit). Unter Berücksichtigung der Koordination von Kantonsstrassenprojekten mit Projekten Dritter wird daraus die langfristige Planung Kantonsstrassen 2021 bis 2035 mit fachlicher Priorisierung hergeleitet.

*Berichtsziffer III.* legt das aus der langfristigen Projektplanung Kantonsstrassen 2021 bis 2035 abgeleitete Bauprogramm Kantonsstrassen 2022 bis 2027 dar, welches dem Kantonsrat mit vorliegendem Bericht zur Genehmigung vorgelegt wird.

*Berichtsziffer IV.* zeigt den Kreditbedarf für den Rahmenkredit Bauprogramm Kantonsstrassen 2022 bis 2027 und die Auswirkungen auf Kanton und Gemeinden auf.

*Berichtsziffer V.* thematisiert das fakultative Referendum.

## II. Strategische Planung bauliche Massnahmen Kantonsstrassen inklusive kantonale Velorouten

### 1. Grundlagen

#### 1.1 Rechtliche Vorgaben und technische Standards

Bauliche Massnahmen an Kantonsstrassen inklusive kantonale Velorouten müssen die rechtlichen Vorgaben von Bund und Kanton zu den Kantonsstrassen und kantonalen Velorouten sowie die hierfür geltenden technischen Standards einhalten. Dazu gehören insbesondere:

- Das *Strassenverkehrsgesetz* (SVG; SR 741.01), das Vorgaben zur Verkehrssicherheit enthält.
- Das *Umweltschutzgesetz* (USG; SR 814.01), das Vorgaben betreffend Lärmsanierung enthält.
- Das *Gesetz über den Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen* (Kantonsstrassengesetz [KSG; GDB 720.3]) sowie die kantonale Strassenverordnung (Strassenverordnung; GDB 720.11). Das Kantonsstrassengesetz enthält Vorgaben für den Strassenbau und die Finanzierung der Kantonsstrassen. Die Strassenverordnung regelt die Organisation sowie die Aufsicht über die Kantonsstrassen, enthält Bau- und Unterhaltsvorschriften sowie Normen zur Inanspruchnahme des Kantonsstrassentrassees durch Werkleitungen etc.
- Das *Baugesetz* (BauG; GDB 710.1) enthält Bauvorschriften, die auch Kantonsstrassen betreffen können (z.B. Abstandsvorschriften von Gebäuden zu Strassen). Die *Verordnung zum Baugesetz* (BauV; GDB 710.11) regelt das Baubewilligungsverfahren.
- Einzuhaltende *technische Standards* ergeben sich insbesondere aus den Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassenfachleute (VSS), des Verbands Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute (VSA) und den Normen des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenverein (SIA; zu den technischen Standards vgl. Berichtsziffer 2.4).

#### 1.2 Strategische Planung und Projektprozess

Eine wichtige fachliche Grundlage für die strategische Planung und Umsetzung von Bauvorhaben an Kantonsstrassen inklusive Veloverkehrsanlagen bildet die Norm SIA 112 des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (SIA). Sie definiert den Prozess in sechs Phasen:



Abbildung 2: Phasen der Bauplanung nach SIA 112

Die *Strategische Planung* setzt beim Bedarf nach baulichen Massnahmen an Kantonsstrassen inklusive kantonale Velorouten an.

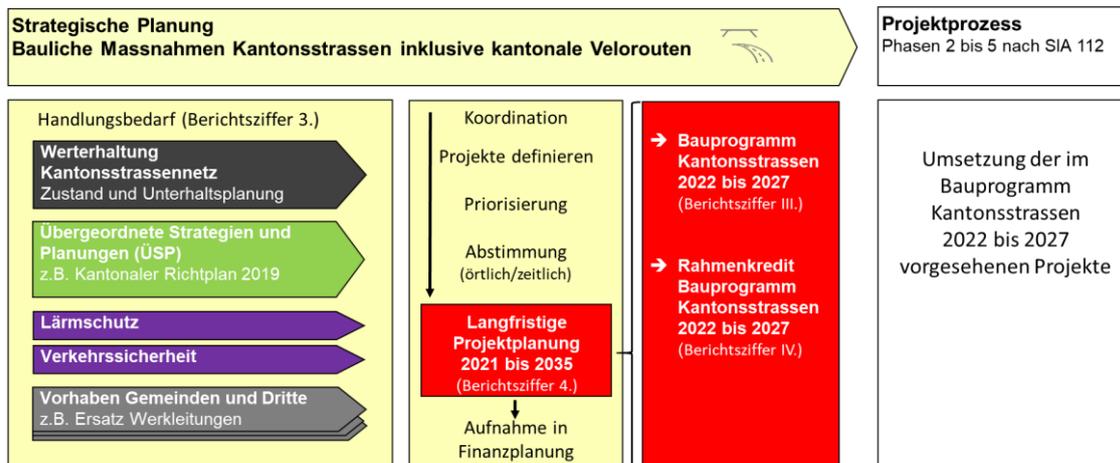


Abbildung 3: Strategische Planung: Der Weg zum Bauprogramm und zum Rahmenkredit

Handlungsbedarf ergibt sich aus der Werterhaltung des Kantonsstrassennetzes, aus übergeordneten Strategien und Planungen (ÜSP), aus Vorgaben zum Lärmschutz und zur Verkehrssicherheit oder aufgrund von Vorhaben der Gemeinden und Dritter (vgl. im Detail Berichtsziffer 3. und Beilage, Spalte Handlungsbedarf). Im Rahmen einer Gesamtschau über alle Bereiche mit Handlungsbedarf werden Projekte definiert, priorisiert, zeitlich sowie örtlich aufeinander abgestimmt und in die Finanzplanung aller beteiligten Projektpartner aufgenommen. Die aus diesem Prozess hergeleiteten Projekte werden in die *langfristige Projektplanung* aufgenommen.

Dieser Prozess erfolgt in Koordination mit den Gemeinden und dient folgenden Zielen:

- Schaffung grösstmöglicher Synergien, indem Handlungsbedarf, der sich aus verschiedenen Bereichen (z.B. Verkehrssicherheit, Werterhaltung, Lärmschutz) in einem bestimmten Strassenabschnitt ergibt zu einer gesamtheitlichen Lösung (Projekt) zusammengefasst wird;
- Minimierung der Kosten für den Kanton über den gesamten Lebenszyklus einer Strasse;
- Minimierung der Anzahl Baustellen mit Immissionen für Anwohnende und der Einschränkungen für die Verkehrsteilnehmenden.

Die zeitliche Priorisierung der Projekte im langfristigen Bauprogramm bzw. deren Aufnahme im nächsten, sechsjährigen *Bauprogramm Kantonsstrassen*, erfolgt anhand folgender Kriterien:

- Zeitpunkt, zu dem die betroffene Anlage gemäss koordinierter Unterhaltsplanung saniert werden muss;
- Handlungsbedarf gemäss obigen Kriterien;
- Stand Planungen Dritter, Bewilligungsverfahren und Finanzplanungen Dritter;
- verfügbare Kantonsmittel und personelle Ressourcen.

Die grösste Bedeutung kommt dabei dem baulichen Zustand der Bauten und Anlagen zu. Damit wird einerseits verhindert, dass alarmierende Zustände einzelner Bauten und Anlagen (rechtzeitige Sanierung) eintreten und andererseits die Lebensdauer der Bauten und Anlagen maximal ausgenutzt wird (keine vorzeitigen Massnahmen, wenn der Zustand noch im zulässigen Bereich ist).

Die *Umsetzung* der im Bauprogramm Kantonsstrassen vorgesehenen Projekte umfasst die Phasen zwei bis fünf der Bauplanung nach SIA 112 (vgl. Abbildung 2 oben) und integriert die Vorgaben von Kantonsstrassengesetz und Strassenverordnung sowie des Submissionsrechts. Abbildung 4 zeigt die zu durchlaufenden Verfahrensschritte und den ungefähren Zeitbedarf am Beispiel eines durchschnittlichen Kantonsstrassenprojekts (ohne Einsprache-/Beschwerdeverfahren) auf:

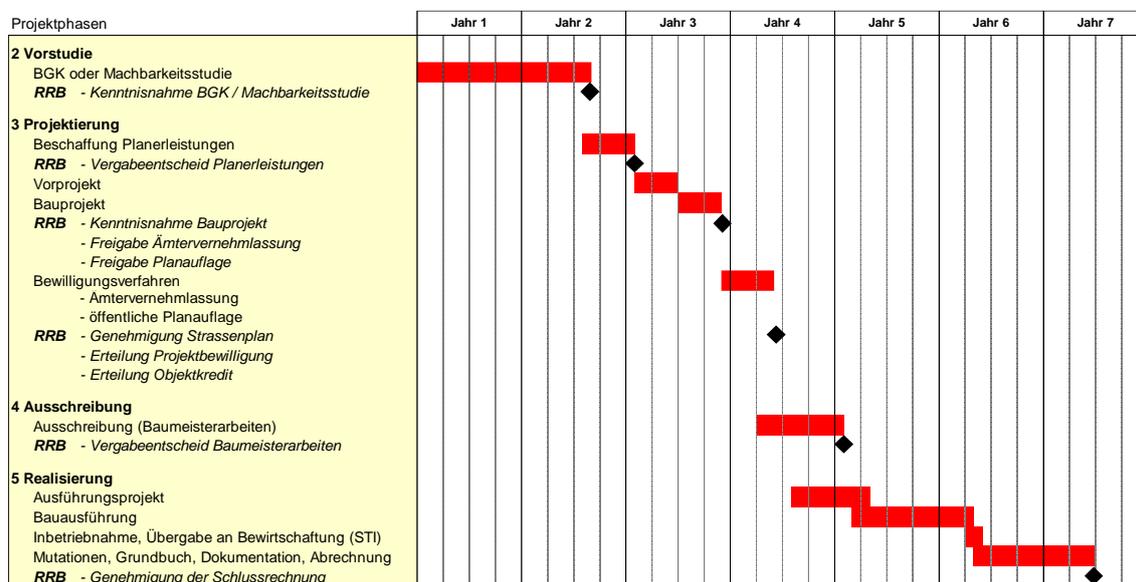


Abbildung 4: Projektprozess Neuanlage / Ausbau Kantonsstrassen und kantonalen Veloverkehrsanlagen am Beispiel eines durchschnittlichen Kantonsstrassenprojekts (ohne Einsprache-/Beschwerdeverfahren)

### 1.3 Finanzierung Strassenwesen

Bau, Instandhaltung, Unterhalt und Betrieb des kantonalen Strassennetzes werden aus dem allgemeinen Staatshaushalt finanziert. Dabei werden Mittel aus verschiedenen strassenbezogenen Steuern, Abgaben und Beiträgen dem kantonalen Strassenwesen explizit zugewiesen. Die rechtlichen Grundlagen finden sich insbesondere im Schwerverkehrsabgabengesetz (SVAG; SR 641.8), im Mineralölsteuergesetz (MinöStG; SR 641.61) oder im Gesetz über die Strassenverkehrssteuern (GDB 771.2). Aus diesen zweckgebundenen Mitteln finanziert der Kanton den Bau, Betrieb und Unterhalt der Kantonsstrassen, Abschreibungen sowie die Verwaltung des Kantonsstrassennetzes und die Verkehrspolizei. Die Gemeinden und weitere Körperschaften erhalten daraus Beiträge an den Unterhalt ihrer Strassen. Mittel fliessen auch in den öffentlichen Verkehr und in den allgemeinen Staatshaushalt.

