



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung

CH-3003 Bern, BAV

Empfänger gemäss Liste

BAUDIREKTION NIDWALDEN						
Eing. 11. April 2012						
BD	Ac	TBA	HBA	ARP	Tol	
ck					A	

Referenz/Aktenzeichen: 721.2/2012-03-12/293
Ihr Zeichen:
Unser Zeichen: jam
Sachbearbeiter/in: Michel Jampen
Bern, 4. April 2012

Fahrplan 2014: Entscheid BAV

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit vorliegendem Schreiben entscheidet das BAV auf Grund der Kantone und der zb Zentralbahn AG (zb) über das ab dem Fahrplanjahr 2014 auf der zb zur Anwendung kommende Fahrplankonzept.

1. Ausgangslage

1.1. Neues Fahrplankonzept "VX"

Die Inbetriebnahme des Tunnels Engelberg sowie der Tieflegung Luzern ermöglicht es, das Fahrplanangebot der zb ab dem Fahrplanjahr 2014 deutlich zu verbessern. Das angestrebte Fahrplankonzept "VX" wurde gemeinsam von der zb mit den Bestellerkantonen sowie dem BAV entwickelt. Das Resultat ist im Schlussbericht "zukünftige Angebotskonzepte" von mrs (Müller, Romann & Schuppisser, 24. Januar 2008) zusammengefasst.

Damit dieses Konzept VX umgesetzt werden kann, muss neben den erwähnten und sich in Betrieb bzw. in Bau befindenden Infrastrukturen zwischen der Kantonsgrenze LU / NW ("Hergiswil Schlüssel") und der Haltestelle Hergiswil Matt eine neue Doppelspur realisiert werden. Ein entsprechendes Projekt wurde ausgearbeitet und in die Vereinbarung über die Finanzierung, Projektierung und Bau Ausbau Zentralbahn (Doppelspur und Tieflegung Luzern, Doppelspur Hergiswil Schlüssel - Matt) vom 14. Mai 2009 aufgenommen und beschlossen.

Bundesamt für Verkehr BAV
Michel Jampen
Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Postadresse: 3003 Bern
Tel. +41 (0) 313258083, Fax +41 (0) 313225987
michel.jampen@bav.admin.ch
www.bav.admin.ch

1.2. Verzicht auf Doppelspur

Mit Schreiben an die Behördendelegation Ausbauprojekt zb vom 23. September 2010 beantragte der Kanton Nidwalden eine Änderung des Projektes. Statt des Doppelspurausbaus zwischen Hergiswil Schlüssel und Hergiswil Matt soll der Bau eines Tunnels zwischen Schlüssel und Hergiswil geprüft werden. Der Grund dieses Antrages liegt u.a. in der Schwierigkeit, eine ortsverträgliche Linienführung in Hergiswil zu finden, da das Trasse der zb wegen Problemen mit dem Hochwasserschutz gegenüber dem heutigen Zustand erhöht werden müsste.

Das Projekt des Doppelspurausbaus wurde daraufhin gestoppt. Das geplante Fahrplankonzept VX kann damit auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2013 nicht in der vorgesehenen Form umgesetzt werden.

1.3. Alternative Fahrplankonzepte

VX ohne Halt Matt (VX)

Damit das Fahrplankonzept VX trotz der nicht rechtzeitig zur Verfügung stehenden Doppelspur umgesetzt werden kann, müsste auf den Halt der Züge in Hergiswil Matt verzichtet werden. Lediglich die während der Hauptverkehrszeiten zwischen Sachseln und Luzern vorgesehene S55 könnte eine minimale Bedienung der Haltestelle Hergiswil Matt sicherstellen.

Das Konzept "VX" weist folgende Hauptmerkmale auf:

- S4 und S5 verkehren im Halbstundentakt, zwischen Luzern und Hergiswil ergibt sich ein artreiner Viertelstundentakt.
- Der Interregio (IR) nach Engelberg verkehrt zur vollen Stunde ab Luzern.
- In den Hauptverkehrszeiten verkehren zusätzliche S-Bahnen S44 und S55.

