Nr. 767 Stans, 23. Oktober 2012

Baudirektion. Parlamentarische Vorstösse. Einfaches Auskunftsbegehren von Landrat Walter Mösch, Hergiswil, betreffend Erhaltung der Haltestelle Hergiswil Matt. Beantwortung

# Sachverhalt

1.
Mit Schreiben vom 3. Oktober 2012 ersuchte Landrat Walter Mösch, Hergiswil, den Regierungsrat um Auskunft rund um die Erhaltung der Haltestelle Hergiswil Matt. Er stellt dazu 4 konkrete Fragen.

2.
Gemäss § 105 des Reglements über die Geschäftsordnung des Landrats (Landratsreglement; NG 151.11) muss ein Einfaches Auskunftsbegehren am Ende der nächstfolgenden Landratssitzung beantwortet werden, sofern es spätestens 10 Tage vor einer Landratssitzung beim Landratssekretariat hinterlegt worden ist.

# Erwägungen

Der Regierungsrat nimmt zu den Fragen an der Landratssitzung vom 24. Oktober 2012 wie folgt Stellung:

**1.** **Bereits heute haben die Bewohner entlang der Brünig- bzw. Engelberg-Linie jede halbe Stunde eine Verbindung von und nach Luzern. Gibt es überhaupt ein wirtschaftlich begründbares Bedürfnis nach einer Verdichtung des Fahrplanes?**

Heute verkehren die S-Bahnen, S4 und S5, von Stans und Sarnen nach Luzern während des ganzen Tages im Halbstundentakt. Es handelt es sich um eine Grunderschliessung der beiden Kantone. Insgesamt wird ein Potential von 77‘127 Einwohnerinnen und Einwohnern (2011) durch die zb, Zentralbahn AG erschlossen. Aufgrund der starken Bevölkerungszunahme der letzten Jahre in Nidwalden sind auch die Pendlerströme nach Luzern, Zug, Zürich usw. kontinuierlich gewachsen. Die Zahl der Fahrgäste hat auf dem ganzen Netz der zb von 2000 bis 2008 von 5‘276‘000 auf 7‘400‘000 zugenommen. Dies entspricht einem Wachstum von insgesamt 40,2%, oder von 4,32% pro Jahr. Aufgrund der starken Frequenzzunahme, aber auch aufgrund der für Pendler aktuell ungünstigen Anschlussverhältnisse der S4 in Luzern, wurden in der Vergangenheit Verdichtungszüge in den Hauptverkehrszeiten angeboten.

Das Bedürfnis für Verdichtungen ist somit aufgrund der zunehmenden Frequenzen, den starken Nachfragespitzen in der Hauptverkehrszeit und der Notwendigkeit von Zusatzzügen für gute Anschlüsse in Luzern gegeben. Es geht weniger um ein wirtschaftliches Bedürfnis, sondern vielmehr um die Sicherstellung einer attraktiven öV-Verbindung zwischen Nidwalden und dem Zentrum Luzern sowie weiteren Destinationen wie Zug, Zürich, Bern und Basel.

**2.**  **Gibt es repräsentative Umfragen, die eine Verdichtung des Fahrplans (mit den damit verbundenen höheren Kosten und der Schliessung der Haltestelle Matt) bestätigen?**

Eine entsprechende Umfrage existiert nicht. Für die Planung stützt man sich auf die Entwicklung der Bevölkerung, der Arbeitsplätze und der Nachfrage bei Bahn und Bus. Wie oben beschrieben hat sich die Nachfrage der zb in der Vergangenheit aufgrund der Bevölkerungsentwicklung und damit verbunden mit grösseren Pendlerströmen sowie dem verbesserten Angebot positiv entwickelt. Basierend auf dieser Entwicklung machen die Bestellerkantone zusammen mit der zb regelmässig Prognosen zur künftigen Entwicklung. Dies ist für die Planung von Fahrplänen, Infrastrukturen und Rollmaterial notwendig.