Tabelle 1 gibt eine Übersicht über die verschiedenen Einnahmequellen zur Finanzierung des Strassenwesens sowie die Höhe der Einnahmen gemäss Rechnung 2020.

Einnahmequellen	Rechnung 2020 (in Mio. Fr.)
Kantonale Motorfahrzeugsteuer	11,10
Beitrag des Bundes aus dem Mineralölsteuerertrag inkl. Autobahnvignette	1,52
Beitrag des Bundes aus der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA)	2,80
Globalbeiträge des Bundes für Hauptstrassen	1,01
Rückerstattungen von Gemeinden	0,01
Bundesbeitrag Lärmschutz	0,01
<b>Summe (gerundet)</b>	<b>16,45</b>

Tabelle 1: Übersicht über die Einnahmen aus Strassenverkehrsabgaben und -steuern

Tabelle 2 zeigt die Verteilung der Mittel unter Angabe der jeweiligen Herkunft und der gemäss Staatsrechnung 2020 erhaltenen Geldbeträge auf. Von den insgesamt für das Strassenwesen eingenommenen rund 16,4 Millionen Franken werden knapp 7,9 Millionen Franken tatsächlich für den Bau, Betrieb, Unterhalt, Abschreibungen und für die Verwaltung der Kantonsstrassen inklusive Velowege sowie für Investitionsbeiträge N8 Lungern Nord – Giswil Süd (mit Tunnel Kaiserstuhl) eingesetzt.

Verwendung	aus Einnahmequelle	Rechnung 2020 (in Mio. Fr.)
Beiträge für Strassenunterhalt an Gemeinden und andere öffentliche Körperschaften	Mineralölsteuer ohne Autobahnvignette	1,42
Polizeidienst	- Motorfahrzeugsteuer (5,24 Mio. Franken) - Mineralölsteuer, Autobahnvignette (0,11 Mio. Franken) - LSVA (0,56 Mio. Franken)	5,91
Beitrag zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs	LSVA	0,56
Bau, Betrieb, Unterhalt, Abschreibung und Verwaltung des Kantonsstrassennetzes inklusive kantonale Velorouten und Beiträge an den Nationalstrassenbau	- Motorfahrzeugsteuer (5,96 Mio. Franken) - Globalbeiträge Hauptstrassen (1,01 Mio. Franken) - LSVA (1,00 Mio. Franken) - Rückerstattungen von Gemeinden (0,01 Mio. Franken) - Bundesbeitrag Lärmschutz (0,01 Mio. Franken) - LSVA (0,56 Mio. Franken)	7,99
Allgemeiner Staatshaushalt	- Restbetrag zu Lasten des allgemeinen Staatshaushalts	0,56
<b>Summe (gerundet)</b>		<b>16,45</b>

Tabelle 2: Übersicht über die Verwendung der Einnahmen des Kantons für das Strassenwesen

## 2. Kantonsstrassen inklusive kantonale Velorouten

### 2.1 Mengen und Werte

Die Strasseninfrastruktur des Kantons umfasst 83,4 Kilometer Kantonsstrassen zu denen neben den Fahrbahnen rund 465 Kunstbauten (Brücken, Unterführungen, Stützbauwerke, Schutzbauten) gehören. Die Kantonsstrassen samt Kunstbauten weisen einen Wiederbeschaffungswert von insgesamt 234 Millionen Franken auf. Der Unterhaltsbedarf liegt im langjährigen Mittel bei 1,3 Prozent des Wiederbeschaffungswerts, d.h. bei 3,1 Millionen Franken pro Jahr. Wiederbeschaffungswert und Unterhaltsbedarf der Strassen beinhalten auch in die Fahrbahn der Strassen integrierte Velostreifen. Die Inventarisierung und der Wiederbeschaffungswert der von den Kantonsstrassen separat geführten Velowege ist in dieser Aufstellung nicht berücksichtigt und muss noch ermittelt werden.

Teilinventar	Länge/Anzahl	Wiederbeschaffungswert in Mio. Fr.
Kantonsstrassen	83.3 km	184
Kunstbauten	465 Objekte	50
<b>gesamt</b>		<b>234</b>

*Tabelle 3: Mengen, Wiederbeschaffungswerte Kantonsstrassen ohne kantonale Velorouten (Stand 2018)*

### 2.2 Kantonsstrassen

Die Netzstruktur der Strassen ist hierarchisch aufgebaut. Unterschieden werden:

- Hochleistungsstrassen (Netzhierarchiestufe 1);
- Hauptverkehrsstrassen (Netzhierarchiestufe 2);
- Verbindungsstrassen (Netzhierarchiestufe 3);
- Sammel- und Erschliessungsstrassen (Netzhierarchiestufe 4).

Kantonsstrassen sind in der Regel Hauptverkehrsstrassen oder Verbindungsstrassen. Sie werden als Mischverkehrstrassen betrieben und müssen entsprechend auf die Bedürfnisse sämtlicher Verkehrsteilnehmenden, d.h. auf den motorisierten Individualverkehr (MIV), auf den öffentlichen Verkehr (öV) sowie den Langsamverkehr (LV) ausgerichtet und konzipiert sein. Nachfolgende Übersichtskarte (Abbildung 5) zeigt die Kantonsstrassen mit ihren Bezeichnungen.

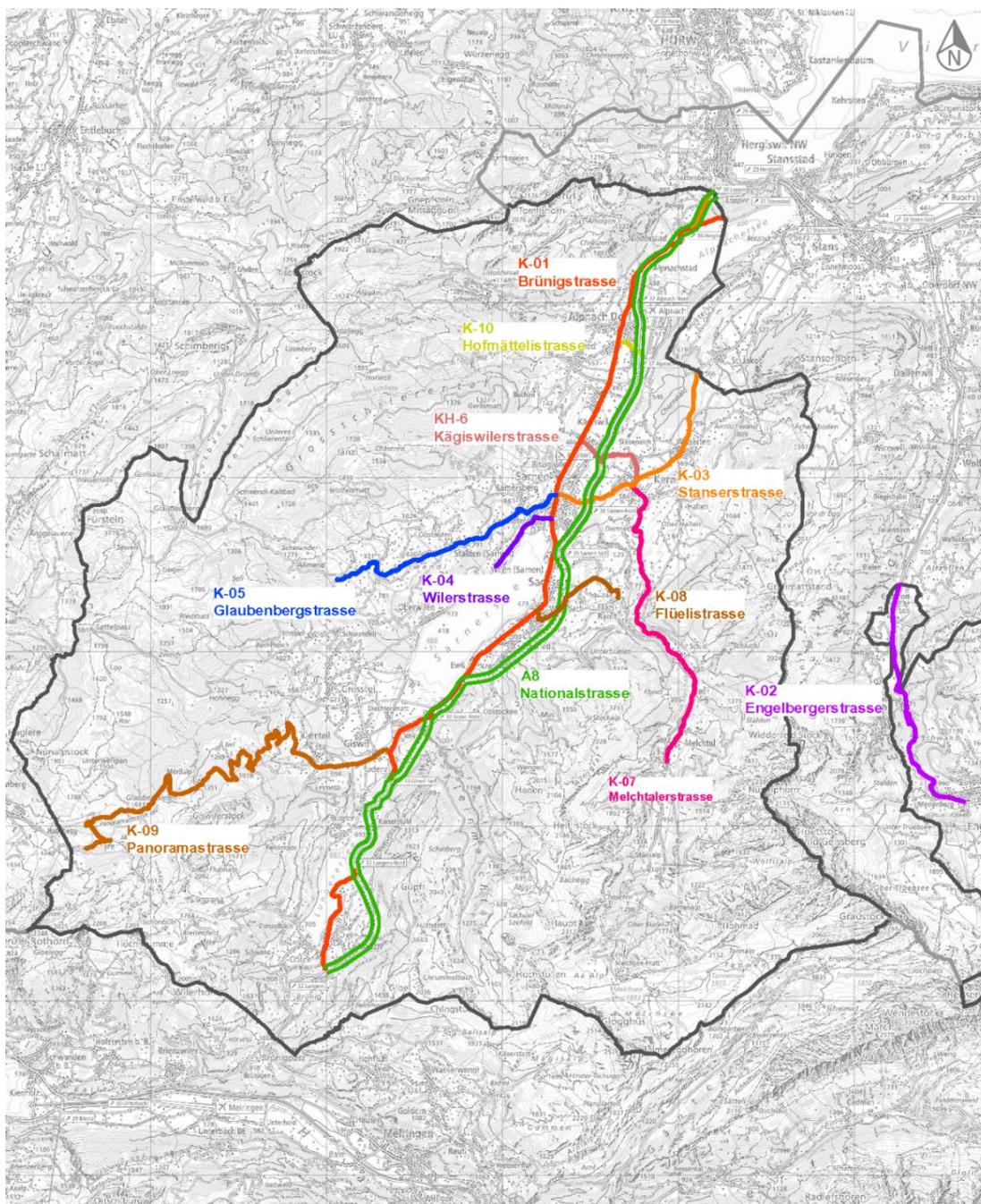


Abbildung 5: Übersichtskarte Kantonsstrassennetz

### 2.3 Kantonale Velorouten

Kantonale Velorouten sind Velowege von kantonaler Bedeutung beziehungsweise Velowege mit kantonaler Netzfunktion. Unterschieden werden Velowege für den Veloalltagsverkehr und Velowege für den Velofreizeitverkehr. Velowege für den Veloalltagsverkehr zeichnen sich durch eine direkte Linienführung aus und sind daher meist entlang von Hauptverkehrsstrassen angelegt. Bei den Velowegen für den Velofreizeitverkehr stehen die touristische Erschliessung und/oder die Erholungsfunktion im Vordergrund.

Für den Veloalltagsverkehr werden folgende typischen Arten von Veloverkehrsanlagen unterschieden:

- Velostreifen als Bestandteil der Fahrbahnen der Kantonsstrassen;
- strassenbegleitende (Ein- oder Zweirichtungs-) Velowege entlang von Kantonsstrassen;
- kombinierter Velo- und Fusswege entlang der Kantonsstrassen;
- fahrzeugfreie oder -arme Strassen (z.B. Bewirtschaftungswege);
- Tempo-30-Zone (Strasse mit Rechtsvortritt für alle Verkehrsteilnehmende);
- Tempo-30-Strecke (Übergeordnete Strasse bleibt vortrittsberechtigt).

Das kantonale Velowegnetz ist im Radroutenkonzept 1996 abgebildet. Im Rahmen des sich in Erarbeitung befindlichen kantonalen Gesamtverkehrskonzepts (GVK) wurde es aktualisiert. Nachdem sich das Bauprogramm Kantonsstrassen auf den Zeithorizont 2022 bis 2027 erstreckt und das GVK noch dieses Jahr vom Regierungsrat verabschiedet und dem Kantonsrat im Januar 2022 zur Kenntnisnahme vorgelegt wird, ist in nachfolgender Abbildung 6 der aktuelle Planungsstand kantonale Radrouten gemäss Vernehmlassungsentwurf GVK dargestellt.

