

Botschaft des Regierungsrates  
an den Grossen Rat

B 175

**zum Entwurf eines Dekrets  
über einen Sonderkredit für  
die weitere Planung von  
Ausbauten der Zentralbahn in  
Luzern, Hergiswil und Alpnach**

## Übersicht

*Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, für weitere Planungsarbeiten für Ausbauten der Zentralbahn in Luzern, Hergiswil und Alpnach einen Sonderkredit von 3,8 Millionen Franken zu bewilligen.*

*Mit der Realisierung des Projekts Doppelspurausbau und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern können vielfältige Nutzeneffekte erzielt werden:*

- das Angebot der Zentralbahn kann erheblich verbessert werden,*
- die Behinderung des Verkehrs, insbesondere auch des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs, durch die Zentralbahn in der Stadt Luzern wird beseitigt,*
- das Gebiet Allmend mit der Freizeit-, Sport- und Messenutzung wird an das Bahnnetz angeschlossen und*
- die Lärmimmissionen in Luzern werden stark reduziert.*

*Mit Grossratsbeschlüssen vom 15. Mai 2006 genehmigte der Grossen Rat die Anpassung des kantonalen Richtplans für den Doppelspurausbau und die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern und bewilligte einen Sonderkredit von insgesamt 2,2 Millionen Franken für die Planung von Ausbauten der Zentralbahn in Luzern, Hergiswil und Alpnach, von deren Kosten der Kanton Luzern nach Abzug der zu erwartenden Beiträge 1,115 Millionen Franken zu tragen haben wird.*

*Die Arbeiten am Bauprojekt für den Doppelspurausbau und die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern laufen auf Hochtouren. Das Projekt wurde im Herbst 2006 in die Liste der dringlichen und baureifen Projekte des Infrastrukturfonds des Bundes aufgenommen. Über diesen Fonds beteiligt sich der Bund mit 50 Prozent an den subventionsberechtigten Objekten, was gemäss Kostenschätzung 111 Millionen Franken entspricht. Der Bundesbeitrag fliesst jedoch nur bei einem Baubeginn vor Ende 2008. Die Regierungen der Kantone Obwalden, Nidwalden und Luzern sowie die Stadt Luzern haben sich auf einen Kostenteiler für die Tragung der restlichen 120 Millionen Franken geeinigt. Damit die Planungsarbeiten in dem für den beabsichtigten Baubeginn im Jahr 2008 nötigen Tempo weitergeführt werden können, ist die baldige Bewilligung eines weiteren Sonderkredits notwendig.*

*Die Kantone Obwalden und Nidwalden sowie die Stadt Luzern beteiligen sich an den weiteren Planungskosten von 3,8 Millionen Franken mit Beiträgen von insgesamt 1,795 Millionen Franken gemäss dem aktuellen Kostenteiler, wobei der Bundesbeitrag vorderhand von allen Partnern vorfinanziert wird.*

# Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Grossen Rat

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Dekrets über einen Sonderkredit für die weitere Planung von Ausbauten der Zentralbahn in Luzern, Hergiswil und Alpnach.

## I. Ausgangslage

Mit Grossratsbeschlüssen vom 15. Mai 2006 genehmigte Ihr Rat eine Anpassung des kantonalen Richtplans für den Doppelpurausbau und die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern und bewilligte einen Sonderkredit von insgesamt 2,2 Millionen Franken für die Planung von Ausbauten der Zentralbahn in Luzern, Hergiswil und Alpnach.

Im Rahmen des Vorprojekts, das wir Ihnen mit der Botschaft B 135 vom 21. März 2006 vorgestellt haben, war folgende Weiterbearbeitung des Projekts vorgesehen: Ausarbeitung des Bau- und Auflageprojekts – Genehmigung der Baukredite in Volksabstimmungen – Durchführung des Plangenehmigungsverfahrens – Durchführung der Baumeistersubmissionen – Realisierung des Projekts.

