

RAHMENKREDIT ZUR FINANZIE- RUNG VON INVESTITIONEN DER ZB, ZENTRALBAHN AG AUF DER STRECKE HERGISWIL-ENGELBERG FÜR DIE JAHRE 2013 - 2016

Antrag an den Landrat

Titel:	RAHMENKREDIT ZUR FINANZIERUNG VON INVESTITIONEN DER ZB, ZENTRALBAHN AG AUF DER STRECKE HERGISWIL-ENGELBERG FÜR DIE JAHRE 2013 - 2016	Typ:	Bericht	Version:	
Thema:	öV	Klasse:		FreigabeDatum:	24.04.2012
Autor:	Hanspeter Schüpfer	Status:		DruckDatum:	24.04.2012
Ablage/Name	P:\Konsul\CMIKONSUL\885ac74125414a11930731cb5f2a5e1b\bericht rk is 2013 bis 2016.doc			Registratur:	NWBD.229

Inhalt

1	Ausgangslage.....	4
2	Regelkreis und Abhängigkeiten im öffentlichen Verkehr	4
3	Finanzielle Steuerung im öffentlichen Verkehr	6
4	Gesetzliche Grundlagen	7
5	Leistungsvereinbarungen mit der zb.....	8
5.1	Bisherige Rahmenkredite für Investitionen der zb	8
5.2	Rahmenkredit 2013 – 2016	9
6	Betriebliche und finanzpolitische Aspekte	11
6.1	Betriebliche Aspekte	11
6.2	Mitbericht der Finanzdirektion.....	12
7	Antrag an den Landrat.....	13

1 Ausgangslage

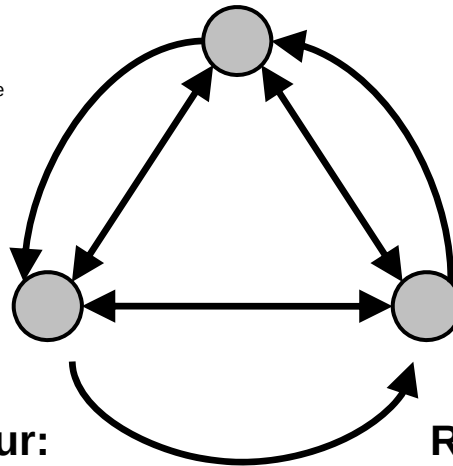
Seit dem 19. Dezember 1964 verkehrte die ehemalige Stansstad-Engelberg-Bahn neu als Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (LSE) über den zusätzlich erbauten Streckenabschnitt Stansstad-Loppertunnel-Hergiswil auf der verlängerten Linie Luzern-Engelberg. Durch diesen direkten Anschluss an das schweizerische und europäische Eisenbahnnetz hat die Zahl der beförderten Passagiere auf der Strecke Luzern-Engelberg stark zugenommen. Die Strecke Hergiswil-Engelberg wird von einer konzessionierten Transportunternehmung (KTU) betrieben. Bis zum Jahr 2005 war dies die LSE. Im Jahr 2005 entstand aus der Fusion zwischen der Brünigbahn SBB und der LSE die Zentralbahn AG, zb. Seit diesem Zeitpunkt wird der Streckenabschnitt Hergiswil-Engelberg durch die zb betrieben und unterhalten. Für die problemlose Abwicklung des Passagiervolumens waren in den letzten rund 50 Jahren bei der LSE schon mehrfach Ergänzungen beim Rollmaterial und umfangreiche Investitionen in die Infrastruktur notwendig. An diese Aufwendungen haben der Bund sowie die Kantone Nidwalden und Obwalden mehrfach Beiträge geleistet. Es handelt sich dabei einerseits um rückzahlbare oder bedingt rückzahlbare Darlehen sowie um à-fonds-perdu Beiträge. Für die einzelnen Beiträge wurden zwischen den beteiligten Parteien jeweils objektbezogene Vereinbarungen abgeschlossen. Seit Betriebsaufnahme der LSE im Jahre 1964 wurden bis Ende der 80-er Jahre rund Fr. 20 Mio. an Investitionsbeiträgen der öffentlichen Hand geleistet. Ab 1994 bis heute wurden rund weitere Fr. 200 Mio. Investitionen (brutto) durch die LSE bzw. zb getätigt. Daran leistete der Kanton Nidwalden Beiträge in der Höhe von rund Fr. 25 Mio. Der grösste Teil dieses Investitionsvolumen (80 %) wurde für den Bau des Tunnels nach Engelberg verwendet. Dank dieser Investitionen in Rollmaterial und Infrastruktur ist die zb als Nachfolgerin der LSE in der Lage, das umfangreiche und attraktive Angebot an öffentlichem Verkehr täglich sicher, zuverlässig und kundengerecht zu erbringen. Um dieses Ziel auch in Zukunft erreichen zu können, werden auch weiterhin Beiträge des Bundes und der Kantone an die Infrastruktur, das Rollmaterial aber insbesondere für die Abgeltungen des Regionalen Personenverkehrs (RPV) notwendig sein.

