

Stansstad, 27. Oktober 2010

zb Zentralbahn AG
Geschäftsleitung
Stanserstrasse 2, Postfach 457
6362 Stansstad

zb Zentralbahn AG Postfach 457 6362 Stansstad

Regierungsrat Kanton Nidwalden
Staatskanzlei
Dorfplatz 2
6371 Stans

Josef Langenegger
Geschäftsführer
josef.langenegger@zentralbahn.ch

Fon +41 (0) 51 228 85 00
Fax +41 (0) 51 228 85 86

www.zentralbahn.ch

Bericht der Begleitgruppe Doppelspur Hergiswil

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für den Bericht der Begleitgruppe zu den Zusatzabklärungen betreffend Doppelspurausbau der Zentralbahn in Hergiswil. Gerne nehmen wir zum vorliegenden Bericht Stellung.

1 Ausgangslage

Der Ausbau der Zentralbahn ist ein Gemeinschaftswerk der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden, der Stadt Luzern und des Bundes. Das Projekt ist eine der Voraussetzungen, dass die Zentralbahn ihre wichtige Rolle als attraktive und leistungsfähige S-Bahn und Tourismusbahn weiterhin wahrnehmen kann.

Am 24. Februar 2008 haben die Stimmberechtigten von Stadt und Kanton Luzern mit überwältigendem Mehr dem Baukredit von 250 Millionen Franken für den Ausbau der Zentralbahn zugestimmt. Zuvor hatten der Kantonsrat Obwalden und der Landrat Nidwalden die Beiträge ihrer Kantone an den Baukredit einstimmig genehmigt.

Die Bauarbeiten im Bereich Luzern – Allmend sind in der Zwischenzeit sehr gut fortgeschritten. Sowohl auf der finanziellen wie auch auf der terminlichen Achse ist das Projekt auf Kurs.

Anders ist der Stand beim Doppelspurausbau Hergiswil Schlüssel – Matt. Dieser Teilabschnitt wurde im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens vom 12. November 2009 bis 11. Dezember 2009 öffentlich aufgelegt. Während der Auflagezeit sind insgesamt 176 Einsprachen eingegangen. Zurzeit erfolgt die formelle Prüfung der Einsprachen. Der Nidwaldner Landrat hat am 21. Oktober 2009 das Postulat Adam in abgeänderter Form gutgeheissen und damit dem Regierungsrat den Auftrag erteilt, Zusatzabklärungen zur Streckenführung, zum Lärmschutz und den Bachquerungen vorzunehmen.

Diese Zusatzabklärungen wurden in der Zwischenzeit gemacht. Die durch den Regierungsrat eingesetzte Begleitgruppe kam zum Schluss, dass diese Zusatzabklärungen insgesamt keine Verbesserungen bringen. Die Begleitgruppe schlägt deshalb vor, den Status quo auf der Strecke Hergiswil Matt – Schlüssel beizubehalten und gleichzeitig ein



Vorprojekt für einen „Tunnel lang“ (Haltiwaldtunnel bis Bahnhof Hergiswil) auszuarbeiten. Die Zentralbahn geht deshalb zum heutigen Zeitpunkt davon aus, dass die Inbetriebnahme des Doppelspurabschnittes Hergiswil Matt – Schlüssel im Jahr 2013 nicht wie geplant fertiggestellt sein wird. Sie hat deshalb geprüft, welche die Auswirkungen einer verspäteten Inbetriebnahme sind.

2 Gründe für den Bau eines doppelspurigen Abschnittes Haltiwaldtunnel – Hergiswil Matt

Die Zentralbahn ist auf ihrem Streckennetz zwischen Luzern-Engelberg und Luzern-Interlaken unterwegs. Sie wird aktuell für einen zeitgemässen und leistungsfähigen Betrieb als S-Bahn und Tourismusbahn ausgebaut. Durch ein attraktives und leistungsfähiges S-Bahn-Angebot soll der Pendleranteil, der den öffentlichen Verkehr nutzt, erhöht werden. In Hergiswil soll die Strecke zwischen dem Haltiwaldtunnel und der Haltestelle Hergiswil Matt auf Doppelspur erweitert und so gestreckt werden, dass die Züge diese Strecke in Zukunft mit 90 Stundenkilometern befahren können.

