



Stans, 25. März 2014

Nr. 228

Baudirektion. Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung. Öffentlicher Verkehr. Rahmenkredit zur Finanzierung der Bahnübergangsanierungen der Zentralbahn auf der Strecke Hergiswil-Engelberg für die Jahre 2009 bis 2014. Zusatzkredit. Antrag an den Landrat

1 Sachverhalt

1.1

Gestützt auf Art. 37f der Verordnung über Bau- und Betrieb der Eisenbahnen (EBV; SR 742.141.1) sind die bestehenden Bahnübergänge wirksam zu signalisieren oder aufzuheben. Die nicht vorschriftskonformen Bahnübergänge sind bis am 31. Dezember 2014 zu sanieren. Die Verantwortung obliegt dem jeweiligen Bahnbetreiber, wobei das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Aufsicht wahrnimmt. Diese Vorgaben müssen auch von der Zentralbahn (zb) auf ihrem Streckennetz erfüllt werden. Für den Kanton Nidwalden ist dabei die Linie Hergiswil-Engelberg von Bedeutung. Am 11. März 2009 verabschiedete deshalb der Landrat das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (NG 652.1; Verkehrsgesetz, ÖVG). Damit waren die Rechtsgrundlagen geschaffen, um die Sanierung der Bahnübergänge auf dem Kantonsgebiet von Nidwalden finanziell zu unterstützen. Gleichzeitig beschloss der Landrat einen Rahmenkredit zur Finanzierung der Sanierung von Bahnübergängen der zb auf der Strecke Hergiswil-Engelberg für die Jahre 2009 bis 2014. Es wurden Fr. 4,68 Mio. bewilligt.

1.2

In der Zwischenzeit ist die Sanierung der Bahnübergänge auf der Strecke Hergiswil-Engelberg weit fortgeschritten. Für alle zu sanierenden Bahnübergänge sind die Planungen bei der zb im Gange oder abgeschlossen. Damit sind auch die Kosten für die verbleibenden Sanierungen bekannt. Gestützt auf diese Zahlen hat die Baudirektion eine Prognose zu den Endkosten der Bahnübergangsanierungen erstellt. Diese zeigt folgendes Bild:

Prognose Endkosten Kanton:	Fr. 9,00 Mio.
Rahmenkredit des Landrates vom 11. März 2009:	<u>Fr. 4,68 Mio.</u>
Kreditüberschreitung:	Fr. 4,32 Mio.

Um die Bahnübergangsanierungen termingerecht abschliessen zu können, ist ein Zusatzkredit des Landrates notwendig. Dem Landrat soll deshalb ein Zusatzkredit in der Höhe von Fr. 4.3 Mio. beantragt werden.

2 Erwägungen

2.1 Stand der Bahnübergang Sanierungen

Auf der Strecke Hergiswil-Engelberg gibt es insgesamt 84 Bahnübergänge. Davon liegen 64 auf dem Gebiet des Kantons Nidwalden. Der aktuelle Status der Sanierungsarbeiten (Dezember 2013) präsentiert sich gemäss Angaben der zb wie folgt:

Sanierungsstatus	
gesicherte Bahnübergänge ¹⁾	20
aufgehobene Bahnübergänge ²⁾	12 ³⁾
sanierter Bahnübergänge	32
zu sichernde Bahnübergänge ¹⁾	7 ⁴⁾
aufzuhebende Bahnübergänge ²⁾	25
zu sanierende Bahnübergänge	32

1) Andreaskreuze, Blinklichtsignalanlagen, automatische Bedarfsschranken. Schrankenanlagen, etc.

2) Mit oder ohne Ersatzerschliessung

3) Inklusiv provisorische Aufhebung Bahnübergang Büren

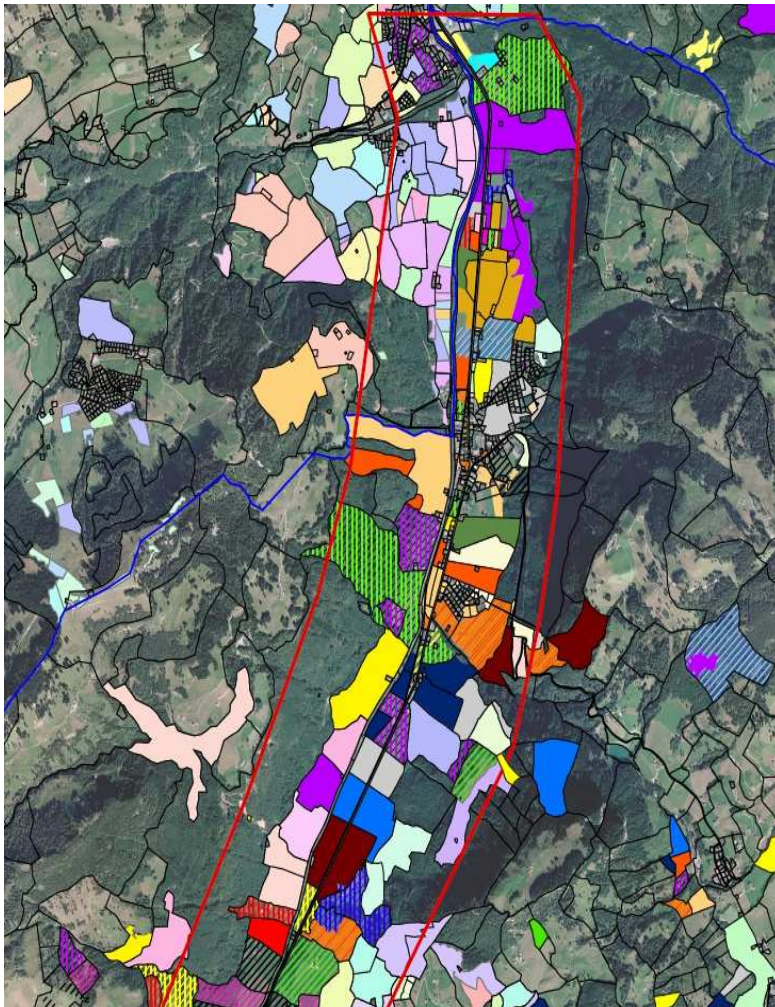
4) Inklusiv Bahnübergang Oberau (bestehende Blinklichtsignalanlage FleX)

