



Stans, 14. Februar 2017

Nr. 90

Baudirektion. Amt für Mobilität. Öffentlicher Verkehr. Doppelspurausbau und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern. Zusatzkredit für die finanzielle Beteiligung des Kantons Nidwalden an den Doppelspurausbau in Hergiswil. Antrag an den Landrat

1 Sachverhalt

1.1 Gesamtprojekt Doppelspurausbauten und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern

Zwischen 2003 und 2006 wurde das Agglomerationsprogramm Luzern erarbeitet. Im Perimeter dieses Agglomerationsprogramms liegt auch die Nidwaldner Gemeinde Hergiswil. Im Zuge der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms wurde auch das künftige Angebotskonzept Vx der Zentralbahn (zb) südlich von Luzern untersucht. Es zeigte sich dabei, dass auf dem Streckennetz der zb Ausbauten notwendig sind, um dieses Angebotskonzept fahren zu können. So ist insbesondere die Strecke zwischen Luzern und Hergiswil langfristig doppel­spurig auszubauen. Um dies umsetzen zu können, wurde die Massnahme M10 „Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn“ entwickelt.

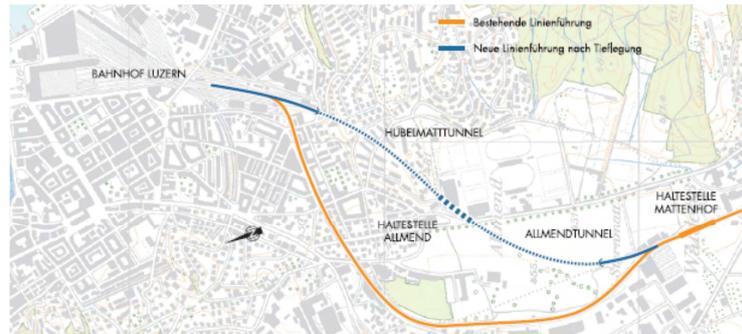
Im Februar 2007 reichte der Kanton Luzern beim Bund das Luzerner Agglomerationsprogramm zur Beurteilung ein. Nach einer ersten Sichtung durch den Bund wurde die Massnahme M10 durch den Doppelspurausbau in Hergiswil ergänzt. Es hatte sich gezeigt, dass das Angebotskonzept Vx nur mit einer Doppelspur Hergiswil Schlüssel bis Matt stabil fahrbar ist und nur so weitere Angebotsausbauten möglich sind. Im Dezember 2007 reichte Luzern dem Bund den Ergänzungsbericht zum Agglomerationsprogramm ein. Darin enthalten war auch die ergänzte Massnahme M10. In der Folge setzte der Bund die Massnahme M10 auf die Liste der dringlichen und baureifen Projekte. Damit war der Startschuss gegeben, das Projekt „Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn“ weiter zu planen und umzusetzen.

1.2 Projektbeschreibung

Das Projekt „Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn“ umfasst 5 Teilprojekte in den Kantonen Luzern, Ob- und Nidwalden und bildet die Grundlage für den künftigen Angebotsausbau auf dem Netz der zb südlich von Luzern. Hier die Übersicht über die Teilprojekte.



Details zur Tieflegung und Doppelspurausbau in Luzern



Bei der Tieflegung der zb in Luzern (TP 1) wird der Bahn- und Individualverkehr in der Stadt Luzern entflochten und damit die Siedlung aufgewertet. Mit dem Doppelspurausbau (TP 2) wird eine Leistungssteigerung auf der Strecke Luzern-Hergiswil erreicht. Der Neubau der Haltestelle Luzern Allmend/Messe (TP 3) soll das Potential an Fahrgästen der neu gestalteten Allmend (Messehalle, Stadion, Hallenbad, Sportanlagen) erschliessen. Der Doppelspurausbau in Hergiswil (TP 4) und die Beschleunigungsmassnahmen in Ob- und Nidwalden (TP 5) dienen ebenfalls der Leistungssteigerung. Bei den Beschleunigungsmassnahmen geht es beispielsweise um schnellere Weichen in Bahnhöfen oder die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit (z.B. im Engelbergertal). Alle Teilprojekte dienen dazu, das Angebot der zb den gewachsenen Kundenströmen anzupassen und neue Potentiale zu erschliessen. Dies liegt auch im Interesse des Kantons Nidwalden und entspricht den Zielsetzungen der kantonalen öV-Strategie.

1.3 Finanzierung

Die Finanzierung des Projekts „Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn“ orientiert sich an den Teilprojekten und deren Nutzniessern. Hier eine Übersicht dazu:

<u>Teilprojekt</u>	<u>Finanzierungspartner</u>	<u>Kosten</u>	<u>Nutzen</u>	<u>Anteil NW</u>
1. Tieflegung der zb (Tunnel)	Kanton + Stadt Luzern	111,9 Mio.	Verkehrstrennung + Lärmschutz	0
2. Doppelspurausbau in Luzern	Kantone Luzern, Nidwalden und Obwalden	91,5 Mio.	Leistungssteigerung	18,31 Mio.
3. Haltestelle Allmend	Kanton + Stadt Luzern	27,6 Mio.	Erschliessung	0
4. Doppelspurausbau in Hergiswil	Kantone Luzern, Nidwalden und Obwalden	15 Mio.	Leistungssteigerung	3 Mio.
5. Beschleunigungsmassnahmen	Kantone Luzern, Nidwalden und Obwalden	4 Mio.	Leistungssteigerung	1,6 Mio.
Total Nidwalden :		250 Mio.		22,91 Mio.

Angaben in CHF

Der Kostenteiler für die Leistungssteigerung zwischen den Kantonen Luzern, Obwalden und Nidwalden wurde auf der Basis der Kriterien Pendlerströme (Stand 2000: 50%) und den Haltestellenabfahrten (gemäss Angebot 2012: 50%) errechnet. Die Berechnungsweise gibt den Nutzen des Angebotsausbaus aufgrund der Leistungssteigerung wider.

Die Planungsarbeiten für das Projekt „Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn“ wurden 2006 aufgenommen. Der Landrat stimmte am 7. Juli 2006 einer finanziellen Beteiligung von Nidwalden an diesen Planungskosten für das Auflageprojekt in der Höhe von 330'000 Franken zu. Um die Bundesmittel aus der zweiten Tranche des Infrastrukturfonds an das Projekt zu erhalten, musste die Realisierung vor Ende 2008 gestartet werden. Es wurden weitere Mittel für die Planung benötigt. Am 21. März 2007 beschloss der Landrat einen Zusatzkredit für die weitere Planung in der Höhe von 720'000 Franken.

