



Verkehrskonferenz 2009



Informationen aus dem Amt für Wirtschaft und Standortentwicklung





Verkehrskonferenz 2009



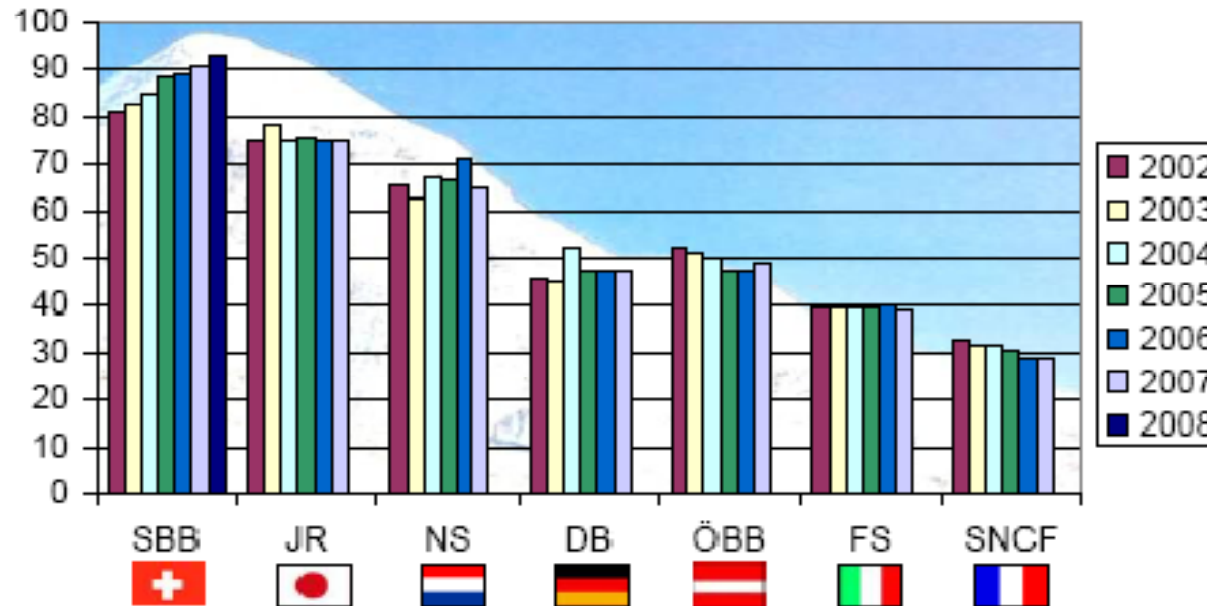
Was zeigt sich am öV Horizont ?





Angebotsentwicklung vor dem Hintergrund eines ausgelasteten Netzes

Netznutzungseffizienz:
Zugkilometer pro Kilometer Schiene im Tag



SBB: Quelle intern, Anders: Quelle UIC

→ **Starke Zunahme der Trassenkilometer +19.7% (2000-2008)**

→ **Am stärksten genutztes und belastetes Netz**

→ mit weiterer Netzauslastung droht **abnehmende Netzstabilität**

→ Massnahmen zur Erhaltung von Stabilität und Qualität sind mit **hohen Kosten** verbunden



National

(I)

Bahnreform 2.1 – Revision Erlasse öV (RöVE) / Transportpolizei

- RöVE vom Parlament verabschiedet (Personenbeförderungsgesetz, Gleichbehandlung KTU)
=> RöVE-Verordnungen in Anhörung
- Transportpolizei nicht verabschiedet
=> weiteres Vorgehen momentan Sache der Politik





National

(II)

Bahnreform 2.2

- Einheitliche technische Vorschriften und Verfahren (Interoperabilität)
- Sicherstellung diskriminierungsfreier Netzzugang
- Ausschreibungen im Personenverkehr bei Bussen
- Finanzierung Wehrdienste

=> Vernehmlassung Sommer 2009; Botschaft anfangs 2010





National

(III)

Bahnreform 2.3

- Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung
= Quadratur des Kreises

=> Vernehmlassung 1. Hälfte 2010; Botschaft 2011





National

(IV)

ZEB

(Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur)

