



Bericht des Regierungsrats zu einem Kantonsratsbeschluss über einen Objektkredit für die Substanzerhaltung mit Ausbau der Melchtalerstrasse, Strecke St. Niklausen–Melchtal, Gemeinde Kerns, 2. Etappe

27. November 2018

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren Kantonsräte

Wir unterbreiten Ihnen den Bericht und Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über einen Objektkredit von Fr. 1 590 000.– für die Substanzerhaltung mit Ausbau der Melchtalerstrasse, Strecke St. Niklausen–Melchtal, Gemeinde Kerns, 2. Etappe mit dem Antrag auf die Vorlage einzutreten.

Im Namen des Regierungsrats

Landammann: Christoph Amstad

Landschreiberin: Nicole Frunz Wallimann

Zusammenfassung.....	3
I. Ausgangslage.....	4
1. Übersicht.....	4
1.1 Bedeutung der Melchtalerstrasse	4
1.2 Notwendigkeit der Sanierung und des Ausbaus.....	4
2. Koordiniertes Verfahren	4
2.1 Gesetzliche Grundlagen	4
2.2 Durchlaufenes Verfahren.....	5
3. Genehmigung Strassenplan und Projektbewilligung	5
II. Bauprojekt und Kostenvoranschlag	6
4. Projekt	6
4.1 Übersicht 2. Etappe	6
4.2 Projektbeschrieb Abschnitt 1 „Engiberg“	6
4.3 Projektbeschrieb Abschnitt 4 „Engiberg Ost“	7
4.4 Projektbeschrieb Abschnitt 7 „Bettenebnet“	7
4.5 Waldrodung	8
4.6 Landerwerb.....	8
4.7 Baetermine.....	8
5. Kostenvoranschlag.....	8
III. Finanzbedarf und Finanzierung.....	10
6. Finanzbedarf.....	10
7. Finanzierung.....	10
8. Personelle Auswirkungen Kanton/Gemeinden.....	10
IV. Referendum	10

Zusammenfassung

Auf einer 3 km langen Strecke der Melchtalerstrasse zwischen St. Niklausen und Melchtal sind Fahrbahn und Kunstbauten an verschiedenen Stellen dringend sanierungsbedürftig. Auch die Verkehrssicherheit auf dieser Strecke ist teilweise ungenügend. Die notwendigen Sanierungen müssen im Hinblick auf die Verfügbarkeit der Strassenverbindung und die Substanz- und Werterhaltung dieser Infrastrukturbauten geplant, nach Dringlichkeit priorisiert und realisiert werden.

Der Sanierungsbedarf der Kantonsstrasse ins Melchtal ist bekannt. Der bauliche Unterhalt (ohne unweatherbedingte Massnahmen) dieser Strecke kostete in den letzten zehn Jahren rund Fr. 400 000.–, dies mit zunehmender Tendenz. Die Aufwendungen für Böschungssicherungen bei Rutschungen und Absenkungen der Strasse, Belagsflicke und Massnahmen gegen Wasser aus der bergseitigen Böschung usw. sind in den letzten Jahren unverhältnismässig angestiegen.

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 bis 2020 des Kantons Obwalden wird die Melchsee-Frutt neben Engelberg-Titlis als kantonal bedeutender Tourismusschwerpunkt bezeichnet. Für die Zukunft der Erschliessung der Melchsee-Frutt erhält der öffentliche Verkehr (Postauto) sowie der Bus- und Carverkehr immer stärkere Bedeutung.

Im Rahmen eines Vorprojekts wurde die 3 km lange Strecke hinsichtlich Schwachstellen (baulicher Zustand der Strasse und der Kunstbauten/Stützmauern, Engstellen in der Strassenbreite und Unfallgeschehen) untersucht. Daraus sind wirtschaftliche und nachhaltige Massnahmen zur Behebung der Schwachstellen ermittelt 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 acht Abschnitte priorisiert. Auf einen Maximalausbau der Strasse wird verzichtet. Die künftige Breite der Strasse wird es erlauben, dass zwei breite Fahrzeuge, z.B. breite Busse mit „Aussenspiegeln“, mit reduzierter Geschwindigkeit (≤ 50 km/h) kreuzen können.

