

Bericht des Regierungsrats zu einem Kantonsratsbeschluss über einen Objektkredit für die Instandsetzung des Lehnenviadukts Boden, Kantonsstrasse Grafenort – Engelberg

vom 19. September 2006

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen Bericht und Entwurf zu einem Kantonsratsbeschluss über einen Objektkredit von netto Fr. 2 030 000.– für die definitive Instandsetzung des Lehnenviadukts Boden der Kantonsstrasse Grafenort – Engelberg und beantragen Ihnen darauf einzutreten.

Sarnen, 19. September 2006

Im Namen des Regierungsrats
Landammann: Hans Wallimann
Landschreiber: Urs Wallimann

1. Ausgangslage

In der Nacht vom 22. auf den 23. August 2005 unterspülte die Engelberger-Aa unterhalb des Eugenisees drei Pfeiler des Lehnenviadukts der Kantonsstrasse nach Engelberg. Dadurch glitten die drei Fundamente der Pfeiler ab, was zum Einsturz der Brückenplatte führte und die Strasse zusammen mit dem Bahntrasse der Zentralbahn auf einer Länge von rund 50 m zerstörte. Gleichzeitig war auch die Engelbergerstrasse zwischen Grafenort und Engelberg an mehreren Orten unterbrochen und zerstört.

2. Sofortmassnahmen

Neben der Öffnung der Strasse zwischen Grafenort und Boden wurden als erste Sofortmassnahmen zwei Notstrassen „Paradies“ und „Oelberg“ gebaut und am 8. September 2005 in Betrieb genommen. Danach wurde für die eingestürzte Strasse zwei provisorische Stahlbrücken und für die Bahn eine provisorische Brücke errichtet, welche am 15. Dezember 2005 eröffnet werden konnten. Nach Abschluss der Sofortmassnahmen soll nun die definitive Instandsetzung des Lehnenviadukts in Angriff genommen werden.

3. Nachtragskredit vom 22. September 2005 für Sofortmassnahmen

Der Kantonsrat wurde mit Bericht vom 13. September 2005 über die Bewältigung der Hochwasserkatastrophe informiert. An der Sitzung des Kantonsrats vom 22. September 2005 wurde ein erster Nachtragskredit bewilligt. Für die provisorische Instandstellung der Engelbergerstrasse betrug der bewilligte Nachtragskredit netto zwei Millionen Franken in der Investitionsrechnung (Kto. 6745.501.70) und eine Million Franken in der Laufenden Rechnung (Anteil in Kto. 6120.314.23). Dies entspricht einem Bruttokredit für die Bauarbeiten von rund 8,1 Millionen Franken; davon 5,1 Millionen Franken zu Lasten Bund.

Zur Zeit stehen noch die letzten Massnahmen dieser Sofortmassnahmen in Ausführung. Es sind dies Belagsinstandsetzungen (Deckbeläge), Bachverbau im Bereich der Strasse und Rückbau der Ersatzstrasse „Oelberg“.

Die Kosten für die definitive Instandstellung sind nicht in diesem Nachtragskredit für die Sofortmassnahmen enthalten.

4. Bundessubventionen

Die Engelbergerstrasse gilt gemäss Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991 (SR 741.272) als Hauptstrasse. Dementsprechend beteiligt sich der Bund an den Kosten. Das Hoch- und Tiefbauamt hat dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) am 18. November 2005 ein Beitragsgesuch mit allen notwendigen Unterlagen (Vorprojekt, Technischer Bericht mit Kostenschätzung im Betrag von 14 Millionen Franken) eingereicht. Der Technische Bericht und die Kostenschätzung basierten auf Annahmen und auf provisorischen Planunterlagen. Mit Schreiben vom 23. November 2005 hat das Bundesamt für Strassen ein Beitragssatz von 63 Prozent, d.h. höchstens Fr. 8 820 000.– an die Sofortmassnahmen und Wiederinstandsetzung der Engelbergerstrasse zugesichert.

