

Zusammenfassung der Begründungen und Bemerkungen aus den einzelnen Vernehmlassungen

Gemeinden

- Lungern
 - Die vorliegenden Varianten werden einzig für das Projekt A8 Lungern – Giswil gemacht, was nicht nachvollziehbar ist und vermuten lassen, dass manche den Bau verhindern möchten.
 - Nationalstrassenbau ist eine bundesverfassungsmässige Pflicht der Kantone, die keine kantonalen Kompetenzen zu selbständigen freien Ermessungsentscheiden gibt.
 - Die letzten Jahrzehnte haben gezeigt, dass keine Rechtsunsicherheiten bestehen.
 - Die Auslösung eines aufwendigen Revisionsverfahrens macht keinen Sinn und ist unnötig; es ist auch kein Kanton bekannt, der in der Schlussphase der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes (97 % sind realisiert) seine Gesetzespraxis geändert hat.
 - Bei der Variante 2 entstehen zeitliche Verzögerungen, Mehrkosten und das Risiko, dass der Bundesrat oder unter Umständen auch das Volk eine neue Projektvariante ablehnen wird, ist unverhältnismässig hoch.
 - Volkswirtschaftlich positive Auswirkungen sind erwünscht und generieren wiederum Steuererträge; der Kantonsanteil von 3 % (7,8 Millionen Franken) verteilt auf 10 Jahre ist verkraftbar.
 - Hinweis auf den kantonalen Richtplan 2006 – 2020, das Thema Verkehrssicherheit (mindestens gleiche Priorität wie finanzielle Aspekte) und den im Parlament mit grosser Mehrheit aufgehobenen Marschhalt (September 2014).
 - Forderung, das Projekt voranzutreiben und die sich bietende Gelegenheit nutzen, ein weiteres Zeichen für einen attraktiven Kanton Obwalden zu setzen.
- Giswil
 - Nationalstrassenbau ist eine bundesverfassungsmässige Pflicht der Kantone, die keine kantonalen Kompetenzen zu selbständigen freien Ermessungsentscheiden gibt.
 - Die letzten Jahrzehnte haben gezeigt, dass keine Rechtsunsicherheiten bestehen.
 - Die Auslösung eines aufwendigen Revisionsverfahrens macht keinen Sinn und ist unnötig; es ist auch kein Kanton bekannt, der in der Schlussphase der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes (97 % sind realisiert) seine Gesetzespraxis geändert hat.
 - Bei der Variante 2 entstehen zeitliche Verzögerungen, Mehrkosten und das Risiko, dass der Bundesrat oder unter Umständen auch das Volk eine neue Projektvariante ablehnen wird, ist unverhältnismässig hoch.
 - Volkswirtschaftlich positive Auswirkungen sind erwünscht und generieren wiederum Steuererträge; der Kantonsanteil von 3 % (7,8 Millionen Franken) verteilt auf 10 Jahre ist verkraftbar.
 - Hinweis auf den kantonalen Richtplan 2006 – 2020, das Thema Verkehrssicherheit (mindestens gleiche Priorität wie finanzielle Aspekte) und den im Parlament mit grosser Mehrheit aufgehobenen Marschhalt (September 2014).
- Alpnach
 - Für die letzten 4 Kilometer der Netzfertigstellung der Nationalstrasse ist keine Gesetzesänderung nötig.
 - Sollte trotzdem ein Gesetzesnachtrag beschlossen werden, ist diejenige Variante mit den geringsten Verwaltungskosten, dem geringsten Umsetzungsrisiko und den geringsten zeitlichen Verzögerungen zu wählen. Aus dieser Sicht ist es die Variante 4.
 - Alle Gesetzesnachtragsvarianten bedeuten Verzögerungen.
 - Falls der Kanton zumindest eine beschränkte Mitwirkung auf das Projekt haben will, so muss er sicherstellen, dass in seiner Verantwortung ein Projekt erstellt wird und nicht der Bund die Realisierung der Vollendung des Nationalstrassennetzes selbst vornimmt.
- Engelberg
 - Eine Mitsprache durch den Kantonsrat oder die Stimmbevölkerung wäre unter Berücksichtigung des Föderalismus angezeigt, würde aber den falschen Eindruck eines freien Ermessensentscheides entstehen lassen.
 - Ein Bundesgerichtsentscheid über die Frage, ob Nationalstrassenausgaben der Kantone gebundene Ausgaben sind, wäre interessant, hätte jedoch am Anfang vom Bau der Nationalstrasse geführt werden müssen.

