

Nr. 675

Stans, 18. September 2012

Baudirektion. Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung. Künftige Erschliessung des Gebiets Wirzweli und Wiesenberg, Gemeinde Dallenwil. Grundsatzentscheid zum weiteren Vorgehen. Antrag an den Landrat

Sachverhalt

1. Ausgangslage

In der Gemeinde Dallenwil liegt eine Geländekammer, welche die Weiler Wirzweli und Wiesenberg sowie zahlreiche freistehende Landwirtschaftsbetriebe und Alpen umfasst. Der Raum wird durch die Kantonsstrasse von Dallenwil über den Ächerlipass nach Kerns, sowie von zwei Luftseilbahnen erschlossen. Die Kantonsstrasse liegt teilweise in Rutschgebieten und ist im Winter lawinengefährdet. Die Strasse ist dringend sanierungsbedürftig, damit die Strassenerschliessung auch künftig sicher benutzt werden kann. Die Luftseilbahn Dallenwil-Wirzweli (LDW) ist eidgenössisch konzessioniert und erschliesst ein Gebiet mit vielfältigen Angeboten für Sommer- und Wintertourismus. Die LDW bezieht von Bund und Kanton Abgeltungen für den regionalen Personenverkehr. Die Luftseilbahn Dallenwil-Wiesenberg wird von der Seilbahngenossenschaft (SGDW) betrieben und erschliesst den Weiler Wiesenberg. Von beiden Luftseilbahnen aus werden mehrere landwirtschaftliche Betriebe in der Geländekammer erschlossen. In früheren Jahren unterstützte die LDW die SGDW mit einem Beitrag an den Betrieb. Dies weil die Wiesenbergbahn auch zur Erschliessung der Geländekammer Wirzweli/Wiesenberg beiträgt. Dieser Beitrag wurde dann aufgrund der finanziellen Lage der LDW nicht mehr ausgerichtet. Die SGDW hat in der Folge dem Kanton ein Gesuch um finanzielle Unterstützung für den künftigen Betrieb der Luftseilbahn gestellt.

2. Vorgehen der Baudirektion

Nach Eingang des Gesuchs der SGDW nahm die Baudirektion eine Analyse der Situation vor. Das Gebiet Wirzweli/Wiesenberg wird von einer Kantonsstrasse und zwei Luftseilbahnen erschlossen. Die Kantonstrasse ist dringend sanierungsbedürftig und die LDW erhält Abgeltungen des Regionalen Personenverkehrs (RPV). Sowohl Strasse als auch Luftseilbahnen verursachen Kosten. Die Wiesenbergstrasse muss für rund 39 Mio. Franken saniert werden und die LDW erhält jährlich rund 640'000 Franken (Bund und Kanton) an Abgeltung. Angesichts dieser Tatsache stellt sich die Frage nach dem optimalen Mitteleinsatz für die langfristige Erschliessung des Gebiets. Kann und will sich der Kanton eine Doppelererschliessung mit Strasse und zwei Seilbahnen im heutigen Sinne leisten. Diese Frage gilt es zu beantworten.

An der Landratssitzung vom 15. Dezember 2010 wurde ein Zusatzkredit für die Planung der Sanierung der Wiesenbergstrasse behandelt. Im Rahmen dieser Debatte wurde auch darauf hingewiesen, dass eine Gesamtschau betreffend Verkehrserschliessung unter Einbezug von Strasse und Luftseilbahnen im Gebiet Wirzweli/Wiesenberg notwendig ist. Der Baudirektor sicherte dann zu, dass verschiedene Erschliessungsvarianten vertiefter abgeklärt werden sollen. Es muss eine realistische, zweckmässige und finanzierbare Variante gefunden werden.