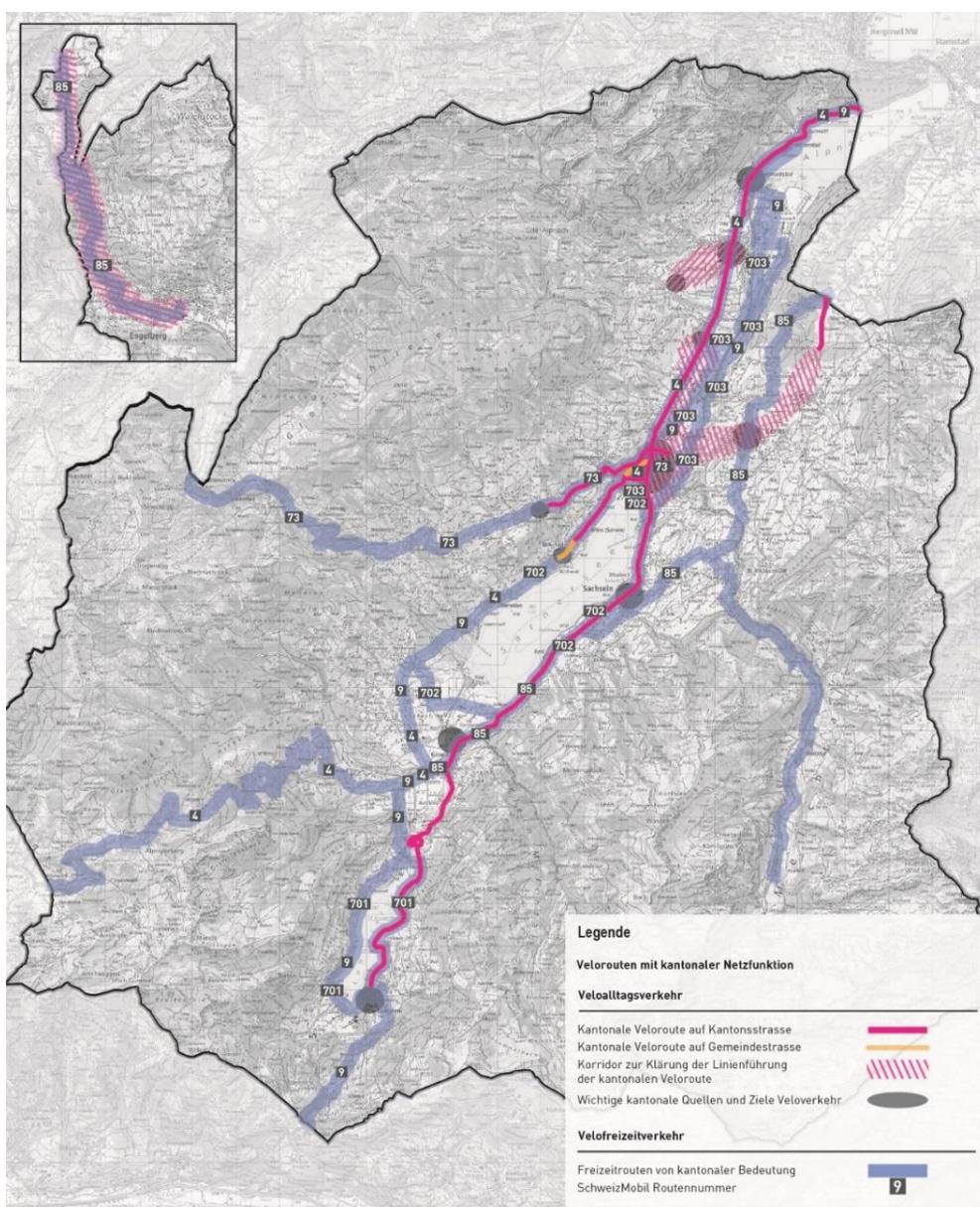


Abbildung 6: Velorouten mit kantonaler Netzfunktion (Planungsstand 2021, Vernehmlassungsentwurf GVK)

## 2.4 Ausbaustandards

### 2.4.1 Ausbaustandard Kantonsstrassen

Massgebend für die Planung, Projektierung und Bau des Kantonsstrassennetzes ist das Normenwerk des Fachverbands VSS (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute; s. Art. 16 Abs. 3 Strassenverordnung). Beim Bau von Kunstbauten gelten die Normen des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (SIA). Für den Bau von Strassenentwässerungen gelten neben dem Normenwerk des VSS auch die Normen des Verbands Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute (VSA).

Der Ausbaustandard von Strassen wird massgeblich durch die Mindestbreite der Fahrbahn charakterisiert, welche gemäss den VSS-Normen anhand folgender Faktoren bestimmt wird:

- Strassentyp (z.B. Hauptverkehrsstrasse [HVS], Verbindungsstrasse [VS]);
- Anzahl Fahrstreifen sowie mit oder ohne Velostreifen;
- Lage (innerorts oder ausserorts);
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit;
- Ausbaugeschwindigkeit (Minimalgeschwindigkeit, mit welcher die Strasse überall befahren werden kann);
- Vorhandene Verkehrsteilnehmende (Fussgänger, Velos, Motorräder, Personenwagen, Lastwagen, Reiseautos, ÖV-Busse, etc.);
- Grundbegegnungsfall (welche Fahrzeugarten sich mit welcher Fahrgeschwindigkeit sicher begegnen, beziehungsweise kreuzen können).

Bei den Kantonsstrassen handelt es sich in der Regel um Hauptverkehrs- oder Verbindungsstrassen. Die massgebenden Faktoren für den Ausbaustandard dieser Strassentypen sind in Tabelle 4 und Tabelle 5 zusammengefasst. Mit diesen Faktoren werden anhand der VSS-Normen die Abmessungen der jeweiligen Normalprofile und somit der Fahrbahnbreite ermittelt. Tabelle 6 zeigt zusammen mit Abbildung 7 ein entsprechendes Beispiel anhand des Strassentyps Hauptverkehrsstrasse (ohne Velostreifen).

	Hauptverkehrsstrasse ausserorts	Hauptverkehrsstrasse innerorts
Ausbaugeschwindigkeit	60-80 km/h	30-50 km/h
Anzahl Fahrstreifen	2	2
Grundbegegnungsfall	Zwei Lastwagen/Reiseautos/ÖV-Busse können sich <i>ohne</i> Reduzierung ihrer Geschwindigkeit begegnen	Zwei Lastwagen/Reiseautos/ÖV-Busse können sich <i>ohne</i> Reduzierung ihrer Geschwindigkeit begegnen

Tabelle 4: Massgebende Faktoren für den Ausbaustandard von Hauptverkehrsstrassen

	Verbindungsstrasse
Ausbaugeschwindigkeit	50-80 km/h
Anzahl Fahrstreifen	2
Grundbegegnungsfall	Zwei Lastwagen/Reiseautos/ÖV-Busse können sich <i>mit</i> reduzierter Geschwindigkeit begegnen

Tabelle 5: Massgebende Faktoren für den Ausbaustandard von Verbindungsstrassen

	Hauptverkehrsstrasse ausserorts	Hauptverkehrsstrasse innerorts
Grundabmessung Lastwagen, Linienbus (Fahrzeugbreite)	2 x 2,50 m	2 x 2,50 m
Bewegungsspielraum	4 x 0,30 m	4 x 0,20 m
Sicherheitszuschläge	2 x 0,30 m	2 x 0,30 m
Gegenverkehrszuschlag	0,50 m	0,30 m
<b>Fahrbahnbreite gesamt</b>	<b>7,30 m</b>	<b>6,70 m</b>

Tabelle 6: Herleitung der erforderlichen Fahrbahnbreiten für Hauptverkehrsstrassen (ohne Velostreifen) gemäss VSS-Norm

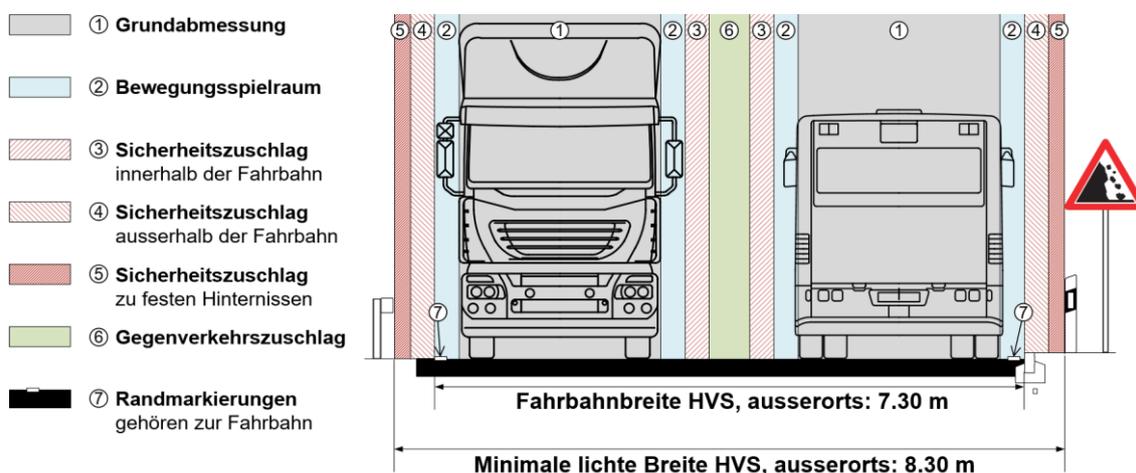


Abbildung 7: Beispiel minimale lichte Breite einer Hauptverkehrsstrasse (HVS) ausserorts mit zwei Fahrspuren, ohne Velostreifen, Begegnungsfall zwei Lastwagen/Reisecars/ÖV-Busse: 8,30 Meter gemäss den VSS-Normen

Nach Art. 16 Abs. 2 Strassenverordnung soll die Breite der Brünigstrasse minimal 6 m betragen und diejenige der übrigen Kantonsstrassen minimal 5 m. Die Obwaldner Kantonsstrassen sind damit schmäler als die VSS-Normen dies für Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen vorgibt. Dies hat zur Folge, dass auf Obwaldner Kantonsstrassen in vielen Fällen eine sichere Begegnung / Kreuzen zweier breiter Fahrzeuge (z.B. ÖV-Busse, Lastwagen oder Traktoren) nur möglich ist, wenn die Fahrgeschwindigkeit entsprechend reduziert wird. Als Beispiel sei die Hauptverkehrsstrasse Melchtalerstrasse genannt, die der Kanton derzeit auf eine Fahrbahnbreite von 6,5 m ausbaut. Sie ist damit schmäler als von der VSS-Norm vorgesehen (7,3 m, siehe Abbildung 7). Zwei sich auf der Melchtalerstrasse begegnende Postautos müssen ihre Geschwindigkeit deshalb auf 30 km/h reduzieren.

Mit den heutigen Breiten der Kantonsstrassen als Mischverkehrsstrassen kann eine gleichzeitige sichere Führung von Velo- und Autoverkehr in vielen Fällen nicht sichergestellt werden.

