

## **Bericht des Regierungsrats über Mehrkosten des Neubaus der Steilrampe Tunnel Engelberg der Luzern-Stans-Engelberg – Bahn (zb Zentralbahn AG)**

vom 31. Mai 2005

Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen den Bericht über Mehrkosten des Neubaus der Steilrampe Tunnel Engelberg der Luzern-Stans-Engelberg – Bahn (zb Zentralbahn AG) mit den nachstehenden Erläuterungen:

### **1. Ausgangslage**

Mit der Zustimmung zum Gesetz über den Neubau der Steilrampe der Luzern-Stans-Engelberg – Bahn in der Volksabstimmung vom 25. Juni 1995 haben sich der Kanton Obwalden und die Einwohnergemeinde Engelberg verpflichtet, gemeinsam 7,5 Prozent oder Fr. 5 107 500.– der gesamten Investitionssumme von Fr. 68 100 000.– für dieses wichtige Bahnprojekt zu übernehmen. Gleichzeitig bezahlt der Bund in Form einer Sonderregelung 85 Prozent oder Fr. 57 885 000.– der Kosten und der Kanton Nidwalden trägt wie der Kanton Obwalden ebenfalls 7,5 Prozent oder Fr. 5 107 500.– der Investitionssumme. Diese Finanzierung ist zwischen dem Bund und den Kantonen Obwalden und Nidwalden einerseits sowie der LSE andererseits in der siebten Vereinbarung vom 11. Juni 1998 geregelt worden.

Mit Schreiben vom 1. September 2003 hat die LSE dem Bund und den Kantonen ein Gesuch um einen ersten Nachtragskredit zur vereinbarten Gesamtsumme von 68,1 Millionen Franken gestellt. Im Gesuch ist eine Endkostenprognose für den effektiven Finanzbedarf inklusive Reserven in der Grössenordnung von 105,1 Millionen Franken genannt worden. Als Gründe für die entstandenen Zusatzkosten sind massive geologische Probleme beim Vortrieb (insbesondere mehrere Wassereinbrüche), neue Sicherheitsanforderungen, zusätzliche Auflagen im Plangenehmigungsverfahren (PGV) und die Teuerung im Tunnelbau angegeben worden.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat bei Kostenüberschreitungen von Infrastrukturbauten gemäss Eisenbahngesetz eine Praxis entwickelt, die festlegt, dass nur die jeweils tatsächlich ausgewiesenen Kostenüberschreitungen und Teuerungsberechnungen im Rahmen eines Nachtrags zur entsprechenden Finanzierungsvereinbarung anerkannt und ausbezahlt werden. Beim Gesuch der LSE hat diese Richtlinie dazu geführt, dass das BAV nur einen ersten Zusatzkredit in der Höhe von 25,786 Millionen Franken mitfinanziert, der lediglich die Teuerung bis Ende 2003 berücksichtigt. Der höhere Beitragssatz des Bundes von 85 Prozent ist vom BAV aber auch weiterhin akzeptiert worden. Gemäss Weisung des BAV ist die LSE zudem verpflichtet worden, für weitere Kostensteigerungen und die zukünftige Teuerung in den Jahren 2005/2006 ein weiteres Finanzierungsgesuch einzureichen.

Auf der Basis der vorgängig erwähnten BAV-Praxis hat der Kantonsrat am 22. September 2004 einen ersten Zusatzkredit für zusätzliche Investitionsbeiträge in der Höhe von 7,5 Prozent der Mehrkosten, insgesamt aber höchstens Fr. 1 934 000.–, zugesichert. Gleichzeitig hat er den Regierungsrat ermächtigt, über einen zweiten Zusatzkredit für zusätzliche Investitionsbeiträge bis zum Betrag von höchstens Fr. 850 000.– zu beschliessen. Mit diesen beiden Zusatzkrediten sollte der Kostenanteil des Kantons Obwalden an den prognostizierten Gesamtkosten von 105,1 Millionen Franken abgedeckt werden.

Am 10. Dezember 2004 ist von allen Beteiligten der erste Nachtrag zur siebten Vereinbarung gemäss Art. 56 Eisenbahngesetz (EBG) vom 11. Juni 1998 unterzeichnet worden. Dieser erste Vereinbarungsnachtrag beinhaltet die Finanzierung der Mehrkosten von 25,786 Millionen Franken und verpflichtet den Kanton Obwalden (inkl. Engelberg) zu zusätzlichen Investitionsbeiträgen von 1,934 Millionen Franken.