In der Folge beauftragte die Baudirektion die Metron Verkehrsplanung AG in Brugg mit der Ausarbeitung einer Studie zur Erschliessung des Gebiets. Es wurden dabei folgende Ziele verfolgt :

- Eine bedarfsgerechte, langfristig ausgerichtete und bezahlbare Erschliessung des Gebiets Wirzweli/Wiesenberg.
- Eine von den betroffenen Anspruchsgruppen (Bewohner, Behörden, Luftseilbahnen, Land- und Forstwirtschaft sowie Tourismus) mitgetragene Lösung.

Der Prozess für die Erarbeitung einer mehrheitsfähigen Erschliessungsvariante gestaltete sich wie folgt:

- 27. Juni 2011: Kick-off Sitzung der Steuerungsgruppe und Auftragserteilung für die Studie zur Erschliessung des Gebiets Wirzweli/Wiesenberg.
- 22. September 2011: Zwischenbesprechung der Steuerungsgruppe zur Studie.
- 1. Dezember 2011: Sitzung der Steuerungsgruppe zur Verabschiedung der Studienergebnisse zu Handen der Präsentation vom 15.12.2011.
- 15. Dezember 2011: Präsentation der Studienergebnisse mit der Empfehlung der Studienverfasser für die Bestvariante zu Handen der betroffenen Akteure im Gebiet.
- 13. Februar 2012: 1. Runder Tisch zur gemeinsamen Lösungsfindung für eine langfristige Erschliessungsvariante.
- 16. März 2012: Schreiben an alle betroffenen Akteure mit Einladung zur Beantwortung von 4 konkreten Fragen zu den präsentierten Erschliessungsvarianten.
- 29. Mai 2012: 2. Runder Tisch zur Diskussion der definitiven Erschliessungsvariante.
- 6. Juni 2012: Schreiben an alle betroffenen Akteure mit Einladung zur abschliessenden schriftlichen Stellungnahme zur definitiven Erschliessungsvariante.

Die Erarbeitung der Studie wurde von einer Steuerungsgruppe begleitet. Darin waren der Baudirektor, der Kantonsingenieur, der Fachstellenleiter öV und Projektentwicklung und Paul Rytz (externe Unterstützung des Tiefbauamts) vertreten. Die Steuerungsgruppe arbeitete dabei eng mit dem Projektteam des Auftragnehmers zusammen.

Erwägungen

1. Definitive Erschliessungsvariante

Die nun vorliegende definitive Erschliessungsvariante ist das Ergebnis des oben dargestellten breit abgestützten und intensiven Prozesses. Die betroffenen Akteure im Gebiet Wirzweli/Wiesenberg wurden von den Studienverfassern zu Beginn des Prozesses in Einzelgesprächen zu Ihrer Meinung befragt. Diese Gespräche bildeten eine wichtige Grundlage für die Erarbeitung verschiedener Erschliessungsszenarien. Nach der Präsentation der Studie wurden deren Ergebnisse in zwei Runden Tischen diskutiert und die Akteure hatten zweimal die

Gelegenheit sich schriftlich zu den vorgelegten Erschliessungsvarianten zu äussern. Zur definitiven Variante konnten sich im Juli 2012 alle Akteure schriftlich äussern. Grundlage für diese Meinungsäusserung waren der Grundlagenbericht der Studienverfasser und der Bau-
direktion vom Juni 2012 (Beilage: Konzept Instandsetzung Wiesenbergstrasse), sowie die Diskussionen am 2. Runden Tisch. Alle 8 eingegangenen Stellungnahmen stimmten den einzelnen Punkten der Variante zu. Vorbehalte gab es bei der Höhe der Abgeltungen für die Luftseilbahnen ab 2017 und bei der Ausgestaltung der Wendepfannen der Strasse (3-Achs-Lastwagen). Wobei zu beachten ist, dass Wendepfannen für Lastwagen mit 2 und 3 Achsen die gleichen sind. Der Gemeinderat wies darauf hin, dass er den jährlichen Beitrag von Fr. 50'000.- an die Erschliessung der Gemeindeversammlung unterbreiten werde. Der Entscheid zum Beitrag fällt die Gemeindeversammlung auf Antrag des Gemeinderats.