Das Vorgehen und der Zeitplan waren darauf ausgerichtet, Bundesmittel aus der zweiten Tranche des Infrastrukturfonds zu erhalten. Als sich abzuzeichnen begann, dass die Mittel für diese zweite Tranche der Förderung von Agglomerationsprojekten erst nach 2010 zur Verfügung stehen werden, beschloss das Steuerungsgremium S-Bahn Luzern an seiner Sitzung vom 31. März 2006, das Projekt Doppelpurausbau und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern zu beschleunigen. In der Folge konnten das federführende Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und das für das Bewilligungsverfahren zuständige Bundesamt für Verkehr (BAV) überzeugt werden, dass dieses Projekt auf die Liste der dringlichen und baureifen Projekte gehört. Durch ein geeintes Auftreten trugen die eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentarier der Kantone Obwalden, Nidwalden und Luzern dazu bei, dass das Projekt Doppelpurausbau und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern in der Herbstsession 2006 der eidgenössischen Räte in die Liste der dringlichen und baureifen Projekte des Infrastrukturfonds aufgenommen wurde. Über diesen Fonds beteiligt sich der Bund mit 50 Prozent an den subventionsberechtigten Objekten, was gemäss Kostenschätzung 111 Millionen Franken entspricht. Der Bundesbeitrag fliest jedoch nur bei einem Baubeginn vor Ende 2008.

Der vorgezogene Baubeginn hat Auswirkungen auf das Vorgehen in der Projektierungsphase. Neu ist folgendes Vorgehen geplant: Ausarbeitung des Bau- und Auflageprojekts – Durchführung des Plangenehmigungsverfahrens, Bewilligung der Baukredite in Volksabstimmungen und Durchführung der Bausubmissionen parallel – Realisierung des Projekts.

Infolge des neuen Vorgehens müssen mehr Arbeiten als bisher geplant vor den Volksabstimmungen über die Baukredite durchgeführt werden. Es sind die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass nach der Bewilligung des Baukredits und der Plan genehmigung durch das Bundesamt für Verkehr sofort mit der Realisierung des Vorhabens begonnen werden kann. Dazu muss insbesondere das Submissionsverfahren für die Ermittlung des Gesamtleisters durchgeführt werden. Für die Submission müssen die Randbedingungen sehr exakt und im Detail bestimmt und beschrieben werden. Das Projekt ist zu vertiefen und in einem Ausschreibungsprojekt darzustellen. Die Ausschreibung dieses Grossprojektes erfordert die Erstellung von umfangreichen Unterlagen und Dossiers. Das Ausschreibeverfahren muss eng begleitet und die eingehenden Offerten müssen durch Spezialisten intensiv geprüft und fachmännisch bewertet werden. Mit den aussichtsreichsten Offerenten sind zudem technische Bereinigungsgespräche nötig. Diese Leistungen können mit den bisher bewilligten finanziellen Mitteln nicht erbracht werden.

## **II. Bedürfnis**

Das Bedürfnis für den Ausbau der Zentralbahn im Süden von Luzern haben wir in der Botschaft B 135 detailliert dargestellt. Deshalb soll hier nur mehr das Wichtigste kurz zusammengefasst werden.

Der Abschnitt Horw–Hergiswil der Autobahn A 2 ist gut ausgelastet. Die Leistungsreserve beträgt nur noch rund 10 Prozent, wobei die Kapazitätsgrenze an durchschnittlich 50 Tagen pro Jahr erreicht wird. Zu den Spitzenzeiten des Rückkreisverkehrs aus den Tourismusgebieten entstehen regelmässig Staus. Mit dem Ausbau der S-Bahn soll das künftige Verkehrswachstum im Süden von Luzern auf der Schiene stattfinden.

