



***25/12 Bericht und Antrag***



***betreffend***

***Neubau Brücke Rathausen Bruttokredit Fr. 3'600'000.00***

***(Kostenbeteiligung Gemeinde Emmen Fr. 540'000.00)***

Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

## **1 Einleitung**

Das 1913 zur Gesellschaft der „Centralschweizerischen Kraftwerke“ fusionierte Elektrizitätswerk Rathausen beauftragte die Stahl- und Maschinenbaufirma Bell & Cie. in Kriens, das bisher nur von Luzern her mit Fahrzeugen zugängliche Kraftwerk auch von Emmen her mit einer Brücke über die Reuss zu erschliessen. Die Brückenwerkstätte Bell & Cie. gehörte damals zu den bedeutendsten Stahlbrückenherstellern der Schweiz.

Der Ausbruch des ersten Weltkrieges verunmöglichte 1914 die Lieferung einer bereits konstruierten Brücke, so dass Bell & Cie. der CKW vermutlich den Einbau einer von den Dimensionen her geeigneten, bereits vorgefertigten Brücke vorschlagen konnte. Die neue Reussbrücke ersetzte ab 1916 den Fährbetrieb über die Reuss, der mit der „Mühlen-Fähre“ bereits im Mittelalter eingerichtet worden war. Nach der Stilllegung des alten Kraftwerk 1978 ersetzte die CKW anlässlich des Neubaus des neuen Kraftwerkes 1980 die Vorbrücke über den Kanal.

Die Brücke Rathausen wurde 1916 eingeweiht. Eine nicht belegbare These lässt offen, dass die 1914 konstruierte Brücke eventuell für einen anderen Auftraggeber geplant worden war.

Die Brücke Rathausen quert die Reuss auf dem kürzesten Weg im rechten Winkel. Das flachere linke Ufer auf dem Gemeindegebiet von Emmen wird mit einer Vorbrücke vom Widerlager auf die Stützen am Ufer überspannt. Auf der Kraftwerkseite ist die Uferverbauung mit einem Kopfbauwerk aus Beton zum Widerlager ausgebildet. Diese Brücke ermöglicht für viele Einwohnerinnen und Einwohner von Emmen einen Zugang zu den Naherholungsgebieten östlich der Reuss und zum Sedel. Zudem erschliesst die Brücke die Areale der Centralschweizerischen Kraftwerke AG (CKW) sowie des ehemaligen Klosters Rathausen, in welchem sich heute die Stiftung für Schwerbehinderte (SSBL) befindet. Sie wird auch als Wegverbindung zum öffentlichen Verkehrsnetz an der Seetalstrasse benutzt. Die Brücke ist im Besitze der CKW und gemäss dem Strassenreglement der Gemeinde Emmen als Privatstrasse klassiert. Im Grundbuch ist ein öffentliches Fuss- und Fahrwegrecht auf der Brücke eingetragen.

## **2 Grund für den Neubau der Rathausenbrücke**

Der Rathausenbrücke wurde ursprünglich für eine Gesamtbelastung von 20 t dimensioniert. In den frühen 1970er Jahren wurde die zulässige Belastung aufgrund einer Nachrechnung (statische Nachprüfung) und Zustandskontrolle auf 12 t reduziert. Später wurde von der CKW eine Belastungsbegrenzung von 5 t angeordnet, um die Benutzung durch den Bauverkehr der N14-Baustelle einzuschränken. Bereits 1994 empfahl ein Untersuchungsbericht des Bauingenieurbüros Hans Bernold und Max Anliker AG, Luzern, infolge diverser baulicher Schwachstellen ein Beibehalten der Belastungslimite von 5 t. Im Jahr 2004 hat die CKW der Electrowatt-Ekono AG, Zürich, erneut eine Zustandsanalyse mit Sanierungskonzept in Auftrag gegeben. In dieser Zustandsanalyse wurden Mängel an der Stahlkonstruktion und im Fahrbahnunterbau, defekte Brückenwiderlager und Pendelstützen,

Undichtheiten in den Belagsfugen und Abschlüssen sowie Korrosionsschäden an der Stahlkonstruktion festgestellt. Eine Kostenschätzung für diese Sanierungsarbeiten ergab damals Aufwendungen von ca. Fr. 532'000.00.

