



Bericht des Regierungsrats zu einem Kantonsratsbeschluss über einen Objektkredit für die Substanzerhaltung mit Ausbau der Melchtalerstrasse im Abschnitt 8 „Eistlibach“, Strecke St. Niklausen–Melchtal, Gemeinde Kerns

13. Oktober 2015

Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren Kantonsräte

Wir unterbreiten Ihnen den Bericht und Entwurf zu einem Kantonsratsbeschluss über einen Objektkredit von Fr. 1 450 000.– für die Substanzerhaltung mit Ausbau der Melchtalerstrasse im Abschnitt 8 „Eistlibach“, Strecke St. Niklausen–Melchtal, Gemeinde Kerns mit dem Antrag, auf die Vorlage einzutreten.

Im Namen des Regierungsrats

Landammann: Niklaus Bleiker

Landschreiber: Dr. Stefan Hossli

Zusammenfassung	3
I. Ausgangslage	4
1. Nachweis des Handlungsbedarfs für die Substanzerhaltung mit Ausbau	4
1.1 Übersicht.....	4
1.2 Handlungsbedarf	4
1.3 Bedeutung der Strasse	4
1.4 Vorgehen	5
2. Verfahren	5
2.1 Gesetzliche Grundlagen	5
2.2 Durchlaufenes Verfahren.....	6
3. Genehmigung Strassenplan und Projektbewilligung	6
II. Vorprojekt, Bauprojekt und Kostenvoranschlag	6
4. Vorprojekt Abschnitte 1–8	6
4.1 Resultate der Zustandsuntersuchungen.....	6
4.2 Massnahmen	7
4.3 Aufteilung in Abschnitte und Priorisierung.....	7
4.4 Kostenschätzung Abschnitte 1–8	7
5. Bauprojekt Abschnitt 8 „Eistlibach“	8
5.1 Projektbeschrieb	8
5.2 Projektunterlagen.....	8
5.3 Waldrodung.....	9
5.4 Landerwerb	9
5.5 Bautermine.....	9
5.6 Wanderweg (nicht Bestandteil des Bauprojekts).....	9
6. Kostenvoranschlag Abschnitt 8 „Eistlibach“	10
III. Finanzbedarf und Finanzierung	11
7. Finanzbedarf	11
8. Finanzierung	11
IV. Referendum	11

Zusammenfassung

Auf einer 3 km langen Strecke der Melchtalerstrasse zwischen St. Niklausen und Melchtal haben die Strassenfahrbahn und die Kunstbauten an verschiedenen Stellen einen hohen Sanierungsbedarf. Die Verkehrssicherheit auf diesem Abschnitt muss teilweise als ungenügend beurteilt werden. Die notwendigen Sanierungen müssen im Hinblick auf die Verfügbarkeit der Strassenverbindung und die Substanz- und Werterhaltung dieser Infrastrukturbauten geplant und nach Dringlichkeit geordnet realisiert werden.

Der Sanierungsbedarf der Kantonsstrasse ins Melchtal ist bekannt und schon längere Zeit pendent. Der Projektstart musste aber aus finanziellen Gründen und zugunsten noch dringenderer Projekte an der Engelbergerstrasse immer wieder verschoben werden.

Der bauliche Unterhalt (ohne unwetterbedingte Massnahmen) dieser Strecke kostete in den letzten zehn Jahren rund Fr. 400 000.–, dies mit zunehmender Tendenz. Zu den unverhältnismässig hohen Unterhaltskosten gehörten: Böschungssicherungen bei Rutschungen und Absenkungen der Strasse, Belagsflicke, Massnahmen gegen Wasser aus der bergseitigen Böschung etc.

Die Kantonsstrasse ins Melchtal erschliesst als einzige Strasse das Siedlungsgebiet ins Melchtal mit dem Dorf Melchtal. Sie ist auch die einzige Verbindung zur Melchsee-Frutt. In der Richtplanung 2006–2020 des Kantons Obwalden wird die Melchsee-Frutt neben Engelberg–Titlis als kantonal bedeutender Tourismusschwerpunkt bezeichnet. Die Zukunft der Erschliessung der Melchsee-Frutt liegt im öffentlichen Verkehr (Postauto) und im Bus- und Carverkehr.