Die Zentralbahn wird mit der Einführung des Fahrplanangebotes 2014 zu den Spitzenzeiten je 4 Züge pro Stunde nach Stans und Sarnen in beide Richtungen führen. Für Hergiswil bedeutet dies die Durchfahrt von 16 Zügen pro Stunde.

Zwischen Hergiswil und Luzern wird die S-Bahn mit einem integralen Viertelstundentakt geführt. Das heisst, dass alle 15 Minuten eine S-Bahn zwischen Hergiswil und Luzern fährt (je zwei S4 und S5-Züge).

Damit dies möglich wird, braucht es nebst dem Doppelspurabschnitt Luzern – Allmend auch eine doppelspurige Strecke zwischen dem Ende des Haltiwaldtunnels (Schlüssel) und der Haltestelle Hergiswil Matt. In diesem neuen Doppelspurabschnitt kreuzen sich ab Fahrplan 2014 S-Bahn-Züge.

Die mittel- bis langfristige Angebotsentwicklung auf dem Streckennetz der Zentralbahn setzt auf dem am stärksten befahrenen Abschnitt Hergiswil Schlüssel – Matt zwingend eine doppelspurige Strecke voraus.

3 Auswirkungen für den Fahrplan 2014 bei fehlender Doppelspur Schlüssel – Hergiswil Matt

Die Zentralbahn hat geprüft, welche Auswirkungen eine verspätete Einführung des Doppelspurabschnittes Schlüssel – Matt auf den Fahrplan 2014 hat. Dabei stützt sie sich auch auf die Berichte: Doppelspurausbau Hergiswil, Gutachten für die Fahrplanstabilität für den Kanton Nidwalden, Herr Prof. Dr. Ing. Ulrich Weidmann vom April 2009 sowie auf den Kurzbericht „Fahrplan ohne Doppelspur Schlüssel - Hergiswil Matt“ von mrs AG, Herr Paul Romann und SBB Trassenmanagement, Herr Michael Fankhauser vom 01. März 2010.

3.1 Fahrplan

In Hergiswil Matt gibt es mit dem Fahrplankonzept 2014 eine Zugskreuzung zwischen der S4 und der S5. Diese Kreuzung ist auch der Grund für den Ausbau der heutigen Einspur auf Doppelspur. Wird nun auf die Erweiterung der Doppelspur Schlüssel - Hergiswil Matt verzichtet, kann das benötigte Trasse und die erforderliche Zeit nicht mehr dazu genutzt

werden, um diese an der Haltestelle Hergiswil Matt zu vollziehen. Die Kreuzung zwischen S4 und S5 findet dann auf der bestehenden Doppelspur im Raum „Schlüssel“ statt.

Da sowohl die S4 wie auch die S5 halbstündlich verkehren, findet die Zugskreuzung nördlich von Hergiswil Matt jede Stunde viermal statt. Bei einer Betriebszeit von 18 Stunden (06:00 bis 24:00) sind dies 72 Zugskreuzungen pro Tag, welche so den Fahrplan nicht Aufrecht erhalten lassen.

Zu suchen ist eine Lösung, bei der das Angebot 2014 ohne die Doppelspurverlängerung „Schlüssel“ – Hergiswil Matt gefahren werden kann. Um die Vorteile des Fahrplans 2014 nutzen zu können, sollen sich beidseits des kritischen Streckenabschnitts möglichst keine Veränderungen ergeben.

