



Nr. 216

Stans, 20. April 2010

Volkswirtschaftsdirektion. Parlamentarische Vorstösse. Postulat von Landrat Ruedi Waser, Hergiswil, betreffend Überprüfung der Ausführung einer Tunnelvariante der Zentralbahn durch das Dorf Hergiswil. Dieser Tunnel soll allenfalls durch eine Public Private Partnership (PPP) Finanzierung bis zum Eintritt des Bundes in seine Verpflichtung vorfinanziert werden.
Beantwortung

Sachverhalt

1.

Das Landratsbüro übermittelte dem Regierungsrat mit Schreiben vom 22. Oktober 2009 ein Postulat von Landrat Ruedi Waser, Hergiswil, betreffend Überprüfung der Ausführung einer Tunnelvariante der Zentralbahn durch das Dorf Hergiswil. Dieser Tunnel soll allenfalls durch eine Public Private Partnership (PPP) Finanzierung bis zum Eintritt des Bundes in seine Verpflichtung vorfinanziert werden. Das Postulat verlangt vom Regierungsrat eine Stellungnahme zu folgenden Anträgen:

1. Es sei ein Konzept auszuarbeiten, einen Tunnel der Zentralbahn 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.

2.

Das Landratsbüro hat den Vorstoss geprüft und dabei festgestellt, dass dieses Postulat Art. 53 Abs. 3 des Landratsgesetzes entspricht. Bezüglich Dringlichkeit des Postulats wurde dieses im Landrat vom 18. November 2009 traktandiert. Im Rahmen dieser Behandlung hat Landrat Ruedi Waser den Antrag auf Dringlicherklärung zurückgezogen. Damit bestand kein Abstimmungsbedarf im Landrat mehr. Dieser Vorstoss ist somit im ordentlichen Zeitraum zu beantworten. Gemäss Landratsreglement § 108 Abs. 2 hat der Regierungsrat binnen 6 Monaten seit der Überweisung des Vorstosses seine Stellungnahme abzugeben.

Beantwortung

1 Allgemeines

Verschiedene Abklärungen der Volkswirtschaftsdirektion haben ergeben, dass der Begriff einer PPP Finanzierung (Public Private Partnership) kein streng wissenschaftlich definierter Begriff darstellt. Es geht dabei viel mehr um den Einsatz von privatem Kapital und Fachwissen zur Erfüllung staatlicher Aufgaben. Nur wenige Staaten verfügen heute über konkrete Erfahrungen in der Umsetzung von PPP-Finanzierungen. In der Schweiz hat sich der Lösungsansatz für PPP-Finanzierungen insbesondere für Bahnprojekte bisher nicht durchgesetzt. Das Bundesamt für Verkehr BAV hat deshalb eine Studie zu den Möglichkeiten von PPP-Finanzierungen bei Bahninfrastrukturen in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse dieser Studie liegen zur Zeit noch nicht vor. Es gibt in der Schweiz einen Verein PPP Schweiz, welcher sich mit der Thematik beschäftigt. Die Volkswirtschaftsdirektion hat diesen Verein kontaktiert. Gestützt auf verschiedene Gespräche zeigte sich, dass es sinnvoll ist, die Fragen im Postulat von Landrat Ruedi Waser durch externe Fachleute beurteilen zu lassen. Insbesondere sind die Begrifflichkeiten sowie die Vor- und Nachteile solcher Finanzierungsformen aufzuzeigen. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass PPP letztlich deutlich mehr als „nur“ eine reine Finanzierungsform ist. Vielmehr handelt es sich um einen Paradigmawechsel bzw. ein neues Rollenverständnis bei der Aufgabenteilung zwischen der öffentlichen Hand und Privaten. Schnittstellen, Prozesse und Zuständigkeiten sind neu zu definieren.

Gestützt auf diese Erkenntnis hat die Volkswirtschaftsdirektion eine Offerte für eine Vorstudie zu den Möglichkeiten und Randbedingungen für eine PPP-Finanzierung für den Doppelspurtunnel in Hergiswil eingeholt.

Die Vorstudie soll dabei folgenden Fragestellungen nachgehen:

- Wie unterscheidet sich eine PPP-Lösung von Strasseninfrastrukturen gegenüber PPP-Lösungsansätzen bei Bahninfrastrukturen?
- Wie könnten PPP-Lösungsansätze für das Projekt „Doppelspurtunnel Hergiswil“ aussehen und welches wären die Vor- und Nachteile dieser Lösungsansätze?
- Welche Rahmenbedingungen (organisatorisch, rechtlich, politisch) sind zu berücksichtigen?
- Wie könnte der Tunnel Hergiswil finanziert werden?
- Wie sehen unterschiedliche Finanzierungsansätze für das Projekt „Doppelspurtunnel Hergiswil“ aus und welche finanziellen Belastungen ergeben sich jeweils für die unterschiedlichen Akteure (Bund, Kantone, Dritte)?

Die vorgängig dargestellten Abklärungen können mit einem Kostendach von 26'000 Franken (inkl. MwSt.) getroffen werden.

