



Stans, 2. September 2014
Nr. 649

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

Die Sanierung der Bahnübergänge Hergiswil-Engelberg ist weit fortgeschritten. Für alle zu sanierenden Bahnübergänge sind die Planungen bei der Zentralbahn (zb) im Gange oder bereits abgeschlossen. Damit sind auch die Kosten für die verbleibenden Sanierungen bekannt. Gestützt auf diese Zahlen der zb hat die Baudirektion anfangs 2014 eine Endkostenprognose für den kantonalen Kredit an die Bahnübergangsanierungen erstellt. Diese zeigt folgendes Bild:

Prognose Endkosten Kantonsanteil:	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, wurde dem Landrat ein Zusatzkredit in der Höhe von Fr. 4,3 Mio. beantragt. Dieser wies den Kredit am 21. Mai 2014 mit dem Auftrag Einsparmöglichkeiten zu prüfen an den Regierungsrat zurück.

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. Einer dieser Bahnübergänge ist nicht Gegenstand

des Sanierungsprogramms. Der aktuelle Status der Sanierungsarbeiten (August 2014) präsentiert sich gemäss Angaben der zb wie folgt:

Sanierungsstatus Bahnübergänge Kanton NW vom 15.08.2014	
gesicherte Bahnübergänge ¹⁾	20
aufgehobene Bahnübergänge ²⁾	13 ³⁾
sanierte Bahnübergänge	33
zu sichernde Bahnübergänge ¹⁾	7 ⁴⁾
aufzuhebende Bahnübergänge ²⁾	24
zu sanierende Bahnübergänge	31

1) *Andreaskreuze, Blinklichtsignalanlagen, automatische/manuelle Bedarfsschranken, Schrankenanlagen, etc.*

2) *Mit oder ohne Ersatzerschliessung*

3) *Inklusiv provisorische Aufhebung Bahnübergang Büren und Aufhebung BUe Fabrikstrasse*

4) *Inklusiv Bahnübergang Oberau*

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 Engelbertal. 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 konnte Ende 2013 eine verlässliche Endkostenprognose erstellt werden. Diese zeigte, dass ein Nachtrag in der Höhe von Fr. 4,3 Mio. notwendig ist.

2.2 Rückweisung des Antrags über einen Zusatzkredit

Der Zusatzkredit zum Rahmenkredit zur Finanzierung der Bahnübergangssanierungen der zb auf der Strecke Hergiswil-Engelberg für die Jahre 2009 bis 2014 war am 21. Mai 2014 im Landrat traktandiert. Nach längerer Diskussion des Antrages wurde der vom Regierungsrat beantragte Zusatzkredit in der Höhe von Fr. 4,3 Mio. zurückgewiesen. Der Landrat erteilte dabei den Auftrag Einsparmöglichkeiten bei den verbleibenden Bahnübergangssanierungen zu prüfen und den überarbeiteten Zusatzkredit dem Landrat wieder vorzulegen.

In der Folge wurde eine Arbeitsgruppe zur Überprüfung des Zusatzkredites unter Leitung des Baudirektors eingesetzt. In dieser Arbeitsgruppe vertreten waren das Tiefbauamt, die Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung und die zb. Die Startsitzen dieser Arbeitsgruppe fand am 26. Mai 2014 statt. An dieser Sitzung wurden der Fächer möglicher Kosteneinsparungen und die Stossrichtungen dafür definiert. Dabei wurden sämtliche Bereiche (Strasse, Bahntechnik, Landumlegungen bzw. -abtausch, Ersatzerschliessung im Gewässerraum, usw.) in Betracht gezogen. Die Arbeitsgruppe konnte nach weiteren drei Sitzungen am 11. August 2014 die verschiedenen Optionen von Kosteneinsparungen zu Händen des Landrates verabschieden. Neben den Sitzungen der Arbeitsgruppe fanden verschiedene bilaterale Besprechungen zwischen externen Experten und Fachleuten der Verwaltung (Kantonspolizei, Amt für Landwirtschaft) statt. Es fanden auch Abklärungen beim Bundesamt für Verkehr (BAV) und dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) zu verschiedenen Aspekten der Bahnübergangsanierungen statt.

