



Nr. 45

Stans, 23. Januar 2007

Parlamentarische Vorstösse. Interpellation von Landrat Maurus Adam, Hergiswil, und Mitunterzeichnenden betreffend öffentlicher Verkehr. Beantwortung

Sachverhalt

1.

Das Landratsbüro übermittelte dem Regierungsrat mit Schreiben vom 26. September 2006 eine Interpellation von Landrat Maurus Adam, Hergiswil, und Mitunterzeichnenden betreffend öffentlichem Verkehr. Der Interpellant ersucht den Regierungsrat um die Beantwortung von verschiedenen Fragen zum Themenkreis öffentlicher Verkehr in Nidwalden. Zur Begründung dieser Fragestellungen wird auf den Vorstoss verwiesen.

2.

Das Landratsbüro hat den Vorstoss geprüft und dabei festgestellt, dass die Interpellation Art. 53 Abs. 4 des Landratsgesetzes entspricht. Gestützt auf § 108 Abs. 2 des Landratsreglements hat der Regierungsrat innert 6 Monaten seit Überweisung des Vorstosses seine Stellungnahme abzugeben.

Beantwortung

1 Allgemeines

1.1 Namhafte Veränderungen im öffentlichen Verkehr

Im Jahre 2003 zeichnete sich die Zusammenlegung des Geschäftsbereiches Brünig der Schweizerischen Bundesbahnen SBB und der Luzern-Stans-Engelbergbahn (LSE) ab. Am 30. Juni 2004 gab der Landrat grünes Licht für diesen Zusammenschluss, indem er den vorliegenden Aktionärsbindungsvertrag zwischen der SBB AG und den bisherigen Aktionären (Bund, Kantone, Gemeinde Engelberg) genehmigte. Damit wurde der Prozess einer Zusammenlegung von Brünigbahn und LSE formell abgeschlossen. Wichtigste Zielsetzung dieses Zusammenschlusses ist ein besseres Angebot an öffentlichem Verkehr zu geringeren Kosten pro Angebotskilometer für die öffentliche Hand. Zudem wird mit diesem Schritt eine Unternehmensgrösse erreicht, welche ein Überleben im künftigen Schweizer Bahnmarkt langfristig ermöglicht. Die Fusion wurde auf den 1. Januar 2005 operativ umgesetzt. Gleichzeitig wurde der Prozess zur Zusammenführung der beiden Unternehmenskulturen von Brünigbahn und LSE gestartet. Dies führte zu organisatorischen und personellen Veränderungen und beeinflusste damit bisherige bewährte Beziehungen zwischen Bestellern und Transportunternehmung.

Mit dem Fahrplan 2005 wurde auf dem Netz der neuen Zentralbahn AG (zb) eine beträchtliche Angebotssteigerung vorgenommen. Diese Angebotsverbesserung betraf hauptsächlich die S5 (Luzern-Giswil). Die operative Einführung dieses Fahrplans war mit verschiedenen Mängeln behaftet. Dies führte zu einer überdurchschnittlich hohen Anzahl an Kundenreaktionen. Zum Einen wurde die Fahrplanstruktur (Anschlussverhältnisse, Taktlücken, Fahrzeiten)

kritisiert. Zum Anderen beklagten sich die Kunden über verspätete Züge und Anschlussbrüche in Luzern, Zugstörungen sowie generell mangelnde Information der zb. Die Kundenreaktionen wurden in der Folge von den Bestellern mit der zb besprochen und gemeinsam Massnahmen festgelegt. Es zeigte sich, dass die Fusion und der damit zusammenhängende Veränderungsprozess in einem ungünstigen Moment mit der Einführung eines ambitionierten Fahrplans 2005 zusammentraf. Folge davon waren verärgerte Kunden und ein angeschlagenes Image der neuen zb.

