



Bericht des Regierungsrats über einen Planungskredit für eine Planungsstudie mit Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) für einen A8 Halbanchluss Kägiswil

21. Januar 2025

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren Kantonsräte

Wir unterbreiten Ihnen Bericht und Entwurf zu einem Kantonsratsbeschluss über einen Planungskredit für eine Planungsstudie mit Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zu einem A8 Halbanchluss Kägiswil.

Im Namen des Regierungsrats
Landammann: Christian Schäli
Landschreiberin: Nicole Frunz Wallimann

I. Ausgangslage

1. Planungsrechtlicher Auftrag

Der kantonale Richtplan 2019 sieht in der Kernmatt, Sarnen mit der Massnahme D2.3.07 langfristig einen Halbanschluss an die Nationalstrasse A8 in Kägiswil vor (Koordinationsstand: Vororientierung). Das Gesamtverkehrskonzept Obwalden vom 9. November 2021 weist im Kapitel 4.2.3 den Kanton an, im Rahmen einer Machbarkeitsstudie/Zweckmässigkeitsbeurteilung zu prüfen, ob ein Halbanschluss Kägiswil sinnvoll und verhältnismässig sei zur Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte Nord- und Industriestrasse in Sarnen sowie für die Anbindung des Gebiets Kerns Sand und zur Entlastung der A8 Anschlüsse Sarnen Nord und Alpnach Süd (Schwerverkehr).

Die Einwohnergemeinde Sarnen revidiert aktuell ihre Ortsplanung. Dabei stellt sich die Frage, welche Massnahmen zur Raumsicherung nötig sind, um einen künftigen Halbanschluss in Kägiswil zu ermöglichen. Eine Planungsstudie mit Zweckmässigkeitsbeurteilung soll Auskunft geben, ob ein solcher Halbanschluss machbar, verhältnismässig und wirtschaftlich sinnvoll ist. Sollte die Studie positiv ausfallen, müssten die planungsrechtlichen Nutzungsbeschränkungen für die betroffenen Grundstücke rechtlich verbindlich festgelegt werden. Andernfalls könnten diese Grundstücke ohne die Rahmenbedingungen eines A8 Halbanschlusses entwickelt werden. Die Festlegung der Nutzung der betroffenen Grundstücke soll im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision der Einwohnergemeinde Sarnen erfolgen.

2. Siedlung und Verkehr

Trotz guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr wird der Entwicklungsschwerpunkt Sarnen Nord langfristig Mehrverkehr erzeugen, insbesondere Schwerverkehr. Mit der Eröffnung des A8 Vollanschlusses Alpnach ist zu erwarten, dass ein Teil des Schwerverkehrs aus Sarnen Nord von und nach Luzern/Mittelland künftig über die Kantonsstrasse via Kägiswil zum Autobahnanschluss Alpnach Süd fahren wird. Die kürzere Distanz reduziert die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und macht diese Route attraktiver.

Der Kanton geht davon aus, dass der Individualverkehr auf den Kantonsstrassen im Sarneraatal, der von 2010 bis 2023 jährlich um zwei Prozent zunahm, mit den geplanten Entwicklungen weiterhin um 1,5 Prozent pro Jahr steigen wird. Bereits heute erreicht die Nordstrasse in der Spitzenstunde nahezu ihre Kapazitätsgrenze.

Der Nutzen eines Halbanschlusses Kägiswil besteht darin, dass im Langfristhorizont (nach 2040) das Entwicklungsgebiet Sarnen Nord, die Nordstrasse, der A8 Anschluss Sarnen Nord sowie die Siedlungsräume entlang der Kantonsstrasse zwischen Sarnen und Alpnach sowie der Dorfkern von Kerns bei einem allfälligen Anschluss des Gewerbegebietes Sand von motorisiertem Individualverkehr entlastet werden. Damit leistet er einen wesentlichen Beitrag zur siedlungsverträglichen Bewältigung des kontinuierlich wachsenden Verkehrs.