Auf dem Abschnitt Hergiswil–Luzern der Zentralbahn wird bis 2020 eine Steigerung der Nachfrage um 65 Prozent auf rund 16 500 Personen pro Tag erwartet. Damit dieser Mehrverkehr abgewickelt werden kann, muss das Angebot ausgebaut werden. Um das Ziel von zehn Zügen pro Stunde und Richtung und die Trennung von S-Bahn und touristischem Angebot zu erreichen, ist die Verlängerung der Doppelspur in den Vorbahnhof Luzern und bis Hergiswil Matt erforderlich. Die Zunahme des individuellen und des öffentlichen Strassenverkehrs sowie das dichtere Angebot auf der Zentralbahn führen auf den vier Bahnhübergängen auf dem Gebiet der Stadt Luzern zu immer grösseren Behinderungen. Eine Tiefflegung der Strecke ist unumgänglich. Der gleichzeitige Doppelspurausbau erlaubt eine weitere Angebotsverdichtung.

Der Ausbau der Zentralbahn erzeugt vielfältigen Nutzen:

- Die Autobahn A 2 muss nur minimal ausgebaut werden.
- Das Angebot der Zentralbahn kann erheblich verbessert werden.
- Die Behinderungen des Verkehrs, insbesondere auch des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs, durch die Zentralbahn in der Stadt Luzern werden beseitigt.
- Die Spange Süd kann realisiert werden.
- Ein massiver Ausbau des Strassen netzes in Luzern kann vermieden werden.
- Das Messe-, Sport-, Naherholungs- und Freizeitgebiet Allmend wird mit der Bahn erschlossen.

- Die Tieflegung der Zentralbahn führt zu einer Reduktion der Lärmimmissionen.
  - Das wegfallende Trassee kann für eine Langsamverkehrsachse genutzt werden.
- Angebotsuntersuchungen zeigen, dass die im Telliwald, unmittelbar nach dem Portal des Loppertunnels in der Gemeinde Alpnach vorgesehene Ausweichstelle möglicherweise zu gleichen Kosten an einer anderen Stelle zu realisieren sein wird. Anlässlich einer Sitzung der Politstrategischen Führung Agglomerationsprogramm wurde zudem entschieden, auf die Realisierung der Haltestelle Langensand-Steghof vorderhand zu verzichten, weil Unsicherheiten bezüglich des Rahmenplanes Bahnhof Luzern, des Weiterbestandes des Normalspur-Güterverkehrs und der Spange Süd bestehen. Die Haltestelle Langensand-Steghof soll jedoch als Option im Projekt enthalten bleiben, da diese langfristig sinnvoll erscheint und eventuell Vorinvestitionen notwendig sind.

### **III. Kostenteiler Gesamtprojekt**

Für den Doppelpurausbau und die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern liegt ein Vorprojekt vor, die Kostengenauigkeit beträgt  $\pm 20$  Prozent. Für den Doppelpurausbau Hergiswil und die Ausweichstelle Telliwald liegen Studien vor, deren Kostengenauigkeit  $\pm 30$  Prozent beträgt. Aufgrund der Kostenschätzungen wird von Realisierungskosten für das Gesamtprojekt in der Höhe von rund 231 Millionen Franken ausgegangen (vgl. Botschaft B 135, S. 11).

Die Vertreter der beteiligten Regierungen haben sich darauf verständigt, die Kosten auf der Basis des Nutzens für die Partner zu verteilen. Dabei konnte auf die Erfahrungen mit der Aufteilung des Nutzens zurückgegriffen werden, die beim Ausbau der Zentralbahn zwischen der Luzerner Allmend und der Kantonsgrenze bei Hergiswil gemacht wurden. Um die Nutzenaufteilung vornehmen zu können, wurde das Projekt in fünf Teilprojekte gegliedert.

Projekt 1: Tieflegung Zentralbahn in Luzern (Tieflegung),

Projekt 2: Doppelpurausbau in Luzern (Leistungssteigerung),

Projekt 3: Haltestellen Allmend und Langensand-Steghof,

Projekt 4: Doppelpurausbau Hergiswil und

Projekt 5: Ausweichstelle Telliwald.

Die Teilprojekte wurden so abgegrenzt, dass sie von der Funktion und dem Nutzen her quantifizierbar sind und den Finanzierungspartnern zugeordnet werden können.