Zum heutigen Zeitpunkt sind für alle Bahnübergangssanierungen Planungen mit den dazugehörigen Kostenschätzungen vorhanden. Der Bund verlangt von der zb alle Bahnübergänge termingerecht bis Ende 2014 zu schliessen. Im Herbst 2011 zeichnete sich ab, dass diese Frist nur schwer einzuhalten ist. Mit Schreiben vom 3. November 2011 stellte die zb deshalb beim BAV das Gesuch um Fristerstreckung für die Sanierung der verbleibenden Bahnübergänge in Wolfenschiessen. Begründet wurde das Gesuch mit der mutmasslichen zeitlichen Verzögerung durch die Gründung und Umsetzung einer modernen Melioration im Engelbergerthal. Das BAV lehnte das Gesuch mit Schreiben vom 15. Dezember 2011 mit der Begründung ab, bei der Frist vom 31. Dezember 2014 handle es sich um eine gesetzliche Frist, welche auch auf entsprechendes Gesuch hin nicht erstreckt werden könne.

Gestützt auf diesen Entscheid wurden die Planungsarbeiten intensiviert. Am 18. September 2012 wurde der Regierungsrat in einem weiteren Zwischenbericht über den Stand der Bahnübergangssanierungen informiert. Darin wurde festgehalten, dass aufgrund der aktuellen Schätzungen der zb und der Fachstelle öV und Projektentwicklung bis zum Abschluss der Sanierung noch mit Kosten von rund Fr. 4 Mio. zu rechnen ist. Dies ergab prognostizierte Gesamtkosten von rund Fr. 5,28 Mio. Der Rahmenkredit wurde somit zu diesem Zeitpunkt um Fr. 600'000 oder 13% überschritten. Dabei gilt es zu beachten, dass die Kosten für die Sanierungen in Wolfenschiessen Nord und Süd zu diesem Zeitpunkt nur eine Genauigkeit von +/- 30% (Stufe Machbarkeit) hatten und die Ausgestaltung von Ein- und Ausgangstore damals nicht bekannt war. Im Standbericht an den Regierungsrat wurde in Aussicht gestellt, dass nach Vorliegen genauerer Zahlen ein konkreter Zusatzkredit beim Landrat eingeholt werden soll. Nach Vorliegen aller Planungen kann nun eine verlässliche Endkostenprognose erstellt werden. Diese zeigt, dass ein Nachtrag notwendig ist.

2.2 Gescheiterte Melioration

Die Analyse der Bewirtschaftungsverhältnisse im Zusammenhang mit den Bahnübergangssanierungen im Raum Wolfenschiessen zeigte ein disperses Bild. Die folgende Karte gibt im Projektperimeter (rot umrandet) die entsprechenden Bewirtschaftungsverhältnisse wieder.



Die jeweils gleich eingefärbten Flächen werden vom gleichen Landwirt bewirtschaftet. Eine Verzettlung der Bewirtschaftungsverhältnisse ist offensichtlich. Folge davon sind zum Teil lange und unwirtschaftliche An- und Wegfahrtswege sowie wenig ideale Parzellengrössen und Formen. Die anstehenden Bahnübergangsarbeiten und die Projekte des Hochwasserschutzes gaben den Anstoss, die bestehende unbefriedigende Situation zu überdenken. Mit der Umlegung und Arrondierung der Parzellen kann für die Landwirtschaft im Engelbergertal die Chance entstehen, die Produktions- und Bewirtschaftungsverhältnisse den künftigen Herausforderungen anzupassen. Durch Landabtausch bzw. durch Optimierung der Bewirtschaftungsverhältnisse können Grundlagen geschaffen werden, damit die Wirtschaftlichkeit der Betriebe verbessert und somit das Überleben der landwirtschaftlichen Betriebe langfristig gesichert werden kann. Die betroffenen Grundeigentümer und Bewirtschafter erhalten damit die Möglichkeit eine langfristige und zukunftsorientierte Ausrichtung ihrer Betriebe zu erreichen. Gestützt auf diese Ausgangslage wurde unter der Führung des Amts für Landwirtschaft die Errichtung einer modernen Melioration im Engelbergertal an die Hand genommen.

Anfangs 2010 wurde eine Vorstudie für eine spätere Landumlegung in Auftrag gegeben. Dabei wurden im Rahmen der Analyse der Bewirtschaftungsverhältnisse mit allen Grundeigentümern und Bewirtschaftern persönliche Gespräche geführt und eine Betriebsanalyse erstellt. Die Ergebnisse der Studie zeigten, dass eine Landumlegung ein zweckmässiges Mittel darstellen kann, um die Bewirtschaftungsverhältnisse auf die künftigen Herausforderungen der Landwirtschaft auszurichten. Die Ergebnisse der Studie wurden im Juni 2010 den betroffenen Grundeigentümern und Bewirtschaftern in Wolfenschiessen präsentiert. In der Folge wurden weitere Vorbereitungsarbeiten für eine moderne Melioration mit externer Unterstützung erfahrener Experten an die Hand genommen. Es handelte sich dabei um technische Arbeiten, Öffentlichkeitsarbeit und die Schaffung der notwendigen Rechtsgrundlagen. Ende 2011

konnten die Vorbereitungsarbeiten für die Errichtung einer modernen Melioration abgeschlossen werden.