2 Regelkreis und Abhängigkeiten im öffentlichen Verkehr

Das vorliegende Geschäft zur Finanzierung der Infrastruktur der zb auf der Strecke Hergiswil-Engelberg ist ein Baustein im Rahmen der Planung und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Unten stehende Darstellung zeigt den Regelkreis und die Abhängigkeiten, wie sie im Bereich des öffentlichen Verkehrs Gültigkeit haben.

Angebot:

- Angebotskonzept mit Anschlüssen zu den übrigen Linien
- Mengengerüst der Züge
- Fahrplan



Infrastruktur:

- Streckenlängen und -profile
- Kreuzungsmöglichkeiten / Doppelspur
- Haltestellen und Blockabschnitte

Rollmaterial:

- Anzahl Triebfahrzeuge und Wagen
- Fahrzeiten und Fahrgastwechsel
- Umläufe und Betriebspersonal

Angebot

Aufgrund der Entwicklung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen ergeben sich Pendlerbewegungen und Verkehrsströme. Um diese Verkehrsströme aktuell und in Zukunft bewältigen zu können, ist eine nachfrageorientierte Angebotsentwicklung notwendig. Aufgrund der Rollenverteilung im Rahmen des Eisenbahngesetzes sind Bund und Kantone für die Bestellung des Angebots an öffentlichem Verkehr zuständig. Zusammen mit den Transportunternehmungen planen und entwickeln sie deshalb das Angebot laufend weiter. Die eigentliche Bestellung des Angebotes erfolgt jeweils durch die Besteller mit einer Angebotsvereinbarung. Darin sind der Umfang des Angebotes, das Mengengerüst der Züge, der Fahrplan und die Kosten sowie die Qualitätsstandards festgehalten. Im Kanton Nidwalden werden die Abgeltungen für das Angebot an Regionalem Personenverkehr (RPV) in der Regel im Rahmen von vierjährigen Rahmenkrediten durch den Landrat genehmigt.

Infrastruktur

Um die künftigen Angebote auch tatsächlich fahren zu können, sind oftmals entsprechende Infrastrukturausbauten zu erstellen. Im Falle der zb sind dies aktuell folgende Schlüsselprojekte:

- Tunnel Engelberg (in Betrieb seit 11. Dezember 2010)
- Doppelspurausbau und Tieflegung der zb in Luzern

Diese Infrastrukturprojekte sind vom Parlament beschlossen, in Ausführung oder bereits realisiert. Es besteht somit ein enger Zusammenhang zwischen dem gewünschten Angebot und den dafür notwendigen Infrastrukturbauten. Auslöser für die Realisierung von Infrastrukturen ist dabei jeweils das künftig angestrebte öV-Angebot. Es werden keine Infrastrukturen erstellt, welche nicht für ein künftiges Angebot notwendig sind. Die Finanzierung der Investitionen der Bahn erfolgt vollumfänglich durch die öffentliche Hand (Bund und Kantone). Dies in Form von zinslosen oder bedingt rückzahlbaren Darlehen sowie à-fonds-perdu-Beiträgen. In Nidwalden werden dafür Rahmenkredite beim Landrat beantragt.

Rollmaterial

Ebenfalls im Zusammenhang mit der Angebotsentwicklung steht die Beschaffung von Rollmaterial. Zusätzliche Angebote benötigen häufig zusätzliches Rollmaterial (Menge). Nur damit kann das Mengengerüst des Angebots auch betrieblich abgedeckt werden. Zum anderen hat das Rollmaterial den steigenden Qualitätsansprüchen der Kundinnen und Kunden zu genügen. Dazu gehören heute moderne, niederflurige Fahrzeuge mit entsprechendem Sitzplatzangebot und Kundeninformationssystemen. Mit neuem Rollmaterial können die Betriebsumläufe optimiert und der Fahrgastwechsel beschleunigt werden. Dies hat Auswirkungen auf die Höhe der Abgeltungen, weil dadurch die Produktivität verbessert wird. Kann eine Linie mit neuem Rollmaterial effizienter betrieben werden, beispielsweise weil die Züge nicht mehr rangiert werden müssen, so sinkt die Abgeltung.

