



# **RAHMENKREDIT ZUR FINANZIERUNG VON INVESTITIONEN DER ZB, ZENTRALBAHN AG AUF DER STRECKE HERGISWIL- ENGELBERG FÜR DIE JAHRE 2011+2012**

**Antrag an den Landrat**

Titel:	RAHMENKREDIT ZUR FINANZIERUNG VON INVESTITIONEN DER ZB, ZENTRALBAHN AG AUF DER STRECKE HERGISWIL-ENGELBERG FÜR DIE JAHRE 2011+2012	Typ:	Bericht	Version:	
Thema:	Antrag an den Landrat	Klasse:		FreigabeDatum:	20.04.11
Autor:	Erich von Rotz	Status:		DruckDatum:	30.05.11
Ablage/Name	Dokument2			Registratur:	

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Regelkreis und Abhängigkeiten im öffentlichen Verkehr .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Finanzielle Steuerung im öffentlichen Verkehr .....</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Gesetzliche Grundlagen.....</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>Leistungsvereinbarungen mit der zb .....</b>	<b>8</b>
5.1	Rahmenkredit für das Investitionsprogramm 2007-2010 der zb .....	8
5.2	Rahmenkredit 2011 und 2012 .....	10
<b>6</b>	<b>Betriebliche und finanzpolitische Aspekte .....</b>	<b>12</b>
6.1	Betriebliche Aspekte.....	12
6.2	Finanzpolitische Aspekte.....	13
6.3	Mitbericht der Finanzdirektion .....	13
<b>7</b>	<b>Antrag an den Landrat .....</b>	<b>14</b>

## 1 Ausgangslage

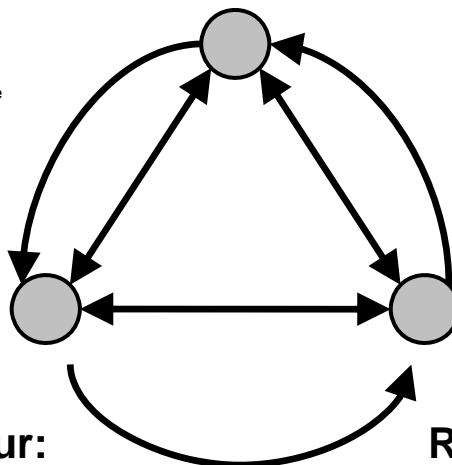
Seit dem 19. Dezember 1964 verkehrt die ehemalige Stansstad-Engelberg-Bahn neu als Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (LSE) über den zusätzlich erbauten Streckenabschnitt Stansstad-Loppertunnel-Hergiswil auf der verlängerten Linie Luzern-Engelberg. Durch diesen direkten Anschluss an das schweizerische und europäische Eisenbahnnetz hat die Zahl der beförderten Passagiere auf der Strecke Luzern-Engelberg stark zugenommen. Die Strecke Hergiswil-Engelberg wird von einer konzessionierten Transportunternehmung betrieben. Bis zum Jahr 2005 war dies die LSE. Im Jahr 2005 entstand aus der Fusion zwischen der Brünigbahn SBB und der LSE die Zentralbahn AG, zb. Seit diesem Zeitpunkt wird der Streckenabschnitt Hergiswil-Engelberg durch die zb betrieben und unterhalten. Für die problemlose Abwicklung des Passagier Volumens waren in den letzten 40 Jahren bei der LSE schon mehrfach Ergänzungen beim Rollmaterial und umfangreiche Investitionen in die Infrastruktur notwendig. An diese Aufwendungen haben der Bund sowie die Kantone Nidwalden und Obwalden mehrfach Beiträge geleistet. Es handelt sich dabei einerseits um rückzahlbare oder bedingt rückzahlbare Darlehen sowie um à-fonds-perdu Beiträge. Für die einzelnen Beiträge wurden zwischen den beteiligten Parteien jeweils objektbezogene Vereinbarungen abgeschlossen. Seit Betriebsaufnahme der LSE im Jahre 1964 wurden bis Ende der 80-er Jahre rund 20 Mio. Franken an Investitionsbeiträgen der öffentlichen Hand geleistet. Ab 1994 bis heute wurden rund weitere 192 Mio. Franken an Investitionsbeiträgen der öffentlichen Hand an die LSE bzw. zb ausgerichtet. Daran leistete der Kanton Nidwalden rund 21 Mio. Franken. Der grösste Teil dieses Investitionsvolumen (64 %) wurde für den Bau des Tunnels nach Engelberg verwendet. Dank dieser Investitionen in Rollmaterial und Infrastruktur ist die zb als Nachfolgerin der LSE in der Lage, das umfangreiche und attraktive Angebot an öffentlichem Verkehr täglich sicher, zuverlässig und kundengerecht zu erbringen. Um dieses Ziel auch in Zukunft erreichen zu können, werden auch weiterhin Beiträge des Bundes und der Kantone an die Infrastruktur, das Rollmaterial aber insbesondere für die Abgeltungen des Regionalen Personenverkehrs (RPV) notwendig sein.