- Hinweis auf Problematik, dass Schweiz zusehends zentralistisch wird; dabei ist es nicht zielführend, die Rahmenbedingungen erst im Nachhinein ändern zu wollen.
- Kerns
 - Da die Ausgaben für den Kanton beim letzten Nationalstrassenabschnitt beträchtlich sind, ist es grundsätzlich angezeigt, das Obwaldens Stimmvolk über diese Ausgabe entscheiden zu lassen. Allerdings besteht bei vorgängig politischen Auseinandersetzungen die Gefahr von langwierigen Projektverzögerungen.
 - Nach eingehender Prüfung wird die Variante 1 "gebundene Ausgabe" favorisiert.
- Sachseln
 - Die Planung des letzten Nationalstrassenabschnitts ist nach dem Start 2009 weitgehend abgeschlossen und hat bereits diverse Verschiebungen und Anpassungen hinter sich. Weitere Verzögerungen durch Einbau eines komplizierten politischen Prozesses sind unnötig und generieren Mehrkosten.
 - Keine Gründe für eine Gesetzesrevision; die favorisierte Variante 1 entspricht der heutigen Praxis, dazu braucht es keine Gesetzesanpassung.
 - Die Anfrage im Kantonsrat ist einzig als politisch motiviertes Störmanöver zu werten, was keine kohärente Politik des Kantons Obwalden sein darf.
 - Kantonsanteil von 7,8 Millionen Franken verteilt auf 10 Jahre ist verkraftbar; vor allem dürfen auch die wirtschaftlichen Aspekte eines solchen Projektes nicht unterschätzt werden.
- Sarnen
 - Nationalstrassenbau ist eine bundesverfassungsmässige Pflicht der Kantone, die keine kantonalen Kompetenzen zu selbständigen freien Ermessungsentscheiden gibt.
 - Die letzten Jahrzehnte haben gezeigt, dass keine Rechtsunsicherheiten bestehen.
 - Die Auslösung eines aufwendigen Revisionsverfahrens macht keinen Sinn und ist unnötig; es ist auch kein Kanton bekannt, der in der Schlussphase der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes (97 % sind realisiert) seine Gesetzespraxis geändert hat.
 - Bei der Variante 2 entstehen zeitliche Verzögerungen, Mehrkosten und das Risiko, dass der Bundesrat oder unter Umständen auch das Volk eine neue Projektvariante ablehnen wird, ist unverhältnismässig hoch.
 - Volkswirtschaftlich positive Auswirkungen sind erwünscht und generieren wiederum Steuererträge; der Kantonsanteil von 3 % (7,8 Millionen Franken) verteilt auf 10 Jahre ist verkraftbar.
 - Hinweis auf den kantonalen Richtplan 2006 – 2020, das Thema Verkehrssicherheit (mindestens gleiche Priorität wie finanzielle Aspekte) und den im Parlament mit grosser Mehrheit aufgehobenen Marschhalt (September 2014).

Politische Parteien

- CVP
 - Sämtliche Nationalstrassenprojekte im Kanton sind unter geltendem Recht realisiert worden; es gibt keinen Anlass für eine Gesetzesänderung.
 - Ein konkreter Nutzen für die Verankerung des bisher praktizierten Systems (gebundene Ausgaben) im formellen Recht ist nicht ersichtlich.
 - Die Frage der Fertigstellung des letzten Teilstückes ist vom Kantonsrat mit der Annahme der dringlichen Motion am 11. September 2014 (Aufhebung des Marschhaltes) politisch entschieden worden.
 - Bezüglich gewähltem Vorgehen des Regierungsrates ist schwer verständlich, dass eine Anfrage (schwächste Form der parlamentarischen Vorstösse) eines einzelnen Kantonsrats die Ausarbeitung eines Gesetzesentwurfs ergibt; normalerweise braucht es eine Motion mit Zustimmung der Parlamentsmehrheit.
- FDP
 - Mit der Gesetzesrevision soll ein Problem gelöst werden, das in der bisherigen Praxis im Kanton Obwalden nie ein Problem war.
 - Gesetzesrevision brächte unnötigen Zeitverlust.
 - Verlangt zügige Umsetzung der Netzfertigstellung im Bereich Kaiserstuhl mit Begründung
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit (schwere Unfälle, Entflechtung der langsameren und schnelleren Verkehrsströme)
 - Erreichbarkeit Lungern (Naturgefahren, wirtschaftlich wichtig für Lungern)
 - finanzpolitisch (Hinweise auf Erläuterungen im Bericht; u.a. 50 Arbeitsplätze für 10 Jahre)