Die von den Akteuren verabschiedete Erschliessungsvariante wurde im Regierungsrat diskutiert und insbesondere hinsichtlich der zeitlichen Vorgaben angepasst. Grundsätzlich wurden die vorgeschlagenen Phasen als zu lang erachtet. Die künftige Erschliessung soll wie folgt umgesetzt werden:

Erschliessung Wirzweli/Wiesenberg

1. <u>Instandstellung der Wiesenbergstrasse</u>	<u>Kosten</u> 1,5 Mio. pro Jahr	<u>Controlling</u> Nach 26 Jahren neue Strasse
- Einspurig für 32 Tonnen mit Ausweichen stellen LW/LW; - Wendepfannen für 2-Achs-LW (ohne Verbreiterung); Anhänger- und Winterfahrverbot; - Verzicht auf wintersicheren Ausbau; - Neues Verkehrsregime;		
2. <u>Luftseilbahnen</u>		
<u>PHASE 1 (2013-2015)</u>	735'000 ** pro Jahr (Bund + Kanton)	<u>Zusammenarbeitsentscheid</u> bis spätestens 31.12.2014
- Wiesenbergbahn automatisieren und Zusammenarbeit mit LDW ++ - LDW : bisherige Abgeltungshöhe - Wiesenbergbahn : 100'000 pro Jahr		Umsetzungsphase per 1.1.2015
<u>PHASE 2 (2016 ++)</u>		
- <u>Zusammenarbeit</u> und optimierter Betrieb von LDW+Wiesenbergbahn - Beide Bahnen sind überlebens- fähig.	ca. 500'000 * pro Jahr für beide Bahnen	LDW+SGDW kommen mit ca. 500'000 aus; <u>Zusammenarbeit</u> operativ umsetzen
3. <u>Finanzierung</u>	(Bund + Kanton)	
- Gemeinde beteiligt sich an Er- schliessung des Gebietes pro Jahr mit 50'000 (Option : Bahn oder Strasse) - Mitsprache bei Verkehrsregime. - Beteiligung des Kantons (Phase 2)	50'000 ab 1.1.2016	Beschluss Gemeinde- versammlung bis 31.12.2015
	1,95 Mio. (1,5 + 0.45)	Landrats- beschluss

* = der genaue Betrag muss in den Zusammenarbeits-Verhandlungen noch detailliert erarbeitet werden

** = Fr. 635'000.- für die LDW und Fr. 100'000.- für die SGDW

Die Erschliessung soll auch künftig durch die Strasse und die Luftseilbahnen erfolgen. Die Finanzierung und die Nutzung beider Verkehrsträger werden aber harmonisiert. Die Anforderungen der Bewohner sowie der Land- und Forstwirtschaft an die Strasse sind in den letzten Jahren gewachsen. Heute werden höhere Tonnagen mit grösseren Fahrzeugen transportiert. Gleichzeitig befindet sich die Strasse in einem schlechten Zustand und muss dringend saniert werden, um überhaupt noch befahrbar zu sein. Wenn die Strasse saniert wird, macht es Sinn die gestiegenen Anforderungen zu berücksichtigen. Für die Sanierung wird mit Kosten

von rund Fr. 39 Mio. gerechnet. Aus Spargründen wird auf einen wintersicheren Ausbau der Strasse verzichtet. Dies hätte zusätzliche Investitionen von mindestens Fr. 8 Mio. sowie zusätzliche Unterhaltskosten (Schneeräumung) zur Folge. Die sanierte Strasse soll neu einem Verkehrsregime unterzogen werden, welches den Freizeit- und Tourismusverkehr zum Wirzweli vermehrt über die LDW lenkt. Damit können entsprechende Erträge bei der LDW generiert und das Parkierungsproblem im Wirzweli gelöst werden.