Im Rahmen eines Vorprojekts wurde die 3 km lange Strecke hinsichtlich Schwachstellen (baulicher Zustand der Strasse und der Stützmauern sowie Engstellen in der Strassenbreite) untersucht. Daraus sind wirtschaftliche und nachhaltige Massnahmen zur Behebung der Schwachstellen eruiert worden. Insgesamt müssen rund 1,15 km saniert und auf 6,5 m Breite ausgebaut werden. Diese 1,15 km wurden in acht Abschnitte unterteilt, welche zwischen 70 und 250 m lang sind. Im Hinblick auf die hohen Gesamtkosten wurden die 8 Abschnitte priorisiert und vom dringendsten Abschnitt das Bauprojekt erarbeitet.

Der bauliche Zustand der Melchtalerstrasse auf dem Abschnitt 8 „Eistlibach“ ist von allen, im Vorprojekt untersuchten Abschnitten, klar am schlechtesten. Der Abschnitt ist rund 200 m lang und liegt in Fahrtrichtung Melchtal direkt vor der gedeckten Holzbrücke über die Grosse Melchaa. Das vorliegende Bauprojekt sieht folgende Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vor: Talseitiger Strassenausbau auf 6,5 m Breite zuzüglich einer minimalen Kurvenverbreiterung, Neubau Lehnkonstruktion und Stützmauer, bergseitiger Erosionsschutz der Böschung, Strassensanierung, Ersatz der Absturzsicherung. Die Gesamtkosten werden auf 1,45 Millionen Franken veranschlagt. Infolge der knappen finanziellen Ressourcen des Kantons werden die Arbeiten etappiert und auf zwei Jahre verteilt. Die Bauausführung der Hauptarbeiten ist für die Jahre 2016 und 2017 vorgesehen.

Der Regierungsrat hat am 15. September 2015 das Bauprojekt genehmigt.

I. Ausgangslage

1. Nachweis des Handlungsbedarfs für die Substanzerhaltung mit Ausbau

1.1 Übersicht

Auf einer 3 km langen Strecke der Melchtalerstrasse zwischen St. Niklausen und Melchtal haben die Strassenfahrbahn und die Kunstbauten an verschiedenen Stellen einen hohen Sanierungsbedarf. Die notwendigen Sanierungen müssen im Hinblick auf die Verfügbarkeit der Strassenverbindung und die Substanz- und Werterhaltung dieser Infrastrukturbauten geplant und nach Dringlichkeit geordnet realisiert werden. Die Verkehrssicherheit auf diesem Abschnitt muss teilweise als ungenügend beurteilt werden. Die wichtigsten Mängel sind:

- örtlich zu geringe Strassenbreiten (Kreuzen zweier Busse nicht möglich);
- fehlende oder mangelhafte Absturzsicherungen (Leitplanken);
- ungenügender Schutz vor Naturgefahren (Steinschlag, Wasseraustritte aus den bergseitigen Böschungen mit gefährlicher Eisbildung im Winter, etc.);
- ungelöste Wanderwegführung zwischen Bushaltestelle Eistlibach und gedeckter Holzbrücke (offizieller Wanderweg führt auf der Fahrbahn der Kantonsstrasse; die Wegführung der Wanderwege ist allerdings nicht Aufgabe des Kantons).

Einzelne Bereiche der Melchtalerstrasse mussten in den vergangenen Jahren immer wieder mit Sofortmassnahmen saniert werden. Dazu gehörten auch die grosse Instandstellung des 300 m langen Abschnittes beim Felsrutsch Cholrüti und der 100 m lange Abschnitt beim Ächerlibach. Beide Strassenstücke wurden beim Hochwasser 2005 vollständig zerstört. Die mehrere Millionen teuren Neubauten haben sich bewährt und genügen den heutigen Anforderungen.