- Vom Parlament gutgeheissen
- 5,4 Mrd. Franken

=> Realisierung so rasch als möglich





National

(V)

Bahn 2030

- Dort investieren, wo grösster Handlungsbedarf
- 2 Varianten mit unterschiedlichen Schwerpunkten:
 - 12 Mrd. CHF
 - 21 Mrd. CHF
- Finanzierung ist Knackpunkt – Auftrag BR: Bahnabgabe, Kantonsanteil LSVA



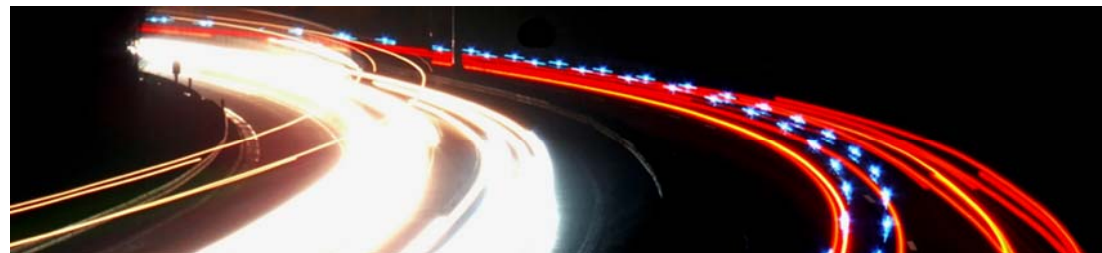


National

(VI)

Infrastrukturfonds / Aggloprogramme

- Dringliche Projekte: alle PGV rechtzeitig durchgeführt – Projekte sind im Bau
- Agglomerationsprogramme:
 - Am 17. April 2009 Vernehmlassung abgeschlossen
 - Botschaft folgt dieses Jahr





National

(VII)

Aufgabenüberprüfung beim Bund

- Ziel: strukturelle Optimierung Bundeshaushalt
- Verkehr Zielvorgabe 2015: +2% inkl. Teuerung
- Eigentlich nötig: +3,6%
- Februar 2009: Bundesrat beschliesst angepasste Strategie
=> Bericht zur Umsetzungsplanung gefordert – Konsultationen?





Regional

(I)

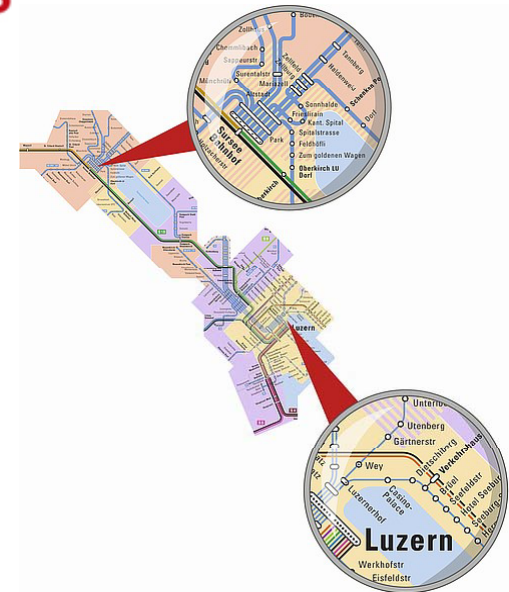
Einführung des ITV Passepartout

Am 13.12.09 startet der ÖV ins neue Raum-Zeit-Alter.



Passepartout

Einfach gut gelöst.





Regional

(II)

Die drei Zentralschweizer Projekte
Herzstücke der «Bahn 2030»



