



Referenz/Aktenzeichen: 721.2/2012-05-04/287

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen: hem

Sachbearbeiter/in: Marcel Hepp

Bern, 24. Mai 2012

BAUDIREKTION NIDWALDEN						
Eing. 29. Mai 2012						
BD	Ac	TBA	HBA	ARP	Föll	
K					A	

## DAS BUNDESAMT FÜR VERKEHR

### hat in der Angelegenheit

des **Kantons Nidwalden**, Baudirektion, Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung, Buochserstrasse 1, 6371 Stans;

des **Kantons Obwalden**, Volkswirtschaftsamt, Öffentlicher Verkehr, Postfach 1264, 6061 Sarnen;

des **Kantons Luzern**, vertreten durch den Verkehrsverbund Luzern, Postfach 4306, 6002 Luzern; sowie

der **zb Zentralbahn AG (zb)**, Postfach 457, 6362 Stansstad

### betreffend

Fahrplankonzept bezüglich des Verkehrsangebots der zb ab dem Fahrplanjahr 2014

#### I. festgestellt:

1. Die Bestellerkantone des Angebots der zb, die zb und das 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.
2. Mit Schreiben vom 26. Januar 2012 teilte der Kanton Bern mit, dass er auf eine Stellungnahme verzichte, da er vom Variantenentscheid nicht betroffen sei.
3. In der Stellungnahme des Kantons Nidwalden vom 10. Februar 2012 sprach dieser sich für die Variante 3B aus.
4. Der Kanton Luzern sprach sich in seiner Stellungnahme vom 10. Februar 2012 für die Variante VX ohne Matt aus.
5. Der Kanton Obwalden plädierte in seiner Stellungnahme vom 14. Februar 2012 für die Variante VX ohne Matt.
6. Mit Schreiben vom 27. Februar 2012 teilte die zb mit, dass sie den Variantenentscheid den Bestellern überlasse.

7. 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.
8. Mit Schreiben vom 27. Februar 2012 hat die zb das BAV ersucht, einen Entscheid zum ab dem Fahrplanjahr 2014 umzusetzenden Fahrplankonzept zu fällen.
9. Mit Schreiben vom 4. April 2012 teilte das BAV den Kantonen sowie der zb mit, dass ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 die Variante VX ohne Halt Matt umzusetzen sei. Es erwarte, dass sich neben dem Kanton Nidwalden auch die Kantone Obwalden und Luzern an den Mehrkosten des notwendigen Bahnersatzes für die Bedienung der Haltestelle Hergiswil Matt beteiligen würden.
10. Mit Schreiben vom 1. Mai 2012 beantragte der Kanton Nidwalden die Ausstellung einer anfechtbaren Verfügung.

## **II. in Erwägung gezogen:**

### *A Formelles:*

1. 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.
2. 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. Folglich ist es auch befugt, vorab über einen Teilaspekt des Verkehrsangebots zu entscheiden, nämlich darüber, welche Variante dem zu einem späteren Zeitpunkt zu bestellenden Verkehrsangebot zu Grunde zu legen ist.

### *B Materielles:*

1. Das bei der zb bestellte Verkehrsangebot umfasst Verbindungen des S-Bahn-, Regional- und Interregionalverkehrs auf den Verbindungen zwischen Luzern und Interlaken Ost sowie zwischen Luzern und Engelberg.
2. 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.
3. Es besteht Einigkeit zwischen der zb, den Bestellerkantonen sowie dem BAV, dass das Konzept VX als Zielzustand anzustreben ist.
4. 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.