In der oben dargestellten Beteiligung von Nidwalden an den Projektkosten in der Höhe von total 22,91 Mio. Franken sind die aufgelaufenen Planungskosten in der Höhe von 1'050'000 Franken enthalten. Am 23. Januar 2008 stimmte der Landrat dem Beschluss über die finanzielle Beteiligung des Kantons Nidwalden an den Doppelspurausbauten und einer Tieflegung der Zentralbahn in der Höhe von 21,86 Mio. Franken zu. Im Kanton Obwalden wurde der Finanzierungsbeschluss am 8. November 2007 im Kantonsrat gefällt. In Stadt und Kanton Luzern wurde der finanzielle Beitrag in der Volksabstimmung vom 24. Februar 2018 beschlossen.

1.4 Stand des Projekts

Nach umfangreichen Planungs- und Vorbereitungsarbeiten konnte im Dezember 2008 mit dem Bau auf der Luzerner Allmend begonnen werden. Bis Ende 2011 wurden der Hubelmatттunnel (bergmännischer Vortrieb), der Allmendtunnel (Tagbau) und die Haltestelle Luzern Allmend/Messe im Rohbau fertiggestellt. Nach dem Einbau der Bahntechnik und Abnahmen durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) konnte die neue Strecke von der Einfahrt Luzern bis zur Haltestelle Kriens Mattenhof am 12. November 2012 in Betrieb genommen werden. Die Inbetriebnahme der Haltestelle Luzern Allmend/Messe erfolgte am 9. Dezember 2012 mit dem Fahrplanwechsel. Im Jahr 2013 wurde dann noch die alte Strecke der zb im Bahnhof Luzern zurückgebaut. Der bauliche Projektabschluss der Teilprojekte 1-3 war im Herbst 2013. Auch die Beschleunigungsmassnahmen in den Kantonen Ob- und Nidwalden (Teilprojekt 5) konnten in dieser Zeit abgeschlossen werden. Der Doppelspurausbau in Hergiswil (Teilprojekt 4) konnte noch nicht realisiert werden. Details dazu finden sich im nächsten Kapitel dieses Beschlusses.

Bauherr für das Projekt „Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn“ (alle Teilprojekte) ist der Kanton Luzern mit der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif). Als Bauherr war das vif auch Ansprechpartner gegenüber dem Bund bei der Finanzierung über den dringlichen Infrastrukturfonds. Folgende Vertragswerke legen die Rechte und Pflichten der beteiligten Partner fest:

- Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eigenossenschaft, dem Kanton Luzern und der zb Zentralbahn AG über die Finanzierung, Projektierung und Ausbau Zentralbahn (Doppelspur und Tieflegung Luzern, Doppelspur Hergiswil Schlüssel-Matt) vom 14.5.2009.
- Zusammenarbeitsvertrag zwischen dem Kanton Luzern, dem Kanton Obwalden, dem Kanton Nidwalden, der Stadt Luzern und der zb Zentralbahn AG betreffend Ausbau der Zentralbahn in den Kantonen Luzern, Obwalden und Nidwalden vom 4.3.2009.

In der Vereinbarung mit dem Bund sind die subventionsrechtlichen Tatbestände geregelt. Insbesondere sind dies die Grundsätze der Finanzierung, der Projektierung und des Baus bzw. Ausbaus der Zentralbahn. Im Zusammenarbeitsvertrag sind insbesondere die Vertei-

lung der Kosten auf die Projektpartner und die Aufgaben der Partner dargestellt. Das vif als Bauherr ist für die Realisierung des Projekts „Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn“ verantwortlich. Der Bauherrschafft obliegt dabei die Auswahl der Planer und Unternehmer, die Projektleitung, die Überwachung der Bauausführung (Oberbauleitung, Bauleitung) und die finanzielle Abwicklung. Neben der Mitfinanzierung der Projektkosten war der Kanton Nidwalden auch in der erweiterten Gesamtprojektleitung (eGPL) personell vertreten. In dieser vom Kantonsingenieur des Kantons Luzern geleiteten eGPL nahmen Vertreter der Kantone Ob- und Nidwalden, der Stadt Luzern (Stadtingenieur) und der Zentralbahn (Geschäftsführer) Einsitz. Das Gremium begleitete das Projekt fachlich und fälltte Entscheidungen zu Details, welche für alle Finanzierungspartner und das Projekt von Bedeutung sind. Konnte in der eGPL zu einem Geschäft keine Einigung erzielt werden, so wurde dieses der Politstrategischen Führung des Agglomerationsprogramms (PSF) zum definitiven Entscheid unterbreitet. Der Kanton Nidwalden war im PFS mit dem Baudirektor vertreten.

2 Erwägungen

2.1 Realisierung des Doppelspurausbaus in Hergiswil

2.1.1 Geschichte des Projekts

Die bestehende Doppelspurstrecke bis zur Kantonsgrenze Luzern-Nidwalden soll in Hergiswil bis zur Haltestelle Hergiswil Matt um rund 650 Meter verlängert werden. Dieser Doppelspurausbau ist notwendig, um das dem gesamten Projekt „Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn“ zugrunde gelegte Angebotskonzept 2012 (Vx) überhaupt fahren zu können. Der Doppelspurausbau Hergiswil Schlüssel–Hergiswil Matt war zu diesem Zeitpunkt bereits im Gesamtprojekt „Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn“ als Vorstudie aufgeführt. Diese Vorstudie wies eine Kostengenauigkeit von +/- 30 % und eine Grobkostenschätzung von 12 Mio. Franken auf. Anfangs 2007 war mit einer detaillierten Planung des Teilprojekts 4 (Doppelspur Hergiswil) unter Einbezug der Gemeinde Hergiswil begonnen worden. Dabei wurden verschiedene Varianten der Linienführung studiert. Ein wichtiges Kriterium bei den verschiedenen Varianten war die Streckengeschwindigkeit auf diesem Abschnitt. In der Vorstudie ist entsprechend dem heutigen Ausbaustandard eine maximale Streckengeschwindigkeit von 50 km/h angenommen worden. Bei einer langfristig erwünschten Ausbaugeschwindigkeit von 90 km/h ist eine gegenüber der Vorstudie gestrecktere Linienführung notwendig. Dies hat einen umfangreicheren Landerwerb und auch höhere Baukosten zur Folge. Demgegenüber führt die gestreckte Linienführung zu weniger Lärm, da das Kurvenkreischen deutlich reduziert wird. Dies kommt den Forderungen der Gemeinde Hergiswil nach einem lärmverträglichen Projekt entgegen.