Am 3. Mai 2012 stellte der Kanton Nidwalden zu Händen des Gemeinderates Wolfenschiessen das Gesuch für die Durchführung einer Gründungsversammlung für eine Flurgenossenschaft gemäss Art. 10 EG ZGB 1911. Der Regierungsrat verabschiedete am 8. Mai 2012 eine Absichtserklärung für die Kostenbeteiligung des Kantons an einer Melioration. Am 1. Juni 2012 genehmigte die Gemeindeversammlung von Wolfenschiessen einen Beitrag von max. Fr. 300'000.- an das Projekt „Moderne Melioration“. Am 20. Juni 2012 fand in Wolfenschiessen die Gründungsversammlung einer Flurgenossenschaft zur Durchführung einer modernen Melioration statt. Die Mehrheit der 92 Grundeigentümer lehnte die Gründung einer Flurgenossenschaft ab. Das Projekt einer modernen Melioration wurde nach diesem Entscheid nicht weiter verfolgt.

Das Scheitern der modernen Melioration hatte Auswirkungen auch auf die Kosten der Bahnübergangsanieuerung. Die Planungen für die gesamte Moderne Melioration ergaben Kosten von gesamthaft rund Fr. 3 Mio. Darin inbegriffen waren Kosten für die Landumlegung, neue Erschliessungsstrassen und Anpassungen an landwirtschaftliche Infrastrukturen. Ohne Melioration fliessen nun keine Beiträge des Bundes, der Gemeinde oder des Kantons an die Verbesserung der Bewirtschaftungsverhältnisse bzw. die Moderne Melioration. 2009 bestand die Hoffnung, dass durch eine Moderne Melioration die Kosten für Elemente der Bahnübergangsanieuerungen (zB. Ersatzerschliessung) von Dritten (Bund) mitgetragen werden.

Es müssen nun Ein- und Ausgangstore sowie eine Ersatzerschliessung erstellt werden, um die Bewirtschaftungsflächen weiterhin erreichen zu können. Mit einer modernen Melioration wären die Bahnübergangsanieuerungen und die Projekte des Hochwasserschutzes der Engelberger Aa einfacher und kostengünstiger zu realisieren gewesen. Neben den finanziellen Auswirkungen hat der Verzicht auf die Melioration auch zu zeitlichen Verzögerungen bei der Planung der Bahnübergangsanieuerungen geführt. Dies dürfte sich ebenfalls auf die Kosten negativ ausgewirkt haben.

2.3 Ersatzerschliessungen

Mit der Schliessung der zahlreichen Bahnübergänge entlang der Kantonsstrasse in Wolfenschiessen braucht es für die Bewirtschafter der landwirtschaftlichen Fläche (siehe 2.) eine Ersatzerschliessung. Damit können die Bewirtschafter von den Ein- und Ausgangstoren zu ihren Parzellen gelangen. Nachdem die moderne Melioration nicht zustande kam, ist eine Ersatzerschliessung umso wichtiger. Dabei soll die Schonung des Kulturlandes im Vordergrund stehen. Aus diesem Grund sollte die Ersatzerschliessung im Gewässerraum der Engelberger Aa realisiert werden. Entsprechende Planungen wurden vorangetrieben. Es wurden auch verschiedene Abklärungen beim Bund (BAFU) zu den Möglichkeiten einer Ersatzerschliessung im Gewässerraum vor dem Hintergrund der bestehenden Gewässerschutzgesetzgebung gemacht.

Am 21. März 2013 fand eine Besprechung zwischen einer Vertretung des Bundes (BAFU, BAV), der zb und der Baudirektion zu den Möglichkeiten einer Ersatzerschliessung im Gewässerraum der Engelberger Aa statt. Die Vertreter des Bundes lehnten dabei eine solche Ersatzerschliessung klar ab. Tatbestände, welche eine Ausnahmeregelung rechtfertigen würden, liegen nach Beurteilung des Bundes nicht vor. Die Ersatzerschliessung für die geschlossenen Bahnübergänge muss somit entlang des Bahntrassees erfolgen. Gestützt auf diesen Befund hat die zb ihre Planungen entsprechend angepasst. Die Ersatzerschliessung wird nun entlang des Bahntrassees zwischen den Ein- und Ausgangstoren realisiert. Dies führt zu einem entsprechenden Kulturlandverlust. Der Verlust dieses Kulturlandes führt für die Bewirtschafter zu einem Ertragsausfall. Dieser Ertragsausfall ist im Rahmen des Bahnübergangsanieuerungsprojektes zu entschädigen. Zusätzlich ist auch der Verlust von Flächenbeiträgen zu entschädigen. Dies führt insgesamt zu höheren Kosten der Projekte. Im Weiteren ergeben sich für die Bewirtschafter je nach Situation längere An- und Wegfahrtswege.

Grundsätzlich sind Umwegfahrten für die Bewirtschafter bis zu 3 km zumutbar. Entsprechende Gerichtsentscheide liegen vor. Die nun geplanten Bahnübergangsanierungen in Wolfenschiessen entsprechen diesen Vorgaben.

Hinsichtlich der Lage der Ersatzerschliessung haben sich die Rahmenbedingungen im Laufe des Projekts wesentlich geändert. Im März 2013 wurde vom Bund (BAFU) klar festgehalten, dass eine Ersatzerschliessung im Gewässerraum aufgrund der rechtlichen Vorgaben im Gewässerschutzgesetz nicht möglich ist. Zwischenzeitlich wurde, angestossen durch die Bau- Planungs- und Umweltdirektoren Konferenz (BPUK), ein Merkblatt „Gewässerraum und Landwirtschaft“ zum Bauen ausserhalb der Bauzonen erarbeitet. Dieses Merkblatt ist gegenwärtig in der politischen Diskussion. Es würde es erlauben die Ersatzerschliessung im Gewässerraum zu erstellen.

