|  |
| --- |
|  |

Stans,

Nr. 706

Baudirektion. Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung. Petition „Mehr Halte im Bahnhof Matt, Hergiswil“ der Grünen Nidwalden. Stellungnahme

# Sachverhalt

Am 10. April 2014 wurde dem Baudirektor von einer Vertretung der Grünen Nidwalden die Petition „Mehr Halte im Bahnhof Matt, Hergiswil“ überreicht. Die 910 Unterzeichnerinnen und Unterzeichner der Petition appellieren darin an die Eigner der Zentralbahn (die Kantone Ob- und Nidwalden sowie die SBB AG) die Halte der S-Bahnen bei der Bahnhaltestelle im Halbstundentakt wieder zu gewährleisten. Begründet wird diese Forderung mit folgenden Punkten:

- Das Quartier, dessen Bevölkerungsanzahl stetig wächst, braucht unbedingt einen

entsprechenden S-Bahnanschluss beim Bahnhof Matt.

- Personen ohne Auto oder solche, die vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen

sind, dürfen nicht im Stich gelassen werden.

- Der Busbetrieb bietet dazu keine befriedigende Alternative. Hergiswil als „Energiestadt“

ist daran interessiert den öffentlichen Verkehr optimal zu fördern.

Gemäss Art. 11 der Kantonsverfassung (NG 111.1) ist jedermann berechtigt, Petitionen an eine Behörde zu richten. Die Behörden sind grundsätzlich verpflichtet, von der Petition Kenntnis zu nehmen. Im Gegensatz zu Petitionen an den Landrat bestehen bei Petitionen an den Regierungsrat keine weiteren gesetzlichen Verfahrensvorschriften. Es erscheint aber als demokratisches Selbstverständnis, dass der Regierungsrat zu einer Petition Stellung nimmt.

# Erwägungen

## Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts ist zu akzeptieren

Das Anliegen der Petition zur Bedienung der Haltestelle Hergiswil Matt liegt grundsätzlich auf der Linie des Regierungsrats. Aufgrund eines Entscheides des Bundesverwaltungsgerichts zum Fahrplankonzept 2014 sind ihm aber die Hände gebunden. Hier die Fakten, welche zu dieser Situation geführt haben.

Anfangs 2011 wurde bekanntlich das Auflageprojekt für einen Doppelspurausbau zwischen Hergiswil Schlüssel und Matt aufgrund zahlreicher Einsprachen sistiert. Damit stand für die Umsetzung des geplanten Fahrplankonzeptes Vx im Fahrplan 2014 mit einem regelmässigen Viertelstunden-Takt zwischen Hergiswil und Luzern die entsprechende Infrastruktur (Doppelspur) nicht zur Verfügung. Es mussten deshalb in der Folge alternative Fahrplanvarianten gesucht werden. Unter Einbezug von externen Fahrplanexperten wurden verschiedene Varianten entwickelt. Die Prüfung dieser Varianten ergab, dass nur zwei davon für eine Umsetzung im Fahrplan 2014 in Frage kommen. Nachdem sich die Besteller nicht auf eine gemeinsame Variante (Vx ohne Halt in Hergiswil Matt oder 3B) einigen konnten, wurde das Bundesamt für Verkehr (BAV) als Vermittler eingeschaltet. Dieses entschied zu Gunsten der Variante Vx ohne Halt in Hergiswil Matt in Form einer Verfügung. Damit entschied das BAV nach Abwägen aller Vor- und Nachteile im Sinne der Kantone Obwalden und Luzern. Der Regierungsrat beschloss dann am 26.Juni 2012, in Rücksprache mit dem Gemeinderat Hergiswil, gegen die Verfügung des BAV eine Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht einzureichen. Mit Urteil vom 22. Oktober 2012 hat das Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde abgewiesen und damit entschieden, dass ab dem Fahrplanjahr 2014 das Fahrplankonzept Vx mit reduzierten Halten in Hergiswil Matt umzusetzen sei. An seiner Sitzung vom 13. November 2012 lehnte der Regierungsrat einen Weiterzug des Urteils an das Bundesgericht ab. Der Verzicht auf einen Weiterzug wurde mit knappen Zeitverhältnissen für die Umsetzung und Bestellung des Fahrplans 2014 begründet. In der Folge wurde das Konzept Vx umgesetzt. Einzige Einschränkung gegenüber dem ursprünglichen Konzept Vx ist die eingeschränkte Bedienung der Haltestelle Hergiswil Matt. Heute wird die Haltestelle Matt am Morgen und Abend (Hauptverkehrszeit) mit je 2 S-Bahnen (S55) bedient. Damit können die Pendlerinnen und Pendler nach wie vor für ihren Arbeitsweg die S-Bahn benutzen. In der übrigen Zeit wird der Dorfteil Matt durch einen Bahnersatz-Bus erschlossen.

Wie bereits erwähnt, teilt der Regierungsrat die Meinung der Petitionäre, dass die Haltestelle Hergiswil Matt mit der S-Bahn wieder besser bedient werden muss. Wie obige Ausführungen aber zeigen, ist dies zum heutigen Zeitpunkt aufgrund des Entscheides des Bundesverwaltungsgerichtes nicht möglich. Soll die Haltestelle Matt wieder bedient werden ist der Fahrplan neu zu planen und dann um zu setzen. Ein neuer Fahrplan bedeutet ein partizipativer Prozess unter Einbezug aller Akteure (Mitbesteller, Gemeinde, zb, usw.). Vor diesem Hintergrund ist es fraglich, ob die Kantone Obwalden und Luzern einem Begehren von Nidwalden für die Wiedereröffnung der Haltestelle mit dem entsprechenden geänderten Fahrplankonzept vor dem Entscheid des BAV zum Projekt „Tunnel kurz mit modifizierte Auflageprojekt“ zustimmen werden.