3. Machbarkeitsstudie

Die technische Machbarkeitsstudie vom 4. Juni 2024, die von der Einwohnergemeinde Sarnen beauftragt wurde, zeigt zwei mögliche Lösungsvarianten für einen Halbanschluss in Kägiswil:

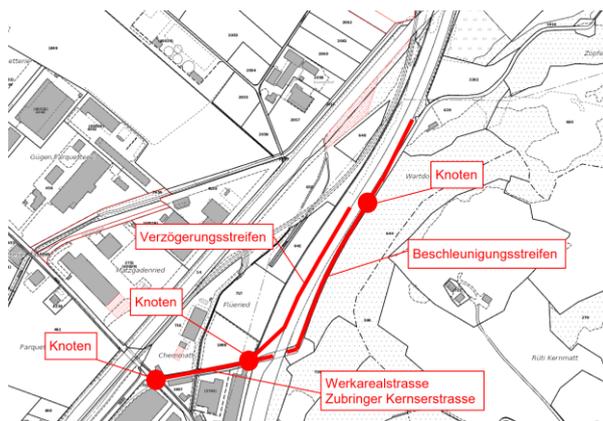


Abbildung 1 – Übersichtsplan Variante 1

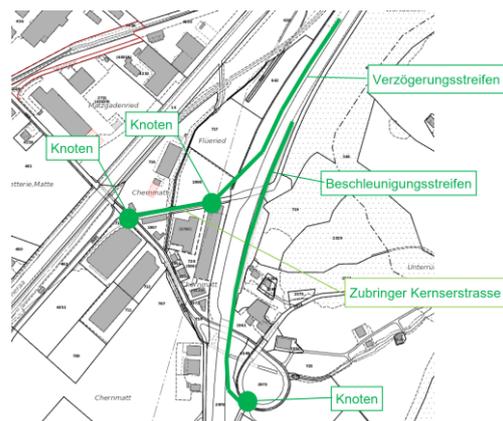


Abbildung 2 – Übersichtsplan Variante 2

Der Anschlusspunkt für einen Halbanschluss Kägiswil an das Kantonsstrassennetz könnte im Knoten Kernmatt erfolgen. Variante 1 sieht für die Einfahrt Richtung Luzern einen Ausbau der Werkarealstrasse vor und platziert den Beschleunigungstreifen östlich der Nationalstrasse bis zur Brücke über die Sarneraa. Der Verzögerungstreifen aus Richtung Luzern ist auf der heutigen Nationalstrassenparzelle von der Sarneraabrücke bis zur Werkarealstrasse vorgesehen.

Variante 2 sieht die Einfahrt Richtung Luzern ab der Kägiswilerstrasse vor und platziert den Beschleunigungstreifen östlich der Nationalstrasse vor der bestehenden Felswand. Die Ausfahrt von Luzern ist gleich wie in Variante 1.

4. Verfahren

Als planungsrechtliche Voraussetzung für einen A8 Halbanschluss in Kägiswil braucht es auf nationaler Ebene den Eintrag eines entsprechenden Objektblatts im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (SIN). Dafür muss mit einem Bedarfsnachweis in Form einer Planungsstudie mit Zweckmässigkeitsbeurteilung in einer ganzheitlichen Sicht nachgewiesen werden, dass der Nutzen eines Halbanschlusses in Kägiswil grösser ist als dessen Kosten.

In einem zweiten Schritt wird auf der Grundlage des Eintrags im Sachplan Verkehr der Koordinationsstand im kantonalen Richtplan auf "festgesetzt" geändert. Damit sind die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erarbeitung eines generellen Projekts nach Nationalstrassenrecht gegeben.

II. Planungsstudie mit Zweckmässigkeitsbeurteilung

5. Planungsauftrag

Der Bund gibt für eine Planungsstudie mit Zweckmässigkeitsbeurteilung Inhalt, Umfang und Form in einem Handbuch vor. Für die vorliegende Aufgabenstellung konnte nach Rücksprache mit den zuständigen Bundesstellen ein vereinfachtes Vorgehen vereinbart werden. Um unnötige Kosten zu vermeiden, hat das Bau- und Raumentwicklungsdepartement die Aufgabenstellung in zwei Schritte unterteilt: In einem ersten Schritt (Grobscreening, rund 55 Prozent der Kosten) wird ein machbarer Lösungsansatz evaluiert. Dabei werden Siedlungsentwicklung, Verkehrsprognosen, Raumplanung und Umweltschutzanforderungen verkehrsmittelübergreifend berücksichtigt. Die Ergebnisse werden in einem Zwischenbericht dokumentiert, der als Entscheidungsgrundlage dient. Im Falle eines positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses wird in einem zweiten Schritt der Lösungsansatz weiterausgearbeitet und das Verfahren für den Eintrag eines Objektblatts im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strassen (SIN) durchgeführt (rund 45 Prozent der Kosten). Andernfalls wird der Prozess abgebrochen.