1.2 Handlungsbedarf

Der Sanierungsbedarf der Kantonsstrasse ins Melchtal ist bekannt und steht beim Bau- und Raumentwicklungsdepartement schon längere Zeit auf der Pendenzenliste. Das Projekt Substanzerhaltung mit örtlichen Ausbauten ist deshalb auch im Mehrjahresprogramm der Kantonsstrassen enthalten. Der Projektstart musste aber zugunsten noch dringenderer Projekte an der Engelbergerstrasse (Brücke über Fangtobel 2011–2013 und Überführung Zentralbahn 2013–2015) und aus finanziellen Gründen immer wieder verschoben werden. Diese Situation wurde im Regierungsratsbeschluss vom 26. November 2013 (Nr. 206) über die dringende Massnahme des Projekts „Ersatz Überführung Zentralbahn Grünenwald“ entsprechend dargelegt und gegenüber dem Kantonsrat beim entsprechenden Objektkreditantrag auch so kommuniziert.

Der bauliche Unterhalt dieser Strecke der Melchtalerstrasse kostete in den letzten zehn Jahren rund Fr. 400 000.–, dies mit zunehmender Tendenz. Zu den unverhältnismässig hohen Unterhaltskosten gehörten: Provisorische Böschungssicherungen bei Rutschungen und Absenkungen der Strasse, Belagsflicke, Massnahmen gegen Wasser aus der bergseitigen Böschung etc. Im Jahr 2014 musste als Sofortmassnahme an einer Stelle ein Holzkasten für knapp Fr. 100 000.– erstellt werden. Dies war nötig, um ein Abrutschen der Strasse zu verhindern. Es stehen weiter dringende Belagssanierungen an. Aufgrund der finanziellen Einschränkungen beim Unterhaltsbudget und im Hinblick auf eine Gesamtsanierung gemäss vorliegendem Projekt wird nur noch das Allernötigste (Flickstellen, Rissverfüllungen) gemacht.

In den aufgeführten Aufwendungen des baulichen Unterhalts sind die unwetterbedingten Massnahmen nicht enthalten (2014: Schäden durch Acherlibach, Lachengraben und Eistlibach).

1.3 Bedeutung der Strasse

Die Kantonsstrasse ins Melchtal erschliesst als einzige Strasse das Siedlungsgebiet ins Melchtal mit dem Dorf Melchtal. Die Strasse ist auch die einzige Verbindung zur Melchsee-Frutt. In der Richtplanung 2006–2020 des Kantons Obwalden wird die Melchsee-Frutt neben Engel-

berg–Titlis als kantonal bedeutender Tourismusschwerpunkt bezeichnet. Die Zukunft bei der Erschliessung der Melchsee-Frutt liegt beim öffentlichen Verkehr (Postauto) und beim Bus- und Carverkehr. Das Parkplatzangebot bei der Talstation Stöckalp ist beschränkt und darf nicht weiter ausgebaut werden. Anders sieht es beim Busverkehr aus. Hier muss mit einer Zunahme gerechnet werden.

1.4 Vorgehen

Für die 3 km lange Strecke der Melchtalerstrasse zwischen St. Niklausen und Melchtal wurde zuerst ein Vorprojekt erstellt. In diesem Vorprojekt wurde die Strecke in acht Abschnitte aufgeteilt (vgl. Ziffer 4). Es sind verschiedene Zustandsuntersuchungen und Begehungen mit Fachpersonen durchgeführt worden. Unter der Fachbegleitung eines Geologen wurden die Stand- und Tragfähigkeit der talseitigen Böschungen beurteilt. Im März 2015 sind Sondierungen (Baggerschlitz) durchgeführt worden. Die Resultate und die daraus abgeleiteten zu realisierenden Massnahmen sind im Vorprojekt-Dossier mit Bericht und Übersichtsplänen dokumentiert.

Das vorliegende Bauprojekt beinhaltet nun den dringendsten Abschnitt 8 „Eistlibach“ (vgl. Ziffer 5). Der Abschnitt ist rund 200 m lang und liegt direkt vor der gedeckten Holzbrücke über die Grosse Melchaa.