## Bahnersatz-Bus für den Dorfteil Matt

In Absprache mit dem Gemeinderat Hergiswil hat die Zentralbahn auf den Fahrplan 2014 einen Bahnersatz-Bus zwischen dem Bahnhof Hergiswil und der Haltestelle Hergiswil Matt eingerichtet. Dabei wurden die Linienführung und die Anschlüsse des Busses an die S-Bahn in Hergiswil Bahnhof (S4 oder S5) gemeinsam festgelegt. Erste Erfahrungen mit dem Bahnersatz-Bus sind durchzogen. Während der Bus neue Kundengruppen zu mobilisieren vermochte, gibt es andere, welche dem Bus keine positive Erschliessungswirkung zugestehen. Ab Frühling 2014 haben sich die Frequenzen des Busses positiv entwickelt. Die täglichen Frequenzen lassen sich beispielhaft wie folgt darstellen:



Durchschnittlich fahren an Werktagen (Montag-Freitag) pro Tag 575 Personen mit dem Bahnersatzbus von Hergiswil Bahnhof in die Matt. Am Samstag sind es 345 und am Sonntag 265 Personen. An der Bahnhaltestelle Hergiswil Matt konnten im 1.Halbjahr 2014 durchschnittlich pro Tag noch 65 Ein- oder Aussteiger gezählt werden. Bevor die Haltestelle geschlossen wurde, waren es rund 350 Ein- oder Aussteiger pro Tag. Dies ist erklärbar, weil im aktuellen Fahrplan täglich nur gerade 4 S-Bahn Züge in der HVZ (Montag-Freitag) dort halten. Vor der Schliessung waren es täglich über 60 Züge. Die Zahlen zeigen, dass eine Verlagerung der Frequenzen von der Bahn auf den Bahnersatzbus stattgefunden hat. Der Regierungsrat teilt die Meinung, dass der Bahnersatz-Bus keine echte Alternative zur bisherigen S-Bahnerschliessung darstellt. Auch der Gemeinderat Hergiswil hat sich verschiedentlich in diese Richtung geäussert. Zu beachten gilt es hier, dass das Bundesverwaltungsgericht in seinem Entscheid die Einführung eines Bahnersatz-Busses als Ergänzung der S-Bahnen in der HVZ bestimmt hat. Aufgrund dieser Vorgabe wurde der Bahnersatz-Bus eingeführt und kann nicht weggelassen werden bis die Haltestelle Matt wieder in Betrieb genommen werden kann.

## Bestvariante für Doppelspurausbau in Hergiswil und Bedienung der Haltestelle Hergiswil Matt

Am 2. Juli 2014 wurde die Bevölkerung von Hergiswil anlässlich einer öffentlichen Informationsveranstaltung über die Bestvariante für den Doppelspurausbau der zb in Hergiswil informiert. Nach dem Vorliegen von drei Varianten für eine Doppelspur wurde aus diesen mit einem aufwändigen Verfahren und externer Begleitung eine Bestvariante evaluiert. Der Regierungsrat und der Gemeinderat Hergiswil stellen sich hinter diese Bestvariante. Diese besteht aus dem modifiziertem Auflageobjekt und einem Tunnel kurz zwischen Hergiswil Matt und dem Bahnhof. Sie ist etappierbar und kommt den Anliegen der Einsprecher des bisherigen sistierten Auflageprojektes bezüglich der Höhe des Trasses entgegen. Die Bestvariante ist zudem aufgrund ihrer Etappierbarkeit und damit der Möglichkeit die Haltestelle Hergiswil Matt mittelfristig wieder in Betrieb zu nehmen bis auf die Finanzierung mehrheitsfähig. Dabei ist die Bestvariante nur integral zu realisieren. Das heisst, dass das modifizierte Auflageprojekt (Doppelspur zwischen Hergiswil Schlüssel und Matt) nur dann realisiert werden kann, wenn auch der Entscheid für einen Tunnel kurz (Abschnitt Hergiswil Matt bis Bahnhof) gefallen ist. Eine zeitliche Etappierung der Bestvariante ist nicht nur möglich, sondern auch sachgerecht.

Nachdem eine etappierte Realisierung der Bestvariante machbar und mehrheitsfähig ist, kann die Diskussion zur Fahrplanvariante wieder aufgenommen werden. Wenn es absehbar ist, dass das modifizierte Auflageprojekt realisiert wird (Zeithorizont 2018), könnte das Teilprojekt Schlüssel-Matt gebaut werden und dadurch der Bahnhof Matt wieder in Betrieb genommen werden. Da Fahrplanänderungen rund 2 Jahre dauern, ist es fraglich, ob ein Antrag auf Fahrplanänderung vor 2018 Sinn macht. Der Regierungsrat lässt sich diese Option aber offen.

Beschluss

1. Von der Petition „Mehr Halte im Bahnhof Matt, Hergiswil“ wird Kenntnis genommen.
2. Die Stellungnahme an die Petitionäre erfolgt im Sinne der Erwägungen.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

|  |
| --- |
| Ilona Cortese-Keiser, Riedmattstrasse 15, 6052 Hergiswil  Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL) (Präsidium und Sekretariat)  Landratssekretariat  zb Zentralbahn AG, Direktion, Bahnhofstrasse 23, 6362 Stansstad  Baudirektion  Direktionssekretariat Baudirektion  Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung |

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landschreiber