6. Planungssperimeter

Der *Betrachtungssperimeter* für die Planungsstudie mit Zweckmässigkeitsbeurteilung erstreckt sich vom Lopper-Tunnel über das Sarneraatal und umfasst die Einwohnergemeinden Alpnach, Sarnen und Kerns. Zu berücksichtigen sind insbesondere:

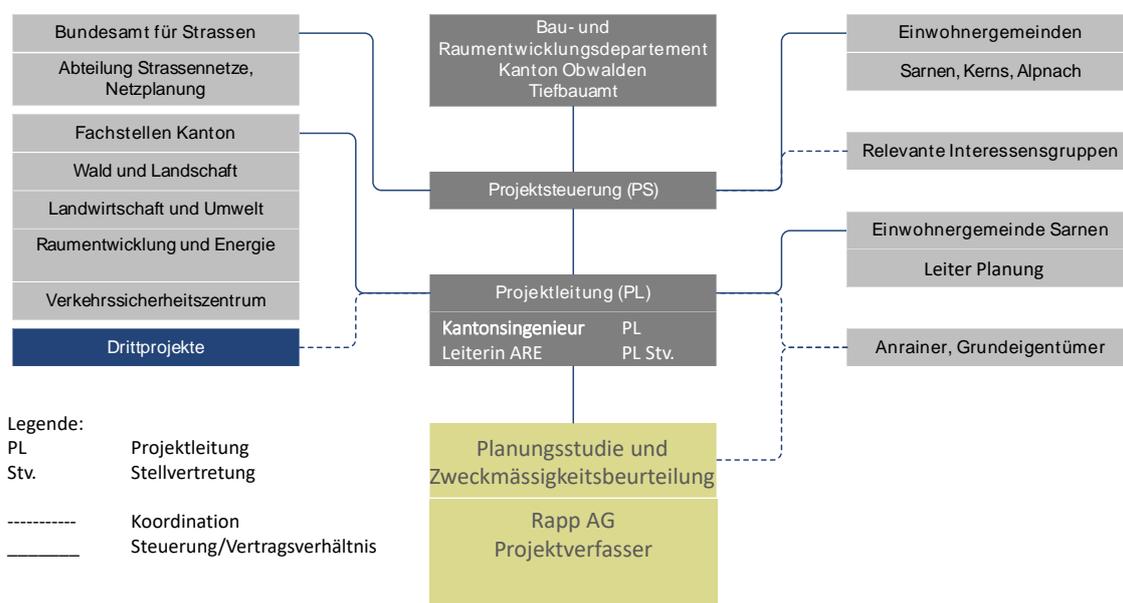
- Vollanschluss Alpnach Süd, Unterhalts- und flankierende Massnahmen Brünigstrasse, Kreis Industrie;
- A2/A14 Gesamtsystem Bypass Luzern;
- 4-Spurausbau A8.

Die Planungsstudie mit Zweckmässigkeitsbeurteilung analysiert die verkehrlichen Auswirkungen sowohl auf der Ebene der Nationalstrasse A8 wie auch auf dem kantonalen und kommunalen Strassennetz. Die Ziele und Grundsätze des Konzeptteils des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse, welcher auch entsprechende Anforderungen an die inhaltliche Ausprägung für Objektblätter im Sachplan vorgibt, müssen einbezogen werden. Für verkehrliche und für gesellschaftliche Prognosen sind auf der Basis des kantonalen Richtplans 2019 mit Horizont 2040 Annahmen zu treffen.

Der *Bearbeitungssperimeter* beschränkt sich auf den Raum Kernmatt, Sarnen. Der Anschluss an das Kantonsstrassennetz ist über die K-06 Kägiswilerstrasse im Knoten Kernmatt geplant (vgl. Abb. 1).