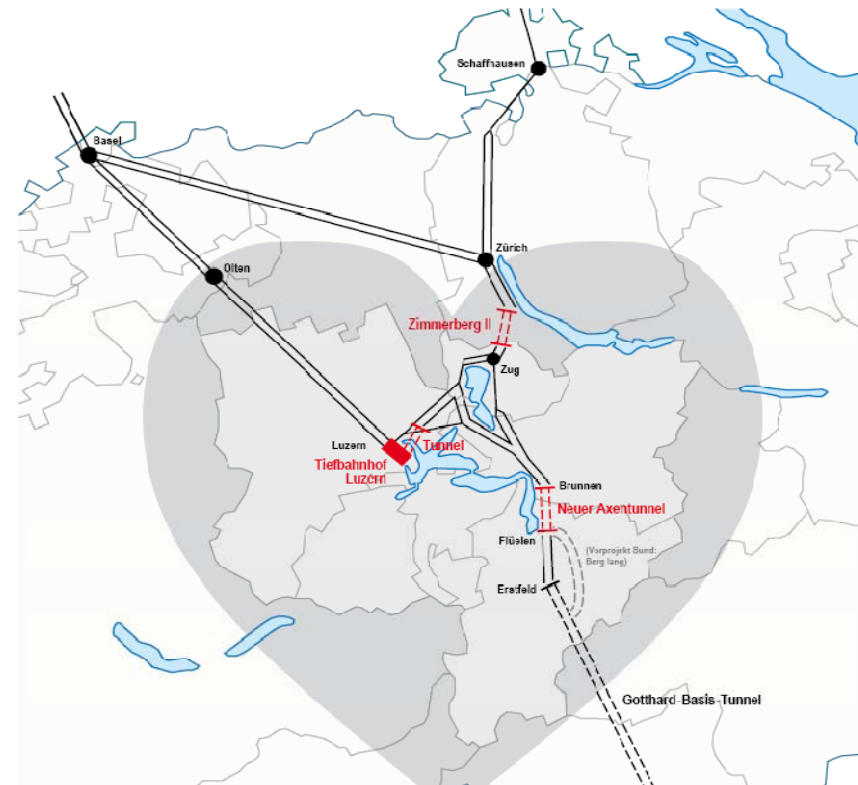


Regional

(III)



Erst die drei Zentralschweizer Projekte bringen das NEAT-Herz zum Pulsieren.

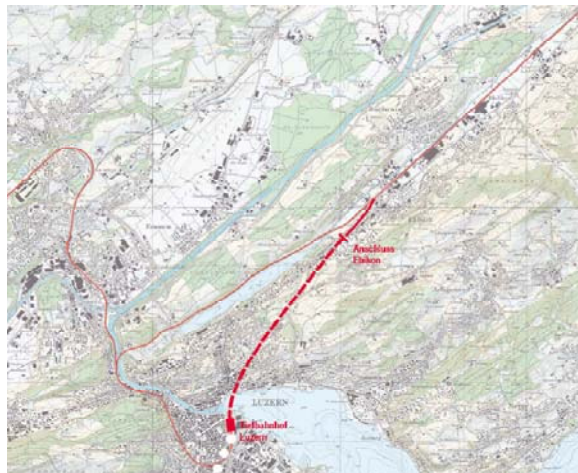




Regional (IV)

Tiefbahnhof Luzern : die Planung läuft !

- Volksabstimmung für Planungskredit (20 mio CHF)
- Nidwalden als Partner im Planungsprozess



Visualisierungen des neuen Tiefbahnhofs Luzern mit dem Tunnel.




Verkehrskonferenz 2009



Regional

(V)




Ausbau Zentralbahn

Wir planen für Sie:

- Doppelspur Ausbau und Tieflegung Luzern
- Neue Haltestelle Allmend
- Doppelspur Ausbau Marginal
- Betriebsübergangsmassnahmen in Obwalden und Nidwalden

www.ausbau.zentralbahn.ch ...weiter und effizient!



Das Projekt ist auf Kurs !



Kantonal

(I)

Für das Teilprojekt Doppelspurausbau Hergiswil läuft die Planaufgabe

erneute Prüfung der Tunnelvarianten. Eine «private Vorfinanzierung» soll alle Optionen offenhalten.

VON UZI SCHWAB

Ein Delikateses Postulat fordert, «die Ausführung einer Tunnelvariante der Zentralbahn durch das Dorf Hergiswil nochmals zu überprüfen». Die Kosten für den Doppelspurausbau der Zentralbahn in Hergiswil sind bisher nur über den Duzenst gepökelte Geldsack, begründet Ruedi Waser, der zusammen mit dem Ministerpräsidenten des Kantons

ein Frankreich wurde das Autobahnnetz so finanziert.»