Ausgehend von der oben geschilderten Situation kann Ende 2006 folgende Bilanz gezogen werden. Die Zahl der Reaktionen zum Betrieb der Bahn haben wieder ein Normalmass erreicht. Die Fahrplanstabilität konnte nachweislich verbessert werden. Die Pünktlichkeitsstatistiken belegen dies. Anschlussbrüche in Luzern oder Stans bilden die Ausnahme. Das neu eingeführte Rollmaterial (SPATZ-Fahrzeuge) verkehrt zuverlässig und steigert den Fahrkomfort spürbar. Mit der Inbetriebnahme der Doppelspurinsel zwischen Luzern Allmend und Kantonsgrenze Nidwalden konnte die Fahrplanstabilität verbessert werden. Ende 2006 wurde auch ein Fahrgastinformationssystem in Zügen und Bahnhöfen eingeführt. Weiter wird der Bahnhof Stans gegenwärtig einer grundlegenden Sanierung unterzogen. Auch die Bahnhöfe Stansstad und Hergiswil werden saniert und behindertengerecht gemacht.

Im Zusammenhang mit verschiedenen Infrastrukturprojekten findet auch eine Angebotsentwicklung auf dem zb-Schienennetz statt. Kurzfristig ist vorgesehen, die heutigen Taktlücken am Sonntag und teilweise unter der Woche gezielt zu schliessen. Hierfür sind aber vom Landrat die notwendigen Abgeltungen bereitzustellen. Eine weitergehende Verbesserung des Angebots an öffentlichem Verkehr wird aber erst möglich sein, wenn verschiedene Investitionen getätigt und Projekte abgeschlossen sind. Es handelt sich dabei um folgende Investitionen:

- Inbetriebnahme des Tunnels Engelberg (Fahrzeitverkürzungen, betriebliche Optimierungen, Kapazitätserweiterungen)
- Doppelspurausbau und Tieflegung der Einfahrt der zb in Luzern
- Optimierung des Knotens Luzern (Anschlussverhältnisse ins nationale Netz)
- Beschaffung von zusätzlichem neuen Rollmaterial (SPATZ und Gelenksteuerwagen)
- Einsatz von Billettautomaten neuester Generation (Einführung ITV Passepartout)

Entsprechende Geschäfte werden in nächster Zeit dem Landrat vorgelegt. Es geht dabei um den Rahmenkredit 2007 bis 2010 für den öffentlichen Verkehr, den Objektkredit für den Doppelspurausbau und die Tieflegung oder das künftige Investitionsprogramm der zb.

Neben dem Bahn- wird auch das Postautoangebot laufend den Kundenbedürfnissen angepasst. Dabei wird einer lückenlosen Transportkette grosse Bedeutung zugemessen. Wie bereits oben erwähnt, bestehen heute Taktlücken sowohl bei der Bahn wie auch beim Busbetrieb. Diese sind mittel- und langfristig zu schliessen. In Zusammenarbeit mit den Postautobetreibern soll auch die Kapazitätsproblematik der Busse in den Stosszeiten gelöst werden. Alternative Konzepte für die Erschliessung der Seegemeinden wie beispielsweise direkte Busse nach Stans oder ein Kollegi-Shuttle werden dabei geprüft. Ebenfalls geprüft wird der Einsatz grösserer Fahrzeuge bei Neubeschaffungen.

Seit 2002 wird die Kundenzufriedenheit bei der LSE und der Brünigbahn SBB erhoben. Im Herbst 2006 wurde diese Kundenzufriedenheitsumfrage erstmals unter Einbezug des Busangebots in Nidwalden durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Umfrage liegen im Frühling 2007 vor und werden erstmals die Leistungen der zb messen. Aufgrund der Ergebnisse werden sich Ansatzpunkte für weitere Verbesserungsmassnahmen im öffentlichen Verkehr ergeben. Mit der regelmässigen Messung der Kundenzufriedenheit können Veränderungen in der Wahrnehmung einzelner Kundenthemen (Zeitreihe) beobachtet werden. Wichtig ist auch die Möglichkeit, einzelne Transportunternehmen oder Kantone bezüglich Kundenzufriedenheit miteinander zu vergleichen (Benchmarking). Das Instrument gibt den Bestellern auch die

Möglichkeit, konkrete Massnahmen zu fordern und Zielgrössen bezüglich Gesamtkundenzufriedenheit zu formulieren.

