

Stansstad, 2. Juni 2011

zb Zentralbahn AG
Geschäftsleitung
Bahnhofstrasse 23
6362 Stansstad

zb Zentralbahn AG Postfach 457 6362 Stansstad

Regierungsrat des Kantons Nidwalden
Baudirektor Hans Wicki
Buochserstrasse 1
6371 Stans

Josef Langenegger
Geschäftsführer
josef.langenegger@zentralbahn.ch

Fon +41 (0) 58 668 85 00

www.zentralbahn.ch

Stellungnahme zum Halt Hergiswil Matt ohne Doppelspur

Sehr geehrter Herr Regierungsrat

Wie anlässlich unserer Besprechung vom 19. Mai 2011 besprochen, hat der Verwaltungsrat der Zentralbahn am 1. Juni 2011 die Möglichkeiten eines Halts der S4 in Hergiswil Matt zur Kenntnis genommen und diskutiert. Dabei wurden auch untersuchte Alternativen miteinbezogen.

Diese Stellungnahme der Zentralbahn basiert auf den in der Beilage aufgeführten Studien, insbesondere auf der Studie der **sma und partner AG** vom 17. Mai 2011:

Folgende Anpassungen des Fahrplans 2014 wurden in dieser Untersuchung vorgenommen:

- Verlegung der Kreuzung zwischen S4/S5 auf die Doppelspur im Bereich Horw Süd
- Verletzung der Nullsymmetrie
- Spätere Ankünfte der IR von Engelberg und Interlaken um 1 Minute in Luzern
- Anschlussverlust aus Richtung Engelberg nach Basel
- Anschlussverlust aus Richtung Interlaken nach Bern/Genf
- Spätere Abfahrten der S4 und S5 ab Luzern um ca. 1 Minute zur Verhinderung von Betriebshalten vor dem Einspurabschnitt
- Kürzere Fahrzeit bei der S5 durch Entfall des Haltes Matt, dadurch spätere Abfahrt und frühere Ankunft in Luzern

Zusammenfassend macht die Studie der sma - unter der Annahme von reduzierten Reserven gegenüber dem SBB-Standard - folgende Aussagen:

- Fahrplan 2014 ist ohne Doppelspurausbau bei Hergiswil Matt nicht fahrbar.
- Fahrplan 2014 mit Halt S4 in Matt (Durchfahrt S5) ist im Prinzip fahrbar, wenn in der HVZ Verspätungen in Kauf genommen werden. Gemäss den Auswertungen aus den Simulationen mit den stochastisch verteilten Haltezeitverlängerungen treten Verspätungen im Bereich von 1-2 Minuten auf, deren Auswirkungen im Detail zu prüfen sind.
- Fahrplan 2014 ohne Halt in Hergiswil Matt kann gemäss den Auswertungen aus den Simulationen mit den stochastisch verteilten Verlängerungen gefahren werden, wenn in der HVZ leichte Verspätungen in Kauf genommen werden.

- Ein Halt der S4 braucht Anpassungen im Fahrplan 2014 (Verzicht in Luzern auf Anschlüsse IR Engelberg nach Basel und Anschluss IR Brünig nach Bern/Genf, Verzicht auf Symmetrie).

Die Studie zeigt zudem auf, dass sich Störeinflüsse sehr schnell auf Verspätungen auswirken. Diese erholen sich jedoch innert etwa einer Stunde.

Fazit

Im Raum Hergiswil Matt findet beim Fahrplan 2014 eine Zugskreuzung zwischen der S4 und der S5 statt. Diese Kreuzung ist auch der Grund für den Ausbau der heutigen Einspur auf Doppelspur. Wird auf den Halt Hergiswil Matt verzichtet, kann die nicht benötigte Haltezeit dazu genutzt werden, von Hergiswil kommend, bis auf die bestehende Doppelspur zu fahren. Die Kreuzung zwischen S4 und S5 findet dann am Ende der bestehenden Doppelspur im Raum „Schlüssel“ statt.

Die Studien zeigen auf, dass das Angebot 2014 nur umgesetzt werden kann, wenn in Hergiswil Matt auf den Halt der S4 und der S5 verzichtet wird, dass aber mit diesem Verzicht alle grundlegenden Vorteile des Fahrplans 2014 umgesetzt werden können. Die Studie 4 (sma) weist darauf hin, dass mit Anpassungen des Fahrplans 2014 ein Halt der S4 eventuell möglich ist.

Damit gibt es grundsätzlich zwei Optionen:

| Option I | Option II |
|---|---|
| Verzicht auf Haltestelle Hergiswil Matt | Halt S4 mit Anpassungen im Fahrplan 2014 <ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der Fahrzeitreserven gegenüber SBB-Standard - Verzicht in Luzern auf Anschluss Basel für IR Engelberg - Verzicht in Luzern auf Anschluss Bern/Basel für IR Brünig - einseitiger Halt des IR Brünig in Hergiswil - Verzicht auf Fahrplansymmetrie im Minutenbereich |

SWOT Option I

| | |
|--|---|
| Stärken <ul style="list-style-type: none"> - Gute Fahrplanstabilität - Fahrplan 2014 kann unverändert umgesetzt werden (inkl. Anschlüsse in Luzern) | Schwächen <ul style="list-style-type: none"> - schlechtere Erschliessung für Hergiswil - potentieller Verlust von Bahnkunden |
| Chancen <ul style="list-style-type: none"> - Geringe Auswirkungen der fehlenden Doppelspur auf das übrige Netz | Risiken <ul style="list-style-type: none"> - Verschlechterung des Modalsplits in Hergiswil - kann als „Retourkutsche“ interpretiert werden |