Im Jahre 2011 beauftragte die CKW erneut einen Brückenbauspezialisten, die Plüss Meyer Partner, Ingenieure und Planer Luzern mit der Aufgabe, die vorhandene Zustandserfassung von 2004 zu aktualisieren. In diesem Zustandsbericht wurden diverse Sofortmassnahmen (Bericht Plüss Meyer Partner vom 28.09.2011) gefordert, um die weitere Nutzung ohne Einschränkungen zu ermöglichen.

Nebst dem dringenden Sanierungsbedarf weist die Brücke aus heutiger Sicht zusätzlich drei grosse Nachteile auf. Ein fehlendes Trottoir, eine zu schmale Fahrbahn und die kleine Nutzlast.

Es besteht zurzeit kein durchgehendes Trottoir von den Bushaltestellen Seetalstrasse bis zu den Arbeitsplätzen der CKW und SSBL. Mit der Sanierung und Erweiterung der Rathausenstrasse wurde letztes Jahr südseitig der Reuss ein durchgehendes Trottoir von der Seetalstrasse bis zur Brücke Rathausen erstellt. Eine Verlängerung des Trottoirs über die Brücke zu der CKW und SSBL drängt sich aufgrund des Fussgängerschutzes auf. Die heutige schmale Brückenfahrbahn von 4 m lässt auch kein Kreuzen von Fahrzeugen zu. Das Kreuzen zwischen Fahrzeugen, Fussgängern, Rollstuhlfahrenden, Velos und Pferden auf der schmalen Brücke wird mit zunehmendem Verkehr mehr und mehr problematisch. Zudem sind aufgrund der reduzierten Nutzlast keine Fahrten von Lastwagen möglich. Dies betrifft auch Löschfahrzeuge der Feuerwehr Emmen, welche für den Brandschutz in diesem Gebiet zuständig ist. Eine mögliche Busverbindung von Emmen - Luzern direkt über Rathausen zum Sedel, die je nach Entwicklungen östlich der Reuss eine langfristige Option bleibt, kommt aufgrund dieser Gewichtsbeschränkung auch nicht in Frage. Die Strasseninfrastruktur muss deshalb dringend den neuen Bedürfnissen und der möglichen Entwicklungen angepasst werden.

Die nachfolgend aufgeführten Neubauabsichten unterstreichen die Forderung nach einem Ausbau der Verbindung von der Seetalstrasse nach Rathausen mit einer Verbreiterung der Fahrspur und einem durchgehenden, gesicherten Trottoir:

- Die CKW hat 2011 das Bürogebäude „RAPLUS“ erstellt. Seit August 2011 arbeiten zusätzliche 130 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (MA) im neuen Bürogebäude in Rathausen.
- Die Stiftung für Schwerbehinderte Luzern SSBL hat dem Kanton Vorschläge für die Schaffung von neuen Wohnplätzen für Menschen mit schwereren Behinderungen unterbreitet. Der definitive Entscheid des Regierungsrates ist auf Mitte Jahr geplant. Mittelfristig wird somit mit einer wesentlichen Erweiterung der SSBL Siedlung Rathausen gerechnet.
- Der Freizeitverkehr (vor allem Rad- und Fussgänger) aus Emmen in die Naherholungsgebiete östlich der Reuss nimmt aufgrund den baulichen Entwicklungen in Emmen-Dorf (Neue Wohngebiete Reusspark, Grünmatt, Reussmatt) zu und bekommt zunehmend eine grössere Bedeutung.

### **3 Machbarkeitsstudie**

Das Ingenieurbüro Bless Hess erstellte im Jahr 2008 im Auftrage der CKW eine Machbarkeitsstudie. In dieser Studie wurden folgende Varianten ausgearbeitet;

- Neue Betonbrücke als Dreifeldträger; flache Brücke, die über drei Felder gespannt ist – die alte Brücke wird abgebrochen und entsorgt.
- Neue Betonbrücke als Dreifeldträger; flache Brücke, die über drei Felder gespannt ist. Die alte Brücke wird ausgebaut, saniert und wiederverwendet (z.B. als Ersatz der Sedelbrücke)
- Neue Schrägseilbrücke; Polygon exzentrisch angeordnet, nur ein Pfeiler zwischen Widerlager – die alte Brücke wird abgebrochen und entsorgt.
- Neue Stahl-Fachwerkbrücke; Fachwerkbrücke ohne Zwischenabstützung – die alte Brücke wird abgebrochen und entsorgt.
- Alte Brücke wird saniert, verstärkt, verbreitert und bleibt am alten Ort
- Alte Brücke wird saniert und an neuer Stelle, flussoberseitig wieder eingebaut und dient als Fussgängerbrücke. Die neue Brücke ist für die Nutzung der Fahrzeuge und Radfahrer.