Mit dem Landratsbeschluss vom 23. Januar 2008 über die finanzielle Beteiligung des Kantons Nidwalden an den Doppelspurausbauten und einer Tieflegung der Zentralbahn wurde auch der Doppelspurausbau Hergiswil Schlüssel bis Matt (Teilprojekt 4) beschlossen. In der Folge wurden die Planungsarbeiten für das Auflageprojekt aufgenommen. Das fertige Auflageprojekt konnte im Rahmen des ordentlichen Plangenehmigungsverfahrens vom 12. November bis 11. Dezember 2009 öffentlich aufgelegt werden. Während der Auflagefrist wurden 176 Einsprachen eingereicht. Haupteinwand gegen das Projekt war die gegenüber dem heutigen Trasse bis zu 1,3 Meter höhere Lage. Gestützt auf ein Postulat von Landrat Maurus Adam vom Sommer 2009 wurde der Regierungsrat beauftragt, einen Bericht über die Kosten und die Machbarkeit einer gestreckten Linienführung unter Berücksichtigung allfälliger Bachverlegungen oder Bachunterquerungen vorzulegen, welche eine effektive Tieflegung des Trasses darstellen. Die Abklärungen wurden von einer breit abgestützten Begleitgruppe (Vertreter Landrat, Regierungsrat, Gemeinderat Hergiswil, zb) überwacht. Im August 2010 lagen die Ergebnisse der Abklärungen in Form eines Berichts vor. Es zeigte sich, dass keine der drei untersuchten Varianten der Linienführung ein tieferes Niveau des Bahntrasses ergibt. Aufgrund dieses Ergebnisses der Abklärungen kamen die Begleitgruppe und der Re-

gierungsrat zum Schluss, dem Landrat zu beantragen, auf die Realisierung des Teilprojekts 4 „Doppelspurausbau Kantonsgrenze Luzern/Nidwalden bis Haltestelle Matt“ zu verzichten und den Status Quo beizubehalten. Gleichzeitig wurde beantragt, als Alternative zur offenen Linienführung des Teilprojekts 4 ein Vorprojekt für einen Doppelspur-Eisenbahntunnel Hergiswil Schlüssel bis Bahnhof Hergiswil zu erarbeiten. Am 15. Juni 2011 fällte die Politstrategische Führung des Agglomerationsprogramms den Entscheid, das Auflageprojekt für die Doppelspur in Hergiswil zu sistieren.

An seiner Sitzung vom 9. Februar 2011 stimmte der Landrat einem Objektkredit für ein Vorprojekt für einen Doppelspur-Eisenbahntunnel Hergiswil Schlüssel bis Bahnhof Hergiswil in der Höhe von 1,25 Mio. Franken zu. Die Gemeinde Hergiswil zeigte sich bereit, 50% oder höchstens 650'000 Franken der Kosten des Vorprojekts mitzufinanzieren. Mit den Planungsarbeiten wurde im Sommer 2011 unter Einbezug des BAV, der Kantone Luzern und Obwalden, der Gemeinde Hergiswil und der zb begonnen. Nachdem die Planungsarbeiten für den Doppelspurtunnel in Hergiswil im Juli 2013 abgeschlossen waren, lagen drei Varianten vor. Neben den Varianten Tunnel lang und Tunnel kurz wurde auch ein modifiziertes Auflageprojekt erarbeitet. Dieses modifizierte Auflageprojekt nahm die Argumente der Einsprecher bezüglich der „Hochlage“ des Trasses auf und lieferte ein Vorprojekt, welches auf dem Niveau des heutigen Bahntrasses liegt. Dies konnte mit entsprechenden Massnahmen zum Hochwasserschutz und Spezialbrücken bei der Querung des Schluchen- und Feldbaches erreicht werden. Dies ergab eine neue Ausgangslage für den sistierten Doppelspurausbau zwischen Hergiswil Schlüssel und Matt. Die Machbarkeit für einen Ausbau auf dem heutigen Niveau des Bahntrasses konnte damit nachgewiesen werden. Damit war der Weg frei für die Realisierung des letzten Teilprojekts des Gesamtprojekts „Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn“, nämlich der Doppelspur zwischen Hergiswil Schlüssel und Matt.

2.1.2 Projektbeschreibung aktuelles Projekt

Seit anfangs 2017 liegt ein Auflageprojekt der zb für den Doppelspurausbau vor. Mit dem Doppelspurausbau der zb zwischen Hergiswil Schlüssel und Matt wird die bereits doppelspurige Strecke von Luzern Richtung Nidwalden um ein wichtiges Stück erweitert. Das Projekt präsentiert sich wie folgt.