Im heutigen Fahrplan fahren die S4 und S5 hintereinander zwischen Luzern und Hergiswil. Damit ist kein Viertelstundentakt gegeben. Für 2014 ist der Viertelstundentakt auf dieser Strecke in Planung. Dieses Angebot 2014 bedingt aber, dass die heutigen Einspurabschnitte zwischen Hergiswil und Luzern auf Doppelspur ausgebaut werden. Aus diesem Grunde wurde die Tieferlegung und Doppelspurausbau der zb in Luzern und der Doppelspurausbau Hergiswil Schlüssel-Matt projektiert. Ende 2013 wird die Doppelspur der zb unter Allmend in Luzern in Betrieb gehen. Damit ist eine wichtige Voraussetzung geschaffen, um das Angebotskonzept 2014 fahren zu können. Aus den bekannten Gründen kann die Doppelspur Hergiswil Schlüssel-Matt auf den Fahrplan 2014 hin nicht termingerecht in Betrieb genommen werden. Ab 2014 kann zwar der Viertelstundentakt gefahren werden, es besteht aber kein Potential für weitere Angebotsentwicklungen und die Haltestelle Matt kann nicht mehr, wie bisher, bedient werden

Abklärungen der Fahrplanspezialisten zeigten, dass der geplante Fahrplan 2014 ohne Doppelspur Hergiswil Schlüssel-Matt stabil gefahren werden kann, wenn die Haltestelle Hergiswil Matt aufgegeben wird. Es wurden dazu auch alternative Fahrplankonzepte geprüft. Nachdem sich die Besteller nicht auf eine Fahrplanvariante einigen konnten, lag der Entscheid beim Bundesamt für Verkehr BAV. Anfangs April 2012 wurde den Bestellerkantonen der Entscheid des BAV mitgeteilt. Demnach sollte 2014 die Fahrplanvariante Vx ohne Halt in Hergiswil Matt gefahren werden. In der Folge verlangte der Regierungsrat Nidwalden vom BAV eine anfechtbare Verfügung seines Entscheides. Diese Verfügung traf am 29. Mai 2012 bei der Baudirektion ein. Gestützt auf die Begründungen für die Variante Vx ohne Halt in Hergiswil Matt in der Verfügung, reichte der Regierungsrat am 27. Juni 2012 eine Beschwerde gegen die Verfügung des BAV beim Bundesverwaltungsgericht ein. Mitte September 2012 konnte der Schriftwechsel zwischen den Parteien abgeschlossen werden. Zurzeit wird der Entscheid des Bundesverwaltungsgerichtes abgewartet. Es ist davon auszugehen, dass dieser Entscheid bis Ende 2012 erfolgt, damit die Grundlagen für die Planung des Fahrplans 2014 verbindlich vorliegen.

**3. Die Schliessung der Haltestelle Matt ist für viele Betroffene unverständlich.**

 **Ist der Regierungsrat bereit, eine Informationsveranstaltung durchzuführen,**

 **damit die Bevölkerung ihre Fragen einbringen und insbesondere die Regierun-**

 **gen von Luzern und Obwalden ihre Sicht darlegen können?**

Nach Vorliegen des Entscheids des Bundesverwaltungsgerichts zur Fahrplanvariante ist die Zeit gekommen, um auch über die Auswirkungen des Fahrplans 2014 auf die Bevölkerung von Hergiswil zu informieren. Der Regierungsrat wird eine entsprechende Informationsveranstaltung organisieren und dabei auch die Sicht der übrigen beteiligten Besteller und die zb in geeigneter Form einbringen.

Diese Variante hat aber den erheblichen Nachteil, dass die Anschlussverhältnisse in Luzern in Richtung Zürich und Bern verschlechtert werden. Der Regierungsrat wird nach Vorliegen des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts über die Fahrplanvariante für das Angebot 2014 entscheiden.

Denkbar wäre auch eine Ortsbuslösung, um dem Quartier Hergiswil-Matt auf diese Weise die ÖV-Anbindung zu sichern. Eine entsprechende Lösung hat der Gemeinderat Hergiswil im Zusammenhang mit dem Projekt „Tunnel lang“ als Option bezeichnet.