Die beiden Luftseilbahnen übernehmen ihren Anteil an der künftigen Erschliessung und erhalten dafür Betriebsbeiträge der öffentlichen Hand. Wenn die Wiesenbergstrasse im Winter geschlossen ist, stellen die LDW und die SGDW die Erschliessung für Personen sicher. Eine verstärkte Zusammenarbeit beider Bahnen lässt Synergien erwarten, welche zu Einsparungen bei den Betriebsbeiträgen der öffentlichen Hand führen.

Die künftige Erschliessung des Gebiets Wirzweli/Wiesenberg wird in zwei Phasen umgesetzt. Phase 1 dauert von 2013 bis 2015, während Phase 2 ab dem 1.1.2016 läuft. Diese Phasen sind nach Möglichkeit mit den 4-jährigen Rahmenkrediten des öffentlichen Verkehrs zu synchronisieren. Aus verschiedenen Gründen werden die Abgeltungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) zwischen 2013-2016 nicht in einem einzigen 4-jährigen Rahmenkredit beschlossen. Der Landrat hat am 27. Juni 2012 die Abgeltungen des RPV für das Jahr 2013 beschlossen. In diesem Beschluss sind auch folgende Beiträge für die Luftseilbahnen enthalten:

Luftseilbahn Dallenwil-Wirzweli :	Fr. 328'000.-
Luftseilbahn Dallenwil-Wiesenberg :	Fr. 100'000.-

Erstmals wurden in einem Rahmenkredit des RPV auch für die SGDW Beiträge eingestellt. Beide Beiträge sind mit einem Sperrvermerk versehen. Das bedeutet, dass die Beiträge erst ausgelöst werden können, wenn der Landrat dem hier vorliegenden Grundsatzentscheid zur künftigen Erschliessung des Gebiets zugestimmt hat. Vorbehalten bleibt die Genehmigung des Budgets 2013 durch den Landrat. Mit der Aufhebung des Sperrvermerks soll kein Präjudiz geschaffen werden. Spätestens Ende 2013 wird eine Standortbestimmung zur Zusammenarbeit von LDW und SGDW vorgenommen. Dabei ist aufzuzeigen, wie weit die Zusammenarbeit fortgeschritten ist und wie sich dies auf die Abgeltungen auswirkt. Gestützt auf diese Standortbestimmung können weitere Beiträge an die Bahnen ausgelöst werden.

Finanzielle Auswirkungen des Grundsatzentscheids

	<u>2013 bis 2015</u>		<u>2016 ff.</u>	
	LDW	SGDW	LDW	SGDW
Bund	349'000	-	xx	xx
Kanton	286'000	100'000	yy	yy
	635'000	100'000	xy	xy
Total pro Jahr	735'000		500'000	

Für das Jahr 2013 sind die Abgeltungen aufgrund der aktuellsten Offerte der LDW dargestellt. Der Gesamtbeitrag von Fr. 735'000.- entspricht der Zahl die im Rahmen der Diskussionen zur definitiven Erschliessungsvariante genannt wurde. In Abweichung dazu wurde im Objektkredit zu den Abgeltungen des RPV für das Jahr 2013 eine höhere Abgeltung für die LDW eingesetzt. Es sind dort Fr. 328'000.- für den Kanton und Fr. 400'000.- für den Bund. Gesamthaft wurde mit einer Abgeltung von 728'000.- gerechnet. Die Erhöhung gegenüber den früheren Jahren (2012: 648'000.-) von rund Fr. 80'000.- wurde vorgenommen, weil die LDW zum Zeitpunkt der Budgetierung signalisierte, dass 2013 ein grösserer Unterhaltsbedarf zu erwarten ist.