## 2 Regelkreis und Abhängigkeiten im öffentlichen Verkehr

Das vorliegende Geschäft zur Finanzierung Infrastruktur der zb auf der Strecke Hergiswil-Engelberg ist ein Baustein im Rahmen der Planung und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Unten stehende Darstellung zeigt den Regelkreis und die Abhängigkeiten, wie sie im Bereich des öffentlichen Verkehrs Gültigkeit haben.

### Angebot:

- Angebotskonzept mit Anschlüssen zu den übrigen Linien
- Mengengerüst der Züge
- Fahrplan



### Infrastruktur:

- Streckenlängen und -profile
- Kreuzungsmöglichkeiten / Doppelspur
- Haltestellen und Blockabschnitte

### Rollmaterial:

- Anzahl Triebfahrzeuge und Wagen
- Fahrzeiten und Fahrgastwechsel
- Umläufe und Betriebspersonal

Drei Bereiche bestimmen die Planung und Entwicklung des öffentlichen Verkehrs. Es bestehen enge Abhängigkeiten zwischen dem Angebot, der Infrastruktur und dem Rollmaterial.

### Angebot

Aufgrund der Entwicklung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen ergeben sich Pendlerbewegungen und Verkehrsströme. Um diese Verkehrsströme aktuell und in Zukunft bewältigen zu können ist eine nachfrageorientierte Angebotsentwicklung notwendig. Aufgrund der Rollenverteilung im Rahmen des Eisenbahngesetzes sind Bund und Kantone für die Bestellung des Angebots an öffentlichem Verkehr zuständig. Zusammen mit den Transportunternehmen planen und entwickeln sie deshalb das Angebot laufend weiter. Die eigentliche Bestellung des Angebotes erfolgt jeweils durch die Besteller mit einer Angebotsvereinbarung. Darin sind der Umfang des Angebotes, das Mengengerüst der Züge, der Fahrplan und die Kosten sowie die Qualitätsstandards festgehalten. Im Kanton Nidwalden werden die Abgeltungen für das Angebot an Regionalem Personenverkehr (RPV) im Rahmen von vierjährigen Rahmenkrediten durch den Landrat genehmigt.

### Infrastruktur

Um die künftigen Angebote auch tatsächlich fahren zu können, sind oftmals entsprechende Infrastrukturausbauten zu erstellen. Im Falle der zb sind dies aktuell folgende Schlüsselprojekte:

- Tunnel Engelberg (in Betrieb seit 11. Dezember 2010)
- Doppelspurausbau und Tieflegung der zb in Luzern

Diese Infrastrukturprojekte sind vom Parlament beschlossen und bereits in Ausführung. Es besteht somit ein enger Zusammenhang zwischen dem gewünschten Angebot und den dafür notwendigen Infrastrukturbauten. Auslöser für die Realisierung von Infrastrukturen ist dabei jeweils das künftig angestrebte öV-Angebot. Es werden keine Infrastrukturen erstellt, welche nicht für ein künftiges Angebot notwendig sind.

### Rollmaterial

Ebenfalls im Zusammenhang mit der Angebotsentwicklung steht die Beschaffung von Rollmaterial. Zusätzliche Angebote benötigen häufig auch zusätzliches Rollmaterial (Menge). Nur damit kann das Mengengerüst des Angebots auch betrieblich abgedeckt werden. Zum anderen hat das Rollmaterial auch den steigenden Qualitätsansprüchen der Kundinnen und Kunden zu genügen. Dazu gehören heute moderne, niederflurige Fahrzeuge mit entsprechendem Sitzplatzangebot und Kundeninformationssystemen. Mit neuem Rollmaterial können die Betriebsumläufe optimiert und der Fahrgastwechsel beschleunigt werden. Dies hat Auswirkungen auf die Höhe der Abgeltungen, weil dadurch die Produktivität verbessert wird. Kann eine Linie mit neuem Rollmaterial effizienter betrieben werden, beispielsweise weil die Züge nicht mehr rangiert werden müssen, so sinkt die Abgeltung.

Es besteht somit ein Zusammenhang zwischen der Angebotsentwicklung und der Beschaffung von neuem Rollmaterial. Es besteht aber auch ein Zusammenhang mit der Infrastruktur. Dort wo neue Schieneninfrastruktur mit grösseren Kurvenradien gebaut wird, kann Rollmaterial mit höherer Fahrgeschwindigkeit eingesetzt werden. Generell ist neues Rollmaterial auch wesentlich leiser und senkt deshalb die Immissionen des Bahnverkehrs trotz grösserem Angebotsumfang.