## 2. Gesuch der Zentralbahn um einen zweiten Nachtragskredit

Am 12. April 2005 hat die Zentralbahn als Rechtsnachfolgerin der LSE dem Bund und den Kantonen ein Gesuch um einen zweiten Nachtragskredit eingereicht. Die Zentralbahn unterbreitet dieses Gesuch einerseits, um ihrer Verpflichtung nachzukommen, für weitere Kostensteigerungen und die zukünftige Teuerung in den Jahren 2005/2006 ein weiteres Finanzierungsgesuch vorzulegen. Andererseits wird dieses zweite Gesuch mit weitem Mehrkosten begründet, die den Gesamtkostenrahmen des ersten Nachtragskreditgesuchs der LSE (105,1 Millionen Franken) wesentlich übersteigen. Dabei werden die folgenden zusätzlichen Mehrkosten geltend gemacht:

Übersicht Mehrkosten (Aufstellung Zentralbahn)	Mehrkosten gemäss 1. Nachtragsvereinb.	Weitere Mehrkosten gemäss Zentralbahn	Total Mehrkosten (Millionen Franken)
Geologie	18.6	16.5	35.1
Sicherheitsanforderungen	2.1	1.9	4.0
Auflagen und Einsprachen	1.8	0.5	2.3
Einsparungen	- 1.7	1.2	- 0.5
<b>Total (Preisbasis 1996)</b>	<b>20.8</b>	<b>20.1</b>	<b>40.9</b>
<u>Teuerung</u>	<u>5.0</u>	<u>12.4</u>	<u>17.4</u>
Geschätzte Indexteuerung	1.4	0.6	2.0
Geschätzte Vertragsteuerung	3.6	11.8	15.4
<b>Total Mehrkosten (Zahl gerundet)</b>	<b>25.8</b>	<b>32.5</b>	<b>58.3</b>

Unter Berücksichtigung des Gesuchs um einen zweiten Nachtragskredit werden die Finanzmittel gegenüber dem Kostenvoranschlag neu wie folgt aufgeteilt:

Objekte	Kostenvoranschlag	KV inkl. 2. Gesuch
Allgemeines	320 000	690 000
Honorare, Projektierung, Bauleitung	6 540 000	9 578 000
Grund und Rechte	180 000	309 000
Neubauarbeiten Los Nord	30 018 953	62 141 000
Neubauarbeiten Los Süd	16 295 712	20 200 000
Bahntechnische Anlagen inkl. Anteil Rückbau	16 345 241	18 599 000
Einsparungen/Rückerstattung MwSt.	- 1 600 000	- 2 472 000
<b>Total (Preisbasis 1. Quartal 1996)</b>	<b>68 099 906</b>	<b>109 045 000</b>
<u>Teuerung</u>	<u>0</u>	<u>17 403 000</u>
Indexteuerung	0	1 965 000
Vertragsteuerung	0	15 438 000
<b>Gesamttotal</b>	<b>68 099 906</b>	<b>126 448 000</b>

Art. 2 Abs. 2 der siebten Vereinbarung vom 11. Juni 1998 hält fest, dass der Bund und die Kantone allfällige teuerungsbedingte Mehrkosten nach Massgabe der verfügbaren Verpflichtungs- und Zahlungskredite sowie Mehrkosten aus nicht voraussehbaren Umständen und aus geologischen Gründen zu übernehmen haben. Dabei wird die bisher gültige Sonderregelung für die Kantone Obwalden und Nidwalden (85 Prozent Bund, 15 Prozent Kantone) bei der weitem Finanzierung dieses Projekts beibehalten.

Die weitem Mehrkosten von 20,1 Millionen Franken werden vor allem wie folgt begründet:

- Behandlung von zusätzlichen geologischen Problemen und Wassereintrüben,
- wesentlich schlechtere Ausbruchklassen als im Vertrag und Sicherungsmassnahmen,
- wesentlich längere Bauzeit und zusätzliche Bauleitungs- und Projektierungsarbeiten,
- Konkretisierung und Umsetzung des Sicherheits- und Rettungskonzepts,
- Wiederaufnahme der zweiten Kreuzungsstelle ins Projekt gemäss genehmigter Vorlage.

Zusätzlich ins Gewicht fällt eine massive Teuerungsrate von 11,8 Millionen Franken, die fester Bestandteil der abgeschlossenen Werkverträge ist. Diese Berechnung beruht auf dem aktuellen Indexstand. Zukünftige Teuerungen können heute nicht prognostiziert werden und deshalb sind sie in der obigen Summe nicht enthalten.

