



Protokollauszug

Protokoll Nr. 25 vom 16. November 2010

499 V1.01.04 VERKEHR UND KOMMUNIKATION
**zb Zentralbahn AG; Doppelspurausbau im Abschnitt Hergiswil
Verzicht auf Teilprojekt 4 „offene Linienführung Doppelspur Schlüssel –
Matt“ und Kostenbeteiligung an Vorprojekt „Tunnel lang“**

1 Ausgangslage

Das Projekt des Doppelspurausbaus Schlüssel - Matt war im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens vom 12. November 2009 bis 11. Dezember 2009 öffentlich aufgelegt. Während der Auflagezeit sind insgesamt 176 Einsprachen eingegangen.

Am 21. Oktober 2009 hat der Landrat Nidwalden das Postulat von Maurus Adam in abgeänderter Form gutgeheissen und dem Regierungsrat den Auftrag erteilt, Zusatzabklärungen zur Streckenführung, zum Lärmschutz und zu den Bachquerungen vorzunehmen. Dazu ist eine Begleitgruppe eingesetzt worden. Diese hat dem Regierungsrat am 25. August 2010 Bericht über die Ergebnisse der Zusatzabklärungen betreffend Doppelspurausbau der zb in Hergiswil erstattet.

Am 2. November 2010 orientierten die drei Regierungsräte, Landammann Gerhard Odermatt, Landesstatthalter Hugo Kayser und Regierungsrat Hans Wicki eine Delegation des Gemeinderates, Gemeindepräsident Remo Zberg, Gemeindevizepräsident René Kaufmann, Gemeinderat Martin Blättler und Gemeindeschreiber-Substitut Werner Marti über die seit Vorliegen des Berichtes der Begleitgruppe getätigten Abklärungen. Der Regierungsrat erwartet vor Antragstellung an den Landrat die Stellungnahme des Gemeinderates Hergiswil zu folgenden Punkten:

1. Verzicht auf das Projekt „offene Linienführung Doppelspur Schlüssel - Matt“
2. Aufhebung Bahnhof Matt
3. Projektierung Tunnel lang
4. Kostenbeteiligung der Gemeinde Hergiswil an die Projektierungskosten Tunnel lang

Dem Gemeinderat werden folgende Unterlagen abgegeben, welche als Grundlage zur Stellungnahme dienen:

1. Bericht der Begleitgruppe zu den Ergebnissen der Zusatzabklärungen betreffend Doppelspurausbau der zb in Hergiswil vom 25.08.2010
2. Bericht Basler & Hofmann, Kriens, vom 20.01.2010 „zusätzliche Lärmschutzmassnahmen (3 Varianten)“
3. technischer Bericht Ernst Basler + Partner AG vom 17.06.2010 „Variantenvergleich Doppelspur Hergiswil Schlüssel - Matt“
4. technischer Bericht resp. Vorstudie vom 09.08.2010 der Schubiger AG betr. Bäche
5. Fahrplan 2014 ohne Doppelspur Schlüssel - Matt vom 01.03.2010 der mrs partner ag
6. Schreiben des Bundesamtes für Verkehr BAV vom 25.10.2010 an Baudepartement Luzern
7. Schreiben der zb Zentralbahn AG vom 27.10.2010 an Regierungsrat Nidwalden

2 Verzicht auf das Projekt „offene Linienführung Doppelspur Schlüssel – Matt“

Es sind durch Fachleute drei Varianten einerseits bezüglich Lärmschutzmassnahmen und andererseits bezüglich Machbarkeit und Auswirkungen geprüft worden. Als Fazit kommen die Ingenieure zum Schluss, dass abgesehen von der Ausbaugeschwindigkeit die Unterschiede zwischen den Varianten sehr klein sind. Hingegen wird der Hochwasserschutz zusätzlich hohe Kosten verursachen.



Aufgrund der Ergebnisse dieser Abklärungen kommt die Begleitgruppe und der Regierungsrat zum Fazit, dem Landrat zu beantragen, auf die Realisierung des Teilprojektes 4 „Doppelspurausbau Kantonsgrünze Luzern/Nidwalden bis Bahnhof Matt“ zu verzichten und den Status quo beizubehalten. Hingegen soll der bewilligte Objektkredit von 21,86 Mio. Franken (Kostenstand 2005) unverändert bleiben.