2.3 Grundlagen für die Überprüfung der bisherigen Planung

2.3.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen und Richtlinien für Strassen und Bahn

Für die Ausgestaltung und den Betrieb von Strassen und Bahnanlagen bestehen gesetzliche Grundlagen und technische Normen. Im Zusammenhang mit der Überprüfung der bisherigen Planungen der Bahnübergangsanierungen wurden diese Grundlagen nochmals eingehend gesichtet. Ein wichtiger Punkt dabei ist die Frage, welcher Verkehrsträger Strasse oder Schiene Vorrang hat. Aus der Bundesverfassung sowie den abgeleiteten Gesetzen des Bundes ergibt sich kein Vorrang eines der beiden Verkehrsträger. Somit müssen bei der Realisierung von Bahnübergangsanierungen sowohl der Betrieb der Eisenbahn als auch die Sicherheit des Strassenverkehrs gewährleistet werden. Aufgrund dieser Ausgangslage sind sowohl die Rechtsgrundlagen für die Strasse als auch die Schiene gleichberechtigt aufeinander abzustimmen. Im Weiteren wurden die strassenseitigen Normen für den Strassenbau sowie die Umsetzung für Knotenausbildungen zur Überprüfung der bisherigen Planungen herangezogen. Es zeigte sich, dass bei der Realisierung von Bahnübergängen mit Barrieren auf der parallel verlaufenden Kantonsstrasse entsprechende Anpassungen der Strasse (Einspurstrecken) notwendig sind, um die Sicherheit weiterhin zu gewährleisten. Damit können die strassenseitigen Normen und Vorgaben eingehalten und die Sicherheit gewährleistet werden. Es zeigte sich, dass aufgrund der strikten Anwendung der einschlägigen Normen und Vorschriften von Schiene und Strasse kaum Einsparpotenzial gegenüber dem zurückgewiesenen Zusatzkredit besteht.

2.3.2 Geschwindigkeitsregime Kantonsstrasse

Damit die Kantonsstrassen auf dem Gebiet der Gemeinde Wolfenschiessen trotz Barrieren für den abbiegenden Verkehr mit dem bestehenden Geschwindigkeitsregime betrieben werden können, sind strassenseitige Anpassungen notwendig. Da die strassenseitig notwendigen Anpassungen beim ursprünglichen Kredit 2009 noch nicht eingerechnet waren, führt dies zu den Kostensteigerungen für die Bahnübergangsanierungen. Aus diesem Grunde wurde die Möglichkeit eines Verzichts der erst jetzt in den Kosten erfassten Strassenanpassungen durch die Änderung des heutigen Geschwindigkeitsregimes auf der Kantonsstrasse geprüft. Insbesondere geht es dabei um eine Temporeduktion auf 50 km/h zwischen Wolfenschiessen Lochrüti und Parketterie. Denn mit 50 km/h könnte auf die Warteräume vor den Barrieren verzichtet werden. Mit Warteräumen soll jedoch neben der Verkehrssicherheit auch sichergestellt werden, dass der Verkehrsfluss bei geschlossenen Bahnübergängen nicht zum Erliegen kommt. Im Zusammenhang mit der Suche nach Einsparungen wurden auch weitere Anpassungen des Geschwindigkeitsregimes geprüft. Dabei fanden intensive Gespräche mit der Kantonspolizei statt. In der Folge äusserte sich die Justiz- und Sicherheitsdirektion schriftlich zu den Optionen für eine Änderung des Geschwindigkeitsregimes auf der Kantonsstrasse Stans-Engelberg. Die Kantonspolizei kommt darin zum Schluss, dass eine Herabsignalisation der Ausserortsgeschwindigkeiten auf 50 bzw. 60 Km/h nicht

unterstützt werden kann. Damit fällt auch die Option weg die zu realisierenden Bahnübergänge ohne Warteräume auszugestalten. Begründet wird diese Ablehnung wie folgt. Zum Einen wird eine Geschwindigkeitsreduktion auf 50 Km/h aufgrund der Erfahrungen der Kantonspolizei für die Verkehrsteilnehmer als Affront empfunden. Aus diesem Grund dürfte diese Temporeduktion auch kaum eingehalten werden. In der Regel wäre sie dann nur mit regelmässigen Kontrollen durchzusetzen, was von der Bevölkerung aber leicht als „Abzockerei“ wahrgenommen werden könnte. Dies entspricht nicht den Absichten der Kantonspolizei. Die grösstmögliche Sicherheit bei den Bahnübergängen darf deshalb nicht auf Kosten von Geschwindigkeitsreduktion erfolgen, welche zudem nicht die erhoffte Wirkung bringen. Im Weiteren werden häufige Wechsel und unterschiedliche Geschwindigkeitsbegrenzungen innerhalb der Gemeinde Wolfenschiessen bei den Fahrzeuglenkern für Verwirrung und Irritation sorgen. Gestützt auf die Abklärungen bei der Kantonspolizei wird mit Ausnahme der Bahnübergänge Vorder Ey und Parketterie auf eine Änderung des heutigen Geschwindigkeitsregimes auf der Kantonsstrasse in Wolfenschiessen verzichtet. Bei der Vorder Ey soll die Geschwindigkeitsbegrenzung beim Dörfli bis hinter den neuen Bahnübergang Vorder Ey verlängert werden.