#### 2.4.2 Ausbaustandard Veloverkehrsanlagen

Der Ausbaustandard und die Verkehrsqualität auf den Velowegen werden ebenfalls massgebend durch deren Breite bestimmt. Mit steigendem Veloverkehrsaufkommen sind Normalprofile bzw. Wegbreiten erforderlich, die eine sichere Begegnung von Velofahrenden und bei gemeinsamen Velo- und Fusswegen auch mit Fussgängern ermöglichen. Die folgenden Abbildungen illustrieren die erforderlichen Breiten für Velostreifen (Normalbreite 1,60 m) und für gemeinsame Velo- und Fusswege (Normalbreite 3,60 m, bei Engstellen mindestens 3,20 m).

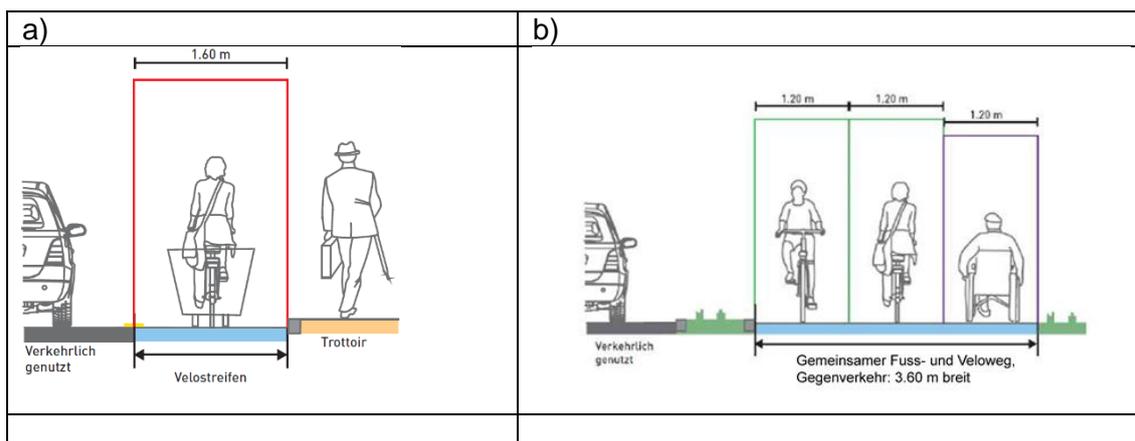


Abbildung 8: Normbreiten Veloverkehrsanlagen

Fall a) Velostreifen als Bestandteil der Fahrbahn, eine Fahrtrichtung

Fall b) Strassenbegleitender, kombinierter Velo- und Fussweg mit Gegenverkehr

Die bestehenden Ausbaustandards des Kantons wurden auf Basis der neuen Vollzugshilfen Langsamverkehr des Bundesamts für Strassen ASTRA überarbeitet und im Rahmen der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts Obwalden als „Planungshilfe für Veloverkehrsanlagen“ zusammengestellt.

## 2.5 Änderung Kantonsstrassennetz

Zuständig für Änderungen am Netz der Kantonsstrassen ist der Regierungsrat unter Vorbehalt der Ausgabenbefugnisse von Volk und Kantonsrat sowie der Zustimmung der betreffenden Gemeinde (Art. 1 Abs. 2 Strassengesetz).

Folgende Änderungen am Netz der Kantonsstrassen sind bzw. waren in den letzten Jahren Thema:

- K-05 Glaubenbergstrasse, Abschnitt Golpi bis zur Kantonsgrenze Luzern:  
Geplante Übernahme und im Gegenzug Abgabe der Wilerstrasse an die Einwohnergemeinde Sarnen.  
Die Arbeiten sind bis auf weiteres sistiert, weil das Bundesamt für Rüstung (armasuisse) weiterhin Unterhaltsbeiträge an die Glaubenbergstrasse bezahlt, solange die Militäranlagen Glaubenberg in Betrieb bleiben.
- K-07 Melchtalerstrasse (Fruttstrasse) vom Ortsausgang Melchtal bis Stöckalp:  
Einwohnergemeinde und Korporation Kerns möchten das Verfahren zum Ausbau und zur Übernahme des Strassenabschnitts ins Kantonsstrassennetz wieder aufnehmen. Eine entsprechende Anfrage beantwortete der Regierungsrat im September 2021 positiv, sofern gewisse Rahmenbedingungen, insbesondere die Regelung des Unterhalts, so festgelegt werden, dass dem Kanton bei einer Übernahme des Strassenabschnitts ins Kantonsstrassennetz höchstens marginale zusätzlichen Kosten entstehen.
- K-10 Hofmättelistrasse, Abschnitt Kreuzung, später Kreisel Industrie bis Kreisel Hofmätteli:  
Die Übernahme dieses Strassenabschnitts ins Kantonsstrassennetz ist Bestandteil des Projekts A8 Vollanschluss Alpnach Süd (Bereinigung Unterhaltssperimeter Nationalstrassen) und wird mit der Umsetzung des Projekts vollzogen.
- K-01 Brünigstrasse: Abschnitt Giswil Süd bis Lungern Nord:  
Nach Fertigstellung des Netzvollendungsprojekts A8 Lungern Nord – Giswil Süd mit Tunnel Kaiserstuhl übernimmt der Kanton den Abschnitt, der heute Nationalstrasse ist, in das Kantonsstrassennetz.

## 2.6 Verkehrsentwicklung

Abbildung 9 stellt die Verkehrsentwicklung an zwei Messstellen der A8 in Alpnachstad und auf dem Brünigpass im Zeitraum 1980 bis 2018 dar. Im dargestellten Zeitraum hat der Verkehr an diesen Messstellen um ca. 240 Prozent (Alpnachstad) und gut 170 Prozent (Brünigpass) zugenommen. Die Verkehrsentwicklung liegt auf dem gesamten Kantonsstrassennetz etwa in dieser Grössenordnung. Auch künftig wird mit einer steigenden Verkehrsbelastung gerechnet.

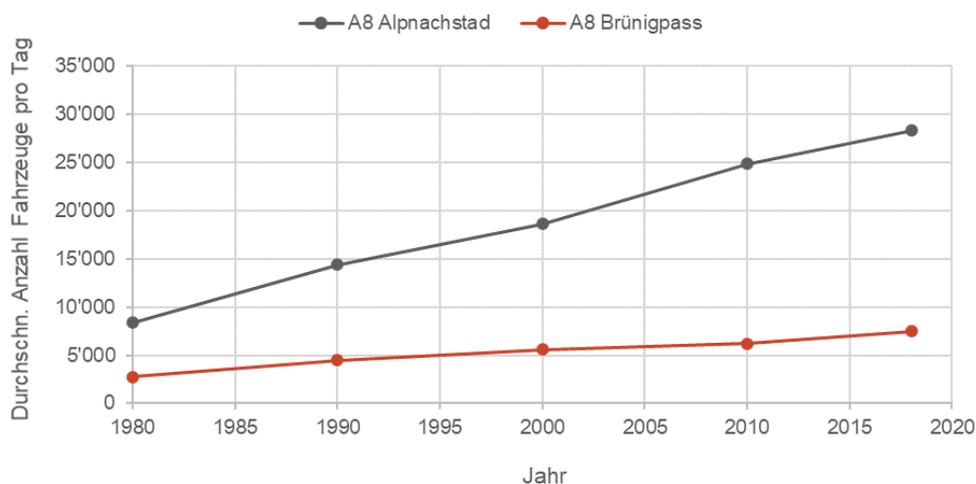


Abbildung 9: Durchschnittliche Anzahl Fahrzeuge an zwei Messstellen der Nationalstrasse A8 zwischen 1980 und 2018<sup>1</sup>

## 3. Handlungsbedarf

### 3.1 Werterhaltung

#### 3.1.1 Ausgangslage

Zur Überprüfung der Unterhaltsziele und für die Planung von Massnahmen erfasst und bewertet das Hoch- und Tiefbauamt, Abteilung Strasseninspektorat, alle fünf Jahre den *Zustand* der *Fahrbahnen* der Kantonsstrassen. Ebenfalls führt das Strasseninspektorat alle fünf Jahre Zustandsbeurteilungen an 65 der insgesamt etwa 465 *Kunstabauten* durch. Bei den 65 regelmässig untersuchten Kunstbauten handelt es sich um grössere Brücken und Stützbauwerke, die im Fall eines Versagens zu Einschränkungen der Verfügbarkeit der Strassen oder zu Personen- und/oder Sachschäden führen könnten. Der Zustand der *Velowege* wird bis heute (noch) nicht systematisch erfasst, sofern sie nicht als Velostreifen Bestandteil der Fahrbahnen von Kantonsstrassen sind.

<sup>1</sup> Verkehrsstatistik, 2010; Kanton Obwalden, Hoch- und Tiefbauamt; Vernehmlassungsentwurf Gesamtverkehrskonzept (Stand 27.04.2021); Kanton Obwalden, Beilage 6, Analyseplan MIV.

Abbildung 10 zeigt den Zustand der *Fahrbahnen* der Kantonsstrassen im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2012 und zum durchschnittlichen Zustand der Kantonsstrassennetze von insgesamt 23 Kantonen<sup>2</sup> auf.

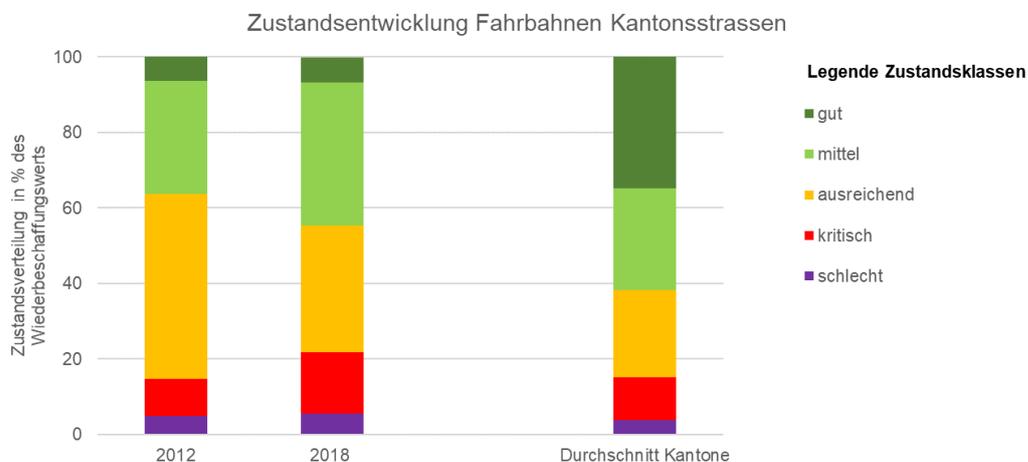


Abbildung 10: Zustandsspiegel Fahrbahnen Kantonsstrassennetz im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2012 und im Vergleich zum Durchschnitt über die Kantonsstrassennetze von 23 Kantonen

Der Vergleich zwischen 2012 und 2018 zeigt eine deutliche Zunahme von Strassenflächen in kritischem und schlechtem Zustand. Diese Strassen weisen zahlreiche und grosse Schäden auf und müssen zeitnah saniert werden. Im Vergleich mit anderen Kantonen ist der Strassenzustand im Kanton unterdurchschnittlich. Sowohl Verkehrs- wie auch Bauwerkssicherheit sind heute (teilweise knapp) gewährleistet.