5. Variantenentscheid definitive Instandsetzung Lehnenviadukt Boden

Mit Schreiben vom 30. August 2005 ersuchte der Gemeinderat Engelberg den Regierungsrat dringend, vor dem Entscheid einer Instandsetzung des teilweise zerstörten Lehnenviadukts Boden auch Varianten für neue Linienführungen von Strasse und Bahn zu prüfen. Es seien grundsätzliche Gedanken in Bezug auf die künftigen Bedürfnisse der Verkehrsabwicklung in Engelberg zu machen. Konkret erwähnte der Gemeinderat einen Tunnel durch den Ölberg mit Weiterführung der Bahngleise zur Talstation der Bergbahnen Engelberg-Titlis und einen Bahnhofneubau Untere Erlen.

Im Zusammenhang mit einer Landrats-Interpellation hat sich die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Nidwalden mit Schreiben vom 9. November 2005 beim Bau- und Raumentwicklungsdepartement über das weitere Vorgehen bei der Instandsetzung erkundigt. Diese Anfrage erfolgte im Hinblick auf eine möglichst attraktive bahnmässige Erschliessung der touristischen Anlagen in Engelberg und damit eine Entlastung des Engelbergertals vom Autoverkehr. Im Antwortschreiben vom 2. Dezember 2005 hat das Bau- und Raumentwicklungsdepartement die bis zu diesem Zeitpunkt bekannte Situation mitgeteilt und einen Vertreter des Kantons Nidwalden eingeladen, bei der weiteren Erschliessungsplanung in Engelberg mitzuwirken.

Am 31. Januar 2006 fand eine Besprechung, welche als Grundlage für den Variantenentscheid der generellen Erschliessung von Engelberg mit Bahn und Strasse dienen sollte, mit allen Beteiligten statt. An dieser Besprechung haben Vertreter der Einwohnergemeinde Engelberg, des Tourismus, der Bergbahnen, der Zentralbahn, der Verkehrsplanung Obwalden und Nidwalden sowie des Hoch- und Tiefbauamts Obwalden teilgenommen und nach eingehender Diskussion folgende Schlussfolgerungen festgestellt:

- Die Behebung der zerstörten Verkehrswege kann unabhängig von der Optimierung des Verkehrsablaufs im Dorf Engelberg bearbeitet werden.
- Die Instandsetzung der beiden Verkehrsträger soll an Ort weiterbearbeitet werden.
- Der heutige Bahnhof im Zentrum der Siedlungsgebiete Engelberg soll am bestehenden Standort bleiben.
- Kurzfristig sollen weitere Massnahmen zur bessern Anbindung der Bergbahnen zum Bahnhof geprüft und realisiert werden.
- Langfristig sollen die Talstationen beider Bergbahnen näher an den Bahnhof angebunden werden.
- Die bestehenden Parkplätze sollen am Dorfrand bleiben.

Auf Grund dieser Schlussfolgerungen hat der Regierungsrat mit Beschluss vom 14. Februar 2006 das Bau- und Raumentwicklungsdepartement beauftragt, als definitive Lösung die Planung und Ausführung der Instandsetzung des Lehnenviadukts Boden zu bearbeiten.

6. Projektbeschreibung

Der Neubau der Strassenbrücke ist 70 m lang und ersetzt die provisorischen Strassenstahlbrücken. Die Plattenbrücke mit fünf Feldern wird in Stahlbeton und Spannbeton erstellt. Die Pfeiler sind auf Mikropfählen fundiert. Neu soll ein durchgehender, von der Fahrbahn abgehobener Gehweg (Trottoir) über die gesamte Lehnkonstruktion führen. Das anfallende Meteorwasser auf der Brücke wird gesammelt und an die bestehende Strassenentwässerung angeschlossen. Beim bestehenden Lehnenviadukt werden die Brückenabdichtung, der Fahrbahnbelag und die Fahrbahnübergänge ausgewechselt. Beidseitig der gesamten Lehnkonstruktion wird als Absturzsicherung auf dem Brückenbord eine Leitschranke mit Handlauf montiert.