RUEDI WASER, PARTeidIREKTOR FDP

hat eingereicht hat. Und der FDP-Parteipräsident betont, es gebe ihm noch nicht konkret darum, einer der vier Varianten den Vorrang zu geben (siehe Kasten). «Vielmehr ist jetzt insgesamt abzuklären, wie viel für jede Variante wirklich bezahlt werden müsste.»

Die zweckmäßigste Variante? Zudem schlägt Waser vor, für den Doppelspurausbau eine private Vorfinanzierung über eine sogenannte Public-Private-Partnership (PPP) zu erwägen. Diese würde ermöglichen, die «zweckmäßige Variante» zu realisieren. Im Ausland sei eine solche private Finanzierung öffentlicher Infrastruktur üblich, wenn es dem Staat an Geld fehle. «In Frankreich», nennt Waser ein Beispiel, «würde das gesamte Autobahnnetz so finanziert». Ebenso gibt es in der Schweiz PPP-Projekte. So sollen für die geplante Sportarena Luzern 250 Millionen PPP-Gelder aufgewendet werden.

Neut schafft Spardruck
Bei einer PPP tritt eine Gesellschaft quasi als Eigentümerin des Tunnels auf. Wie sie das Geld für das Projekt beschafft, ist ihr selbst überlassen. Die Geldgeber können Private oder öffentliche Körperschaften wie Kantone und Gemeinden sein. Die Gesellschaft stellt das Geld zu einem auskömmlichen Zinssatz und einer festgelegten Amortisationszeit zur Verfügung. Damit ist das PPP-Zahlungsmodell vergleichbar mit einer Investitionsgesellschaft oder



Die Zentralbahn fährt durch das Dorf Hergiswil.



dersen Geschäft einer Lastgesellschaft. Im Moment ist eine solche freie Wahl der Bauvarianten nicht mehr gegeben. Aus Kostengründen hat der Bund als Mitfinanzierer vor kurzem eine Tunnelverbindung durch Hergiswil als C-Projekt eingestuft. Somit kann, wenn überhaupt, die Tunnelvariante erst zwischen 2020 und 2026 realisiert werden. «Die Neut kostet so viel, dass der Bund bei der Finanzierung anderer Projekte im Verrug lie, sagt Waser.

Darumhin kündigte die Nidwaldner Regierung im Landrat Ende Oktober an, die festgelegte Umsetzung der Doppelspur bis Hergiswil Matt bis 2015 voranzutreiben. Dies, nachdem eine Mehrheit der Landräte verlangt habe, in der Planung des Doppelspurprojekts einen Marschhalt einzulegen. Aus formalen Gründen jedoch dürfe der Antrag auf Stützung nicht beschlossen werden. «Hergiswil hat sich vom ersten Moment an für eine Tunnelvariante ausge-

sprochen und signalisiert, dass sie sich finanziell beteiligen würde», sagt der Hergiswiler Gemeindefürsprecher Hans Wüthli. Das FDP-Modell begründet er, weil es eine flexible und für ein solches Bauvorhaben «sehr geeignete» Handhabung der Finanzierung erlaube. Denn Staat könnten selbst grossen Investitions ein enger Spielraum gegeben. «So werden viele solche Projekte verhindert. Dann deshalb eine private Gesellschaft dem Staat ein solches Projekt verfinanzieren, mache Sinn». Man müsse dabei beachten, wie langjährig die Bahnanfrastruktural sei. «Das Gleis in Hergiswil wurde 1940 gebaut, untermauert er mit einem Beispiel. Bei einer dementsprechend langen Amortisationszeit würde die öffentliche Hand kaum belastet.

Leihen reiche Hergiswiler Geld? Wüthli kann sich vorstellen, dass auch private Hergiswiler aus geschäftlichen Motiven bereit sind, für ein solch «nachhaltiges Projekt» Geld zu leihen. «Wir haben dafür eine bessere Lebensqualität». Zudem sei eine derartige Geldanlage strukturell ein Gegensatz zur Börse. «Es liegt ihr Risiko praktisch bei null.» Die Nidwaldner Regierung will sich zum Postulat noch nicht äussern. «Wir

- Ein Postulat soll der Debatte über den Doppelspurausbau eine neue Wende geben.
- Vorgeschlagen wird eine private Gesellschaft, die den Tunnelvorort bezahlt.