Abbildung 11 zeigt den Zustand der 65 sicherheitsrelevanten *Kunstabauten* auf:

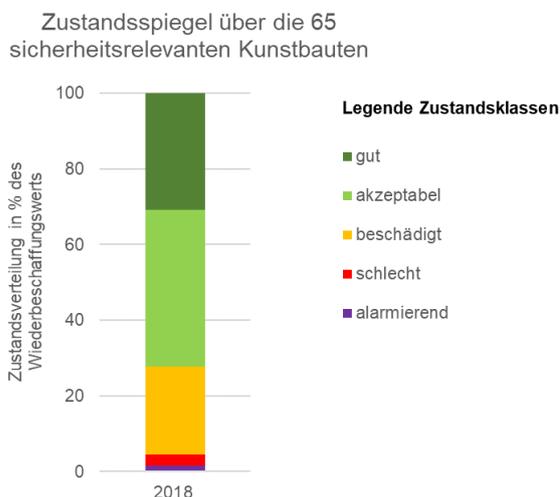


Abbildung 11: Zustandsspiegel der 65 sicherheitsrelevanten Kunstbauten des Kantonsstrassennetzes (Stand 2018)

Die Brücke Bahnhofstrasse in Kägiswil, deren Zustand als alarmierend eingestuft wurde, wird derzeit saniert. In schlechtem Zustand befinden sich der Durchlass Blattibach (Glaubenbergstrasse) und die Brücke Acherlibach an der Melchtalerstrasse. Sie weisen grössere Schäden auf, die Trag- und Verkehrssicherheit sind jedoch noch gewährleistet.

<sup>2</sup> Zustandsanalyse und Werterhaltung der Schweizer Kantonsstrassen, 03/21. Infra Suisse.

### 3.1.2 Handlungsbedarf

Der Kanton verfolgt das Ziel, den durchschnittlichen Zustand der Strasseninfrastrukturen mindestens auf dem aktuellen Niveau zu halten.

Der Schwerpunkt der Unterhaltsarbeiten liegt somit bei den Strassenabschnitten in „kritischem“ und „schlechtem“ sowie den Kunstbauten in „schlechtem“ und „alarmierendem“ Zustand (vgl. Berichtsziffer 3.1.1).

## 3.2 Übergeordneten Planungen und Strategien

### 3.2.1 Ausgangslage

Der *kantonale Richtplan 2019* enthält eine Handlungsanweisung zur *siedlungsverträglichen Gestaltung von Ortsdurchfahrten innerorts* (Handlungsanweisung D2-4), die für das Bauprogramm Kantonsstrassen 2022 bis 2027 bedeutend ist.

Die durchgehend ausgebaute Nationstrasse A8 entlastet mit Ausnahme von Kerns sämtliche Dörfer im Sarneraatal von Alpnach bis Lungern vom Durchgangsverkehr. Die vorwiegend für den Autoverkehr ausgelegten Ortsdurchfahrten sind siedlungsverträglicher zu gestalten: Dabei ist die Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen, die Luftschadstoff- und Lärmimmissionen sind zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität für die Dorfbevölkerung, Beschäftigte wie auch Besuchende (Kunden, Touristen usw.) muss verbessert werden.

Zur *Veloinfrastruktur* hält der kantonale Richtplan 2019 in der Handlungsanweisung D4-2 fest, dass Kanton und Gemeinden gemäss jeweiliger Strassenhoheit dafür zu sorgen haben, dass die Anliegen des Veloverkehrs bei der Projektplanung von Verkehrsinfrastrukturen und öffentlichen Räumen einfließen.

Der Regierungsrat hat in seiner Amtsdauerplanung 2018 bis 2022 den zweckmässigen Ausbau des Strassennetzes mit Fokus auf Langsamverkehr (SLI-Nr. 6.1) zu einem Schwerpunkt erklärt. Entsprechende Massnahmen finden Einzug ins Bauprogramm Kantonsstrassen 2022 bis 2027.

Das im Entwurf vorliegende Kantonale Gesamtverkehrskonzept (GVK) koordiniert die Verkehrsentwicklung aller Verkehrsträger zwischen Gemeinden, Kanton, Nachbarkantonen und Bund unter Berücksichtigung der Raumplanung. Strategische Leitplanke des GVK ist das 4V-Prinzip (vermeiden, verlagern, verträglicher gestalten und vernetzen).

Das Gesamtverkehrskonzept umfasst insgesamt 104 Massnahmen in den Bereichen motorisierter Individualverkehr (32), öffentlicher Verkehr (20), Veloverkehr (17), Fussverkehr (2), Mobilitätsmanagement (4), Kombinierte Mobilität (17), Freizeit und Tourismus (9) sowie Monitoring und Controlling (3), deren Umsetzung kurzfristig (2022–2025), mittelfristig (2026–2030) oder langfristig (2030–2040) vorgesehen ist. Ins Bauprogramm Kantonsstrassen 2022 bis 2027 fliesen Massnahmen aus den Bereichen motorisierter Individualverkehr und Veloverkehr ein, die bauliche Veränderungen auslösen. Der Regierungsrat wird das GVK im November 2021 verabschieden und dem Kantonsrat im Januar 2022 zur Kenntnisnahme vorlegen.

Aus dem zurzeit in Erarbeitung befindlichen **Energie- und Klimakonzept 2035** ergeben sich weitere Massnahmen, um insbesondere die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf das Velofahren (Velo-Alltagsverkehr) zu fördern.

### 3.2.2 Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf, der sich aus den übergeordneten Planungen und Strategien für die langfristige Projektplanung Kantonsstrassen 2021 bis 2035 ergibt, ist nachstehend in Tabelle 7 dargestellt (Bezeichnung gemäss Vernehmlassungsentwurf Gesamtverkehrskonzept). Die rechte Spalte zeigt mit welchen Kantonsstrassenprojekten die Massnahmen umgesetzt werden:

<b>Handlungsbedarf aus übergeordneten Planungen und Strategien</b>		<b>Langfristige Projektplanung 2021 bis 2035</b>
		<b>Kantonsstrassenprojekte</b>
<b>MIV-N</b>	<b>Massnahmen in Zusammenhang mit der Nationalstrasse A8</b>	
MIV-N1	Alpnach Ausbau Halbanschluss Alpnach Süd zu Vollanschluss	- A8 Vollanschluss Alpnach Süd (ASTRA) - Teilprojekt Unterhalts- und flankierende Massnahmen Dorf Alpnach - Teilprojekt Kreisel Industrie
MIV-N2	Sarnen Prüfung Nutzen Halbanschluss Sarnen Kernmatt	
MIV-N3	Alpnach Wildtierquerung N8 Alpnach	Umsetzung mit Instandhaltung A8 Hergiswil-Sarnen Nord
MIV-N4	Sarnen, A8 Verbesserung Sicherheit Anschluss Sarnen Nord	Sicherheitsanalyse (ASTRA)
MIV-N5	Fertigstellung A8 zw. Lungern Nord und Giswil Süd (Tunnel Kaiserstuhl)	N8 / Lungern Nord – Giswil Süd mit Tunnel Kaiserstuhl
<b>MIV-U</b>	<b>Behebung von Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen</b>	
MIV-U1	Sarnen, Kreisel Unterdorf Brünigstrasse/Nordstrasse	Siedlungsverträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt Sarnen
<b>MIV-I</b>	<b>Infrastrukturprojekte, Netzergänzungen und -optimierungen</b>	
MIV-I1	Kerns, Fruttstrasse, Bauliche Anpassungen	Zuständig: Korporation Kerns
MIV-I5	Kerns, Melchtalerstrasse Ausbau zwischen Kerns und Stöckalp	Erneuerung und Ausbau 3. Etappe
MIV-I6	Sachseln, Flüelistrasse Ausbau zwischen Salzbrunnen und Sattelrank	Erneuerung und Ausbau
<b>MIV-O</b>	<b>Sanierung und Aufwertung Ortsdurchfahrten</b>	
MIV-O1	Alpnachstad, Brünigstrasse	
MIV-O2	Alpnach, Brünigstrasse	Teilprojekt Unterhalts- und flankierende Massnahmen Dorf Alpnach
MIV-O3	Sarnen, Brünigstrasse	Siedlungsverträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt Sarnen
MIV-O4	Kerns, Stanserstrasse	Siedlungsverträgliche Gestaltung Dorfkern Kerns
MIV-O5	Stalden, Glaubenbergstrasse	

<b>Handlungsbedarf aus übergeordneten Planungen und Strategien</b>		<b>Langfristige Projektplanung 2021 bis 2035</b>
		<b>Kantonsstrassenprojekte</b>
MIV-O6	Sachseln, Brünigstrasse	Siedlungsverträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt Sachseln
MIV-O7	Giswil, Brünigstrasse	Siedlungsverträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt Giswil
MIV-O8	Lungern, Brünigstrasse	Siedlungsverträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt Lungern
<b>VV-A</b>	<b>Kantonale Velorouten</b> Schaffen von attraktiven, sicheren, direkten und durchgängigen Velowegen für den Veloalltagsverkehr	
VV-A1	Sarnen – Kerns – Kantonsgrenze Nidwalden	Sarnen, Foribach-Kerns Dorfeinfahrt Neubau Veloverkehrsanlage
		Kerns, Sand-Kantonsgrenze Neubau Veloverkehrsanlage
VV-A2	Sarnen – Alpnach – Kantonsgrenze Nidwalden	Sarnen, Bitzighofen-Kägiswil Neubau Veloverkehrsanlage
		Sarnen, Kägiswil-Alpnach Hofmättelistrasse Neubau Veloverkehrsanlage
		Alpnach, kleine Schliere-Kleinmattweg Neubau Veloverkehrsanlage
VV-A3	Sarnen – Stalden	
VV-A4	Sarnen – Oberwilen	
VV-A5	Sarnen – Lungern	

*Tabelle 7: Kantonsstrassenprojekte bei denen Massnahmen umgesetzt werden, die aus dem Handlungsbedarf aus übergeordneten Planungen und Strategien resultieren.*

### 3.3 Lärmschutz

#### 3.3.1 Ausgangslage

Gemäss Art. 2 USG ist der Kanton als Strasseneigentümer und Verursacher verpflichtet, die Kosten für Lärmschutzmassnahmen an Kantonsstrassen zu tragen. Die Lärmschutzverordnung (LSV; SR 814.41) regelt in Art. 13 ff. die Art der zu treffenden Massnahmen und in Art. 17 die Fristen zur Realisierung der Massnahmen.

Der Kanton ist seit Schaffung dieser Rechtsgrundlagen vor etwa 30 Jahren seiner Verpflichtung nachgekommen und hat sämtliche seinerzeit erforderlichen Lärmsanierungsmassnahmen fristgerecht bis zum 31. März 2018 umgesetzt.