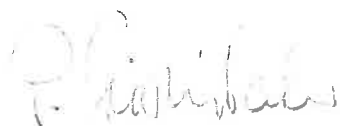
5. Mit Schreiben an die Behördendelegation Ausbauprojekt zb vom 23. September 2010 beantragte der Kanton Nidwalden eine Änderung des Projektes. Statt des Doppelspurausbaus zwischen Hergiswil Schlüssel und Hergiswil Matt soll der Bau eines Tunnels zwischen Schlüssel und Hergiswil geprüft werden. Der Grund 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.
6. Das Projekt des Doppelspurausbaus wurde daraufhin gestoppt.
7. Solange zwischen der Kantonsgrenze und Hergiswil Matt auf dem Gebiet des Kantons Nidwalden keine Doppelspur realisiert ist, kann das Konzept VX nicht gefahren werden.
8. Es wurden für diesen Übergangszeitraum verschiedene Varianten untersucht. Es handelt sich dabei um die Varianten VX ohne Matt, 3B, 4 sowie die Varianten 3C und 3D.
9. Bezüglich des bei der zb ab dem Fahrplanjahr 2014 zu bestellenden Verkehrsangebots besteht zwischen dem Kanton Nidwalden auf der einen und den Kantonen Obwalden und Luzern auf der anderen Seite einzig Uneinigkeit darüber, ob bis zum Zeitpunkt, an dem das Konzept VX realisiert werden kann, das Konzept VX ohne Halt in Matt oder das Konzept 3B bestellt werden soll.
10. Der Variantenvergleich basiert hinsichtlich der Anschlüsse an das Fahrplanangebot der zb auf der Annahme der Fortgeltung des heute bestehenden Fahrplanangebots der anschlussgewährenden Transportunternehmen (insb. der SBB).
11. Die Variante VX ohne Matt hat den Nachteil, dass etwa 350 Personen pro Werktag (Stellungnahme des Kantons Nidwalden vom 10. Februar 2012) in Matt ihren Anschluss an den öffentlichen Verkehr verlieren würden. Dies gilt jedenfalls dann und insoweit, als weder (in Spitzenzeiten) Entlastungzüge noch ein Busangebot die ausfallenden Verbindungen ersetzen würden.
12. Diesem erheblichen Nachteil stehen bessere Anschlüsse der Variante VX ohne Matt in Luzern gegenüber. Sie bietet mit 21 Min. einen noch vertretbaren Anschluss Richtung Zürich-Zürich Flughafen (3B: 46 Min.), einen guten Anschluss Richtung Basel (5 Min vs. 30 Min.) und Richtung Genf (10 Min. vs. 35 Min.). Von diesen besseren Anschlüssen profitiert ein grosser Anteil der Reisenden des Fernverkehrs. Geht man von einem Kundenanteil des Fernverkehrs von 20% aus und davon, dass die Hälfte dieser Reisenden von den verbesserten Anschlüssen profitiert, wären dies 1250 Personen täglich.
13. Überdies vermeidet die Variante VX ohne Halt in Matt einen Hinketakt der S-Bahn zwischen Luzern und Hergiswil und steigert so die Attraktivität des Angebots.
14. Sie weist weiter erheblich niedrigere Produktionskosten auf, weil sie mit sechs statt sieben, also einer Zugskomposition weniger, gefahren werden kann (mrs, Fahrplan 2014 vom 27. 1. 2012, Ziff. 3.8.2).
15. Schliesslich ist die Variante VX ohne Matt "aufwärtskompatibel" zum Zielzustand VX. Aufwärtskompatibel ist sie insofern, als beim Übergang zur Variante VX weder Haltepunkte gestrichen nach Abfahrtszeiten geändert werden müssten. Beim Übergang von der Variante 3B zu VX müssten hingegen die Halte des IR Engelberg in Horw und Stansstad wieder aufgehoben werden und die Abfahrt des IR Luzern - Engelberg um eine halbe Stunde verschoben werden.