2 Beantwortung der Fragen

1. **Es sei ein Konzept auszuarbeiten, einen Tunnel der Zentralbahn 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)**

Die Frage spricht von zwei Varianten, welche für einen Doppelspurausbau zur Verfügung stehen. Bei der Variante 1 geht es offenbar um einen Doppelspurtunnel zwischen der Haltestelle Hergiswil Matt und Hergiswil Bahnhof. Für diesen Tunnel besteht bereits eine Machbarkeitsstudie. Die im Postulat aufgeführte Variante 2, welche auch vom Gemeinderat Hergiswil favorisiert wird, umfasst einen Doppelspurausbau mit Tunnel von der Kantongrenze Luzern/Nidwalden bis zum Bahnhof Hergiswil. Für den Regierungs-

rat handelt es sich dabei nicht um alternative Varianten. Vielmehr setzt sich der Regierungsrat im Rahmen des Agglomerationsprogramms Luzern für die Aufnahme des doppelspurigen Tunnels zwischen Hergiswil Matt und Hergiswil Bahnhof ein. So ist dieses Bahnprojekt im Agglomerationsprogramm Luzern, 1. Generation, enthalten. Die im Postulat aufgeführte Variante 2 hingegen steht für den Regierungsrat aufgrund des bestehenden Landratsbeschlusses nicht zur Diskussion. Im Zusammenhang mit der Beantwortung des vorliegenden Postulats beschränkt sich der Regierungsrat deshalb auf die Variante 1.

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

Zur Beantwortung dieser Frage und im Hinblick auf das in Frage 1 angesprochene Konzept für eine PPP-Finanzierung des Doppelspurtunnels in Hergiswil, schlägt der Regierungsrat die Realisierung der oben erwähnten Vorstudie vor. Damit kann von externen Experten eine Übersicht zu den Vor- und Nachteilen sowie der generellen Machbarkeit von PPP-Finanzierungen dargestellt werden.

Die Erarbeitung dieser Vorstudie soll von einer Arbeitsgruppe, welche vom Regierungsrat eingesetzt wird, begleitet werden. Dabei ist vorgesehen, dass auch Landrat Ruedi Waser, Hergiswil, in dieser Arbeitsgruppe mitarbeitet. Damit wird sichergestellt, dass die im Postulat geforderten Antworten im Rahmen der Vorstudie zielgerichtet aufgearbeitet werden können.

3. Es sei die volkswirtschaftliche Bedeutung der weiteren Erschliessung durch den öffentlichen Bahn- und Strassenverkehr des Kantons Nidwalden aufzuzeigen

Die Entwicklung der Bevölkerung und Arbeitsplätze in den letzten Jahrzehnten hat zu beträchtlichen Verkehrsströmen innerhalb und nach ausserhalb des Kantons geführt. Der Achse Stans-Hergiswil-Luzern-Zug kommt dabei eine zentrale Bedeutung zu. Die permanenten Verkehrszählungen auf der Nationalstrasse A2 zeigen eine kontinuierliche Steigerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in den letzten Jahre. Kapazitätsengpässe führen schon heute zu Stausituationen auf der A2. Dies ist für den Wirtschafts- und Lebensraum Nidwalden bedrohlich, da ein grosser Teil des Verkehrs auf der A2 Ziel- und Quellenverkehr in Nidwalden und in der Agglomeration Luzern ist. Die Achse muss mittel- und langfristig vom kurzstreckigen MIV entlastet werden, um schädliche Staus zu verhindern. Um dies zu erreichen, ist als Alternative zum MIV für die Pendler das öV-Angebot auszubauen. Dafür braucht es Infrastrukturausbauten der Bahn (z.B. Doppelspur zwischen Hergiswil und Luzern).

Eine gute verkehrsmässige Erschliessung (MIV und öV) ist eine wichtige Rahmenbedingung für die Volkswirtschaft Nidwaldens. Die Darstellung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der einzelnen Verkehrsträger für den Kanton übersteigt den Rahmen dieses Postulats, sind doch dabei die mikroökonomischen und makroökonomischen Auswirkungen auf die Standortattraktivität im Detail zu untersuchen.

Fazit: Das Postulat betreffend Überprüfung der Ausführung einer Tunnelvariante der Zentralbahn durch das Dorf Hergiswil ist gutzuheissen. Nach der entsprechenden Beschlussfassung durch den Landrat wird der Regierungsrat umgehend eine Studie in Auftrag geben. Diese Studie wird sich auch mit den Fragen einer PPP-Finanzierung zu befassen haben. Auf die Darstellung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der einzelnen Verkehrsträger für den Kanton wird jedoch in dieser Studie nicht einzugehen sein, da dies nur mit einem erheblichen zeitlichen und finanziellen Zusatzaufwand erarbeitet werden könnte.

Beschluss

1. Dem Landrat wird beantragt, das vorliegende Postulat gutzuheissen.
2. Es wird eine Begleitgruppe eingesetzt, welche die Erarbeitung dieser Vorstudie begleitet.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Landratssekretariat
- Regierungen der Kantone Luzern und Obwalden
- Stadtrat Luzern
- Gemeinderat Hergiswil
- Projektleitung Doppelspurausbau und Tieflegung der zb in Luzern
- zb Zentralbahn AG, Direktion, 6362 Stansstad
- Kommission für Bildung, Kultur und Volkswirtschaft (Präsidium, Vizepräsidium und Sekretariat) mit Beilage (Offerte)
- Finanzkommission (Präsidium, Vizepräsidium und Sekretariat) mit Beilage (Offerte)
- Finanzdirektion
- Volkswirtschaftsdirektion
- Amt für Wirtschaft und Standortentwicklung

[NWLR.26]

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN



Landschreiber