Nr. 157 Stans, 12. März 2013

Baudirektion. Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung. Doppelspurausbau der Zentralbahn in Hergiswil. Vorgehen zur Festlegung der Bestvariante zuhanden des Landrates. Zustimmung

# Sachverhalt

1.  
Seit rund 10 Jahren sind Aussagen zu einer integralen Doppelspur der Zentralbahn AG, zb zwischen Hergiswil und Luzern in den Richtplänen der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden enthalten. Auch im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) ist die Doppelspur zwischen Hergiswil Schlüssel und Bahnhof enthalten. Grundlage für diese raumplanerischen Festsetzungen waren Planungen über die künftige Angebotsentwicklung. Das langfristige Ziel einer integralen Doppelspur schafft die Voraussetzung, um auch über 2014 hinaus noch Handlungsspielraum für Angebotsverdichtungen und -optimierungen zu haben.

Im Dezember 2012 wurde der doppelspurige Tunnel unter der Allmend in Luzern in Betrieb genommen. Geplant war auch ein Doppelspurausbau vom Südportal des Haltiwaldtunnels bis zur Haltestelle Matt. Aufgrund von Einsprachen ist das Projekt seit Ende 2010 sistiert. Kann diese Doppelspur realisiert werden, so besteht noch zwischen Hergiswil Matt und Bahnhof eine Einspurstrecke. Damit ist das Ziel einer integralen Doppelspur Luzern-Hergiswil noch nicht erreicht. Um diese Lücke zu schliessen sind verschiedene Varianten der Ausführung (Tunnel oder oberirdische Strecke oder Mischung aus beidem) möglich.

Auch ohne Doppelspurausbau zwischen dem Südporttal des Haltiwaldtunnels und Hergiswil Matt kann der angestrebte Fahrplan (Vx) stabil gefahren werden. Als einziges Problem hat sich die Bedienung der Haltestelle Matt herausgestellt. Diese kann nicht mehr wie bisher durch die S4 und S5 im Halbstundetakt bedient werden. Zur Zeit werden Lösungen für die Erschliessung des Dorfteils Hergiswil Matt bearbeitet. Selbst wenn die heute fehlende Doppelspur gebaut worden wäre, ist ein Angebotsausbau über Vx hinaus nicht möglich. Eine Doppelspur von Hergiswil Matt bis Hergiswil Bahnhof ist dafür unabdingbar. Nur mit diesem Ausbau der Bahninfrastruktur in Hergiswil kann das Ziel der integralen Doppelspur Luzern-Hergiswil, wie es in den Richtplänen enthalten ist, erreicht werden.

2.  
Die aktuelle Ausgangslage bezüglich der Infrastrukturen der zb in Hergiswil präsentiert sich wie folgt:



Ausschnitt Gemeinde Hergiswil

Die rote Linie zeigt die heutige Einspurstrecke. Es handelt sich um die Referenzvariante, welche keine weiteren Angebotsausbauten mehr erlaubt. Für den Ausbau der Einspurstrecke auf Doppelspur sind verschiedene Planungsvarianten möglich.

3.  
Für den Teil der fehlenden Doppelspur zwischen Hergiswil Schlüssel und Matt existiert ein Auflageprojekt. Dieses wurde aufgrund zahlreicher Einsprachen und dem Widerstand der Gemeinde Hergiswil sowie dem Kanton Nidwalden sistiert. Mit der Sistierung wurde Zeit geschaffen, um alternative Varianten für einen Doppelspurausbau zu planen. Es sind dies insbesondere doppelspurige Eisenbahntunnels. Entsprechende Planungsarbeiten für Vorprojekte zu einem Tunnel lang oder kurz laufen zur Zeit. Nach Vorliegen aller Varianten sind diese zu bewerten und unter Einbezug aller Entscheidungsträger und Akteure eine umsetzbare Bestvariante zu definieren. Die Baudirektion hat dazu aufgrund verschiedener Abklärungen und Gespräche ein entsprechendes Vorgehen ausgearbeitet. Es zeigt auf, wie der wichtige Prozess der politischen Entscheidfindung ausgestaltet ist.

