

Landrat Ruedi Waser
Buolterlistrasse 27
6052 Hergiswil

Hergiswil, 13. Oktober 2009

Landratsbüro Nidwalden
Regierungsgebäude
Dorfplatz 2
6371 Stans

Dringliches Postulat

betreffend der Überprüfung der Ausführung einer Tunnelvariante der Zentralbahn durch das Dorf Hergiswil. Dieser Tunnel soll allenfalls durch eine PPP (Public Private Partnership) Finanzierung bis zum Eintritt des Bundes in seine Verpflichtung vorfinanziert werden.

Sehr geehrter Herr Landratspräsident
Sehr geehrte Mitglieder des Landrates

Antrag:

- 1. Es sei ein Konzept auszuarbeiten, einen Tunnel der Zentralbah zb durch die Gemeinde Hergiswil durch eine PPP (Public Private Partnership) Finanzierung vorzufinanzieren. Dies insbesondere für die zwei heute diskutierten Varianten Matt-Bahnhof Dorf (Variante 1) und Sonnmattstrasse (Variante 2).**
- 2. Es sei aufzuzeigen, welche Vorteile eine private Vorfinanzierung für die Volkswirtschaft Nidwalden und Obwalden bringen kann, insbesondere aufgrund des Zeitgewinns, der damit verbunden ist.**
- 3. Es sei die volkswirtschaftliche Bedeutung der weiteren Erschliessung durch den öffentlichen Bahn- und Strassenverkehr des Kantons Nidwalden aufzuzeigen.**
- 4. Die Behandlung dieses Postulats sei als dringlich zu erklären.**

I. Ausgangslage

Im Dezember 2008 wurden dem Gemeinderat von Hergiswil durch den Luzerner Projektleiter die technischen und geografischen Details des Projekts eingehend erläutert.

Zur Überraschung der Anwesenden präsentierte sich die Linienführung so, dass im Gebiet der Gemeinde Hergiswil das Bahntrasse wegen der Überquerung des Schluchen- und Feldbachs bis zu 1.4 m höher gelegt werden soll wie bisher. Die geplante Linienführung würden die Bahnkompositionen zukünftig bedeutend höher an Wohnhäusern vorbei mitten durch die Quartiere führen. Mit der Umlegung dieser Bäche könnte offenbar diese Höherlegung umgangen werden. Dafür würden geschätzte Kosten im Umfang von rund 20 Mio entstehen.

Die direkt betroffenen Liegenschafts-Besitzer wurden erstmals anlässlich der Informationsveranstaltung vom 19. Mai 2009 über die geplante Linienführung informiert. Die interessierten Parteien haben klar festgehalten, dass eine solche Linienführung für Hergiswil inakzeptabel sei.

Die Nidwaldner Regierung sah sich plötzlich einer breiten Gegnerschaft gegenüber, was sie veranlasste neue Varianten zu prüfen, die die von Hergiswil benannten Mängel mindern könnten. Sie beschloss, eine ergänzende Variantenstudie zur Tieflegung der Strecke nach dem Haltiwaldtunnel Richtung Haltestelle Matt in Auftrag zu geben, die sowohl die Variante der tiefer gelegten Linienführung als auch eine optimalere vertikale Linienführung überprüfen sollte.

Im April 2009 wurde diese Variantenstudie durch den neutralen Gutachter, Herrn Andreas Theiler, dipl. Bauingenieur ETH/SIA, Lombardi AG, Luzern, vorgestellt. Die Variante Volluntertunnelung von der Kantonsgrenze Luzern/Hergiswil bis Hergiswil-Dorf wurde als visionäre und langfristig beste Lösung empfohlen. Allerdings würde diese Variante gegenüber dem kürzeren Tunnel zwischen Matt und Bahnhof Dorf Mehrkosten von zirka 50 Mio. verursachen.

