



Nr. 327

Stans, 19. Mai 2009

Volkswirtschaftsdirektion. Öffentlicher Verkehr. Doppelspur Hergiswil Schlüssel – Matt der zb Zentralbahn. Petition „IG Anwohner Doppelspur zb, Hergiswil“. Stellungnahme

Sachverhalt

1.

Die „IG Anwohner Doppelspur zb, Hergiswil“ hat am 5. Mai 2009 eine gleichlautende Petition an den Gemeinderat Hergiswil und an den Regierungsrat Nidwalden eingereicht. Die Petition verlangt, dass das „unausgereifte und halbpatzige Projekt“ des Doppelspurausbaus der zb (Zentralbahn) in Hergiswil sofort gestoppt und eine vernünftige und konzeptionell ausgereifte Projektierung der Bahnführung ab der Kantonsgrenze Luzern bis zum Bahnhof Hergiswil-Dorf an die Hand genommen wird. Die Petition ist von 1'004 Personen unterzeichnet.

2.

Die Petitionäre begründen ihr Anliegen im Wesentlichen mit folgenden Argumenten:

- vorliegende Lösung ist ein Flickwerk, das viel kostet und wenig Nutzen bringt
- der Begriff der „Tieflegung“ ist falsch
- Hergiswil erhält keinen Lärmschutz und nimmt keine Rücksicht auf die lärmgeplagten Bewohnerinnen und Bewohner
- Notbremse ziehen, damit das überstürzte und schädliche Teilprojekt sistiert wird und eine vernünftige, nachhaltige und schonende Gesamtlösung geplant werden kann
- Fahrplanverdichtung muss zweifelsfrei gewährleistet sein.

3.

Das Projekt für den Doppelspurausbau im Abschnitt Kantonsgrenze – Haltstelle Matt ist Teil des Projektes Doppelspurausbauten und Tieflegung der Zentralbahn im Raum Luzern. Der Landrat hat am 23. Januar 2008 einen entsprechenden Baukredit von 21.86 Millionen Franken einstimmig bewilligt. Gleichzeitig hat er an die Mehrkosten von 10 Millionen Franken für die gestreckte Linienführung zwischen der Kantonsgrenze und der Haltestelle Matt einen Beitrag von 6.7 Millionen Franken bewilligt, sofern die Gemeinde Hergiswil einen Beitrag von 3.3 Millionen Franken leistet.

4.

Der Bund, die Kantone Luzern und Obwalden sowie die Stadt Luzern haben ihrerseits die erforderlichen Kredite bewilligt. Die gesamten Baukosten betragen 260 Millionen Franken.

5.

Mit Beschluss Nr. 18 vom 17. Februar 2009 hat der Regierungsrat einen Zusammenarbeitsvertrag mit den Kantonen Luzern und Obwalden, der Stadt Luzern und der zb Zentralbahn AG genehmigt. Der Vertrag beauftragt den Kanton Luzern mit der Bauherrschaft, dem Vergabeverfahren, der Federführung im Projekt und mit der finanziellen Abwicklung. Der Kanton Nidwalden sichert sich die Mitarbeit in der Gesamtprojektleitung und im Teilprojekt DS Hergiswil Schlüssel – Matt.

6.

Der Kanton Luzern hat am 27. Dezember 2007 dem Bund das Agglomerationsprogramm Luzern zur Prüfung eingereicht. Teil des Agglomerationsprogrammes Luzern ist der Doppelspurausbau und ein Tunnel der zb von der Haltestelle Matt bis Bahnhof Hergiswil. Das Projekt wurde als „B-Projekt“ eingestuft, beziehungsweise Realisierung in der Zeit von 2015 – 2018.

7.