Es besteht somit ein Zusammenhang zwischen der Angebotsentwicklung und der Beschaffung von neuem Rollmaterial. Es besteht aber auch ein Zusammenhang mit der Infrastruktur. Dort wo neue Schieneninfrastruktur mit grösseren Kurvenradien gebaut wird, kann Rollmaterial mit höherer Fahrgeschwindigkeit eingesetzt werden. Generell ist neues Rollmaterial auch wesentlich leiser und senkt deshalb die Immissionen des Bahnverkehrs trotz grösserem Angebotsumfang.

Die Finanzierung des Rollmaterials geschieht ausschliesslich über die Transportunternehmung. Weder Bund noch Kantone engagieren sich im Rahmen der Eisenbahngesetzgebung in der Finanzierung. Mit dem Einsatz von neuem Rollmaterial ergeben sich Auswirkungen auf die jährlichen Abgeltungen des RPV. So müssen die Zinskosten und Abschreibungen für neues Rollmaterial über den Betrieb bzw. die Abgeltungen finanziert werden.

Der geschilderte Regelkreis zeigt auf, dass Investitionen nicht isoliert betrachtet werden können. Wenn aufgrund von Nachfrageprognosen und verkehrspolitischen Zielsetzungen das Angebot ausgebaut werden soll, führt dies zu Investitionen in Infrastruktur und allenfalls Rollmaterial. Im vorliegenden Fall geht es um den Betrieb und die Investitionen in die Infrastruktur auf der Strecke Hergiswil-Engelberg.

3 Finanzielle Steuerung im öffentlichen Verkehr

Wie oben beschrieben, bestehen im Regelkreis des öffentlichen Verkehrs verschiedene Abhängigkeiten. Werden Investitionen in die Infrastruktur getätigt, so hat dies mittel- und langfristig auch Auswirkungen auf das Angebot, sprich die Abgeltungen. Um diese Zusammenhänge und Abhängigkeiten steuern zu können, hat der Landrat verschiedene Rahmenkredite beschlossen. Mit diesen Rahmenkrediten gibt der Landrat die finanziellen Vorgaben über eine bestimmte Zeitperiode. Die folgende Übersicht zeigt die aktuellen Rahmenkredite ab dem Jahr 2007.

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Rahmenkredit für Abgeltungen des RPV 2007-2010				RK für RPV 2011+2012		RK 2013	RK 2014	RK für RPV 2015+2016		
Rahmenkredit für Investitionen der zb 2007-2010				RK für IS 2011+2012		Rahmenkredit für Investitionen der zb 2013-2016				
				Rahmenkredit zur Sanierung von Bahnübergängen der zb 2009-2014						

Der Rahmenkredit für Abgeltungen des Regionalen Personenverkehrs (RPV) wurde erstmals ab 2007 für vier Jahre beschlossen. Vorgängig dazu waren jeweils Rahmenkredite für zwei Jahre beschlossen worden. Der Rahmenkredit für Investitionen der zb wurde erstmals ab 2007 dem Landrat vorgelegt. Dies hängt mit einem Systemwechsel bei der Infrastrukturfinanzierung durch den Bund zusammen. Aufgrund von Bestrebungen des Bundes, die Laufzeiten der Rahmenkredite für Investitionen im öffentlichen Verkehr und die Budgetplanung des Bundes (Legislatur) synchron laufen zu lassen, wurde der Rahmenkredit für Investitionen nur für die Jahre 2011 und 2012 gemacht. Gleichzeitig mit dem vorliegenden Rahmenkredit wird dem Landrat ein Rahmenkredit für Abgeltungen des RPV für das Jahr 2013 vorgelegt. Dies in Abweichung zur bisherigen Praxis. Die Begründung dafür findet sich im Beschluss zum Objektkredit für die Abgeltungen des RPV für das Jahr 2013.