1.2 Gemeinden und öffentlicher Verkehr

Die Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden bezüglich öffentlichem Verkehr ist im Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsgesetz, NG 652.1) festgelegt. Bezüglich Abgeltungen für das Angebot an öffentlichem Verkehr wird darin festgehalten, dass die Abgeltungen für die ungedeckten Kosten des Verkehrsangebotes, unter Vorbehalt der von den betroffenen Gemeinden alleine zu bezahlenden Abgeltungen gemäss Art. 14, vom Kanton zu finanzieren sind (Art. 17). Die Gemeinden können zusätzliche Verkehrsangebote bestellen (Art. 14). Der Kanton spielt somit bei der Entwicklung und Gestaltung des Angebotes eine zentrale Rolle. Angesichts der Bedeutung der Transportkette und des Netzgedankens beim öffentlichen Verkehr macht diese Aufgabenteilung durchaus Sinn. Der Kanton stellt auch die Koordination mit den umliegenden Kantonen und dem Bund sicher. Das Angebot an öffentlichem Verkehr orientiert sich nämlich nicht an den Kantons Grenzen sondern vielmehr an funktionalen Räumen. Die Gemeinden haben gemäss Verkehrsgesetz Beiträge an Investitionen (bauliche Massnahmen für Buslinien oder Bahnübergänge) zu leisten. Weitergehende Verpflichtungen bestehen nicht.

Die Koordination für die Belange des öffentlichen Verkehrs liegt bei der zuständigen Direktion (Art. 5). Es geht dabei um die Koordination zwischen Transportunternehmungen und Gemeinden sowie Bevölkerung und Kunden. Die Volkswirtschaftsdirektion führt zudem jährlich eine kantonale Verkehrskonferenz durch. Diese Konferenz dient der Information und der Diskussion von Fahrplanfragen und möglichen Massnahmen zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs. Die Gemeinden werden zu diesen Verkehrskonferenzen jeweils eingeladen.

2 Antworten zu den gestellten Fragen

2.1 Besitzt die Zentralbahn ein Leitbild sowie eine Strategie und wie sehen diese aus?

Die zb ist ein privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen in der Rechtsform einer Aktiengesellschaft. Der Verwaltungsrat ist für die strategische Führung der Unternehmung verantwortlich. Eine Geschäftsleitung unter der Führung des Geschäftsführers setzt die strategischen Vorgaben des Verwaltungsrates operativ um. Im Verwaltungsrat sind die Eigner der zb (SBB AG, Bund, Kantone Obwalden und Nidwalden und Gemeinde Engelberg) vertreten. Basierend auf der Eignerstrategie, den Entwicklungen im öffentlichen Verkehr und den Vorgaben des Verwaltungsrates hat die zb eine Unternehmensstrategie und ein Leitbild erarbeitet. Das Leitbild ist auch intern den Mitarbeitenden kommuniziert worden und liegt diesem RRB bei. Für die Strategie ist der Verwaltungsrat der zb zuständig. Diese kann bei der Zentralbahn eingesehen werden.

2.2 Werden die Gemeinden von der zb als Kunden, Investoren, als Zahlende oder als Mitwirkende im Zusammenspiel des öffentlichen Verkehrs wahrgenommen?

Aufgrund unserer Beurteilung haben die Gemeinden eine Scharnierfunktion zwischen den Kunden des öffentlichen Verkehrs (Bevölkerung) und den Bestellern bzw. Leistungserbringern (zb, Postauto) wahrzunehmen. Im Rahmen der Verkehrskonferenz und des öffentlichen Fahrplanverfahrens können sie ihre Anliegen einbringen. Gleichzeitig kann von den Gemeinden auch erwartet werden, dass der öffentliche Verkehr in der Entwicklung der Gemeinde einen entsprechenden Platz einnimmt. Ein Angebot an öffentlichem Verkehr wird nur erfolgreich genutzt werden können, wenn die Gemeinde mithilft. Dies kann durch Information und Motivation der Bevölkerung sowie flankierende Massnahmen (z.B. Parkplatzbewirtschaftung, Park + Ride) umgesetzt werden.

2.3 Wer ist für die Finanzierung der Bahninfrastrukturen, z.B. Bahnhöfe, Niveauübergänge, Perronanlagen etc., zuständig und wo ist diese geregelt?