16. Die aufgeführten Argumente zeigen zwar, dass aus einer Gesamtsicht für das System des öffentlichen Verkehrs die Variante VX ohne Matt vorzugswürdig wäre. Gleichzeitig sind die Vorteile für das Gesamtsystem aber nicht so gross, dass sie es rechtfertigen könnten, die Menschen in Matt von diesem Angebot auszuschliessen. Nur unter der Voraussetzung, dass das bei der zb bestellte Verkehrsangebot durch ein genügendes Busangebot für die Reisenden aus Matt ergänzt wird, kann daher der Variante VX ohne Matt der Vorzug vor der Variante 3B gegeben werden.
17. Da nicht davon auszugehen ist, dass das ergänzende Busangebot teurer ist als die im Falle der Variante 3B benötigte zusätzliche Zugskomposition, ist folglich der Variante VX ohne Matt mit Busangebot für Matt der Vorzug vor der Variante 3B zu geben.
18. Das BAV entscheidet daher, dass ab dem Fahrplanjahr 2014 bei der zb zu bestellende Verkehrsangebot auf der Variante VX ohne Matt basieren wird und durch ein Busangebot für Matt zu ergänzen ist. Die Kosten dieses Busangebot sind von den Bestellern von S4 und S5 anteilig zu tragen soweit sie nicht 1/6 der Kosten für die Bestellung von S4 und S5 (eingesparte Kosten für die Bestellung eines zusätzlichen Umlaufs, vgl. oben Erw. 14) übersteigen.
19. 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.
20. Gemäss Artikel 3 Absatz 2 Satz 1 der Gebührenverordnung BAV (SR 742.102) müssen Behörden der Kantone keine Gebühren bezahlen, wenn sie eine Dienstleistung für sich selbst in Anspruch nehmen. Da der Kanton Nidwalden vorliegend eine Vorfrage bezüglich des von ihm selbst zu bestellenden Verkehrsangebots klären lassen wollte, wird folglich keine Gebühr erhoben.

### III. verfügt:

1. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 ist die Variante VX ohne Halt Matt umzusetzen und durch ein Busangebot für Matt zu ergänzen.
2. Die Besteller von S4 und S5 haben die Kosten des ergänzenden Busangebots entsprechend Ihren Anteilen an den Kosten der Bestellung von S4 und S5 zu tragen.
3. Eine Gebühr wird nicht erhoben.

Bundesamt für Verkehr



Dr. Peter Füglistaler, Direktor



Pierre-André Meyrat, stv. Direktor  
Leiter der Abteilung Finanzierung

**Rechtsmittelbelehrung:**

Gemäss Artikel 50 VwVG (SR 172.021) kann gegen diese Verfügung innerhalb von 30 Tagen nach deren Eröffnung beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 3000 Bern 14, ab dem 1. Juli 2012, Postfach, 9023 St. Gallen, schriftlich Beschwerde erhoben werden. Gemäss Artikel 20 VwVG beginnt die Beschwerdefrist bei persönlicher Eröffnung an die Parteien an dem auf die Eröffnung folgenden Tag zu laufen. Der Stillstand der Fristen richtet sich nach Artikel 22a VwVG.

Die Beschwerdeschrift ist der Beschwerdeinstanz im Doppel einzureichen; sie die Begehren und deren Begründung mit Angabe der Beweismittel zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit der Beschwerdeführer sie in Händen hat. Die Beschwerdeschrift ist vom Beschwerdeführer oder seinem Vertreter zu unterzeichnen; ein allfälliger Vertreter hat sich durch eine schriftliche Vollmacht auszuweisen.

Die Kostentragung im Beschwerdeverfahren richtet sich nach Artikel 63 VwVG.

**Eingeschrieben zu eröffnen an:**

- zb Zentralbahn AG, Postfach 457, 6362 Stansstad
- | - Baudirektion des Kantons Nidwalden, Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung, Buochserstrasse 1, 6371 Stans
- Volkswirtschaftsamt Obwalden, Öffentlicher Verkehr, Postfach 1264, 6061 Sarnen
- Verkehrsverbund Luzern, Postfach 4306, 6002 Luzern

**Kopie z.K. an:**

Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern

jam/aa

**Intern per Zeiger an:**

Fü, MEP, PK, koe, hem, her, gim, kma, jam