Beschlossene oder abgeschlossene Kredite öffentlicher Verkehr

<u>Gegenstand</u>	<u>Instrument</u>	<u>Betrag 1)</u>	<u>Ø</u>
Angebot	Rahmenkredit für Abgeltungen RPV 2011+2012	16 Mio.	8 Mio.
Angebot	Rahmenkredit für Abgeltungen RPV 2013	9 Mio.	9 Mio.
Infrastruktur	Rahmenkredit für Investitionen der zb 2011+2012	5,6 Mio.	2,8 Mio.
Infrastruktur	Rahmenkredit für Investitionen der zb 2013-2016	12,04 Mio.	3 Mio.
Infrastruktur	Rahmenkredit zur Sanierung von Bahnübergängen der zb 2009-2014	4,68 Mio.	
Infrastruktur	Objektkredit Doppelspur Allmend-Horw	3,9 Mio.	
Infrastruktur	Objektkredit Tunnel Engelberg	13,1 Mio.	
Infrastruktur	Objektkredit Tieflegung und Doppelspurausbau der zb in Luzern	21,86 Mio.	
Rollmaterial	Beschaffung von Pendelzügen für Brüniglinie	Abgeltungen	

Angaben in CHF

1)= Anteil Nidwalden (Netto)

Neben den Rahmenkrediten für Investitionen wurden in früheren Jahren auch Objektkredite für einzelne Infrastrukturvorhaben vom Landrat genehmigt. Es sind dies die Doppelspur-Module Allmend-Horw, der Tunnel Engelberg oder die Tieflegung und der Doppelspurausbau der zb in Luzern. Diese Objektkredite betreffen einzelne grössere Infrastrukturvorhaben. Die Rahmenkredite für Investitionen der zb dagegen beinhalten den Betrieb der Infrastruktur, laufende Unterhaltsinvestitionen, die Sicherstellung des technischen Standards auf dem Schienennetz und die Abschreibungen der Anlagen.

4 Gesetzliche Grundlagen

Im Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (NG 652.1, Verkehrsgesetz, ÖVG) sind Darlehen und Finanzhilfen gemäss Eisenbahngesetz des Bundes vorgesehen. Art. 20 (Grundsatz) hält fest, dass der Kanton den Transportunternehmen finanzielle Hilfe gewährt, sofern sie auf Kantonsgebiet während des ganzen Jahres eine wichtige öffentliche Verkehrsaufgabe erfüllen und aufgrund des Schweizerischen Eisenbahngesetzes durch den Bund finanziell unterstützt werden. Im vorliegenden Fall ist eine finanzielle Unterstützung des Bundes gemäss EBG gegeben. Aus diesem Grund kann der Kanton Nidwalden sich an den

Abgeltungen für den Betrieb (inkl. Abschreibungen) der Infrastruktur und der Darlehensgewährung an die zb beteiligen. Weiter hält Art. 25 (Mitwirkung anderer Kanton) fest, dass für Verkehrsunternehmen gemäss Art. 20, deren Linie das Gebiet verschiedener Kantone berühren, die kantonale Hilfe davon abhängig zu machen ist, ob die betroffenen Kantone entsprechend ihrer Interessen an das Unternehmen ebenfalls Beiträge leisten. Mit der finanziellen Beteiligung des Kantons Obwalden an den Darlehen ist diese Bedingung erfüllt. Die Vorlagedazu ist in Erarbeitung.

5 Leistungsvereinbarungen mit der zb

Im Jahre 2007 fand ein Wechsel von den bisher objektbezogenen Vereinbarungen hin zu den „offeneren“ Programmfinanzierungen statt. Die Kantone schliessen damit separate, eigene Vereinbarungen mit der zb und dem Bund ab und besitzen deshalb in der Ausgestaltung dieser Vereinbarungen und ihres Finanzierungsmodus einen gewissen Spielraum. Der Kanton Nidwalden kennt den Rahmenkredit als Verpflichtungskredit für ein Programm. Diese Programmfinanzierung erhöht den unternehmerischen Handlungsspielraum der Eisenbahnunternehmung. Gleichzeitig erhöht sie die Planungssicherheit für den Kanton, weil für die Periode ein Kostendach fixiert wird. Im Falle von Kostenüberschreitungen bei einzelnen Projekten oder beim Betrieb werden die Kantone nicht einfach mehr Mittel auslösen. Vielmehr hat die zb die Mehrkosten in anderen Bereichen ein zu sparen oder allenfalls Projekte zeitlich zu verschieben oder zu erstrecken. Die Kantone achten darauf, dass der in der Leistungsvereinbarung enthaltene Umfang mit dem bewilligten Rahmenkredit auch erstellt wird.

Obwohl die Zentralbahn seit dem 1. Januar 2005 ein konzessioniertes Eisenbahnunternehmen ausserhalb der SBB ist, gilt aufgrund von Art. 53 Abs. 5 EBG die Infrastrukturfinanzierung der ehemaligen SBB-Strecke Luzern-Interlaken-Ost weiterhin. Der Bund trägt somit die Kosten aus den Investitionsvereinbarungen auf dieser Strecke alleine. Das vorliegende Geschäft betrifft ausschließlich die Strecke Hergiswil-Engelberg.