Der einzig mögliche Ansatz besteht darin, die Kreuzung von S4 und S5 soweit Richtung Luzern zu verschieben, dass sie in den Bereich der heute schon bestehenden Doppelspur zu liegen kommt. Diese Lösung verlangt den Verzicht auf den Halt Hergiswil Matt. Die „gewonnene“ Aufenthaltszeit wird für die Fahrt bis auf die bestehende Doppelspur im Raum „Schlüssel“ genutzt.

Damit kann der Fahrplan 2014 auch ohne die verlängerte Doppelspur „Schlüssel“ – Hergiswil Matt gefahren werden. Die Analyse ergibt, dass die Fahrplanstabilität dadurch reduziert wird. Die Fahrplanexperten beurteilen diese reduzierte Fahrplanstabilität aber als verantwortbar.

3.2 Alternative Anbindung der Haltestelle Hergiswil Matt

3.2.1 Variante 1

Das Fahrplankonzept 2014 sieht vor, im Abschnitt Luzern – Horw während den Spitzenzeiten mit der S44 nebst Hergiswil nur noch in Horw zu halten. Falls auf den Halt Horw verzichtet würde, könnte der Halt der S44 auch in Hergiswil Matt stattfinden. Damit hätte Hergiswil Matt auch bei fehlender Doppelspurverlängerung zumindest in den Spitzenzeiten – das heisst vier- bis sechsmal täglich – stündlich einen Halt.

3.2.2 Variante 2

Bei dieser Variante wurde die Verschiebung der S-Bahnkreuzung nach Hergiswil untersucht. Bei der Option 2 ergeben sich erhebliche Veränderungen der Grundstruktur des Fahrplans 2014, welche mit zum Teil massiven Nachteilen in verschiedenen Bereichen des Netzes verbunden sind:

1. Kompositionsumläufe S-Bahn: S4 → S4 und S5 → S5 statt wie beim Fahrplan 2014 vorgesehen S4 → S5 und S5 → S4.
2. Die Wendezeit der S4 in Stans wird zu kurz, die S4 muss halbstündlich bis Dallenwil verlängert werden.
3. Die Verlängerung der S4 bedeutet eine zusätzliche Komposition (ABe 130 nötig).
4. In Dallenwil muss ein Wendegleis für die S4 ausgerüstet werden, da die beiden vorhandenen Perronkanten von den kreuzenden IR belegt werden.
5. In Hergiswil entstehen vier sehr knappe Übereckanschlüsse, welche noch nicht zu 100% verifiziert sind.

6. Der Viertelstundentakt Luzern – Hergiswil verschlechtert sich zum 10/20-Minuten Hinketakt.
7. Die Anschlüsse der S4 in Luzern werden schlechter: Insbesondere Verlust des Anschlusses an den IR Luzern – Zürich zur Minute .10.
8. S44 und Titlisexpress müssen neu trassiert werden.
9. Keine Lösung für die Trassierung der S55.

Ohne die bis Hergiswil Matt verlängerte Doppelspurstrecke ist die Infrastruktur durch den Fahrplan 2014 bis an ihre Grenzen ausgelastet. Der Fahrplan 2014 kann nicht ohne mehr oder weniger tief greifende Veränderungen gefahren werden (Vgl. Gutachten für die Fahrplanstabilität für den Kanton Nidwalden, Prof. Dr. Ing. Ulrich Weidmann vom April 2009). Bei der Variante 1 konzentrieren sich die Folgen der fehlenden Doppelspur auf Hergiswil, während alle übrigen Nutzer der Zentralbahn von den Vorteilen des Fahrplans 2014 profitieren können.

Bei der Variante 2 hingegen verteilen sich die Veränderungen über weite Teile des Netzes. Schwerwiegend sind der Verlust des Anschlusses von der S4 an den IR nach Zürich in Luzern sowie die Probleme um die S55, welche nach aktuellem Stand der Erkenntnisse nicht oder nicht zweckmässig trassiert werden können. Allfälliges Anpassungspotential im Bereich des Rollmaterials wurden ebenfalls untersucht. Es zeigte sich, dass aufgrund der sehr hohen Dichte und der kurzen Fahrstrecken keine signifikanten Verbesserungen realisierbar sind, welche die Situation bezüglich dem Halt in Hergiswil Matt verändern könnten.