Die Machbarkeitsstudie ergab, dass ein Brückenneubau in einer Betonkonstruktion, welche über drei Felder gespannt ist, die einfachste, zweckmässigste und preiswerteste Konstruktion ist (analog Reussbrücke in Obfelden). Dies gilt für den Bau wie auch für den baulichen Unterhalt. Es wird mit Kosten von ca. Fr. 3.6 Mio. für einen Neubau inkl. Abbruch und Entsorgung der alten Brücke gerechnet.



Beispiel: Reussbrücke in Obfelden ZH

Eine Wiederverwendung der bestehenden Brücke nur noch als Gehweg mit einem Neubau einer Strassenbrücke, wie es die kantonale Denkmalpflege wünschte, wurde wegen der hohen Kosten in Bezug auf Bau und Unterhalt fallen gelassen. Die Denkmalpflege, welche in die Variantenauswahl miteinbezogen wurde, äusserte sich dazu wie folgt:

*"Die bestehende Brücke, welche durch einen Neubau abgebrochen werden muss, ist im Bauinventar der Gemeinde Emmen als sogenanntes K-Objekt eingestuft (geschützte und schützenswerte Objekte sowie erhaltenswerte Objekte, die sich innerhalb von Baugruppen und/oder Schutzperimeter befinden). Im ARIAS Inventar 2001, welches die Grundlage für dieses Bauinventar bildete, wurde der Brücke ein hoher Schutzwert bescheinigt. Die Denkmalkommission betrachtet die Schutzwürdigkeit der Rathausenbrücke als klarerweise gegeben und wissenschaftlich nachgewiesen. Die Brücke stellt ein wertvolles Zeugnis damaliger Ingenieurkunst und überlegener Fähigkeit des lokalen Produktionsgewerbes (Bell, Kriens) dar und ist einer der letzten sichtbaren Zeugen der langen Geschichte der CKW am Standort Rathausen."*

Die kantonale Denkmalpflegekommission kam nach eingehender Beratung zum Schluss, dass die Schutzwürdigkeit und die Erhaltungsmöglichkeiten der Brücke zwar klar gegeben sind, das Prinzip der Verhältnismässigkeit einer Schutzmassnahme, die nicht im Einvernehmen mit der Bauherrschaft getroffen werden kann, im vorliegenden Fall jedoch verletzt würde. Sie verzichtete darauf, dem Bildungs- und Kulturdepartement einen Unterschutzstellungsantrag für die Brücke Rathausen zu beantragen.

#### **4 Übernahme der Brücke in das Gemeindeeigentum**

Ursprünglich war die Rathausenbrücke eine „private Zufahrtsbrücke“ über die Reuss zum Kraftwerk Rathausen und wurde von der CKW erstellt und auch bezahlt. Bis zur heutigen Zeit kam dieser Brücke eine immer grössere Bedeutung zu und wird durch die teilweise bereits erfolgten Bautätigkeiten in Rathausen auch künftig noch zunehmen. Die CKW hat mit dem Bezug des neuen Bürogebäudes „RAPLUS“ ca. 130 Arbeitsplätze von Luzern nach Rathausen verlegt. Damit beschäftigt die CKW ab Herbst 2011 ca. 290 Personen in Rathausen. Das ursprüngliche Kloster Rathausen ist heute ein Heim für Menschen mit schweren Behinderungen. Die Stiftung für Schwerbehinderte Luzern SSBL beherbergt bzw. beschäftigt heute knapp 400 BewohnerInnen und MitarbeiterInnen. Mittelfristig ist ein weiterer Ausbau mit neuen Wohnplätzen für Menschen mit schwerer Behinderung geplant.

Bei der Erstellung einer neuen Brücke stellte sich zum einen die Frage nach der Übernahme der Bauherrschaft während der Bauzeit. Die Gemeinde Emmen wurde von den Hauptbeteiligten konkret für die Übernahme der Bauherrschaft während der Bauzeit angefragt. Die Gemeinde Emmen ist die einzige Partei der Hauptbeteiligten (CKW, SSBL, Gemeinde Emmen), welche das notwendige Wissen und die Erfahrung über den Ablauf eines solchen Projektes besitzt und die Qualitätskontrollen durchführen kann. Hinzu kommt, dass die über 50%ige Kostenbeteiligung der öffentlichen Hand (SSBL, ASTRA, Gemeinden Ebikon und Emmen) ein Vorgehen gemäss dem Submissionsgesetz erfordert. Vor allem aus diesen Gründen übernimmt die Gemeinde Emmen vertreten durch die Direktion Bau und Umwelt die Bauherrschaft während der Bauzeit.