Im Prüfbericht des Bundes vom 12. Dezember 2008 sieht der Bund eine Rückstufung als „C-Projekt“ vor, beziehungsweise Realisierung nach 2018. Er weist darauf hin, dass der Ausbau für ein längerfristig gutes Ausbaukonzept nicht notwendig sei. Zudem stehe der Nutzen hinsichtlich einer Aufwertung des Siedlungsgebietes in Hergiswil in einem ungünstigen Verhältnis zu den Kosten.

8.

In seiner Stellungnahme vom 7. April 2009 verlangt der Regierungsrat des Kantons Nidwalden, dass der doppelspurige Tunnel Hergiswil unbedingt in der B-Liste belassen werden muss. Der Regierungsrat weist auf die Belastung des Siedlungsraumes von Hergiswil, die Notwendigkeit der Verbesserung des Verkehrsangebotes und den Entlastungsbedarf der A2 hin. Im Übrigen verweist er auf ein Gutachten des Büros Müller, Romann&Schuppisser, Zürich vom 22. März 2009, welche die Bedeutung des Doppelspurausbaus für die Sicherstellung der Fahrplanstabilität und weiterer Ausbauschritte des Angebots aufzeigt. Die Kantone Luzern und Obwalden verlangen in ihren Stellungnahmen zum Prüfbericht des Bundes ebenfalls eine Einstufung in die „B-Liste“.

9.

Der Regierungsrat Nidwalden hat die ETH Zürich mit einem Gutachten zur Fahrplanstabilität der zb nach dem geplanten Ausbau beauftragt. Das Gutachten von Prof. Dr. Ulrich Weidmann vom April 2009 kommt zum Schluss, dass auf dem kritischen Einspurabschnitt Verspätungsübertragungen nicht ausgeschlossen werden können. Insgesamt liegen die Stabilitätsrisiken des neuen Konzeptes im üblichen Rahmen einspuriger Bahnsysteme und erscheinen als beherrschbar.

10.

Die Projektleitung hat die Lombardi AG, Luzern, mit einer neutralen Überprüfung des Variantenstudiums für die Doppelspur Hergiswil beauftragt. Im Bericht vom April 2009 werden verschiedene Varianten der horizontalen und vertikalen Linienführung mit der Basisvariante (gestreckte Doppelspur) im Abschnitt Kantonsgrenze – Haltestelle Matt verglichen. Zudem wird eine Variante „Tunnel lang“ ab der Kantonsgrenze bis Bahnhof Hergiswil vorgestellt. Der Berichtverfasser empfiehlt, die vorliegende Basisvariante weiter zu verfolgen. Als Variante kann die Variante „Tunnel lang“ detailliert geprüft werden, sofern der Umfahrungstunnel Hergiswil gleichzeitig oder mit grosser Wahrscheinlichkeit gebaut wird.

11.

Am 23. September 2008 hat Landrat Maurus Adam, Hergiswil, eine Motion eingereicht zur Planung eines Bauprojektes des Doppelspurausbau Hergiswil Matt-Hergiswil Bahnhof. In seiner Antwort vom 10. Februar 2009 unterstützt der Regierungsrat die Motion. Er stellt in Aussicht, dem Landrat einen Projektierungskredit vorzulegen, sobald der Bund das Projekt definitiv in der „B-Liste“ des Agglomerationsprogrammes Luzern aufnimmt. Der Landrat hat die Motion am 1. April 2009 im Wesentlichen im Sinne des Regierungsrates gutgeheissen.

Erwägungen

1.

Gemäss Art. 11 der Kantonsverfassung (NG 111.1) ist jedermann berechtigt, Petitionen an eine Behörde zu richten. Die Behörden sind grundsätzlich verpflichtet, von der Petition Kenntnis zu nehmen. Im Gegensatz zu Petitionen an den Landrat bestehen bei Petitionen an den

Regierungsrat keine weiteren gesetzlichen Verfahrensvorschriften. Trotzdem erscheint es als demokratische Selbstverständlichkeit, dass der Regierungsrat zu einer Petition Stellung nimmt.

