



Nr. 754

Stans, 23. November 2010

Volkswirtschaftsdirektion. Öffentlicher Verkehr. Zentralbahn. Doppelspurausbauten im Abschnitt Hergiswil. Bericht und Abschreibung des Postulats von Landrat Maurus Adam und Mitunterzeichneten. Projektänderung. Kredit für Vorprojekt „Tunnel lang“. Antrag an den Landrat

Sachverhalt

1 Ausgangslage

1.1 Projektkredit Doppelspurausbauten / Tieflegung der Zentralbahn

Der Landrat bewilligte am 23. Januar 2008 einen Objektkredit von 21.86 Millionen Franken an das Projekt „Doppelspurausbauten und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern, Nidwalden und Obwalden“.

Die Gesamtkosten des Projektes betragen gemäss dem Kostenvoranschlag 250 Millionen Franken (Kostenstand 2005). Der Bund, die Kantone Luzern und Obwalden sowie die Stadt Luzern haben ihrerseits eine Kostenbeteiligung zugesichert. Der Kostenteiler richtet sich nach der Interessenlage. So wird zum Beispiel die Tieflegung der Zentralbahn (zb) im Raum Luzern von Stadt und Kanton Luzern getragen.

1.2 Projekt

Das Projekt umfasst folgende Teilprojekte:

- Teilprojekt 1: Tieflegung Zentralbahn in Luzern
- Teilprojekt 2: Doppelspurausbau in Luzern
- Teilprojekt 3: Haltestelle Allmend
- Teilprojekt 4: Doppelspurausbau in Hergiswil
- Teilprojekt 5: Beschleunigungsmassnahmen in Nidwalden und Obwalden

Mit den Bauarbeiten im Raum Luzern wurde im Dezember 2008 begonnen.

1.3 Projektträger

Träger des Projektes ist die Zentralbahn. Der Bund, die Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden sowie die Stadt Luzern sind Beitragsgeber.

Im Raum Allmend Luzern erfolgt der Ausbau der Zentralbahn gleichzeitig mit anderen grossen Bauprojekten (Stadionneubau, Neubau Festhalle). Um eine ausreichende Koordination sicherzustellen, wurde im Februar 2009 ein Zusammenarbeitsvertrag zwischen allen Beteiligten abgeschlossen. Die Federführung wurde dem Kanton Luzern übertragen. Nidwalden ist in der Gesamtprojektleitung vertreten. Für das Teilprojekt Doppelspurausbau Hergiswil Schlüssel – Matt wurde ein "Projektteam Nidwalden" eingesetzt.

1.4 Angebotskonzept 2014

Für den Abschnitt Luzern - Hergiswil wird bis 2020 mit einer Steigerung der Nachfrage auf dem Streckennetz der zb von heute rund 12'000 auf rund 16'500 Personen gerechnet. Diese Nachfragesteigerung ist auf die wachsende Einwohnerzahl, die zunehmende Zahl von Pendlerinnen und Pendlern sowie auf die Überbelastung der Autobahn A2 im Raum Luzern zurückzuführen. Mit dem Angebotskonzept 2014 sollen zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden.

Das Angebotskonzept 2014 basiert auf folgenden Eckwerten:

Linie	Frequenz
IR Brünig (Luzern - Interlaken Ost)	stündlich
IR Engelberg (Luzern - Engelberg)	stündlich
S 4 (Luzern - Stans)	halbstündlich
S 44 (Luzern - Stans)	zusätzlich stündlich in Spitzenzeiten
S 5 (Luzern - Giswil)	halbstündlich
S 55 (Luzern - Sachseln)	zusätzlich stündlich in Spitzenzeiten
"Titlisexpress" (Luzern – Engelberg)	bei Bedarf stündlich

1.5 Postulat von Landrat Maurus Adam und Mitunterzeichneten

Am 21. Oktober 2009 hat der Landrat das Postulat vom 10. 06. 2009 von Landrat Maurus Adam, Hergiswil, und Mitunterzeichneten betreffend die Trasseeführung des Teilprojektes 4 „Doppelspurausbau Kantonsgrenze Luzern/Nidwalden bis Hergiswil Matt“ in geänderter Form gutgeheissen. Der Regierungsrat wurde beauftragt, einen Bericht über die Kosten und die Machbarkeit einer gestreckten Linienführung im Raum des Teilprojektes 4 unter Berücksichtigung allfälliger Bachverlegungen oder Bachunterquerungen vorzulegen, welche eine effektive Tieflegung darstellen.