5.1 Bisherige Rahmenkredite für Investitionen der zb

Erstmals wurde für die Jahre 2007-2010 dem Landrat ein Rahmenkredit zur Finanzierung von Investitionen der zb auf der Strecke Hergiswil-Engelberg vorgelegt. Zu diesem Zeitpunkt beinhaltete der Kredit aber nur die Darlehen und Abschreibungen. Der Betrieb der Infrastruktur wurde über den Rahmenkredit für die Abgeltungen des RPV der Jahre 2007-2010 finanziert. Für die Jahre 2007-2010 wurden für die Infrastrukturen 6,6 Mio. (inkl. Zusatzkredit infolge späterer Inbetriebnahme des Tunnels Engelberg) an Kantonsmitteln aufgewendet. Hier die Zusammenfassung :

<u>Rahmenkredit</u>	<u>Betrieb IS</u>	<u>Darl.+Abschr.</u>	<u>Total</u>	<u>Ø pro Jahr</u>
2007-2010	3'710'695	6'580'000	10'290'695	2'572'674
2011+2012	1'616'333	3'917'160	5'533'493	2'766'747

Seit 2007 wurden jährlich durchschnittlich rund 2,64 Mio. Franken für die Infrastruktur der zb auf der Strecke Hergiswil-Engelberg durch Nidwalden aufgewendet. Darin enthalten sind neben dem Betrieb für die Infrastruktur auch die Abschreibungsmittel und die Darlehen für die Erweiterung. Der Systembruch bei der Finanzierung der Infrastrukturen der zb ist in obiger Tabelle abgebildet. Die Abgeltungen für den Betrieb der Infrastrukturen, welche 2007-10 noch beim RPV eingestellt waren sind zu Vergleichszwecken separat ausgewiesen.

Der Rahmenkredit für die Jahre 2011 und 2012 beträgt brutto Fr. 18'383'608.-. Der Anteil von Nidwalden beträgt Fr. 5'533'493.-. Aufgrund des heutigen Kenntnisstandes wird der Rahmenkredit eingehalten. Mit dem Abschluss des Rahmenkredits wird ein entsprechender Bericht zu den realisierten Projekten und Unterhaltsarbeiten zu Händen des Regierungsrats erstellt.

5.2 Rahmenkredit 2013 – 2016

Nach Ablauf des bisherigen Rahmenkredites im Jahr 2012 steht ein weiterer Rahmenkredit an. Am 16. Juli 2011 haben die Vertreter des BAV zusammen mit den Kantonen Obwalden und Nidwalden sowie der zb die Vorgaben zum vorliegenden Rahmenkredit erstmals besprochen. Dabei wurden die geplanten Infrastrukturinvestitionen von der zb vorgestellt und diskutiert. Da die Höhe der geplanten Bruttoaufwendungen der zb und der Anteil von Nidwalden daran, nicht mit den Vorstellungen der Baudirektion übereinstimmten wurden Varianten geprüft. Zu diesem Zeitpunkt wurde bekannt, dass aus dem Projekt „Tunnel Engelberg“ (Inbetriebnahme Dezember 2010) noch Restmittel zu erwarten sind. Diese Restmittel sind zweckgebunden auf der Strecke Hergiswil-Engelberg einzusetzen. Dieser Tatbestand wurde in der Folge bei der Bemessung der Höhe des Rahmenkredits berücksichtigt. An seiner Sitzung vom 20. September 2011 (RRB Nr. 139) stimmte der Regierungsrat einer Vorgabe an die zb bezüglich der Höhe des Engagements von Nidwalden unter Einbezug der Restmittel aus dem Tunnel Engelberg zu. Mit dieser Vorgabe wurden die weiteren Verhandlungen mit Bund, Obwalden und der zb geführt. Die definitiv vom Bund zugesagten Mittel waren erst Ende 2011 mit der Genehmigung des Budgets durch das Eidgenössische Parlament bekannt. Weiter war eine Änderung des interkantonalen Verteilschlüssels der Linie mit Obwalden zu regeln.

Im März 2012 war die Höhe der Restmittel aus dem Tunnel Engelberg bekannt. Die Endkostenprognose von Fr. 174,5 Mio. wurde um 13,2 Mio. unterschritten. Somit konnte das Bauwerk mit Gesamtkosten von Fr. 161,3 Mio. abgeschlossen werden. Der Objektkredit des Landrats betrug Fr. 68 Mio. Für die Kostenüberschreitungen waren schwierige geologische Verhältnisse (2 Wassereinbrüche), die Teuerung und zusätzliche Anforderungen bezüglich der Sicherheit verantwortlich.

