

Maurus Adam
Dorfhaldenstr. 6
CH-8052 Hergiswil

Tel
Natel
E-mail

+41 41 630 11 23
+41 79 278 99 65
maurus.adam@swissonline.ch

Landratsbüro Nidwalden
Regierungsgebäude
Dorfplatz 2
6371 Stans

Hergiswil, den 20.09.2012

Interpellation zum Fahrplan 2014 der zb betreffend der Mitwirkung der Gemeinden und den wirtschaftlichen Auswirkungen eines Taktfahrplanes

**Sehr geehrter Herr Landratspräsident
Sehr geehrte Mitglieder des Landrates**

Gestützt auf Art.53 Abs.4 des Landratsgesetzes bitten der Erst- und die Mitunterzeichnenden den Regierungsrat, über den Stand des Fahrplanes 2014 und über die Mitsprache der Gemeinde Auskunft zu geben.

Ausgangslage

Mit dem Projekt Doppelspurausbau der Zentralbahn in Hergiswil und der Tieferlegung der zb in Luzern wurde ursprünglich beabsichtigt, auf den Fahrplan 2014 einen integralen Viertelstundentakt zwischen Hergiswil und Luzern, respektive einen Halbstundentakt der S-Bahn zwischen Stans/Sarnen und Luzern zu realisieren. Das Angebot der S-Bahn wird mit Interregionalzügen ergänzt.

Das Auflageprojekt für den Doppelspurausbau in Hergiswil wurde vom Bundesamt für Verkehr (BAV) sistiert, um ein Vorprojekt <Doppelspurtunnel lang> zu erarbeiten. Entsprechende finanzielle Mittel wurden von Kanton und der Gemeinde Hergiswil bewilligt. Die technischen Abklärungen befinden sich in der Abschlussphase, während die Kosten und deren Finanzierung sowie politische Entscheide noch ausstehend sind.

Fahrplan 2014

Gleichzeitig halten die Zentralbahn und das BAV an der Umsetzung des Fahrplans 2014 fest, ohne die Resultate der erwähnten Abklärungen abzuwarten, ohne die nötigen Infrastrukturen und Immissionsschutzmassnahmen zu realisieren und ohne die Gemeinden frühzeitig in die Fahrplangestaltung miteinzubeziehen. Dies obwohl die Zentralbahn immer wieder betont, wie wichtig ihnen die Beziehung zur Kundschaft sei.

Denn für die Bahnbetreiber und Umweltverbände ist der exakte Taktfahrplan seit Jahren das Instrument, um den öffentlichen Verkehr weiter zu fördern, während für die Gemeinden die, zusätzlichen, zurzeit teils unnötigen, Frequenzen hauptsächlich Immissionen und für den Kanton höhere Kosten bedeuten.

Ob für die Bahnbenutzer die Fahrplanänderungen 2014 die nötigen Verbesserungen bringen und die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehrsträger stimulieren, ist anzuzweifeln, weil sich die Anbindung an den Fernverkehr zeitlich und durch häufigeres Umsteigen verschlechtert. Überdies ist ein exakter Taktfahrplan im Zeitalter von mobiler Informationstechnologie nicht mehr zwingend nötig, sondern bloss noch ein Marketinginstrument, mit wissenschaftlich nicht erwiesenem Effekt.

Maurus Adam
Dorfhaldenstr. 6
CH-6052 Hergiswil

Tel
Natel
E-mail

+41 41 630 11 23
+41 79 278 99 65
maurus.adam@swissonline.ch

Planung & Genehmigung des Fahrplans 2014

Der Prozess zur Bestellung durch den Kanton ist dabei unklar. Heute wird gegenwärtig in der Verwaltung in enger Zusammenarbeit mit der Zentralbahn ein Bahnangebot erarbeitet. Die Gemeinden werden oft zu einem Zeitpunkt, welcher kaum mehr einen Einfluss auf die Fahrplangestaltung erlaubt, zu einer Stellungnahme eingeladen. Die Mitsprache der Gemeinden ist daher nur formell und nicht wirklich gegeben.

Der durch die zb auferlegte Zeitdruck lässt darum befürchten, dass der Fahrplan 2014 zwar die Marketingstrategie der zb abdeckt, nicht aber dem Bedürfnis der Bahnbenutzer und Gemeinden entspricht.

Wir bitten den Regierungsrat deshalb nachstehende Fragen zu beantworten:

1. Inwiefern und wie gewährleistet der Regierungsrat, dass sowohl die politischen Entscheidungsgremien in Gemeinden und Kanton, wie auch Interessenverbände frühzeitig in die Bedürfnisabklärungen bei der Fahrplangestaltung miteingebunden werden, um damit eine bedarfsgerechte Eingabe an die Zentralbahn zu gewährleisten?
2. Welchen Zeitpunkt hat der Regierungsrat terminiert, um sich mit den Gemeinden über den zb-Fahrplan 2014 auszutauschen und somit den Gemeinden die Möglichkeit einer echten, partnerschaftlichen Mitsprache und Einflussnahme zu gewähren?
3. Welche volkswirtschaftlichen und ökologischen Auswirkungen hat der geplante integrale Taktfahrplan 2014 unter Berücksichtigung der Änderungen der Reisezeit, Umsteigefrequenz und des Anschlusses an die Wirtschaftszentren? Insbesondere welche Auswirkungen haben die Änderungen auf die Pendlerströme?
4. Wie beurteilt der Regierungsrat die Auslastung der Zentralbahn und begründet seine Unterstützung zur Frequenzerhöhung auch ausserhalb der Flutstunden mit entsprechender Kostenfolge für den Kanton?
5. Welche alternativen Szenarien zur Bewältigung der Pendlerspitzen hat der Regierungsrat in die technische und wirtschaftliche Evaluation gegenüber einer Bahnfrequenzerhöhung und eines integralen Viertel-/Halbstundentaktes herbeigezogen?
6. Wie beurteilt der Regierungsrat den starren Taktfahrplan in wirtschaftlicher Hinsicht, insbesondere die zusätzlichen Kosten, welche der Kanton zu übernehmen hat.

Sehr geehrte Damen und Herren Regierungsräte wir danken Ihnen im Voraus für die umfassende Beantwortung der Interpellation.

Freundliche Grüsse



Maurus Adam