Unter der Leitung des Volkswirtschaftsdirektors wurde anfangs Dezember 2009 eine Begleitgruppe eingesetzt mit dem Auftrag, dem Regierungsrat einen Bericht im Zusammenhang mit den im vorerwähnten Postulat aufgeworfenen Fragen zu erstatten. Der Bericht der Begleitgruppe vom 25. August 2010 liegt vor.

2 Teilprojekt Doppelspurausbau Hergiswil

2.1 Generelles Konzept

Das bestehende Konzept sieht einen durchgehenden Doppelspurausbau im Gebiet Kantonsgrenze Luzern / Nidwalden bis Hergiswil Matt vor. Im Abschnitt Schlüssel - Matt sollte gemäss dem Ausbauprojekt 2008 eine offene Linienführung realisiert werden. Der Regierungsrat Nidwalden geht davon aus, dass in einer späteren Phase ebenfalls eine Doppelspur im Abschnitt Hergiswil Matt – Hergiswil Bahnhof realisiert werden sollte. Eine Machbarkeitsstudie für den Tunnel Matt - Bahnhof liegt vor.

2.2 Gestreckte Linienführung

Der Landrat bewilligte am 23. Januar 2008 an die Kosten von 10 Millionen Franken für eine gestreckte Linienführung im Abschnitt Hergiswil Schlüssel – Matt einen Beitrag von 6.7 Millionen Franken, sofern die Gemeinde Hergiswil ihrerseits einen Beitrag von 3.3 Millionen Franken leistet. Mit der gestreckten Linienführung sollte im Hinblick auf einen künftigen Tun-

nel Hergiswil Matt – Bahnhof auch der Abschnitt Hergiswil Schlüssel – Matt auf eine Fahrge-
schwindigkeit von 90 km/h ausgerichtet werden. Die Gemeinde Hergiswil verzichtete auf eine
entsprechende Beitragsleistung, weshalb der entsprechende Objektkredit des Kantons hin-
fällig geworden ist.

Das Auflageprojekt der zb sieht eine gestreckte Linienführung vor.

2.3 Projekt Doppelspur Schlüssel - Matt

Der Kreditbeschluss 2008 für das Teilprojekt 4 basierte auf einem Vorprojekt. Im Hinblick auf
einen künftigen Tunnel Matt - Bahnhof Hergiswil forderte der Regierungsrat zusätzlich eine
gestreckte Linienführung.

Im Rahmen der Erarbeitung des Auflageprojektes zeigte sich, dass im Abschnitt Hergiswil
Schlüssel bis Matt infolge Probleme mit dem Hochwasserschutz das Trassee gegenüber der
heutigen Linienführung deutlich erhöht werden muss. Dagegen erhob sich von Seite des
Gemeinderates und der Bevölkerung von Hergiswil deutlicher Widerstand. Gegen das Aufla-
geprojekt gingen 176 Einsprachen ein. Aufgrund verschiedener parlamentarischer Vorstösse
beauftragte der Landrat des Kantons Nidwalden am 21. Oktober 2009 den Regierungsrat,
Massnahmen zur Optimierung des Projektes zu prüfen. Er verlangte einen Bericht über die
Kosten und die Machbarkeit einer gestreckten Linienführung im Raum des Teilprojektes 4
unter Berücksichtigung allfälliger Bachverlegungen oder Bachunterquerungen vorzulegen,
welche eine effektive Tieflegung darstellen.

3 Optimierung des bestehenden Projektes

3.1 Zusätzliche Lärmschutzmassnahmen

Das Ingenieurbüro Basler&Hofmann, 6010 Kriens, hat in seinem Bericht vom 20. Januar
2010 drei Varianten für zusätzliche Lärmschutzmassnahmen geprüft (Beilage 1). In Frage
kommen insbesondere Lärmschutzwände. Je nach Länge und Höhe der Lärmschutzwände
muss mit Kosten zwischen 0.28 bis 3.82 Millionen Franken gerechnet werden. Als Fazit
kommen die Ingenieure zu folgendem Schluss: *"Die Minimalvariante ergibt keinen sinnvollen
Nutzen. Die Mittel- und insbesondere die Maximalvariante zeigen im Erdgeschoss und im 1.
Obergeschoss deutliche Lärmreduktionen. Diese gehen allerdings zu Lasten der optischen
Beeinträchtigung und sind mit erheblichen Zusatzkosten verbunden."*