Verkehrs- und Bevölkerungszunahme führen dazu, dass trotz der erfolgten Erstsanierung weitere Lärmschutzmassnahmen (Nachsanierung) gemäss den bundesrechtlichen Vorgaben zu ergreifen sind. Nach Art. 18 USG dürfen Strassen, die im Hinblick auf Strassenlärm sanierungsbedürftig sind, nur dann ausgebaut oder saniert werden, wenn gleichzeitig eine lärmtechnische (Nach-) Sanierung erfolgt. Seit 2018 wurden zwei Liegenschaften mit rund 18 von übermässigem Strassenlärm belasteten Personen lärmtechnisch nachsaniert.

### 3.3.2 Handlungsbedarf

Der vom Kanton geführte Lärmbelastungskataster beschreibt die Strassenabschnitte, entlang derer die Grenzwerte aktuell und im Prognosezustand 2030 nicht eingehalten werden. Aktuell sind im Kanton ca. 400 Liegenschaften und rund 3 200 Personen von Überschreitungen der Lärmgrenzwerte betroffen (vgl. Übersichtskarte Abbildung 12). Entlang einer Strecke von 24,4 km muss der Kanton Lärmschutzmassnahmen ergreifen, um die gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen (vgl. Abbildung 12 und Tabelle 8). Ein Grossteil der von überschrittenen Grenzwerten betroffenen Liegenschaften liegt entlang von Ortsdurchfahrten, für die der kantonale Richtplan 2019 eine siedlungsverträglichere Gestaltung vorsieht (vgl. Berichtsziffer 3.2.1).

<b>Nachsanierungsbedarf</b> Überschrittene Immissionsgrenzwerte entlang von Kantonsstrassen	Stand per Ende 2018 (Abschluss Erstsanierung)	Stand per Ende 2020	Stand Reduktion durch Massnahmen 2020
Anzahl betroffener Liegenschaften	411	409	- 2
Anzahl betroffener Personen	3 201	3 183	- 18
Länge betroffener Kantonsstrassenabschnitte	24,4 km	24,0 km	- 0,4 km

Tabelle 8: Stand Lärmnachsanierung

Die Strategie für die lärmtechnische Nachsanierung der Kantonsstrassen<sup>3</sup>, mit welcher der Kanton seiner Lärmnachsanierungspflicht nachkommt, sieht vor, die Lärmsanierungen ganzheitlich im Rahmen der koordinierten Projekte (vgl. Berichtsziffer 1.2) umzusetzen. Im Vordergrund stehen dabei die Projekte für eine siedlungsverträglichere Gestaltung der Ortsdurchfahrten, die sich inhaltlich aus Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) ergeben. In Frage kommen Massnahmen an der Lärmquelle wie z.B. Verkehrsreduktion durch Verlagerung, Einbau von lärmarmen Belägen, Temporeduktionen. Massnahmen wie Lärmschutzwände und Schallschutzfenster sind in Ausnahmefällen vorzusehen.

Lärmsanierungen werden in das Bauprogramm Kantonsstrassen 2022 bis 2027 aufgenommen, soweit sie Abschnitte betreffen, welche aufgrund der übrigen Kriterien (baulicher Zustand, übergeordnete Planungen, Verkehrssicherheit) Gegenstand des Programmes sind.

<sup>3</sup> Strategie Nachsanierung Strassenlärm 2020-2040, Kanton Obwalden, 2020; Hoch- und Tiefbauamt Kanton Obwalden

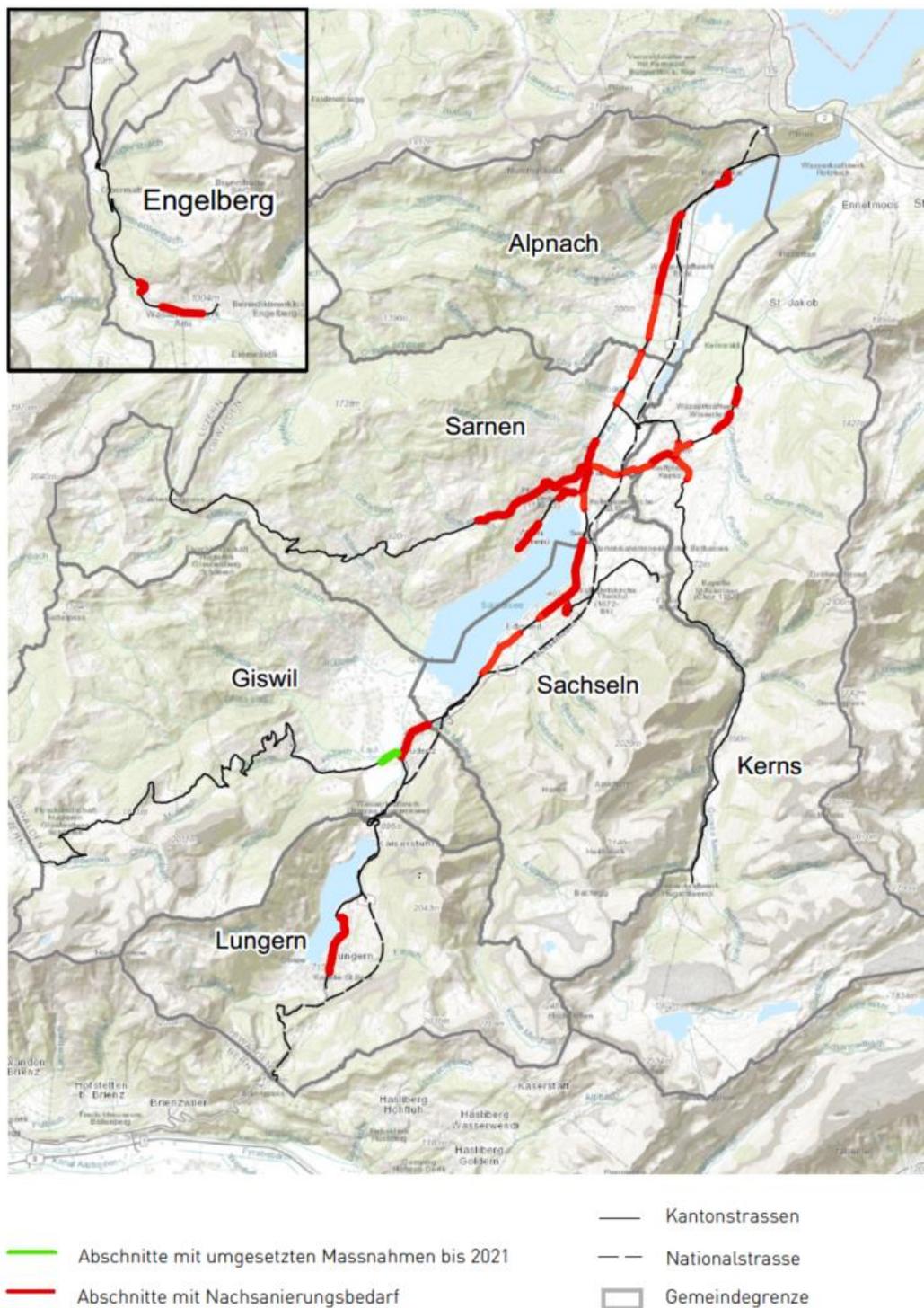


Abbildung 12: Kantonsstrassenabschnitte mit Nachsanierungsbedarf sowie Stand der umgesetzten Massnahmen Nachsanierung per 2021

### 3.4 Verkehrssicherheit

#### 3.4.1 Ausgangslage

Der Kanton ist nach Art. 6a Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) dazu verpflichtet, den Anliegen der Verkehrssicherheit bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur angemessen Rechnung zu tragen.

Dazu gehört, dass der Kanton das Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen analysiert und eine Planung zu deren Behebung erarbeitet (Art. 6a Abs. 3 SVG).

Die Kantonspolizei Obwalden erfasst jährlich zwischen 200 und 250 Verkehrsunfälle im ganzen Kantonsgebiet (alle Strassen im Kanton). Die Unfallursachen decken sich mit jenen der übrigen Schweiz: Trotz einer in den letzten rund 30 Jahren annähernden Verdoppelung der Anzahl eingelöster Fahrzeuge konnte die Anzahl der Unfälle gesamthaft gesenkt und auf einem tiefen Niveau gehalten werden.

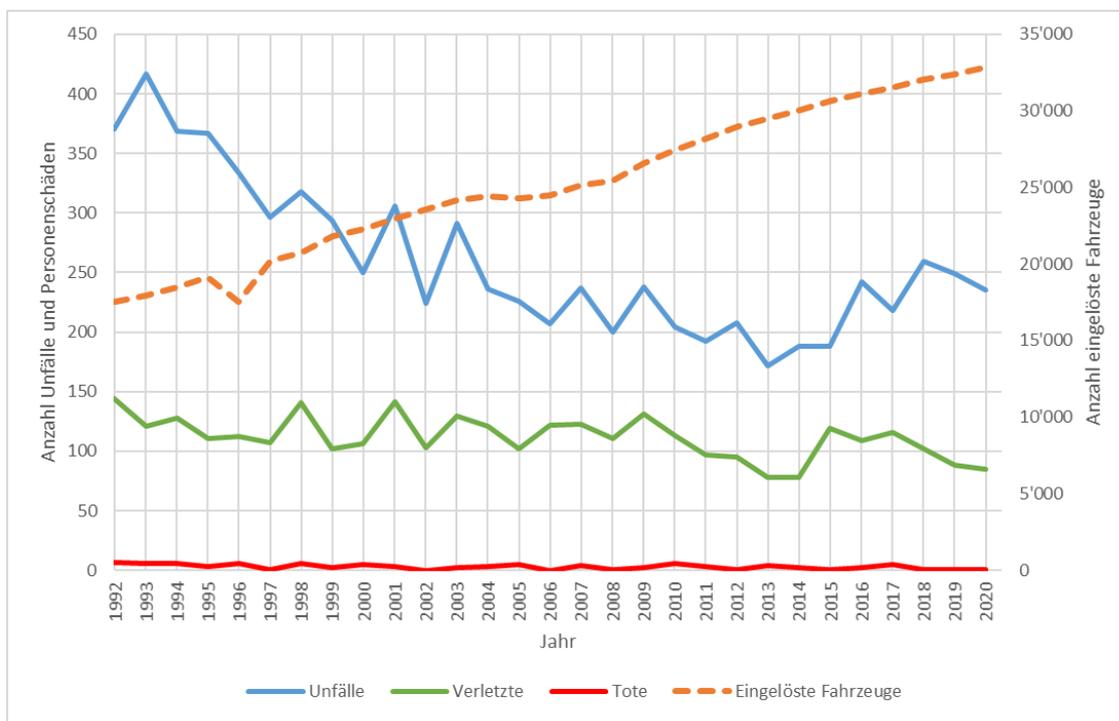


Abbildung 13: Verkehrsunfallstatistik des Kanton Obwalden von 1992 - 2020<sup>4</sup>

Im nationalen Vergleich können die Strassen im Kanton Obwalden als sicher beurteilt werden. So weist der Kanton Obwalden eine Unfallschwerpunktsdichte von 0.16 Unfallschwerpunkten pro 100 Kilometer Strassenlänge aus. Im Vergleich mit den anderen Kantonen belegt er den dritten Rang.

### 3.4.2 Handlungsbedarf

Heute sind im Kanton drei Unfallschwerpunkte (USP) statistisch belegt:

- Sarnen, Brünigstrasse, Kreisel Unterdorf (Kantonsstrassen);
- Sarnen, Glaubenbergstrasse, Schwandmetteln (Gemeindestrasse);
- Lungern, A8 Brünigstrasse, Chälrlüti (Nationalstrasse).