Die Finanzierung des Rollmaterials geschieht ausschliesslich über die Transportunternehmung. Weder Bund noch Kantone engagieren sich im Rahmen der Eisenbahngesetzgebung in der Finanzierung. Mit dem Einsatz von neuem Rollmaterial ergeben sich Auswirkungen auf die jährlichen Abgeltungen (Betriebsbeiträge). So müssen die Zinskosten und Abschreibungen für neues Rollmaterial über den Betrieb finanziert werden.

Der geschilderte Regelkreis zeigt auf, dass Investitionen nicht isoliert betrachtet werden können. Wenn aufgrund von Nachfrageprognosen und verkehrspolitischen Zielsetzungen das Angebot ausgebaut werden soll, führt dies zu Investitionen in Infrastruktur und allenfalls Rollmaterial. Im vorliegenden Fall geht es um den Betrieb und die Investitionen in die Infrastruktur auf der Strecke Hergiswil-Engelberg.

### **3 Finanzielle Steuerung im öffentlichen Verkehr**

Wie oben beschrieben, bestehen im Regelkreis des öffentlichen Verkehrs verschiedene Abhängigkeiten. Werden Investitionen in die Infrastruktur getätigt, so hat dies mittel- und langfristig auch Auswirkungen auf das Angebot, sprich die Abgeltungen. Um diese Zusammenhänge und Abhängigkeiten steuern zu können, hat der Landrat verschiedene Rahmenkredite beschlossen. Mit diesen Rahmenkrediten gibt der Landrat die finanziellen Vorgaben über eine bestimmte Zeitperiode. Die folgende Übersicht zeigt die aktuellen Rahmenkredite ab dem Jahr 2007.

**Rahmenkredite zum öffentlichen Verkehr**

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Rahmenkredit für Abgeltungen des RPV 2007-2010</b>				<b>RK für Abgeltungen des RPV 2011+2012</b>				
<b>Rahmenkredit für Investitionen der zb 2007-2010</b>				<b>RK für Investitionen der zb 2011+2012</b>				
		<b>Rahmenkredit zur Sanierung von Bahnübergängen der zb 2009-2014</b>						

Der Rahmenkredit für Abgeltungen des Regionalen Personenverkehrs wurde erstmals ab 2007 für vier Jahre beschlossen. Vorgängig dazu waren jeweils Rahmenkredite für zwei Jahre beschlossen worden. Der Rahmenkredit für Investitionen der zb wurde erstmals ab 2007 dem Landrat vorgelegt. Dies hängt mit einem Systemwechsel bei der Infrastrukturfinanzierung durch den Bund zusammen. Aufgrund von Bestrebungen des Bundes, die Laufzeiten der Rahmenkredite für Investitionen im öffentlichen Verkehr und die Budgetplanung des Bundes (Legislatur) synchron laufen zu lassen, ist der nächste Rahmenkredit für Investitionen nur für zwei Jahre (2011 und 2012) vorgesehen. In diesen Übergangsjahren wird auch in Nidwalden lediglich ein zweijähriger Rahmenkredit vorgelegt. Im Juni 2010 hat der Landrat bereits einem Rahmenkredit für Abgeltung des RPV für die Jahre 2011 und 2012 zugestimmt. Im Interesse der Steuerung des öffentlichen Verkehrs sollen auch die Rahmenkredite für Abgeltungen des RPV und für den Betrieb und die Investitionen in die Infrastruktur der zb synchronisiert werden. Hier die Kredite an öffentlichem Verkehr im Überblick:

**Kredite öffentlicher Verkehr**

<u>Gegenstand</u>	<u>Instrument</u>	<u>Betrag</u>
Angebot	Rahmenkredit für Abgeltungen 2007-2010	23 Mio.
Angebot	Rahmenkredit für Abgeltungen 2011+2012	16 Mio.
Infrastruktur	Rahmenkredit für Investitionen der zb 2007-2010	6,1 Mio.
Infrastruktur	Rahmenkredit für Investitionen der zb 2011+2012	5,6 Mio.
Infrastruktur	Rahmenkredit zur Sanierung von Bahnübergängen der zb 2009-2014	4,68 Mio.
Infrastruktur	Objektkredit Tunnel Engelberg	13,1 Mio.
Infrastruktur	Objektkredit Tieflegung und Doppelspurausbau der zb in Luzern	21,86 Mio.
Rollmaterial	Beschaffung von Pendelzügen für Brüniglinie	Abgeltungen

Angaben in CHF

Neben den Rahmenkrediten für Investitionen wurden in früheren Jahren auch Objektkredite für einzelne Infrastrukturvorhaben vom Landrat genehmigt. Es sind dies die Doppelspur-Module Allmend-Horw, der Tunnel Engelberg oder die Tieflegung und der Doppelspurausbau der zb in Luzern. Diese Objektkredite betreffen einzelne grössere Infrastrukturvorhaben. Die Rahmenkredite für Investitionen der zb dagegen beinhalten den Betrieb der Infrastruktur, laufende Unterhaltsinvestitionen und die Sicherstellung des technischen Standards auf dem Schienennetz.