#### *Projekte 1 und 2: Tieflegung und Doppelpurausbau Zentralbahn in Luzern*

Die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern ist ein Projekt der Trennung von Strasse und Schiene. Es ist durch den Kanton und die Stadt Luzern zu finanzieren. Die Aufteilung erfolgt dabei zu je 50 Prozent zulasten der Strassenrechnung und des öffentlichen Verkehrs. Die Aufteilung des Strassenteils erfolgt zu je 50 Prozent zulasten des Kantons (die Hauptachse Horwerstrasse ist Kantonsstrasse) und der Stadt Luzern (die drei weiteren Übergänge sind Gemeindestrassen).

Der Doppelpurausbau der Zentralbahn in Luzern hat eine Leistungssteigerung zum Ziel. Die Kosten werden in einem ersten Schritt auf die drei Kantone verteilt. Deren Beteiligung wurde auf der Basis der Kriterien Pendlerströme (Stand 2000;

50%) und Haltestellenabfahrten (gemäss Angebot 2012, Version 8, Option 2; 50%) errechnet. Die Anteile der Kantone betragen: Luzern 35,33 Prozent, Nidwalden 38,96 Prozent und Obwalden 25,71 Prozent (vgl. Anhang 2). Der Anteil des Kantons Luzern wird mit dem oben bereits für die Tieflegung der Zentralbahn dargestellten Verteilschlüssel weiter verteilt (vgl. Anhang 1).

Die Gesamtkosten von 175 Millionen Franken für den reinen Doppelspurausbau und die Tieflegung in Luzern werden zu 55 Prozent der Verkehrstrennung und zu 45 Prozent der Leistungssteigerung angerechnet. Diese Aufteilung kommt daher, dass auf der einen Seite eine Leistungssteigerung «à niveau» nicht realisierbar ist und auf der anderen Seite auf jeden Fall Massnahmen für die Trennung von Schiene und Strasse ergriffen werden müssen. Andernfalls droht mittelfristig der Verkehrskollaps auf den die Schiene querenden Strassen.

#### *Projekt 3: Haltestellen Allmend und Langensand-Steghof*

Die Kosten für die neue Haltestelle Allmend und die Option Haltestelle Langensand-Steghof werden auf die Standortgemeinde Luzern (Interessiertenbeitrag) und nach dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr aufgeteilt. Dabei übernimmt die Standortgemeinde Luzern 20 Prozent der Kosten. 80 Prozent der Kosten gehen zu Lasten des Kantons Luzern (vgl. Anhang 1).

#### *Projekte 4 und 5: Doppelspurausbau Hergiswil Schlüssel–Hergiswil Matt und Ausweichstelle Telliwald*

Die Kosten für den Doppelspurausbau Hergiswil Schlüssel–Hergiswil Matt und die Ausweichstelle Telliwald werden auf die drei Kantone verteilt. Deren Beteiligung wurde auf der Basis der Kriterien Pendlerströme (Stand 2000; 50%) und Haltestellenabfahrten (gemäss Angebot 2012, Version 8 Option 2; 50%) errechnet. Die Anteile der Kantone betragen: Luzern 35,33 Prozent, Nidwalden 38,96 Prozent und Obwalden 25,71 Prozent (vgl. Anhänge 1 und 2).

Der Bund beteiligt sich mit 50 Prozent an den in der Agglomeration Luzern liegenden Teilprojekten. Die Ausweichstelle Telliwald liegt ausserhalb der Agglomeration und ist damit nicht subventionsberechtigt.

Gemäss den dargestellten Prinzipien ergibt sich für die Partner folgender Kostenanteiler:

Finanzierungspartner	Prozent	Mio. Fr.
Bund	48,16	111,0
Kanton Luzern	27,29	62,9
Kanton Nidwalden	9,11	21,0
Kanton Obwalden	6,01	13,9
Stadt Luzern	9,43	21,7
Total	100,00	230,5

Die in der Tabelle dargestellten Prozentwerte und Frankenbeiträge können sich wegen der der Berechnung zugrunde gelegten Ausgestaltung des Kostenteilerprozesses noch geringfügig verändern.

Der Tabelle im Anhang 1 können die Beiträge pro Teilprojekt entnommen werden.