2.3.3 Fristen für Bahnübergangsanierungen

Gemäss dem heute geltenden Recht (Eisenbahnverordnung des Bundes, EBV) sind die Bahnübergänge bis Ende 2014 zu sichern. Bereits im Zusammenhang mit der Erarbeitung des zurückgewiesenen Zusatzkredits zur Finanzierung der Bahnübergangsanierungen wurde die Frage nach konkreten Konsequenzen für die zb bei Nichteinhalten der zeitlichen Vorgaben (Endtermin) aufgeworfen. Dabei zeigte sich, dass mit Geschwindigkeitsreduktionen bei der zb und weiteren betrieblichen Einschränkungen zu rechnen ist. Verbindliche Aussagen zu den Konsequenzen durch das BAV fehlten aber dazumal. Aus diesem Grund wandte sich die Baudirektion nochmals schriftlich in der Sache an das BAV. Dieses äusserte sich wie folgt dazu. Sollte die Realisierung der Sanierung der Bahnübergänge nicht innerhalb der gesetzten Frist erfolgen, so behält sich das BAV allfällige Massnahmen betrieblicher und baulicher Art vor. Wie es sich dabei genau verhält, ist jeweils von Fall zu Fall zu entscheiden. Die Antwort des BAV zeigt, dass nach wie vor konkrete Angaben fehlen. Es ist aber davon auszugehen, dass betriebliche Massnahmen auch Geschwindigkeitsreduktionen beinhalten. Mit solchen Geschwindigkeitsreduktionen für die Interregio Züge Luzern-Engelberg kann der heutige Fahrplan nicht mehr sichergestellt werden. Dies hat Auswirkungen auf das Angebot und somit auch auf die Kunden und Kundinnen.

Fast gleichzeitig mit der Anfrage der Baudirektion beim BAV wurde eine Revision des EBV in die Vernehmlassung geschickt. Auslöser dafür ist die Tatsache, dass es nicht allen Eisenbahnunternehmungen gelingen wird, die gesetzte Frist zur Sanierung der Bahnübergänge von Ende 2014 einzuhalten. Aus diesem Grund besteht für die Aufsichtsbehörde Handlungsbedarf. Grundsätzlich haben die Eisenbahnunternehmungen die Möglichkeit ein Gesuch um Abweichungen von den Vorschriften gemäss Art. 5, Abs.2 EBV zu stellen. Durch das Stellen und Prüfen dieser Gesuche würden aber beim BAV erhebliche Ressourcen gebunden. Zweckmässiger ist es deshalb diese Ressourcen weiterhin in die Planung und Bewilligung der Sanierung von Bahnübergängen einzusetzen. Aus diesem Grund schlägt das BAV vor, die EBV anzupassen. Dieser Revisionsentwurf sieht vor, dass bis Ende 2014 lediglich die Gesuche um Aufhebung oder Anpassung beim BAV eingereicht werden müssen. Die Ausnahme stellen Bahnübergänge mit unzureichenden Sichtverhältnissen dar. Für diese müssen immer noch Sonderlösungen bis Ende 2014 gefunden werden.

In Wolfenschiessen gibt es nach Einschätzung der zb 5 solcher Bahnübergänge. Anschliessend sind die betroffenen Bahnübergänge innerhalb eines Jahres, nachdem die rechtskräftige Plangenehmigungsverfügung oder Baubewilligung vorliegt, aufzuheben oder anzupassen. Sollte die Realisierung der Sanierung nicht innerhalb eines Jahres erfolgen, so behält sich das BAV allfällige Massnahmen betrieblicher und baulicher Art vor. In der Vernehmlassung hat sich die Baudirektion für diese Anpassung der EBV ausgesprochen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die zb für sämtliche zu sanierenden Bahnübergänge bereits Gesuche beim BAV eingereicht hat. Damit kann die zb mit der Sicherung der Bahnübergänge mit Bar-

rieren und den notwendigen Strassenanpassungen die Vorgaben der revidierten EBV terminlich einhalten.