3.3 Kosten Unterhalt Haltestelle Hergiswil Matt

Die Zentralbahn hat die jährlichen Kosten für den Betrieb und den Unterhalt der Haltestelle Hergiswil Matt ermittelt:

• Miete Billettautomaten S-POS (inkl. Verbrauchsmaterial)	CHF 20'000.-
• Stromkosten für die Haltestelle	CHF 2'500.-
• Reinigung der Haltestelle	CHF 6'000.-
• Kleinunterhalt, Reparaturen	CHF 2'500.-
• Datenleitungen Telecom SBB	CHF 1'000.-
• Betrieb autom. Kundeninformationssystem	CHF 500.-
Total Kosten	CHF 32'500.-

3.4 Ein- und Aussteiger Haltestelle Hergiswil / Hergiswil Matt

Die Zentralbahn ermittelt regelmässig die Frequenzen (Ein- und Aussteiger) auf allen Haltestellen. Für die Haltestelle Hergiswil Matt sehen die durchschnittlichen Frequenzen pro Tag wie folgt aus:

3.4.1 Ein- und Aussteiger 2007 pro Tag

	Einsteiger	Aussteiger
Hergiswil	1'065	1'083
Hergiswil Matt	191	186

3.4.2 Ein und Aussteiger 2009 pro Tag

	Einsteiger	Aussteiger
Hergiswil	1'295	1'314
Hergiswil Matt	288	310

4 Fazit

Die Zentralbahn nimmt zusammenfassend zum Bericht der Begleitgruppe wie folgt Stellung:

- Die mittel- bis langfristige Angebotsentwicklung auf dem Streckennetz der Zentralbahn setzt auf dem am stärksten befahrenen Abschnitt Hergiswil Schlüssel – Matt zwingend eine doppelspurige Strecke voraus.
- Die Zentralbahn ist der Überzeugung, dass ein Verzicht auf die Realisierung des Auflageprojektes zu einer Verzögerung von vielen Jahren zur Folge hat.
- Deshalb ist die Zentralbahn klar der Meinung, dass das Auflageprojekt werden sollte. Sie nimmt aber zur Kenntnis, dass dieser Entscheid aus politischer Sicht zu fällen ist.
- Der Vertreter der Zentralbahn hat innerhalb der Begleitgruppe immer wieder darauf hingewiesen, dass eine Bedienung der Haltestelle Hergiswil Matt ab dem Fahrplanwechsel 13/14 ohne Realisation des Doppelspurabschnittes Hergiswil Schlüssel – Matt nicht mehr möglich sein wird. Die Zentralbahn nimmt mit Erstaunen zur Kenntnis, dass dies im Bericht der Begleitgruppe anders wiedergegeben wurde.

- Die Zentralbahn hat aufgezeigt, wie und unter welchen finanziellen Bedingungen einzelne Züge zu den Hauptverkehrszeiten Montag bis Freitag bei der Haltestelle Hergiswil Matt halten könnten. Sie empfiehlt jedoch, aus wirtschaftlichen und logistischen Gründen auf diese vereinzelt Halte zu verzichten und stattdessen eine Erschliessung der Haltestelle durch die Verlängerung der Busverbindungen ab Stansstad oder Horw zu prüfen. Wenn die Besteller aus politischen Gründen diese Halte trotzdem bestellen, ist die Zentralbahn gerne bereit, ein entsprechendes Konzept umzusetzen.

Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
zb Zentralbahn AG



Josef Langenegger
Geschäftsführer



Ivan Buck
Leiter Marketing und Verkauf