



Sitzung vom: 11. Januar 2011
Beschluss Nr.: 323

Interpellation betreffend Auswirkungen der Projektänderung beim geplanten Doppelspurausbau der Zentralbahn in Hergiswil: Beantwortung.

Der Regierungsrat beantwortet

die Interpellation betreffend Auswirkungen der Projektänderung beim geplanten Doppelspurausbau der Zentralbahn in Hergiswil (54.10.05), welche Kantonsrätin Ruth Koch, Kerns, und Mitunterzeichnende am 3. Dezember 2010 bei der Staatskanzlei eingereicht haben, wie folgt:

1. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass der notwendige Ausbau des ÖV-Angebotes der Zentralbahn Richtung Luzern mit einer hohen Fahrplansicherheit für den Kanton Obwalden von zentraler Bedeutung ist?

Der Regierungsrat teilt die Auffassung, dass der notwendige Ausbau des öV-Angebots der Zentralbahn Richtung Luzern mit einer hohen Fahrplansicherheit für den Kanton Obwalden von zentraler Bedeutung ist. Dieser Ausbau des öV-Angebots ist vor allem auch deshalb von zentraler Bedeutung, weil auch langfristig kein Ausbau der Nationalstrasse A2 zwischen Hergiswil und Luzern auf sechs Spuren erfolgen wird und gleichzeitig eine stärkere Zunahme der Verkehrsmengen bei den automatischen Zählstellen auf der A2 bei Ennethorw und auf der A8 bei Alpnachstad festgestellt wird, als bei derjenigen im Sonnenberg. Daraus lässt sich der Schluss ziehen, dass der Ziel-Quellverkehr zwischen den Kantonen Obwalden und Nidwalden und der Stadt Luzern wesentlich stärker zunimmt als der Transit- und Umfahrvverkehr um die Stadt Luzern.

Es muss das Ziel sein, diesen stark zunehmenden Ziel-Quellverkehr zwischen den Kantonen Obwalden und Nidwalden und der Stadt Luzern durch attraktive Angebote der Zentralbahn mit einer hohen Fahrplansicherheit für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs gewinnen zu können.

2. Welche Auswirkungen hat der auf Grund der grossen Verzögerungen im Planungsprozess feststehende Verzicht auf den Doppelspurausbau der Zentralbahn zwischen Hergiswil Schlüssel und Hergiswil Matt bis zum Fahrplanjahr 2014?

Der vorläufige Verzicht auf den Doppelspurausbau der Zentralbahn zwischen Hergiswil Schlüssel und Hergiswil Matt bis zum Fahrplanjahr 2014 hat zur Folge, dass der von den Bestellerkantonen Luzern, Obwalden, Nidwalden und Bern eingeplante Angebotsausbau der Zentralbahn ab Fahrplanjahr 2014 nur realisiert werden kann, wenn die Haltestelle Hergiswil Matt nicht mehr bedient wird. Damit können die Kreuzungen der S-Bahn-Züge im dichten Fahrplan nach Norden in den schon bestehenden, doppelspurigen Haltiwaldtunnel verlegt werden. Es muss aber festgehalten werden, dass gemäss Aussagen in einem Kurzbericht zur Stabilität des veränderten Fahrplans 2014 dieser ohne Doppelspurausbau erheblich weniger stabil sein wird. Bereits bei einer Verspätung von knapp mehr als einer Minute kann die Fahrplansicherheit nicht mehr gewährleistet werden, sofern die Verspätung nicht auf die S4 übertragen werden soll. Die Fahr-

plansicherheit ist aber aufgrund der Erläuterungen zur Frage 1 für den Kanton Obwalden von zentraler Bedeutung.

3. Welche Einschränkungen entstehen bei der zukünftig notwendigen Ausweitung des Angebotes der Zentralbahn im Zeitraum zwischen 2014 und einer allfälligen Inbetriebnahme des als Idee vorgeschlagenen "Tunnel lang" im Jahr 2025? Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass durch diese Projektidee eine Verbesserung des ÖV-Angebotes während 15-20 Jahren blockiert ist?

Diese Frage kann der Regierungsrat nicht abschliessend beantworten, weil entsprechende Angebotskonzepte ohne Doppelspurausbau zwischen Hergiswil Schlüssel und Hergiswil Matt für den Zeitraum nach 2014 fehlen. Die offensichtlichen Schwierigkeiten bei der Umsetzung des Angebotskonzepts 2014 ohne Doppelspurausbau weisen darauf hin, dass ein zusätzlicher Angebotsausbau über das Angebotskonzept 2014 hinaus während längerer Zeit nicht möglich sein könnte. Eine solche Blockierung eines allfällig notwendigen Angebotsausbaus kann der Kanton Obwalden nicht akzeptieren. Deshalb haben die Besteller inzwischen vom Kanton Nidwalden eine umfassende Studie verlangt, welche einerseits den Grad der Fahrplanstabilität des veränderten Fahrplans 2014 und andererseits die Möglichkeit von zusätzlichen Angebotsausbauten bis zum Jahr 2030 ohne jegliche Doppelspurausbauten im Raum Hergiswil aufzeigen muss. Der Kanton Nidwalden hat den Bestellern diese Studie zugesichert.