2.3.4 Ersatzerschliessung im Gewässerraum

Mit der Schliessung der zahlreichen Bahnübergänge entlang der Kantonsstrasse in Wolfenschiessen braucht es für die Bewirtschafter der landwirtschaftlichen Fläche 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. Die Planungen sehen aktuell eine Ersatzerschliessung entlang dem Bahntrasse vor. Damit wird aber Kulturland benötigt, welches nicht mehr zur Bewirtschaftung zur Verfügung steht. In diesem Zusammenhang wurde auch die Verlegung der Ersatzerschliessung in den Gewässerraum der Engelberger Aa geprüft und mit den zuständigen Bundesstellen mehrfach besprochen. Entsprechende Planungen wurden bereits vorgenommen. Wichtig ist dabei aber die Haltung des Bundes (BAFU) zu den Möglichkeiten einer Ersatzerschliessung im Gewässerraum vor dem Hintergrund der bestehenden Gewässerschutzgesetzgebung. Aus diesem Grund wurde die Bewilligungsfähigkeit einer solchen Ersatzerschliessung im Gewässerraum bereits im März 2013 mit einer Vertretung des Bundes diskutiert. Dabei lehnte der Bund eine solche Ersatzerschliessung klar ab. Tatbestände, welche eine Ausnahmeregelung rechtfertigen würden, liegen aus Sicht des Bundes nicht vor. Zwischenzeitlich wurde, angestossen durch die Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) und die Landwirtschaftsdirektoren Konferenz (LDK), ein Merkblatt „Gewässerraum und Landwirtschaft“ zum Bauen ausserhalb der Bauzonen erarbeitet. Dieses Merkblatt wurde im Frühling 2014 von den entsprechenden Gremien verabschiedet. Das Merkblatt sieht die Möglichkeit von Güterstrassen im Gewässerraum in Gebieten mit engen Platzverhältnissen vor.

Im Rahmen der Suche nach Kostenoptimierungen wurde die Ersatzerschliessung im Gewässerraum vor dem Hintergrund des neuen Merkblatts nochmals geprüft. So wurde das BAFU um eine Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit von neu anzulegenden landwirtschaftlichen Güterwegen im Gewässerraum der Engelberger Aa ersucht. Mit Schreiben vom 10. Juli 2014 teilte das BAFU mit, dass die geplanten Landwirtschaftswege im vorliegenden Fall nicht bewilligungsfähig seien. Begründet wird dies damit, dass die von der Umverlegung betroffenen Abschnitte im Engelbergertal weder in einem topographisch eingeeengten Bereich liegen noch die lokalen Platzverhältnisse aufgrund von Siedlungsgebieten und Infrastruktur eingeschränkt sind. Aufgrund dieser Auskunft des Bundes kann eine Ersatzerschliessung zum heutigen Zeitpunkt im Gewässerraum nicht realisiert werden. Das letzte Wort in der Sache ist aber noch nicht gesprochen. Eine Vernehmlassung bei den Kantonen steht noch aus und wird Nächstens gestartet. Aus Zeitgründen (Umsetzung bis Ende 2015) fallen entsprechende Kostenoptimierungen mit dem Hochwasserschutzprojekt aber weg.

2.3.5 Landabtausch, Arrondierungen und Realersatz

Nachdem eine Melioration im Engelbergertal Mitte 2012 scheiterte, war das Instrument von Landabtausch bzw. Realersatz im Zusammenhang mit den Bahnübergangsanierungen nicht mehr einsetzbar. Die entsprechende Stossrichtung wurde deshalb nicht mehr weiter verfolgt. Im Rahmen der nun stattfindenden Überprüfungen zum Zusatzkredit ist die Möglichkeit von Landabtausch und Realersatz im kleinen Rahmen nochmals geprüft worden. Die Landwirtschaft- und Umweltdirektion (LUD) unterstützte dabei die Baudirektion mit entsprechenden Abklärungen beim Landerwerb. So werden gegenwärtig konkrete Gespräche und Verhandlungen mit Grundeigentümern im Perimeter rund um den Bahnübergang Bettermann geführt. Ziel ist es dabei mit den Grundeigentümern eine Einigung über Landabtausch und Realersatz zu erzielen, damit auf den Bahnübergang Bettermann verzichtet werden kann. Es braucht aber noch einige Zeit um gesicherte Ergebnisse vorweisen zu können. Gelingt es mit Landabtausch und Realersatz Voraussetzungen für einen Verzicht auf den Bahnüber-

gang Bettermann zu schaffen, sind entsprechende Einsparungen möglich. Diese ergeben sich wie folgt:

Gesamtkosten Bahnübergang Bettermann	Fr. 1'822'600.-
Wegfall Strassenanpassungen	- Fr. 920'000.-
Projektkosten ohne Strassenanpassungen und Bahnübergang	Fr. 902'600.-

Kosten ohne Bahnübergang Bettermann	
Effektive Kosten für Ersatzerschliessung + Entschädigungen	Fr. 710'000.-
Bisheriger Aufwand Planerleistungen	Fr. 6'500.-
	Fr. 716'500.-
Offen: Entschädigungen der Umwege	Fr. 186'100.-
Projektkosten ohne Strassenanpassungen und Bahnübergang	Fr. 902'600.-