2.4 Kosten für Bahnübergangsanierungen im Vergleich

Bahnübergangsanierungen sind in der ganzen Schweiz bei allen Bahnen bis Ende 2014 vorzunehmen. Entsprechend wurden in den letzten Jahren überall Bahnübergangsanierungen realisiert. Um die Kostensteigerungen in Nidwalden einordnen zu können, wurden die Kosten bei anderen Bahnen und in anderen Kantonen herangezogen. Es zeigte sich, dass die Vergleichbarkeit schwierig ist. Die einzelnen Bahnübergänge unterscheiden sich je nach Lage zwischen Strasse und Schiene, den Verkehrsaufkommen und den landwirtschaftlichen Bewirtschaftungsverhältnissen. Dennoch sollen hier ein paar Vergleichszahlen aufgeführt werden:

Ausgewählte Bahnübergangsanierungen SBB und Zentralbahn

<u>Bezeichnung</u>	<u>Bahn</u>	<u>Massnahme</u>	<u>Umsetzung</u>	<u>Kosten</u>
Schachen-Malters	SBB	Schrankenanlage	2006	407'000
Werthenstein-Schachen	SBB	Schrankenanlage	2006	604'000
Schachen-Malters	SBB	Aufhebung mit Ersatzerschliessung	2008	54'000
Escholz matt-Schüpfheim	SBB	Aufhebung mit Ersatzerschliessung	2007	377'000
Espen (Engelberg)	zb	Aufheben (privat)	2013	10'000
Maximilian (Engelberg)	zb	Aufheben (privat)	2013	30'000
Schützenhaus (OW)	zb	Schrankenanlage	2013	350'000
Kleinteil, Giswil	zb	Schrankenanlage	2014	470'000
Käppeli 1, Lungern	zb	Blinklichtsignalanlage	2014	300'000
Chapf 1, Lungern	zb	Aufheben mit Ersatzerschliessung	2014	150'000
Wichelwald 1, Lungern	zb	Aufheben mit Ersatzerschliessung	2013	25'000

Die Zahlen zeigen, dass je nach Verhältnissen zwischen Strasse, Schiene und Bewirtschaftung unterschiedliche Kosten pro Bahnübergang anfallen. Die grosse Streuung der Kosten je nach Bahnübergang bilden die situativen Besonderheiten der einzelnen Lösungen der Sanierungen ab. Zum Vergleich noch ein paar Zahlen zu Bahnübergang-Sanierungen im Engeltertal.

Ausgewählte Bahnübergangsanierungen der Zentralbahn in Nidwalden

<u>Bezeichnung</u>	<u>Bahn</u>	<u>Massnahme</u>	<u>Umsetzung</u>	<u>Kosten</u>
Ämättlihof, Stans	zb	Einbau einer Schrankenanlage	2009	153'078
Turmatt 2, Stans	zb	Aufhebung	2013	10'400
Klein Lehl, Stans	zb	Aufhebung mit Ersatzerschliessung	2010	262'981
Gehren, Oberdorf	zb	Einbau einer Schrankenanlage	2011	410'031
Sagensitz, Wolfensch.	zb	Einbau einer Schrankenanlage	2012	357'486

Der Vergleich zeigt auch, dass die Kosten für die Bahnübergangsanierungen in Nidwalden und in den Kantonen Obwalden und Luzern ähnlich unterschiedlich sind. Daraus lässt sich schliessen, dass die Kosten nicht vom Bahnbetreiber oder dem Kanton abhängig sind.

2.5 Strassenanpassungen für die Verkehrssicherheit notwendig

Im Laufe der konkreten Planung der Bahnübergangsanierungen insbesondere in Wolfenschiessen zeigte sich, dass neben der bahntechnischen Sanierung auch die Kantonsstrasse angepasst werden muss. Dies hängt damit zusammen, dass möglichst viele Bahnübergänge geschlossen werden sollten. Der Landrat hatte im Rahmen der Debatte zum Rahmenkredit 2009 explizit gewünscht möglichst viele Übergänge zu schliessen. Aufgrund der heutigen Planungen der zb sollen von den 64 zu sanierenden Bahnübergängen deren 37 aufgehoben werden. Der Wille des Landrats wird somit umgesetzt. Mit der Möglichkeit von einmaligen Entschädigungen für die Schliessung von Bahnübergängen (ÖVG, Art. 31a, Abs.3) wurde der entsprechende Anreiz im Gesetz verankert. Mit der Schliessung einer Vielzahl von Bahnübergängen, insbesondere in Wolfenschiessen Süd, ergab sich eine Verkehrszunahme über die verbleibenden Ein- und Ausfahrten zum Kulturland, so dass die Kantonsstrasse dort angepasst werden muss. Damit kann die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfuss auf der wichtigen Kantonsstrasse nach Engelberg auch künftig gewährleistet werden. Dies ist im Sinne aller Verkehrsteilnehmer, hat aber zu Mehrkosten geführt

Nach Vorliegen der Auflageprojekte für die Bahnübergänge mit den aufwendigsten Massnahmen (Ein- und Ausfalltore für die Bewirtschafter) wurden diese vom Tiefbauamt überprüft. Die technischen Lösungen bei den Bahnübergängen Bettermann, Vorder Ey und Allmend werden als zweckmässig eingestuft. Die technischen Vorgaben sowohl der Kantonsstrasse als auch der Bahn sind eingehalten. Es wurden auch die Kosten auf Plausibilität hin überprüft. Grundsätzlich sind diese Kosten nachvollziehbar, wenn gleich relativ hoch. Auffällig sind dabei die verhältnismässig hohen Kosten für Studien und Projektänderungen beim Bahnübergang Bettermann und Vorder Ey. Die hohen Kosten für die sanierten Bahnübergänge bei den Ein- und Ausgangstoren in Wolfenschiessen Nord und Süd sind auf die Verknüpfung von Bahnübergang und Kantonsstrassenausbau zurückzuführen. Die Ein- und Ausgangstore haben den landwirtschaftlichen Verkehr von der Kantonsstrasse auf die Bewirtschaftungsflächen zu leiten. Entsprechende Dimensionierungen der Ein- und Ausfahrten sind dabei zu berücksichtigen. Im Weiteren ist die Kantonsstrasse mit Einspurstrecken und Stauräumen auszustatten, damit der Verkehr auf der Kantonsstrasse nicht behindert wird und keine Unfallschwerpunkte geschaffen werden. Alle diese Massnahmen führen zu den entsprechend hohen Kosten.