#### **4 Gesetzliche Grundlagen**

Im Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (NG 652.1) sind Darlehen und Finanzhilfen gemäss Eisenbahngesetz des Bundes vorgesehen. Art. 20 (Grundsatz) hält fest, dass der Kanton den Transportunternehmen finanzielle Hilfe gewährt, sofern sie auf Kantonsgebiet während des ganzen Jahres eine wichtige öffentliche Verkehrsaufgabe erfüllen und aufgrund des Schweizerischen Eisenbahngesetzes durch den Bund finanziell unterstützt werden. Im vorliegenden Fall ist eine finanzielle Unterstützung des Bundes gemäss EBG gegeben. Aus diesem Grund kann der Kanton Nidwalden sich an den Abgeltungen für den Betrieb (inkl. Abschreibungen) der Infrastruktur und der Darlehensgewährung an die zb beteiligen. Weiter hält Art. 25 (Mitwirkung anderer Kanton) fest, dass für Verkehrsunternehmen gemäss Art. 20, deren Linie das Gebiet verschiedener Kantone berühren, die kantonale Hilfe davon abhängig zu machen ist, ob die betroffenen Kantone entsprechend ihrer Interessen an das Unternehmen ebenfalls Beiträge leisten. Mit der finanziellen Beteiligung des Kantons Obwalden an den Darlehen ist diese Bedingung erfüllt.

#### **5 Leistungsvereinbarungen mit der zb**

Im Jahre 2007 fand ein Wechsel von den bisher objektbezogenen Vereinbarungen hin zu den „offeneren“ Programmfinanzierungen statt. Die Kantone schliessen damit separate, eigene Vereinbarungen mit der zb und dem Bund ab und besitzen deshalb in der Ausgestaltung dieser Vereinbarungen und ihres Finanzierungsmodus einen gewissen Spielraum. Der Kanton Nidwalden kennt den Rahmenkredit als Verpflichtungskredit für ein Programm. Diese Programmfinanzierung erhöht den unternehmerischen Handlungsspielraum der Eisenbahnunternehmung. Gleichzeitig erhöht sie aber die Planungssicherheit für den Kanton, weil für die Periode ein Kostendach fixiert wird. Im Falle von Kostenüberschreitungen bei einzelnen Projekten werden die Kantone nicht einfach mehr Darlehen auslösen. Vielmehr hat die zb die Mehrkosten in anderen Bereichen ein zu sparen oder allenfalls Projekte zeitlich zu verschieben oder zu erstrecken. Die Kantone achten darauf, dass der in der Leistungsvereinbarung enthaltene Umfang mit dem bewilligten Rahmenkredit auch erstellt wird.

Obwohl die Zentralbahn seit dem 1. Januar 2005 ein konzessioniertes Eisenbahnunternehmen ausserhalb der SBB ist, gilt aufgrund von Art. 53 Abs. 5 EBG die Infrastrukturfinanzierung der ehemaligen SBB-Strecke Luzern-Interlaken-Ost weiterhin. Der Bund trägt somit die Kosten aus den Investitionsvereinbarungen auf dieser Strecke alleine. Das vorliegende Geschäft betrifft ausschließlich die Strecke Hergiswil-Engelberg.

##### **5.1 Rahmenkredit für das Investitionsprogramm 2007-2010 der zb**

Erstmals wurde für die Jahre 2007-2010 dem Landrat ein Rahmenkredit zur Finanzierung von Investitionen der zb auf der Strecke Hergiswil-Engelberg vorgelegt. In mehreren Verhandlungsrunden hatten das Bundesamt für Verkehr BAV und die zb das Investitionsprogramm für diese Jahre diskutiert und bereinigt. Aufgrund der Budgetvorgaben des Bundes führte das BAV den Prozess. Der Landrat beschloss in der Folge am 23. April 2008 den Rahmenkredit zur Finan-

zierung der Investitionen in der Höhe von 6.1 Mio. Franken. Die Höhe des beschlossenen Rahmenkredites ergab sich aus dem Darlehensumfang und den Anteilen des Bundes und der Kantone an diesen Darlehen. Die Objektliste diente dabei zur Information über die finanzierten Projekte. Die Übersicht über die Beanspruchung des Rahmenkredites 2007-2010 präsentierte sich wie folgt:

#### Abgerechnete Kosten der Projekte

2007	2008	2009	2010	TOTAL
5'064'789	7'162'905	13'461'660	2'916'752	28'606'106

Angaben in CHF

Der ursprüngliche Investitionsumfang in der Höhe von 30.8 Mio. Franken wurde um 2.2 Mio. Franken unterschritten. Dies hängt mit der Verschiebung einzelner Investitionen (zB. Kurvenstreckung Boden, Lärmschutzwand Dallenwil, Geschwindigkeitserhöhung Bahnhof Stansstad) innerhalb der Dauer des Rahmenkredits zusammen.