4. Mit welchen Mehrkosten ist bei der Projektidee "Tunnel lang" (Tunnellänge rund 1500 Meter) in Hergiswil zu rechnen? Was bedeuten die Mehrkosten für die Mitfinanzierung durch den Kanton Obwalden?

Zum jetzigen Zeitpunkt kann der Regierungsrat weder Angaben zu den sicher wesentlich höheren Kosten eines Projekts „Tunnel lang“ noch zu den Auswirkungen auf den Kanton Obwalden machen. Um die Mehrkosten der Projektidee „Tunnel lang“ genauer bestimmen zu können, wäre es notwendig, ein Vorprojekt mit den entsprechenden Kostenberechnungen zu erarbeiten. Ein solches Vorprojekt möchte der Nidwaldner Regierungsrat in Auftrag geben und beantragt deshalb dem Nidwaldner Landrat und der Gemeindeversammlung Hergiswil, je 50 Prozent eines Projektierungskredits von gesamthaft 1,25 Millionen Franken zu bewilligen.

5. Mit welchen baulichen Problemen und den damit einhergehenden Kostenexplosionen und Terminverzögerungen muss beim Bau des "Tunnel lang" in Hergiswil gerechnet werden?

Der Regierungsrat kann diese Frage heute nicht beantworten, weil noch kein Vorprojekt, welches über die möglichen baulichen Probleme und Anforderungen eines Projekts „Tunnel lang“ mit den entsprechenden geologischen und bautechnischen Untersuchungen Auskunft geben könnte, vorliegt.

6. Besteht ein Risiko, dass bei der Variante "Tunnel lang" der Bund das Projekt wegen des ungünstigen Kosten-Nutzenverhältnisses nicht unterstützt und somit den Projektpartnern - darunter auch dem Kanton Obwalden - Mehrkosten entstehen?

Das Risiko, dass der Bund die Variante „Tunnel lang“ im Rahmen des Agglomerationsprogramms Luzern und über den bereits stark ausgeschöpften Infrastrukturfonds nicht mitfinanziert, ist sehr gross. Die Variante „Tunnel lang“ ist bis heute nicht im Agglomerationsprogramm Luzern als Investitionsprojekt angemeldet. Weil ausserdem die zuständigen Ämter des Bundes bereits die Variante „Tunnel kurz“ mit einem doppelspurigen Tunnel zwischen Hergiswil Matt und Hergiswil Dorf aufgrund des ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses lediglich in die C-Liste (zurückgestellte und nicht durch den Infrastrukturfonds zu finanzierende Projekte) eingestuft haben, ist eine finanzielle Unterstützung durch den Bund mehr als fraglich. Der Kanton Obwalden wird und kann sich nicht an den Mehrkosten der Variante „Tunnel lang“ beteiligen.

Die entsprechenden Einträge im Sachplan Verkehr des Bundes und in den Richtplänen der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden verlangen nämlich einheitlich und gemeinsam den vollständigen Ausbau der Strecke Hergiswil–Luzern auf Doppelspur. Eine Forderung nach einer unterirdischen Linienführung dieser Doppelspur stellen nur der Kanton Nidwalden und die Gemeinde Hergiswil. Aus diesem Grund wird sich der Kanton Obwalden nur an der Finanzierung des Doppelspurausbaus beteiligen. Eine allfällige Finanzierung eines gewünschten Tunnelbauwerks ist Sache des Kantons Nidwalden und der Gemeinde Hergiswil.

7. Wie beurteilt der Regierungsrat die Realisierungschancen der Projektidee "Tunnel lang" angesichts der Tatsache, dass der Bund bereits das Projekt des kürzeren Tunnels Hergiswil Matt bis Hergiswil Dorf (Tunnellänge rund 800 Meter) im Rahmen des Agglomerationsprogramms Luzern aufgrund des ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses lediglich in die C-Liste der zurückgestellten und noch nicht finanzierten Projekte eingestuft hat (Antwort des Nidwaldner Regierungsrates auf die Motion Adam vom 21. September 2008 zur Planung des Doppelspurtunnels Hergiswil Matt - Hergiswil Bahnhof)?