Wenn der Bahnübergang Bettermann aufgehoben werden kann, fallen noch Kosten in der Höhe von Fr. 716'500.- an. Dies sind Kosten, welche bereits angefallen sind (Planerleistungen) oder sowieso anfallen (Entschädigungen für Umweg und Ertragsausfall durch Ersatzerschliessung). Ausgehend von den Gesamtkosten für den Bahnübergang Bettermann von Fr. 1'822'600.- fallen Fr. 716'500.- in jedem Fall an, so dass Fr. 1'106'100.- eingespart werden. Der Kanton spart dabei Fr. 553'050.-. Gemäss den Berechnungen der zb werden bei einer Aufhebung des Bahnübergangs zusätzlich Fr. 186'100.- für Entschädigungen der Umwege der Bewirtschafter bzw. Grundeigentümer anfallen. Die Baudirektion geht davon aus, dass bei erfolgreichen Verhandlungen zur Landumlegung und Realersatz diese zusätzlichen Entschädigungen wegfallen und somit eine Einsparung von Fr. 553'050.- erzielt werden kann. Diese Einsparung ist zur Zeit offen und kann dann realisiert werden, wenn die Verhandlungen zur Landumlegung und Realersatz erfolgreich sind.

2.3.6 Technische Überwachung auf Strasse und Schiene

Neben Geschwindigkeitsreduktionen oder Landabtausch sowie Arrondierungen wurden von Seiten der zb elektronische Massnahmen zur Reduktion von Strassenausbaumassnahmen ins Spiel gebracht. Es geht dabei um die Herabsignalisierung der Geschwindigkeit auf der Strasse aufgrund von Detektoren und Warneinrichtungen beim Herannahen eines Zuges. In der Folge wurden diese technischen Massnahmen einer Prüfung unterzogen. Es zeigte sich, dass die technische Machbarkeit solcher Systeme noch nicht erwiesen ist und noch keine solche Anlagen bestehen. Ein zeitgerechter und sicherer Betrieb von solchen technischen Massnahmen ist damit kaum realistisch. Die Erfahrung mit temporären Signalen wie bei den Pilatuswerken zur Querung der Kantonstrasse mit Flugzeugen zeigt, dass diese temporären Rotlichter insbesondere von ortskundigen Einheimischen oft nicht wahrgenommen werden. Es ist deshalb fraglich, ob Auffahrumfälle vor den Barrieren mit temporären Signalen vermieden werden könnten. Aufgrund dieser Ausgangslage ist die Einführung von technischen Massnahmen zur Warnung der Autofahrer vor dem herannahenden Zug verworfen worden. Entsprechend sind daraus keine Kosteneinsparungen zu realisieren.

Im Zusammenhang mit der Suche nach Einsparpotential wurden die bisherigen Planungen der zu sanierenden Bahnübergänge von einem externen Verkehrsexperten hinsichtlich der Übereinstimmung mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen, Richtlinien und Normen überprüft. Ein entsprechendes Gutachten der zb dazu liegt vor. Gleichzeitig wurde von Seiten des Tiefbauamtes ein sicherheitstechnisches Gutachten zu den vorliegenden Lösungen der Bahnübergangsanierungen erstellt. Die Ergebnisse beider Gutachten sind in die Überlegungen für Kostenreduktionen eingeflossen. Es ergaben sich einzelne kleinere Kostenoptimierungen, welche in den Zusatzkredit eingeflossen sind.

2.4 Ergebnisse der Abklärung

Die vorgängig dargestellten Abklärungen und deren Ergebnisse haben zu folgenden Optionen für den Landrat geführt:

Option	Beschrieb	Zusatzkredit
① Bisheriger Zusatzkredit	Die Ausgestaltung der Bahnübergänge entspricht den Planungen so wie sie der Vorlage vom 21. Mai 2014 enthalten sind. Es wurden keine Kostenoptimierungen gemacht.	Fr. 4,3 Mio.
② Kostenoptimierter Zusatzkredit	Die Ergebnisse aus den Abklärungen zu den Strassenanpassungen ergeben einen kostenoptimierten Zusatzkredit.	Fr. 3,8 Mio.

Option	Beschrieb	Einsparung
③ Verzicht auf Bahnübergang Bettermann	Bei positivem Ausgang der Verhandlungen über Landumlegung und Realersatz kann der Bahnübergang aufgehoben werden.	Fr. 0.55 Mio.