2013 sollen die Bahnen einen Beitrag von Fr. 735'000.- erhalten. Der Anteil des Kantons daran ist Fr. 385'000.-. Zwischen 2013 und 2015 wird von einem gleichbleibenden Betrag des Kantons von Fr. 386'000.- an die beiden Luftseilbahnen ausgegangen. Verschiebungen zwischen den Bahnen sind dabei bei Bedarf möglich. Ab 2016 sollen den Bahnen jährlich noch ca. Fr. 500'000.- zur Verfügung stehen. Der genaue Anteil des Kantons an diesem Betrag ist offen. Unter der Annahme, dass der gesamte Betrag vom Bund als abgeltungsbe-rechtigt anerkannt wird, was am ehesten bei einem Zusammenschluss in einer Gesellschaft und Rechnung denkbar ist, ergibt sich ein Kantonsanteil von Fr. 225'000.-. Neu wird die Ge-meinde Dallenwil einen Beitrag von Fr. 50'000.- an die Erschliessung (Bahnen oder Strasse) leisten. Für die Strasse wendete der Kanton in der Vergangenheit jährlich durchschnittlich Fr. 500'000.- für die absolut notwendige Substanzerhaltung auf. Damit wurde nur die bisherige Strasse wiederhergestellt bzw. gesichert. Die Studie zeigt auf, dass für den baulichen und betrieblichen Unterhalt ohne Instandstellung pro Jahr rund Fr.1,5 Mio. erforderlich sind. Eine Erhöhung der Gewichtslimite ist nur mit einer Instandstellung der Strasse möglich. Aus fi-nanzieller Sicht ergibt sich gegenüber heute bei der vorliegenden Erschliessungsvariante ein geringerer Mittelbedarf für die Luftseilbahnen und eine nachhaltige Lösung bei der Sanierung der Strasse.

2. Rolle der Luftseilbahnen

Die Luftseilbahnen LDW und SGDW nehmen mit ihren Personentransporten eine wichtige Erschliessungsfunktion im Gebiet Wirzweli/Wiesenberg wahr. Dies insbesondere bei tempo-rären Sperrungen der Wiesenbergstrasse oder im Winter. Mit dem Verzicht auf den wintersi-cheren Ausbau der Wiesenbergstrasse im Rahmen der Sanierung ergeben sich Einsparun-gen von Fr. 8 Mio. Aus diesem Grund soll die SGDW einen jährlichen Betriebsbeitrag von vorerst Fr. 100'000.- erhalten.

Die Wiesenbergstrasse wird auch künftig im Winter gesperrt. Die LDW und SGDW stellen in dieser Zeit die Erschliessung des Gebiets Wirzweli/Wiesenberg sicher. Strasse und Bahnen ergänzen sich somit bei der Erschliessung ideal. Die Bahnen sind aber auch das Rückgrat des Tourismus im Gebiet. Der LDW ist es gelungen sich als familienfreundliche Destination im Einzugsgebiet der Agglomeration Luzern zu positionieren. Die Ferienhaussiedlung auf Wirzweli ist ebenfalls auf die LDW angewiesen. Ohne genügende Erschliessung durch die LDW ergäben sich zudem Probleme mit den Parkplätzen und die Erholungsqualität würde tangiert. Mit einem entsprechenden Verkehrsregime auf der Wiesenbergstrasse kann die Nutzung der LDW noch erhöht werden. Dies hat positive Auswirkungen auf die Einnahmen der Bahn und die Höhe der Abgeltungen der öffentlichen Hand.

Zurzeit wird von der Hochschule Luzern, Institut für Tourismuswirtschaft ITW das Projekt „Wirzweli-Wiesenberg: Unsere Heimat mit Zukunft“ in enger Zusammenarbeit mit den lokalen Akteuren erarbeitet. Dieses Projekt der Neuen Regionalpolitik des Bundes (NRP) wird vom Kanton Nidwalden, der Gemeinde Dallenwil und der LDW getragen. Ziel des Projekts ist es auf der Basis des gemeinsam erarbeiteten Leitbilds, einer Positionierung und entsprechen-der Strategien einen Massnahmenplan zu erarbeiten. Dieser Massnahmenplan bildet dann die Grundlage für die künftige touristische Entwicklung des Gebiets. In dieser Entwicklung spielen die LDW und die SGDW eine wichtige Rolle. Mit der vorliegenden Erschliessungs-variante wird eine wichtige Basis für eine positive touristische Entwicklung des Gebiets gelegt.