2.6 Übersicht der Gründe für die Mehrkosten

Für diesen Zusatzkredit wurden die Grundlagen des ursprünglichen Kredits aus dem Jahre 2009 analysiert und den Endkostenprognosen gegenüber gestellt. Dabei wurde jeder Bahnübergang einzeln betrachtet. Gesamthaft lassen sich die Kostenveränderungen wie folgt darstellen:

	<u>Kosten 2008</u>	<u>Prognose 2014</u>	<u>Abweichung</u>	<u>in %</u>
Kosten Sanierungen (Bahntechnik)	9'235'308	9'025'297	210'011	-2%
Strassenanpassungen		5'862'240	5'862'240	
Bau Ersatzerschliessung		1'426'680	1'426'680	
Entschädigung ÖVG		222'300	222'300	
Entschädigung Ersatzerschliessung		1'242'000	1'242'000	
Total	9'235'308	17'778'517	8'543'209	93%

Im Landratsbeschluss vom 11. März 2009 sind Kosten von total Fr. 9'249'132.- ausgewiesen. Diese Zahl basiert auf einer Kostenaufstellung von Ende 2007. Die geringe Differenz zu obiger Zahl hängt mit der Erhebungsbasis 2008 zusammen.

Um den ursprünglichen Kredit mit der vorliegenden Kostenprognose vergleichen zu können ist eine detaillierte Betrachtung notwendig. Für den Kredit 2009 wurde von den Kosten für eine technische Sanierung ausgegangen. Darin enthalten sind die Kosten für die bahntechnischen Elemente (Schraken, Blinklichter, Stellwerkanpassungen, usw.) und die Kosten für die Schliessung von Bahnübergängen (Rückbau, Zäune, Grundbuchanpassungen, usw.) sowie die kapitalisierten Unterhaltskosten der Bahnanlagen. Es handelte sich um eine Betrachtung aus der Sicht der Zentralbahn. Vergleicht man diese Kosten für die technische Sanierung, so wird der Kredit leicht unterschritten (-2%).

Wie bereits an mehreren Stellen dieses Beschlusses erwähnt sind verschiedene Rahmenbedingungen für die Überschreitung des ursprünglichen Kredits verantwortlich. Im Folgenden sind die Gründe für die Abweichungen gemäss obiger Kostenübersicht zusammengefasst. Die wichtigsten Gründe für diesen Zusatzkredit lassen sich wie folgt zusammenfassen.

- Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung im Landrat zum Rahmenkredit zur Finanzierung der Bahnübergangsanierungen im Jahr 2009 waren die Planungen der zb noch wenig konkret. Es wurden pro zu sanierenden Bahnübergang die Kosten für die bahntechnische Sanierung (Barriere, Blinklicht, Steuerungen, Stellwerkanpassungen,...) inklusive Mehrwertsteuer eingesetzt. Für die rein bahntechnische Sanierung wurden die Kosten praktisch eingehalten.
- Die Bahnübergänge, welche in Wolfenschiessen Nord und Süd als Ein- und Ausgangstore für die Bewirtschafter dienen und die Bedürfnisse von Gemeinde, Kanton und Grundeigentümer berücksichtigen, waren 2009 in der Form nicht vorgesehen. Im Zuge der konkreten Planungen und auf Druck des Tiefbauamts zeigte sich, dass nur mit umfangreichen Strassenanpassungen eine sichere Ein- und Ausfahrt in die Bewirtschaftungsgebiete gewährleistet werden kann. Dies ist umso wichtiger, weil durch die Schliessung einer grossen Anzahl an Bahnübergängen sich die Fahrten auf die wenigen Ein- und Ausfahrtspunkte konzentrieren. Aus diesem Grund sind die Knoten auf der Kantonsstrasse so auszugestalten, dass keine Gefährdungen des rollenden und stehenden Verkehrs entstehen. So ergaben sich beispielsweise folgende wesentliche Abweichungen zwischen den Planungen 2009 und heute.

<u>Bahnübergang</u>	<u>Kostenschätzung 2009</u>	<u>Prognose 2014</u>	<u>Differenz</u>
Bettermann	Fr. 120'000.-	Fr. 1'797'600.-	Fr. 1'677'600.-
Vorder Ey 2	Fr. 10'000.-	Fr. 1'785'600.-	Fr. 1'775'600.-
Allmend 5	Fr. 191'500.-	Fr. 1'839'600.-	Fr. 1'648'100.-
Parketterie	Fr. 231'400.-	Fr. 3'859'200.-	Fr. 3'627'800.-

Bruttozahlen gemäss Angaben der zb (Stand Februar 2014)

So wird beim Bahnübergang Vorder Ey (Nr. 50) heute mit Kosten in der Höhe von Fr. 1,8 Mio. gerechnet. Ursprünglich hat die zb mit rund Fr. 10'000.- für die Aufhebung budgetiert. Grund für diese grosse Differenz ist die Ausgestaltung des Bahnübergangs als Ein- und Ausgangstor für die gesamte Landwirtschaftsfläche in Wolfenschiessen Süd. Im Zentrum stand bei der Ausgestaltung der Knoten und der Kantonsstrasse die Verkehrssicherheit. Ein Anliegen, dass vom Kanton gegenüber der zb klar vertreten und durchgesetzt wurde. Für den Ausbau der Kantonsstrasse im Zusammenhang mit den Ein- und Ausgangstoren ergaben sich zusätzlich Fr. 5'862'240.-.

- Der Planungsprozess gestaltete sich für die zb komplexer als angenommen. Um gute und nachhaltige Sanierungslösungen zu erhalten waren mehrstufige und partizipative

Prozesse notwendig. Dies führte zu zeitlichen Verzögerungen und wirkte bei den Planungsarbeiten insbesondere bei den Strassenanpassungen kostentreibend.