3 Bahnhof Matt

Die Abklärungen der zb Zentralbahn AG haben ergeben, dass das geplante Fahrplan-Angebot 2014 auch ohne die Doppelspurverlängerung bis Hergiswil Matt gefahren werden kann, dass aber auf den Halt aller S-Bahnen in Hergiswil Matt, oder alternierend Bahnhof Horw, verzichtet werden muss. Die Fahrplanstabilität wird ohne Doppelspurverlängerung reduziert, aber als verantwortbar beurteilt.

Um die Frequenzen ein- und aussteigender Passagiere im Bahnhof Matt zu erfassen, erteilte der Gemeinderat mit Entscheid vom 21. September 2010 der ISOPUBLIC, Schwerzenbach, den entsprechenden Auftrag. Vom 27. September 2010 bis 24. Oktober 2010 wurden die ein- und aussteigenden Passagiere aller Züge, die in Hergiswil Matt halten (5.36 Uhr bis 0.39 Uhr), gezählt. In diesen 4 Wochen der Zählung fielen 2 Wochen auf eine Ferienzeit. ISOPUBLIC ermittelte nebst diesen Zählungen der ein- und aussteigenden Passagiere mittels Interview auch Detailaussagen zu den Passagieren. Die Resultate der ISOPUBLIC liegen nun dokumentiert vor: In graphischer Präsentation die Grundlagen, Methodik und Resultate der Erhebung, in tabellarischer Form alle Resultate aus den erweiternden Interviews der Passagiere.

In der Auswertung ergibt sich folgendes primäres Bild: Es wird jeweils die Anzahl ein- bzw. aussteigender Passagiere pro durchschnittlichen Zug angegeben. Bei ANKUNFT – alle Wochen – MO-SO Total ganzer Tag: 2.71. Die Zahl 2.71 bedeutet, dass dem durchschnittlichen Zug 2.71 Passagiere entstiegen sind. Gleichzeitig sind 2.85 Personen in den Durchschnittszug eingestiegen (ABFAHRT – alle Wochen – MO-SO Total ganzer Tag: 2.85).

Gemäss Fahrplan halten im Bahnhof Matt pro Tag an Werktagen inkl. Samstagen 113 Züge (40 S4, 68 S5, 5 Interregio), an Sonn- und Feiertagen 109 Züge.

Dies ergibt an Werktagen bei 3.24/Zughalt Ankünfte total 366 aussteigende Passagiere, bei 3.39/Zugfahrt Abfahrten total 383 einsteigende Passagiere pro Tag; gesamt also 749 Ein- und Aussteigende pro durchschnittlichem Werktag.

Die Spitzen der Einsteigenden sind an Werktagen morgens bis 08.50 Uhr mit 6.39/Zughalt und zwischen 16.30 und 18.59 Uhr mit 4.48/Zughalt. Dies entspricht bei 23 Zughalten im Zeitraum morgens bis 08.50 resp. 15 Zughalten im Zeitraum nachmittags zwischen 16.30 und 18.59 Uhr 147 bzw. 67 Einsteigende in den Zeiträumen mit den grössten Frequenzen.

Ein entsprechend reziprokes Bild zeigt sich bei den Aussteigenden: Die Spitzen der Aussteigenden sind an Werktagen morgens bis 08.50 Uhr mit 3.165/Zughalt und zwischen 16.30 bis 18.59 Uhr mit 8.73/Zughalt. Dies entspricht bei 23 Zughalten im Zeitraum morgens bis 08.50 Uhr resp. 15 Zughalten im Zeitraum nachmittags zwischen 16.30 und 18.59 Uhr 72 bzw. 130 Aussteigenden in den Zeiträumen mit den grössten Frequenzen.



Die ermittelten Zahlen der ISOPUBLIC weichen erheblich von den Zahlen der Ein-/Aussteiger pro Tag per 2007 (191/186) und 2009 (288/310) in den Ausführungen der zb Zentralbahn vom 27. Oktober 2010 ab und zeigen eine deutlich höhere Frequentierung des Bahnhofs Hergiswil Matt. Der Gemeinderat Hergiswil vertritt daher die Meinung, dass die Haltestelle Matt soweit als möglich aufrecht erhalten bleiben muss und ein Mindesthalt zu Spitzenzeiten, wie von der zb Zentralbahn als alternative Anbindung der Haltestelle Matt im Fahrplankonzept 2014 dargelegt, als Minimum anzustreben ist bzw. dass so viele Züge als möglich im Bahnhof Hergiswil Matt halten sollen.