## IV. Projektierungskosten

Für die Planungsarbeiten werden bis zu den Volksabstimmungen über das Gesamtprojekt im Frühjahr 2008 Kredite in der Höhe von 6 Millionen Franken benötigt. Die Parlamente der Kantone Luzern, Nidwalden, Obwalden sowie der Stadt Luzern haben im Frühling 2006 Kredite von total 2,2 Millionen Franken für die Erstellung von Auflageprojekten bewilligt. Aufgrund der Aufnahme des Projekts in die Liste der dringlichen und baureifen Projekte des Infrastrukturfonds und des daher vorzuziehenden Baubeginns sind für die Weiterführung der Planung bis zu den Volksabstimmungen weitere 3,8 Millionen Franken notwendig.

Die Finanzierungspartner haben vereinbart, die aufgelaufenen und die neu beantragten Planungskosten auf der Basis des im Kapitel III dargestellten Gesamtkostenanteilers auf die Partner zu verteilen. Der Anteil des Bundes von 2 889 600 Franken (48,16% von 6 Mio. Fr.) wird dabei durch alle Partner nach dem gleichen Schlüssel vorfinanziert. Die Partner beteiligen sich somit an den Planungskosten von 6 Millionen Franken wie folgt:

	Kostenanteiler Gesamt- projekt (%)	Vorfinan- zierung Bundes- beitrag (%)	Total Beiträge Planungs- kosten (%)	Total Beiträge Planungs- kosten (Fr.)	bereits bewilligt (Fr.)	noch zu bewilligen (Fr.)
Kanton Obwalden	6,01	5,58	11,59	700 000	330 000	370 000
Kanton Nidwalden	9,11	8,46	17,57	1 050 000	330 000	720 000
Kanton Luzern	27,29	25,35	52,64	3 160 000	1 155 000	2 005 000
Stadt Luzern	9,43	8,77	18,20	1 090 000	385 000	705 000
Total	51,84	48,16	100,00	6 000 000	2 200 000	3 800 000

Die auf 6 Millionen Franken veranschlagten Kosten für die Projektierung werden nach dem Bruttoprinzip durch den Kanton Luzern finanziert. Die anderen Finanzierungspartner leisten Beiträge.

## V. Finanzierung

Die Finanzierung der Planungsarbeiten wird wie folgt abgewickelt:

- Die Aufwendungen für das Projekt 10330, Ausbau Zentralbahn, sind zu 65 Prozent (Fr. 2 470 000.–) dem Konto 5010000, Co-Objekt 2114501010, und zu 35 Prozent (Fr. 1 330 000.–) dem Konto 5651000, Co-Objekt 2114565010, zu belasten.
- Die Beiträge der Finanzierungspartner von 1 795 000 Franken sind dem Konto 6690000, Co-Objekt 2114501010, gutzuschreiben.

Die Bundesbeiträge fliessen erst nach erfolgtem Baubeginn im Dezember 2008. Der durch die Strassenrechnung getragene Teil der Planungskosten ist im Bauprogramm

2007–2010 für die Kantonsstrassen im Topf A unter der Bezeichnung K 32 Luzern, Allmend, Aufhebung Niveauübergang Zentralbahn (Anteil Strassenrechnung Tiefliegung Zentralbahn), aufgeführt. Der durch den öffentlichen Verkehr zu tragende Teil der Planungskosten wird über das Budget 2007 und vor allem das Budget 2008 finanziert.

## **VI. Weiteres Vorgehen**

Die Projektierungsarbeiten für den Doppelspurausbau und die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern laufen auf Hochtouren. Für die Ausbauprojekte ist folgender Zeitplan vorgesehen:

Tätigkeit	Start	Ende
Erarbeitung Bau-/Auflageprojekt		Juli 2007
Plangenehmigungsverfahren	August 2007	Oktober 2008
Ausschreibung (inkl. Ausschreibungsprojekt) und Vergabe Bauarbeiten	März 2007	August 2008
Volksabstimmungen (eidg. Abstimmungstermin)		24. Februar 2008
Spatenstich		9. Dezember 2008
Realisierung (inkl. Detailprojektierung)	September 2008	Dezember 2012
Inbetriebnahme		Dezember 2011

## **VII. Antrag**

Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, den Sonderkredit für die weiteren Planungsarbeiten für den Ausbau der Zentralbahn in Luzern, Hergiswil und Alpnach zu bewilligen.