- CSP
 - Gesetzesnachtrag einzig und allein für Projekt Netzfertigstellung Lungern – Giswil
 - Unnötig, CSP konnte bereits den Marschhalt des Regierungsrates (Interpellation 2014) nicht nachvollziehen, ist grossmehrheitlich bei der dringenden Motion dafür, am Projekt festzuhalten und die Arbeiten sofort weiterzuführen.
 - Klare Auffassung, dass es sich um gebundene Ausgaben handelt (sehr geringer Handlungsspielraum, jahrelange Praxis, auch in anderen Kantonen).
 - Kein Grund für die vorgeschlagene Revision; nicht notwendige Regelung, unnötiger Aufwand.
 - Nationalstrassennetz soll rasch fertiggestellt werden; wirtschaftlichste und ökologischste Variante mit dem besten Kosten-/Nutzenverhältnis ist ausgewählt.
- SP
 - Ausgaben für das von der Gesetzesrevision betroffene Projekt der A8 Lungern – Giswil sind freie Ausgaben, weil der Kanton bei der generellen Planung weitgehende Mitwirkungs- und Gestaltungsmöglichkeiten hat, weil auch bei der Phase des Ausführungsprojektes für den Kanton weitgehende Einflussmöglichkeiten bestehen und weil es bei der Bauausführung auch gewisse Handlungsspielräume gibt; insbesondere kann der Kanton das Tempo der Umsetzung bestimmen.
 - Geschichte der A8 in Obwalden zeigt den Einfluss des Kantons auf die Ausgestaltung; Hinweis auf die Tunnellösungen in Sachseln, Giswil und Lungern.
 - Hinweis auf die Aussage des Regierungsrates, dass bei der Praxis der gebundenen Ausgaben ein gewisser Meinungsumschwung stattgefunden hat.
 - Kanton hat einen "verhältnismässig grossen Handlungsspielraum", die Nationalstrasse im Bereich Kaiserstuhl als 3. Klasse-Strasse (Mischverkehr) zu realisieren.
(Bemerkung BRD: Im aktuell gültigen Bundesgesetz ist für den Abschnitt Lungern – Giswil eine 2. Klasse-Nationalstrasse enthalten.)
 - Es gibt keinen Grund, die Nationalstrasse nicht dem Referendum zu unterstellen; Bevölkerung trägt zu umweltverträglicher Lösung bei (Tunnellösung statt offene Linienführung).
 - Bei den Gesetzesvarianten 1, 3 und 4 wird Volk ausgeschlossen (keine Referendumsmöglichkeit).
- SVP
 - Aufforderung an Regierungsrat, das Geschäft nach Vernehmlassung abzubrechen.
 - Befremdet, dass Regierungsrat sich auf Praxisänderung einlässt ohne Mehrheitsentscheid Parlament, nur ausgelöst durch einfache parlamentarische Anfrage eines Gegners der Fertigstellung der Nationalstrasse.
 - Alle 4 Varianten benötigen das Verfahren eines Gesetzesnachtrags und ergeben unnötige Mehrkosten und Verzögerungen.
 - Nationalstrassenbau ist Vorhaben von nationaler Bedeutung.
 - Hinweis auf kantonalen Richtplan
 - Es besteht mit der heutigen Lösung (gebundene Ausgabe) keine Rechtsunsicherheit, dies bestätigt auch das ASTRA.

Interessenverbände (wirtschaftliche, Berufs- und Verkehrsorganisationen)

- Industrie- und Wirtschaftsvereinigung Unterwalden
 - Ausgaben zum Bau der Nationalstrasse haben wie bisher als gebundene Ausgabe zu gelten, am bisherigen System ist festzuhalten.
 - Betroffener Abschnitt der A8 ist zügig voranzutreiben (Sicherheit und Erreichbarkeit von Lungern, Investitionsvolumen von 260 Millionen Franken gibt Wirtschaft von Obwalden wichtige Impulse).
- Standortpromotion in Obwalden
 - Bauten des Nationalstrassennetzes tragen wesentlich zur Standortattraktion des Kantons bei (Erschliessung und Vernetzung des Kantons mit angrenzenden Gebieten, Verkehrsentlastung der Dörfer, höhere Wohn- und Lebensqualität).
 - Bisherige Regelung hat sich jahrzehntelang bewährt.
 - Verzögerung nicht im Interesse des Kantons.
 - Rasche Umsetzung löst attraktives Investitionsvolumen aus.
- BVUW Baumeisterverband Unterwalden
 - Mit der Revision soll ein Problem für den letzten Abschnitt gelöst werden, das in Obwalden nie eines war!
 - Eine zeitliche Verzögerung ist zu verhindern, weil betroffenes Projekt dringend: Erhöhung der Verkehrssicherheit (schwere Unfälle, chaotische Zustände in den Sommermonaten, Entflechtung der verschiedenen Verkehrsströme); Erreichbarkeit Lungern (Naturgefahren); wirtschaftlich wichtig für viele KMU-Betriebe; Sicherung des Investitionsvolumens (260 Millionen Franken und bis 50 Arbeitsplätze während 10 Jahren!)