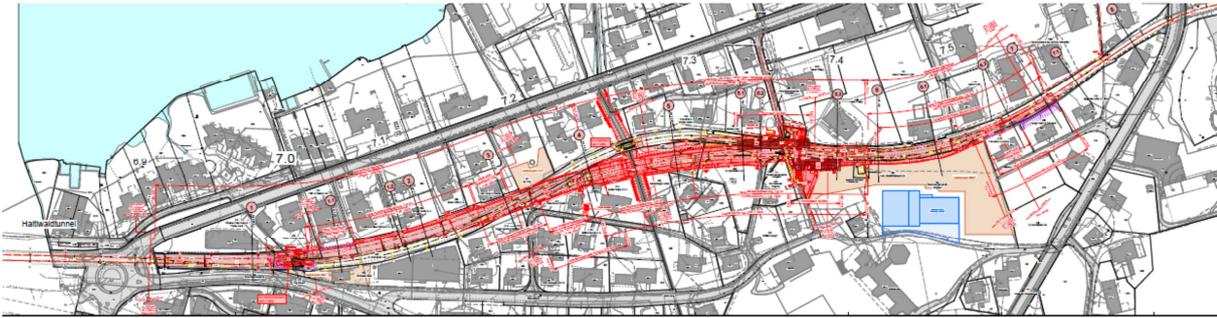
Projektperimeter



Haltestelle Hergiswil Matt



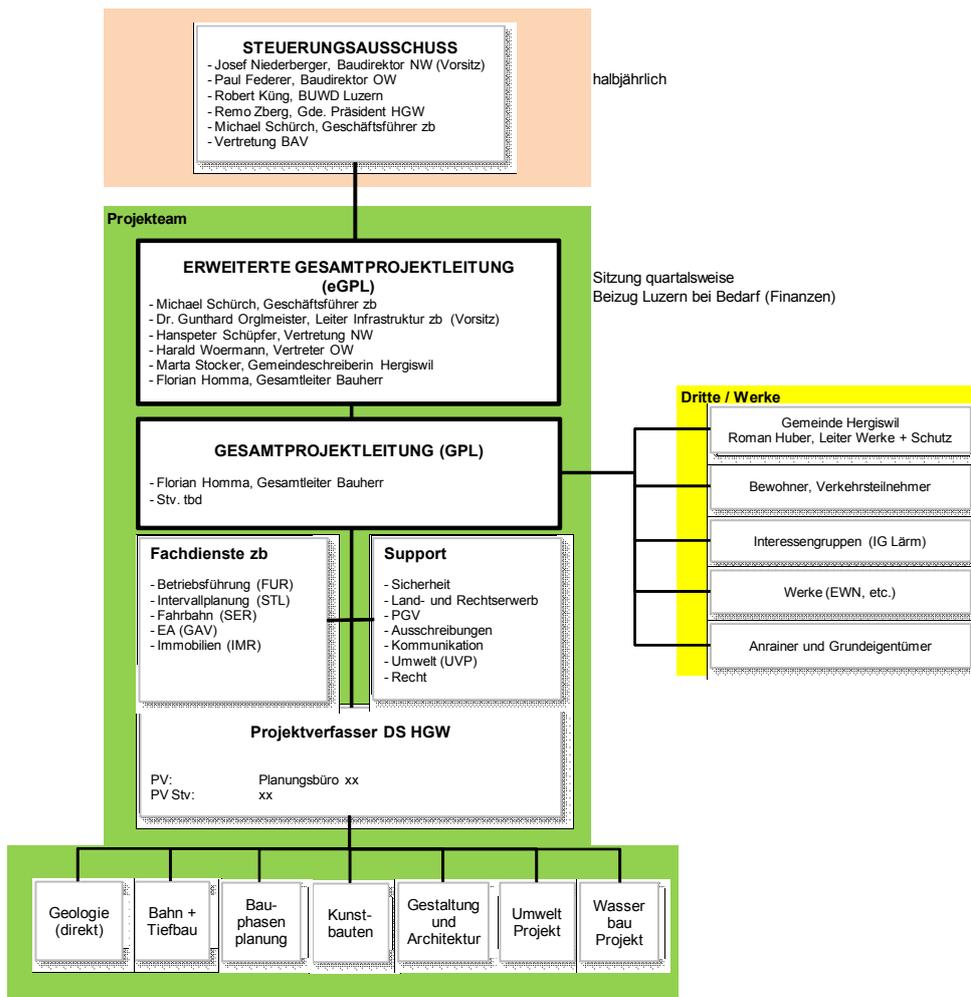
Die Doppelspur ermöglicht Zugkreuzungen im neuen Abschnitt. Dadurch kann der Fahrplan so abgewickelt werden, dass die Haltestelle Hergiswil Matt wieder vollumfänglich (S4 und S5 in beiden Richtungen) bedient werden kann. Mit dem Ausbau auf Doppelspur muss die Haltestelle angepasst werden. Es wird ein zweiter Aussenperron gebaut und die ganze Haltestelle behindertengerecht erstellt. Die heutige gewundene Linienführung wird gestreckt. Hier die Übersicht dazu.



Die Lage der angepassten Haltestelle erlaubt es, zu einem späteren Zeitpunkt den Tunnel kurz zu realisieren. Mit der neuen Linienführung und dem Ausbau auf Doppelspur ist Landerwerb entlang des Bahnkorridors notwendig. Die entsprechenden Gespräche mit den Grundeigentümern sind aufgenommen worden. Eine Liegenschaft, welche den Bahngleisen weichen muss, wurde bereits vor einiger Zeit auf Kosten des Projekts erworben. Mit der neuen Linienführung werden auch Grundstücke frei, welche heute im Besitz der zb sind. Es ist vorgesehen, diese als Realersatz einzusetzen oder der Gemeinde abzutreten. Im Rahmen der Erarbeitung des Auflageprojekts sind die Bachquerungen der zb beim Feld- und Schluchenbach optimiert worden, um das Risiko von Hochwasserschäden zu verringern.

2.1.3 Projektorganisation

Nachdem im Gesamtprojekt nur noch das Teilprojekt 4 nicht realisiert ist und dieses auf dem Territorium des Kantons Nidwalden liegt, sind die Projektpartner übereingekommen, die Projektorganisation anzupassen. Der Kanton Luzern schliesst die Teilprojekte 1-3 und 5 noch definitiv finanziell ab. Die zb wird für das Teilprojekt 4 die Bauherrschaft innehaben, während der Kanton Nidwalden (Baudirektion) gegenüber dem Bund der Ansprechpartner für die finanzielle Abwicklung ist. Um diese geänderten Verantwortlichkeiten und die Projektorganisation umzusetzen, sind entsprechende Nachträge zu den bestehenden Verträgen unter den Projektpartnern abzuschliessen. Für den Doppelspurausbau Hergiswil Schlüssel-Matt gilt folgendes Organigramm.



Die Gemeinde Hergiswil ist in der Projektorganisation eingebunden und unterstützt die Bauherrin bei ihren Arbeiten. Am 12. September 2016 orientierten der Hergiswiler Gemeindepräsident, die Vertreter der zb und die Nidwaldner Baudirektion die Öffentlichkeit über den Stand des Doppelspurausbau.

2.1.4 Finanzierung

Wie unter Ziff. 1.3 dargestellt ist der Doppelspurausbau der zb in Hergiswil als Teilprojekt 4 des Gesamtprojekts „Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn“ finanziert. Vom Gesamtkredit von 250 Mio. Franken machte der Anteil für den Doppelspurausbau in Hergiswil 15 Mio. Franken aus. Im Landratsbeschluss vom 23. Januar 2008 zur finanziellen Beteiligung am Gesamtprojekt waren neben den 21,86 Mio. Franken noch 10 Mio. Franken für die gestreckte Linienführung enthalten. Für den Doppelspurausbau Hergiswil standen somit zum Zeitpunkt der Kreditgenehmigung 25 Mio. Franken zur Verfügung.

In der ursprünglichen Vorstudie für den Doppelspurausbau in Hergiswil war von einem Ausbau entlang der heutigen geschlängelten Einspurstrecke mit Kosten von 15 Mio. Franken ausgegangen worden. Im Rahmen der weiteren Planungen des Abschnitts wurde auch eine gestreckte Linienführung geprüft. Diese ergab Mehrkosten in der Höhe von gut 10 Mio. Franken. Der Zusatzbeitrag sollte vom Kanton Nidwalden getragen werden, da es sich nach Meinung der Projektpartner um eine Vorinvestition in einen noch zu planenden doppelspurigen Tunnel von Hergiswil Matt bis Bahnhof Hergiswil handelt. Aus diesem Grund war der Kredit des Landrats unter Art. 2 um den Betrag von 10 Mio. Franken erhöht worden. Da die geplante Verdichtung des Fahrplanangebots der zb zu einer Zunahme der Lärmbelastung für die Gemeinde Hergiswil führt, war die Gemeinde Hergiswil bereit, einen Drittel der Mehrkosten für die gestreckte Linienführung (3,3 Mio. Franken) zu übernehmen, während der Kanton

zwei Drittel der Mehrkosten (6,7 Mio. Franken) zu tragen bereit war. Nachdem das Auflageprojekt für den Doppelspurausbau in Hergiswil 2011 sistiert worden war, kam kein Gemeindeversammlungsbeschluss zur Beteiligung der Gemeinde Hergiswil an den Mehrkosten für die gestreckte Linienführung zu Stande. Dies hatte zur Folge, dass der Kanton Nidwalden seinen Anteil an den Mehrkosten nicht leistete. Damit stehen die 10 Mio. Franken für die gestreckte Linienführung nicht zur Verfügung.