Die Arbeiten am dringlichsten Abschnitt 8 „Eistlibach“ wurden in den Jahren 2016 und 2017 realisiert.

Mit dem Bauprojekt der 2. Etappe werden nun der 150 m lange Abschnitt 1 „Engiberg“, der 140 m lange Abschnitt 4 „Engiberg Ost“ und der 130 m lange Abschnitt 7 „Bettenebnet“ saniert. Folgende Massnahmen sind vorgesehen: Talseitiger Strassenausbau auf 6,5 m Breite zuzüglich einer reduzierten Kurvenverbreiterung, Neubau der talseitigen Stützbauwerke, teilweise bergseitiger Felsabbau, teilweiser Neubau einer Strassenentwässerung, Strassensanierung und Ersatz der Absturzsicherung.

Aufgrund der geologischen Verhältnisse, dem Zustand der bestehenden Fahrbahn und Kunstbauten sowie den beschränkt zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln, erfolgte eine Priorisierung innerhalb der 2. Etappe: Zuerst wird der Abschnitt 7 (schlecht tragfähiger, rutschungsanfälliger Baugrund und mangelnde Fahrbahnbreite), dann der Abschnitt 1 (sehr schlechter Zustand der Stützmauer) und zuletzt der Abschnitt 4 (schlechter Zustand der Steinkorbmauer und mangelnde Fahrbahnbreite) realisiert. Die Gesamtkosten werden auf 1,59 Millionen Franken veranschlagt. Die Bauausführung der Hauptarbeiten ist für die Jahre 2019 bis 2022 vorgesehen.

Der Regierungsrat hat am 16. Oktober 2018 das Bauprojekt der 2. Etappe genehmigt.

I. Ausgangslage

1. Übersicht

1.1 Bedeutung der Melchtalerstrasse

Die Melchtalerstrasse verläuft entlang der Grossen Melchaa und ist die einzige Zufahrt für den motorisierten Individualverkehr nach Melchtal und zur Melchsee-Frutt. Die Buslinie Sarnen–Melchtal–Stöckalp führt über diese Strasse.

In der Richtplanung 2006 bis 2020 des Kantons Obwalden vom März 2007 wird die Melchsee-Frutt nebst Engelberg-Titlis als kantonal bedeutender Tourismus-Schwerpunkt bezeichnet. Die Erreichbarkeit des touristischen Schwerpunkts Melchsee-Frutt ist von zentraler Bedeutung. Durch die Zunahme des Freizeitverkehrs und den Ausbau der touristischen Zentren wird das Verkehrsaufkommen auf der Melchtalerstrasse weiter ansteigen. In Spitzenzeiten ist die Belastung bereits jetzt sehr hoch. Die Erreichbarkeit der Melchsee-Frutt ist also vor allem mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs sicher zu stellen. Das bedeutet, dass die Anzahl der Busse und Reisecars zur Stöckalp zunehmen und damit die Beanspruchung der Melchtalerstrasse steigen wird.

1.2 Notwendigkeit der Sanierung und des Ausbaus

2014 wurde die Melchtalerstrasse zwischen St. Niklausen und Melchtal hinsichtlich Schwachstellen (baulicher Zustand der Strasse und der Kunstbauten, Engstellen in der Strassenbreite, Unfallgeschehen) untersucht. Es zeigte sich, dass die Melchtalerstrasse auf einer ungefähr 3 km langen Strecke im Bereich der Fahrbahn und der Kunstbauten erhebliche Mängel aufweist. Auf dieser Strecke muss zudem die Verkehrssicherheit teilweise als ungenügend beurteilt werden.

Mit einem Vorprojekt wurden die erforderlichen Massnahmen zur Behebung dieser Schwachstellen erarbeitet. Es zeigt sich, dass die Strecke in acht Abschnitten (Abschnitte 1 bis 8, siehe Beilage 1) dringend saniert und lokal ausgebaut werden muss. Die einzelnen Abschnitte sind zwischen 70 und 250 m lang.