- VOAI Vereinigung Obwaldner Architekten und Ingenieure
 - Mit einer Gesetzesrevision ergeben sich lediglich Projektverzögerungen, die zu Mehrkosten für die Steuerzahler führen.
 - Wirtschaftlicher Nutzen, Beschäftigung lokaler Unternehmen, Steuereinnahmen, Sicherung Arbeitsplätze.
 - Verbesserung der verkehrstechnischen Situation für einen engen und oft überlasteten Abschnitt.

- ASTAG (Schweiz. Nutzfahrzeugverband)
 - Netzvollendung ist unnötig jahrelang verzögert worden.
 - Bewilligte Strecke, die der Bund finanziell unterstützt, muss so rasch wie möglich realisiert werden.
 - Schweizer Volk hat deshalb klar JA zum NAF gesagt.
 - Mitsprache des Kantonsrats bei "gebundenen Ausgaben" ist im Rahmen des Budgets gewährleistet.

- TCS Sektion Obwalden
 - TCS fordert, dass der Regierungsrat das Geschäft nach der Vernehmlassung unverzüglich abbricht.
 - TCS fordert, dass keine Gesetzesänderung vorgenommen wird und dass der Regierungsrat mit höchster Priorität an der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes mitarbeitet und an der bisherigen Finanzierungspraxis festzuhalten ist.
 - Nationalstrassenbau ist ein Vorhaben von nationaler Bedeutung.
 - TCS weist auf kantonalen Richtplan hin. Hier ist festgehalten, dass sich der Kanton beim Bund für einen möglichst raschen Ausbau des letzten Abschnittes A8 Lungern Nord – Giswil Süd einsetzen soll. Mit jahrelangem Geplänkel verstreicht wertvolle Zeit und auch bereits getätigte Investitionen verpuffen. Es entsteht ein unnötiger Mehraufwand für Verwaltung und Kantonsrat.
 - Nachdem der Bundesrat das Generelle Projekt des Abschnittes A8 Lungern Nord – Giswil Süd offiziell genehmigt hat, hat der Kantonsrat gegen die Regierung beschlossen, die Planung weiterzuführen. Es ist für den TCS deshalb unverständlich, wieso der Regierungsrat eine Praxisänderung auslösen will. Dies ist eine gezielte Verzögerungs- und Verhinderungstaktik.
 - TCS weist auf den volkswirtschaftlichen Nutzen für Obwalden hin.

- VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Ob- und Nidwalden
 - Variante 2 garantiert die grösstmögliche Mitsprache des Kantonsrats und der Stimmberechtigten.
 - Mitsprache hilft, den ursprünglichen Charakter des Sarneraats zu erhalten, offene die Landschaft zerschneidende Linienführungen zu vermeiden (Beispiele sind die Tunnellösungen Sachseln, Giswil, Lungern).
 - Kredit mit einem Referendum abzulehnen gibt die Chance, ein Projekt zu überarbeiten und umweltfreundlicher und sicherer zu realisieren.
 - Zeitverzögerungen müssen in Kauf genommen werden.

- Gewerbeverband Obwalden
 - Obwalden hat in der Vergangenheit den Nationalstrassenbau pragmatisch angegangen, deshalb ist es unverständlich, dass die gängige Praxis beim "letzten" Abschnitt geändert werden soll.
 - Die politischen Entscheide für den Bau des Abschnittes Lungern – Giswil sind in Obwalden getroffen. Das Investitionsvolumen sichert in Obwalden rund 50 Arbeitsplätze während 10 Jahren.
 - Der vorgeschlagene Nachtrag verzögert das Projekt, dies muss verhindert werden.
 - Gewerbeverband setzt sich für zeitnahe Netzfertigstellung ein.