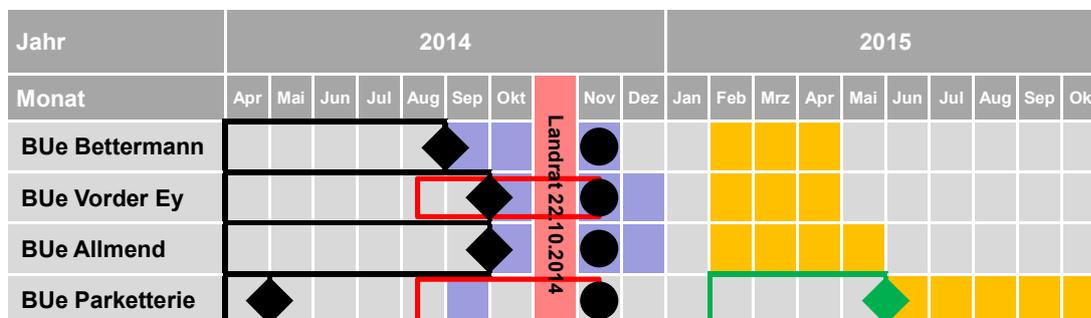
Die Option 2 unterscheidet sich von Option 1 durch die reduzierte Knotenausgestaltung durch Tempo 60 km/h bei vorder Ey, Projektoptimierungen Parketterie und Optimierungen bei der rückwärtigen Erschliessung. Die Einsparungen von Fr. 1'665'100.- aus obigen Projektanpassungen werden um die zwischenzeitlichen Mehrkosten aufgrund der Detailprojektierung der zb von Fr. 573'200.- reduziert. Die Minderkosten betragen damit Fr. 1'091'900.- resp. für den Landratskreditanteil Fr. 545'950.-. Namentlich wurden folgende Einsparungen bei der Option 2 realisiert:

- In Wolfenschiessen Süd kein durchgehender Zufahrtweg.
- Teilweiser Verzicht auf den Belag bei der Ersatzerschliessung
- Anpassungen Knoten vorder Ey auf neu Tempo 60 km/h.
- Verzicht auf grösseren Bachdurchlass beim Bahnübergang Parketterie und Optimierung des Projektes der zb.
- zwischenzeitliche Mehrkosten aufgrund der Detailprojektierung der zb

Aufgrund der schweren Unfälle auf Bahnübergängen der zb in Wolfenschiessen in der Vergangenheit ist der Druck für eine rasche Schliessung der zahlreichen Bahnübergänge entlang der Bahn gestiegen. Damit diese geschlossen werden können, sind die verbleibenden Bahnübergänge rasch mit Barrieren zu sichern. Die zb legt dazu folgenden Ablauf der Bahnübergangsanierungen in Wolfenschiessen vor.



Ablaufplan Sanierung Bahnübergänge, Wolfenschiessen



Legende:

- Verfahren Kanton
- Verfahren Bund
- Verfahren Geschwindigkeitsreduktion
- ◆ Baubewilligung Kanton
- ◆ Verfügung BAV
- Bau Strassenknoten / Einbau Deckbelag
- Bau Bahnübergang / Bau Ersatzerschliessung
- Montage/Inbetriebnahme Schrankenanlage



Nach dem Beschluss des Landrats über den Zusatzkredit im Oktober 2014 ist vorgesehen die Barrieren im November einzubauen. Bis zu diesem Zeitpunkt sollte auch klar sein, ob der Bahnübergang Bettermann geschlossen werden kann oder nicht. Vorgängig wird die rückwärtige Ersatzerschliessung für die Bewirtschafter realisiert. Die zb stellt sicher, dass kein Bahnübergang gesichert wird, bevor nicht die rückwärtige Erschliessung erstellt ist. Weiter ist eine Einigung der zb mit den Grundeigentümern bzw. Bewirtschaftern die Voraussetzung für den Einbau der Barrieren. Die Strassenanpassungen werden nach der Skisaison im Frühling 2015 gebaut.

Die Bahnübergänge Bettermann, Vorder Ey, Allmend und Parketterie werden in zwei Schritten saniert. Zuerst werden diese mit Barrieren gesichert und dann die Strassenanpassungen gebaut. Mit dieser etappierten Realisierung darf es zu keinen Behinderungen auf der Kantonsstrasse beispielsweise durch Geschwindigkeitsreduktionen oder Signalisationen führen. Sollten Massnahmen notwendig sein, sind diese mit der Verkehrspolizei und dem Tiefbauamt abzusprechen. Der von der zb vorgesehene etappierte Ablauf der Sanierungen darf zu keinem weiteren Zusatzkredit beim Kanton führen.