- Die notwendig gewordene rückwärtige Erschliessung auf dem bisher bewirtschafteten Kulturland, anstelle des Gewässerraums, führte zu Baukosten in der Höhe von Fr. 1'426'680.-. Vorgesehen ist dabei ein Fahrweg von 3 bis 3,5 Metern Breite, welcher es den Bewirtschaftern erlaubt von den Ein- und Ausfahrten zu ihren Landflächen zu gelangen.
- Im Rahmen der Planungen für eine Moderne Melioration war mit Kosten von rund Fr. 3 Mio. gerechnet worden. Darin inbegriffen waren Kosten für die Landumlegung, neue Erschliessungsstrassen und Anpassungen an landwirtschaftliche Infrastrukturen. 2009 bestand die Hoffnung, dass durch eine Moderne Melioration die Kosten für Elemente der Bahnübergangsanieuerungen (zB. Ersatzerschliessung) in der Höhe von Fr. 2'668'680.- (Bau Ersatzerschliessung und Entschädigungen für Landverlust) von Dritten (Bund) mitgetragen werden. Ohne Melioration fliessen nun keine landwirtschaftlichen Beiträge des Bundes, der Gemeinde oder des Kantons.
- Neben dem Bau der Ersatzerschliessung sind auch Beiträge für den Ertragsausfall, den Ausfall von landwirtschaftlichen Beiträgen und die Unterhaltskosten (einmaliger Beitrag kapitalisiert) in der Höhe von Fr. 1'242'000.- an die betroffenen Landeigentümer zu bezahlen. Basis für die geschätzte Höhe der Beiträge ist eine Expertise des Schweizerischen Bauernverbandes. Dabei wurden verschiedenen Kriterien (zB. wegfallende landwirtschaftliche Nutzfläche, veränderte Feldform, der Mehrweg für die Bewirtschaftung) für die Berechnung der Entschädigung herangezogen.
- Im Weiteren waren im Rahmenkredit 2009 keine Entschädigungen für die Schliessung von Bahnübergängen an die Grundeigentümer eingerechnet. Dies hat damit zu tun, dass gleichzeitig mit dem Rahmenkredit auch eine Revision des ÖVG im Landrat behandelt wurde. Diese Revision sollte die Grundlage für die Mitfinanzierung der Bahnübergangsanieuerungen durch den Kanton schaffen. Entgegen dem Antrag des Regierungsrats wurde das Gesetz mit einem Artikel (Art. 31a Abs. 3) ergänzt, welcher einmalige Entschädigungen für Grundeigentümer vorsieht, deren Bahnübergänge geschlossen werden. Diese Entschädigungen betragen gemäss Prognose rund Fr. 222'300.-
- Im Zusammenhang mit den Planungen für die Errichtung einer modernen Melioration wurden Kostenbeiträge an Erhebungen, Studien und Vorarbeiten in der Höhe von rund 75'000.- über den Rahmenkredit geleistet.

	<u>Prognose 2014</u>	<u>Anteil Kanton</u>	
Kosten Sanierungen (Bahntechnik)	9'025'297	4'512'649	50%
Strassenanpassungen	5'862'240	2'931'120	33%
Bau Ersatzerschliessung	1'426'680	713'340	8%
Entschädigung ÖVG	222'300	222'300	2%
Entschädigung Ersatzerschliessung	1'242'000	621'000	7%
Total	17'778'517	9'000'409	100%
Total Mittelbedarf		9'000'409	
Rahmenkredit 2009		4'680'000	
Zusatzkredit		4'320'409	

Stellt man aufgrund der Kostenprognose 2014 den Mittelbedarf zur Fertigstellung der Bahnübergangsarbeiten dem vom Landrat gesprochenen Rahmenkredit gegenüber, ergibt sich ein Mehrbedarf von rund Fr. 4,3 Mio. Dafür wird beim Landrat ein Zusatzkredit beantragt.

Wird dem vorliegenden Nachtrag durch den Landrat nicht zugestimmt, so stehen keine zusätzlichen Mittel für die Vollendung der geplanten Bahnübergangsarbeiten von Seiten des Kantons Nidwalden zur Verfügung. Dies heisst konkret, dass im vorliegenden Sanierungsprogramm Abstriche gemacht werden müssten. Konkret heisst dies, dass die Bahnübergänge Bettermann (Fr. 1'797'600.-) und Allmend 5 (Fr. 1'839'600.-) nicht realisiert werden. Bei den übrigen noch zu sanierenden Bahnübergängen werden Einsparungen notwendig sein, um den bisherigen Kredit einhalten zu können. Dies ist aber mit einer sachgerechten Sanierung aller Bahnübergänge nicht möglich und hat negative Auswirkungen auf den Verkehr auf der Kantonsstrasse (Sicherheit, Staus) und die Bewirtschafter (längere Umwegfahrten zu den Bewirtschaftungsflächen). Die verbleibenden Ein- und Ausfahrten (Vorder Ey 2 und Parkeetterie) können nicht verkleinert werden, da diese verkehrstechnisch notwendig sind. Es ist somit ein neues Sanierungskonzept für die verbleibenden Bahnübergänge zu erstellen. Werden die Bahnübergänge der zb in Wolfenschiessen nicht gesetzeskonform saniert, so wird das BAV die Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit der Züge verfügen. Der bisherige Fahrplan (inkl. S4 nach Wolfenschiessen) kann damit nicht mehr gefahren werden.

2.7 Auswirkungen auf die Gemeinden

Mit der Revision des ÖVG wurden am 11. März 2009 durch den Landrat Rechtsgrundlagen für die Finanzierung der Kosten bei der Aufhebung oder Sicherung von Bahnübergängen geschaffen. In Art. 31a, Abs.1 wird festgehalten, dass der Kanton im Rahmen von Sanierungsprogrammen Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Bahnübergängen ausrichtet. Dabei beträgt der Kantonsbeitrag 50 Prozent der anrechenbaren Bau- und Unterhaltskosten. Die Gemeinden wurden verpflichtet 15% und die zb 35% der anrechenbaren Kosten zu übernehmen. Bei der Aufhebung von Bahnübergängen zahlt der Kanton eine einmalige Entschädigung von insgesamt Fr. 3'000 bis Fr. 10'000 je Bahnübergang.