2.

Der Landrat hat den Projektkredit für den Doppelspurausbau im Abschnitt Kantonsgrenze bis Haltestelle Hergiswil Matt genehmigt und den Regierungsrat mit dem Vollzug beauftragt. Das Projekt sieht eine offene Linienführung vor. In der am 1. April 2009 vom Landrat behandelten Motion von LR Maurus Adam betreffend einen doppelspurigen Tunnel im Abschnitt Haltestelle Matt – Bahnhof Hergiswil wurde das Doppelspurprojekt Kantonsgrenze – Haltestelle Matt in keiner Weise in Frage gestellt und es wurden auch keinerlei Forderungen nach einer grundsätzlichen Neuüberprüfung, insbesondere für eine Variante „Tunnel lang“ laut. Der Regierungsrat hat somit nach wie vor den klaren Auftrag des Landrates, das Projekt Doppelspurausbau Kantonsgrenze – Haltestelle Hergiswil Matt zu realisieren.

3.

Der Regierungsrat hat mit dem Zusammenarbeitsvertrag mit den Kantonen Luzern und Obwalden, der Stadt Luzern und der zb Zentralbahn AG die gemeinsame Realisierung des Projektes Ausbau der Zentralbahn im Rahm Luzern/Nidwalden vertraglich geregelt und auch eine Zahlungsverpflichtung abgegeben. Die fahrplanmässige Inbetriebnahme der neuen Anlageteile ist auf den 15. Dezember 2013 fixiert. Der Vertrag dauert bis zum Abschluss des Projektes. Eine Auflösung dieser Vereinbarung ist nicht ohne weiteres möglich und hätte vermutlich erhebliche Konsequenzen für den Kanton Nidwalden. Die Glaubwürdigkeit des Kantons Nidwalden als Vertragspartner würde ganz ernsthaft in Frage gestellt.

4.

Die Kantone Luzern und Obwalden sowie die Stadt Luzern haben, zum Teil mit Volksabstimmungen, die Kredite für das Ausbauprojekt der Zentralbahn genehmigt. Eine Verschiebung der Bauarbeiten auf dem Abschnitt Kantonsgrenze bis Bahnhof Matt hätte wegen der fehlenden Doppelspur Auswirkungen auf die Fahrplangestaltung. Das Gesamtkonzept Ausbau der Zentralbahn, wie dies als Grundlage für die Volksabstimmungen bzw. die Parlamentsbeschlüsse diente, wäre damit nicht oder nur mit zeitlich grosser Verzögerung realisierbar.

5.

Der Bund hat an die Finanzierung des Gesamtprojektes einen Beitrag von 47.8 % zugesichert. Ein Herausbrechen des Abschnittes Kantonsgrenze – Haltestelle Matt würde den Bundesbeitrag in Frage stellen. Zumindest muss mit grosser Wahrscheinlichkeit gerechnet werden, dass die Bundesmittel bei einer nicht termingerechten Realisierung, verloren gehen. Für eine Neuauflage oder allenfalls eine Variante „Tunnel lang“ müsste beim Bund die Finanzierung von Grund auf neu ausgehandelt werden.

6.

Ob und bis wann der Bund eine neue Finanzierung zusichern würde, ist offen. Immerhin gilt es zu berücksichtigen, dass der Bund im Vorprüfungsbericht zum Agglomerationsprogramm Luzern bereits bei der wesentlich kürzeren Tunnellösung das Kosten-/Nutzenverhältnis erheblich in Frage gestellt hat. Ohne Bundesbeiträge ist ein Tunnel, ob kurz oder lang, aller Voraussicht nach nicht finanzierbar.

7.

Der Regierungsrat erachtet das bestehende Konzept mit den zwei Etappen

1. Etappe: Doppelspur Kantonsgrenze – Haltestelle Matt in offener Linienführung
2. Etappe: Doppelspur Haltestelle Matt – Bahnhof Hergiswil im Tunnel

nach wie vor als eine vernünftige und konzeptionell richtige Lösung.