Die Abgeltungen der LDW werden von Bund und Kanton gemeinsam getragen. Dafür müs-sen verschiedene Voraussetzungen erfüllt sein. Das Bundesamt für Verkehr BAV hat mit Schreiben vom 26. Juli 2012 festgehalten, dass die Abgeltungen von Seiten Bund nur flies-sen, wenn ganzjährig mindestens 100 Personen auf dem Wirzweli wohnhaft sind. Die Ge-meinde Dallenwil bzw. der Kanton haben diese Zahl zu bestätigen. Nach eingehender Prü-fung kann bestätigt werden, dass im Gebiet Wirzweli/Wiesenberg 235 Personen ihren ganz-jährigen Wohnsitz haben. Demzufolge ist eine Bundesbeteiligung gerechtfertigt. Der vorlie-gende Grundsatzentscheid basiert auf einer Bundesbeteiligung.

3. Sanierung der Wiesenbergstrasse

Der Zustand der Wiesenbergstrasse erfordert eine umfassende Sanierung. Immer wieder müssen einzelne Teile der Strasse kurzfristig instand gestellt werden, um die Befahrbarkeit sicher zu stellen. In den letzten Jahren haben die Aufwendungen für diese Instandstellungen zugenommen. Die Planung für diese Sanierung ist nach einer Sistierung wieder angelaufen. Die Randbedingungen für das Generelle Projekt sind im Konzept Instandstellung Wiesenbergstrasse detailliert aufgeführt:

Die Wiesenbergstrasse ist eine wichtige Ergänzung der Personentransporte durch die Luftseilbahnen. Die Land- und Fortwirtschaft ist auf sichere Warentransporte von Dallenwil ins Gebiet angewiesen. Die Strasse gewährleistet zudem die Feinverteilung im weitläufigen Gebiet. Im Weiteren übernimmt die Strasse die Erschliessungsfunktion, wenn die Luftseilbahnen nicht in Betrieb sind. Dies ist im Allgemeinen in der Nacht sowie bei den Revisionen der Fall.

Für die Instandsetzung der Wiesenbergstrasse ist ein eigener Landratsbeschluss vorgesehen, da es sich hier um eine Kantonstrasse handelt. Die Kosten für die Sanierung betragen voraussichtlich 39 Mio. Franken. Die Instandstellung soll nicht in einem Projekt abgewickelt werden. Vielmehr kann die Strasse mit jährlich Fr. 1,5 Mio. schrittweise saniert werden. In 26 Jahren ist die Strasse dann vollständig instand gestellt. Damit wird das Budget des Kantons entlastet und die Strasse ist jederzeit befahrbar. Um sinnvolle Sanierungslose zu erhalten werden 5 bis 6 Abschnitte in Etappen der Grössenordnung von Fr. 5 bis 10 Mio. gebildet. Diese werden als einzelne Bauprojekte resp. Auflageprojekt ausgearbeitet und dem Landrat zur Genehmigung unterbreitet.

Mit diesem Vorgehen wird sichergestellt, dass auf jeweilige Entwicklungen reagiert werden kann. Die Entscheidungsbehörde kann auf den Fortschritt laufend Einfluss nehmen. Ebenso können so Erfahrungen aus den ersten Etappen in den weiteren Etappen adäquat berücksichtigt werden.