Zusätzlich "VX ohne Halt Matt":

- Hergiswil Matt wird nur von der S55 bedient.

3B, 3C, 3D, 4

Mit dem Verzicht auf den Halt in Hergiswil Matt ist der Kanton Nidwalden nicht einverstanden. Er hat deshalb aus eigenem Antrieb alternative Fahrplankonzepte ausarbeiten lassen (Alternativen 4 und 3C). Die zb hat ebenfalls zusätzliche Optionen erarbeiten lassen (Alternativen 3B und 3D).

Eine Überprüfung durch die Fahrplanspezialisten der zb sowie der SBB haben ergeben, dass die Alternativen 3C, 3D und 4 nicht stabil gefahren werden können. Die Fahrplanstabilität ist sowohl für die zb wie auch für alle Besteller eine zwingende Voraussetzung für die Umsetzung eines Fahrplankonzeptes, weshalb diese Alternativen nicht weiter verfolgt worden sind.

Das Fahrplankonzept 3B ist fahrbar und ermöglicht während des ganzen Tages die halbstündliche Bedienung der Haltestelle Hergiswil Matt.

Das Konzept "3B" weist folgende Hauptmerkmale auf:

- S4 und S5 verkehren im Halbstundentakt, zwischen Hergiswil und Luzern ergibt sich ein 10/20-Minuten Hinketakt.

- Der IR nach Engelberg verkehrt zur halben Stunde ab Luzern (gegenüber VX um eine halbe Stunde geschoben) mit zusätzlichen Halten in Horw und Stansstad.
- In den Hauptverkehrszeiten verkehren zusätzliche S-Bahnen S44 und S55.
- Hergiswil Matt wird integral von der S5 bedient.

1.4.Fehlende Einigung der Bestellerkantone

Die primär betroffenen Bestellerkantone Nidwalden, Obwalden und Luzern haben sich auch nach mehrmaligen Diskussionen nicht auf eine Variante einigen können. Auch eine Diskussion auf Stufe Regierungsräte (2. Februar 2012) hat keine Einigung gebracht.

1.5.Entscheid BAV nötig

Mit Schreiben vom 27. Februar 2012 hat die zb das BAV ersucht, einen Entscheid zum ab dem Fahrplanjahr 2014 umzusetzenden Fahrplankonzept zu fällen.

2. Erwägungen BAV

2.1.Zuständigkeit

Können sich Bundesbehörden, Kantone und Unternehmen bei der Aushandlung oder Anwendung einer Angebotsvereinbarung nicht einigen, so legt gemäss Artikel 30 Absatz 5 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG; SR 745.1) das BAV das Verkehrsangebot und die Abgeltung unter Berücksichtigung der Grundsätze von Absatz 2 fest.

Da sich die Kantone nicht über das Verkehrsangebot des Fahrplanjahres 2014 einigen konnten und deshalb beim BAV ein entsprechendes Gesuch eingereicht haben, ist das BAV befugt, das Angebot festzulegen.

2.2.Stellungnahmen der Kantone sowie der zb

Bestellerkantone, zb und BAV haben an der Besprechung vom 23. Januar 2012 vereinbart, dass die Kantone sowie die zb schriftliche Stellungnahmen zum gewünschten Fahrplankonzept zu Händen des BAV abgeben.

Kanton Bern (26. Januar 2012)

Da der IR Luzern - Interlaken Ost von der Entscheidung zwischen VX ohne Halt Matt und 3B nicht betroffen ist, verzichtet der Kanton Bern auf eine Stellungnahme.