2009 lag das Auflageprojekt öffentlich auf und zahlreiche Einsprachen dagegen gingen ein. Hauptkritikpunkt der Einsprachen war die „Höherlegung“ des Bahntrassees. Von den Planern wurde deshalb untersucht, ob mit der Veränderung der horizontalen Linienführung auch die vertikale Lage des Trassees so verändert werden kann, dass sich keine „Höherlegung“ ergibt. Ein Variantenvergleich von Schlangenlinie, langes-S und Auflageprojekt ergab Gleichwertigkeit bezüglich Höhenlage des Trassees. Aufgrund dieser Erkenntnis wurde die Finanzierung des gestreckten Doppelspurausbau neu unter den Projektpartnern vereinbart. Die Kosten für den Ausbau auf Doppelspur (Leistungssteigerung) werden von allen Finanzpartnern (Bund, LU, OW, NW) nach bisherigem Schlüssel finanziert. Die Haltestelle Hergiswil Matt soll durch den Kanton Nidwalden bezahlt werden.

2.2 Notwendiger Zusatzkredit

Ende 2008 wurde mit den ersten Bauarbeiten des Gesamtprojekts „Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn“ begonnen. Die Vergaben der Arbeiten für die Tieflegung und den Doppelspurausbau der zb unter der Allmend in Luzern konnten günstiger vergeben werden als der berechnete Kostenvoranschlag vorsah. Nach Abschluss der Bauarbeiten für die neue Haltestelle Luzern Allmend/Messe und der Inbetriebnahme der Strecke unter der Allmend Ende 2012 bestätigte sich, dass der Kredit von 250 Mio. Franken unter Abzug der mutmasslichen Kosten des Doppelspurausbau in Hergiswil von 28,5 Mio. ausreichen wird. Es war sogar mit Minderaufwendungen gegenüber dem beschlossenen Kredit gerechnet worden.

Im Zusammenhang mit den Planungsarbeiten für den Doppelspurtunnel in Hergiswil wurde 2013 auch ein modifiziertes Auflageprojekt für die Doppelspur Hergiswil erarbeitet. Die Kostenschätzung dafür ergab 43 Mio. Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/- 20%.

Im Herbst 2015 zeigte sich anlässlich eines Gesprächs zwischen dem zuständigen Bundesamts für Verkehr (BAV), dem Baudirektor, dem Gemeindepräsidenten von Hergiswil und der Zentralbahn, dass der Abschnitt Hergiswil Schlüssel bis Matt aus Sicht des Bundes trotz Mehrkosten aufgrund der Modifikation des Auflageprojektes finanzierbar sein dürfte. Aus diesem Grund sollte der Abschnitt bald möglichst realisiert werden. Das Zeitfenster für eine Realisierung dieses Abschnitts ist gegenwärtig noch offen. Aktuell ist die Finanzierung des Abschnitts durch den Infrastrukturfonds des Bundes (Agglomerationsprogramm) und die Kreditbeschlüsse der kantonalen Parlamente sichergestellt. Mit der Überführung des Infrastrukturfonds des Bundes in einen neuen Nationalstrassen- und Agglomerations-Verkehrsfonds (NAF) könnte die Finanzierung vor neue Herausforderungen gestellt werden. Aus diesem Grund ist der Zeitpunkt günstig, um den ersten Abschnitt jetzt umzusetzen. Die Planungen für den Doppelspurausbau in Hergiswil wurden deshalb rasch an die Hand genommen.

Mit der Realisierung des ersten Abschnitts der Bestvariante zwischen Hergiswil Schlüssel und Matt wird kein Präjudiz für den späteren Doppelspurausbau der zb zwischen Hergiswil Matt und Bahnhof Dorf geschaffen. Aufgrund der langwierigen Planung für den Angebotsschritt 2030 kann zurzeit zum Abschnitt Hergiswil Matt bis Bahnhof Dorf noch keine Aussage gemacht werden. Mit dem Bau des modifizierten Auflageprojektes ist eine Weiterführung mit dem Projekt Tunnel kurz weiterhin möglich. Eine oberirdische Linienführung zwischen Hergiswil Matt und Bahnhof Dorf wird also nicht präjudiziert. Die laufenden Planungen der Zentralbahn im Rahmen des Angebotsschritts 2030 zeigen, dass ein Doppelspurausbau zwischen Hergiswil Matt und Bahnhof Dorf bis zu diesem Zeitpunkt nicht notwendig ist. Der weitere Planungsprozess wird aufzeigen müssen, ob dies auch langfristig so bleibt.

Der bisherige Bauherr des Gesamtprojekts „Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn“ legte per 31.12. 2015 eine Zusammenstellung der aufgelaufenen Kosten vor.

<u>Teilprojekt</u>	<u>KV 2008</u>	<u>effektive Kosten</u>
Doppelspurausbau Allmend (Leistungssteigerung)	111,85 Mio.	79'713'904.-
Tieflegung Allmend	91,55 Mio.	97'428'105.-
Haltestelle Allmend/Messe	27,6 Mio.	33'353'739.-
Doppelspur Hergiswil	15 Mio.	4'272'923.-
Beschleunigungsmassnahmen	<u>4 Mio.</u>	<u>4'431'396.-</u>
Total	250 Mio.	219'200'067.-

Die Zusammenstellung zeigt, dass die Kosten der einzelnen Teilprojekte unterschiedlich vom Kostenvoranschlag (KV) abweichen. Insgesamt liegen die effektiven Kosten rund 30 Mio. Franken unter dem bewilligten Gesamtkredit. Für das Teilprojekt 4 (Doppelspurausbau Hergiswil) sind bereits rund 4 Mio. Franken für Planungsarbeiten ausgegeben worden. Die Planung des Auflageprojekts für die Doppelspur Hergiswil ergab Kosten für die Realisierung der Doppelspur und den Neubau der Haltestelle Matt in der Höhe von insgesamt 38,3 Mio. Franken (Kostengenauigkeit: +/- 20%; inklusive Mehrwertsteuer). Wird der unter den Finanzpartnern vereinbarte Kostenteiler für das Teilprojekt 4 angewandt, so ergibt sich für Nidwalden ein Betrag von rund 8,3 Mio. Franken.