Etwas später wurde dem Gemeinderat Hergiswil das ebenfalls von der Regierung in Auftrag gegebene Gutachten zur Fahrplanstabilität für den Kanton Nidwalden der ETH Zürich zur Kenntnis gebracht. Die Studie zeigt auf, dass die gestreckte Variante im Bereich Matt für die Realisierung eines Tunnels nicht zwingend sei, sondern ein solcher auch bei der heute bestehenden S-Variante noch realisiert werden könnte. Zudem ist im Gutachten festgehalten, dass die Fahrplanstabilität im Rahmen der üblichen Risiken gewährleistet sei, sowohl bei der gestreckten Variante als auch bei der bestehenden S-Variante. Als wirklich optimale und damit für Hergiswil akzeptable Lösung wird in diesem Gutachten die Volluntertunnelung empfohlen.

Der Landrat hat mit Beschluss vom 23. Januar 2008 einen Objektkredit von 21.86 Mio. Franken an das Projekt Doppelspurausbau und Tieflegung der Zentralbahn bewilligt. Gleichzeitig hat er einen Objektkredit von 6.7 Mio. Franken an die Mehrkosten einer gestreckten Linienführung zwischen Kantonsgrenze und Bahnhof Matt bewilligt. Dies unter der Bedingung, dass die Gemeinde Hergiswil ebenfalls einen Betrag von 3.3 Mio. Franken leiste. Die Kostenbeteiligung der Gemeinde Hergiswil erfolgte damals in Absprache mit dem Gemeinderat Hergiswil.

Hinzu kommt die Tatsache, dass der Bund eine allfällige Tunnelverbindung durch Hergiswil zwischenzeitlich als C-Projekt einstuft hat. Das bedeutet, dass eine Realisierung in absehbarer Zeit (bis 2030) nicht als notwendig erachtet wird, wenn überhaupt!

Für den Gemeinderat Hergiswil präsentierte sich eine völlige neue Ausgangslage. Diese veranlasste ihn, sich entschieden und dezidiert gegen das vorgelegte Projekt zu stellen. Er betont, dass er lieber eine Nulllösung befürwortet, als die vorgelegte als ungenügend beurteilte Planung, welche für die Bewohner als nicht tragbar beurteilt wird, zu unterstützen. Heute steht der Gemeinderat einer Kostenbeteiligung sehr skeptisch bis ablehnend

gegenüber. Falls die Gemeinde Hergiswil ihren Kostenanteil von 3.3 Mio. Franken nicht bewilligt, wird der Objektkredit des Kantons von 6.7 Millionen an die Mehrkosten hinfällig.

Der Regierungsrat nimmt bewusst in Kauf, dass die Einwohner der primären Zahlergemeinde des Finanzausgleichs, ihre Anliegen bezüglich Lärm und Wohnqualität nicht als genügend berücksichtigt sehen müssen. Und dies hauptsächlich mit der Begründung, dass die vorgesehenen Mittel aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes nicht zeitgerecht ausgeschüttet würden.

Weil die Finanzierung über das Agglomerationsprogramm von Bundesseite in der nächsten Tranche nicht sichergestellt ist, muss eine alternative Überbrückungsfinanzierungsmöglichkeit, z.B. eine Public Private Partnership (PPP) – Finanzierung überprüft und diskutiert werden.

II. Allgemeines zu einer PPP(Public Private Partnership) -Finanzierung

Public Private Partnership(PPP) geniesst in der Schweiz im Vergleich zum Ausland eine geringe Aufmerksamkeit. Eine Grundlagenstudie, die von Vertretern aus Wirtschaft und der öffentlichen Hand initiiert wurde, zeigt auf, dass PPP auch in der Schweiz ein beachtliches Potenzial bietet. Damit dieses Potenzial zu Effizienzsteigerungen und einer wirkungsvolleren Aufgabenerfüllung genutzt werden kann, braucht es insbesondere das Engagement der Politik, konkrete Pilotprojekte sowie ein PPP-Kompetenznetzwerk.