2. Verfahren

2.1 Gesetzliche Grundlagen

Gemäss Art. 5 und Art. 17 der Strassenverordnung (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 der Substanzerhaltung mit Ausbau der Melchtalerstrasse im Abschnitt 8 „Eistlibach“ bedarf der Genehmigung des Strassenplans, der Erteilung der Projektbewilligung sowie verschiedener kantonalen 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 Strassenplans wird damit zugleich die erforderliche Zonenplananpassung vorgenommen und die Baubewilligung erteilt. Rein formell müsste die Zonenplananpassung der Gemeindeversammlung unterbreitet werden. Der Regierungsrat ist indessen ermächtigt, im Rahmen der Genehmigung einer Ortsplanung Änderungen nach Anhören des Gemeinderats und der in den schutzwürdigen Interessen Betroffenen selbst vorzunehmen, wenn sie von geringer Tragweite sind oder wenn keine erhebliche Entscheidungsfreiheit besteht (Art. 8 Abs. 3 BauV). Auch wenn es hier nicht um die Genehmigung einer Ortsplanung geht, macht die gleichzeitige Anpassung des Zonenplans Sinn und erspart eine spätere Anpassung desselben. Der Gemeinde steht in diesem Punkt keine Entscheidungsfreiheit mehr zu, sie ist mit diesem Verfahren einverstanden. Die Rechte der übrigen Betroffenen wurden gewahrt; sie wurden auf diese gleichzeitige Anpassung des Zonenplans bei der Planaufgabe ausdrücklich hingewiesen und hatten die Möglichkeit, dagegen Einsprache zu erheben.

Das Projekt kann nur bewilligt bzw. der Strassenplan genehmigt werden, wenn die raumplanerische Beurteilung nach einer umfassenden Interessenabwägung zwischen den Anliegen des Bauvorhabens und den übergeordneten Planungsgrundlagen und Zielsetzungen zum Schluss kommt, dass die erforderliche Zonenplananpassung gutgeheissen werden kann und alle erforderlichen Bewilligungen erteilt werden können. 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 20. August 2015 (Nr. 34/15, S 1414f.) publiziert und lagen auf der Gemeindeganzlei Kerns vom 24. August 2015 bis zum 7. September 2015 öffentlich auf. Innerhalb der Einsprachefrist ging eine Einsprache ein. Die Einsprache betrifft die Aufforstungsfläche auf der Parzelle 2070. Die Anliegen des Einsprechers wurden besprochen und konnten bereinigt werden. Die Einsprache wurde am 10. September 2015 zurückgezogen.

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 Kerns zur Stellungnahme eingeladen. Die Gemeinde Kerns und die Amtsstellen begrüssen das Projekt.

3. Genehmigung Strassenplan und Projektbewilligung

Der Regierungsrat hat am 15. September 2015 den Strassenplan gemäss Bauprojekt genehmigt und die Projektbewilligung für die Substanzerhaltung mit Ausbau der Melchtalerstrasse im Abschnitt 8 „Eistlibach“ erteilt. Mit der Genehmigung des Strassenplans wird gleichzeitig die erforderliche Anpassung des kommunalen Zonenplans vorgenommen. Zudem hat der Regierungsrat die Rodungsbewilligung für insgesamt 630 m² erteilt.

II. Vorprojekt, Bauprojekt und Kostenvoranschlag

4. Vorprojekt Abschnitte 1–8

4.1 Resultate der Zustandsuntersuchungen

Im Vorprojekt sind die Resultate der baulichen Zustandsuntersuchung der gesamten etwa 3 km langen Strecke dargestellt. Die folgenden Punkte wurden untersucht:

- Kunstbauten (Brücken, Betonmauern, Natursteinmauern etc.);
- Strassengeometrie (Strassenbreiten, Kurvenverbreiterungen, Quergefälle etc.);
- Fahrbahnbelag;
- Absturzsicherung (Leitschranken);
- Bestehende und fehlende Verbauungen gegen Naturgefahren.