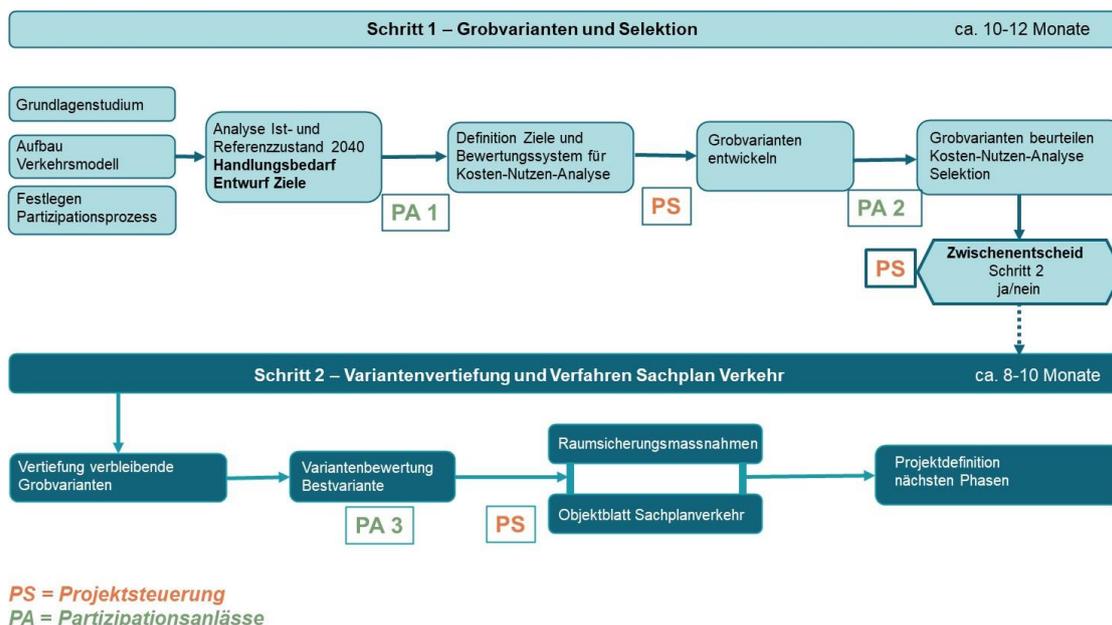
7. Projektorganisation

Für die Abwicklung der Planungsstudie mit Zweckmässigkeitsbeurteilung ist folgende Projektorganisation mit Einbezug aller drei Staatsebenen vorgesehen:



Eine Projektsteuerung unter Vorsitz des Vorstehers Bau- und Raumentwicklungsdepartements mit Vertretern der Einwohnergemeinden Sarnen, Kerns und Alpnach und dem Bundesamt für Strassen leitet das Projekt strategisch. Die Projektleitung wird vom fachlich zuständigen Bau- und Raumentwicklungsdepartement wahrgenommen. Die Projektleitung führt das Projekt operativ unter Einbezug der relevanten kantonalen Fachstellen und der Abteilung Strassennetze des Bundesamts für Strassen.

8. Projektabwicklung



Schritt 1 – Grobvarianten und Selektion:

Im Rahmen der Vorarbeiten wird das nationale **Verkehrsmodell** verfeinert und aktualisiert. (Überprüfung der Standorte und der Dimension von wichtigen Verkehrserzeugern wie Einkaufszentren, grosse Arbeitgeber, Schulen usw. sowie Abgleich der Nachfrage im Referenzzustand 2040 durch Vergleich mit aktuellen Zählwerten).

Das *Partizipationsverfahren* und der Teilnehmendenkreis (Einwohnergemeinden, Verkehrsverbände, Armee, ASTRA, Umweltverbände etc.) werden zu Projektanfang festgelegt. Angedacht sind drei Anlässe:

- Anlass 1: Vorstellung der Analyseresultate, Handlungsbedarf und Diskussion des darauf basierenden Vorschlags für ein Zielsystem; Aufnahme möglicher Ergänzung der Analyse und Inputs zum Zielsystem;
- Anlass 2: Präsentation der Grobvarianten; Diskussion und Vervollständigung der Grobvarianten mit dem Ziel alle möglichen Lösungsansätze zu erfassen;
- Anlass 3: Präsentation Bewertungsergebnisse und resultierende Bestvariante. Einbezug aller möglichen Aspekte zur Bestvariante und Identifikation möglicher Widerstände.