Im Weiteren stellte sich bei allen Hauptbeteiligten auch die Frage nach dem Werkeigentum der neuen Brücke. Die Gemeinde erachtet es aufgrund der nachfolgenden aufgeführten Gründe als richtig, wenn sie die neue Brücke nach Vollendung in das Werkeigentum übernimmt:

- *Strassengesetzliche Betrachtungsweise:* Gemäss dem Strassengesetz des Kantons Luzern § 7 sind Gemeindestrassen vorwiegend für den Verkehr innerhalb der Gemeinde und für die Erschliessung des Siedlungsgebietes bestimmt. Sie sind dem Gemeingebrauch gewidmet. Die Brücke hat aufgrund des erheblichen Freizeitverkehrs zum Erholungsgebiet, zum Kloster Rathausen und zur SSBL einen öffentlichen Charakter, sie ist die Verbindung zu einem Siedlungsteil und entspricht somit der Definition einer Gemeindestrasse.
- *Einreihungslogik:* Die Rathausenstrasse ist im Strassenplan als Gemeindestrasse 3. Klasse eingereiht. Es macht deshalb auch Sinn, die Brücke als Fortsetzung dieser Strasse ebenfalls in diese Strassenkategorie einzuordnen. Als Werkeigentümer ist es nachvollziehbar, dass die Brücke auch in die Kategorie Gemeindestrasse eingereiht wird.
- *Know-how:* Die Gemeinde ist von den Hauptbeteiligten (CKW, SSBL, Gemeinde Emmen) die einzige Partei der am Brückenbau beteiligten, welche über die nötige Infrastruktur und über die ausgebildeten Fachleute vor Ort verfügt, um den betrieblichen und baulichen Unterhalt zu gewährleisten.
- *Ansiedlungspolitik:* Der Gemeinderat war erfreut über die Strategie der CKW, ihr Zentrum in Rathausen auszubauen. Durch diesen Entscheid wird die Gemeinde erheblich (Steuereinnahmen, Arbeitsplätze, Dienstleitungen etc.) profitieren. Es ist deshalb angemessen, dass die Gemeinde auch ihrerseits Anstrengungen unternimmt, diesen Entscheid unterstützt und bei der Bereitstellung der dazu notwendigen Infrastruktur Hand bittet.
- *Baulicher und betrieblicher Unterhalt:* Im Brückenvertrag, dessen schriftliche Zusagen der Parteien (CKW, SSBL, ASTRA, Gemeinden Ebikon und Emmen, Korporation Emmen) vorliegen, wurde festgelegt, dass die Kosten für den baulichen Unterhalt sowie allfällige Erneuerungen der Brücke, abweichend von Art. 14 des Strassenreglements der Gemeinde Emmen vom 17.12.2002, von den Parteien gemäss dem im gegenseitigen Einvernehmen festzulegenden Kostenteiler getragen werden. Bei Nichteinigung werden die Kosten im Perimeterverfahren auf die Interessierten verteilt. Der betriebliche Unterhalt, welcher die Massnahmen zur Gewährleistung der dauernden Betriebsbereitschaft wie Reinigungs-, Kontroll- und Pflegearbeiten, Winterdienst, Beleuchtung und kleinere Reparaturarbeiten zur Erhaltung der Funktionstüchtigkeit umfasst, obliegt der Gemeinde gemäss ihrem Strassenreglement. Der betriebliche Unterhalt der Brücke wurde durch die Gemeinde Emmen bereits bisher gewährleistet.
- *Haftrechtliche Pflichten:* Durch die Werkeigentümerschaft kann die Gemeinde seine haftrechtlichen Pflichten besser wahrnehmen als mit einer anderen Form der Besitzverhältnisse. Der Gemeinde steht das Verfügungsrecht zu.
- *Alternative Werkeigentümerschaft, die Brückengenossenschaft:* Eine Alternative zu einer Werkeigentümerschaft der Gemeinde Emmen wäre eine Brückengenossenschaft, analog einer Strassengenossenschaft mit Beteiligung der Kostenträger im Perimeter-Verfahren. Eine