Gegenstand des vorliegenden Rahmenkredits 2013-2016 sind die ordentliche Investitionen der zb und daraus abgeleitet die Darlehen sowie Abschreibungen der öffentlichen Hand zur Finanzierung. Neben den Mitteln für die Investitionen sind jährlich auch Infrastrukturabgeltungen notwendig. Diese Infrastrukturabgeltungen stellen den Betrieb der Infrastruktur (Unterhaltsmaterial, Personalkosten, usw.) sicher. Dies macht Sinn, weil die Inbetriebnahme von Infrastrukturen auch zu Abschreibungen und Zinskosten führt. Diese Zinskosten und Abschreibungen wiederum sind Mittel, welche für weitere Investition eingesetzt werden können. Wird nun eine Infrastruktur nicht gebaut oder später in Betrieb genommen, fehlen die entsprechenden Finanzierungsmittel (Abschreibungen). Ein Beispiel dafür ist die verspätete Inbetriebnahme des Tunnels Engelberg. Mit der verspäteten Inbetriebnahme von Infrastrukturen reduzierte sich die Infrastrukturabgeltung. Es be-

steht somit eine enge Wechselwirkung zwischen den Investitionen bzw. Darlehen und der Infrastrukturabteilung. Die Infrastrukturabteilungen basieren auf einer Mittelfristplanung der zb. Der Rahmenkredit für die Jahre 2013-16 und deren Finanzierung lässt sich wie folgt zusammenfassen:

	2013		2014		2015		2016		Total
Investitionen		8'986'177		11'138'050		3'540'000		7'689'823	31'354'050
finanziert durch :									
Investitionsdarlehen		3'834'300		5'793'028		2'244'104		1'788'740	9'171'964
Bund	2'185'551		3'302'026		1'279'139		1'019'582		5'228'019
Nidwalden	1'160'719		1'753'665		679'335		541'487		2'776'537
Obwalden	488'030		737'337		285'630		227'671		1'167'408
Abschreibungen (inkl. NAI)		5'151'877		5'345'022		5'784'104		5'901'083	22'182'086
Bund	2'936'570		3'046'663		3'296'939		3'363'617		12'643'789
Nidwalden	1'559'576		1'618'045		1'750'964		1'786'376		6'714'961
Obwalden	655'731		680'314		736'201		751'090		2'823'336
zusätzlich zu den Investitionen :									
Abteilung Betrieb IS		2'026'654		2'051'218		2'161'119		2'199'102	8'438'093
Bund	1'155'193		1'169'194		1'231'838		1'253'488		4'809'713
Nidwalden	613'509		620'945		654'214		665'712		2'554'380
Obwalden	257'953		261'079		275'067		279'902		1'074'000
Bedarf Total		11'012'831		13'189'268		5'701'119		9'888'925	39'792'143
finanziert durch									
Bund	6'277'314		7'517'883		3'249'638		5'636'687		22'681'522
Nidwalden	3'333'804		3'992'655		1'725'843		2'993'575		12'045'878
Obwalden	1'401'713		1'678'730		725'638		1'258'662		5'064'744

Für die Jahre 2013 bis 2016 hat der Kanton Nidwalden für die Investitionen und die Infrastrukturabteilung insgesamt Fr. 12'045'878.- aufzuwenden. Durchschnittlich werden somit pro Jahr von Nidwalden Fr. 3 Mio. geleistet. Dies ist leicht über dem Durchschnitt der vergangenen Jahre (2007-2012: 2,64 Mio.). Die Bruttoinvestitionen betragen Fr. 39'792'143.- Davon gehen Fr. 8,4 Mio. in den Betrieb der Infrastrukturen und Fr. 31.3 Mio. werden für Investitionen verwendet.

Im Finanzplan und im Investitionsplan 2013 – 2016 sind pro Jahr 2,0 Millionen als Beitrag an die Infrastruktur der zb eingesetzt, somit total 8 Millionen Franken. Diese Summe wird um rund 1,5 Millionen Franken überschritten.