Kanton Nidwalden (10. Februar 2012)

Der Kanton Nidwalden weist darauf hin, dass die beiden Fahrplanvarianten VX ohne Halt Matt und 3B stabil fahrbar sind. Die Bewertungen der beiden Varianten nach den übrigen acht Kriterien seien zum Teil qualitativ vorgenommen worden. Die Unterschiede in der der Bewertung zwischen gut und genügend seien deshalb zu relativieren. Es sei aber die Tatsache entscheidend, dass 3B bei allen Kriterien mindestens ein Genügend erreicht, dies ganz im Gegensatz zur VX ohne Halt Matt. Diese Variante hat bei der Haltepolitik Hergiswil Matt eine ungenügende Bewertung.

Die Haltestelle Hergiswil Matt weist gegenwärtig 350 Ein- und Aussteiger pro Tag aus. Im Vergleich zu anderen Haltestellen der zb handle es sich nicht um eine unbedeutende Haltestelle. Mit einer Schlies-

sung der Haltestelle werde die generelle Erreichbarkeit der Gemeinde Hergiswil mit dem öffentlichen Verkehr klar geschwächt. Ein möglicher Busersatz sei eine schlechte Lösung, da dieser zu zusätzlichen Kosten führe und einen Parallelverkehr zur ZB darstellen würde. Weiter weist der Kanton Nidwalden darauf hin, dass die Kosten für den Unterhalt der Haltestelle weiterhin anfallen würden, auch wenn diese nicht mehr bedient wird. Der Halt der S55 in der Hauptverkehrszeit ist für den Kanton Nidwalden kein Angebot. Es sei davon auszugehen, dass die bisherigen Frequenzen stark zurückgehen würden und die Bevölkerung im Einzugsgebiet der Haltestelle sich anders organisieren werde und als öV-Benutzer verloren gehe.

Zu den Anschlussverhältnissen in Luzern weist der Kanton Nidwalden darauf hin, dass 80 % der Reisenden aus den Räumen Obwalden und Nidwalden als Zielort Luzern und Umgebung haben. Die Anschlussverhältnisse Richtung Zug, Zürich, Bern und Basel seien in diesem Lichte zu betrachten. Der Anschluss des IR Richtung Zürich werde vom Tourismusort Engelberg als sehr wichtig erachtet. Aus diesem Grund habe Engelberg-Titlis-Tourismus einen Busbetrieb vom Flughafen Zürich nach Engelberg installiert, was nach Ansicht des Kantons Nidwalden eine Konkurrenzierung des öV-Angebotes darstelle. Aufgrund dieser Situation dürfe dem Anschluss des IR Richtung Flughafen Zürich nicht eine so grosse Bedeutung zugemessen werden.

Die Bewertung der Anschlussverhältnisse in Luzern sei eine Momentaufnahme. Die Erfahrungen des Kantons Nidwalden würden zeigen, dass die Anschlussverhältnisse in Luzern immer wieder Änderungen unterworfen sind. Es sei deshalb stossend, dass die aktuellen Anschlussverhältnisse in Luzern dermassen stark bewertet würden.

Die Vertaktung von Angeboten sei eine zentrale Zielsetzung des öV. Die Variante 3B könne mit einem Hinketakt gefahren werden, was für Busanschlüsse gewisse Nachteile habe. Es gelte aber im vorliegenden Fall die zeitliche Dimension zu berücksichtigen. Die zu wählende Fahrplanvariante werde voraussichtlich in den nächsten 5-10 Jahren gefahren werden. Inwiefern entsprechende öV-Konzepte (Agglomerationsprogramm Luzern, Buskonzept Horw/Luzern Süd) umgesetzt würden, sei offen. Der Kanton Nidwalden erwartet deshalb einen pragmatischen Ansatz, um den Hinketakt mit den Buslinien verknüpfen zu können. Unbestritten sei, dass langfristig eine regelmässige Viertelstunden-Taktung anzustreben ist.