Die oben aufgeführten Einsparungen ergeben folgende Kostenübersicht:

Gesamtkosten gemäss Prognose Mai 2014	17'778'500.-	
Gesamtkosten revidiert August 2014	<u>16'686'600.-</u>	
Kosten-Einsparungen	1'091'900.-	
Davon Anteil Kanton (50%)		545'950.-
Zusatzkredit Mai 2014:		4'320'400.-
Einsparungen beim Anteil Kanton		<u>545'950.-</u>
Zusatzkredit revidiert August 2014:		3'774'500.-

Seit der Erarbeitung der ersten Vorlage für einen Zusatzkredit anfangs 2014 ergaben sich in der definitiven Ausgestaltung der Bahnübergänge Bettermann, Vorder Ey, Allmend und Parketterie Mehrkosten. Diese wurden von den Kosteneinsparungen abgezogen. Insgesamt ergeben sich Einsparungen von Fr. 1'091'900.-. Der Anteil des Kantons daran beträgt Fr. 545'950.-. Gegenüber dem ursprünglichen Zusatzkredit von Fr. 4,3 Mio. ergibt sich aufgrund der Kostenoptimierungen ein Zusatzkredit von Fr. 3,8 Mio. Dies entspricht einer Einsparung von rund Fr. 545'950.- oder 12,6 %.

Mit dem kostenoptimierten Zusatzkredit (Option 2) sind Konsequenzen verbunden. Hier eine Zusammenfassung davon:

Bahnübergang Bettermann

Bei diesem Übergang sind keine Kosteneinsparungen identifiziert worden. Es ergeben sich deshalb auch keine Konsequenzen, wenn Option 2 umgesetzt wird. Wenn jedoch Option 3 (Aufhebung des Bahnübergangs bei Landumlegung und Realersatz) möglich wird, kann wie vorgängig erläutert rund Fr. 550'000.- eingespart werden.

Bahnübergang Vorder Ey

Es wird die Temporeduktion von 60 km/h vom Dörfli bis nach dem Bahnübergang verlängert. Damit können die Einspurstrecken der Warteräume verkürzt werden. Die Temporeduktion wird vom Tiefbauamt als zumutbar betrachtet. Dies insbesondere, da die bestehende Temporeduktion des Dörfli verlängert wird und keine zusätzliche Tempoänderung auf der Strasse nach Engelberg ergänzt wird. Wie von der Verkehrspolizei verlangt, ist noch ein Verkehrsgutachten für die Temporeduktion zu erbringen. Kommt das Gutachten zu einem negativen Schluss fällt die Einsparung aus der Temporeduktion (Fr. 150'000.-) weg.

Bahnübergang Allmend

Der Bahnübergang ist so konzipiert, dass die notwendigen Sichtverhältnisse gewährleistet sind. Dies aufgrund der Erfahrungen aus dem Knoten Dallenwil, wo sich aufgrund der fehlenden Sichtverhältnisse in der Vergangenheit schwere Verkehrsunfälle ereignet hatten. Dies hatte bekanntlich zur Sanierung des Knotens geführt. Der Verzicht auf diese Sichtweite würde nur Kosteneinsparungen von 120'000 Franken bringen. Eine spätere Ergänzung dieser Sichtberme würde jedoch ein vielfaches Kosten, da dann der gesamte gegenüberliegende Strassenrand und das Trottoir neu erstellt werden müssten. Aufgrund der verhältnismässig geringen Kosten und dem hohen Risiko wird deshalb auf die Einsparung verzichtet.

Bahnübergang Parketterie

Es ergibt sich eine Reduktion durch genauere und insbesondere kostenoptimierte Planung, indem die bestehende südwestliche Strasse unverändert in den neuen Knoten integriert wird. Dadurch kann die Stützmauer wesentlich reduziert werden. Durch die Temporeduktion von 70 km/h auf 60 km/h sind weitere Einsparungen möglich. Zudem wird auf den Neubau des Durchlasses verzichtet werden.

Die vorgeschlagenen Optimierungen können ohne Sicherheitsverlust realisiert werden. Der Verzicht auf den Neubau des Durchlasses ist volkswirtschaftlich nicht optimal, da bei dessen späterem Neubau die Strasse ebenfalls erneut erstellt werden muss. Da der derzeitige Kredit dadurch jedoch reduziert werden kann, soll diese Einsparung dennoch umgesetzt werden.

Entscheidet sich der Landrat für den kostenoptimierten Zusatzkredit nimmt er die aufgezeigten Konsequenzen in Kauf.

2.5 Antrag an den Landrat

Der Regierungsrat unterbreitet dem Landrat mit diesem Beschluss die Ergebnisse der Bemühungen für eine Kostenoptimierung des zurückgewiesenen Zusatzkredits. Es stehen der bisherige Zusatzkredit und der kostenoptimierte Zusatzkredit zur Auswahl. Der Landrat hat sich nun in Kenntnis der Konsequenzen für eine Option zu Entscheiden.