Der Kanton prüft derzeit Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beim Kreisel Unterdorf im Rahmen des Projekts siedlungsverträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt Sarnen. Das Projekt ist Gegenstand des Bauprogramms Kantonsstrassen 2022 bis 2027.

<sup>4</sup> Zahlen für diese Abbildung stammen aus der Verkehrsunfallstatistik 2020 der Kantonspolizei Obwalden: [https://www.ow.ch/dl.php/de/6048bc56d7398/Zusammenfassung\\_Verkehrsunfallstatistik\\_2020.pdf](https://www.ow.ch/dl.php/de/6048bc56d7398/Zusammenfassung_Verkehrsunfallstatistik_2020.pdf)

#### 4. Langfristige Projektplanung 2021 bis 2035 (vgl. Beilage)

Die langfristige Projektplanung 2021 bis 2035 ist das Ergebnis der strategischen Planung mit Koordinationsprozess (vgl. Berichtsziffer 1.2) und bildet die Grundlage für das Bauprogramm Kantonsstrassen 2022 bis 2027 und den Rahmenkredit Bauprogramm 2022 bis 2027.

Langfristige Projektplanung 2021 - 2035											Planungsstand: 21. Sept. 2021 / dp, ao												
Kantonsstrassenbezeichnung Ortsteil, Abschnitt	Projektbezeichnung	Handlungsbedarf							Bruttokosten 2021 - 2035 (Mio. Fr.)	Bauprogramm 2022-2027							Bauprogramm 2028-2033			Baupr.			
		Werterhaltung	Siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrt (USP)	Veloinfrastruktur (USP)	Nähezuführungen, -optimierungen (USP)	Lärmschutz	Verkehrssicherheit	Gemeinden / Dritte		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
<b>Kantonsstrassen</b>								38.66	2.69	5.82	4.34	5.99	5.40	3.92	2.79	0.54	0.35	2.72	1.19	0.29	2.30	0.22	0.10
<b>Strassenlärmsanierung</b>																							
K-01 bis K-10	Projektvorbereitende Massnahmen						X	1.20															
<b>Verkehrssicherheitsmassnahmen</b>																							
K-01 bis K-10	Grundlagen und Einzelmassnahmen						X	0.60															
<b>K-01 Brünigstrasse</b>																							
Alpnachstad, Bahnhofstrasse - Bizi, Stadeli	Siedlungsvertr. Gestaltung Ortsdurchfahrt Alpnachstad	X	X			X	X	1.27											X				
Alpnach, kleine Schliere - Hofmattlistrasse	Siedlungsverträgliche Gestaltung Dorf Alpnach: Teilprojekt: Unterhalts- und flankierende Massnahmen	X	X			X	X	1.23	X														

Abbildung 14: Aufbau langfristige Projektplanung 2021 bis 2035

Die langfristige Projektplanung 2021 bis 2035 umfasst die zum heutigen Zeitpunkt definierten Kantonsstrassenprojekte und ordnet sie zeitlich ein.

Aktuell sind 24 Kantonsstrassenprojekte in der langfristigen Projektplanung 2021 bis 2035 enthalten sowie projektvorbereitende Massnahmen der Bereiche Strassenlärm und Verkehrssicherheit. In der Spalte Handlungsbedarf ist dargestellt, aus welchen Gründen (z.B. Werterhaltung, Verkehrssicherheit) Massnahmen mit dem jeweiligen Kantonsstrassenprojekt umgesetzt werden.

Hinsichtlich Stand der Kreditgenehmigung werden in der langfristigen Projektplanung 2021 bis 2035 folgende Kategorien unterschieden:

- Status A Für diese Projekte ist ein Objektkredit bereits rechtskräftig erteilt. Sie befinden sich in der Umsetzung.
- Status B Diese Projekte sollen in der aktuellen Periode geplant und ganz oder teilweise umgesetzt werden. Die dafür erforderlichen Objektkredite sind im Rahmenkredit enthalten.
- Status C Diese Projekte sind mittel- bis langfristig geplant oder in Vorbereitung. Die Umsetzung erfolgt nach 2027 und die erforderlichen Objektkredite sind nicht Bestandteil des Rahmenkredites.

Der Zeitpunkt, in dem für das Kantonsstrassenprojekt der Kredit freizugeben ist, ist mit einem „X“ bezeichnet.

Die angegebenen Bruttokosten basieren auf Grobkostenschätzungen, Erfahrungswerten und Angaben Dritter zu ihren Vorhaben. Davon ausgenommen sind die bereits kreditierten Kantonsstrassenprojekte (Status A), welche mit den Bruttokosten gemäss den erteilten Objektkrediten ausgewiesen sind.

Die langfristige Projektplanung wird jährlich überprüft und nachgeführt (zum Prozess vgl. Berichtsziffer 1.2).

### III. Bauprogramm Kantonsstrassen 2022 bis 2027

#### 5. Inhalt

Das Bauprogramm Kantonsstrassen 2022 bis 2027 umfasst 20 Projekte. Darin enthalten sind zwei Projekte, für die der Kantonsrat Objektkredite genehmigt hat und die während der Programmperiode fertiggestellt werden („Status A“). Die übrigen 18 Projekte werden in den Jahren 2022 bis 2027 geplant und weitgehend umgesetzt. Die zugehörigen Objektkredite sind im Rahmenkredit enthalten („Status B“).

Um bei Vorliegen besonderer Umstände (z.B. Unwetterereignis) rasch reagieren zu können, soll der Regierungsrat Kantonsstrassenprojekte für unaufschiebbare Massnahmen den im Bauprogramm Kantonsstrassen 2022 bis 2027 vorgesehenen Kantonsstrassenprojekten, unter Einhaltung des Rahmenkredits (vgl. Berichtsziffer 7.), vorziehen können.

Das Bauprogramm Kantonsstrassen 2022 bis 2027 beinhaltet folgende Projekte:

<b>Projekte</b> genehmigt und kreditiert	<b>Kosten</b> (brutto, in Mio. Fr.)	<b>Beiträge</b> <b>Gemeinden /</b> <b>Dritte</b> (in Mio.Fr.)	<b>Status</b>
<b>K-06 Kägiswilerstrasse</b> Ersatz Brücke Bahnhofstrasse (KRB vom 28. Mai 2021)	1,84	0,44	<b>A</b>
<b>K-07 Melchtalerstrasse</b> Erneuerung und Ausbau 2. Etappe (KRB vom 24. Januar 2019)	1,59		<b>A</b>
<b>Total</b>	<b>3,43</b>	<b>0,44</b>	

Tabelle 9: Projekte mit Status A im Bauprogramm Kantonsstrassen 2022 bis 2027

<b>Projekte</b> zu genehmigen und kreditieren	<b>Kosten</b> (brutto, in Mio. Fr.)	<b>Beiträge</b> <b>Gemeinden /</b> <b>Dritte</b> (in Mio. Fr.)	<b>Status</b>
<b>Strassenlärmsanierung</b>			
Projektbegleitende Massnahmen	1,20	0,51	<b>B</b>
<b>Verkehrssicherheitsmassnahmen</b>			
Diverse Einzelmassnahmen	0,60	0,00	<b>B</b>
<b>K-01 Brünigstrasse</b>			
Alpnach, kleine Schlieren-Hofmättelistrasse: Siedlungsverträgliche Gestaltung Dorf Alpnach	1,23	1,02	<b>B</b>
Sarnen, Sarneraabrücke Bitzighofen: Erneuerung / Ersatz Brücke Bitzighofen	0,94	0,19	<b>B</b>
Sarnen, Bitzighofen-Seestrasse: Siedlungsverträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt Sarnen	5,46	1,69	<b>B</b>
Sachseln, Galgenbach-Steinibach: Siedlungsverträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt Sachseln	2,07	1,13	<b>B</b>
Lungern, Alter Turm-Kirchplatz: Siedlungsverträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt Lungern	1,47	0,98	<b>B</b>
<b>K-03 Stanserstrasse</b>			
Kerns, Hinterflueweg-Kreisel Rössliplatz: Siedlungsverträgliche Gestaltung Dorfkern Kerns	1,28	0,72	<b>B</b>
Kerns, Hölenried-Chabisstein Anpassung Strassengeometrie	0,32		<b>B</b>
Kerns, Chabisstein-Kantonsgrenze NW Verkehrssicherheitsmassnahmen und Sanierung	0,59		<b>B</b>
<b>K-04 Wilerstrasse</b>			
Sarnen, Sarneraa-Blattibach: Siedlungsverträgliche Gestaltung Rüti-/Wi- lerstrasse	3,87	0,96	<b>B</b>
<b>K-06 Kernserstrasse (Kägiswil-Chernmatt- Kerns)</b>			
Kägiswil, Kreuzung Kägiswilerstrasse (Kernmatt) Sanierung, Knotenumgestaltung, Verkehrssicher- heitsmassnahmen	0,93	0,32	<b>B</b>
<b>K-07 Melchtalerstrasse</b>			
Kerns, St. Niklausen, Melchtal: Erneuerung und Ausbau – 3. Etappe	2,46		<b>B</b>
Kerns, Blattibachbrücke Instandsetzung Brücke	0,61	0,35	<b>B</b>

<b>Projekte</b> zu genehmigen und kreditieren	<b>Kosten</b> (brutto, in Mio. Fr.)	<b>Beiträge</b> <b>Gemeinden /</b> <b>Dritte</b> (in Mio. Fr.)	<b>Status</b>
<b>K-08 Flüelistrasse</b>			
Sachseln, Salzbrunnen-Sattel Erneuerung und Ausbau	4,20	0,45	<b>B</b>
<b>K-10 Hofmättelistrasse</b>			
Alpnach, Industriestrasse-Kreisel Hofmätteli: Kreisel Industrie und Sanierung Hofmättelistrasse	1,88	1,00	<b>B</b>
<b>Veloverkehrsanlagen (VVA)</b>			
Sarnen/Kerns, Foribach-Dorfeinfahrt Kerns: Neubau Veloverkehrsanlage	2,50	0,88	<b>B</b>
Kerns, Sand-Kantongrenze NW: Neubau Veloverkehrsanlage	1,75	0,57	<b>B</b>
Sarnen, Bitzighofen-Kägiswil: Neubau Veloverkehrsanlage	0,95	0,35	<b>B</b>
Alpnach, kleine Schliere-Kleinmattweg: Neubau Veloverkehrsanlage	0,39	0,13	<b>B</b>
<b>Total Rahmenkredit</b>	<b>34,7</b>	<b>9,7</b>	

Tabelle 10: Projekte mit Status B im Bauprogramm Kantonsstrassen 2022 bis 2027

## 6. Zustimmung Einwohnergemeinden

Am 30. Juni 2021 informierte das Hoch- und Tiefbauamt die Strassenverantwortlichen der Einwohnergemeinden über die langfristige Projektplanung 2021 bis 2035 sowie über die Projekte, die ins Bauprogramm Kantonsstrassen 2022 bis 2027 aufgenommen werden sollen und lud die Einwohnergemeinden ein, bei Anpassungswünschen, ihre Stellungnahme dazu abzugeben.