Dazu sind weitere Alternativen wie Busanbringungen an Horw oder Stansstad zu ermitteln, inklusive die Prüfung eines Ortsbusses, um dem Quartier Hergiswil-Matt mit der ÖV-Anbindung gerecht zu werden. Als Grundlage hierfür bedarf es einer vertieften Auswertung und Analyse der vorliegenden Befragung der ISOPUBLIC, um das Angebot bedarfsgerecht abstimmen zu können.

4 Projektierung Tunnel lang

Die Begleitgruppe und der Regierungsrat beantragen, ein Vorprojekt für einen Doppelspur-Eisenbahntunnel Hergiswil Schlüssel bis Bahnhof Hergiswil zu erarbeiten. Mit einem Doppelspurtunnel können die Streckengeschwindigkeit 90 km/h gefahren, die Lärmprobleme gelöst, eine zuverlässige Fahrplanstabilität gewährleistet und ein weiterer Angebotsausbau der zb erreicht werden.

Mit einem Doppelspurausbau können die Vorgaben des kantonalen Richtplanes bezüglich Stärkung des öffentlichen Verkehrs erfüllt werden. Dieses Vorhaben ist Bestandteil des Agglomerationsprogrammes „Nidwalden“. Das Konzept und die Finanzierung finden jedoch Aufnahme in Agglomerationsprogramm Luzern.

5 Kostenbeteiligung

Der Regierungsrat erwartet von der Gemeinde Hergiswil einen Kostenanteil von 50 % an das Vorprojekt, um so die Bereitschaft zur aktiven Mitwirkung zu manifestieren. Für die Erarbeitung des Vorprojektes für einen Doppelspur-Eisenbahntunnel Hergiswil Schlüssel bis Bahnhof Dorf wird mit Kosten von Fr. 1,25 Mio. gerechnet. Die Beitragszusicherung der Gemeinde Hergiswil wird dabei bis zum 30. Juni 2011 erwartet.

Der Kostenbeitrag der Gemeinde an das Vorprojekt wird dabei als Vorinvestition im Hinblick auf einen künftigen Tunnel lang verstanden und bei der Aufteilung der Gesamtkosten mitberücksichtigt.

BESCHLUSS DES GEMEINDERATES

1. Der Verzicht auf die Realisierung des Teilprojektes 4 „Doppelspurausbau Kantonsgrenze Luzern/Nidwalden bis Bahnhof Matt“ wird positiv zur Kenntnis genommen.
2. Die Haltestelle Matt soll soweit wie möglich aufrecht erhalten bleiben.
3. Der Planungsauftrag zu einem Vorprojekt „Tunnel lang“ wird begrüsst.



4. Der Gemeinderat ist bereit, einen Kostenbeitrag von max. 50 % an das Vorprojekt „Tunnel lang“ unter folgenden Bedingungen zu leisten:
 - Die Zustimmung durch die Gemeindeversammlung bleibt vorbehalten.
 - Der Kostenbeitrag der Gemeinde gilt als Vorinvestition im Hinblick auf einen künftigen Tunnel und wird bei der Aufteilung der Gesamtkosten mitberücksichtigt.
 - Diese Kostenbeteiligung stellt ausdrücklich kein Präjudiz für eine Beteiligung der Gemeinde Hergiswil an die Realisierung des Bauprojektes „Tunnel lang“ dar.
5. Der Gemeindeversammlung vom 20. Mai 2011 ist ein Beitragskredit von 50 %, höchstens jedoch von Fr. 625'000.--, an die Kosten für das Vorprojekt Tunnel lang zu traktandieren.
6. Die Baukommission erhält den Auftrag, die Kreditvorlage zuhanden der Gemeindeversammlung vorzubereiten und nach Alternativen zur Anschluss-Verbesserung im Gebiet Matt an den öffentlichen Verkehr zu suchen (Anbindung an Busverbindungen ab Stansstad und Horw, Ortsbus usw.). Ein erstes Konzept ist dem Gemeinderat bis zum 30. Juni 2011 zu unterbreiten.

Zustellung

- Regierungsrat Kanton Nidwalden, Staatskanzlei, Dorfplatz 2, 6371 Stans
- zb Zentralbahn AG, Postfach 457, 6362 Stansstad
- Gemeinderat Martin Blättler, DC Bau (Kopie)
- Leiter Hochbau z.H. Baukommission (Kopie)
- Hauptabteilung (Kopie)
- Bauabteilung (A)

GEMEINDERAT HERGISWIL

Der Gemeindepräsident

Die Gemeindeschreiberin

Versandt am: 19. November 2010