Gemäss Endkostenprognose 2014 ist mit Kosten von Fr. 17'556'217.- (Gesamtkosten abzüglich Entschädigungen ÖVG) zu rechnen. Das heisst die Gemeinden Stans, Oberdorf, Dallenwil und Wolfenschiessen haben zusammen Fr. 2'633'433.- zu leisten. An den Entschädigungen für die Aufhebung von Bahnübergängen beteiligen sich die Gemeinden nicht. Aufgrund des Arbeitsfortschritts bei den Sanierungen wird den Gemeinden auf Wunsch jährlich für die Budgetierung mitgeteilt, mit welchem Beitrag zu rechnen ist.

2.8 Projektorganisation und –controlling

Die operative Umsetzung der Bahnübergangssanierungen ist eine gemeinsame Aufgabe von zb und Kanton. Im Rahmen der konkreten Arbeiten zur Bahnübergangssanierung zeigte sich, dass die Baudirektion (bis 2010 die Volkswirtschaftsdirektion) und die zb eng zusammenarbeiten und dadurch die Verantwortlichkeiten klar zu regeln sind. Damit soll vermieden werden, dass Unklarheiten bezüglich Verantwortlichkeiten gegenüber dem Bund sowie den betroffenen Strasseneigentümern, Gemeinden oder Dritten bestehen. Die zb und die Volkswirtschaftsdirektion haben deshalb im März 2010 eine Verantwortlichkeitsmatrix vereinbart. Die Partner unterstützen sich dabei gegenseitig und suchen gemeinsame Lösungen.

Für die einzelnen Bahnübergänge ist ein eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren (PGV) durchzuführen. Die zb gibt die Projekte beim BAV ein. Der Kanton wird dann vom BAV zur Stellungnahme dazu eingeladen. Bei grösseren Projekten mit mehreren Betroffenen wird das Projekt auch öffentlich aufgelegt und im Amtsblatt publiziert. Der Prozess des PGV wird vom BAV geführt. Dieses erteilt nach Abschluss des Verfahrens die Plangenehmigungsverfügung. Liegt diese vor, kann mit der Realisierung der Sanierung begonnen werden. Die Verantwortung für die Realisierung liegt dabei bei der zb (Bauherrschaft).

Nach Abschluss des Projekts reicht die zb dem Kanton die Projektabrechnung ein. Aufgrund dieser Projektabrechnung werden die anrechenbaren Kosten festgelegt und eine beschwerdefähige Verfügung zur Kostenteilung vom Kanton gemacht. In der Verfügung werden die Kosten gemäss ÖVG auf den Kanton, die Gemeinden und die zb verteilt. Es werden darin auch die einmaligen Entschädigungen an die Grundeigentümer für die Schliessung der Bahnübergänge (Art. 31a) verfügt. Mit der Verfügung hat der Kanton auch die Informationen über die Kosten aller bereits sanierten Bahnübergänge und kann sich ein Bild über den Stand der Ausschöpfung des Rahmenkredits machen. Die Schwierigkeit bei der Kostenüberwachung ist die zeitgleiche Planung und Umsetzung verschiedener Bahnübergänge und die Tatsache, dass in der Vergangenheit von der ersten Planung oft Jahre vergangen sind.

Bis Ende 2013 waren vom Rahmenkredit rund Fr. 2 Mio. aufgebraucht. Die umfangreichen Planungen der zb im Hinblick auf die Frist von Ende 2014 für die Fertigstellung der Sanierungen führten dazu, dass sich im September 2012 (Zwischenbericht zu Händen des Regierungsrats) erstmals eine Überschreitung des Rahmenkredits abzeichnete. Der genaue Umfang der Kostenüberschreitung liess sich aber noch nicht verifizieren. Erst mit dem Fortschreiten der Detailplanungen im Laufe des Jahres 2013 bewahrheitete sich die Kostenüberschreitung, da erstmals konkrete Kostenvoranschläge der letzten zu sanierenden Bahnübergänge vorlagen. Da die Sanierungen in der Gemeinde Wolfenschiessen kostenmässig am aufwendigsten sind (Strassenknoten, Entschädigungen und Ersatzerschliessung) entwickelten sich die Gesamtkosten per Ende 2013 explosionsartig. Es fehlte nicht an der Überwachung des Kredits, sondern vielmehr an den unvollständigen Informationen zu den Kosten und den sich laufend ändernden Rahmenbedingungen. Zu den Unsicherheiten gehörten dabei die Frage der Ersatzerschliessung im Gewässerraum der Engelberger Aa, die Entschädigungen für den Landverlust durch die rückwärtige Ersatzerschliessung oder die definitive Ausgestaltung der umfangreichen Strassenanpassungen bei den Ein- und Ausfahrten, welche sich direkt auf die Kosten auswirkten.

2.9 Mitwirkung

Die Mitwirkung der Grundeigentümer, der Standortgemeinden und der Fachämter des Kantons bei der Planung und Realisierung der einzelnen Bahnübergänge sind im Rahmen der ordentlichen PGV's sicher gestellt. Nach Eingabe der Projektunterlagen wird der Kanton und die Standortgemeinde vom federführenden BAV zur Stellungnahme eingeladen. Die Fachstelle öV und Projektentwicklung holt dann bei den kantonalen Fachämtern (Tiefbauamt, Amt für Umwelt, Amt für Landwirtschaft, Amt für Raumentwicklung usw.) Mitberichte ein, welche zu einer konsolidierten Stellungnahme gegenüber dem BAV verdichtet werden. Die betroffenen Grundeigentümer werden, vor Eingabe des Projekts beim BAV, darüber informiert. Im

Rahmen des ordentlichen PGV's haben die Grundeigentümer dann die Möglichkeit zur Einsprache. Bei ordentlichen PGV's wird das Projekt zudem öffentlich auf der Baudirektion und der Kanzlei der Standortgemeinde aufgelegt und im Amtsblatt publiziert. Damit ist die Öffentlichkeit über das Projekt informiert und kann Stellungnahmen dazu abgeben. Der Prozess des PGV wird durch das BAV geführt. Verhandlungen mit Einsprechern werden vom BAV begleitet und unterstützt. Das BAV entscheidet über die Plangenehmigung mit Rechtsmittel.