Im Hinblick auf die Sicherstellung der Verfügbarkeit der Strassenverbindung, der Substanz- und Werterhaltung der Infrastrukturbauten sowie im Rahmen der zur Verfügung stehenden knappen finanziellen Mittel, werden die notwendigen Sanierungsarbeiten nach Dringlichkeit priorisiert und realisiert.

Mit dem 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 vom 13. Oktober 2015 wurde der Kantonsrat ausführlich über das Vorprojekt der Abschnitte 1 bis 8 ins Bild gesetzt. Mit Beschluss vom 2. Dezember 2015 erteilte der Kantonsrat einen Objektkredit von 1,45 Millionen Franken für die Sanierung des dringlichsten Abschnitts 8 „Estlibach“, welcher in den Jahren 2016 und 2017 realisiert wurde.

2. Koordiniertes Verfahren

2.1 Gesetzliche Grundlagen

Gestützt auf Art. 5 und Art. 17 der Strassenverordnung vom 14. September 1935 (StrV, GDB 720.11) ist der Regierungsrat für die Genehmigung des Strassenplans und somit für die Erteilung der Projektbewilligung sowie die Erledigung der diesbezüglichen Einsprachen zuständig.

Die Realisierung der Substanzerhaltung mit Ausbau der Melchtalerstrasse bedarf der Genehmigung des Strassenplans, der Erteilung der Projektbewilligung sowie verschiedener kantonomer

Ausnahmebewilligungen, 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 und stützt sich dabei auf Art. 4 der Verordnung über die Organisation des Regierungsrats und der kantonalen Verwaltung vom 7. September 1989 (Organisationsverordnung, GDB 133.11) sowie Art. 36 Abs. 8 der Verordnung zum Baugesetz vom 7. Juli 1994 (BauV, GDB 710.11).

Mit der Genehmigung des Strassenplans wird zugleich die erforderliche Zonenplananpassung vorgenommen und die Bau- und Rodungsbewilligung erteilt. Rein formell müsste die Zonenplananpassung der Gemeindeversammlung unterbreitet werden. Gemäss Art. 8 Abs. 3 BauV ist der Regierungsrat jedoch ermächtigt, Änderungen an der Ortsplanung nach Anhörung des Einwohnergemeinderats und der in den schutzwürdigen Interessen Betroffenen selbst vorzunehmen. 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 Einwohnergemeinde 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. Mit einzubeziehen sind zudem die Interessen an der Walderhaltung (Rodungsbewilligung).

2.2 Durchlaufenes Verfahren

Die Bekanntmachung der Auflage erfolgte im Obwaldner Amtsblatt vom 16. August 2018 (Nr. 33/2018, Seite 1197ff.). Der Strassenplan, die Zonenplanänderung und das Rodungsgesuch wurden auf der Gemeindekanzlei Kerns vom 17. August 2018 bis zum 30. August 2018 öffentlich aufgelegt. Es gingen keine Einsprachen ein.

Nach Art. 3 Abs. 2 i.V.m. Art. 6 Abs. 1 der Ausführungsbestimmungen über die Verfahrenskoordination im Baurecht vom 17. Oktober 2006 (GDB 710.111) sind im Genehmigungsverfahren des Strassenplans die erforderlichen Stellungnahmen einzuholen. 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 Einwohnergemeinde Kerns befürworten in ihren Stellungnahmen das Projekt.

3. Genehmigung Strassenplan und Projektbewilligung

Der Regierungsrat hat am 16. Oktober 2018 den Strassenplan gemäss Bauprojekt genehmigt und die Projektbewilligung für die 2. Etappe der Substanzerhaltung mit Ausbau der Melchtalerstrasse in den Abschnitten 1 „Engiberg“, 4 „Engiberg Ost“ und 7 „Bettenebnet“ erteilt. Mit der Genehmigung des Strassenplans wird gleichzeitig die erforderliche Anpassung des kommunalen Zonenplans vorgenommen. Zudem hat der Regierungsrat die Rodungsbewilligung für insgesamt 2 163 m² erteilt.

