

BAUDIREKTION NIDWALDEN					
Eing. 20. April 2012					
BD	Ac	TBA	HBA	ARP	



## Protokollauszug

Protokoll Nr. 08 vom 17. April 2012

152 06.11.02 BAU, VERKEHR, WASSER, ENERGIE, UMWELTSCHUTZ  
Zentralbahn, S-Bahn  
GNr. 2012-0015 **Zentralbahn, Doppelspurausbau im Raum Hergiswil  
Fahrplan 2014; Entscheid BAV (Bundesamt für Verkehr), Stellungnahme  
an Kanton Nidwalden zum Halt beim Bahnhof Matt**

## Sachverhalt

### 1.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat am 4. April 2012 wie folgt entschieden:

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

Der schriftliche Entscheid ist am 11. April 2012 bei der Baudirektion des Kantons Nidwalden, Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung, eingegangen. Das Schreiben stellt keine anfechtbare Verfügung dar. Sollte eine anfechtbare Verfügung gemäss Art. 30 PBG gewünscht werden, ist diese innerhalb von zwei Wochen nach Erhalt des Schreibens beim BAV zu beantragen.

### 2.

Die Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung hat den Entscheid des BAV am 11. April 2012 per Mail mit der Bitte an den Gemeinderat Hergiswil weiter geleitet, bis spätestens den 23. April 2012 eine Stellungnahme der Gemeinde Hergiswil zum Entscheid des BAV abzugeben.

## Erwägungen

### 1.

Der Gemeinderat Hergiswil ist vom Entscheid des BAV enttäuscht. Insbesondere kann nicht nachvollzogen werden, warum das BAV bei seiner Abwägung nach einer gesamtschweizerischen Sichtweise der Variante VX ohne Halt Matt den Vorzug gibt; denn genau aus dieser Sichtweise erfüllt die Variante 3B bessere Kriterien. Denn mit der Variante 3B können Berufspendler auf der ÖV behalten oder zum Umsteigen auf den ÖV bewogen werden, zur Entlastung der insbesondere in der Agglomeration Luzern überfrequentierten A2, welche die wichtigste Transitachse der Schweiz ist.

### 2.

Zu den einzelnen materiellen Erwägungen des BAV nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

#### 2.1 Verzicht auf Halt in Hergiswil Matt

Der Bahnhof Matt erzielt von Montag bis Freitag eine Frequenz von 750 pro Tag. 19 Halteorte zwischen Luzern und Interlaken haben eine geringere Frequenz. Eine Schliessung würde im Widerspruch zur Förderung des öffentlichen Verkehrs stehen. Es ist zu befürchten, dass viele Bahnbenützer (wieder) auf den Individualverkehr umsteigen würden, was negative Auswirkungen auf das „Nadelöhr“ Agglomeration Luzern haben wird.

Im modernen ÖV-Angebot werden immer mehr Haltestellen eröffnet und nicht geschlossen. Insbesondere ist es nicht nachvollziehbar, wenn bestehende Haltestellen eingestellt werden, welche nachweislich bahnbetrieblich mit genügender Fahrplanstabilität bedient werden können. Die Variante 3B ist fahrbar, fahrplantechnisch genügend gesichert und bringt zugleich eine willkommene Frequenzerhöhung für die Zentralbahn.



## 2.2 Sicht Haltepunkte

Wie das BAV in seiner Erwägung richtig feststellt, ist die zeitliche Einführung der Verbesserungen im Bussystem im Gebiet Luzern Süd noch ungewiss. Auf der Strecke zwischen Luzern bis Hergiswil ist bisher alleine der Bahnhof Mattenhof Kriens mit einer Bushaltestelle bedient. Deshalb ist der reine Viertelstundentakt für die einzige Unterwegshaltestelle für den Entscheid zwischen den beiden Varianten 3B oder VX kaum von Bedeutung. Ein Hub in Horw ist zwar geplant, aber aufgrund der Kosten noch keineswegs gesichert.

## 2.3 Anschlüsse in Luzern

Dass die Anschlüsse in Luzern an den interregionalen Verkehr vom BAV hoch gewichtet werden, betrachten wir als i. O. Doch kann kaum von einem mehrmaligen Wechsel des Fahrplankonzeptes gesprochen werden, wenn mit der Variante 3B der IR Engelberg-Luzern von der vollen zur halben Stunde verschoben wird und wenn allenfalls nach dem Doppelspurausbau in Hergiswil auf Variante VX umgestellt wird.

Bei den Benützern des IR nach Zürich Flughafen handelt es sich insbesondere um Feriengäste, deren Reisezeit in jedem Fall mehrstündig ist. Dies gilt es zu gewichten mit den Frequenzen der berufstätigen ÖV-Benützern. Mit den Angeboten der Variante 3B und den Halten beim Bahnhof Matt wird ein grösserer ÖV-Benutzerkreis bedient, was den Grundzielen des öffentlichen Verkehrs entspricht.