Luzern, 23. Januar 2007

Im Namen des Regierungsrates  
 Schultheiss: Yvonne Schärli-Gerig  
 Staatsschreiber: Viktor Baumeler

**Dekret  
über einen Sonderkredit für die weitere Planung  
von Ausbauten der Zentralbahn in Luzern,  
Hergiswil und Alpnach**

vom

*Der Grosse Rat des Kantons Luzern,*

nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 23. Januar 2007,  
beschliesst:

1. Der Sonderkredit für die weitere Planung von Ausbauten der Zentralbahn in Luzern, Hergiswil und Alpnach von insgesamt 3 800 000 Franken wird unter der Voraussetzung bewilligt, dass die übrigen Partner ihre Beiträge von insgesamt 1 795 000 Franken bewilligen. Netto verbleiben dem Kanton Luzern Kosten von 2 005 000 Franken.
2. Die Aufwendungen sind zu 65 Prozent (Fr. 2 470 000.–) dem Konto 5010000, Co-Objekt 2114501010, und zu 35 Prozent (Fr. 1 330 000.–) dem Konto 5651000, Co-Objekt 2114565010, zu belasten.
3. Die Beiträge der Finanzierungspartner von 1 795 000 Franken sind dem Konto 6690000, Co-Objekt 2114501010, gutzuschreiben.
4. Das Dekret unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern,

Im Namen des Grossen Rates

Die Präsidentin:

Der Staatsschreiber:

		Gesamtprojekt Ausbau Zentralbahn												
		Finanzierung Luzern allein					Mitfinanzierung OW/NW							
Finanzierungs-partner	Tiefiegung	Newe	Häufigkeiten	Total	%	Leistungs-steigerung	Doppelspur	Hergiswil	Kreuzung	Total	% ohne	% alle	Total	%
		39375000	6000000	45375000	100.00%	39375000	6000000	0	45375000	45375000	45.72%	45.72%	111000000	48.16%
Bund	481125000	17500000	65625000	50.00%		10050833	2003211	28377882	14891926	27.64%	15.00%	62892239	27.29%	
Kanton Luzern	347770313	132300000	480000313	36.57%		10123513	1542600	2185350	13851263	25.71%	13.96%	13851263	6.01%	
Kanton Obwalden	0	0	0	0.00%		15340500	2337800	3311600	20989700	38.96%	21.15%	20989700	9.11%	
Kanton Nidwalden	0	0	0	0.00%		3860355	116589	165168	41142111	7.69%	4.17%	211766799	9.44%	
Stadt Luzern	13354688	4270000	176241688	13.43%		78750000	12000000	8500000	99250000	100.00%	100.00%	230500000	100.00%	
	96250000	35000000	131250000	100.00%										

Stand:

17.01.2007 Absprache RR/KI

Basis:

Aktualisiertes Vorprojekt vom September 2005 (+/- 20% Luzern bzw. +/- 30% Hergiswil, Telliwald)

Hinweis:

Die in der Tabelle dargestellten Prozentwerte und Frankenbeiträge können sich wegen der der Berechnung zu Grunde gelegten Ausgestaltung des Kostenanteilprozesses verändern.