3.2 Horizontale und vertikale Linienführung

Das Ingenieurbüro InGe Pilatus, 8032 Zürich, hat in seinem Bericht vom 17. Juni 2010 die
drei Varianten "Schlangelinie V50", "langes S V70" und "gestreckte Linienführung V90" be-
züglich Machbarkeit und Auswirkungen dargestellt (Beilage 2). Als Fazit kommen die Ingeni-
eure zum Schluss, dass abgesehen von der Ausbaugeschwindigkeit und damit den minima-
len Kurvenradien die Unterschiede zwischen den Varianten sehr klein sind. Die Differenz der
Schienenoberkante-Höhe beträgt je nach Variante maximal 70 cm. Die Kosten werden je
nach Variante auf zwischen 28.4 bis 30.1 Millionen Franken geschätzt. Die Auswirkungen
auf die Anstösser sind je nach Variante sehr unterschiedlich.

3.3 Querung Feld- und Schluchenbach (Hochwasserschutz)

Das Ingenieurbüro Schubiger AG, Hergiswil, hat in seinem Bericht vom 9. August 2010 ver-
schiedene Varianten am Feldbach und am Schluchenbach bezüglich Linienführung und
Hochwasserschutz geprüft (Beilage 3). Die Ingenieure kommen zum Schluss, *"dass eine
Tieferlegung des Bahntrassees [im Vergleich zur geplanten Linienführung] aus wasserbauli-
chen Gründen möglich ist, jedoch entsprechend grössere Auswirkungen auf die Grundeigen-
tümer entlang der Bäche hat."* Die Kosten für den Hochwasserschutz werden je nach Varian-

te auf 11 - 19 Millionen Franken geschätzt. Allenfalls ergeben sich bauseits wesentliche Zusatzkosten für Anpassungen bestehender Anlagen. Die Hochwasserschutzmassnahmen inkl. des Baus eines neuen Geschiebesammlers müssen gleichzeitig mit dem Bau der Doppelspur realisiert werden. Die Auswirkungen für die Anstösser sind wesentlich.

4 Angebotskonzept

4.1 Vorgabe

Für die Sicherstellung des wachsenden Agglomerationsverkehrs im Raum Nidwalden/Luzern ist die Kapazität des Fahrplanangebotes der zb zu erhöhen. Die Umsetzung des Angebotskonzeptes 2014 ist mittelfristig als *klare Vorgabe* zu erachten.

4.2 Angebotskonzept 2014

Der Bericht der mrs partner ag vom 1. März 2010 (Beilage 4) zeigt auf, dass das Angebotskonzept 2014 auch ohne die Doppelspurverlängerung bis Hergiswil Matt gefahren werden kann. Dies ist nur möglich, wenn auf den Halt in Hergiswil Matt verzichtet wird. Mit dem Verzicht auf den Halt Hergiswil Matt können alle grundlegenden Vorteile des Fahrplanes 2014 umgesetzt werden. Allenfalls könnte der Halt Horw der S44 nach Hergiswil Matt verlegt werden. Damit hätte Hergiswil Matt zumindest in den Spitzenzeiten (4 – 6 mal täglich) stündlich einen Halt pro Richtung.

5 Verzicht offene Linienführung Doppelspur Schlüssel - Matt

5.1 Bericht der Begleitgruppe

Die vom Regierungsrat beauftragte Begleitgruppe kommt in ihrem Bericht vom 25. August 2010 zum Schluss, dass trotz verschiedener geprüfter Varianten keine befriedigende Verbesserung des Projektes erreicht werden kann (Beilage 5). Sie empfiehlt daher, den heutigen Status quo auf der Strecke Hergiswil Schlüssel – Matt beizubehalten und gleichzeitig ein Vorprojekt für ein Tunnelprojekt ab Hergiswil Schlüssel bis Bahnhof Hergiswil in Auftrag zu geben.

Die Begleitgruppe geht davon aus, dass sich ein entsprechendes Projekt bis ca. 2025 realisieren lässt. Sie weist darauf hin, dass der Fahrplan 2014 auch ohne Doppelspurverlängerung bis Hergiswil Matt gefahren werden kann, allerdings mit Einschränkungen für die Haltestelle Matt.

6 Vorprojekt "Tunnel lang"

6.1 Richtplan

Der kantonale Richtplan vom 27. 04. 2002 sieht gemäss dem Nachtrag vom 1. 04. 2009 zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs eine durchgehende Doppelspur im Raum Hergiswil bis Luzern vor (V 3.1). Der Richtplan macht keine Aussagen, ob die Doppelspur offen, ganz oder teilweise in einem Tunnel geführt werden soll.