II. Bauprojekt und Kostenvoranschlag

4. Projekt

4.1 Übersicht 2. Etappe

In Richtung Melchtal gesehen befindet sich der Abschnitt 1 am Anfang und der Abschnitt 4 am Ende des Gebiets Engiberg. Kurz nach dem Abschnitt 4 befindet sich die Brücke Cholrüti. Der Abschnitt 7 liegt im Gebiet Bettenebnet. Die Distanzen zwischen den Abschnitten betragen rund 450 m und 850 m.

In den drei Abschnitten 1, 4 und 7 befinden sich (mit Strassenbreiten zwischen 5,5 m und 6,2 m) sehr enge Stellen, welche die Verkehrssicherheit beeinträchtigen und auch ein Kreuzen von breiten Fahrzeugen wie Bussen nicht zulassen. Durch den talseitigen Ausbau werden die Engstellen behoben. Auf einen Maximalausbau der Strasse wird, wie bereits bei der 1. Etappe, verzichtet. Die reduzierten Kurvenverbreiterungen beim Ausbau der Strassenbreite sind vertretbar und gemäss Norm in besonderen Situationen auch zulässig. Sie haben zur Folge, dass zwei breite Fahrzeuge, z.B. breite Busse mit „Aussenspiegeln“, nur mit reduzierter Geschwindigkeit (≤ 50 km/h) kreuzen können.

Die Strassenoberfläche wird den bestehenden Quergefällen angepasst, sodass möglichst kein Ersatz der Foundation notwendig wird. Beim bestehenden Belag wird die Binderschicht ergänzt und lediglich der Deckbelag vollständig erneuert. Bei der Dimensionierung des Strassenoberbaus und der Kunstbauten wurden die ausserordentlichen Belastungen durch Ausnahmetransporte entsprechend berücksichtigt.

Im Hinblick auf eine bessere Kostengenaugkeit wurden am 4. Dezember 2017 zusätzliche geologisch-geotechnische Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Die entsprechenden Ergebnisse sind in die jeweiligen Bauprojekte eingeflossen. Mit dem vom Ingenieurbüro ZEO AG, Alpnach Dorf, ausgearbeiteten Bauprojekt vom 10. April 2018 liegen alle erforderlichen Projektunterlagen vor.

Aufgrund der geologischen Verhältnisse, dem Zustand der bestehenden Fahrbahn und der Kunstbauten erfolgte angesichts der beschränkt zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel eine Priorisierung innerhalb der 2. Etappe: Zuerst wird der Abschnitt 7 (schlecht tragfähiger, rut-schungsanfälliger Baugrund und mangelnde Fahrbahnbreite), dann der Abschnitt 1 (sehr schlechter Zustand der Stützmauer) und zuletzt der Abschnitt 4 (schlechter Zustand der Steinkorbmauer und mangelnde Fahrbahnbreite) realisiert.

Die Bauausführung erfolgt unter permanenter Aufrechterhaltung des Verkehrs. Aufgrund der engen Platzverhältnisse wird der Verkehr mehrheitlich einspurig geführt und mit einer Lichtsignalanlage geregelt werden. Die touristische Hauptsaison wird, wenn möglich, berücksichtigt. Im Winter wird nicht gebaut und die Strasse bleibt zweispurig befahrbar.

4.2 Projektbeschreibung Abschnitt 1 „Engiberg“

Die talseitige Abschlussmauer befindet sich in einem sehr schlechten bis kritischen Zustand und muss dringendst ersetzt werden. Am Südenende des Abschnitts befindet sich zudem eine grössere zerklüftete Felsmasse, welche aus Sicherheitsgründen abzutragen ist.