Die erste Etappe ist finanziell und technisch gesichert, unter Vorbehalt des Auflageverfahrens. Die Realisierung bis 15. Dezember 2013 ist machbar. Die rasche Umsetzung ist insofern von Bedeutung, weil die A2 im Raum der Stadt Luzern immer mehr überlastet ist und zunehmend mit grossem Rückstau gerechnet werden muss.

Für die zweite Etappe ist der Regierungsrat bereit, dem Landrat den Kredit für ein Vorprojekt zu unterbreiten, sobald der Bund das Projekt in die „B-Liste“ aufnimmt. Im besten Fall ist dies Mitte 2010 möglich. Die Realisierung könnte dann in den Jahren 2014 – 2018 erfolgen.

8.

Ein sofortiger Projektstopp („Notbremse“), wie er von den Petitionären gefordert wird, birgt das grosse Risiko, dass mittel- und langfristig eine „Nulllösung“ provoziert wird. Wie im Gutachten Lombardi AG dargelegt wird, bestehen beim Projekt „Hergiswil lang“ in technischer Hinsicht erhebliche Vorbehalte. Die Machbarkeit ist noch nicht ausgewiesen und müsste detailliert studiert werden. Zudem ist die Finanzierung sehr fraglich, umso mehr, als damit gerechnet werden muss, dass die vom Bund und den Kantonen Luzern und Obwalden zugesicherten Beiträge an die Doppelspur Kantonsgrenze bis Haltestelle Matt verfallen. Es ist auch nicht auszuschliessen, dass mit dem Projekt „Tunnel lang“ neue Konfliktfelder entstehen, z.B. von Seite der Anwohner der Sonnmattstrasse oder aus einer allfälligen Aufhebung der Haltestelle Matt.

9.

Das Gutachten Lombardi zeigt aber auch auf, dass das vorliegende Projekt „gestreckte Linienführung“ als ausgewogene Lösung zu beurteilen ist. Die zusätzlich geprüften Varianten im Abschnitt Kantonsgrenze bis Haltestelle Matt führen zu keiner markanten Veränderung der Lärmsituation.

10.

Eine durchgehende Tunnelvariante würde zu Mehrkosten von mindestens 50 Millionen Franken führen. Gemäss Kostenschätzung kostet ein durchgehender Tunnel inkl. neue, unterirdische Haltestelle mindestens 190 Millionen Franken. Nicht berücksichtigt ist dabei das deutliche erhöhte Kostenrisiko wegen des bautechnisch recht schwierigen Geländes in einem überbauten Gebiet.

Die geplante Variante mit einer offenen Linienführung bis Haltestelle Matt und einem Tunnel bis zum Bahnhof Hergiswil kostet rund 140 Millionen Franken.

Es ist kaum zu erwarten, dass sich der Bund und die Kantone Luzern und Obwalden an diesem Mehrkosten von mindestens 50 Millionen beteiligen.

11.

Das Gutachten Prof. Dr. U. Weidmann zeigt, dass die Fahrplanstabilität bei allen Varianten gegeben ist. Voraussetzung ist eine durchgehende Doppelspur von Luzern bis Haltestelle Matt. Eine Doppelspur im Abschnitt Haltestelle Matt – Bahnhof Hergiswil würde die Fahrplanstabilität zusätzlich stärken. Das Anliegen der Petitionäre in diesem Punkt ist somit erfüllt.

12.

Bezüglich Lärmbelastung der Anwohner muss das Auflageprojekt mit dem Umweltbericht Auskunft geben. Das Auflageprojekt ist derzeit in der Ämterkonsultation. Im Rahmen des ordentlichen Plangenehmigungsverfahrens (PGV) haben die Anwohner die Möglichkeit, ihre Forderung diesbezüglich vorzubringen. Die Bauherrschaft hat die Einsprachen zu prüfen und wenn möglich mit den Einsprechern gütlich zu regeln. Das Bundesamt für Verkehr entscheidet dann im Rahmen des PGV darüber.