Der Landratsbeschluss vom 23. Januar 2008 beinhaltet einen Anteil des Kantons Nidwalden an das Gesamtprojekt von 21,86 Mio. Franken. Dieser Anteil geht von 250 Mio. Franken für das Gesamtprojekt mit Kostenstand 2005 aus. Im Landratsbeschluss unter Art. 3 ist festgehalten, dass über die Bewilligung allfälliger Zusatzkredite für Mehrkosten, die auf die Teuerung oder auf ausserordentliche, nicht voraussehbare Umstände zurückzuführen sind, der Regierungsrat beschliesst. Gestützt auf diesen Artikel ist die seit 2005 aufgelaufene Teuerung (Index- und Vertragsteuerung) zu berücksichtigen. Diese Teuerung zwischen 2005 und 2016 beträgt insgesamt 14,44%. Dies ergibt folgende Übersicht:

Bisher aufgelaufener Anteil Nidwalden per 31.12.2016 inkl. Planung gemäss LR-Beschlüssen 2006+2007	19'638'486.-	
Anteil Nidwalden an Doppelspur Hergiswil (TP4)	<u>8'313'000.-</u>	
	27'951'486.-	27'951'000.-
Kredit Anteil Nidwalden (inkl. Planung)	22'910'000.-	
Teuerung 2005-2016 (14,44%) von 21,86 Mio.	<u>2'511'000.-</u>	
Verfügbare Kredit inkl. Teuerung	25'421'000.-	<u>25'421'000.-</u>
Kreditüberschreitung		2'530'000.-
Reserve aufgrund Kostengenauigkeit Projekt (+/- 20%)		<u>470'000.-</u>
Antrag Zusatzkredit		3'000'000.-

Angaben in CHF

Der Kredit aus dem Jahr 2008 wird mit den Kosten für den Doppelspurausbau in Hergiswil gemäss heutiger Planung um 2'530'000.- Franken (+ 11,0%) überschritten. Diese Kreditüberschreitung liegt gemäss Ziff. 2 des Landratsbeschluss nicht mehr im Kompetenzbereich des Regierungsrats, weil diese nicht auf die Teuerung oder ausserordentliche, nicht voraussehbare Umstände zurückzuführen ist. Aus diesem Grund wird dem Landrat ein Zusatzkredit in der Höhe von 3.0 Mio. Franken beantragt.

2.3 Gründe für den Zusatzkredit

Seit dem Landratsbeschluss im Jahr 2008 sind bis heute 9 Jahre vergangen. In diesen Jahren hat sich das Teilprojekt 4, Doppelspurausbau in Hergiswil in einem längeren Planungsprozess bis zur Baureife entwickelt. Dieser lässt sich wie folgt zusammenfassen:

<u>Planungsumfang</u>	<u>Jahr</u>	<u>Kostenvoranschlag</u>	<u>Genauigkeit</u>
Machbarkeitsstudie mit geschlängelter Linienführung	2007	12 Mio.	+/- 30%
Studie mit gestreckter Linienführung (Landratsbeschluss)	2008	25 Mio.	+/- 30%
Bau- und Auflageprojekt für Plan- genehmigungsverfahren	2009	28,4 Mio.	+/- 10%
Modifiziertes Auflageprojekt (Vorprojekt)	2013	43 Mio.	+/- 20%
Auflagelageprojekt (Bauprojekt)	2017	38,3 Mio.	+/- 20%

Angaben in CHF

Von der ersten Kostenschätzung im Rahmen einer Machbarkeitsstudie des Doppelspurausbaus in Hergiswil in der Höhe von 12 Mio. Franken haben sich die Kosten auf heute 38,3 Mio. Franken entwickelt. Davon sind 30,1 Mio. Franken für den Doppelspurausbau und 8,2 Mio. Franken für die Haltestelle Hergiswil Matt eingesetzt. Dies entspricht einem Kostenanstieg von 26,3 Mio. Franken oder 220%. Die Gründe für diese Kostensteigerung sind in der Geschichte des Projekts zu suchen und lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Veränderungen bei den Anforderungen ans Projekt im Projektverlauf

Die ersten Planungen gingen von einer dem heutigen Trasse der zb folgenden Doppelspur (geschlängelt) aus. Dadurch konnten die Kosten tief gehalten werden, da grösserer Landerwerb nicht notwendig war und der Bauablauf einfacher ist.

Da mit dem Angebotskonzept 2012 (Vx) mehr Züge den Doppelspurabschnitt befahren, ist mit mehr Lärm für die Anwohner zu rechnen. Eine gestreckte Linienführung wirkt sich positiv auf das Fahrgeräusch aus, weil das Kurvenkreischen stark reduziert wird. Der Gemeinderat Hergiswil hat sich explizit für die gestreckte Linienführung ausgesprochen.

Bei der Detailplanung zeigte sich, dass die heutige Streckengeschwindigkeit von 60 km/h zwischen Hergiswil Schlüssel und Matt nicht mit den künftigen Geschwindigkeiten auf dem Netz der zb übereinstimmt. Alle Doppelspurausbauten der zb in den letzten Jahren (Haltwald- und Allmendtunnel) wurden auf Geschwindigkeiten von 90-100 km/h ausgelegt. Damit kann die Fahrplanstabilität verbessert und die Fahrzeit verkürzt werden. Dies hat positive Auswirkungen auf die Anschlüsse der zb in Luzern auf das übergeordnete Bahnnetz. Im Weiteren wurde in den letzten Jahren die Rollmaterialflotte der zb grundlegend erneuert. Alle neuen S-Bahn und Interregio-Züge sind für Geschwindigkeiten von 100 km/h gebaut. Ein Streckenabschnitt mit tiefer Geschwindigkeit würde das künftige Fahrplangefüge ungünstig beeinträchtigen.

Anpassung am Kostenteiler

Aufgrund der öffentlichen Auflage des Doppelspurausbaus Hergiswil sind zahlreiche Einsprachen gegen das Projekt eingegangen. Hauptgrund für diese Einsprachen war die „Höherlegung“ des Trassees im Zusammenhang mit der horizontalen Linienführung (Streckung).

Im Herbst 2009 wurde dann ein Variantenvergleich mit den Projekten Schlagenlinie, langes S und Auflageprojekt ausgearbeitet. Dabei wurde abgeklärt, ob die Ausprägung der Linienführung auf die Höhenlage der Trasse einen Einfluss hat. Der Variantenvergleich zeigte, dass die Projekte in Bezug auf die Umweltauswirkungen und Kosten gleichwertig sind. Von der Projektleitung wurde deshalb vorgeschlagen, die Kosten für den Doppelspurausbau Hergiswil analog dem Gesamtprojekt „Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn“ aufzuteilen. Alle Finanzpartner übernehmen damit zusammen die Kosten für den Doppelspurausbau Hergiswil und der Standortkanton Nidwalden übernimmt zusammen mit dem Bund die Kosten für die Haltestelle Matt. Im März 2013 wurde dieser neue Kostenteiler für die Doppelspur Hergiswil von den Finanzierungspartnern im Rahmen eines Zirkulationsbeschluss beschlossen. Der Regierungsrat hatte an seiner Sitzung vom 6. November 2012 (RRB Nr. 804) dem neuen Kostenteiler zugestimmt.