Die Variante 3B wird nur solange in Betrieb sein, bis die Doppelspur durch Hergiswil (vorzugsweise im Tunnel lang) verwirklicht sein wird. Deshalb ist die von den Experten berechneten zukünftigen Nachfrageentwicklung bezüglich Fahrstrecken der zb Zentralbahn AG vorübergehend von untergeordneter Bedeutung.

## 2.4 Taktgefüge S-Bahn Kernbereich

Die Einführung eines reinen Viertelstundentaktes ist weitgehend ein Marketinginstrument des ÖV. Integrale Takte sind dort umzusetzen, wo einerseits die Infrastrukturen und andererseits vorallem die Frequenzen vorhanden sind. Fehlen diese Voraussetzungen, sollen vorerst die sich bietenden Kapazitätsmöglichkeiten ausgeschöpft werden, wobei sich auch ein Hinketakt anbietet. Die im Verhältnis zu Grossagglomerationen (wie z. B. Zürich oder Bern) bescheidenen Frequenzen aus Nidwalden und Obwalden und die klare Ausrichtung auf Pendlerströme lassen einen Hinketakt als gerechtfertigt erscheinen.

## 2.5 Aufwärtskompatibilität zu VX

Eine durchgehende Doppelspur von Luzern bis Bahnhof Hergiswil Dorf würde voll der Aufwärtskompatibilität zu VX entsprechen. Die Gemeinde Hergiswil und der Kanton Nidwalden sind gegenwärtig an der Erarbeitung eines Vorprojektes für einen Doppelspur-Eisenbahntunnel im Abschnitt Kantonsgrenze bis Bahnhof Hergiswil Dorf. Der Zeitplan der Verwirklichung ist noch offen. Bis zur Eröffnung werden sich bezüglich Fahrplangestaltung weitere Entwicklungen ergeben, so auch bei der Variante VX. Deshalb ist der Vergleich zwischen den Varianten VX und 3B bezüglich Aufwärtskompatibilität nicht sehr bedeutend.

Abzuwägen sind insbesondere die Nachteile des Verzichts auf Halte in Hergiswil Matt mit der Verschiebung des IR Engelberg um eine halbe Stunde. Beim Bahnhof Matt betrifft es mehrheitlich Berufsleute, beim IR Engelberg mehrheitlich Ferien- und Tagesgäste. Berufsleute sind auf kurze Verbindungen und rasche Erreichung ihres Zieles angewiesen, wogegen bei Ferien- und Tagesgästen die Fahrzeit eine weniger wichtige Rolle spielt.

**3.**

Viele Hergiswilerinnen und Hergiswiler arbeiten im Raum Luzern, Zug und Zürich und sind auf eine gute Verbindung des ÖV angewiesen. Mit dem Verlust von Halten beim Bahnhof Matt verliert die Gemeinde Hergiswil eine bedeutende Dienstleistung beim öffentlichen Verkehr. Die Standortqualität unseres Dorfes nimmt ab, was Auswirkungen u. a. auch auf das Steueraufkommen haben kann. Negative Folgen für den innerkantonalen Finanzausgleich sind nicht von der Hand zu weisen.

**4.**

Mit der Variante VX resp. mit dem Verzicht auf Halt in Hergiswil Matt ergeben sich Zusatzkosten. Insbesondere sind Busersatze gefordert, deren Finanzierung noch nicht gesichert ist. Zudem ist zu beachten, dass dies zu weiteren belastenden Auswirkungen für die ohnehin stark frequentierten Strassen im Raum Luzern bis Hergiswil führen wird.

**5.**

Ein beschwerdefähiger Entscheid erscheint zwingend, damit die Verfügung des BAV gemäss Art. 30 PBG angefochten werden kann.

**BESCHLUSS DES GEMEINDERATES**

1. Der Entscheid des BAV, ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 die Varianten VX ohne Halt Matt umzusetzen, wird enttäuscht zur Kenntnis genommen.
2. Dem Regierungsrat Nidwalden wird beantragt, vom BAV eine anfechtbare Verfügung anzufordern und anschliessend den Entscheid des BAV anzufechten. Die oben aufgeführten Erwägungen des Gemeinderates können und sollen als Argumentarium zur Begründung der Beschwerde verwendet werden.

**Zustellung**

- Regierungsrat Nidwalden, Dorfplatz 2, 6371 Stans
- Baudirektion Nidwalden, Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung, Buochserstrasse 1, 6371 Stans (postalisch und vorab per Mail)
- Verein „Lärm weg“, Herr Maurus Adam, Dorfhaldenstrasse 6, 6052 Hergiswil (vertraulich)
- Gemeindepräsidium
- Departementschef Bau
- Hauptabteilung (A)

**GEMEINDERAT HERGISWIL**

  
Remo Zberg  
Gemeindepräsident

  
Werner Marti  
Gemeindeschreiber

Versandt am: 20. April 2012