4. Rechtsgrundlagen

Die Rechtsgrundlage für die Beiträge an die Luftseilbahnen ergeben sich aus dem Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (NG 652.1, Verkehrsgesetz, ÖVG) und dem Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Personenbeförderung (SR 745.1 Personenbeförderungsgesetz, PBG). Das kantonale Verkehrsgesetz hält in Art. 11 Abs. 1 fest, dass das Angebot des regionalen öffentlichen Verkehrs sich grundsätzlich aus den bundesrechtlichen Bestimmungen ergibt. Die Verordnung des Bundes über die Personenbeförderung (SR 745.11, VPB) enthält die entsprechende Bestimmung zur Erschliessungsfunktion. Die Erschliessungsfunktion ist gegeben, wenn sich an mindestens einem Linienende ein Verknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Netz des öffentlichen Verkehrs und am anderen Ende oder zwischen den Linienenden eine Ortschaft befindet. (Art. 5 Abs. 1 VPB). Als Ortschaften gelten Siedlungsgebiete, in denen das ganze Jahr über mindestens 100 Personen wohnen (Art. 5, Abs. 2, VPB). Für die LDW ist diese Voraussetzung aktuell erfüllt. Somit ist die Abgeltungsberechtigung als Angebot des regionalen Personenverkehrs gegeben. Gestützt darauf sind die Beiträge an die LDW im Objektkredit für die Abgeltungen des RPV für das Jahr 2013 enthalten. Im Jahr 2011 erreichte die LDW einen Kostendeckungsgrad von 56%. Zum heutigen Zeitpunkt ist auf eine Vorgabe zum Kostendeckungsgrad zu verzichten. Im Rahmen der öV-Strategie des Kantons sollen entsprechende Schwellenwerte zum Kostendeckungsgrad definiert werden.

Die SGDW erfüllt die oben erwähnten bundesrechtlichen Bedingungen hinsichtlich Erschliessung bezogen auf den Weiler Wiesenberg nicht. Art. 11 Abs. 1 hält aber fest, dass der Landrat zusätzliche Linien für die Erschliessung ganzjährig bewohnter, gemäss Bundesrecht nicht zu erschliessender Siedlungen bezeichnen kann. Der vorliegende Grundsatzentscheid

zur künftigen Erschliessung des Gebiets Wirzweli/Wiesenberg basierend auf dem Grundlagenbericht bildet die Grundlage für die Bezeichnung einer zusätzlichen Linie des öffentlichen Verkehrs. Die Luftseilbahn Dallenwil-Wiesenberg wird als kantonale Linie des öffentlichen Verkehrs anerkannt und ist deshalb abgeltungsberechtigt.

5. Weiteres Vorgehen

Die Umsetzung der definitiven Erschliessungsvariante ist in folgenden Schritten vorgesehen:

19. Dezember 2012:	Grundsatzentscheid des Landrats zur Erschliessung.
Frühling 2013:	Landratsbeschluss zur Sanierung der Wiesenbergstrasse.
Juni 2013:	Landratsbeschluss zum Rahmenkredit RPV für 2014 (inkl. Beitrag SGDW).
Ende 2013	Standortbestimmung der beiden Bahnen (Ziff. 2 der Erwägungen)
Juni 2014:	Landratsbeschluss zum Rahmenkredit RPV für die Jahre 2015 und 2016 (inkl. Beitrag SGDW).
bis 31.12.2014	Aufzeigen durch die Bahnen wie mit geeigneten Massnahmen der Kostendeckungsgrad substanziell verbessert werden kann, so dass die Abgeltung auf rund 500'000 Franken reduziert werden kann;
Bis 1.12.2015:	Gemeindeversammlungsbeschluss zu Beitrag der Gemeinde Dallenwil an Erschliessung Wirzweli/Wiesenberg
Ab 1.1.2016	Umsetzung der Neuregelung aufgrund der Zusammenarbeitsvereinbarung

In der Erschliessungsvariante ist vorgesehen, dass sich die LDW und die SGDW bis 2016 zur Zusammenarbeit verpflichten. Um dieses Ziel zu erreichen soll der Prozess bis zur engen Zusammenarbeit von der Baudirektion begleitet werden. Vorgesehen sind dabei halbjährliche Besprechungen zum Stand der Arbeiten.

6. Mitbericht der Finanzdirektion

Die Finanzdirektion hat im Mitbericht (RRB 296 vom 24. April 2012) zum Landratsbeschluss über den Objektkredit für den regionalen öffentlichen Personenverkehr betreffend das Jahr 2013 vom 27. Juni 2012 darauf hingewiesen, dass im Interesse einer Gesamtbeurteilung über die Erschliessung des Gebietes Wiesenberg / Wirzweli dem Landrat eine separate Vorlage zu unterbreiten ist. Diese Forderung ist mit dem beiliegenden Landratsbeschluss erfüllt.