Die Begründung für den Anstieg des durchschnittlichen Beitrags von Nidwalden von Fr. 2,6 auf 3 Mio. pro Jahr ergibt sich aus dem Nachholbedarf beim Unterhalt der Infrastrukturen der zb. In den letzten Jahren wurden Unterhaltsarbeiten aufgeschoben die jetzt notwendig sind um den Betrieb aufrecht zu erhalten. Im Weiteren bringt es der Angebotsausbau mit sich, dass die Infrastrukturen stärker ge-

nutzt werden und der Verschleiss grösser ist. Dadurch wird der Unterhalt insgesamt aufwändiger. Dies führt zu Mehraufwendungen bei den Infrastrukturen der zb.

Die Abgeltungen, Abschreibungen und Darlehen für die Infrastruktur der zb auf der Strecke Hergiswil-Engelberg werden auf die beiden Kantone Ob- und Nidwalden aufgeteilt. Dies in Analogie zur Aufteilung der Abgeltungen für den RPV auf die Kantone Luzern, Bern, Obwalden und Nidwalden. Grundlage für diese Aufteilung ist der interkantonale Verteilschlüssel (ikV). Dieser ikV wird dabei gemäss dem auf den 1. Januar 2010 revidierten Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) vorgenommen. Darin ist in Art. 57 Abs. 3 festgehalten, wie der ikV zu berechnen ist, sofern sich die beteiligten Kantone nicht auf einen anderen Schlüssel einigen können. Für die Berechnung des ikV wird dabei je zur Hälfte auf die Zahl der Stationen und der Streckenlänge auf Kantonsgebiet abgestellt. Es ist vorgesehen mit dem Fahrplan 2014 die Haltestellen Dörfli und Niederrickenbach aufzuheben. Der vorliegende Kredit basiert auf dieser Annahme. Werden die Haltestellen Dörfli und Niederrickenbach ab 2014 nicht geschlossen, ergeben sich Mehrkosten für Nidwalden beim vorliegenden Rahmenkredit. Der Rahmenkredit kann dann nicht mehr eingehalten werden. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben des Bundes zur Berechnung des ikV besteht für den Kostenteiler zwischen Nidwalden und Obwalden kein Verhandlungsspielraum. Der interkantonale Verteilschlüssel beträgt 70,4 % für Nidwalden und 29,6 % für Obwalden. Ab 2017 wird der Verteilschlüssel definitiv 69,6 für Nidwalden und 30,4 für Obwalden betragen sofern die beiden Haltestellen geschlossen sind. Beim Schlüssel im Rahmenkredit 2013-16 wurde eine Gewichtung vorgenommen, weil die beiden Haltestellen 2013 noch bedient sind.

Nach der Aufteilung der Aufwendungen für die Infrastruktur der Strecke gemäss ikV werden diese noch zwischen Bund und Kanton aufgeteilt. Der Verteilschlüssel zwischen dem Bund und dem Kanton Nidwalden KAV beträgt bei der Infrastruktur 57 zu 43%.

Die Restmittel aus dem Tunnel Engelberg in der Höhe von Fr. 13,2 Mio. stehen der zb für Investitionen in die Infrastruktur auf der Strecke Hergiswil- Engelberg in den Jahren 2013-16 zusätzlich zur Verfügung. Die ordentliche Leistungsvereinbarung 2013-16 mit einem Bruttobetrag von Fr. 39,5 Mio. wird um diesen Betrag ergänzt. Da die Restmittel aus dem Tunnel Engelberg von den Projektpartnern bereits bezahlt sind, erwachsen dem Kanton Nidwalden keine zusätzlichen Beiträge. Total stehen der zb somit 2013-16 Fr. 44,5 Mio. für Investitionen zur Verfügung. Die restlichen Mittel des Rahmenkredits inklusive Restmittel aus dem Tunnel Engelberg sind Abgeltungen für den Betrieb der Infrastruktur.

6 Betriebliche und finanzpolitische Aspekte

6.1 Betriebliche Aspekte

Auf der Linie Hergiswil-Engelberg wurde im Jahr 1964 der Betrieb mit neuen Infrastrukturen und Rollmaterial aufgenommen. Seit diesem Zeitpunkt sind fast 50 Jahre vergangen und verschiedene betriebsnotwendige Erneuerungsinvestitionen und Anpassungen auf den neusten Stand der Technik sind angefallen. Das vorliegende Investitionsprogramm für die Jahre 2013 bis 2016 enthält zum grossen Teil Investitionen in Substanzerhaltungsmassnahmen und ein paar wichtige Erweiterungsinvestitionen. Anpassungen der Bahninfrastrukturen ergeben sich häufig auch aufgrund der erhöhten Sicherheitsanforderungen oder dem Nachrüsten auf den neuesten technischen Stand. In der Folge sind einige grössere Investitionen (mehr als 1 Mio.) aus dem vorliegenden Programm der zb aufgelistet:

<u>Objekt</u>	<u>Investitionskosten</u>
Sanierung der Achereggbrücke	1,5 Mio.
Erneuerung Liegenschaften in Stans+Stansstad	1,5 Mio.
Oberbauerneuerungen Hergiswil-Engelberg	9,76 Mio.
Ersatz Fahrleitungsanlagen	1,5 Mio.
Weichenerneuerungen Hergiswil-Engelberg	2,3 Mio.
Anpassung Stellwerke	3,3 Mio.
Umbau Bahnhof Wolfenschiessen	8,2 Mio.
Umbau Bahnhof Engelberg	4,3 Mio.
Diverse Positionen von Unterhalt+Erweiterung	<u>12,14 Mio.</u>
Total	44,5 Mio.

Die Differenz zu den Bruttoaufwendungen im ordentlichen Rahmenkredit inklusive den Restmitteln aus dem Tunnel Engelberg besteht aus dem Betrieb der Infrastruktur und kleineren Investitionen in den Unterhalt.

Grösste Positionen im Investitionsprogramm der zb sind die Oberbauerneuerungen und der Umbau des Bahnhofs Wolfenschiessen. Während die Oberbauerneuerungen eine längst fällige Substanzerhaltung sind, bildet der Umbau des Bahnhofs Wolfenschiessen die Voraussetzung für die Erschliessung der Gemeinde mit der S4 im Halbstundentakt. Es werden zudem fast Fr. 1 Mio. für Beiträge der zb an die Sanierung der Bahnübergänge gemäss ÖVG benötigt.

6.2 Mitbericht der Finanzdirektion

Der Landrat soll für 2013 einen Rahmenkredit für den regionalen öffentlichen Personenverkehr in der Höhe von 9 Millionen Franken bewilligen. Zusammen mit dem vorliegenden Antrag zu einem Rahmenkredit zur Finanzierung von Investitionen der zb ergeben sich folgende finanzielle Aufwendungen (in 1'000 Franken):

	2011 – 2012 Durchschnitt pro Jahr	2013
Abgeltung RPV	8'000	9'000
Investitionen	2'800	3'333
Zwischentotal	10'800	12'333
Bahnübergänge	750	1'400
Tieflegung + Doppelspur- ausbau	0	*
Total	11'550	13'733

* Abschreibung auf 40 Jahre und Zins von 3% auf durchschnittlichem Kapital, ab 2014 = 880

Gemäss mittelfristigem Finanzplan für die Jahre 2014 bis 2016 rechnet die zb mit Investitionen zulasten des Kantons Nidwalden von rund 3.99, 1.73 bzw. 2.99 Millionen Franken. Die Abgeltungen RPV werden aller Voraussicht nach in Zukunft weiter deutlich ansteigen.

Im Budget 2012 des Kantons sind 1.67 Mio. Franken und in den Finanzplanjahren ab 2013 jeweils 2 Mio. Franken für Infrastrukturerweiterungen der zb auf der Strecke Hergiswil-Engelberg eingesetzt. Die geplanten Investitionsbeiträge (Investitionsdarlehen und Abschreibungen) von 9.5 Mio. Franken sind somit rund 1.5 Millionen Franken höher als im Finanzplan und Investitionsplan 2013 – 2016 vorgesehen. Damit der vorgesehene Netto-Investitionsrahmen des Kantons in der Höhe von maximal 20 – 25 Millionen Franken eingehalten werden kann, müssen die Mehrinvestitionen beim ÖV in anderen Bereichen kompensiert werden. Die Abgeltungen an den Betrieb von 2.5 Mio. Franken entsprechen in etwa den Annahmen des Finanzplanes.

Die Finanzdirektion erachtet es als notwendig, der zb Vorgaben für die mittel- und längerfristige Finanzplanung im Bereich der Investitionen zu machen. Ohne Vorgabe steigen die Aufwendungen im Jahre 2014 auf rund 14 bis 15 Millionen Franken.

7 Antrag an den Landrat

Dem Landrat wird beantragt dem Landratsbeschluss über den Rahmenkredit zur Finanzierung von Investitionen der zb Zentralbahn AG auf der Strecke Hergiswil-Engelberg für die Jahre 2013 bis 2016 in der Höhe von 12,05 Mio. Franken zuzustimmen.

Stans, 24. April 2012

REGIERUNGSRAT

Landammann

Hugo Kayser

Landschreiber

Hugo Murer