Für den Kanton Nidwalden ist störend, wenn aus grundsätzlichen Überlegungen heraus ein strenger Viertelstundentakt gefordert wird, ohne pragmatische Übergangslösungen geprüft zu haben. In anderen Landesteilen würden aufgrund ungünstiger Produktionsverhältnissen ebenfalls Hinketakte erfolgreich gefahren.

Der Kanton Nidwalden plädiert für die Umsetzung der Variante 3B.

Kanton Luzern (10. Februar 2012)

Für den Kanton Luzern bleibt das Ziel, das ursprüngliche Konzept VX mit Halt in Hergiswil Matt umzusetzen. Dafür soll die fehlende Doppelspur in Hergiswil innert nützlicher Frist umgesetzt werden. Die Variante VX ohne Halt Matt dient dazu als Übergangslösung.

Bund, Kantone sowie die Stadt Luzern hätten sich für den Ausbau der Infrastruktur mit Gesamtkosten von 250 Millionen Franken ausgesprochen und damit in ein systematisches, kostenoptimiertes und nachfragegerechtes öV-Angebot investiert. Der Verzicht auf den Viertelstundentakt der S-Bahn im Kernbereich zwischen Luzern und Hergiswil sowie die längeren Fahrzeiten des IR Engelberg durch zusätzliche Halte in Horw und Stansstad stünden dazu im Widerspruch.

Der Viertelstundentakt sei das öV-Angebot, das die Nachfrage für das städtische Gebiet zwischen Luzern und Hergiswil optimal abdeckt. Nur mit diesem systematischen Takt könnten die Bus-Anschlüsse in Luzern Allmend / Messe, Kriens Mattenhof und Horw ideal und bedarfsgerecht gewährleistet werden. Die Variante 3B ermögliche zwar den halbstündlichen Halt der S5 in Hergiswil Matt, bedinge aber eine Abkehr vom systematischen Fahrplan der S-Bahn zwischen Luzern und Hergiswil.

Das Kosten-Nutzenverhältnis sowie das attraktivere Fahrplanangebot würden für die Variante VX ohne Halt Matt sprechen. So sei bei der Variante 3B aufgrund des Hinketakts einerseits und der längeren Fahrzeiten des IR Engelbergs und der schlechteren Anschlüsse in Luzern andererseits mit einem klar geringeren Kundennutzen, also mit einer schlechteren Nachfrage und dadurch mit tieferen Erlösen zu rechnen.

Die Variante 3B sei auch abzulehnen, da eine spätere Rückkehr zum Angebotskonzept VX, welche in jenem Zeitpunkt wieder zur Streichung der Halte des IR Engelbergs in Horw und Stansstad führen würde, kaum noch möglich sein würde. Somit müsste bei einer Entscheidung für die Variante 3B realistischerweise vollständig auf das Angebotskonzept VX verzichtet werden.

Der Kanton Luzern plädiert für die Umsetzung der Variante VX ohne Halt Matt.

Kanton Obwalden (14. Februar 2012)

Für den Fahrplan 2014 sei das Konzept mit einem reinen Viertelstundentakt zwischen Luzern und Hergiswil beschlossen worden. Am Viertelstundentakt soll festgehalten werden. Das zukünftige Wachstum im öV beruhe auf dieser Systematik. Eine klare Fahrplanstruktur mit zeitgenauem Takt werde mehr Pendler auf die Schiene bringen und den privaten Verkehr auf der A2 und dem Gebiet Luzern Süd entlasten. Dieses Konzept lasse sich nur mit der Variante VX ohne Halt Matt umsetzen.

Die Variante VX ohne Halt Matt sei aufwärtskompatibel. Wenn die Doppelspur in Hergiswil später gebaut wird, könne der ursprüngliche Fahrplan ohne Änderungen gefahren werden.

Die Fahrzeiten des IR Engelberg seien bei der Variante VX ohne Halt Matt kürzer. Ebenso seien die Anschlüsse in Luzern von und nach Basel besser und die Fahrzeiten Basel - Luzern kürzer. Die Region Basel sei für Engelberg touristisch von sehr grosser Bedeutung.