Brückengenossenschaft ist jedoch eine komplizierte, aufwändige Lösung. Es müsste analog einer Strassengenossenschaft jährlich mindestens eine Versammlung durchgeführt werden. Per Mehrheitsbeschluss würde über allfällige Sanierungen und Erneuerungen abgestimmt. Im Falle einer Werkeigentümerschaft der Gemeinde Emmen könnten notwendige Reparaturen, Sanierungsmassnahmen oder Erneuerungen verfügt und die Kosten gemäss dem gültigem Kostenverteiler den Beteiligten in Rechnung gestellt werden.

## **5 Verfahren**

Üblicherweise liegt einem Bericht und Antrag über einen Neubau eines Objektes ein komplettes Bauprojekt mit einer Kostenschätzung und Kostengenauigkeit von +/- 10% vor. Dieser Bericht und Antrag basiert auf einer Machbarkeitsstudie resp. einem Vorprojekt des Ingenieurbüros Bless Hess, Luzern. Diese Machbarkeitsstudie weist einen hohen Genauigkeitsgrad auf (+/-20%) und zeigt auch die Brückenarchitektur, von welchem das Bauprojekt nicht wesentlich abweichen wird. Aufgrund der Kostenbeteiligung der Gemeinde Emmen von Fr. 540'000.00 erachtet der Gemeinderat die Kostengenauigkeit von (+/-20%) für den Bericht und Antrag an den Einwohnerrat als ausreichend. Damit werden hohe Vorleistungskosten (Vorprojekt mit Kostengenauigkeit von +/-10%) eingespart und zusätzlich resultiert ein erheblicher Zeitgewinn. Denn das erklärte Ziel aller Beteiligten ist infolge des mangelhaften Zustandes der bestehenden Brücke mit den Planungsarbeiten für die neue Brücke im Sommer/Herbst 2012 beginnen zu können. Die Realisierung ist auf Mitte 2013 bis Mitte 2014 geplant.

Nach der Genehmigung des Bruttokredites durch den Einwohnerrat wird - unter Vorbehalt der Rechtskraftbeschreitung des Entscheides des Einwohnerrates - unmittelbar mit der Submission der Bauingenieursleistung begonnen. Sobald das Bauprojekt mit Kostenvoranschlag für die öffentliche Auflage vorliegt, wird die Bau- und Verkehrskommission über das Bauvorhaben orientiert.

## **6 Verkehrssituation**

Es ist unbestritten, dass durch den Ausbau der Rathausenstrasse (Westseite Reuss) und den Neubau der Brücke Rathausen Voraussetzungen für eine höhere Verkehrskapazität (40 t, 2-spurige Fahrbahn, Trottoir) geschaffen wird. Die Hauptzufahrt zum SSBL und zur CKW wird jedoch weiterhin über den Sedel erfolgen. Sowohl die SSBL als auch die CKW besitzen auf der Rathausenstrasse (Ostseite Reuss) vom Sedel bis zu ihren Betrieben ein Fahrwegrecht, welches von den Angestellten, den Besuchern als auch für den Schwertransport- und Baustellenverkehr benutzt wird. Für alle anderen Verkehrsteilnehmer mit Motorfahrzeugen gilt ein Fahrverbot zwischen Rathausenbrücke und Sedel. Dieses bleibt unverändert. Die Zufahrt zu CKW und SSBL von der Autobahn A2/A14 über den Sedel ist nach wie vor die attraktivste und bleibt bestehen. Wie bisher, wird auch künftig durch Polizeikontrollen alles unternommen, damit die Verbindung Sedel-Rathausenbrücke-Emmen Dorf nicht als Schleichweg zweckentfremdet wird. Die periodisch durchgeführten, polizeilichen Kontrollen zeigen Wirkung und werden konsequent weitergeführt.

## 7 Kostenschätzung / Kostenteiler

### 7.1 Kostenschätzung

Die vorliegende Kostenschätzung des Ingenieurbüros Bless Hess, Luzern vom 28. Oktober 2009 basiert auf einem Vorprojekt und weist eine Genauigkeit von +/- 20 % auf. Die Kostenschätzung hat nach Angabe des Ingenieurbüros Bless Hess, Luzern, auch heute noch Gültigkeit.