Die Inbetriebnahme des Tunnels Engelberg war ursprünglich für das Jahr 2009 (Fahrplan 2009) vorgesehen. Aufgrund von Verzögerungen im Bau fand die Inbetriebnahme nun im Dezember 2010 statt. Als Folge dieser Verschiebung reduzierten sich die Abschreibungen, Zinsen und die nichtaktivierbaren Investitionen (NAI) um insgesamt 3.48 Mio. Franken. Diese Mittel fehlten nun der zb für die Finanzierung der Bruttoinvestitionen von insgesamt 30.85 Mio. Franken. Auch unter Berücksichtigung einer Reduktion der Bruttoinvestitionen von rund 0.8 Mio. Franken fehlten anfangs 2009 brutto rund 3.1 Mio. Franken. In der Folge genehmigte der Landrat am 24. Juni 2009 einen Zusatzkredit zum Rahmenkredit zur Finanzierung von Investitionen der zb auf der Strecke Hergiswil-Engelberg für die Jahre 2007-2010 in der Höhe von 0.48 Mio. Franken. Aufgrund der Abrechnungen der zb ergibt sich folgende Finanzierungsübersicht.

#### Übersicht der Finanzierung des Rahmenkredits 2007 – 2010

Finanzierungsquelle	SOLL I	SOLL II	IST	Abweichung SOLL I-IST
Investitionen	30'853'280	28'313'491	28'606'103	-2'247'177
Abschreibungen	7'066'544	5'042'333	5'294'138	-1'772'406
NAI und Zinsen	3'898'543	2'146'743	2'058'743	-1'839'800
Beiträge Dritter			128'809	
Darlehen	19'888'193	21'124'415	21'124'413	1'236'220
Anteile Darlehen				
Bund	10'990'936	11'497'791	11'479'787	488'851
Nidwalden	6'056'736	6'580'000	6'580'000	523'264
Obwalden	2'840'521	3'064'624	3'064'626	224'105

Angaben in CHF

Soll I = Landratsbeschluss vom 23. April 2008

Soll II = Landratsbeschluss für Zusatzkredit vom 24. Juni 2009

Die Übersicht zeigt, dass die Bruttoinvestitionen vollumfänglich eingehalten wurden. Auch die Darlehenshöhe für den Kanton Nidwalden wurde eingehalten. Damit konnte das Ziel des Rahmenkredites, nämlich die Steuerung der Investitionen, erreicht werden. Die wichtigsten Projekte, welche im Rahmen dieses Kredites finanziert werden, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Grösste Projekte	Investitionen 2007-10
Umbau des Bahnhofs Stans	4'553'023.—
Erneuerung der Stellwerksanlage Stansstad	3'340'018.—
Umbau des Bahnhofs Dallenwil	4'877'857.—
Streckensanierung Dallenwil-Wolfenschiessen	1'921'052.—
Speiseleitung Obermatt-Tunnel Engelberg	1'828'069.—
Erneuerung des Stellwerks Engelberg	2'788'480.—
Erneuerung des Stellwerks Wolfenschiessen	2'544'888.—
Erneuerung des Stellwerks Dallenwil	2'338'678.—
<b>Total</b>	<b>24'192'065.—</b>

Diese Liste beinhaltet nur die grösseren Investitionen. Zahlreiche kleinere Projekte von insgesamt rund 4 Mio. Franken, wie Videoüberwachung Stans, Streckenkabelerneuerungen oder Perronerhöhungen sind darin nicht enthalten.