Folgende Massnahmen sind im Bauprojekt enthalten:

- Talseitige Strassenverbreiterung auf 6,5 m zuzüglich einer gegenüber der Norm reduzierten Kurvenverbreiterung; Länge 150 m
- Neubau talseitiger Abschlusswinkel mit Rückverankerung im gesunden Felsen; Länge 77 m
- Neubau reduzierter talseitiger Abschlusswinkel; Länge 13 m

- Bergseitiger Felsabbau mit Erosionsschutz; Länge 30 m
- Bergseitige Randabschlüsse (Stellsteine oder Schalensteine) und Bankette; Länge 147 m
- Talseitige Randabschlüsse (Schalenstein); Länge 19 m
- Vollständige Belagserneuerung, inkl. Ergänzung der Foundationsschicht; Länge 150 m
- Neue normgerechte Absturzsicherung; Länge 108 m
- Markierung von Leit- und Randlinien sowie Leitpfosten; Länge 147 m

4.3 Projektbeschrieb Abschnitt 4 „Engiberg Ost“

Die talseitige kurze Steinkorbmauer befindet sich in einem schlechten Zustand und muss ersetzt werden. Es besteht zudem die Gefahr, dass unterhalb der Strasse spontane Rutschungen ausbrechen können.

Folgende Massnahmen sind im Bauprojekt enthalten:

- Talseitige Strassenverbreiterung auf 6,5 m zuzüglich einer gegenüber der Norm reduzierten Kurvenverbreiterung; Länge 140 m
- Neubau reduzierter talseitiger Abschlusswinkel; Länge 102 m
- Neubau Blocksteinmauer; Länge 9 m
- Bergseitige Randabschlüsse (Stellsteine oder Schalensteine) und Bankette; Länge 107 m
- Talseitige Randabschlüsse (Schalenstein); Länge 38 m
- Vollständige Belagserneuerung, inkl. Ergänzung der Foundationsschicht; Länge 140 m
- Neue normgerechte Absturzsicherung; Länge 135 m
- Markierung von Leit- und Randlinien sowie Leitpfosten; Länge 140 m

4.4 Projektbeschrieb Abschnitt 7 „Bettenebnet“

Das permanente Hangkriechen in der steilen Lockergesteinsbedeckung hat zur Folge, dass die Foundation der Stützbauwerke freigelegt wird. Durch die unterirdischen Wasseraustritte im sandig-siltigen Hangschutt besteht eine erhebliche Gefährdung durch spontan auftretende Hangrutschungen. Verletzungen der Oberfläche des teilweise wassergesättigten Hangschutts (zum Beispiel durch Windwurf oder durch konzentriert abgeleitetes Oberflächenwasser der Speier) erhöhen die Gefahr solcher Rutschungen zusätzlich. Um diese Gefährdung zu reduzieren, wird die Strassenentwässerung nicht mehr über die Schulter erfolgen. Das Oberflächenwasser wird gefasst und kontrolliert in die Melchaa abgeleitet.

Folgende Massnahmen sind im Bauprojekt enthalten:

- Talseitige Strassenverbreiterung auf 6,5 m zuzüglich einer gegenüber der Norm reduzierten Kurvenverbreiterung; Länge 130 m
- Neubau reduzierter talseitiger Abschlusswinkel auf rückverankerter Stützkonstruktion; Länge 130 m
- Bergseitige Randabschlüsse (Stellsteine oder Schalensteine) und Bankette; Länge 43 m
- Neubau Leitung Strassenentwässerung mit 6 Einlaufschächten und 4 Kontrollschächten; Länge 105 m
- Lokale Sicherung der Rinne zur Ableitung des Strassenabwassers
- Vollständige Belagserneuerung, inkl. Ergänzung der Foundationsschicht; Länge 130 m
- Neue normgerechte Absturzsicherung; Länge 130 m
- Markierung von Leit- und Randlinien sowie Leitpfosten; Länge 130 m

Aufgrund des schlecht tragfähigen und rutschungsanfälligen Baugrunds und dem tief liegenden gesunden Felsen, wurde eine spezielle Stützkonstruktion gewählt. Es handelt sich um eine Betonkonstruktion bestehend aus Grundmauer und aufgesetztem Winkелеlement. Die ganze Konstruktion wird auf Mikropfählen fundiert und mit Zugankern im Felsen rückverankert.

4.5 Waldrodung

Die Realisierung der 2. Etappe beansprucht Waldareal auf einer Fläche von 2 163 m². Die temporäre Rodungsfläche (1 980 m²) wird nach Abschluss der Bauarbeiten an Ort und Stelle wieder aufgeforstet. Als Ersatz für die definitive Rodung (183 m²) stehen gleichwertige Aufforstungsflächen entlang der Melchtalerstrasse (Abschnitt 8) zur Verfügung.