6.2 Agglomerationsprogramm

In Rahmen des Agglomerationsprogrammes "Nidwalden" wird derzeit auch der öffentliche Verkehr untersucht. Damit Bundesgelder ausgelöst werden können, müssen bei der Einreichung des Agglomerationsprogramms der 3. Generation per 2015 konkrete Projekte vorliegen.

6.3 Vorprojekt

Für die Ausarbeitung eines Vorprojektes muss mit Kosten von 1.250 Millionen Franken gerechnet werden. Eine entsprechende Offerte der Lombardi AG, Luzern, vom 3. November 2010 liegt vor (Beilage 6).

Der Projektierungsauftrag umfasst folgende Teilbereiche:

- Vorprojektstudie vertieft
- Geologische Untersuchungen / geotechnische Analyse
- Vorprojekt (Ergänzung zur Vorprojektstudie)

Bis im Herbst 2011 ist das Projekt soweit erarbeitet, dass es in das Agglomerationsprogramm der 2. Generation einfließen kann. Die Fertigstellung des Vorprojektes erfolgt bis im Frühjahr 2013.

6.4 Realisierung

Die Begleitgruppe geht davon aus, dass ein "Tunnelprojekt lang" bis ca. 2025 realisiert werden kann.

Betreffend Finanzierung des Tunnelprojektes wurden noch keine Abklärungen mit den beteiligten Partnern getroffen.

Im Zusammenhang mit dem Postulat von Landrat Dr. Ruedi Waser, Hergiswil, vom 13. Oktober 2009 wurde von der Ecoplan Kieliger/Gregorini AG, Bern, eine Vorstudie zu den Möglichkeiten und Randbedingungen für eine Public Private Partnership Lösung PPP erarbeitet. Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 753 vom 23. November 2010 vom Bericht Kenntnis genommen und diesen zu Händen des Landrates verabschiedet. Der Bericht weist darauf hin, dass sich Eisenbahntunnelbauprojekte nur bedingt für einen PPP-Realisierung eignen und dass die Finanzierbarkeit wesentlich davon abhängt, ob sich der Bund an den Kosten beteiligt.

7 Stellungnahme der beteiligten Partner

7.1 Ausgangslage

Träger des Projektes ist die Zentralbahn. Der Kanton Nidwalden hat mit Landratsbeschluss vom 23. Januar 2008 verbindlich einen Kantonsbeitrag zugesichert. Der Doppelspurausbau im Raum Hergiswil bildet somit einen Bestandteil des Projektes „Doppelspurausbauten und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern, Nidwalden und Obwalden. Ein Verzicht des Doppelspurausbaus ist nur mit Zustimmung aller Beteiligten, insbesondere der Kantone Luzern und Obwalden, der Stadt Luzern, des Bundes und der Zentralbahn möglich.

7.2 Politstrategische Führung Agglomerationsprogramm

Der Ausschuss „Politstrategische Führung Agglomerationsprogramm“, welchem unter anderen Vertreter der Kantone Luzern, Ob- und Nidwalden sowie der Stadt Luzern wie auch der Bauleitung angehören, hat am 12. November 2010 die vorgeschlagene Projektänderung (Verzicht auf offenen Doppelspurausbau im Raum Hergiswil) eingehend diskutiert. Für alle Beteiligten sind die Einhaltung des Fahrplanangebotes „2014“ sowie die Fahrplansicherheit von zentraler Bedeutung. Dies hat aller Voraussicht nach zur Folge, dass die Haltestelle Matt geschlossen werden muss. Der Ausschuss verlangt, dass insbesondere die Fahrplansicherheit in Absprache mit dem Bundesamt für Verkehr nochmals eingehend beurteilt wird.

Ein definitiver Entscheid von Seite des politstrategischen Ausschusses, ob der geplanten Projektänderung zugestimmt wird, kann erst gefällt werden, wenn die Entscheide des Nidwaldner Landrates und der Gemeindeversammlung Hergiswil sowie die abschliessende Beurteilung der Fahrplansicherheit vorliegen. Dies dürfte voraussichtlich im Juni 2011 der Fall sein. Bis zu diesem Zeitpunkt werden die Einspracheverhandlungen sistiert.