Der Anschluss Richtung Zürich Flughafen und damit die direkte Verbindung zwischen Luzern und Zürich Flughafen sei für die Feriengäste aus Engelberg ebenso wichtig. Dies sei höher zu gewichten als ein kurzer Anschluss in Luzern und damit folgend eine lange Wartezeit in Zürich HB beim Umsteigen.

Für die Berufs- und Gewerbeschüler aus Obwalden sei der Übereckanschluss in Hergiswil Richtung Stans wichtig. Mit der gewünschten Variante VX ohne Halt Matt seien zwei Anschlüsse pro Stunde mit acht Minuten Umsteigezeit möglich. Die Variante 3B würde nur einen Anschluss pro Stunde ermöglichen.

Mit der geplanten S55 solle die S-Bahn in Spitzenzeiten mit je zwei Zügen am Morgen und Abend entlastet werden. Es sei möglich, dass diese S55 in Hergiswil Matt halten kann. Diese Möglichkeit solle genutzt werden, um einen grossen Teil der Pendler von Hergiswil Matt nach Luzern und zurück weiterhin mit der S55 zu transportieren.

Ein weiteres gewichtiges Argument gegen die Einführung der Variante 3B sei, dass das Konzept eines Volltaktes verletzt würde. Ein Volltakt mit einer maximalen Wartezeit von 14 Minuten sei ein sehr wichtiges Argument.

tiges Kriterium für die künftige Nutzung des öV. Dabei dürfe nicht isoliert eine Haltestelle betrachtet werden, sondern hierzu müsse das ganze Gebiet "Luzern Süd" angeschaut werden.

Der Kanton Obwalden plädiert für die Umsetzung der Variante VX ohne Halt Matt.

zb (27. Februar 2012)

Für die zb haben beide Varianten Vor- und Nachteile. Der grosse Vorteil der Variante VX ohne Halt Matt sei die Aufwärtskompatibilität. Da es sich aber um einen Übergangsfahrplan der Jahre 2014 bis 2018 handle, wäre auch die Variante 3B eine denkbare Alternative.

Die zb überträgt den Variantenentscheid den Bestellern.

Zusammenfassung Haltung Kantone und zb:

zb	überlässt Entscheid den Bestellern
BE	kein Antrag
NW	3B
OW	VX ohne Halt Matt
LU	VX ohne Halt Matt

2.3. Materielle Erwägungen

Sämtliche Fahrplanvarianten wurden von der zb, den Bestellerkantonen sowie dem BAV mittels neun verschiedener Kriterien bewertet:

Konzept / Alternative	Konzept "VX" (mit 03 Hergiswil Matt möglich)	"VX" ohne Halt Hergiswil Matt	Alternative 3B	Alternative 4	Alternative 3C	Alternative 3D
1. Haltepolitik Hergiswil Matt	●	●	●	●	●	●
2. Aus Sicht der Haltepunkte	●	●	●	●	●	●
3. Anschlüsse in Luzern	●	●	●	●	●	●
4. Taktgefüge S-Bahn Kernbereich	●	●	●	●	●	●
5. Vergleich der Reisezeiten	●	●	●	●	●	●
6. Übereckanschluss Hergiswil	●	●	●	●	●	●
7. Aufwärtskompatibilität zu "VX"	●	●	●	●	●	●
8. Rollmaterial	●	●	●	●	●	●
Fahrplanstabilität	●	●	●	●	●	●
Legende:	● gut	● ungenügend	● genügend	○ nicht untersucht		

(Zentralbahn: Fahrplan 2014, Angebotskonzepte ohne Doppelspur "Schlüssel" - Hergiswil Matt, Schlussfassung Version 3, 27. Januar 2012)

Klar am besten schneidet das ursprüngliche aber nicht fahrbare Fahrplankonzept VX ab. Da die Varianten 4, 3C und 3D nicht stabil sind, fallen sie in der weiteren Betrachtung weg. Als mögliche Varianten verbleiben VX ohne Halt Matt sowie 3B.

Aus der vorgenommenen Bewertung lässt sich kein eindeutiges Resultat ableiten. Es gilt den notwendigen Verzicht des Haltes in Hergiswil Matt gegenüber den weniger gut bewerteten Kriterien 2, 3, 4, 6 und 7 bei der Variante 3B abzuwägen. Als übergeordnetes Organ nimmt das BAV bei dieser Abwägung eine gesamtschweizerische Sichtweise ein.

Verzicht auf Halt in Hergiswil Matt

Zum Zeitpunkt der Sistierung des Projektes des Doppelspurausbaus war sich der Kanton Nidwalden bewusst, dass der Verzicht auf den Doppelspurausbau dazu führen würde, dass das ursprünglich vorgesehene Fahrplankonzept VX nicht ohne Abstriche umgesetzt werden können. Der Verzicht auf die Realisierung des Doppelspurausbaus war für den Kanton vertretbar, „nachdem die Vertreter der Arbeitsgruppe und insbesondere auch die Vertreter der Gemeinde Hergiswil und der IG Lärm die gänzliche oder stark eingeschränkte Bedienung der Haltestelle Matt als akzeptabel beurteilen“ (Schreiben Kanton Nidwalden, 23. September 2010).

Die als Alternativen zum bestehenden Doppelspurprojekt möglichen Tunnellösungen sehen nicht zwingenderweise eine Haltestelle in Hergiswil Matt vor. Zwar will der Kanton Nidwalden auch eine Verlegung der bestehenden Haltestelle Hergiswil Richtung Luzern prüfen, eine solche Verlegung ist aber sehr ungewiss, nicht zuletzt wegen der nicht gesicherten Finanzierung. Es kann festgehalten werden, dass je nach Wahl einer Tunnellösung auf die Haltestelle Hergiswil Matt verzichtet werden müsste oder anders gesagt, dass der Weiterbestand der Haltestelle Hergiswil Matt aus heutiger Sicht keine *conditio sine qua non* für die zu wählende Tunnelvariante darstellt.

Damit stellt sich die Frage, ob nur für die Zeit bis zur Inbetriebnahme eines Tunnels ein Fahrplankonzept umgesetzt werden soll, das zwar die Bedienung der Haltestelle Matt während dieser Übergangszeit ermöglicht, aus Sicht der Kantone Luzern und Obwalden mit Nachteilen verbunden ist, die diesen Vorteil überwiegen. Das BAV ist der Ansicht, dass dies nicht gerechtfertigt ist.

Sicht Haltepunkte

Die Variante VX ohne Halt Matt umfasst einen reinen Viertelstundentakt zwischen Luzern und Hergiswil. Damit verbessern sich die Anschlussmöglichkeiten an den Unterwegshaltestellen an die lokalen Busse gegenüber einem Hinketakt. Dieses Argument ist allerdings nicht sehr hoch zu bewerten, da wie der Kanton Nidwalden richtigerweise ausführt, aus heutiger Sicht ungewiss ist, zu welchem Zeitpunkt grössere Änderungen am Bussystem im Gebiet Luzern Süd geplant umgesetzt werden.

Problematisch erachten wir die mit dem Konzept 3B vorgesehenen zusätzlichen Halte des IR Engelberg in Horw und Stansstad. Einerseits verlängern sich damit die Fahrzeiten, andererseits ist zu einem späteren Zeitpunkt mit Widerständen der betroffenen Gemeinden zu rechnen, wenn diese Halte im Rahmen der Umstellung auf das Konzept VX, wieder aufgehoben werden müssten. Für die Lösung 3B spricht dagegen, dass mit den Halten zusätzliche lokale Potentiale bedient werden könnten.

Anschlüsse in Luzern

Die Variante 3B führt zu einer Verschiebung der Abfahrt des IR Engelberg in Luzern von der vollen Stunde zur halben Stunde, wie dies bis zum Fahrplan 2008 bereits der Fall war. Die Verschiebung der Abfahrt des IR Engelberg wurde damals u.a. mit der Verbesserung der Anschlüsse in Luzern begründet, insbesondere Richtung Basel und Zürich Flughafen. Das BAV ist der Ansicht, dass ein mehrmaliger Wechsel des Fahrplankonzeptes nicht anzustreben ist.

Das BAV teilt die Ansicht, dass gerade der Anschluss an den IR nach Zürich Flughafen für das Tourismusgebiet Engelberg von grosser Bedeutung ist. Die vom Kanton Nidwalden erwähnte Busverbindung von Engelberg zum Flughafen verkehrt nur Donnerstag und Freitag spätabends vom Flughafen nach Engelberg und stellt damit eine Ergänzung des Angebotes auf der Schiene dar. Auch wenn rund 80 % des Verkehrs der zb nur lokal bis/ab Luzern ist, gewichtet das BAV als Bundesbehörde die Bedeutung der Anschlüsse an den interregionalen Verkehr in Luzern als hoch ein. Wie die Kantone Luzern und Obwalden ist auch das BAV der Ansicht, dass die Anschlüsse in Luzern bei der Variante VX ohne Halt Matt klar besser sind als mit der Variante 3B. Dies zeigt sich auch in der von der SBB berechneten zukünftigen Nachfrageentwicklung. Die Nachfrageentwicklung der Variante 3B liegt tiefer als diejenige der Variante VX.

Die besseren Anschlüsse in Luzern sowie der Verzicht auf das "Schieben" der Ankunft / Abfahrt des IR Engelberg in Luzern sprechen klar für die Variante VX ohne Halt Matt.

Taktgefüge S-Bahn Kernbereich

Die Variante VX ohne Halt Matt ermöglicht die Einführung eines reinen Viertelstundentakts zwischen Luzern und Hergiswil. Bei der Variante 3B lässt sich dagegen nur ein Hinketakt realisieren.

Die Einführung des Hinketaktes der Variante 3B würde jedoch bereits eine Verbesserung der heutigen Situation darstellen. Für eine begrenzte Übergangszeit bis zur Inbetriebnahme der notwendigen Infrastruktur im Raum Hergiswil wäre daher ein Hinketakt grundsätzlich vertretbar. Das BAV teilt aber die Auffassung, dass der reine Viertelstundentakt im S-Bahnbereich zwischen Luzern und Hergiswil einem Hinketakt vorzuziehen ist.

Aufwärtskompatibilität zu VX

Wie schon ausgeführt, würde die Einführung der Variante 3B zu einer Verschiebung des IR Engelbergs um eine halbe Stunde führen. Nach der Inbetriebnahme der notwendigen Infrastruktur im Raum Hergiswil müsste diese Verschiebung wieder rückgängig gemacht werden. Zudem müsste auf die zusätzlichen Halte des IR Engelbergs in Horw und Stansstad verzichtet werden. Bei der Variante VX ohne Halt Matt ergeben sich dagegen keine notwendigen Anpassungen. Die Variante VX ohne Halt Matt ist deutlich kompatibler zum nach wie vor von allen Beteiligten angestrebten Endzustand VX.

Diese Einschätzung entspricht auch der Second Opinion von Werner Wildener (Zentralbahn Machbarkeit Fahrplan 2014, Second Opinion vom 18. Oktober 2011, wildener railway consulting gmbh). Unter der Voraussetzung, dass die Doppelspur im Raum Hergiswil innert nützlicher Frist nach 2014 realisiert werden kann, wird empfohlen, die Variante VX ohne Halt Matt umzusetzen. Nur falls die Doppelspur erst längerfristig realisierbar oder gar chancenlos sei, sollte 3B gewählt werden.

Die Erwartungen bezüglich der Dauer der Übergangszeit gehen auseinander, der Kanton Nidwalden spricht von 5 bis 10 Jahren, die zb von einem Übergangsfahrplan für die Jahre 2014-18. Aus Sicht des BAV spielt die genaue Dauer der Übergangszeit keine zentrale Rolle. Da immer noch alle Beteiligten die Variante VX mit einem Ausbau der Infrastruktur im Raum Hergiswil als Ziel ansehen, spricht die Aufwärtskompatibilität trotz dieser Unsicherheit für die Variante VX ohne Halt Matt.

Weiteres: Rollmaterial / Wirtschaftlichkeit / Investitionsschutz

Die Umsetzung der Variante 3B würde einen siebten S-Bahn Umlauf mit entsprechenden Folgen für die Wirtschaftlichkeit auslösen. Der Nutzen der getätigten Investitionen in die Infrastruktur der zb, v.a.

in den Tunnel Engelberg und die Beschleunigungsmassnahmen VX, soll sofort zum Tragen kommen und nicht erst nach einer Übergangsfrist von bis zu 10 Jahren wie mit der Variante 3B.

3. Entscheid

Der Vorteil der Variante 3B, dass die Haltestelle Hergiswil Matt weiterhin halbstündlich bedient werden kann, wiegt die Nachteile nicht auf. Die Nachteile liegen insbesondere in den schlechteren Anschlüssen in Luzern, dem "Schieben" des Fahrplans des IR Engelberg und der damit verbundenen ungenügenden Aufwärtskompatibilität zum Konzept VX. Daneben ermöglicht die Variante VX ohne Halt Matt einen reinen Viertelstundentakt zwischen Luzern und Hergiswil. Das BAV geht zudem von einer höheren Wirtschaftlichkeit der Variante VX ohne Halt Matt aus.

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 ist die Variante VX ohne Halt Matt umzusetzen.

Der Entscheid des BAV für die Variante VX ohne Halt Matt ist lediglich ein Entscheid zwischen den beiden zur Diskussion stehenden Varianten 3B und VX ohne Halt Matt. Die genaue Ausgestaltung des Fahrplans, insbesondere betreffend die vorgesehenen Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten mittels S44 und S55, ist durch die Beteiligten noch zu definieren.

Der notwendige Bahnersatz für die Bedienung der Haltestelle Hergiswil Matt ist im Rahmen der Offerten für die S4 und S5 zu finanzieren. Das BAV erwartet, dass sich nebst dem Kanton Nidwalden auch die Kantone Obwalden und Luzern an den Mehrkosten beteiligen.

4. Rechtsmittelbelehrung

Das vorliegende Schreiben stellt keine anfechtbare Verfügung dar. Sollten Sie eine anfechtbare Verfügung gemäss Artikel 30 PBG wünschen, so ist diese innerhalb von zwei Wochen nach Erhalt dieses Schreibens beim BAV zu beantragen.

Freundliche Grüsse

Bundesamt für Verkehr



Pierre-André Meyrat, stv. Direktor
Abteilung Finanzierung



Regula Herrmann, Sektionschefin
Sektion Personenverkehr

Empfänger:

- zb Zentralbahn AG, Bahnhofstrasse 23, Postfach 457, 6362 Stansstad
- Baudirektion des Kantons Nidwalden, Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung, Buochserstrasse 1, 6371 Stans
- Volkswirtschaftsamt Obwalden, Öffentlicher Verkehr, St. Antonistrasse 4, Postfach 1264, 6061 Sarnen
- Verkehrsverbund Luzern, Seidenhofstrasse 2, Postfach 4306, 6002 Luzern
- Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern

Referenz/Aktenzeichen: 721.2/2012-03-12/293

Kopie z.K. an:

- jam/aa

Intern per Zeiger an:

- FÜ, MEP, PK, re, her, gim, kma, jam