Der Zustand mehrerer talseitiger Mauern ist schlecht. Ein Einsturz oder ein Nachgeben der teilweise ungenügend verankerten Mauern würde die Standfestigkeit und Stabilität der Strasse gefährden. Die Strasse selbst ist an mehreren Stellen weniger als 6,5 m breit (Sollwert für eine Verbindungsstrasse ist 6,5 bis 7,0 m). An drei Stellen ist die Strasse weniger als 5,9 m breit. Dies erschwert das Kreuzen von zwei Bussen oder LKW's. An einer Stelle ist die Strasse nur 5,2 bis 5,45 m breit. Hier ist ein Kreuzen von zwei Bussen nicht mehr möglich. Der Strassenbelag hat viele Belagsflicke, Risse und Absenkungen. Er ist zweischichtig aufgebaut und nur zirka 11 cm dick (Sollwert: dreischichtig bei einer Dicke von 16 cm). Die Absturzsicherung fehlt an einzelnen Stellen und die vorhandenen Leitschranken erfüllen mehrheitlich die heutigen Normen nicht mehr. Es gibt auf dem Strassenabschnitt bereits einige Verbauungen gegen Naturgefahren (Steinschlagnetze etc.). Diese müssen teilweise saniert oder erneuert werden. Vor allem ist an mehreren Stellen die bergseitige Böschung ungenügend gesichert und die vielen Wasseraustritte müssen besser abgeleitet werden. Diese unkontrollierten „Wasserquellen“ verursachen vor allem im Winter Probleme durch Eisbildung.

4.2 Massnahmen

Die Massnahmen ergeben sich aus den Resultaten der Zustandsuntersuchungen. Die Schwachstellen beim Fahrbahnbelag, bei den Absturzsicherungen, bei den Kunstbauten und insbesondere bei den wichtigen felseitigen Stützmauern müssen behoben werden. Dies gilt auch bei den Verbauungen gegen die Naturgefahren.

Bei der Schwachstelle Strassengeometrie mit den Engstellen infolge ungenügender Strassenbreite wird im Vorprojekt ein Ausbau auf 6,5 m vorgeschlagen. Die gemäss Norm erforderlichen zusätzlichen Kurvenverbreiterungen sollen allerdings nur minimal berücksichtigt werden, da diese mit hohen Kosten verbunden sind. Die Melchtalerstrasse darf den Charakter einer „Bergstrasse“ oder „Passestrasse“ mit reduziertem Ausbau haben. Konkret heisst das, dass das Kreuzen zweier Busse in Kurven möglich ist, aber eine reduzierte Geschwindigkeit erfordert ($v \leq 60$ km/h), wie dies auf einer Passestrasse üblich ist.

Alle Massnahmen wurden mit den betroffenen kantonalen Fachstellen besprochen. Deren Anliegen sind ins Vorprojekt eingeflossen.

4.3 Aufteilung in Abschnitte und Priorisierung

Im Projektperimeter des 3 km langen Strassenstücks müssen rund 1,15 km saniert und ausgebaut werden. Im Vorprojekt ist die untersuchte Strecke in die Abschnitte 1–8 aufgeteilt worden (vgl. Beilage 1). Die einzelnen Abschnitte sind zwischen 70 und 250 m lang. Im Hinblick auf die hohen Gesamtkosten wurden die 8 Abschnitte priorisiert. Die einzelnen Abschnitte können unabhängig voneinander realisiert werden. Auf diese Weise können bei der Realisierung die finanziellen Möglichkeiten des Kantons berücksichtigt werden. Vom dringendsten Abschnitt 8 (Priorität 1) wurde das Bauprojekt erstellt. Es wird in Ziffer 5 beschrieben.

Im Hinblick auf eine sichere und allzeit verfügbare Verbindung ins Melchtal ist vorgesehen, den Abschnitt 8 sofort zu realisieren (2016 und 2017). Für die übrigen Abschnitte ist eine Realisierung innerhalb der nächsten 8 bis 10 Jahre vorgesehen.

4.4 Kostenschätzung Abschnitte 1–8

Die Kostenschätzung aller im Vorprojekt aufgeführten Massnahmen beträgt rund 5,5 Millionen Franken (Preisbasis Oktober 2014, inklusiv 8 Prozent MwSt.). Die Genauigkeit liegt bei $\pm 20\%$, d.h., der Kostenbereich liegt bei 4,4 bis 6,6 Millionen Franken. Die Kosten sind auf die 8 Abschnitte aufgeteilt. In der nachfolgenden Tabelle sind auch die aus fachlichen Gründen vorgeschlagenen Prioritäten enthalten.