7.3 Bund

Für das Bundesamt für Verkehr steht gemäss Schreiben vom 25. Oktober 2010 (Beilage 7) im Vordergrund, dass die Kapazitätsziele nach Inbetriebnahme vollumfänglich erreicht werden. Er ist zu einer Projektänderung bereit, wenn folgende Bedingungen erfüllt werden:

- *Die zugesagten Kantons- und Gemeindebeiträge des Teilprojektes Hergiswil müssen für die späteren Infrastrukturausbauten der Zentralbahn in diesem Abschnitt gesichert werden.*
- *Der Bund beteiligt sich nicht an den bisher angefallenen Kosten.*
- *Es ist aufzuzeigen, wie die Ersatzbedienung Hergiswil Matt und/oder je nach Szenario Horw technisch und finanziell bewältigt wird.*
- *Falls die Haltestelle Matt nicht mehr bedient wird, ist der Restbuchwert der Anlage (rund Fr. 35'000) ohne Bundesbeiträge zu tilgen.*

Im Übrigen weist das Bundesamt für Verkehr darauf hin, dass die Finanzierung eines Tunnelprojektes höchst unsicher ist.

7.4 Zentralbahn

Die Zentralbahn nimmt mit Schreiben vom 27. Oktober 2010 (Beilage 8) zusammenfasst wie folgt Stellung:

- *Die mittel- bis langfristige Angebotsentwicklung auf dem Streckennetz der Zentralbahn setzt auf dem am stärksten befahrenen Abschnitt Hergiswil Schlüssel – Matt zwingend eine doppelspurige Strecke voraus.*
- *Die Zentralbahn ist der Überzeugung, dass ein Verzicht auf die Realisierung des Auflageprojektes eine Verzögerung von vielen Jahren zur Folge hat.*
- *Deshalb ist die Zentralbahn klar der Meinung, dass das Auflageprojekt realisiert werden sollte.*
- *Die Zentralbahn weist darauf hin, dass eine Bedienung der Haltestelle Hergiswil Matt ab dem Fahrplanwechsel 2013/14 nicht mehr möglich sein wird. Ein Halt einzelner Züge zu den Hauptverkehrszeiten sei möglich. Sie empfiehlt jedoch, aus wirtschaftlichen und logistischen Gründen auf diese vereinzelt Halte zu verzichten.*

7.5 Gemeinderat Hergiswil

Der Gemeinderat nimmt mit Beschluss Nr. 25 vom 16. November 2010 Stellung und hält in seinem Beschluss im Wesentlichen Folgendes fest (Beilage 9):

- *Der Verzicht auf die Realisierung des Teilprojektes 4 „Doppelspurausbau Kantonsgrenze Luzern/Nidwalden bis Bahnhof Matt“ wird positiv zur Kenntnis genommen.*
- *Die Haltestelle Matt soll soweit als möglich aufrecht erhalten bleiben.*
- *Der Planungsauftrag zu einem Vorprojekt „Tunnel lang“ wird begrüsst.*
- *Der Gemeinderat ist bereit, unter folgenden Bedingungen einen Kostenbeitrag von 50%, maximal 625'000 Franken an das Vorprojekt „Tunnel lang“ zu leisten:*
- *Die Zustimmung durch die Gemeindeversammlung vom 20. Mai 2011 wird vorbehalten.*

- *Der Kostenbeitrag der Gemeinde gilt als Vorinvestition im Hinblick auf einen künftigen Tunnel und wird bei der Aufteilung der Gesamtkosten berücksichtigt.*
- *Diese Kostenbeteiligung stellt ausdrücklich kein Präjudiz für eine Beteiligung der Gemeinde Hergiswil an der Realisierung des Bauprojektes „Tunnel lang“ dar.*

In den Erwägungen verweist der Gemeinderat auf die aktuell erhobenen Benutzungsfrequenzen der Haltestelle Matt hin, welche höher sind als früher erhobenen Zahlen der zb. Der Gemeinderat vertritt daher die Meinung, dass die Haltestelle Matt soweit als möglich aufrecht erhalten bleiben muss und ein Mindesthalt zu Spitzenzeiten, wie von der zb als alternative Anbindung der Haltestelle Matt im Fahrplankonzept 2014 dargelegt, als Minium anzustreben ist bzw. dass so viele Züge als möglich im Bahnhof Matt halten sollen. Dazu sind weitere Optionen zu prüfen, insbesondere ein Ortsbus, um dem Quartier Hergiswil-Matt mit der öV-Anbindung gerecht zu werden.

Erwägungen

1.