13.

Der Gemeinderat Hergiswil hat das Kreditbegehren für die gestreckte Linienführung den Stimmberechtigten bisher nicht zum Entscheid vorgelegt. Verzichtet der Gemeinderat innert nützlicher Zeit auf die Vorlage oder lehnen die Stimmberechtigten das Gesuch ab, liegt es an der Projektleitung zu entscheiden, ob sie an der gestreckten Linienführung festhält oder sie auf die ursprünglich bestehende „S“-Variante zurückkommt. Die gestreckte Linienführung ist eine sinnvolle Vorinvestition für den Tunnel und die Doppelspur Haltestelle Matt – Bahnhof Hergiswil. Bei einem Verzicht auf die gestreckte Linienführung, müsste die Diskussion um den Sinn einer Weiterführung in einem Tunnel im Abschnitt Haltestelle Matt – Bahnhof Hergiswil neu geführt und die Zweckmässigkeit ernsthaft hinterfragt werden.

14.

Zusammenfassend ist festzuhalten:

- Das bestehende Konzept für die durchgehende Doppelspur von der Kantonsgrenze bis zum Bahnhof Hergiswil ist plausibel und konzeptionell richtig (1. Etappe gestreckte, offene Linienführung, 2. Etappe im Tunnel)
- Die Fahrplanstabilität ist in jedem Fall gewährleistet.
- Der Fahrplan bzw. die Mobilität wird erheblich verbessert. Die A2 wird entlastet.
- Die Finanzierung der 1. Etappe ist gesichert und für die 2. Etappe mit Hilfe des Bundes finanziell machbar
- Ein Umschwenken auf die Variante „Tunnel lang“ beinhaltet sehr hohe Risiken. Eine „Null-Lösung“ auf längere Zeit ist nicht auszuschliessen.
- Die gestreckte Linienführung ist eine sinnvolle Vorinvestition im Hinblick auf einen Tunnel zwischen der Haltestelle Matt und dem Bahnhof Hergiswil.
- Die Anwohner haben die Möglichkeit, im Rahmen des Auflageverfahrens ihre Interessen und Anliegen einzubringen.
- Von Seite des Landrates bestehen keinerlei Signale, welche einen Planungsstopp und eine grundsätzliche Neubeurteilung verlangen.
- Eine Tunnellösung ab der Kantonsgrenze bis Bahnhof Hergiswil würde zu Mehrkosten von mindestens 50 Millionen führen. Die Finanzierung einer solchen Lösung ist sehr ungewiss.

15.

Aus diesem Grund ist es sachlich richtig, das bestehende Projekt weiter zu bearbeiten und die Petition der „IG Anwohner Doppelspur zb, Hergiswil“ nicht weiter zu verfolgen.

Beschluss

1. Von der Petition „IG Anwohner Doppelspur zb, Hergiswil“ wird Kenntnis genommen.
2. Volkswirtschaftsdirektor Gerhard Odermatt und Finanzdirektor Hugo Kayser werden beauftragt, die Haltung des Regierungsrates an der öffentlichen Informationsveranstaltung des Gemeinderates Hergiswil vom 19. Mai 2009 zu vertreten.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Initianten Petition „IG Anwohner Doppelspur zb, Hergiswil“
- Gemeinderat Hergiswil
- Baudirektion Luzern, Verkehr und Infrastruktur (vif), Roland Meier, Arsenalstrasse 43, 6010 Kriens

- Volkswirtschaftsdirektion
- Projektleitung Ausbau Zentralbahn
- zb Zentralbahn AG
- Amt für Wirtschaft und Standortentwicklung

[19875]

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN



Landschreiber