Priorität	Abschnitt	Bezeichnung	Länge	Betrag netto in Fr. samt MwSt.
1	8	„Eistlibach“	185 m	¹⁾ 1 550 000.–
2	1	„Engiberg“	107 m	555 000.–
	4	„Engiberg Ost“	135 m	410 000.–
	7	„Bettenebnet“	99 m	520 000.–
3	2	„Engiberg West“	86 m	435 000.–
	3	„Engiberg Mitte“	250 m	1 280 000.–
4	5	„vor Blattibach“	73 m	240 000.–
	6	„nach Blattibach“	215 m	510 000.–
	Total	Melchtalerstrasse (3 km)	1 150 m	5 500 000.–

¹⁾ Im Rahmen des Bauprojekts konnten diese Kosten auf 1,45 Millionen Franken reduziert werden, vgl. Ziffer 6

5. Bauprojekt Abschnitt 8 „Eistlibach“

5.1 Projektbeschreibung

Der bauliche Zustand der Melchtalerstrasse auf dem Abschnitt 8 „Eistlibach“ ist von allen, im Vorprojekt untersuchten Teilabschnitten, klar am schlechtesten. Die Kunstbauten (Stützmauern), der Fahrbahnbelag, die talseitigen und bergseitigen Böschungen und die Absturzsicherungen müssen dringend saniert werden. Die Strassenbreite mit der Engstelle von 5,2 bis 5,45 m beeinträchtigt die Verkehrssicherheit (vgl. Beilagen 2, 3 und 4).

Im Hinblick auf eine bessere Kostengenauigkeit wurden Ende März 2015 zusätzliche geotechnische Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Folgende Massnahmen sind im Bauprojekt enthalten:

- Talseitige Strassenverbreiterung auf 6,5 m zuzüglich einer gegenüber der Norm reduzierten Kurvenverbreiterung; Länge 135 m;
- Neubau Stützmauer; Länge 95 m;
- Neubau Lehenkonstruktion (Brücke mit bergseitigem Auflager und talseitigen Stützen); Länge 40 m, Brückenfläche ca. 150 m²;
- Bergseitiger Erosionsschutz der Böschung; Länge 35 m;
- Vollständige Belagserneuerung, inkl. oberste Fundationsschicht; Länge 185 m;
- Neue normgerechte Absturzsicherung; Länge 135 m.

Für die Stützmauer und die Lehenbrücke sind Betonkonstruktionen vorgesehen. Die Schutzmassnahmen für die bergseitigen, verwitterten Felsböschungen sollen weitere Erosionen verhindern und den Wasseraustritt besser ableiten. Die vorgängig erwähnten reduzierten Kurvenverbreiterungen beim Ausbau der Strassenbreite sind vertretbar und gemäss Strassenbaunormen in besonderen Situationen auch zulässig. Sie haben zur Folge, dass zwei breite Fahrzeuge, z.B. breite Busse mit „Aussenspiegeln“, nur mit reduzierter Geschwindigkeit ($v \leq 60$ km/h) kreuzen können.

Die Bauausführung bei den engen Platzverhältnissen ist nicht einfach. Die Melchtalerstrasse muss immer einspurig befahrbar bleiben. Es ist ein Einspurbetrieb mit Lichtsignalen geplant.

Infolge der knappen finanziellen Ressourcen des Kantons werden die nötigen Arbeiten im Abschnitt 8 etappiert und auf mindestens zwei Jahre verteilt (Etappe 8.1 und Etappe 8.2).