SWOT Option II

| | |
|---|--|
| <p><i>Stärken</i></p> <ul style="list-style-type: none">- gutes Angebot für Hergiswil Matt mit ½ h Takt | <p><i>Schwächen</i></p> <ul style="list-style-type: none">- mangelnde Fahrplanstabilität- viele kritische Kreuzungen (8 pro h)- schlechtere Angebotsqualität (Symmetrie, schlechte Anschlüsse in Luzern)- richtungsabhängige Halte des IR Brünig in Hergiswil |
| <p><i>Chancen</i></p> <ul style="list-style-type: none">- kann jederzeit rückgängig gemacht werden | <p><i>Risiken</i></p> <ul style="list-style-type: none">- Auswirkungen auf ganzes Netzgebiet- keine Rückfallebene bei chronischen Verspätungen- Imageverlust der zb |

Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung der Zentralbahn halten aus Qualitätsgründen weiterhin an der Einführung des geplanten Fahrplans 2014 klar fest. Nach sehr eingehender Prüfung erachten sie den Preis für einen Halt der S4 in Hergiswil Matt als deutlich zu hoch. Sowohl die Reduktion der Angebotsqualität als auch die Inkaufnahme von Instabilitäten würden sich auf das ganze übrige Angebot auswirken. Ein solches Risiko ist aus der Sicht der Zentralbahn keinesfalls vertretbar. Damit würde die Zuverlässigkeit des Angebotes für alle Fahrgäste unverantwortlich infrage gestellt.

Wie früher schon kommuniziert, besteht einzig die Möglichkeit, die S44 zu den Hauptverkehrszeiten in Hergiswil Matt halten zu lassen (je zwei- bis dreimal morgens und abends).

Wir danken für die Kenntnisnahme und das Verständnis. Wir sind gerne bereit, noch offene Fragen zu beantworten oder ergänzende Informationen nachzuliefern.

Freundliche Grüsse
zb Zentralbahn AG



Josef Langenegger
Geschäftsführer

Beilage: Zusammenstellung der Studien betr. Hergiswil Matt

Beilage: Zusammenstellung der Studien betr. Hergiswil Matt

| | Studie, Autor, Jahr | Auftraggeber | Auftrag, geprüfte Varianten | Kurzes Fazit der Studie | zusätzlich notwendige Massnahmen | Beurteilung zb |
|---|--|--------------|--|---|--|--|
| 1 | Gutachten zur Fahrplanstabilität für den Kanton Nidwalden IVT, ETHZ-ILT, Prof Weidmann, April 2009 | NW | Fahrplansicherheit für Fahrpl. 2014. gegeben? Risiken? Massnahmen für Verbesserung der Fahrplansicherheit. | Die Infrastruktur für Fahrplan 2014 ist ausreichend. Verspätungen werden sich erholen. | Fahrzeitverkürzungen (Erhöhung Vmax, Signale etc.) verbessern grundsätzlich die Betriebsstabilität. | Bestätigt die Notwendigkeit der geplanten Ausbauten (Doppelspur und Beschleunigungsmassnahmen). |
| 2 | Fahrplan 2014 ohne Doppelspur „Schlüssel“ – Hergiswil Matt, Paul Romann, mrs partner ag, Michael Fankhauser SBB AG I-FN-FPA-FPN, März 2010 | zb | Wie und unter welchen Bedingungen kann der Fahrplan 2014 auch ohne Verlängerung der DS gefahren werden? | Fahrplan 2014 nur stabil fahrbar, wenn auf Halt Matt verzichtet wird. Die Stabilität ist auch so tiefer wie mit dem Ausbau der Doppelspur. | Keine weitere realisierbare Massnahmen erkannt und vorgeschlagen. | Studie der Autoren des Fahrplankonzeptes 2014. Stabilität kann ohne Halt Matt knapp stabil gefahren werden. Es wurde nur die Variante einer Verschiebung der Kreuzung Matt bis Schlüssel betrachtet. |
| 3 | Fahrplan 2014: Hergiswil Matt ohne Doppelspur, Betrieb zb, Michael Fankhauser SBB AG I-FN-FPA-FPN, mrs partner ag, November 2010 | zb | Wie kann Fahrplan 2014 ohne Verlängerung der Doppelspur Schlüssel - Matt gefahren werden? Optionen mit anderen baulichen Massnahmen. | Halt ohne chronische Verspätungen nicht möglich. Empfehlung: S44 in Matt halten lassen, Verzicht Halt S4 und S5. | Fahrplan 2014 grundsätzlich anpassen. Damit ginge Qualität vollumfänglich verloren. Zusätzliche Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial. | Zusätzliche, temporär benötigte Investitionen kombiniert mit massiven Qualitätseinbusen des Angebots. Es wird bestätigt, dass Halt der S4 und S5 in Matt nicht umsetzbar ist. (Details Ziff 3.3) |
| 4 | zb Studie zur Machbarkeit Fahrplan 2014-2030 ohne Doppelspurausbau bei Hergiswil Matt, sma und partner AG, Mai 2011 | NW | Wie kann Fahrplan 2014 ohne Verlängerung der Doppelspur Schlüssel - Matt gefahren werden? Welche Auswirkungen sind damit verbunden? | Halt aller S-Bahnlinien nicht möglich. „Fahrbar“ mit Halt S4/S5 mit einem instabilen Fahrplan auch ausserhalb der HVZ. Halt S4 fahrbar mit relevanten Anpassungen am Fahrplan 2014. | Anpassung des Fahrplans mit Wartehalten der S4 auf der Strecke (im Haltwaldtunnel) infolge Abwartens der Kreuzungsmöglichkeit. | Fahrplanstabilität mit Halt S4 ist kritisch. Der symmetrische Takt und Anschlüsse in Luzern werden gebrochen (Vorgaben für Fahrplan 2014). (Details Ziff 3.4) |