Mit dem neuen Kostenteiler verpflichteten sich die Partner, die gestreckte Linienführung im Rahmen des Kostenteilers für die Leistungssteigerung (Haltestellenabfahrten und Pendlerströme) mitzufinanzieren. Damit entfallen die Mehrkosten von 10 Mio. Franken für die gestreckte Linienführung, wie sie im Landratsbeschluss vom Januar 2008 beschlossen wurden (Ziff. 2). Im Gegenzug sollen die Kosten der Haltestelle Hergiswil Matt vom Bund und Nidwalden getragen werden. Zu diesem Zeitpunkt war für die Haltestelle mit Kosten von 1,8 Mio. Franken gerechnet worden. Im aktuellen Projekt sind es 8,2 Mio. Franken.

Aufwändige Bachquerungen infolge Hochwasserschutz

Beim Auflageprojekt im Jahre 2009 kam die Lage des Trasses bis zu 1,3 Meter höher als das aktuelle Trasse zu liegen. Grund dafür war der Hochwasserschutz bei der Querung des Schluchen- und Feldbachs. Die „Höherlegung“ des Trasses war dann auch der Hauptgrund für die Sistierung des Auflageprojekts. Im modifizierten Auflageprojekt (2013) kann die Bauwerkshöhe zwischen Unterkante Bauwerk und Schienenoberkante durch eine Betonsonderkonstruktion erheblich reduziert werden. Zusätzlich verzichtet die Brückenkonstruktion auf einen konventionellen Aufbau mit Schotter, Schwellen und Schienen. Die Schienen werden elastisch mit einer patentierten Schienenvergussmasse direkt mit dem Bauwerk verbunden. Die Brücke, Schiene und Brückenanlage sind speziell aufeinander abgestimmt. Die Brücken-sonderkonstruktion zur Gewährleistung des Hochwasserschutzes führte zu zusätzlichen Kosten.

Anforderungen an die Behindertengerechtigkeit der Haltestelle Matt

Mit dem Bau der Doppelspur ist auch die Haltestelle Hergiswil Matt neu zu bauen bzw. zu ersetzen. Es wird eine zweite Perronkante erstellt, so dass dann zwei Aussenperrons bestehen, welche durch eine Unterführung verbunden sind. Hier handelt es sich um aufwändige Bauwerke in zum Teil schwierigem Gelände. Die Haltestelle hat die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes zu erfüllen, was zu längeren Rampenauffahrten beidseits der Geleise mit entsprechenden Mehrkosten führt.

Keine finanzielle Beteiligung der Gemeinde Hergiswil für bauliche Massnahmen

Mit dem Landratsbeschluss vom Januar 2008 war die Gemeinde Hergiswil verpflichtet worden, einen Beitrag von 3,3 Mio. Franken an die gestreckte Linienführung zu bezahlen. Mit dem Zirkulationsbeschluss vom März 2013 zum neuen Kostenteiler wurde festgelegt, dass die gestreckte Linienführung von allen Partnern des Gesamtprojekts finanziert wird. Damit entfällt der finanzielle Beitrag der Gemeinde Hergiswil gemäss Landratsbeschluss. Es gibt im Übrigen keine rechtliche Grundlage für einen finanziellen Beitrag der Gemeinde Hergiswil an den Doppelspurausbau oder die Haltestelle Matt. In Art. 30a des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsgesetz, ÖVG; NG 652.1) ist festgehalten, dass bei Stationsneubauten von Eisenbahnen 50 Prozent der kantonalen Leistungen zu Lasten des Standortgemeinde gehen. Bei der Haltestelle Hergiswil Matt handelt es sich um die Erneuerung einer bestehenden Bahnstation. Der Ausbau auf zwei Aussenperrons ist aufgrund des Doppelspurausbaus notwendig, um die Funktionalität der Haltestelle zu erhalten. Es handelt sich deshalb nicht um einen Stationsneubau im Sinne des ÖVG.

Nach erfolgter Wiedereröffnung der Haltestelle Matt werden die Bahnersatz-Buslinien innerhalb der Gemeinde Hergiswil aufgehoben. Damit werden auf diesen Zeitpunkt die kantonalen Leistungen an diese Bahnersatz-Buslinien entfallen.

Zeitpunkt des Zusatzkredits

Nach Abschluss der Teilprojekte 1-3 und 4 Ende 2012 lag der Kostenstand bei rund 215 Mio. Franken. Es zeichnete sich ab, dass der Gesamtkredit von 250 Mio. Franken nicht ausgeschöpft wird. Angesichts der zu erwartenden Restmittel und der damaligen Kostenschätzung für die Haltestelle Matt von 1,8 Mio. Franken wurde dem Zirkulationsbeschluss zum neuen Kostenteiler anfangs 2013 zugestimmt. Mitte 2013 lag dann die Kostenschätzung für den Doppelspurausbau in Hergiswil in der Höhe von 43 Mio. Franken vor. Die Haltestelle Matt war darin mit 9,5 Mio. (+/- 20%) enthalten. Das Auflageprojekt aus dem Jahr 2016, welches nun im Plangenehmigungsverfahren aufgelegt werden soll, weist Kosten für den Doppelspurausbau in Hergiswil von 38,3 Mio. Franken davon 8,2 Mio. Franken für die Haltestelle Matt aus. Diese Steigerung der Kosten für die Haltestelle traf über den neuen Kostenteiler insbesondere Nidwalden.

Mit der Sistierung des Auflageprojekts im Sommer 2011 war der Doppelspurausbau in Hergiswil eingefroren. Die Lösung eines verträglichen Doppelspurausbaus der zb auf dem Gemeindegebiet Hergiswil wurde in der Folge in einem Doppelspur-Eisenbahntunnel gesucht. Nach Abschluss der Planungsarbeiten lagen im Sommer 2013 drei Varianten für den Doppelspurausbau auf Stufe Vorprojekt vor. Eine extern unterstützte Variantenevaluation ergab die Bestvariante. Diese Bestvariante besteht aus der offen geführten Doppelspur Hergiswil Schlüssel bis Matt (modifiziertes Auflageprojekt) und dem Tunnel kurz (Abschnitt Hergiswil Matt bis Bahnhof). Die zwei Abschnitte können unabhängig voneinander realisiert werden. Ende 2013 stimmte der Regierungsrat der Bestvariante zu. Im Herbst 2015 wurde die Realisierung des Doppelspurausbaus Hergiswil Schlüssel-Matt auf Anstoss des Bundes zusammen mit den Partnern gestartet. Die zb als Bauherr gab die Planung anfangs 2016 in Auftrag. Der Kanton Nidwalden übernahm es, die organisatorischen und finanziellen Voraussetzungen für die Umsetzung des Projekts zu schaffen. Dabei wurden die finanziellen Auswirkungen des Doppelspurausbaus in Hergiswil unter Berücksichtigung des neuen Kostentellers mit dem Landratskredit abgeglichen. Das Ergebnis ist der vorliegende Zusatzkredit in der Höhe von 3,0 Mio. Franken zu Händen des Landrats.