5.2 Projektunterlagen

Die Projektunterlagen (Bauprojekt vom 2. Juni 2015) für die Substanzerhaltung mit Ausbau der Melchtalerstrasse im Abschnitt 8 „Eistlibach“, welche vom Ingenieurbüro ZEO AG, Alpnach Dorf ausgearbeitet wurden, umfassen:

- Technischer Bericht mit Kostenvoranschlag
- Rodungsgesuch
- Situation 1:200 Plan Nr. 141141-1
- Längenprofil 1:200/100 Plan Nr. 141141-2
- Querprofile Etappe 8.2; 1 - 11 1:100 Plan Nr. 141141-3
- Querprofile Etappe 8.1; 12 - 20 1:100 Plan Nr. 141141-4
- Normalprofile 1: 50 Plan Nr. 141141-5
- Situation Landerwerb 1:500 Plan Nr. 141141-6
- Situation Waldrodungsflächen 1:500 Plan Nr. 141141-7
- Situation Waldaufforstungsflächen 1:500 Plan Nr. 141141-8
- Dokument ‘Option Optimierung Wanderweg’ (nicht Bestandteil des Bauprojekts) Plan Nr. 141141-9

5.3 Waldrodung

Das Projekt beansprucht Waldareal auf einer Fläche von 630 m². Die temporäre Rodungsfläche (450 m²) wird nach Abschluss der Bauarbeiten an Ort und Stelle wieder aufgeforstet. Für die restlichen 180 m² wird in unmittelbarer Umgebung eine gleichwertige Ersatzaufforstung erstellt.

5.4 Landerwerb

Die Landerwerbsfragen des Bauvorhabens konnten bereits vor der Planaufgabe geregelt werden. Es ist ein Grundeigentümer mit einer Parzelle betroffen (Korporation Kerns). Es handelt sich um den Erwerb von 180 m² Waldfläche durch den Kanton Obwalden. Der Landeigentümer hat mit der Unterzeichnung des Rodungsgesuches zugestimmt, dass die erforderliche Rodung und die Ersatzaufforstungen auf ihren Parzellen vorgenommen werden können. Im Kostenvoranschlag sind die anfallenden Aufwendungen für Geometer, Grundbuch und Notariat enthalten.

5.5 Baetermine

Die Ausführung ist in den Jahren 2016, 2017 und 2018 (Deckbelag) vorgesehen mit folgendem Bauablauf:

April 2016 bis September 2016 Ausführung der Hauptarbeiten Etappe 8.1, 125 m
(Neubau Stützmauer, Strassensanierung, bergseitiger Erosionsschutz)

April 2017 bis September 2017 Ausführung der Hauptarbeiten Etappe 8.2, 85 m
(Neubau Lehnkonstruktion, Strassensanierung)

April/Mai 2018 Aufforstung, Deckbelag

5.6 Wanderweg (nicht Bestandteil des Bauprojekts)

Auf dem zu sanierenden Abschnitt fehlt ein separater verkehrssicherer Wanderweg. Dieser soll durch die zuständige Gemeinde und auf deren Kosten während der Bauzeit östlich oberhalb der Melchtalerstrasse neu errichtet werden.

6. Kostenvoranschlag Abschnitt 8 „Eistlibach“

Die Kosten wurden auf der Grundlage des detailliert ausgearbeiteten Bauprojekts ermittelt. Aufgrund der geologischen Untersuchungen waren Projektoptimierungen bei den Kunstbauten möglich. Die Kosten konnten gegenüber dem Vorprojekt um rund 8 Prozent reduziert werden.

Die Gesamtkosten für den Abschnitt 8 „Eistlibach“ werden auf 1,45 Millionen Franken (Betrag netto, inklusiv 8 Prozent Mehrwertsteuer, Preisbasis April 2015; Genauigkeit \pm 10 Prozent) veranschlagt: In den Installationskosten sind die Aufwendungen für die Verkehrsführung (motorisierter Verkehr, Fussgänger) während der Bauphasen enthalten.