Um die zukünftigen Unterhaltsarbeiten bei den Bauwerken Brücke und Bach zu erleichtern, wird die bestehende Transportpiste beibehalten und im oberen Teil umgebaut.

Der Bauvorgang der neuen Brücke sieht vor, im Jahr 2007 die Brückenpfeiler und den bergseitigen Brückenteil zu erstellen. Ab 2008 soll dann der talseitige Brückenteil betoniert werden und mit dem bergseitigen Brückenteil monolithisch verbunden werden. Während der beiden Bauphasen ist eine einspurige Verkehrsführung, welche mittels einer Ampelanlage geregelt wird, unumgänglich. Die Inbetriebnahme der fertigen Brücke ist auf November 2008 vorgesehen.

7. Rodung

Für den zukünftigen Unterhaltsweg, welcher ein permanenter Zugang zur Brücke und zum Bachverbau ermöglicht, muss eine Waldfläche von 1 480 m² (definitive Rodung 440 m²; temporäre Rodung 1 050 m²) gerodet werden. Für die definitive Rodungsfläche ist keine Ersatzaufforstung in der gleichen Gegend möglich. Als Ersatzleistung dafür wird ein Betrag von Fr. 3 080.– in den kantonalen Fonds für ökologische Ersatzmassnahmen einbezahlt.

8. Landerwerb

Der Kanton konnte die Parzelle 895, Fläche 7 727 m², welche sich zwischen Strasse und Bach befindet, für einen Betrag von Fr. 2 000.– erwerben. Zusätzlich ist zwischen Kanton und Gemeinde im Bereich des Magazins des Strassenunterhaltsdienstes eine Landabtretung mit Grenzbereinigung für die Parzelle 469 vorgesehen.

9. Öffentliche Planauflage, Einsprachen

Die öffentliche Planauflage hat zwischen dem 21. August 2006 bis 4. September 2006 stattgefunden. In dieser Zeit sind die Projekt- und Rodungsunterlagen auf der Gemeindekanzlei Engelberg aufgelegt. Es sind keine Einsprachen eingegangen.

10. Weitere Stellungnahmen

Es wurde eine Vernehmlassung beim Einwohnergemeinderat Engelberg, der zb Zentralbahn AG und den zuständigen kantonalen Fachstellen durchgeführt. Alle zur Stellungnahme eingeladenen Instanzen haben dem Projekt, teilweise mit Auflagen, zugestimmt. Alle Auflagen können in das bestehende Projekt aufgenommen werden.

11. Kosten

Der nachfolgende Kostenvoranschlag enthält die Kosten für den Brückenneubau und die Instandstellung des bestehenden Brückenteils. Nicht enthalten sind die bisherigen Sofortmassnahmen (Ersatzstrassen, provisorische Hilfsbrücken, Bachverbau und Instandstellung der Engelbergerstrasse Grafenort – Fangtobel). Die Kostenangaben basieren auf Massenauszügen und Richtpreisen von ähnlichen Bauwerken. Als Preisbasis gilt der Juni 2006. Die Mehrwertsteuer von 7,6 Prozent ist in allen Kostenpositionen enthalten. Die Genauigkeit beträgt +/- zehn Prozent.

Allgemeine Kosten	in Fr.
– Projektierung, Bauleitung, Geologe, Untersuchungen, Prüfungen, Verwaltung usw. (etwa 15 Prozent der Baukosten)	800 000.–
Landerwerb	
– Landkauf, Notariatskosten, Gebühren	50 000.–
Baukosten	
– Massnahmen bestehendes Lehnenviadukt	1 100 000.–
– Neue Brücke	3 000 000.–
– Hangsicherung	900 000.–
– Unterhaltsweg	<u>150 000.–</u>
Gesamtkosten	6 000 000.–

12. Kostenteiler

Die Engelbergerstrasse gilt gemäss Durchfahrtsstrassenverordnung des Bundes als Hauptstrasse. Der Bund hat mit Schreiben vom 23. November 2005 einen Beitragssatz von 63 Prozent an die Sofortmassnahmen und Wiederinstandstellung zugesichert.