Zustimmung der Finanzierungspartner

Die Kostensteigerung für den Doppelspurausbau in Hergiswil ist den Kantonen Luzern und Obwalden bekannt. Der Kanton Nidwalden hat den beiden Finanzierungspartnern eine Anpassung des Kostentellers gemäss Zirkulationsbeschluss vom März 2013 unterbreitet. Diese sieht vor, dass die Kosten des Doppelspurausbaus (Leistungssteigerung) auf alle Finanzierungspartner (Bund, LU, OW und NW) aufgeteilt werden, 50% der Kosten der Haltestelle zu Lasten des Bundes gehen, 25% zu Lasten von Nidwalden und die restlichen 25% wieder auf alle Finanzierungspartnern aufgeteilt werden. Im Zirkulationsbeschluss war vorgesehen, dass die Kosten des Doppelspurausbaus auf alle Finanzierungspartner aufgeteilt werden und die Haltestelle je zur Hälfte vom Bund und Nidwalden bezahlt wird. Der geänderte Kostenteiler ergibt eine Entlastung von Nidwalden in der Grössenordnung von 1,65 Mio. Franken. Nidwalden hatte argumentiert, dass die Haltestelle Matt nicht neu gebaut wird, sondern nur bedingt durch die Doppelspur, umgebaut wird. Ein Vergleich mit der Finanzierung der neuen Haltestelle Luzern Allmend/Messe durch die Stadt und den Kanton Luzern ist deshalb hier nicht sachgerecht. Am 28. Oktober 2016 wurde der Vorschlag zum angepassten Kostenteiler zwischen dem Baudirektor von Nidwalden und dem Vorsteher des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements Luzern verhandelt. Mit Schreiben vom 29. November 2016 bestätigte Luzern, mit dem Vorschlag von Nidwalden einverstanden zu sein. Auch von Obwalden war schon zu einem früheren Zeitpunkt Einverständnis signalisiert worden. Die Kantone Luzern und Obwalden können ihre beschlossenen Kredite inklusive der aufgelaufenen Teuerung einhalten. Zusatzkredite sind dort nicht notwendig.

Der Zeitplan sieht vor, dass das Projekt für den Doppelspurausbau in Hergiswil Mitte 2017 öffentlich aufgelegt wird. Es wird davon ausgegangen, dass der Baustart 2018 erfolgen kann. Die Inbetriebnahme der Doppelspur und der Haltestelle Hergiswil Matt ist für Dezember 2019 (Fahrplanwechsel) geplant.

2.4 Finanzielle Betrachtungen

Gemäss Art. 44 des kantonalen Finanzhaushaltgesetzes ist ein Zusatzkredit einzuholen, wenn sich vor oder während der Ausführung eines Vorhabens zeigt, dass der bewilligte Verpflichtungskredit um über 5 Prozent überschritten wird. Für teuerungsbedingte Mehrkosten muss kein Zusatzkredit eingeholt werden. Der Regierungsrat muss vor dem Eingehen neuer Verpflichtungen ohne Verzug einen Zusatzkredit anfordern. Über den Zusatzkredit entscheidet der Landrat.

Die offenen Verpflichtungskredite sind jeweils im Anhang der Staatsrechnung ausgewiesen. Im vorliegenden Projekt sind folgende Beschlüsse des Landrates vorhanden sowie die nachfolgenden Ausgaben verbucht:

Kredit	Beschluss	Gesamt	Verbraucht	offen
Planungskredit	LR 07.06.2006	330'000		
Planungskredit, Zusatzkredit	LR 21.03.2007	720'000		
Objektkredit	LR 23.01.2008	21'860'000		
Verfügbarer Kredit		22'910'000		22'910'000
Rechnungsjahr:		2006	57'000	22'853'000
		2007	459'000	22'394'000
		2008	811'648	21'582'352
		2009	5'967'000	15'615'352
		2010	5'112'352	10'503'000
		2011	3'514'000	6'989'000
		2012	1'807'000	5'182'000
		2013	831'000	4'351'000
		2014	398'000	3'953'000
		2015	0	3'953'000
		2016	681'486	3'271'514
Total		Ende 2016	19'638'486	3'271'514

Gemäss den Ausführungen im Bericht ergibt sich für den vorliegenden Zusatzkredit folgende Herleitung:

Kredit	Gesamt	Differenz	Antrag
Verfügbare Kredite	22'910'000		
Teuerung 2005-2016 *	2'511'000		
Verfügbare Kredite inkl. Teuerung	25'421'000	25'421'000	
Bisher aufgelaufene Istkosten	19'638'000		
Anteil Nidwalden an Doppelspur Hergiswil	8'313'000		
Erwartete Gesamtkosten	27'951'000	27'951'000	
Kreditüberschreitung		2'530'000	2'530'000
Unsicherheit Kostenschätzung +/- 20%			470'000
Antrag auf Zusatzkredit			3'000'000

* Die Teuerung wurde in Absprache mit der Finanzverwaltung und der Finanzkontrolle festgelegt.

Im Investitionsplan sind im Rahmen des Budgets 2017 folgende Beträge (in TCHF) vorgesehen:

	Total	2017	2018	2019	2020
Planung Budget 2017	6'450	1'500	2'500	2'000	450

Aufgrund der erwarteten Gesamtkosten sind mit dem Budget 2018 insgesamt 8.3 Mio. Franken zu verteilen (28.0-19.7). In der aktuellen Planung sind erst 6.45 Mio. Franken vorgesehen.

Die vorliegenden Ausführungen sowie die Kostenteiler wurden der Finanzdirektion vorgestellt und sind nachvollziehbar.

Beschluss

Dem Landrat wird beantragt, dem Landratsbeschluss über einen Zusatzkredit zur finanziellen Beteiligung des Kantons Nidwalden an den Doppelspurausbauten und einer Tieflegung der Zentralbahn zuzustimmen.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Landratssekretariat
- Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (Präsidium und Sekretariat)
- Finanzkommission (Präsidium und Sekretariat)
- Finanzdirektion (elektronisch)
- Baudirektion
- Finanzverwaltung
- Finanzkontrolle
- Direktionssekretariat Baudirektion
- Amt für Mobilität
- Fachstelle öffentlicher Verkehr
- Geschäftsführung zb, Stansstad

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landschreiber