Als öffentliche Verkehrserschliessungen werden die beiden Linien Luftseilbahn Dallenwil-Wirzweli und Luftseilbahn Dallenwil-Wiesenberg bezeichnet. Da letztere die bundesrechtlichen Bestimmungen nicht erfüllt, kann der Landrat gemäss Art. 11 ÖVG zusätzliche Verkehrslinien festlegen. Im Budget 2013 sind die Beiträge des Kantons an die LDW (328') sowie die SGDW (100') mit einem Sperrvermerk versehen und können bei erfolgter Zustimmung aufgehoben werden.

Gestützt auf Art. 11 Abs. 3 (ÖVG) hat der Landrat bis zur definitiven Einführung einer Linie den erforderlichen Objektkredit zu beschliessen. Für die Jahre 2014 und 2015 ist ein Kredit von total 200'000 Franken erforderlich. Die Instandstellung der Wiesenbergstrasse sowie deren Ausbau auf 32 Tonnen sieht heute Investitionskosten von rund 39 Mio. Franken vor. Aufgrund der aktuellen Finanzlage ist eine schrittweise Sanierung über 26 Jahre mit jährli-

chen Investitionskosten von rund 1.5 Mio. Franken geplant. In diesem Betrag ist jedoch die jeweilige Bauteuerung nicht enthalten. Die Erfolgsrechnung wird neben den Abschreibungen und den Zinsen mit jährlichen Aufwendungen für den baulichen und betrieblichen Unterhalt belastet.

In den letzten zehn Jahren wurden für den Unterhalt durchschnittlich 515'000 Franken ausgegeben. Im Grundlagenbericht zur Erschliessung wird der jährliche Aufwand für den betrieblichen Unterhalt mit 1 – 1.1 Mio. Franken beziffert. Obwohl die Strasse ausgebaut wird, ergeben sich in der Zukunft höhere Unterhaltskosten.

Es ist vorgesehen, die Sanierung der Wiesenbergstrasse in fünf bis sechs Etappen zu realisieren. Für die einzelnen Etappen werden beim Landrat zu gegebener Zeit entsprechende Objektkredite beantragt. Über die Finanzierung der einzelnen Sanierungslose kann erst mit dem beabsichtigten Landratsbeschluss zur Sanierung der Wiesenbergstrasse Stellung genommen werden. Im Finanzplan 2014 – 2017 sind für die Sanierung der Wiesenbergstrasse folgende Beträge vorgemerkt:

2013	2014	2015	2016	2017	ab 2018
50'000	10'000	10'000	300'000	--	1'500'000

Die Sanierungslose sind mit dem Finanz- und Investitionsplan abzustimmen, insbesondere bei einer allfälligen Reduktion der Nettoinvestitionen im Rahmen der Massnahmen zur Sanierung des Haushaltsgleichgewichtes.

Beschluss

Dem Landrat wird beantragt, dem Landratsbeschluss über die künftige Erschliessung des Gebiets Wirzweli/Wiesenberg zuzustimmen.

Mitteilung durch Protokollauszug an (mit Beilage: Konzept Instandsetzung Wiesenbergstrasse):

- Kommission für Bildung, Kultur und Volkswirtschaft (BKV) (Präsident, Vizepräsidium und Sekretariat)
- Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL) (Präsidium, Vizepräsidium und Sekretariat)
- Finanzkommission (Präsidium, Vizepräsidium und Sekretariat)
- Aufsichtskommission (Präsidium und Sekretariat)
- Baudirektion
- Direktionssekretariat Baudirektion
- Finanzverwaltung
- Finanzkontrolle
- Fachstelle öV und Projektentwicklung

NWBD.245

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN



Landschreiber