# Erwägungen

1.  
Der vorliegende Vorgehensvorschlag basiert auf Diskussionen innerhalb des Steuerungsgremiums zum Vorprojekt Tunnel lang in Hergiswil sowie Gesprächen mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und den übrigen Bestellern.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Was ?** | **Wer ?** | **Wann ?** |
|  |  |  |
| Vorliegen der Vorprojekte für den Tunnel lang und kurz. | Steuerungsgremium | Mai 2013 |
| Vorliegen des Vorprojekts einer Doppelspur à-Niveau. | Zentralbahn | Mai 2013 |
| Bewertung aller Varianten unter Einbezug der Referenzvariante. | Baudirektion und Begleitgremium mit externer Unterstützung | Juni-September 2013 |
| Vorliegen eines Berichts zur Evaluation (Gesamtschau) mit Vorschlag für Bestvariante und möglicher Kostenteiler. | Baudirektion und Begleitgremium mit externer Unterstützung | Oktober 2013 |
| Präsentation der Gesamtschau beim Regierungsrat mit Freigabe zur externen Vernehmlassung | Baudirektion | November 2013 |
| Präsentation der Gesamtschau bei den Partnern und Betroffenen. | Baudirektion | Dezember 2013 |
| Schriftliche Stellungnahmen der Partner und Betroffenen zu den Ergebnissen der Gesamtschau. | Bund, Kantone LU und OW, Gemeinde Hergiswil, PSF, zb, Interessenvertretungen | Januar-März 2014 |
| Erarbeiten der Vorlage für den Doppel-spurausbau in Hergiswil an den Landrat. | Baudirektion | April-Mai 2014 |
| Verabschiedung der Vorlage zu Handen des Landrats. | Regierungsrat | Juni 2014 |
| Behandlung der Vorlage. | Landrat | 2. Hälfte 2014 |

PSF = Politstrategische Führung des Aggloprogramms Luzern

2.  
Wichtig ist im Prozess zur Erarbeitung der Landratsvorlage der Einbezug der entscheidrelevanten Akteure. Aus diesem Grund soll die Gesamtschau und Evaluation der Varianten durch ein Begleitgremium begleitet werden. Dieses setzt sich zurzeit wie folgt zusammen :

- Hans Wicki, Baudirektor Nidwalden

- Markus Hoenke, Stv. Sektionschef Planung, Bundesamt für Verkehr

- Remo Zberg, Gemeindepräsident Hergiswil

- Renato Fasciati, Geschäftsführer Zentralbahn AG, zb

- Hanspeter Schüpfer, Fachstelle öV und Projektentwicklung

Ursprünglich war vorgesehen auch die politischen Vertreter der Kantone Luzern und Obwalden ins Begleitgremium aufzunehmen. Eine mündliche Anfrage des Baudirektors bei den Regierungsräten Niklaus Bleiker und Robert Küng wurde von diesen per e-mail abschlägig beantwortet. Begründet wird der Verzicht damit, dass es sich nach Meinung der Regierungsvertreter um ein Nidwaldner Projekt handelt und mit dem Einsatz der bewährten Bewertungsmethode NIBA unter Einbezug des BAV die Ergebnisse der Evaluation anerkannt werden. Es ist vorgesehen, in der Evaluationsphase auch eine Arbeitsgruppe auf Fachebene einzusetzen, welche einen Kostenteiler für die Doppelspur in Hergiswil ausarbeitet und dem Begleitgremium zur Diskussion vorlegt. Damit kann dem Regierungsrat neben der Bestvariante auch ein politisch abgestützter Kostenteiler präsentiert werden. Bei einer finanziellen Beteiligung der Kantone Luzern und Obwalden am Doppelspurausbau in Hergiswil sind entsprechende Beschlüsse (Parlament oder Volksabstimmung) notwendig. Zur Zeit lassen sich diese Beschlüsse zeitlich noch nicht einordnen.

3.  
Der Vorgehensvorschlag zeigt auf, mit welchen Schritten eine breit abgestützte Bestvariante für einen Doppelspurausbau gefunden werden kann. Wichtig ist dabei, dass alle möglichen Varianten für einen Doppelspurausbau im Rahmen einer Gesamtschau der Referenzvariante (Einspurstrecke heute) gegenüber gestellt werden. Diese Varianten müssen alle den gleichen Planungsstand haben, um vergleichbar zu sein. Aus heutiger Sicht sind folgende Varianten denkbar :

- Doppelspuriger Tunnel lang von Hergiswil Schlüssel bis Hergiswil Bahnhof

- Doppelspuriger Tunnel kurz mit Auflageprojekt (eventuell modifiziert)

- Offene Doppelspur auf bestehendem Trassee (à-Niveau-Variante)

- Referenz-Variante (Null-Variante)

Der Bau nur des Auflageprojekts erreicht die Zielsetzung der integralen Doppelspur Luzern-Hergiswil, wie in den Richtplänen von Luzern, Ob- und Nidwalden enthalten, nicht. Es bleibt die Einspurstrecke Hergiswil Matt bis Hergiswil Bahnhof. Auch die Referenz-Variante trägt nicht zur Zielerreichung bei.

Im Rahmen der Gesamtschau sind Aussagen zur Finanzierung, zu einem allfälligen Kostenteiler unter den Kantonen und gegenüber der Gemeinde Hergiswil sowie zur Etappierbarkeit der gewählten Variante notwendig.