### **3. Ausbau der zweiten Kreuzungsstelle (Süd) im Tunnel**

Von Anfang an hat das Ausführungsprojekt der Steilrampe Tunnel Engelberg den Ausbau von zwei Kreuzungsstellen im Tunnel enthalten. Diese beiden Kreuzungsstellen sind notwendig, um bei entsprechender Nachfrage mit maximal vier Zügen pro Stunde von und nach Engelberg fahren zu können. Ohne die zweite Kreuzungsstelle können höchstens zwei Züge pro Stunde angeboten werden. Auf Grund der angestrebten Verlagerung speziell von winterlichen Freizeitverkehrsströmen auf die Schiene und wegen der beschränkten Zug- und Perronlängen können zwei Züge pro Stunde einen solchen Spitzenbedarf nicht abdecken.

Aus geologischen Gründen hat der Verwaltungsrat der LSE im August 2004 auf den Ausbruch der Kreuzungsstelle Süd vorläufig verzichten müssen. Zum Zeitpunkt dieses Beschlusses hat er alles daran gesetzt, den Tunnel-Durchschlag spätestens im November 2004 zu erreichen. Diesen Anspruch hat er damals nur unter der Voraussetzung des Weglassens der Kreuzungsstelle Süd sicherstellen können. Durch diesen Beschluss ist die Voraussetzung für die Sanierung der wasserführenden Zone zwischen Tunnelmeter 1 700 und Tunnelmeter 2 020 im Winter 2004/2005 geschaffen worden.

Da die fahrplantechnische Notwendigkeit von zwei Kreuzungsstellen im Tunnel bereits für das Ausführungsprojekt in einer separaten Studie nachgewiesen worden ist, umfasst das vorliegende Gesuch der Zentralbahn um einen zweiten Nachtragskredit richtigerweise auch den nachträglich noch vorzunehmenden Ausbruch und die bahntechnische Ausrüstung der Kreuzungsstelle Süd. Dies bedeutet zwar gegenüber dem ersten Gesuch weitere Mehrkosten, es entspricht aber dem ursprünglichen Projekt und gehört zum notwendigen Ausbaustandard für eine leistungsfähige Steilrampe nach Engelberg, der alle zukünftigen Anforderungen und zusätzlichen Bedürfnisse der Tourismusdestination Engelberg erfüllen kann.

### **4. Auswirkungen der Bahnreform 2 auf das Projekt**

Eines der Hauptziele der Bahnreform 2 ist die Harmonisierung der Infrastrukturfinanzierung für alle Bahnunternehmen. Weil diese Vereinheitlichung aber für den Bund kostenneutral ausfallen muss, wird in Zukunft nicht mehr das ganze Schienennetz durch den Bund finanziert oder mitfinanziert, sondern es erfolgt eine Aufteilung in ein Grund- und ein Ergänzungsnetz. Während der Bund Infrastrukturvorhaben im Grundnetz vollständig übernimmt, müssen die Kantone Ausbauten des Ergänzungsnetzes ohne Bundeshilfe finanzieren.

Obwohl sich die Kantone Obwalden und Nidwalden in den Fachkommissionen, in der Vernehmlassung und in den Stellungnahmen der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) stark dafür eingesetzt haben, ist die Bahnstrecke Stans – Engelberg vom BAV ins Ergänzungsnetz eingeteilt worden. Der Bundesrat hat die Botschaft zur Bahnreform 2 in dieser Form verabschiedet und nun liegt es am Parlament, eventuell entsprechende Korrekturen anzubringen.

Der Bund beabsichtigt, die Bahnreform 2 auf den 1. Januar 2007 in Kraft zu setzen und ab diesem Zeitpunkt keine Infrastrukturvorhaben im Bereich des Ergänzungsnetzes weiterhin mit zu finanzieren. Weil das Projekt Steilrampe Tunnel Engelberg aber aus den geschilderten Umständen erst im Jahre 2007 fertiggestellt und vollständig bezahlt werden kann, können für die Kantone Obwalden und Nidwalden durch die Projektverzögerungen und Mehrkosten grosse finanzielle Zusatzbelastungen entstehen.