## 5.2 Rahmenkredit 2011 und 2012

Nach Ablauf des bisherigen Rahmenkredites im Jahr 2010 steht ein weiterer Rahmenkredit an. Der Bund ist daran, die Dauer von Programmvereinbarungen auf die Legislatur von Parlament und Bundesrat an zu passen. Gleichzeitig sollen diese Programmlaufzeiten auch auf die NFA Perioden angepasst werden. Aus diesem Grund ist der nächste Rahmenkredit nur für die Jahre 2011 und 2012 vorgesehen. Am 30. August 2010 haben die Vertreter des BAV zusammen mit den Kantonen Obwalden und Nidwalden sowie der zb diesen Rahmenkredit besprochen. Dabei wurden die geplanten Infrastrukturinvestitionen von der zb vorgestellt und diskutiert. Gestützt darauf wurde der vorliegende Rahmenkredit zur Finanzierung von Investitionen der zb auf der Strecke Hergiswil-Engelberg für die Jahre 2011 und 2012 erarbeitet. Die definitiv vom Bund zugesagten Mittel waren erst Ende 2010 mit der Genehmigung des Budgets durch das Eidgenössische Parlament. Weiter war eine vom Kanton Obwalden beantragte Änderung des interkantonalen Verteilschlüssels der Linie im vorliegenden Rahmenkredit einzubeziehen.

Gegenstand des Rahmenkredites 2007-2010 waren die Investitionen der zb und daraus abgeleitet die Darlehen der Kantone. Neben den Krediten für die Investitionen sind jährlich auch Infrastrukturabgeltungen notwendig. Diese Infrastrukturabgeltungen, welche den Betrieb der Infrastruktur (Unterhaltungsmaterial, Personalkosten, usw.) beinhalten, wurden bisher im Kanton Nidwalden bei den Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr abgerechnet. Neu soll die Abgeltung

für den Betrieb der Infrastruktur (inkl. Abschreibungen) zusammen mit den Darlehen in einem Rahmenkredit beschlossen werden. Dies macht Sinn, weil die Inbetriebnahme von Infrastrukturen auch zu Abschreibungen und Zinskosten führt. Diese Zinskosten und Abschreibungen wiederum sind Mittel, welche für weitere Investition eingesetzt werden können (siehe Tabelle oben). Wird nun eine Infrastruktur nicht gebaut oder später in Betrieb genommen, fehlen die entsprechenden Finanzierungsmittel (Abschreibungen). Ein Beispiel dafür ist die verspätete Inbetriebnahme des Tunnels Engelberg. Mit der verspäteten Inbetriebnahme von Infrastrukturen reduziert sich die Infrastrukturabgeltung. Es besteht somit eine enge Wechselwirkung zwischen den Investitionen bzw. Darlehen und der Infrastrukturabgeltung. Aus diesem Grund werden im Rahmenkredit 2011 und 2012 die Investitionen bzw. Darlehen des Kantons und die jährlichen Infrastrukturabgeltungen vereinigt. Die Infrastrukturabgeltungen basieren dabei auf einer Mittelfristplanung der zb. Der Rahmenkredit für die beiden Jahre und deren Finanzierung lässt sich wie folgt zusammenfassen:

	2011		2012		Total
<b>Investitionen</b>		<b>8'666'062</b>		<b>4'347'760</b>	<b>13'013'822</b>
finanziert durch :					
<b>Investitionsdarlehen</b>		<b>1'889'792</b>		<b>-</b>	<b>689'176</b>
Bund	1'082'851		-687'953		394'898
Nidwalden	568'827		-361'385		207'442
Obwalden	238'114		-151'278		86'836
<b>Abschreibungen (inkl. NAI)</b>		<b>6'776'270</b>		<b>5'548'376</b>	<b>12'324'646</b>
Bund	3'882'803		3'179'220		7'062'023
Nidwalden	2'039'657		1'670'061		3'709'718
Obwalden	853'810		699'095		1'552'905
zusätzlich zu den Investitionen :					
<b>Abgeltung Betrieb IS</b>		<b>2'704'234</b>		<b>2'665'552</b>	<b>5'369'786</b>
Bund	1'549'487		1'527'361		3'076'848
Nidwalden	814'002		802'331		1'616'333
Obwalden	340'745		335'860		676'605
<b>Total Nidwalden</b>	<b>3'422'486</b>		<b>2'111'007</b>		<b>5'533'493</b>

Angaben in CHF

Die Abgeltungen, Abschreibungen und Darlehen für die Infrastruktur der zb auf der Strecke Hergiswil-Engelberg werden auf die beiden Kantone Ob- und Nidwalden aufgeteilt. Dies in Analogie zur Aufteilung der Abgeltungen für den RPV