AUSBAUvarianten

Kostenfrage

Folgende Varianten stehen zur Debatte:

- Volltunnel von der Kantongrenze bis zum Bahnhof Dorf. Geschätzte Kosten: 150 Millionen Franken.
- Teiltunnel vom Bahnhof Matt bis zum Bahnhof Dorf. Geschätzte Kosten: 110 Millionen Franken, plus Sachunterkunft 30 Millionen, plus 25 Millionen für gestreckte Linienführung vom Restaurant Schlüssel bis zum Bahnhof Matt.
- Gestreckte Linienführung vom Restaurant Schlüssel bis zum Bahnhof Matt plus Doppelspur bis Bahnhof Hergiswil. Geschätzte Kosten: 25 Millionen Franken.
- Beibehaltung der bestehenden Linienführung. Geschätzte Kosten für den Doppelspurausbau zwischen Restaurant Schlüssel und Bahnhof Matt: 15 Millionen Franken. Gemäss einer Studie der ETH Zürich kann der Fahrplan künftig ausgebaut werden.

haben uns noch nicht damit auseinandergesetzt», sagt Verkehrsreferendar Gerhild Odermatt. Man warte, ob das Postulat auch als dringlich erklärt werde. Der Geschäftsführer der Zentralbahn, Josef Langenegger, ist über das Postulat noch nicht informiert worden. Speziell verweist er aber darauf, dass die Veranschlagung und die Amortisation des geliehenen Geldes wohl entscheidend seien. Und dass müsse, wie die Bahnanfrastruktural selbst, letztlich durch die öffentliche Hand bezahlt werden. «Damit wird die Frage nach einer solchen Finanzierung zu einem Politikum: Wie das öffentliche Budget? Wüthli spricht der Geschäftsführer der Zentralbahn auf den Zeitstrahl an. «Kurzfristig lässt sich auch eine solche Finanzierung nicht aufgeben.»



Kantonal

(II)

Sanierung der Bahnübergänge auf der Linie Hergiswil-Engelberg

- Rechtsgrundlagen sind geschaffen (ÖVG)
- Rahmenkredit 2008-2014 für die Finanzierung vom Landrat beschlossen
- Einzelgespräche mit Eigentümern laufen und Vorstudie Wolfenschiessen in Vorbereitung

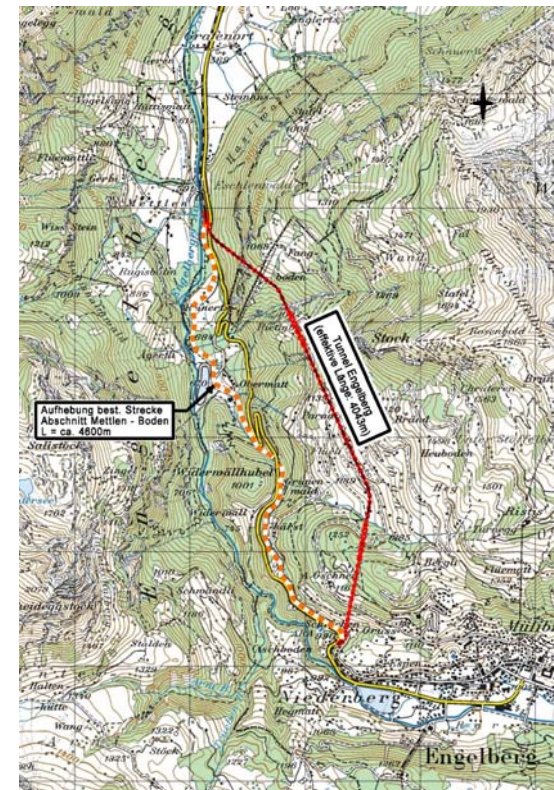




Kantonal

(III)

**Der Tunnel Engelberg als neue Infrastruktur der zb
geht ab Fahrplan 2011 in Betrieb**





Kantonal

(IV)

Langfristige Planungen für die Entwicklung der zb

- Planungsgrundlagen zu Bahn 2030 an den Bund (BAV)
- Masterplan der zb in Bearbeitung (Angebot + Infrastruktur)



Verkehrskonferenz 2009



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !