



Stans, 30. Mai 2023

**Nr. 296**

Baudirektion. Amt für Mobilität. Unterhalt Kantonsstrasse. Seelisbergstrasse KH3 Emmetten. Kenntnisnahme Optimierung Ausführungsprojekt für Anhebung der Kantonsstrasse beim Dürrensee. Objektkredit. Antrag an den Landrat

## 1 Sachverhalt

### 1.1 Ausgangslage

#### 1.1.1

Die Kantonshauptverkehrsstrasse 3 (KH3) Seelisbergstrasse zwischen Emmetten und Seelisberg quert bei KM 21.5 das Gebiet des Dürrensees. Die beiden Zuflüsse aus dem Nordhang vom Niederbauen, Dürrenbach und Happligbach, münden in die Ebene südlich der Seelisbergstrasse. Das anfallende Regenwasser fliesst in offenen Gräben zum Durchlass der Kantonsstrasse (Rohr NW 500 mm), weiter durch das Feuchtgebiet "Dürrensee" und verschwindet in den Karsthöhlen des Brennwaldzuges.

Seit Jahren besteht im Gebiet vom Dürrensee für die Kantonsstrasse eine latente Überflutungsgefahr. Bei ergiebigen Niederschlägen und Schneeschmelzperioden vermag das anfallende Wasser am nördlichen Ende des Dürrensees nicht mehr abzufließen und der Dürrensee staut sich auf. Dabei wird die KH3 Seelisbergstrasse überflutet und unpassierbar.

Zur Verbesserung der Situation bei Hochwasser für die KH3 Seelisbergstrasse wurde ein Bauprojekt der Kantonsstrasse ausgearbeitet. Mit der Anhebung der Kantonsstrasse wird das Projektziel erreicht.





### 1.1.2

Die Seelisbergstrasse windet sich entlang der bestehenden Geländemulden und hat den Charakter einer Bergstrasse. Der betroffene Strassenabschnitt hat eine Länge von ca. 300 m und liegt auf einer Höhe von ca. 745 m ü.M., wobei der bestehende Tiefpunkt der Strasse beim Durchlass auf einer Höhe von 739.4 m ü.M. liegt. Der Dürrensee hat einen Normalwasserstand von 737.0 m ü.M. und liegt somit rund 2.40 m unter der Strassennivellette.

Die Überflutungen der KH3 Seelisbergstrasse verursachen einen Unterbruch der Erschliessung von Seelisberg und Teilgebiete von Emmetten, bis das angestaute Hochwasser wieder abfliessen kann und sich unterhalb der Strassennivellette befindet. Vor allem das grosse Naturereignis im Jahr 1999 mit lang dauernden Unterbrechungen akzentuierte das Bedürfnis für eine Notstrasse. Zuerst wurde eine 4.5 km lange Waldstrasse als Umfahrung verwendet. Schon nach kurzer Zeit wurde diese Strasse als ungeeignet und gefährlich wieder aufgegeben. Auch zwischen 1999 bis heute gab es immer wieder Unterbrüche für das Befahren der Seelisbergstrasse beim Dürrensee aufgrund von Starkniederschlägen.

In der Folge wurde eine neue bergseitige Notumfahrung durch die Gemeinde Emmetten in Absprache mit der Baudirektion kurz nach dem Hochwasserereignis 2005 erstellt. Da ein Kreuzen der Fahrzeuge auf der Notumfahrung nicht möglich ist, wurde die Notumfahrung mit einer Lichtsignalanlage LSA im Einbahnsystem betrieben. Die Notumfahrung galt als provisorische Massnahme bis die Kantonsstrasse auch bis zu einem 30-jährigen Hochwasserereignis sicher betrieben werden kann.

Den betroffenen Gemeinden Emmetten und Seelisberg wurde in Aussicht gestellt, die Hochwassersituation zu entschärfen. Im Jahr 2018 hat daher die Baudirektion ein Bauprojekt für die Anhebung der KH3 Seelisbergstrasse ausgearbeitet und öffentlich aufgelegt. Nach der Behandlung der Einwendungen erfolgte der Bauentscheid am 14. August 2019 durch die Baudirektion. Der Landrat hat jedoch in der Folge an seiner Sitzung vom 12. Februar 2020 den Objektkredit von Fr. 1'620'000.- aus Kostengründen abgelehnt.

Die Baudirektion hat anschliessend versucht, die Notumfahrung wieder zu aktivieren. Diese kann im Einbahnverkehr befahren werden und verfügt über einen niedrigen Ausbaustandard (Kiesweg, analog einem Forstweg). Der Zustand der Notumfahrung wurde immer schlechter. Wegen den drohenden Abbrüchen an der Böschung und der ungenügenden Breite können daher grosse Fahrzeuge nicht mehr über die Notumfahrung geleitet werden. Für die Instandsetzung der Notumfahrung wurde ein Sanierungsprojekt ausgearbeitet und im Budget 2022 der Betrag von 200'000 Franken eingestellt. Der Landrat hat jedoch bei der Beratung des Budgets die Kosten für dieses Sanierungsprojekt mit 53 zu 2 Stimmen gestrichen. Er war der Ansicht, dass es keinen Sinn mache, so viel Geld in die Sanierung einer Notumfahrung zu stecken.

Daher hat das Amt für Mobilität das Projekt mit der Anhebung der Strasse extern nochmals überprüfen lassen. Dabei konnte ein optimiertes und vor allem kostengünstigeres Projekt ausgearbeitet werden. Dafür muss eine längere Bauzeit in Kauf genommen werden, damit die Setzungen im Baugrund unter Kontrolle gehalten werden können.

Falls auf eine Anhebung der Strasse gemäss dem überarbeiteten Projekt oder auf eine definitive Sanierung der Notumfahrung verzichtet würde, käme nur noch eine vorübergehende Inbetriebnahme der Notumfahrung in Frage. Dabei müsste das Strasseninspektorat jeweils bei Anzeichen einer Unpassierbarkeit wegen drohender Überflutung die Notumfahrung minimal befahrbar machen. Die Notumfahrung könnte jedoch nur mit Einschränkungen in Betrieb genommen werden (max. Gewicht 18 t und max. Breite 2.5 m). Auch aus raumplanerischer Sicht ist das dauerhafte Beibehalten der Notumfahrung problematisch. Schliesslich ist der landschaftliche Eingriff für eine sporadisch genutzte Strasse unverhältnismässig. Die Notumfahrung soll wie früher für die Alpwirtschaft als Fahrweg genutzt werden (über das Wiesland, ohne

eine ständig zu unterhaltende Foundation). Der langfristige Betrieb der Notumfahrung weist somit gravierende Nachteile auf, weshalb eine definitive Lösung mit der Sanierung der bestehenden Strasse durch eine Anhebung anzustreben ist.

## 1.2 Projektziele und Projektbescrieb

Für die Planung der Anhebung KH3 Seelisbergstrasse wurden folgende Ziele gesetzt:

- Die Hochwassersituation ist für den Betrieb der Strasse zu verbessern beziehungsweise die alleinige Zufahrt für Seelisberg ist zu erhalten (HQ30).
- Die Bauausführung ist so zu optimieren, dass die Kosten geringgehalten werden können. Die Umsetzung erfolgt nach den geologischen Randbedingungen. Die zu erwartenden Setzungen sollen über eine längere Frist beobachtet werden und allmählich abklingen. Eine längere Bauzeit unter Betrieb der KH3 Seelisbergstrasse wird akzeptiert.
- Auf die Notumfahrung ist zu verzichten. Dadurch entfällt deren Einrichtung und Unterhalt. Bei einer allfälligen zukünftigen Überflutung (über HQ30) wird die Durchfahrt auf der Kantonsstrasse mittels Ausbaggerung des Dürrensees sichergestellt.
- Der Eingriff in die Umgebung hat umwelt- und landschaftsverträglich zu erfolgen.
- Die Vorgaben des Gewässerschutzes und -raumes sind zu erfüllen.

Der Hochwasserschutz wird mit einer Anhebung der Kantonsstrasse und mit genügend grossem Durchlass bewerkstelligt. Der geplante Dammbau mit bis zu einer 2 m hohen Schüttung auf ein Niveau von ca. 741.6 m ü.M. beim Durchlass wird ein Überfluten der Strasse bis zu einem 30-jährigen Ereignis verhindern.

Auf die ursprünglich geplanten Rüttelbohrpfähle wird verzichtet. Stattdessen wird während der Bauphasen der labile Baugrund vorbelastet, damit die Setzungen im Untergrund allmählich abklingen. Damit der Verkehr möglichst lange ungehindert die Strasse befahren kann, wird im ersten Jahr seitlich der Strasse ein Damm geschüttet, welcher auf das zukünftige Niveau der Strasse reicht. Nach Abklingen der ersten groben Setzungen wird im zweiten Jahr nach der Hochwassersaison der Durchlass erstellt. Zu diesem Zeitpunkt wird die Notumfahrung wieder aktiviert, damit die Seelisbergstrasse aufgebrochen und die Aufschüttung im Strassenbereich erledigt sowie die Foundation erstellt werden kann. Da auch diese Setzungen voraussichtlich langsam abklingen und die Strasse über die Wintersaison befahrbar bleiben muss, wird ein provisorischer Belag eingebaut. Selbst wenn es auf der Fahrbahn während dem Setzungsprozess zu Verwerfungen kommen könnte, kann der defekte Belag mit geringem Aufwand geflickt werden.

Nach Abklingen der Setzungen wird die Fahrbahn auf der ursprünglich geplanten Kote und mit dem definitiven Belag fertig gestellt. Zu diesem Zeitpunkt werden die Böschungen auf die ursprünglich geplante Lage ausgebildet (bzw. bereits genehmigte Lage). Mit diesen Arbeiten werden auch die weiteren Strasseninfrastrukturen wie Entwässerungen, Leitpfosten und Markierungen erstellt.

## 1.3 Mitberichtsverfahren

Für das optimierte Projekt müssen nur die Pläne für die Bauphasen, die Normalprofile ohne Rüttelpfähle und der Durchlass mit einem Spirellrohr angepasst werden. Trotzdem wurden alle betroffenen Ämter und Fachstellen des Kantons wieder zum Mitbericht eingeladen. Deren Anpassungsvorschläge und Ergänzungen sind ins Ausführungsprojekt aufgenommen worden.



## 1.4 Öffentliche Planaufgabe, Einwendungsverfahren

Aus Sicht der öffentlichen Auflage sind keine Änderungen der ursprünglichen Pläne von 2018 vorzunehmen. Die Abmessungen und Höhenlage der Strasse werden belassen und die optimierte Ausführung hat keinen Einfluss, da die Nutzung der Strasse und die Bedingungen für die Grundeigentümer nicht ändern. Das ursprüngliche Projekt wurde vom 11. April bis 11. Mai 2018 öffentlich aufgelegt. Dagegen waren zwei Einwendungen erhoben worden, welche teilweise gutgeheissen wurden. Da durch die geringfügige Anpassung des Projektes weder weitere öffentliche Interessen noch Dritte betroffen waren, erfolgt keine erneute Auflage des Projektes. Die Entscheide zu den Einwendungen wurden nicht weitergezogen beziehungsweise gegen den Bauentscheid vom 14. August 2019 gingen keine Beschwerden ein. Im Gegensatz zu Baubewilligungen nach der Raumplanungs- und Baugesetzgebung sind Bewilligungen nach Strassengesetz nicht befristet, so dass auf die Bewilligung beziehungsweise den Bauentscheid vom 14. August 2019 umgesetzt werden kann, sofern der Landrat den dazu notwendigen Objektkredit beschliesst.

## 1.5 Projektkosten

Die Kosten des Projekts gemäss Kostenvoranschlag (Stand April 2023) betragen 1'260'000 Franken für die Planung des Ausführungsprojekts und die Bauleitung, die Baukosten und den Landerwerb. Die Kostengenauigkeit beträgt +/- 10 Prozent.

Die Finanzierung des Ausführungsprojekts erfolgt über die Investitionsrechnung. Im Budget sind ab 2023 bis 2026 entsprechende Beträge vorgesehen.

Bisher sind in den Jahren 2015 bis 2022 für die Planung Kosten von 92'751.65 Franken angefallen (Planung; I1095 / 5011.17), welche nicht Bestandteil des obigen Kostenvoranschlags sind.

Das Vorhaben liegt vollständig im Ausserortsbereich und auch sonst ergeben sich keine perimeterpflichtigen Randbedingungen. Baulastträger ist somit einzig der Kanton. Während der Planung wurden die Gemeinde Emmetten (Beitrag Gewässerschutzmassnahmen) und der Kanton Uri (Interessensbeitrag für die Aufrechterhaltung des Strassenbetriebs) bezüglich einer Kostenbeteiligung angefragt. Die Anträge wurden wegen fehlenden gesetzlichen Grundlagen indessen abgelehnt.

## 1.6 Landbeanspruchung

Mit der Erhöhung der Strasse wird die normativ notwendige minimale Kurvenverbreiterung von 50 bis 70 cm eingeplant. Damit wird auch der Begegnungsfall von Lastwagen mit Tempo 60/60 km/h sichergestellt. Die signalisierte Geschwindigkeit beträgt 80 km/h. Die Personewagen können weiterhin mit 80/80 km/h kreuzen.

Für das optimierte Projekt sind weiterhin rund 260 m<sup>2</sup> von den Grundeigentümern zu erwerben.

Bei der Planaufgabe wurde keine Strassenbaulinie festgelegt. Es gilt somit weiterhin der ordentliche Abstand von 6 m ab Strassenrand.

## 1.7 Terminprogramm

Nach der Kreditgenehmigung durch den Landrat sollte der Landerwerb unverzüglich erledigt werden können. Gleichzeitig erfolgt die Submission der Baumeisterarbeiten für die Erdarbeiten und im Herbst 2023 soll der Baubeginn erfolgen. Wie bereits ausgeführt, ist der genaue Zeitpunkt für den Bauabschluss nicht planbar, voraussichtlich ist bei einem guten Baufortschritt ein Abschluss im Jahr 2026 durchaus möglich.