auf die Kantone Luzern, Bern, Obwalden und Nidwalden. Grundlage für diese Aufteilung ist der interkantonale Verteilschlüssel (ikV). Seit Jahrzehnten beträgt dieser auf der Linie zwischen Ob- und Nidwalden 33 zu 67%. Mit der Inbetriebnahme des Tunnels Engelberg ergaben sich für diesen ikV neue Rahmenbedingungen (kürzere Streckenlänge auf Obwaldner Gebiet und Wegfall der Stationen Grünenwald bzw. Obermatt). Gestützt darauf beantragte Obwalden eine Anpassung dieses ikV, so dass Obwalden mit 27,2% und mit Nidwalden 72,8% an den Aufwendungen der Infrastruktur der zb beteiligt ist. Diese Anpassung soll dabei gemäss dem auf den 1. Januar 2010 revidierten Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) vorgenommen werden. Darin ist in Art. 57 Abs. 3 festgehalten, wie der ikV zu berechnen ist, sofern sich die beteiligten Kantone nicht auf einen anderen Schlüssel einigen können. Für die Berechnung des ikV wird dabei je zur Hälfte auf die Zahl der Stationen und der Streckenlänge auf Kantonsgebiet abgestellt. Dem Kanton Obwalden wurde in der Folge vorgeschlagen für den vorliegenden Rahmenkredit 2011 und 2012 den Übergangsschlüssel mit 30% für Obwalden und 70% für Nidwalden anzuwenden. Dieser ikV liegt diesem Antrag zu Grunde. Für den nächsten Rahmenkredit zur Finanzierung der Infrastruktur auf der Strecke Hergiswil-Engelberg für die Jahre 2013-2016 wird dann der ikV gemäss den dazumal gültigen Rahmenbedingungen neu festgelegt.

Nach der Aufteilung der Aufwendungen für die Infrastruktur der Strecke gemäss ikV werden diese noch zwischen Bund und Kanton aufgeteilt. Der Verteilschlüssel zwischen dem Bund und dem Kanton Nidwalden KAV beträgt 57 zu 43%.

Für die Jahre 2011 und 2012 hat der Kanton Nidwalden für die Investitionen und die Infrastrukturabgeltung insgesamt 5'533'006 Franken aufzuwenden. Die Bruttoinvestitionen betragen 13'013'822 Franken.

## 6 Betriebliche und finanzpolitische Aspekte

### 6.1 Betriebliche Aspekte

Auf der Linie Hergiswil-Engelberg wurde im Jahr 1964 der Betrieb mit neuen Infrastrukturen und Rollmaterial aufgenommen. Seit diesem Zeitpunkt sind gut 45 Jahre vergangen und verschiedene betriebsnotwendige Erneuerungsinvestitionen und Anpassungen auf den neusten Stand der Technik sind angefallen. Das vorliegende Investitionsprogramm für die Jahre 2011 und 2012 enthält zum grossen Teil Investitionen in Substanzerhaltungsmassnahmen. Anpassungen der Bahninfrastrukturen ergeben sich häufig auch aufgrund der erhöhten Sicherheitsanforderungen oder dem Nachrüsten auf den neuesten technischen Stand. In der Folge sind einige grössere Investitionen aus dem vorliegenden Programm der zb aufgelistet:

• Sanierung Achereggbrücke	1,5 Mio.
• Oberbauerneuerung	1,5 Mio.
• Bahnübergang	3 Mio.
• Massnahmen Geschwindigkeit (Einfahrt / Ausfahrt Stansstad)	2,8 Mio.
• Bahnhofumbau Wolfenschiessen Anteil 2011+2012)	<u>1,5 Mio.</u>
 Total 2011+2012	 10,3 Mio.

Weitere Substanzerhaltungsmassnahmen und Anpassung der Infrastrukturen an den Stand der Technik in der Höhe von 2,7 Mio. CHF umfassen verschiedene kleinere Postionen.

## 6.2 Finanzpolitische Aspekte

Gegenüber dem Rahmenkredit 2007-2010 zur Finanzierung der Infrastruktur der zb hat ein Systemwechsel stattgefunden. Während im Rahmenkredit 2007-2010 insgesamt 6.1 Mio. Franken für 4 Jahre beschlossen wurde (1.525 Mio. Franken pro Jahr) sind es für die Jahre 2011 und 2012 rund 5.6 Mio. Franken für 2 Jahre (2.8 Mio. Franken pro Jahr). Dies hängt damit zusammen, dass im Rahmenkredit 2007-2010 nur Investitionsdarlehen an die Infrastrukturen der Strecke Hergiswil-Engelberg enthalten waren. Abgeltungen an den Betrieb der Infrastruktur inklusive Abschreibungen waren darin nicht enthalten. Diese Aufwendungen waren im Rahmenkredit 2007-2010 für die Abgeltungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) enthalten. Diese Abgeltungen für die Infrastruktur betragen für die Jahre 2007-2010 insgesamt 3.7 Mio. Franken (925'000 Franken pro Jahr). Neu ist diese Position im Rahmenkredit 2011 und 2012 zur Finanzierung der Infrastrukturen der zb enthalten. Dieses Vorgehen wurde im Bericht zum Rahmenkredit 2011 und 2012 für die Abgeltungen des RPV bereits in Aussicht gestellt.