<b>Kostenübersicht nach Kapiteln</b>	<b>Fr.</b>	<b>Total Fr.</b>
Regiearbeiten	57'000.-	
Prüfungen	38'000.-	
Baustelleneinrichtungen	241'000.-	
Gerüste	72'000.-	
Abbrüche	27'000.-	
Bohren und Trennen von Beton und Mauerwerk	34'000.-	
Baugrubenabschlüsse und Aussteifungen	88'000.-	
Anker	35'000.-	
Pfähle / Spezialfoundationen / Fundamentschächte	146'000.-	
Abdichtung für Bauwerke unter Terrain und Brücken	109'000.-	
Baugrubenaushub und Erdbau	125'000.-	
Wasserbau	58'000.-	
Foundationsschicht	23'000.-	
Pflästerungen und Abschlüsse	34'000.-	
Belagsarbeiten	72'000.-	
Kanalisation und Entwässerungen	36'000.-	
Ortbetonbau	607'000.-	
Lager- und Fahrbahnübergänge für Brücken	63'000.-	
Spannsysteme (Vorspannung)	72'000.-	
Lehr-, Schutz und Montagegerüste	200'000.-	
Fahrzeugrückhaltesysteme und Geländer	106'000.-	



Stahlbau und Metallbauarbeiten	3'000.-	
Gestaltungsberatung / Geometer	24'000.-	
Baukosten für Brücke	2'270'000.-	2'270'000.-
Baukosten für Anpassungen an Zufahrten an best. Bauwerk		350'000.-
Reserve		158'000.-
Machbarkeitsstudie und Vorleistungen CKW		80'000.-
<b>Total Baukosten Brücke inkl. Anpassungen Zufahrten</b>		<b>2'858'000.-</b>
Projekt und Bauleitung ca. 18 % von Fr. 2'620'000.- inkl. MWSt		513'360.-
8 % MWSt von Fr. 2'858'000.-		228'640.-
<b>Total Investitionskosten für Brücke inkl. Anpassung Zufahrten</b>		<b>3'600'000.-</b>

## 7.2 Kostenverteiler

Die Rathausenbrücke ist heute im Besitze der CKW und deshalb im Strassenplan der Gemeinde Emmen als Privatstrasse eingereiht. Gemäss dem Strassengesetz werden Privatstrassen von den privaten Grundeigentümern oder einer Strassengenossenschaft erstellt und stehen in der Regel im Eigentum des Erstellers. Die Gemeinde übt jedoch die hoheitlichen Befugnisse aus. Die Kosten für den Bau von Privatstrassen tragen die interessierten Grundeigentümer. Sofern diese sich nicht einigen, hat die Gemeinde die Kosten nach dem Perimeterverfahren zu verteilen.

An mehreren Verhandlungen zwischen den interessierten Grundeigentümern, der CKW und SSBL, den Gemeinden Ebikon und Emmen konnte keine endgültige Einigung für einen Kostenteiler erzielt werden. Grundsätzlich waren sich die Beteiligten über die Kostenanteile einig. Einzig die vorgesetzte Behörde der SSBL, die KOSEG (Kommission für soziale Einrichtungen), stellte den Kostenverteiler in Frage und beantragte, ein Perimeterverfahren durchzuführen.

Mit Schreiben vom 13. Februar 2012 ersuchte die CKW den Gemeinderat um die Durchführung eines Perimeterverfahrens.

Der Gemeinderat führte das Perimeterverfahren gemäss der Verordnung über Grundeigentümer-Beiträge (Perimeterverordnung) an öffentliche Werke mit Entscheid vom 21. März 2012 durch. Dieser Entscheid ist zwischenzeitlich in Rechtskraft erwachsen - dies mit dem Vorbehalt der Zustimmung des Einwohnerrates Emmen, da sowohl der Brutto- wie auch der Nettobetrag in der Kreditkompetenz des Einwohnerrats liegen.

Für die Gemeinde Emmen resultierte aus diesem Perimeterverfahren eine Kostenbeteiligung von 15 %. Der Gemeinderat erachtet diesen Kostenanteil als gerechtfertigt, da aus Sicht der Gemeinde ein erhebliches öffentliches Interesse an dieser Brücke besteht; dies insbesondere aufgrund des hohen Anteils des Freizeitverkehrs und der Erschliessungspflicht für die Areale der CKW und der SSBL.

Gemäss dem Strassenreglement der Gemeinde Emmen Art. 19 kann die Gemeinde an die Kosten für den Bau, die Erneuerung und den baulichen Unterhalt von Privatstrassen Beiträge bis zu 25% leisten, sofern ein öffentliches Interesse besteht. Beim Beitrag der Gemeinde Emmen an die Brücke Rathausen ist miteinberechnet, dass die Gemeinde bereits einen Beitrag an die generelle Infrastruktur des Gebietes Rathausen durch die Sanierung der Erschliessungsstrasse Rathausenstrasse leistete.

Nachfolgender Kostenteiler wurde festgelegt:

Kostenträger	Beitrag/Perimeter	Fr. (inkl. MwSt)	%	Begründung
Gemeinde Emmen	Gemeindebeitrag	540'000.–	15	Öffentliches Interesse gross durch die Verbindung der Gemeindegebiete, Brandschutz, Erschliessungspflicht CKW. Naherholungsgebiet
Gemeinde Ebikon	Gemeindebetrag	216'000.–	6	Öffentliches Interesse gross durch die Verbindung der Gemeindegebiete, Brandschutz, Erschliessungspflicht SSBL.
<b>Gemeindebeiträge</b>	<b>Zwischentotal</b>	<b>756'000.–</b>	<b>21 %</b>	

CKW	Perimeterbeitrag	1'278'720.–	35.52	Verhältnis CKW 48% / SSBL 52% aufgrund der Flächenanteile, GVL- Summe, MA und Bewohner.
SSBL	Perimeterbeitrag	1'385'280.–	38.48	Verhältnis CKW 48% / SSBL 52% aufgrund der Flächenanteile, GVL-Summe, MA und Bewohner.
ASTRA	Perimeterbeitrag	180'000.–	5	Zufahrt zum A14 Rathautunnel für Betrieb und Unterhalt.
<b>Perimeterbeiträge</b>	<b>Zwischentotal</b>	<b>2'844'000.–</b>	<b>79 %</b>	

<b>Total Baukosten</b>		<b>3'600'000.–</b>	<b>100 %</b>	
------------------------	--	--------------------	--------------	--

## 8 Finanzierung

In der Investitionsrechnung werden für die Kostenbeteiligung an der Brücke Rathausen im Voranschlag 2013 insgesamt Fr. 3'600'00.00 budgetiert, wobei der Gemeindeanteil Fr. 540'000.00 beträgt.

Gemäss dem Bruttoprinzip hat der Gemeinderat dem Einwohnerrat Emmen die Gesamtsumme von Fr. 3'600'000.00 zu beantragen, obwohl der Kostenbeitrag der Gemeinde nur eine Teilsumme davon beträgt. Zur Vermeidung einer Vorfinanzierung des gesamten Bauvorhabens durch die Gemeinde wird die Direktion Bau und Umwelt entsprechend dem Baufortschritt den beteiligten Parteien jeweils Akontorechnungen stellen.

## 9 Terminplan

Folgender Terminplan ist vorgesehen:

	2012					2013					2014						
	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O
Ingenieursubmission	■	■	■														
Vorprojekt (reduziert)			■	■													
Bauprojekt					■	■											
Auflageverfahren					■	■	■	■	■								
Submission Baumeister					■	■	■	■	■								
Ausführungsprojekt										■	■	■	■	■			
Realisierung														■	■	■	■
Flusspfeiler														■	■	■	■
Widerlager														■	■	■	■
Lehrgerüst														■	■	■	■
Überbau														■	■	■	■
Fertigstellung																■	■

## 10 Antrag

1. Genehmigung Neubau Brücke Rathausen mit Abbruch der bestehenden Brücke.
2. Bewilligung des erforderlichen Bruttokredits von Fr. 3'600'000.00 (Baukostenindex Zentralschweiz, Preisstand vom Oktober 2011; Index:103.3 / Kostenbeteiligung der Gemeinde Emmen Fr. 540'000.00).
3. Vollmacht an den Gemeinderat zur Beschaffung der notwendigen Fremdmittel.
4. Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.
5. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Emmenbrücke, 6. Juni 2012

Für den Gemeinderat:

Dr. Thomas Willi

Gemeindepräsident

Patrick Vogel

Gemeindeschreiber

Beilage:

Objektplan: 2421 CKW Brücke Rathausen: Situation 1:500, Längsschnitt 1:500, Querschnitt 1:100 (vom 28.09.2009)