4.6 Landerwerb

Die Landerwerbsfragen des Bauvorhabens konnten bereits vor der Planaufgabe geregelt werden. Es sind zwei Parzellen von privaten Grundeigentümern mit total 4 m² und zwei Parzellen der Korporation Kerns mit total 179 m² betroffen. Es handelt sich dabei um den Erwerb von Waldflächen durch den Kanton Obwalden. Die Grundeigentümer haben mit der Unterzeichnung des Rodungsgesuchs 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.

4.7 Baetermine

Die Realisierung der Abschnitte 1, 4 und 7 ist in den Jahren 2019 bis 2022 mit folgendem Bauablauf vorgesehen:

März 2019	Vergabe der Baumeisterarbeiten
März/April 2019	Abschnitt 7: Schutzwaldpflege und Rodungen
Mai 2019	Baubeginn Abschnitt 7 nach der Schneeschmelze und nach dem Ende der Wintersaison
Mai 2019 - Oktober 2019	Abschnitt 7: Ausführung der Hauptarbeiten
März/April 2020	Abschnitt 1: Schutzwaldpflege und Rodungen
Mai 2020	Baubeginn Abschnitt 1 nach der Schneeschmelze und nach dem Ende der Wintersaison
Mai 2020 - Oktober 2020	Abschnitt 1: Ausführung der Hauptarbeiten Abschnitt 7: Deckbelags- und Abschlussarbeiten
März/April 2021	Abschnitt 4: Schutzwaldpflege und Rodungen
Mai 2021	Baubeginn Abschnitt 4 nach der Schneeschmelze und nach dem Ende der Wintersaison
Mai 2021 - Oktober 2021	Abschnitt 4: Ausführung der Hauptarbeiten Abschnitt 1: Deckbelags- und Abschlussarbeiten
Mai 2022 - Oktober 2022	Abschnitt 4: Deckbelags- und Abschlussarbeiten

5. Kostenvoranschlag

Die Gesamtkosten für die 2. Etappe werden auf Fr. 1 590 000.– veranschlagt. Die Preisbasis des Kostenvoranschlags ist April 2018. Die Genauigkeit beträgt ± 10 Prozent. In den Beträgen ist die Mehrwertsteuer mit einem Mehrwertsteuersatz von 7,7 Prozent berücksichtigt.

1. Allgemeine Kosten (Honorare, Spezialisten, Untersuchungen, Nebenkosten, etc.)	Fr. 210 000.–
2. Erwerb von Grund und Rechten (Kosten für Landerwerb, Notar, Geometer und Grundbuch)	Fr. 35 000.–
3. Baukosten	Fr. 1 345 000.–

<u>Abschnitt 1, „Engiberg“, Länge 150 m</u>	Fr. 490 000.–
– Installation	Fr. 30 000.–
– Abbrucharbeiten	Fr. 50 000.–
– Entwässerung	Fr. 5 000.–
– Erdarbeiten	Fr. 60 000.–
– Baugrubensicherung, Pfähle, Anker	Fr. 70 000.–
– Randabschlüsse	Fr. 20 000.–
– Belagsarbeiten	Fr. 95 000.–
– Betonarbeiten	Fr. 95 000.–
– Rodung / Aufforstung	Fr. 15 000.–
– Leitschranken / Markierung	Fr. 30 000.–
– Unvorhergesehenes ca. 5 %	Fr. 20 000.–
<u>Abschnitt 4, „Engiberg Ost“, Länge 140 m</u>	Fr. 330 000.–
– Installation	Fr. 30 000.–
– Abbrucharbeiten	Fr. 40 000.–
– Entwässerung	Fr. 10 000.–
– Erdarbeiten	Fr. 25 000.–
– Baugrubensicherung, Pfähle und Anker	Fr. 20 000.–
– Randabschlüsse	Fr. 15 000.–
– Belagsarbeiten	Fr. 85 000.–
– Betonarbeiten	Fr. 45 000.–
– Rodung / Aufforstung	Fr. 15 000.–
– Leitschranken / Markierung	Fr. 30 000.–
– Unvorhergesehenes ca. 5 %	Fr. 15 000.–
<u>Abschnitt 7, „Bettenebnet“, Länge 130 m</u>	Fr. 525 000.–
– Installation	Fr. 35 000.–
– Abbrucharbeiten	Fr. 40 000.–
– Entwässerung	Fr. 70 000.–
– Erdarbeiten	Fr. 5 000.–
– Baugrubensicherung, Pfähle, Anker	Fr. 95 000.–
– Randabschlüsse	Fr. 10 000.–
– Belagsarbeiten	Fr. 120 000.–
– Betonarbeiten	Fr. 75 000.–
– Rodung / Aufforstung	Fr. 15 000.–
– Leitschranken / Markierung	Fr. 35 000.–
– Unvorhergesehenes ca. 5 %	Fr. 25 000.–
Total Kostenvoranschlag	Fr. 1 590 000.–