Mit der zb Zentralbahn AG wurde ein Kostenteiler für die Hangsicherungsarbeiten von 30/70 Prozent Bahn/Strasse vereinbart.

Die Einwohnergemeinde Engelberg ist Eigentümerin des Trottoirs auf der Brücke und der Kanalisation, welche unter der Brücke aufgehängt ist.

Aus dieser Sachlage heraus ergibt sich folgende Kostenaufteilung:

	in Fr.
– Bund	3 450 000.–
– Kanton	2 030 000.–
– Bahn Anteil Hangsicherung	270 000.–
– Gemeinde Anteil Trottoir	200 000.–
– Gemeinde Anteil Kanalisation	<u>50 000.–</u>
Insgesamt	6 000 000.–

13. Projektbewilligung

Der Regierungsrat genehmigte im koordinierten, zusammengefassten Verwaltungsverfahren mit Beschluss vom 19. September 2006 den Strassenplan für die definitive Instandsetzung des Lehnenviadukts Boden. Er genehmigte die für das Projekt erforderlichen Bewilligungen unter Auflagen und Bedingungen, enthaltend die Bewilligung nach Strassenverordnung, die Rodungsbewilligung und die raumplanerische Ausnahmegewilligung.

14. Finanztechnisches und -rechtliches

Gemäss Art. 27 Abs. 3 des Staatsverwaltungsgesetzes (GDB 130.1) ist auf die wirtschaftlichen und finanziellen Folgen hinzuweisen und die Art der Finanzierung darzulegen. Laut Kostenvoranschlag, Bundessubvention und ausgehandeltem Kostenteiler mit der Gemeinde Engelberg sowie der zb Zentralbahn AG beträgt der notwendige Objektkredit für den Kantonsanteil netto Fr. 2 030 000.–. Die Realisierung ist 2007 vorgesehen. Im bereits verabschiedeten Staatsvoranschlagsentwurf 2007 des Regierungsrats sind die folgenden Beträge enthalten:

Kto. 6745	Ausgaben in Fr.	Einnahmen in Fr.
501.70 Engelbergerstrasse	5 500 000.–	
660.00 Bundesbeiträge (u.a.)		3 645 000.–
669.00 Verschiedene Rückerstattungen (d.h. Gemeindeanteile)		250 000.–

Da im Zeitpunkt der Verabschiedung des Staatsvoranschlags 2007 durch den Regierungsrat die Projektkosten noch nicht genau ermittelt waren, ist ein Nachtrag zum Staatsvoranschlag 2007, der gesondert beantragt wird, wie folgt erforderlich:

Kto. 6745	in Fr.	VA 07 samt Nachtrag in Fr.
501.70 Mehrkosten Engelbergerstrasse	+ 500 000.–	6 000 000.–
669.00 Anteil zb Zentralbahn AG	+ 270 000.–	520 000.–

Falls es sich bei der Detailplanung (Berücksichtigung Bauabläufe, Wintersperren usw.) und der Submission der Arbeiten zeigen sollte, dass sich die Realisierung bis in das Jahr 2008 hineinzieht, müssten die entsprechenden Beträge auf den Voranschlag 2008 übertragen werden.

Gestützt auf den betreffenden Voranschlag werden die Investitionen in der Vermögensrechnung aktiviert und in den folgenden Jahren zu Lasten der Laufenden Rechnung abgeschrieben.

Die Zuständigkeit des Kantonsrats und die Finanzierung des Kantonsanteils stützen sich als frei bestimmbare Ausgabe auf Art. 70 Ziff. 5 der Kantonsverfassung vom 19. Mai 1968 (GDB 101), auf Art. 10 des Kantonsstrassengesetzes vom 11. Mai 1958 (GDB 720.3) in Verbindung mit Art. 7a Abs. 2 Bst. a und b des Verkehrsabgabegesetzes vom 24. September 1972 (GDB 771.1).

Beilagen:

- Entwurf Kantonsratsbeschluss
- Katasterplan
- Fotomontage