## 2 Erwägungen

### 2.1 Gesetzliche Grundlage

Für die Bewilligung einer baulichen Umgestaltung im Bereich von bestehenden Kantonsstrassen ist gemäss Art. 50 des Gesetzes über den Bau und Unterhalt der Strassen (Strassen-gesetz, StrG; NG 622.1) die Baudirektion zuständig. Aufgrund des Koordinationsgebotes ist diese somit auch für die Behandlung der Einwendung zuständig. Eine spezialgesetzliche Finanzkompetenz ist indessen nicht gegeben.

Da mit dem Projekt der ordentliche Zustand erreicht werden soll (Befahrbarkeit der Strasse auch bei einem 30-jährlichen Hochwasser) handelt es sich beim Projekt um eine Unterhaltsmassnahme (Instandsetzung).

Gemäss Art. 61 Ziff. 6 KV liegt die Beschlussfassung über den Unterhalt der im Besitz des Kantons stehenden Gebäude und Anlagen ohne Rücksicht auf die allgemeine Finanzkompe-tenzen gemäss Art. 61 Ziff. 4 KV, jedoch unter Vorbehalt der regierungsrätlichen Finanzkom-petenz gemäss Art. 65 Abs. 2 Ziff. 9 beim Landrat. Die regierungsrätliche Finanzkompetenz ist vorliegend klar überschritten, so dass der Landrat über den Kredit zu beschliessen hat. Dieser unterliegt – da es sich nicht um eine frei bestimmbare einmalige Ausgabe handelt – nicht dem fakultativen Referendum (vgl. Art. 61 Ziff. 6 und Art. 52a Abs. 1 Ziff. 2 e contrario KV).

### 2.2 Begründung des Vorhabens

Mit dem vorliegenden Projekt werden die festgelegten Projektziele (Verbesserung der Hoch-wassersituation bis zum gesetzlich vorgegeben Horizont von 30 Jahren) erreicht.

Die dazu erforderlichen baulichen Massnahmen sind in der beiliegenden Dokumentation des Projektbeschlusses (Bauentscheid vom 14. August 2019) und Dokumentation des Ausführ-ungsprojektes (optimiertes Projekt ohne Rüttelpfähle vom 20. April 2023) ersichtlich.

### 2.3 Finanzielle Aspekte

Der Kostenvoranschlag des vorliegenden Projekts beläuft sich auf 1'260'000 Franken inklu-sive MWSt (Kostengenauigkeit +/- 10 %, Stand April 2023). Das Projekt ist im Budget in der Investitionsrechnung unter der Nr. I1095 KH 3, Emmetten, Dürrensee enthalten.

Folgende Beträge sind vorgesehen:

Konto	Rechnung 2015-2022	Prognose 2023	Budget 2024	Geplant 2025-26
KH 3, Emmetten, Dürrensee				
I1095 / 5010.17 Ausführung	0	300'000	560'000	400'000
I1095 / 5011.17 Vorplanung *	92'751.65	0	0	0

\* gehört nicht zum Objektkredit

Im Budget 2023 wurden 800'000 Franken eingeplant und in den dazugehörigen Finanzplä-nen die restlichen Beträge. Die Investition ist mit einem Sperrvermerk versehen. Die oben erwähnten Beträge gehören zum neuen Budget 2024.



## 2.4 Terminprogramm

Behandlung im Landrat	September 2023
Landerwerb	Herbst 2023
Abschluss Submission mit Vergabe (Unternehmerofferten liegen vor)	Herbst 2023
Baubeginn mit Vorarbeiten für Überschüttung	Oktober 2023
Voraussichtlicher Bauzeit für Trasseebau	2024 bis 2026

### Beschluss

1. Das optimierte Ausführungsprojekt KH3 Seelisbergstrasse mit Anhebung der Kantonsstrasse beim Dürrensee in Emmetten wird zur Kenntnis genommen.
2. Dem Landrat wird beantragt, für das Ausführungsprojekt KH3 Seelisbergstrasse mit Anhebung der Kantonsstrasse beim Dürrensee den Objektkredit von 1'260'000 Franken zu beschliessen.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Landratssekretariat
- Kommission für Bau-, Planung, Umwelt und Landwirtschaft (BUL, inkl. Baubeschluss vom 14. August 2019)
- Finanzkommission (Fiko, inkl. Baubeschluss vom 14. August 2019)
- Gemeinderat Emmetten (postalisch und elektronisch)
- Gemeinderat Seelisberg (postalisch)
- Baudirektion Uri, Baudirektor Roger Nager
- Finanzdirektion (elektronisch)
- Finanzverwaltung
- Direktionssekretariat Baudirektion
- Baudirektion Landerwerb
- Amt für Mobilität

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

*A. Eberli*

Landschreiber Armin Eberli