Die Verteilung der Kosten über die kommenden Jahre sieht auf der Grundlage des Projektterminprogramms wie folgt aus:

2018	ca. 05 Prozent	Fr. 70 000.–	Planung
2019	ca. 35 Prozent	Fr. 530 000.–	Abschnitt 7
2020	ca. 35 Prozent	Fr. 550 000.–	Abschnitt 7 und 1
2021	ca. 20 Prozent	Fr. 350 000.–	Abschnitt 1 und 4
2022	ca. 05 Prozent	Fr. 90 000.–	Abschnitt 4 (Deckbeläge/Aufforstung)

III. Finanzbedarf und Finanzierung

6. Finanzbedarf

Der Finanzbedarf für die 2. Etappe der Substanzerhaltung mit Ausbau der Melchtalerstrasse beträgt Fr. 1 590 000.–.

7. Finanzierung

Gemäss Art. 4 Abs. 2 des Finanzhaushaltsgesetzes vom 11. März 2010 (FHG; GDB 610.1) bedarf eine Ausgabe einer Rechtsgrundlage, eines Budget- und eines Verpflichtungskredits.

Die Rechtsgrundlage für die 2. Etappe der Substanzerhaltung mit Ausbau der Melchtalerstrasse 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 Projekt ist in der Integrierten Aufgaben- und Finanzplanung (IAFP) 2018 bis 2021 und im Budget 2019 (Investitionsrechnung, Kto. 6105.5010.20, Kantonsstrassen) enthalten. Aufgrund der Budgetvorgaben müssen die Arbeiten etappiert und auf mindestens drei Jahre verteilt werden, damit die Finanzierung der Gesamtkosten im Rahmen der für den Strassenbau vorgesehenen Mittel sichergestellt werden kann.

Bei den Realisierungskosten von insgesamt Fr. 1 590 000.– 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 101.0) in die Zuständigkeit des Kantonsrats fällt. Dem Kantonsrat ist der Verpflichtungskredit in Form eines Objektkredits zur Genehmigung zu unterbreiten.

8. Personelle Auswirkungen Kanton/Gemeinden

Die vorgeschlagene Lösung wird weder beim Kanton Obwalden noch bei der Einwohnergemeinde Kerns zu zusätzlichem Personalbedarf oder -einsparungen führen.

IV. Referendum

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

Beilagen:

- Beilage 1: Situation 1:25 000, Übersicht mit den 8 Abschnitten
- Beilage 2: Situation 1:2 000, Übersichtsplan 2018, Abschnitte 1-4
- Beilage 3: Situation 1:2 000, Übersichtsplan 2018, Abschnitte 5-7
- Beilage 4: Bauprojekt Abschnitt 1 „Engiberg“, Situation mit zugehörigen Normalprofilen (verkleinert)
- Beilage 5: Bauprojekt Abschnitt 4 „Engiberg Ost“, Situation mit zugehörigen Normalprofilen (verkleinert)
- Beilage 6: Bauprojekt Abschnitt 7 „Bettenebnet“, Situation mit zugehörigen Normalprofilen (verkleinert)