1. Allgemeine Kosten		Fr. 285 000.–
- Honorare Planer (Bauingenieur)	Fr. 155 000.–	
(Vorprojekt und Bauprojekt mit Projekt- und Kostenoptimierung: Fr. 60 000.–, Ausschreibung / Ausführungsprojekt / Bauleitung auf 2 Jahre verteilt: Fr. 95 000.–)		
- Honorare Spezialisten (Geologe, Vermessung)	Fr. 20 000.–	
- Geologische Untersuchungen	Fr. 20 000.–	
- Nebenkosten	Fr. 10 000.–	
- Eigenleistungen Abt. Strassenbau (2014 bis 2018)	Fr. 60 000.–	
- Reserve	Fr. 20 000.–	
2. Erwerb von Grund und Rechten		Fr. 30 000.–
(Kosten für Notar, Grundbuch und Geometer)		
3. Baukosten		Fr. 1 030 000.–
<u>Etappe 8.1, Bereich Stützmauer, Länge 125 m</u>	<u>Fr. 520 000.–</u>	
- Rodung (gesamter Abschnitt 8)	Fr. 5 000.–	
- Installation	Fr. 40 000.–	
- Abbrucharbeiten	Fr. 35 000.–	
- Entwässerung	Fr. 5 000.–	
- Erdarbeiten	Fr. 85 000.–	
- Baugrubensicherung und Foundation	Fr. 90 000.–	
- Randabschlüsse	Fr. 10 000.–	
- Belagsarbeiten	Fr. 110 000.–	
- Betonarbeiten	Fr. 65 000.–	
- Bergseitiger Erosionsschutz	Fr. 20 000.–	
- Leitschranken / Markierung	Fr. 30 000.–	
- Unvorhergesehenes ca. 5 %	Fr. 25 000.–	
<u>Etappe 8.2, Bereich Lehnenkonstr., Länge 85 m</u>	<u>Fr. 510 000.–</u>	
- Installation	Fr. 35 000.–	
- Abbrucharbeiten	Fr. 15 000.–	
- Entwässerung	Fr. 5 000.–	
- Erdarbeiten	Fr. 60 000.–	
- Baugrubensicherung und Foundation	Fr. 115 000.–	
- Randabschlüsse	Fr. 10 000.–	
- Belagsarbeiten	Fr. 85 000.–	
- Betonarbeiten	Fr. 120 000.–	
- Leitschranken / Markierung	Fr. 30 000.–	
- Aufforstung (gesamter Abschnitt 8)	Fr. 10 000.–	
- Unvorhergesehenes ca. 5 %	Fr. 25 000.–	
4. Mehrwertsteuer 8 Prozent (gerundet)		Fr. 105 000.–
Total Kostenvoranschlag		Fr. 1 450 000.–

III. Finanzbedarf und Finanzierung

7. Finanzbedarf

Der Finanzbedarf für die Substanzerhaltung mit Ausbau der Melchtalerstrasse im Abschnitt 8 „Eistlibach“ beträgt Fr. 1 450 000.–.

8. 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 die Substanzerhaltung mit Ausbau der Melchtalerstrasse im Abschnitt 8 „Eistlibach“, 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).

Das Strassenbaubudget des Kantons enthält gemäss IAFP und den neuen Vorgaben gemäss KAP rund 0,8 Million Franken pro Jahr (Investitionsrechnung, Konto Nr. 6105, Kantonsstrassen). Wie bereits beim Projekt der Engelbergerstrasse (Ersatz Überführung Zentralbahn, Grünenwald) werden die Arbeiten deshalb etappiert und auf mindestens zwei Jahre verteilt. Auf diese Weise kann die Finanzierung der Gesamtkosten im Rahmen der für den Strassenbau vorgesehenen Mittel sichergestellt werden.

Das Projekt ist im IAFP 2016 bis 2019 enthalten.

Bei den Realisierungskosten von insgesamt Fr. 1 450 000.– 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 Kantonsrats untersteht gemäss Art. 59 Abs. 1 Bst. b der Kantonsverfassung dem fakultativen Referendum.

Beilagen:

1. Situation 1 : 25 000, Vorprojekt Projektperimeter mit den Abschnitten 1–8
2. Situation 1 : 2 000, Bauprojekt Abschnitt 8 „Eistlibach“, Übersicht Sanierungsmassnahmen und heutige Strassenbreiten
3. Situation 1 : 200, Bauprojekt Abschnitt 8 „Eistlibach“ inkl. Normalprofil 1 (Lehnenkonstruktion) und Normalprofil 2 (Stützmauer), verkleinert
4. Fotodokumentation über Ist-Zustand Abschnitt 8 „Eistlibach“ (HTA 30. April 2015)
5. Entwurf Kantonsratsbeschluss