4.  
Nach Vorliegen der verschiedenen Doppelspurvarianten sollen diese mit Hilfe einer bewährten und transparenten Methode bewertet werden. Im Fokus ist dabei eine Methode, welche vom Bundesamt für Verkehr zur Bewertung von Projekten im Schienenverkehr angewendet wird. Diese Bewertung basiert auf Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte (NIBA). Sie umfasst neben monetären Kosten-Nutzen Betrachtungen auch deskriptive Faktoren wie Lärm oder Landschafts- und Ortsbild. Die Bewertung der Varianten mit NIBA soll mit externer Unterstützung erfolgen. Für die Akzeptanz der Ergebnisse der Bewertung ist eine neutrale Unterstützung mit einer erprobten und nachvollziehbaren Methode die Voraussetzung.

Die Baudirektion hat für die Varianten-Evaluation die Firma Ernst Basler + Partner AG, Zürich zu einer Offerte eingeladen. Diese Unternehmung unterstützte das BAV bei der Vorbereitung und Erstellung der Botschaft zu FABI und aktualisierte die Berechnungsfaktoren und die Wertgerüste von NIBA. Für die Varianten-Evaluation rechnet Ernst Balser + Partner AG in ihrer Offerte mit Kosten in der Höhe von Fr. 80‘000.-. Mit der Zustimmung zum vorliegenden Vorgehensvorschlag soll gleichzeitig ein Betrag von Fr. 80‘000.- als Kostendach für die Varianten-Evaluation gesprochen werden.

5.

Das BAV hat festgehalten, dass im Rahmen von FABI zahlreiche Infrastrukturprojekte der Bahn schweizweit auf finanzielle Mittel des Bundes hoffen. Darunter sind auch Projekte, welche Ausführungsvarianten mit unterschiedlichen Kostengrössen umfassen. Es sind dies auch Tunnelvarianten, denen alternative à-Niveau-Varianten gegenübergestellt werden können. Vor dem Hintergrund knapper Mittel beim Bund wird das BAV als Basis für die Vergabe von Mitteln jeweils die bewilligungsfähige à-Niveau-Variante als Grundlage heranziehen. Aus diesem Grund ist es wichtig, eine Gesamtschau aller Planungsvarianten im Vergleich zur Referenzvariante vorzunehmen und hinsichtlich einer finanziellen Beteiligung des Bundes die à-Niveau-Variante mit ein zu beziehen. Soll eine gegenüber der à-Niveau-Variante teurere Variante realisiert werden, sind die Mehrkosten voraussichtlich ohne Bund zu finanzieren.

6.  
Wie bereits erwähnt, wurde das Auflageprojekt sistiert. Zuerst wurde vom BAV mit Schreiben vom 24. November 2010 das Plangenehmigungsverfahren für das Auflageprojekt bis zum 30. Juni 2011 sistiert. Anschliessend hatte die Politstrategische Führung des Aggloprogramms Luzern als Entscheidgremium an seiner Sitzung vom 15. Juni 2011 ebenfalls beschlossen, das Auflageprojekt bis Ende 2013 zu sistieren. Ab diesem Zeitpunkt gibt es vier Handlungsmöglichkeiten. Es sind dies der Bau des Tunnels lang, der Bau des Tunnels kurz, die Nullvariante (Einspurstrecke beibehalten) oder der Bau des Auflageprojekts. Soll ein modifiziertes Auflageprojekt realisiert werden, so ist dafür ein neues Plangenehmigungsverfahren einzuleiten.

# Beschluss

1. Dem Vorgehensvorschlag der Baudirektion für die Evaluation aller Planungsvarianten für einen Doppelspurausbau in Hergiswil wird zugestimmt.
2. Dem Nachtragskredit für die externe Unterstützung der Varianten-Evaluation zum Doppel-spurausbau der zb in Hergiswil mit einem Kostendach von Fr. 80‘000.- wird zugestimmt.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

1. Bundesamt für Verkehr, Sektion Infrastruktur, 3003 Bern
2. Bau, Umwelt und Wirtschaftsdepartement Luzern
3. Volkswirtschaftsdepartment Obwalden
4. Gemeinderat Hergiswil
5. Zentralbahn AG, Bahnhofstrasse 23, 6362 Stansstad
6. Mitglieder des Steuerungsgremiums zum Vorprojekt Tunnel lang
7. Kommission für Bildung, Kultur und Volkswirtschaft (BKV) (Präsidium, Vizepräsidium und Sekretariat)
8. Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL) (Präsidium, Vizepräsidium und Sekretariat)
9. Baudirektion
10. Direktionssekretariat Baudirektion
11. Fachstelle öV und Projektentwicklung

NWBD.269

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN  
  
 Landschreiber