Bahninfrastrukturen werden im Wesentlichen durch Bund und Kantone finanziert. Gegenwärtig findet ein Systemwechsel bei der Finanzierung von Investitionen in Bahninfrastrukturen statt. Künftig werden 4-jährige Programmfinanzierungen angestrebt. Für diesen Zeitraum stellen der Bund und die Kantone einen Investitionsbeitrag zur Verfügung. Der Mitteleinsatz wird dann von der Transportunternehmung eigenständig gesteuert. Dieses Investitionsprogramm beinhaltet verschiedene Objekte der Bahninfrastruktur (z.B. Bahnhöfe, Perronanlagen, Niveauübergänge, usw.). Einzelfallweise können auch die Gemeinden zur Mitfinanzierung von Bahninfrastrukturen herangezogen werden. Es geht dabei beispielsweise um Niveauübergänge (Gemeindestrassen) oder die Sanierung von Bahnhöfen.

Rechtliche Grundlagen für die Finanzierung von Bahninfrastrukturen sind das Eisenbahngesetz (SR 742.101), die Verkehrstrennungsverordnung (SR 725.121), das Behindertengleichstellungsgesetz (SR 151.3) und das kantonale Verkehrsgesetz (NG 652.1).

2.4 Welche Projekte sind im Investitionsplan der Zentralbahn enthalten und welche Dringlichkeitsstufen ist diesen zugeordnet?

Wie bereits oben dargestellt wird künftig eine Programmfinanzierung der Investitionen der zb angestrebt. Gegenwärtig wird dieses Programm, basierend auf künftigen Angebotsvorstellungen und Anforderungen an den Infrastrukturunterhalt der zb, erarbeitet. Im Rahmen eines Landratsgeschäfts wird dieses Investitionsprogramm mit dazugehörigem Objektkredit dem Landrat nächstens vorgelegt.

2.5 Was unternimmt die zb, um die vielfältigen und attraktiven Angebote, trotz „to-ter“ Bahnhöfe oder wesentlich reduzierter Öffnungszeiten der Schalter, an den Fahrgast und potenziellen Kunden zu bringen?

Mit dem Einsatz einer zentralen Fernsteuerung der Bahnanlagen auf dem zb-Gebiet, wird auf einzelnen Stationen kein Betriebspersonal mehr benötigt. Vor diesem Hintergrund hat die zb überprüft, welche Bahnhöfe weiterhin besetzt sind oder nicht. Bediente Stationen sind nur noch dort vorgesehen, wo Verkauf und Auskunft (Distribution) dies rechtfertigen. Das aktuelle Distributionskonzept der zb trägt dem sich ändernden Kaufverhalten der Kundschaft Rechnung. Zunehmend finden Call-Centers, elektronische Buchungsmodule und automatisierter Billettbezug ihre Verwendung. Dienstleistungsgestaltung bemisst sich im Grundsatz an den Erwartungen der Kundschaft einerseits und betriebswirtschaftlichen Kriterien andererseits. Die telefonische und elektronische Erreichbarkeit ist gewährleistet und ein aktiv bewirtschafteter Internetauftritt informiert die Kundschaft aktuell. Die zb ist bestrebt, regelmässig über Produkt und Angebot aktiv zu informieren. Sechs bediente Bahnhöfe im Zentralbahnland garantieren die Beratungs- und Verkaufsqualität. Steigende Umsatzvolumen bestätigen den eingeschlagenen Weg der zb.

2.6 Ist die Zusammenarbeit zwischen der zb und den Gemeinden und die gegenseitige Information aus Sicht der Regierung genügend?

Die Regierung vertritt die Meinung, dass mit der jährlichen Verkehrskonferenz und dem Fahrplanverfahren genügend Instrumente zur Verfügung stehen, um eine adäquate Zusammenarbeit zwischen zb und Gemeinden sicherzustellen. Punktuell kann die Zusammenarbeit zwischen Gemeinden und zb in letzter Zeit als ungenügend eingestuft werden. Es geht dabei um die Information und den Miteinbezug der Standortgemeinden bei der Sanierung von Bahnhöfen. Der Kanton ist bestrebt, diese Zusammenarbeit für alle beteiligten Partner zu optimieren.

2.7 Was unternehmen Sie bei einer weiteren Kapazitätssteigerung der zb um die Feinverteilung zu optimieren, sodass im ganzen Kanton der Halbstundentakt erreicht werden kann?