Bei der Analyse des *Ist-Zustandes* ist insbesondere auf die Umweltthemen zu achten. Die A8 grenzt zum Beispiel an ein Teilobjekt, welches im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) liegt. Allfällige Beeinträchtigungen werden im Rahmen der umweltrechtlichen Machbarkeitsprüfung beschrieben und beurteilt. Verkehrlich werden insbesondere die Auswirkungen des ausgebauten Anschlusses Alpnach Süd im *Referenzzustand 2040* analysiert. Der Referenzzustand 2040 berücksichtigt geplante Projekte im betrachteten Perimeter.

Aus der Analyse des Ist-Zustandes und des Referenzzustandes 2040 wird der *Handlungsbedarf* identifiziert. Er ist die Grundlage für die Definition der *Projektziele*. Diese werden auf die übergeordneten Ziele der Raumplanung auf Ebene Bund, Kanton und Einwohnergemeinden abgestimmt. Von den Projektzielen werden die Bewertungskriterien für die Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA) sowie eine *Kosten-Nutzen-Analyse* (KNA) abgeleitet. Das Zielsystem und die Bewertungskriterien werden durch die Projektsteuerung genehmigt.

Gemäss heutigem Kenntnisstand der Projektsituation werden voraussichtlich zwei bis drei *Grobvarianten* entwickelt und die Kosten abgeschätzt (+/- 35 Prozent). Die Variantenentwicklung erfolgt in Zusammenarbeit mit der Projektleitung und den betroffenen Gemeinden im Rahmen eines zweiten Partizipationsanlasses.

Die Grobvarianten werden anhand der Bewertungskriterien in der Kosten-Nutzen-Analyse beurteilt und die Ergebnisse in einem *Zwischenbericht* mit Antrag an die Projektsteuerung als *Entscheidungsgrundlage* zusammengefasst. Die Projektsteuerung entscheidet im Falle eines positiven Kosten-/Nutzenverhältnisses über die Auslösung von Schritt 2.

Schritt 2 – Variantenvertiefung und Verfahren Sachplan Verkehr

Die verbleibenden Grobvarianten werden nach aktuellen Normen des VSS und des ASTRA vertieft ausgearbeitet. Sie werden in Situationsplänen, Längenprofilen und massgebenden Querschnitten inklusive der notwendigen Kunstbauten dargestellt sowie auf ihre Machbarkeit überprüft. Die Kosten werden anhand von detaillierten Massenauszügen und Erfahrungswerten mit einer Genauigkeit von +/- 25 Prozent verfeinert.

Die verbleibenden Grobvarianten werden vertieft mit Kosten und Nutzen bewertet, um daraus die *Bestvariante* im Gesamtkontext zu ermitteln. Die Variantenbewertung und die resultierende Bestvariante werden im Rahmen des Partizipationsverfahrens in einem dritten Anlass vorgestellt und allfällige Präzisierungen aufgenommen. Die Projektsteuerung genehmigt die bereinigte Bestvariante und beauftragt den Prozess für den *Eintrag* eines entsprechenden Objektblattes im *Sachplan Verkehr*, Teil Infrastruktur Strasse (SIN).

III. Kosten

9. Kostenermittlung

Mit einer vorgezogenen Planerbeschaffung in der zweiten Hälfte 2024 evaluierte das Bau- und Raumentwicklungsdepartement die Kosten für eine Planungsstudie mit Zweckmässigkeitsbeurteilung. Der Regierungsrat vergab im November 2024 das Planermandat auf der Basis eines offenen Verfahrens im Staatsvertragsbereich nach Art. 12 Abs. 1 Bst. a der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB; GDB 975.61) unter Vorbehalt der Erteilung des Planungskredits durch den Kantonsrat an die Rapp AG, Basel. Sie reichte unter sechs Anbietern das wirtschaftlich günstigste Angebot ein und überzeugte durch ihre Fachkompetenz in der konkreten Fragestellung.