Neben der Wahl der Option für den Zusatzkredit besteht noch die begrenzte Option für einen vollständigen Verzicht auf den Bahnübergang Bettermann. Die Realisierung dieser Option ist abhängig von den Ergebnissen der Verhandlungen zu den Landumlegungen. Der Übergang kostet gemäss aktuellem Kostenstand Fr. 1'822'600.-. Es sind bei diesem Bahnübergang bereits Planungskosten und Vorleistungen (Bahntechnik) angefallen. Dazu bleiben die Aufwendungen für die Ersatzerschliessung und Entschädigungen der Grundeigentümer bestehen. Gemäss Angaben der zb betragen die maximalen Einsparungen dann noch Fr. 710'000.-. Kann diese Option umgesetzt werden, ergibt sich somit eine Einsparung von Fr. 355'000.-. Der Landrat soll sich zu dieser Option ebenfalls äussern.

Wird die Option 2 (Kostenoptimierter Zusatzkredit) gewählt und verlaufen die Verhandlungen positiv kann auf den Bahnübergang Bettermann verzichtet werden, so beträgt die Einsparung weniger als die errechneten Fr. 1.05 Mio. (0,5 Mio. und 0,55 Mio.) weil einzelne Einsparungen beim Bahnübergang Bettermann im kostenoptimierten Zusatzkredit wegfallen.

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat dem kostenoptimierten Zusatzkredit (Option 2) in der Höhe von Fr. 3,8 Mio. und bei erfolgreichem Abschluss der Verhandlungen zum Landabtausch der Aufhebung des Bahnübergangs Bettermann (Option 2) mit Einsparungen von rund Fr. 550'000.- zuzustimmen.

2.6 Stellungnahme der Standortgemeinde

Der Gemeinderat Wolfenschiessen hat an seiner Sitzung vom 18. August 2014 über den vorliegenden Zusatzkredit mit den entsprechenden Optionen Beschluss gefasst. Er ist mit den aufgezeigten baulichen und betrieblichen Konsequenzen der Kostenoptimierungen einverstanden. Der gesetzliche Gemeindebeitrag an die Sanierungskosten beträgt 15%. Aufgrund der bisherigen Ausgestaltung der Bahnübergangsanierungen beträgt der Gemeindeanteil für Wolfenschiessen über CHF 2,2 Mio. Dies ist für unsere finanzschwache Gemeinde eine enorme Belastung. Eine Steuererhöhung kann deshalb nicht ausgeschlossen werden. Der Gemeinderat begrüsst deshalb jede Kostenoptimierung im Projekt sehr. Er erwartet, dass auch in der Ausführung laufend nach Optimierungen gesucht wird. Er hofft insbesondere, dass die Strassenanpassungskosten beim Bahnübergang Parketterie von ursprünglich geplanten CHF 2,7 Mio. weiter und wesentlich reduziert werden können.

2.7 Mitbericht der Finanzdirektion

Die Kostenschätzung für den Rahmenkredit vom 11. März 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.

Im Weiteren muss festgestellt werden, dass die Sanierung des provisorisch geschlossenen Bahnübergangs Büren im Zusatzkredit nicht berücksichtigt ist.

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 Rahmenkredit von 2009 weist folgende Ist- und Planzahlen aus:

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

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. 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 2015 sowie im Finanzplanjahr 2016 rund 6.6 Mio. Franken für weitere Zahlungen enthalten sind. Je nach gewählter Option 2 oder 3 ergibt sich folgende Situation (in 1'000 Franken):

	verfügbar 31.12.13	Zusatz- kredit	Bedarf	Prognose 2014	Budget 2015	FiPla 2016	Total geplant	Saldo
	1	2	3 = 2+1	4	5	6	7 = 4+5+6	8 = 3-7
Antrag LR 21.05.2014	2'830	4'300	7'130	765	5'265	600	6'630	500
Kostenoptimierter Zusatzkredit (Option 2)	2'830	3'800	6'630	765	5'265	600	6'630	0
Kostenoptimierter Zusatzkredit mit Ver- zicht Bahnübergang Bettermann (Option 3)	2'830	3'250	6'080	765	5'265	600	6'630	-550

Aktuell ist die Option 2 mit dem Budget 2015 und dem Finanzplan 2016 abgedeckt.

Beschluss

Dem Landrat wird beantragt, dem Landratsbeschluss über einen Zusatzkredit zum Rahmenkredit zur Finanzierung der Bahnübergangsanierungen der Zentralbahn auf der Strecke Hergiswil-Engelberg für die Jahre 2009 bis 2014 in der Höhe von Fr. 3.8 Mio. Franken zuzustimmen.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Finanzkommission (Präsidium und Sekretariat)
- Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL) (Präsidium und Sekretariat)
- Landratssekretariat
- Finanzdirektion
- Baudirektion
- Justizdirektion
- Landwirtschafts- und Umweltdirektion
- Finanzverwaltung
- Finanzkontrolle
- Verkehrspolizei
- Amt für Landwirtschaft
- Direktionssekretariat Baudirektion
- Fachstelle öV und Projektentwicklung
- Tiefbauamt

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landschreiber