Eine attraktive Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln des Kantons Nidwalden in Richtung Luzern hat hohe Priorität. Von wesentlicher Bedeutung ist dabei die Zentralbahn zb. Das Projekt "Doppelspurausbau und Tieflegung Luzern" und das geplante "Angebotskonzept 2014" bringen eine wesentliche Attraktivitäts- und Kapazitätssteigerung. Bisher ging man davon aus, dass der Fahrplan 2014 nur mit einer Doppelspurstrecke im Abschnitt Hergiswil Schlüssel bis Matt gefahren werden kann. Mit dem Gutachten der Firma mrs partner ag "Fahrplan 2014 ohne Doppelspur „Schlüssel“ bis Hergiswil Matt" (Beilage 4) wird eine neue Ausgangslage geschaffen, indem aufgezeigt wird, dass auch mit einem Verzicht des Doppelspurausbaues alle grundlegenden Vorteile des Fahrplanes 2014 umgesetzt werden können.

2.

Das Auflageprojekt führte zu grossem Widerstand von Seite des Gemeinderates und der Bevölkerung von Hergiswil. Vor allem die deutliche Trasse-Erhöhung von bis zu 1.30 m gegenüber der heutigen Trasse-Führung stiess auf massive Ablehnung. Die Behandlung der 176 Einsprachen dürfte sehr zeitaufwändig sein und zu wesentlichen Verzögerungen in der Realisierung führen. Gemäss Beschluss des Politstrategischen Ausschusses werden die Einigungsverhandlungen bis mindestens Ende Juni 2011 sistiert.

3.

Der Bericht der Begleitgruppe und die verschiedenen zusätzlich eingeforderten Gutachten zeigen auf, dass eine Optimierung des Projektes nicht zur gewünschten Verbesserung des Projektes und zu hohen Kosten führt.

Das Trasse kann auch bei geänderter horizontaler Linienführung nur begrenzt tiefer gelegt werden und würde weiterhin rund 40 cm über dem heutigen Trasse liegen. Zudem wären umfassende Hochwasserschutzmassnahmen notwendig, welche gleichzeitig mit dem Doppelspurausbau realisiert werden müssten. Dies würde zu erheblichen zeitlichen Verzögerungen führen.

Mit Lärmschutzwänden könnte eine erhebliche Lärmreduktion erzielt werden. Diese wirkt sich jedoch primär im Erdgeschoss und nicht in den oberen Stockwerken aus und belasten das Landschaftsbild.

4.

Die Variante "Tunnel lang" mit Doppelspur von Hergiswil Schlüssel - Bahnhof wäre zweifellos eine optimale Variante, insbesondere bezüglich Lärm und der Belastung der Anwohnerschaft. Offen sind indessen die Machbarkeit, die Kosten und die Finanzierung. Ein Vorprojekt mit Kostenschätzung würde hierfür die notwendigen Unterlagen bieten.

5.

Der Verzicht auf den offenen Doppelspurausbau von Hergiswil Schlüssel bis Matt führt dazu, dass der Fahrplan 2014 nur gefahren werden kann, wenn die Haltestelle Matt eingestellt bzw. die Bedienung sehr stark reduziert wird. Dies liegt nicht im Interesse der heutigen Benutzer der Haltestelle Matt und auch nicht der generellen Zielsetzung, dass weitere Haltestellen entlang der zB zur besseren Erschliessung des Siedlungsgebietes geschaffen werden sollen. Die Umsetzung des Fahrplanes 2014 hat aber Priorität; als Kompensationen für den Verzicht des Doppelspurausbau im Gebiet Kantonsgrenze Luzern / Nidwalden bis Hergiswil Matt müssen diese Angebotsstreichungen für die Haltestelle Matt in Kauf genommen werden.

Die von der Begleitgruppe erwähnte alternative öV-Anbindung für den Dorfteil Matt gilt als Ortsverkehr und liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde.

Der Gemeinderat Hergiswil opponiert nicht gegen eine erhebliche Reduktion der Bedienung der Haltestelle Matt. Er ist jedoch sehr daran interessiert, dass die Haltestelle Matt soweit als möglich aufrecht erhalten werden kann. Die Möglichkeiten der Bedienung der Haltestelle Matt, insbesondere zu den Spitzenzeiten sind im Rahmen der noch vorzunehmenden vertieften Überprüfung der Fahrplanstabilität nochmals eingehend zu untersuchen.

Mit dem Verzicht auf die offene Doppelspurstrecke kann der Fahrplan 2014 ohne wesentliche Einschränkungen gefahren werden. Ein weiterer Ausbau des Fahrplanangebotes ist jedoch ohne Doppelspurstrecke nicht mehr möglich.

6.