Die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten in der Schweiz wird zunehmend schwieriger, da die zur Verfügung stehenden Mittel zu einem Grossteil durch den Unterhalt und die Werterhaltung der bestehenden Anlagen beansprucht werden. Diese Erscheinung kann auf sämtlichen Ebenen des Schweizer Staatswesens (Eidgenossenschaft, Kantone und Gemeinden) aber auch international beobachtet werden. Dass zur Deckung der zunehmenden Infrastrukturbedürfnisse weitere Finanzierungsquellen (Private Equity, Pension Funds etc.) erschlossen werden müssen, wurde u.a. auch kürzlich von der OECD festgehalten. Laut OECD wird der Bedarf an Infrastrukturinvestitionen bis 2030 auf 2.5% der globalen Wirtschaftsleistung ansteigen. Bei der Strasse zeichnet sich beinahe eine Verdoppelung, bei der Schiene eine Zunahme der Investitionen um rund einen Drittel bis ins Jahr 2030 ab.

In der Schweiz besteht vor allem bei der Schieneninfrastruktur seit Jahrzehnten ein grösserer Nachholbedarf, der durch die Kostenüberschreitungen bei der NEAT noch weiter anwachsen dürfte. Bei den Strassen kann nicht zuletzt aufgrund der immer dichteren Besiedlung eine stetige Verteuerung der Infrastrukturprojekte beobachtet werden. Die Finanzierungsgefässe für die Strasse werden durch die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und verschiedene regionale Ausbauwünsche stark beansprucht.

Aufgrund der seit längerem funktionierenden Zusammenarbeit von privatem Sektor und öffentlicher Hand sowie der verhältnismässig tiefen Regelungsdichte lässt das Schweizer Rechtssystem offenbar bereits heute eine private Leistungserbringung öffentlicher Aufgaben weitgehend zu. Dennoch sind einige gesetzliche Anpassung notwendig, die eine private Finanzierung erleichtern würden (v.a. Beschaffungs-, Steuer- und Subventionsrecht und Bundesverfassung betreffend Strassenbenutzungsgebühren, usw.). Auf politischer Ebene sind momentan verschiedene Bestrebungen im Gange, die private (Mit-) Finanzierung zu erleichtern (z.B. Neuer Finanzausgleich, Bahnreform 2). Nicht zuletzt um den mehrfach überbeanspruchten Infrastrukturfonds zur Finanzierung von Infrastrukturen im Agglomerationsverkehr zu entlasten, prüfen Bund und einzelne Kantone weitere (private) Finanzierungsmodelle.

Grundsätzlich ist eine Projektfinanzierung mittels einer eigens dafür geschaffenen juristischen Person für bestimmte Infrastrukturprojekte, der klassischen Unternehmensfinanzierung vorzuziehen. Sie weist wesentliche Vorteile auf:

- Risikoallokation: Im Rahmen der Projektfinanzierung können Risiken optimal auf die Partner zugewiesen werden, die diese am besten tragen und bewirtschaften können. Dadurch können Projekte realisiert werden, die auf herkömmlichem Weg nicht realisierbar wären.
- Erweiterung der Finanzierungsmöglichkeiten: Das maximale von Banken zur Verfügung gestellte Fremdkapital orientiert sich an den Cashflows über die gesamte Laufzeit und nicht an der Bilanzstrukturen der Projektpartner. Damit können im Vergleich zur Grösse der Projektgesellschaft grosse Projektvolumina fremdfinanziert werden.
- Bilanzneutrale Finanzierung: Das so genannte Off-Budgeting oder Off-Balancesheet Financing erlaubt es den Eigentümern zwar die Beteiligungen an der Projektgesellschaft in ihrer Bilanz auszuweisen, nicht jedoch die Kredite der Projektgesellschaft, was speziell bei finanziell aufwändigen Projekten von Bedeutung ist.
- Haftungsbegrenzung: Die Projektpartner haften nur mit dem in der Projektgesellschaft eingesetzten Eigenkapital. Rückgriffe, die aus Verbindlichkeiten der Projektgesellschaft entstehen können, werden damit ausgeschlossen oder zumindest limitiert.
- Flexibilität: Bei Projektfinanzierungen können neben dem Kreditvolumen auch Darlehensbestimmungen, wie beispielsweise amortisationsfreie Zeiten, Höhe der Amortisationen und Zinszahlungen individuell auf das Projekt und den Verlauf der prognostizierten Cashflows angepasst werden.