Alle Einwohnergemeinden nahmen die langfristige Projektplanung 2020 bis 2035 und den Entwurf des Bauprogramms 2022 bis 2027 zur Kenntnis. Drei Einwohnergemeinden verzichteten auf eine Stellungnahme. Anträge für die Verschiebung einzelner Kantonsstrassenprojekte wurden keine gestellt.

Im Rahmen ihrer Stellungnahmen gingen von den Einwohnergemeinden verschiedene Vorschläge und Wünsche zur Zusammenarbeit im Strassenwesen und/oder zu einzelnen Projekten ein. Sie betreffen die Verkehrserhebungen, Präzisierungen zu Projektbezeichnungen, den frühzeitigen Einbezug bei der Planung der Projekte, Abstimmungsbedarf einzelner Projekte mit kommunalen Vorhaben sowie die Dringlichkeit des Ausbaus der kantonalen Velorouten. Die eingegangenen Vorschläge und Wünsche wurden bzw. werden im Rahmen der laufenden Planungs- und Projektierungsarbeiten projektbezogen zusammen mit den jeweiligen Einwohnergemeinden berücksichtigt.

## **IV. Rahmenkredit, Delegation und Finanzierung**

### **7. Rahmenkredit**

Der Rahmenkredit Bauprogramm Kantonsstrassen 2022 bis 2027 deckt den Finanzbedarf für Projekte mit Status B ab, die in der Periode 2022 bis 2027 geplant und weitgehend realisiert werden. Er beinhaltet auch Kosten für projektvorbereitende Massnahmen der Bereiche Strassenlärm und Verkehrssicherheit (vgl. Berichtsziffer 5., Tabelle 10).

Gemäss heutigem Planungsstand belaufen sich die Bruttokosten auf total 34,7 Millionen Franken, davon werden voraussichtlich 9,7 Millionen Franken aus Beiträgen Dritter (z.B. Anteile der Gemeinden, weitere Involvierte) finanziert.

Gemäss Art. 4 des Finanzhaushaltsgesetzes (FHG; GDB 610.1) bedarf eine Ausgabe einer Rechtsgrundlage, eines Verpflichtungs- und eines Budgetkredits. Die Rechtsgrundlage für die Kantonsstrassenprojekte und deren Finanzierung ergibt sich aus Art. 10 KSG in Verbindung mit Art. 16 und 17 des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern.

Gemäss Art. 39 FHG kann ein Verpflichtungskredit netto beschlossen werden, wenn die Beiträge Dritter in ihrer Höhe rechtskräftig zugesichert sind. Im aktuellen Projektstand sind die Beiträge Dritter noch nicht verbindlich vereinbart. Darum sind die Ausgaben als Brutto-Kosten zu kreditieren. Die Erarbeitung der Kostenteiler erfolgt im Rahmen der Bauprojektierung. Der Kostenteiler wird mit der Projektgenehmigung durch den Regierungsrat verbindlich festgelegt.

Gestützt auf die vorangehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat einen Rahmenkredit (Bruttokosten) für das Bauprogramm Kantonsstrassen 2022 bis 2027 von 34,7 Millionen Franken. Die Kostengenauigkeit basiert entsprechend dem Planungsstand auf Kostenschätzungen und Richtwerten. Es ist davon auszugehen, dass Projekte, die zu Lasten des Rahmenkredits 2022 bis 2027 kreditiert werden, erst nach Ablauf der Programmperiode abgeschlossen werden können.

In Ausnahmefällen (z.B. Unwetterereignisse) kann der Regierungsrat Projekte für dringende Massnahmen über den Rahmenkredit finanzieren und ausgewählte Projekte des vorliegenden Programms in die nächste Periode Bauprogramm Kantonsstrassen verschieben.

### **8. Erteilung der Objektkredite und Berichterstattung**

Die Aufteilung des Rahmenkredits in die einzelnen Objektkredite erfolgt durch den Regierungsrat nach Massgabe des jeweiligen Budgetkredits und der Ausführungsreife des Projektes sowie unter Einhaltung der Schuldenbegrenzung.

Projekte mit Status B, für die der Regierungsrat infolge Projektverzögerungen innerhalb der Programmperiode keinen Objektkredit erteilen konnte, müssen in spätere Programmperioden verschoben und dem Kantonsrat erneut zur Genehmigung vorgelegt werden.

Die Berichterstattung zum Stand der Ausschöpfung des Rahmenkredits erfolgt jährlich in der Staatsrechnung, Anhang 10, analog zu den Rahmenkrediten für Programmvereinbarungen im Umweltbereich sowie in einem umfassenden Bericht per Ende der Programmperiode.

## 9. Finanzierung und Auswirkungen auf den Kanton

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat einen Rahmenkredit (Bruttokosten) in der Höhe von 34,7 Millionen Franken zulasten der Investitionsrechnung. Die Ausgaben sind indirekt finanziert über die verschiedenen Einnahmenquellen für das Strassenwesen (vgl. dazu Berichtsziffer 1.3). Die Bruttokosten sowie die erwarteten Einnahmen sind vom Regierungsrat in die IAFP 2022 bis 2027 aufgenommen worden (Kto. 5010.00; Kto. 5010.20; Kto. 6300.00; Kto. 6310.00; Kto. 6320.00).

Zumal sich die Realisierung einzelner Projekte über die Dauer der Programmperiode hinaus erstreckt, sind die für die nächsten sechs Jahre im Budget 2022 und in der IAFP 2023 bis 2027 eingestellten Mittel tiefer als der Rahmenkredit. Die im Budget 2022 bzw. im Finanzplan 2023 bis 2027 enthaltenen Mittel richten sich nach dem aktuellen Stand der Planung und den Erfahrungen über den Projektfortschritt. Daraus ergibt sich folgende Belastung der Erfolgs- und Investitionsrechnung sowie Auswirkung auf die Nettoverschuldung des Kantons:

Inst. Gliederung	Investitionen		Finanzplan					Total
	2022	2023	2024	2025	2026	2027		
<b>Investitionsrechnung</b>								
6105.5010.06	Strassenlärmsanierung	274'000.00	184'000.00	154'000.00	274'000.00	184'000.00	114'000.00	1'184'000.00
6105.5010.20	Kantonsstrassen	5'820'000.00	4'290'000.00	6'060'000.00	5'145'000.00	3'760'000.00	2'680'000.00	27'755'000.00
6105.5010.98	Planungsungewissheit	-1'275'000.00	-827'000.00	-1'453'000.00	-1'045'000.00	-768'000.00	-536'000.00	-5'904'000.00
6105.6300.00	Bundesbeitrag	-59'400.00	-47'100.00	-32'600.00	-78'300.00	-170'800.00	-116'800.00	-505'000.00
6105.6310.00	Rückerstattung von Strasseninspektorat	-40'000.00	-	-320'000.00	-515'000.00	-	-780'000.00	-1'655'000.00
6105.6320.00	Rückerstattungen von Gemeinden	-1'356'000.00	-765'000.00	-1'373'000.00	-1'508'000.00	-950'000.00	-671'000.00	-6'623'000.00
6108.5010.00	Veloverkehrsanlagen	110'000.00	410'000.00	120'000.00	1'990'000.00	2'040'000.00	360'000.00	5'030'000.00
6108.6320.00	Rückerstattungen von Gemeinden	-5'000.00	-110'000.00	-5'000.00	-	-	-	-120'000.00
<b>Total Nettoinvestitionen</b>		<b>3'468'600.00</b>	<b>3'134'900.00</b>	<b>3'150'400.00</b>	<b>4'262'700.00</b>	<b>4'095'200.00</b>	<b>1'050'200.00</b>	<b>19'162'000.00</b>
<b>Nettoverschuldung</b>								
Selbstfinanzierungsgrad gemäss IAFP 2022-2027		50%	55%	77%	89%	78%	100%	
<b>Fremdfinanzierung</b>		<b>1'734'300.00</b>	<b>1'410'705.00</b>	<b>724'592.00</b>	<b>468'897.00</b>	<b>900'944.00</b>	-	<b>5'239'438.00</b>
Zunahme der Verschuldung auf Grund des Rahmenkredits in % der Investition								27%
<b>Auswirkung auf Verschuldung, Abschreibungen und Verzinsung</b>								
Investitionen kumuliert			6'603'500.00	9'753'900.00	14'016'600.00	18'111'800.00	19'162'000.00	
Abschreibungen (degressiv 7%)		-	242'802.00	445'200.00	634'600.00	888'600.00	1'113'000.00	
Buchwert Ende Jahr		3'468'600.00	6'360'698.00	9'065'898.00	12'693'998.00	15'900'598.00	15'837'798.00	
<b>Verzinsung</b>								
angewandter kalk. Zinssatz		-0.70%	-0.50%	-0.30%	0.00%	0.30%	0.50%	
Zinsen der Investition		-24'280.20	-31'803.49	-27'197.69	-	47'701.79	79'188.99	43'609.40
<b>Erfolgsrechnung (Abschreibung und Verzinsung)</b>								
Abschreibungen		-	242'802.00	445'200.00	634'600.00	888'600.00	1'113'000.00	3'324'202.00
Verzinsung		-24'280.20	-31'803.49	-27'197.69	-	47'701.79	79'188.99	43'609.40

Tabelle 11: Belastung Erfolgs- und Investitionsrechnung sowie Auswirkung auf Nettoverschuldung

Die anfallenden Anlagekosten werden der Investitionsrechnung belastet. Die Abschreibung erfolgt gemäss Art. 55 Abs. 3 Bst. b FHG degressiv zu sieben Prozent. Der Selbstfinanzierungsgrad der geplanten Investitionen in den Jahren 2022 bis 2027 beträgt gemäss der IAFP 2022 bis 2027 73 Prozent. Die vorgesehenen Nettoinvestitionen von rund 19,2 Millionen Franken können gemäss Finanzplanung zu rund 73 Prozent eigenfinanziert und zu 27 Prozent über Fremdkapital (= Verschuldungszunahme von 5,3 Mio. Fr.) finanziert werden.

Die Projekte werden mit dem vorhandenen Personalbestand beim Kanton und im Rahmen von Drittaufträgen umgesetzt. Die Mittel für Drittaufträge sind in den Projektkosten und im Rahmenkredit enthalten.

## **10. Auswirkungen auf die Gemeinden**

Die im Bauprogramm Kantonsstrassen 2022 bis 2027 enthaltenen Kantonsstrassenprojekte sind teilweise gleichzeitig auszuführenden Massnahmen und mit Kostenbeteiligungen der Gemeinden verbunden. Diese sind mit den betroffenen Gemeinden abgestimmt.

## **V. Fakultatives Referendum**

Die Beschlussfassung über frei bestimmbare, für den gleichen Zweck bestimmten, einmaligen Ausgaben von mehr als einer Million Franken ist dem fakultativen Referendum zu unterstellen (Art. 59 Abs. 1 Bst. b der Kantonsverfassung [KV; GDB 101.0]). Der Beschluss über den Rahmenkredit zum Bauprogramm 2022 bis 2027 erreicht diese Höhe und unterliegt demnach dem fakultativen Referendum.

Beilage:

- Langfristige Projektplanung 2021 bis 2035