Diese Kostenverschiebungen zu Lasten der beiden Kantone können vermieden werden, wenn noch unter der heute gültigen Rechtsordnung im Jahre 2006 ein zweiter Nachtrag zur siebten Vereinbarung gemäss Art. 56 Eisenbahngesetz (EBG) vom 11. Juni 1998 unterzeichnet wird. Da aber andererseits im Jahr 2007 zwischen den Parteien ganz sicher kein dritter Nachtrag mehr vereinbart werden kann, muss der zweite Nachtrag die endgül-

tigen Gesamtkosten möglichst genau beinhalten. Dies hat zur Folge, dass der zweite Nachtrag zur siebten Vereinbarung erst im Laufe des Jahres 2006 abgeschlossen werden soll.

## **5. Stellungnahme des BAV**

Zu den Fragen der Mehrkosten, zum Zeitpunkt und zum Umfang des zweiten Nachtrags zur siebten Vereinbarung hat das BAV am 29. April 2005 Stellung genommen. In seinem Antwortschreiben an die Zentralbahn und die Kantone Obwalden und Nidwalden stellt das BAV fest, dass der Bund nach Anhörung der betroffenen Kantone die Projektvariante Vollausbau mit zwei bahntechnisch ausgerüsteten Kreuzungsstellen im Tunnel unterstützt. Dieser Entscheid basiert auf der Absicht von Bund und Kantonen, nach wie vor eine möglichst grosse Verlagerung der Verkehrsströme im Spitzenverkehr auf die Schiene zu ermöglichen und parallel dazu auf kapazitätssteigernde Massnahmen für den Individualverkehr zu verzichten.

Das BAV geht von Endkosten von rund 127 Millionen Franken und einem Bauende im Jahr 2007 aus. Da im vorliegenden Fall die Kostenaufteilung zwischen Bund und Kantonen nicht auf der Verordnung über die Anteile der Kantone an die Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV; SR 742.101.2) beruht, sondern mit Beschluss des Bundesrates vom 19. November 1994 festgelegt wurde, wird der Kostenteiler auch über das Inkrafttreten der Bahnreform 2 hinaus beibehalten. Die entsprechende Vereinbarung muss aber noch unter geltendem Recht zustande kommen. Das BAV sieht vor, mit dem Finanzierungsnachtrag bis Anfang 2006 zuzuwarten, damit erhärtete Endkosten vorliegen. Das Einverständnis der eidgenössischen Finanzverwaltung vorausgesetzt, kann dann der zweite Nachtrag zur siebten Vereinbarung abgeschlossen werden.

## **6. Vorlage an den Kantonsrat über dritten Zusatzkredit**

Auf Grund der geschilderten Situation hat der Regierungsrat entschieden, den Kantonsrat gemäss Art. 31 Abs. 3 der Finanzhaushaltsverordnung (GDB 610.11) umgehend über die zu erwartenden Mehrausgaben zu unterrichten, weil die gesamten Aufwendungen betragsmässig die Grenzen des fakultativen Finanzreferendums (eine Million Franken) übersteigen.

Bei Endkosten von rund 127 Millionen Franken ergeben sich gegenüber dem ersten Nachtrag zur siebten Vereinbarung (93,9 Millionen Franken) weitere Mehrkosten von 33,1 Millionen Franken, von denen der Kanton Obwalden gemeinsam mit der Gemeinde Engelberg 2,483 Millionen Franken tragen muss. Nach Abzug des zweiten Zusatzkredits von 0,85 Millionen Franken, den der Regierungsrat gemäss Kantonsratsbeschluss vom 22. September 2004 zusätzlich beschliessen kann, bleiben Mehrkosten von 1,633 Millionen Franken, über die noch zu beschliessen sein wird. Der Regierungsrat wird dem Kantonsrat voraussichtlich Anfang 2006 eine Vorlage über einen dritten Zusatzkredit für die Finanzierung der Mehrkosten des Neubaus der Steilrampe Tunnel Engelberg der Luzern-Stans-Engelberg – Bahn (zb Zentralbahn AG) vorlegen. Dieser Bericht wird sich ausführlich mit den verschiedenen Mehrkosten und Projektergänzungen befassen.

## **7. Antrag**

Gestützt auf die vorstehenden Erläuterungen beantragen wir Ihnen, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, vom Bericht des Regierungsrats über Mehrkosten des Neubaus der Steilrampe Tunnel Engelberg der Luzern-Stans-Engelberg – Bahn (zb Zentralbahn AG) Kenntnis zu nehmen.

Im Namen des Regierungsrats

Landammann: Elisabeth Gander-Hofer

Landschreiber: Urs Wallimann