Bringen wir beim Rahmenkredit 2011-2012 die Betriebsabgeltungen in Abzug verbleiben noch 3.75 Mio. Franken übrig oder 1.875 Mio. Franken pro Jahr. Die Aufwendungen für die Infrastruktur der zb sind somit angestiegen. Zur Steigerung des Finanzbedarfs für die Infrastruktur der zb auf der Strecke Hergiswil-Engelberg trägt der neueröffnete Tunnel Engelberg wesentlich bei. Aufgrund des grossen Investitionsvolumens fallen auch entsprechend hohe Abschreibungen an und der Betrieb der Tunnelstrecke ist teurer.

Die Finanzierung der Investitionen der zb erfolgt durch die Abschreibungsmittel der schon realisierten Infrastrukturen und zusätzlich durch Darlehen der öffentlichen Hand. Die öffentliche Hand finanziert somit die Infrastrukturen der zb zweimal. Dies ergibt sich aus der Praxis, dass die Abschreibungen in der Finanzübersicht separat ausgewiesen werden. Denkbar wäre auch eine Einrechnung der Abschreibungen in die Abgeltung für den Betrieb der Infrastrukturen.

## 6.3 Mitbericht der Finanzdirektion

Der Landrat hat am 9. Juni 2010 einen Rahmenkredit für den regionalen öffentlichen Personenverkehr für die Jahre 2011 und 2012 in der Höhe von 16 Mio. bewilligt. Zusammen mit dem vorliegenden Antrag zu einem Rahmenkredit zur Finanzierung von Investitionen der zb sowie den früher bewilligten Krediten für den Tunnel Engelberg und für die Tieflegung und den Doppelspurausbau ergeben sich folgende finanzielle Aufwendungen (in 1'000 Franken):

	2007 – 2010 Durchschnitt pro Jahr	2011	2012
Abgeltung RPV	3'276	5'391	5'991
Investitionen	1'645	3'422	2'111
<b>Zwischentotal</b>	<b>4'921</b>	<b>8'813</b>	<b>8'102</b>
Bahnübergänge	0	700	1'000
Tunnel Engelberg*	0	520	520
Tieflegung + Doppelspurausbau	0	**	**
<b>Total</b>	<b>4'921</b>	<b>10'033</b>	<b>9'622</b>

\*Abschreibung auf 40 Jahre und Zins von 3% auf durchschnittlichem Kapital

\*\*Abschreibung auf 40 Jahre und Zins von 3% auf durchschnittlichem Kapital, ab 2014 = 880

Gemäss mittelfristigem Finanzplan für die Jahre 2013 und 2014 rechnet die zb mit Investitionen zulasten des Kantons Nidwalden von rund 5.8 bzw. 3.0 Mio. Franken. Die Abgeltung RPV wird je nach Bestellung zu dem weiter stark ansteigen.

Im Budget 2011 und Finanzplan 2012 des Kantons sind im 1.4 Mio. beziehungsweise 1.8 Mio. Franken für Infrastrukturerweiterungen der zb auf der Strecke Hergiswil-Engelberg eingesetzt. Die geplanten Investitionsbeiträge von 5.53 Mio. sind somit rund 2.33 Mio. Franken höher als im Budget und im Finanzplan vorgesehen. Im Jahr 2011 wird der Budgetkredit von 1.4 Mio. um über 2.0 Mio. Franken überschritten. Die entsprechenden Mehraufwendungen müssen nun im Budget 2012 bei anderen Investitionsvorhaben kompensiert werden.

Die Finanzdirektion erachtet es als notwendig, der zb Vorgaben für die mittel- und längerfristige Finanzplanung im Bereich der Investitionen zu machen. Ohne Vorgabe steigen die Aufwendungen im Jahre 2013 auf rund 13 Mio. Franken. Der Investitionsplan sieht beispielsweise für das Jahr 2013 für den Umbau der Verkehrsanlagen in Wolfenschiessen Bruttoinvestitionen von 6.7 Mio. Franken und für den Umbau der Verkehrsanlagen in Engelberg 1.8 Mio. Franken vor.

Die zuständige Direktion hat im Auftrage des Regierungsrates Verhandlungen betreffend Beschränkung der Investitionen ab 2013 zu führen.

## **7 Antrag an den Landrat**

Dem Landrat wird beantragt, auf das Geschäft einzutreten und dem Landratsbeschluss über den Rahmenkredit zur Finanzierung von Investitionen der zb Zentralbahn AG auf der Strecke Hergiswil-Engelberg für die Jahre 2011 und 2012 in der Höhe von 5.53 Mio. Franken zuzustimmen.

Stans, 19. April 2011

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landammann

*Gerhard Odermatt*

Landschreiber

*Hugo Murer*

Beilagen:

- Faktenblatt zum Rahmenkredit
- Übersicht über die Finanzierung der öV in Nidwalden