Die vom Bundesamt gestellten Bedingungen für eine Projektänderung sind grundsätzlich erfüllbar. Die Überprüfung der Fahrplansicherheit liegt auch im Interesse des Kantons Nidwalden. Die Notwendigkeit der Anbindung des Gebietes Matt an den öffentlichen Verkehr ist primär von der Gemeinde Hergiswil zu beurteilen und im Rahmen des Ortsverkehrs zu lösen. Die Rückstellung der bereits beschlossenen Mittel kann im Rahmen der Bilanzierung erfolgen. Wie weit der Kanton Kosten für die Projektierung und den vorzeitigen Landerwerb zu übernehmen hat, kann im jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschliessend beurteilt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass zumindest ein grösserer Teil der Projektierungskosten dem Projekt zu belasten sind und beim vorzeitigen Landerwerb ein bilanzierbarer Realwert besteht.

7.

Im Rahmen der Anhörung erklärten sich grundsätzlich alle beteiligten Partner mit dem Verzicht auf den Doppelspurausbau im Rahmen des Laufenden Projektes einverstanden. Sie verlangen jedoch, dass der Fahrplan 2014 uneingeschränkt gefahren werden kann.

Unter Würdigung des Sachverhaltes ist auch aus Sicht des Regierungsrates des Kantons Nidwalden der Verzicht auf die Realisierung des offenen Doppelspurausbau vertretbar, nachdem

- die getroffenen ergänzenden Abklärungen bezüglich Lärm und vertikaler Linienführung keine wesentlichen Verbesserungen des bestehenden Projektes aufzeigen,
- die vertikale Linienführung des Trasses nur mit unverhältnismässig hohen Kosten (umfassende Hochwasserschutzmassnahmen) tiefer gelegt werden kann,
- der Fahrplan 2014 auch bei einem Verzicht auf den Doppelspurausbau ~~uneingeschränkt~~ möglich ist und fast alle Vorteile des Fahrplanes 2014 umgesetzt werden können,
- die Vertreter der Begleitgruppe und insbesondere auch die Vertreter der Gemeinde Hergiswil und der IG Lärm die gänzliche oder stark eingeschränkte Bedienung der Haltestelle Matt als akzeptabel beurteilen,
- gegen das vorliegende Projekt 176 Einsprachen eingegangen sind, welche voraussichtlich bis vor Bundesgericht weitergezogen werden,

- der Politstrategische Ausschuss Agglomerationsprogramm und der Gemeinderat Hergiswil mit dem Vorgehen einverstanden sind, und
- mit einem Tunnel Hergiswil Schlüssel - Hergiswil Bahnhof langfristig eine optimale Lösung gefunden werden kann.

8.

Mit dem Verzicht auf den offenen Doppelspurausbau wird gleichzeitig ein Vorprojekt für einen Doppelspurtunnel Hergiswil Schlüssel - Bahnhof in Auftrag gegeben werden. Die Kosten belaufen sich auf rund 1.25 Millionen Franken. Mit dem Tunnel soll die Machbarkeit aufgezeigt und eine Kostenschätzung erarbeitet werden.

Ob die von der Begleitgruppe angenommene Inbetriebnahme bis im Jahr 2025 realistisch ist, kann im jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden. Die Realisierung wird weitgehend von der Finanzierung abhängen.

9.

Das Vorprojekt liegt sowohl im Interesse des Kantons wie auch der Gemeinde Hergiswil. Einerseits wird mit der Realisierung einer durchgehenden Doppelspur bis Hergiswil Bahnhof die Kapazität der Zentralbahn wesentlich vergrößert, andererseits erhält die Gemeinde Hergiswil mit einer Untertunnelung eine massive Aufwertung und die nachhaltige Lösung eines Lärmproblems.

Mit einem Kostenanteil von 50 % an den Kosten für das Vorprojekt wird das Interesse und die Bereitschaft der Gemeinde Hergiswil, an der Projektierung aktiv mitzuwirken, manifestiert. Die Kostenbeteiligung von 50 % stellt aber ausdrücklich keinerlei Präjudiz dar für eine Beteiligung der Gemeinde Hergiswil an der Realisierung des Projektes. Wird bei der Realisierung dieses Projektes ein Gemeindebeitrag zu entrichten sein, wird die Kostenbeteiligung am Vorprojekt bei der Aufteilung der Gesamtkosten mitberücksichtigt.

Die Übernahme der Kosten für das Vorprojekt durch Kanton und Gemeinde ist als Vorinvestition im Hinblick auf einen künftigen Tunnel "lang" zu verstehen.

11.