## Kostenaufteilung auf Kantone

### 1. Pendlerströme gemäss Volkszählung 2000

Interkantonale Pendlerströme der Erwerbstätigen, Schüler und Studierenden (Bundesamt für Statistik)

Zupendler/-innen nach Luzern aus Obwalden und Nidwalden

	Zupendler/-innen	Anteil	Gewichtung
Obwalden	2'595	19.61%	9.81%
Nidwalden	4'956	37.45%	18.73%

Zupendler/-innen nach Obwalden und Nidwalden aus Luzern

Luzern 2'449

Zupendler/-innen aus Horw nach Luzern

Luzern 2'702

Zupendler/-innen aus Luzern nach Horw

Luzern 531

Total Pendlerströme Luzern

Luzern	5'682	42.94%	21.47%
--------	-------	--------	--------

Total Pendlerströme	13'233	100.00%	50.00%
---------------------	--------	---------	--------

### 2. Haltestellenabfahrten 2012

Mögliche Haltestellen-Abfahrten gemäss Angebotskonzept 2012 (Variante V8-Option 2 im Bericht)

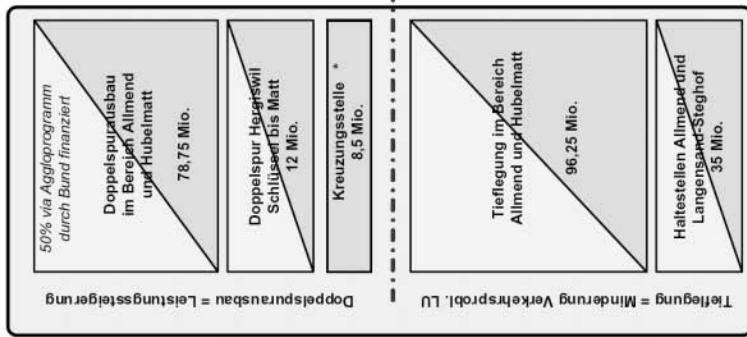
	Abfahrten 470	Abfahrten 480	Anteil	Gewichtung
Luzern	268	275	543	27.72%
Obwalden	545	78	623	31.80%
Nidwalden	140	653	793	40.48%
Total	953	1'006	1'959	100.00%

### 3. Gesamtverteilschlüssel

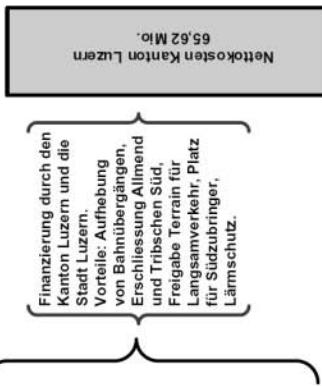
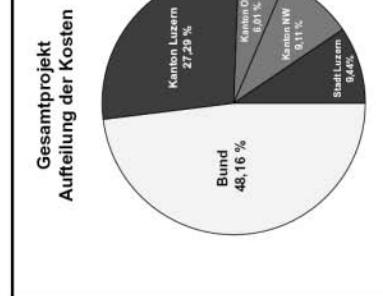
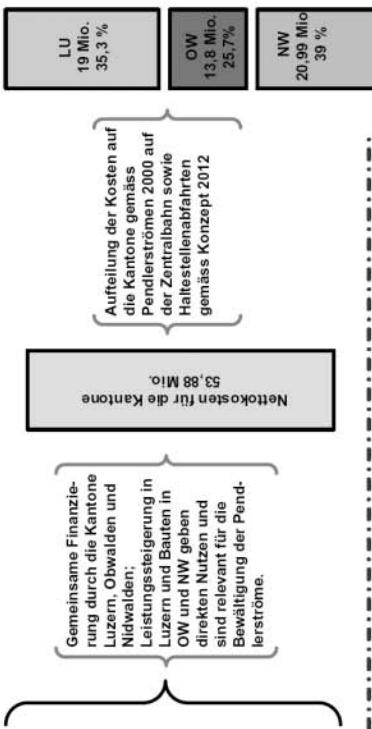
	Pendler	Abfahrten	Total
Luzern	21.47%	13.86%	35.33%
Obwalden	9.81%	15.90%	25.71%
Nidwalden	18.73%	20.24%	38.97%
Total	50.00%	50.00%	100.00%

## Kostenteiler Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn

230,5 Mio. Franken



Gesamtprojekt zB inkl. Massnahmen überige Strecke gemäss Angebot 2012



Luzern, 17.1.07 F. REY

\* Projektteil ausserhalb Aggloprogramm