Im Rahmen der verschiedenen PGV's hat das Tiefbauamt die Interessen des Kantons als Eigentümer und Betreiber der Kantonsstrassen wahrgenommen. Gerade bei der speziellen Situation zwischen Schiene und Strasse in Wolfenschiessen kommt dieser Interessenwahrung eine grosse Bedeutung zu. Das Tiefbauamt hat Einfluss auf die normengerechte Ausgestaltung der Ein- und Ausfahrten auf die Kantonsstrasse genommen. Damit kann ein sicherer und staufreier Verkehr auf der wichtigen Kantonsstrasse nach Engelberg langfristig sicher gestellt werden. Diese Situation hat aber zum Teil zur Kostensteigerung geführt, welche diesen Zusatzkredit notwendig macht.

2.10 Mitbericht der Finanzdirektion

Die Kostenschätzung für den Rahmenkredit vom 11.03.2009 basiert auf Vorprojekten der zb mit einer Kostengenauigkeit von +/- 20 %. Die Gesamtkosten von 9.249 Mio. setzen sich aus Baukosten aus dem Sanierungsprogramm von 7.163 Mio., Unterhaltskosten von 1.432 Mio. sowie der MWST von 0.653 Mio. zusammen. Gegenüber den vorliegenden Endkostenprognosen ergibt sich eine Kostenüberschreitung von 92 %.

Es zeigt sich nun mit aller Deutlichkeit, dass beim Rahmenkredit 2009 einseitig auf die bahntechnische Beurteilung abgestellt und die Problematik bezüglich der Auswirkungen auf die Kantonsstrassen und die rückwärtigen landwirtschaftlichen Erschliessungen insbesondere bei den kantonalen Mitwirkungsverfahren offenbar nicht erkannt oder bei weitem unterschätzt wurden.

Es ist auch schwer nachvollziehbar, weshalb die absehbaren Mehrkosten nicht in die Finanzpläne der zuständigen Direktion eingeflossen sind. Im Weiteren muss festgestellt werden, dass die Sanierung des provisorisch geschlossenen Bahnübergangs Büren im Zusatzkredit nicht berücksichtigt ist. Dem Vernehmen nach wird hierfür mit Kosten von mehreren Millionen Franken gerechnet, welche dem Landrat in einer separaten Vorlage vorgelegt werden soll.

Mit dem Landratsbeschluss vom 11. März 2009 wurde ein Rahmenkredit zur Finanzierung von Bahnübergängen der zb auf der Strecke Hergiswil – Engelberg für die Jahre 2009 bis 2014 in der Höhe von 4.68 Mio. Franken bewilligt.

Der aktuelle Verpflichtungskredit weist folgende Ist- und Planzahlen aus:

Konto	Ist 2009- 2013	RK LRB 11.03.2009	verfügbar 31.12.13	Budget 2014	FiPla 2015
	1	2	3 = 2-1	4	5
2235.5010.41 Sanierung von Bahnübergängen	169'196				
2235.5640.20 Sanierung von Bahnübergängen der zb	2'140'211			800'000	620'000
2235.6300.36 Bund an Sanierung Bahnübergänge	-37'740				
2235.6320.41 Bahnübergänge zb, Anteil Gemeinden	-421'105			-100'000	-95000
2235.6340.03 Beiträge zb an Investitionen Kanton	0				
Total	1'850'560	4'680'000	2'829'440	700'000	525'000

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

Die Finanzdirektion stellt fest, dass im Rahmen des Budgets 2014 sowie in den Investitionsplanjahren 2015 bis 2018 keine Beträge für weitere Zahlungen enthalten sind. Die Budgets 2013, 2014 und der Finanzplan 2015 enthalten nur die Restbeträge zum Rahmenkredit von 4.68 Mio. Franken.

	verfügbar 31.12.13 1	Zusatz- kredit 2	Bedarf 3 = 2+1	Budget 14 FiPla 15 4	nicht budgetiert / geplant 5 = 3-4
Total	2'830'000	4'300'000	7'130'000	1'425'000	5'705'000

Somit fehlen in den kommenden Budgets und Investitionsplänen 5.4 Mio. Franken. Dies wird die Investitionsrechnung stark belasten und im Rahmen der Massnahmen Entlastung der Haushalte zu zusätzlichem Druck auf andere Investitionsvorhaben führen.

Beschluss

1. Dem Landrat wird beantragt, dem Landratsbeschluss über die Bewilligung eines Zusatzkredits zur Finanzierung der Bahnübergangsanierungen der Zentralbahn auf der Strecke Hergiswil-Engelberg für die Jahre 2009-2014 zuzustimmen.
2. Der Rahmendkredit zur Finanzierung von Bahnübergängen der zb vom 11. März 2009 wird bis zum 31.12.2017 verlängert.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Finanzkommission (Präsidium, Vizepräsidium und Sekretariat)
- Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL) (Präsidium, Vizepräsidium und Sekretariat)
- Kommission für Bildung, Kultur und Volkswirtschaft (BKV) (Präsidium, Vizepräsidium und Sekretariat)
- Landratssekretariat
- Finanzdirektion
- Baudirektion
- Landwirtschafts- und Umweltdirektion
- Finanzverwaltung
- Finanzkontrolle
- Amt für Landwirtschaft
- Direktionssekretariat Baudirektion
- Fachstelle öV und Projektentwicklung

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landschreiber