Wie bereits vorher ausgeführt, kommt einer lückenlosen Mobilitätskette eine wichtigen Bedeutung zu. Bei einem Ausbau des zb-Angebotes (z.B. Schliessung von Taktlücken) wird darauf geachtet, dass der Anschluss an die weiterführenden Postautolinien gewährleistet ist. Dafür sind aber die entsprechenden Finanzmittel (Abgeltungen) bereitzustellen. Es ist zudem nicht vorgesehen, im ganzen Kanton den Halbstundentakt auf allen Postautolinien einzuführen. Wo das entsprechende Potenzial vorhanden ist (Seelinie), wird der Halbstundentakt voraussichtlich integral mittel- und langfristig eingeführt. Auf schwächer frequentierten Strecken ist dies jedoch nicht vorgesehen. Das Angebot orientiert sich dort am vorhandenen Potenzial und dem vom Landrat zur Verfügung gestellten Rahmenkredit.

2.8 Besteht ein Abgleich zwischen allen Anbietern im Kollektivverkehr, im besonderen mit der SBB (vor allem im Hinblick auf Verkehrsleistungen Richtung ZH, BS, BE, TI); dem Postautodienst Zentralschweiz (Richtung Ennetbürgen bis Emmetten und Berggebiete) und möglichen lokalen Angeboten, z.B. CarPool in der Gemeinde Stans?

Der angesprochene Abgleich zwischen allen Anbietern ist im Sinne der erwähnten Mobilitätskette institutionalisiert. Es ergeben sich aber Prioritäten bezüglich Anschlussverhältnissen und nationalen Angeboten in Luzern. Die Feinverteilung in der Fläche hat sich an den übergeordneten Angeboten (Fernverkehr, Güterverkehr) zu orientieren. Das Postauto erhält dabei die Vorgaben mehrheitlich vom Angebot der zb. Sofern und bekannt, werden auch lokale Angebote in diese Transportkette integriert.

2.9 Wie wird sich das NW/OW P+R-Konzept in das gesamte Verkehrsangebot in Nidwalden einfügen?

Der Kanton Nidwalden weist in weiten Teilen eine dezentrale Besiedlung auf. Der Erschliessung mit Bahn oder Postauto sind deshalb flächendeckend Grenzen gesetzt. Aus diesem Grunde kommt einer sinnvollen Verknüpfung zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr eine wichtige Bedeutung zu. Park+Ride-Angebote können diese Verknüpfung fördern. Ein im Jahre 2006 fertiggestelltes Park+Ride-Konzept der Kantone Obwalden und Nidwalden zeigt hier Möglichkeiten auf. Es ist vorgesehen, dieses Konzept schrittweise und unter Einbezug der Gemeinden und Transportunternehmungen umzusetzen. Park+Ride-Angebote ergänzen somit das gesamte Verkehrsangebot auf sinnvolle Weise.

2.10 Besteht für neue Haltestellen im Kanton Nidwalden, z.B. Länderpark, Kantonsspital eine Strategie oder Planung?

Als neue Bahnhaltestelle im Kanton Nidwalden ist bei den künftigen Angebotsplanungen lediglich die Haltestelle Stans-West vorgesehen. Eine eigentliche Strategie zur Realisierung dieser Haltestelle liegt nicht vor. Wir vertreten die Meinung, dass die Planung und Realisierung dieser Haltestelle von der Gemeinde ausgelöst werden soll. Aus Sicht des öffentlichen Verkehrs ist diese Haltestelle angesichts des Potenzials rund um den Länderpark durchaus sinnvoll. Ein direkter Zugang zur S4 (Luzern-Stans) im Raum Länderpark dürfte zu einer Attraktivitätssteigerung des öV-Angebots im Raum Stans beitragen.

Beschluss

Dem Landrat wird beantragt, von der Beantwortung der Interpellation von Landrat Maurus Adam, Hergiswil, betreffend öffentlicher Verkehr Kenntnis zu nehmen.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Mitglieder des Landrates und des Regierungsrates
- Landratssekretariat
- Landrat Maurus Adam, Dorfhaltenstrasse 6, 6052 Hergiswil
- zb, Zentralbahn AG, Stanserstrasse 2, Postfach 457, 6362 Stansstad
- Politische Gemeinden
- Geschäftsstelle der Gemeindepräsidentenkonferenz
- Volkswirtschaftsdirektion
- Amt für Raumentwicklung
- Amt für Wald und Raumentwicklung, Abteilung für Raumentwicklung und Verkehr, Flüelistrasse 3, Postfach 1163, 6061 Sarnen
- Direktionssekretariat Volkswirtschaftsdirektion

[Signatur 3849]

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landschreiber