Die Gesamtkosten für die Planungsstudie mit Zweckmässigkeitsbeurteilung veranschlagt das Bau- und Raumentwicklungsdepartement auf 387 000 Franken auf Preisbasis 2024. In den Beträgen ist die Mehrwertsteuer mit einem Mehrwertsteuersatz von 8,1 Prozent berücksichtigt.

| | | |
|---|------------|------------------|
| 1. Planungsstudie mit Zweckmässigkeitsbeurteilung | | |
| Mandat Rapp AG | | |
| - Schritt 1 | Fr. | 180 000.– |
| - Schritt 2 | Fr. | 147 000.– |
| Unvorhergesehenes (ca. 10%) | Fr. | 30 000.– |
| 2. Projektleitung Kanton | | |
| - Personalkosten | Fr. | 23 000.– |
| - Nebenkosten Partizipation | Fr. | 7 000.– |
| Total Kosten | Fr. | 387 000.– |

10. Vergleich mit Kostenschätzung im Gesamtverkehrskonzept

Im Gesamtverkehrskonzept 2021 sind die Kosten für die Massnahme MIV-N2 Machbarkeitsstudie A8 Halbanschluss Kägiswil auf 200 000 bis 500 000 Franken geschätzt. Mit 387 000 Franken liegt die Kostenermittlung etwas höher als der Mittelwert der im Gesamtverkehrskonzept abgeschätzten Kosten.

IV. Kreditbedarf, Finanzierung, personelle und finanzielle Auswirkungen und fakultatives Referendum

11. Kreditbedarf

Gemäss Art. 4 Abs. 2 des Finanzhaushaltsgesetzes (FHG; GDB 610.1) bedarf eine Ausgabe einer Rechtsgrundlage, eines Verpflichtungs- und eines Budgetkredits. Bei den Kosten für die Planungsstudie im Umfang von insgesamt 387 000 Franken handelt es sich um eine frei bestimmbare Ausgabe im Sinne von Art. 5 Abs. 2 FHG, die nach Art. 70 Ziff. 5 i.V. mit Art. 76 Abs. 2 Ziff. 8 der Kantonsverfassung (KV; GDB 101.0) in die Zuständigkeit des Kantonsrats fällt.

Die Rechtsgrundlage für die Planungsstudie mit Zweckmässigkeitsbeurteilung ergibt sich aus dem kantonalen Richtplan 2019 und dem Gesamtverkehrskonzept, welches als Auftrag aus dem kantonalen Richtplan 2019 erstellt wurde. Auf der Grundlage von Art. 3 Abs.1 Bst. a des Baugesetzes (BauG; GDB 710.1) hat der Regierungsrat dieses dem Kantonsrat zur Kenntnisnahme unterbreitet. Dieser nahm das Gesamtverkehrskonzept am 27. Januar 2022 zur Kenntnis.

Der Planungskredit ist in der Integrierten Aufgaben- und Finanzplanung (IAFP) 2025 bis 2030 und im Budget (Investitionsrechnung, Kto. Nr. 6113.5110.00) enthalten.

12. Finanzierung und finanzielle Auswirkungen

Die anfallenden Anlagekosten werden der Investitionsrechnung belastet. Die Abschreibung erfolgt gemäss Art. 55 Abs. 3 Bst. b FHG. Dies ergibt einen Abschreibungssatz von sieben Prozent und entspricht einer Abschreibungsdauer von 40 Jahren.

| | Budget | | Finanzplan | | | Total |
|--|-----------|-----------|------------|----------|----------|------------------|
| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | |
| Investitionsrechnung | | | | | | (...) |
| A8 Halbanschluss Kägiswil (I6113.25.01) | 100 000.– | 287 000.– | | | | 387 000.– |
| Auswirkung auf die Erfolgsrechnung | | | | | | |
| <i>Abschreibungssatz</i> | | 7,00% | 7,00% | 7,00% | 7,00% | |
| <i>Abschreibungen (degressiv)</i> | - | 7 000.– | 26 600.– | 24 700.– | 23 000.– | (...) |
| <i>angewandter kalk. Zinssatz</i> | | 1,10% | 1,10% | 1,10% | 1,10% | |
| Zinsen der Investition | - | 4 180.– | 3 887.– | 3 616.– | 3 363.– | (...) |

Tabelle 1: Finanzielle Auswirkungen auf die Staatsrechnung

13. Personelle Auswirkungen

Die kantonsseitige Projektleitung kann im Rahmen der langfristigen Projektplanung mit eigenem Personal aus dem Tiefbauamt abgedeckt werden. Die diesbezüglich anfallenden Kosten sind im Kreditbedarf als Eigenleistungen enthalten.

Beilage:

– Entwurf Kantonsratsbeschluss