Mit dem Verzicht auf den offenen Doppelspurausbau und der Projektierung eines Doppelspurtunnels von Hergiswil Schlüssel - Bahnhof sind nicht einfach alle Probleme gelöst. Insbesondere für die Anwohner bleibt zumindest vorläufig die hohe Lärmbelastung bestehen und die Bedienung der Haltestelle Matt wird eingestellt oder zumindest stark eingeschränkt. Die Projektierung des Tunnels verlangt auf Grund der geologischen Verhältnisse und Unterquerung eines weitgehend besiedelten Gebietes hohe Ansprüche und die Finanzierung des Projektes ist noch völlig offen. Mit dem gewählten Vorgehen wird das nicht in allen Teilen befriedigende Projekt "offene Doppelspur" voraussichtlich nicht realisiert und eine langfristig optimale Lösung angegangen, ohne dass das Fahrplanangebot 2014 in Frage gestellt wird.

12.

Das gutgeheissene Postulat von Landrat Maurus Adam, Hergiswil, kann im Sinne von § 114 Abs. 1 (NG 151.11) der Landratsverordnung beschrieben werden, nachdem der verlangte Bericht vorliegt und vom Landrat zur Kenntnis genommen wurde.

Mitbericht der Finanzdirektion

1.

Bis 30.09.2010 sind für das Projekt "Doppelspur Hergiswil Schlüssel - Matt" Kosten von 3'986'068.25 Franken aufgelaufen, davon rund 2.64 Millionen Franken für Land- und Rechtserwerb.

Sollte der Kanton verpflichtet werden, einen Anteil der Kosten zu übernehmen (untergehende Werte wegen Verzicht auf offenen Doppelspurausbau) müsste der Landrat einen entsprechenden Zusatzkredit beschliessen. Die entsprechenden Zahlen liegen frühestens im Juni 2011 vor.

2.

Der Kanton hat im Zusammenhang mit dem Projekt folgende Leistungen direkt bezahlt:

- Vorprojekt Matt-Bahnhof Hergiswil (Ingenieurbüro Wespi) Fr. 29'360.-
(RRB 230/07)
- Studie "Optimierung Bachquerungen" (Schubiger AG, Hergiswil) Fr. ca. 60'000.-
(Kredit Fr. 65'000.- [RRB 802/2009])
- Gutachten "Fahrplanstabilität" (ETH, Prof. Weidmann) Fr. ca. 5'000.-

3.

Die Finanzierbarkeit eines „Tunnel lang“ kann erst abschliessend beurteilt werden, wenn eine konkrete Kostenschätzung und die voraussichtlichen Kostenbeteiligungen Dritter bekannt sind. Es wird von wesentlicher Bedeutung sein, in welchem Umfang sich der Bund beteiligt.

Beschluss

1. Dem Landrat wird beantragt, dem beiliegenden Landratsbeschluss zuzustimmen.
2. Dem Landrat wird beantragt, vom Bericht vom 25. August 2010 der Begleitgruppe Kenntnis zu nehmen und das gutgeheissene Postulat von Landrat Maurus Adam, Hergiswil, und Mitunterzeichneten betreffend Erstattung eines Berichts „über die Kosten und die Machbarkeit einer gestreckten Linienführung im Raum des Teilprojektes 4 unter Berücksichtigung allfälliger Bachverlegungen oder Bachunterquerungen, welche eine effektive Tieflegung darstellen“ als erledigt abzuschreiben.

Mitteilung durch Protokollauszug (mit Beilagen) an:

- Baudirektion
- Volkswirtschaftsdirektion
- Finanzdirektion
- Bundesamt für Verkehr
- Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern, Bahnhofstrasse 15, 6002 Luzern
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement des Kantons Obwalden, Flüelistrasse 3, Postfach 1163, 6061 Sarnen
- Baudirektion der Stadt Luzern, Hirschengraben 17, 6003 Luzern
- Gemeinderat Hergiswil, 6052 Hergiswil
- zb (Verwaltungsrat und Direktion)

- Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (Präsidium, Vizepräsidium und Sekretariat)
- Kommission für Bildung, Kultur und Volkswirtschaft (Präsidium, Vizepräsidium und Sekretariat) [Irb]
- Finanzkommission (Präsidium, Vizepräsidium und Sekretariat)
- Begleitgruppe „Postulat Maurus Adam“
- Landratssekretariat
- Finanzverwaltung (Irb)
- Finanzkontrolle (Irb)
- Amt für Raumentwicklung
- Fachstelle für öffentlichen Verkehr

[NWLR.13]

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN



Landschreiber