III. Begründung

Aus Sicht des Regierungsrates besteht ein erhebliches Risiko, dass die Bundesmittel aus dem Agglomerationsprogramm für einen Tunnel durch Hergiswil in der nächsten Tranche (bis 2014) nicht zur Verfügung stehen, weil das Tunnel-Projekt vom Bund als C-Projekt (nicht dringend) eingestuft wurde.

Die eventuell fehlenden Bundesmittel dürfen nicht Grund sein, neue, andere Varianten des vorliegenden Projekts zu überprüfen. Aufgrund des heutigen Informationsstandes gehen die Kostenschätzungen für einen Tunnel zwischen Matt und Hergiswil Dorf (Variante 1) von zirka CHF 100 Mio. und für einen längeren Tunnel durch die Sonnmattdorferstrasse (Variante 2) von zirka CHF 150 Mio. aus. Bei der Variante 2 würden die ebenfalls geschätzte Kosten für die Bachumlegungen von zirka CHF 20 Mio. nicht anfallen.

Es geht also um die Vorfinanzierung von zirka CHF 150 Mio. Aus dem Agglomerationsprogramm wären gemäss heutiger Usanz mit zirka 50 Prozent Kostenbeteiligung des Bundes zu rechnen. Die Restkosten müssten durch die Kantone Luzern, Nidwalden und Obwalden gemäss einem noch auszuhandelnden Schlüssel getragen werden. Die Einstufung des Tunnelprojekts als C-Projekt bedeutet, dass das Projekt nicht als unmittelbar dringend aber als notwendig eingestuft wird. Allerdings reicht der Zeithorizont damit bis zirka ins Jahr 2030.

Die Variante Volluntertunnelung von der Kantonsgrenze Luzern/Hergiswil bis Hergiswil-Dorf ist sicher visionäre, wie auch die Gutachter beurteilen, aber langfristig die beste Lösung. Allerdings würde diese Variante gegenüber dem kürzeren Tunnel zwischen Matt und Bahnhof Dorf Mehrkosten von zirka 50 Mio. verursachen. Bedenken wir doch, dass es sich um ein Jahrhundertprojekt handelt. So gesehen, sind Mehrkosten in der genannten Höhe eher sekundär, weil der Mehrnutzen, wie wir glauben, bedeutend höher einzustufen ist.

Um sich nicht dem Vorwurf der einseitigen Begründung einer Finanzierungsmöglichkeit für ein volkswirtschaftlich sehr bedeutendes Projekt auszusetzen, ist es notwendig, auch eine private Vorfinanzierung zu überprüfen. Damit können wir bewirken, dass wir die für die Zukunft des Kantons wichtige Verkehrserschliessung durch das Nadelöhr Hergiswil zügig vorantreiben. Dabei sollen einerseits die Interessen der Gemeinde Hergiswil sinnvoll berücksichtigt, andererseits auch die verkehrsmässige Erschliessung des Kantons Nidwalden

garantiert werden. Durch die optimale Anbindung an die Agglomeration Luzern kann der Kanton Nidwalden seine Rolle als attraktiven Standort weiterhin festigen.

Gleichzeitig ist zu beachten und mit Nachdruck zu verfolgen, dass der Bund zu einem späteren Zeitpunkt, die heute als C-Projekte bezeichneten Projekte, in der nächsten Tranche ausführt und damit seinen Pflichten der Finanzierung der Agglomeration Luzern, und damit der Erschliessung der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden, in genügendem Masse nachkommt.

Weil sich das Projekt Doppelspur in Hergiswil bereits fortgeschritten präsentiert, ist es notwendig sehr rasch die angeregten Überprüfungen vorzunehmen. Entsprechend sei das Postulat als dringlich zu erklären.

Für die Überweisung und die anschliessende Gutheissung des dringlichen Postulats danke ich zum Voraus.

Mit freundlichen Grüssen



Landrat Ruedi Waser

Mitunterzeichnende:

	
	
	
	
	