Wie bereits in der Antwort zur Frage 6 ausgeführt, schätzt der Regierungsrat die Realisierungschancen der Variante „Tunnel lang“ aufgrund des noch schlechteren Kosten-Nutzen-Verhältnisses gegenüber der Variante „Tunnel kurz“ (Tunnel von Hergiswil Matt bis Hergiswil Dorf) nur als marginal ein. Insbesondere auch eine Aussage des Nidwaldner Regierungsrats in seiner Antwort auf die Motion Adam vom 10. Februar 2009 sowie in seinem Antrag an den Landrat vom 23. November 2010 für eine Projektänderung und einen Vorprojektkredit für die Variante „Tunnel lang“ untermauern diese Einschätzung. Der Nidwaldner Regierungsrat hält in diesen Dokumenten nämlich unmissverständlich fest, dass sowohl die Variante „Tunnel kurz“ als auch die Variante „Tunnel lang“ nur realisiert werden können, wenn sich der Bund namhaft an der Finanzierung der Projekte beteiligt. Diese durch den Nidwaldner Regierungsrat festgehaltene, direkte Abhängigkeit der Realisierungschancen für die beiden Tunnelvarianten von den entsprechenden Finanzbeschlüssen des eidgenössischen Parlaments abhängig zu machen, verschiebt die Entscheidungsfindung für diese Bauprojekte wesentlich auf die Bundesebene. Auf dieser nationalen Ebene stehen die Ausbauprojekte in Hergiswil in direkter Konkurrenz zu vielen anderen Projekten der Bahninfrastruktur, die ein wesentlich besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und viel breiteren Bevölkerungskreisen einen Vorteil bringen. Dazu gehört unter anderen auch das sehr wichtige Ausbauprojekt der Bahninfrastruktur in der Zentralschweiz, der geplante Tiefbahnhof Luzern.

8. Besteht das Risiko, dass mit der weiteren Verfolgung der Variante "Tunnel lang" die Chance der substanziellen Mitfinanzierung durch den Bund für einen Doppelspurausbau in Hergiswil ganz verloren geht und aus diesem Grund dann gar nicht mehr realisiert wird?

Aufgrund der vorhergehenden Ausführungen über die hohe Bedeutung einer notwendigen Mitfinanzierung durch den Bund besteht die Gefahr einer Null-Lösung aus Sicht des Regierungsrats ganz offensichtlich.

9. Ist der Regierungsrat der Auffassung, dass es für die Standortentwicklung der Kantone Obwalden und Nidwalden viel zielführender wäre, wenn alle beteiligten Projektpartner gemeinsam, gezielt und unter Mitfinanzierung des Bundes das baureife Auflageprojekt Doppelspur Hergiswil Schlüssel bis Hergiswil Matt sowie gleichzeitig den kürzeren Tunnel Hergiswil Matt bis Hergiswil Dorf vorantreiben und möglichst rasch realisieren würden?

Der Regierungsrat teilt die Auffassung, dass es für die Standortentwicklung der Kantone Obwalden und Nidwalden viel zielführender ist, wenn alle beteiligten Projektpartner gemeinsam, gezielt und unter Mitfinanzierung des Bundes das baureife und bewilligungsfähige Auflagepro-

jekt Doppelspur Hergiswil Schlüssel bis Hergiswil Matt möglichst rasch realisieren würden. Dadurch kann das ursprüngliche Fahrplankonzept 2014 – zwar mit mehreren Jahren Verspätung – umgesetzt werden, und auch zusätzliche Angebotsausbauten sind noch möglich.

Schlussbemerkung

Der Regierungsrat setzt sich mit Nachdruck für den Bau des baureifen Auflageprojekts Doppelspur Hergiswil Schlüssel bis Hergiswil Matt ein. Diese Realisierung ist für den Ausbau des Fahrplans über das Jahr 2014 hinaus zwingend notwendig. Er unterstützt die Bestrebungen, gleichzeitig die Planung eines „Tunnel kurz“ voranzutreiben, damit dieser in absehbarer Zeit unter finanzieller Mithilfe des Bundes erstellt werden kann. Für diese zweite Etappe, den „Tunnel kurz“, sichert der Regierungsrat dem Kanton Nidwalden und der Gemeinde Hergiswil ausdrücklich seinen vollen Einsatz und die uneingeschränkte Unterstützung zu. Wenn alle Projektpartner dieses Vorgehen unterstützten, würde sich der Auftrag für ein Vorprojekt „Tunnel lang“ erübrigen.

Protokollauszug an:

- Kantonsratsmitglieder sowie übrige Empfänger der Kantonsratsunterlagen (mit Interpellationstext)
- Regierungsrat des Kantons Nidwalden, Staatskanzlei, Dorfplatz 2, 6371 Stans
- Regierungsrat des Kantons Luzern, Bahnhofstrasse 15, 6002 Luzern
- Stadtrat Luzern, Hirschengraben 17, 6002 Luzern
- Bundesamt für Verkehr, Sektion Schienennetz, 3003 Bern
- Mitglieder des Regierungsrats
- Volkswirtschaftsdepartement
- Amt für Raumentwicklung und Verkehr
- Staatskanzlei (sth, nd, de [Internet])

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Stefan Hossli
Landschreiber

Versand: 13. Januar 2011