**4. Offenbar drängen vor allem die beiden Kantone Obwalden und Luzern auf den**

 **Fahrplan 2014. Hat der Nidwaldner Regierungsrat eine Verhandlungsstrategie?**

 **Könnte er nicht beispielsweise die Unterstützung des Tiefbahnhofs Luzern von**

 **einem Entgegenkommen in der Fahrplanfrage der zb abhängig machen?**

Hinsichtlich der beiden Varianten für den Fahrplan 2014 (Vx oder 3B) haben die Kantone Luzern und Obwalden andere Prioritäten als der Kanton Nidwalden. Für Luzern ist der genaue Viertelstunden-Takt wichtig, um in Horw die Buslinien an die S-Bahn anschliessen zu können. Mit diesem Bus-Hub, der in der Planung beim Kanton Luzern zwar aufgeführt ist, deren Umsetzung aber zeitlich noch offen ist, soll der permanente Konflikt zwischen Bus und motorisiertem Individualverkehr in der Agglomeration Luzern gelöst werden. Für Obwalden sind die Anschlüsse des IR in Luzern an das nationale Netz wichtig. Die Forderungen von Luzern und Obwalden können mit der Varianten Vx ohne Hergiswil Matt erfüllt werden. Für Nidwalden sind die S4 Anschlüsse in Luzern und der Erhalt der Haltestelle Hergiswil Matt zentral. Dies kann mit der Variante 3B erreicht werden. Die drei Bestellerkantone konnten sich somit nicht auf eine Fahrplanvariante einigen. Der Entscheid darüber liegt nun beim Bundesverwaltungsgericht. Es gibt zum heutigen Zeitpunkt nichts zu verhandeln. Eine Verhandlungsstrategie des Regierungsrats in der Sache ist somit obsolet.

Das Projekt „Tiefbahnhof Luzern“ ist nicht nur für Luzern, sondern für die ganze Zentralschweiz im Hinblick auf die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs wichtig. Wie bereits erwähnt sind die Anschlussverhältnisse in Luzern von der zb ins nationale Netz ungünstig. Dies hängt unter anderem mit den beschränkten Schienenkapazitäten in der Einfahrt von Luzern zusammen. Mit dem Tiefbahnhof kann diese Situation verbessert werden. Weiter ist Nidwalden auch an einem Angebotsausbau vom Knoten Luzern Richtung Zürich, Bern und Basel interessiert. Damit wird die Attraktivität des Standorts Nidwalden bezüglich der Verkehrserschiessung weiter verbessert. Der Tiefbahnhof Luzern ist somit nicht ein Luzerner Projekt, sondern dient auch in hohem Masse Nidwalden.

Die Realisierung des Tiefbahnhofs ist mit hohen Investitionen verbunden. Eine finanzielle Beteiligung des Bundes ist für die Realisierung zentral. Nächstens wird im eidgenössischen Parlament über die Vorlage FABI (Künftige Finanzierung der Bahninfrastruktur) diskutiert. Alle Kantone und Regionen der Schweiz buhlen im Rahmen der Vorlage um Gelder aus dem Bundestopf. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, dass die zentralschweizer Kantone geschlossen hinter dem strategisch wichtigen Projekt eines Tiefbahnhofs Luzern stehen. Nur so wird es gelingen, Mittel des Bundes für das Projekt zu erhalten.

Aufgrund der obigen Ausführungen lehnt der Regierungsrat eine Verbindung der beiden Themen Tiefbahnhof Luzern und Fahrplanvarianten 2014 ab. Während der Fahrplan 2014 eine mittelfristige Angelegenheit ist, kommt dem Tiefbahnhof eine langfristige, strategische und regionale Bedeutung zu.

# Beschluss

Die mündliche Beantwortung des Einfachen Auskunftsbegehrens erfolgt im Sinne der Erwägungen.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

1. Landratssekretariat
2. Finanzdirektion
3. Baudirektion
4. Direktionssekretariat Baudirektion
5. Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung

NWLR.104

 REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

 Landschreiber

