



Nr. 152

Stans, 12. März 2013

Parlamentarische Vorstösse. Baudirektion. Interpellation von Landrat Maurus Adam, Hergiswil zum Fahrplan 2014 der zb betreffend der Mitwirkung der Gemeinden und den wirtschaftlichen Auswirkungen eines Taktfahrplans. Beantwortung

Sachverhalt

1.

Das Landratsbüro übermittelte dem Regierungsrat mit Schreiben vom 24. September 2012 eine Interpellation von Landrat Maurus Adam, Hergiswil, zum Fahrplan 2014 der zb betreffend Mitwirkung der Gemeinden und den wirtschaftlichen Auswirkungen eines Taktfahrplans. Der Interpellant ersucht die Regierung um Beantwortung von sechs Fragen. Zur Begründung dieser Fragestellung wird auf den Vorstoss verwiesen.

2.

Das Landratsbüro hat den Vorstoss geprüft und dabei festgestellt, dass er Art. 53, Abs.4 des Landratsgesetzes entspricht. Gemäss § 108 Abs. 2 des Landratsreglements ist die Interpellation innert 6 Monaten zu beantworten.

Beantwortung

Allgemeines

Planungsdreieck Angebot, Infrastruktur und Rollmaterial

Die drei Bereiche Infrastruktur, Angebot und Rollmaterial bestimmen die Planung und Entwicklung des öffentlichen Verkehrs. Es bestehen enge Abhängigkeiten zwischen diesen Teilaspekten. Aufgrund der Entwicklung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen ergeben sich entsprechende Pendlerbewegungen und Verkehrsströme. Um diese Verkehrsströme aktuell und in Zukunft bewältigen zu können, ist eine nachfrageorientierte Angebotsentwicklung notwendig. Grundlage und Leitlinie für die Angebotsentwicklung ist die öV-Strategie. Sie gibt Auskunft über die Zielsetzungen beim Angebot und den Weg zur Zielerreichung. Auf Grundlage der öV-Strategie wird dann das Mengengerüst für den Fahrplan festgelegt.

Um die künftigen Angebotskonzepte auch tatsächlich fahren zu können, sind entsprechende Infrastrukturausbauten zu erstellen. Im Falle der zb sind dies beispielsweise der Tunnel Engelberg, der Doppelspurausbau und Tieflegung der zb in Luzern oder der Doppelspurausbau in Hergiswil. Es besteht ein enger Zusammenhang zwischen dem gewünschten Angebot und den dafür notwendigen Infrastrukturbauten. Auslöser für die Realisierung von Infrastrukturen ist dabei jeweils das künftig angestrebte öV-Angebot. Es werden keine Infrastrukturen erstellt, die nicht für ein künftiges Angebot notwendig sind.

Ebenfalls im Zusammenhang mit der Angebotsentwicklung steht die Beschaffung von Rollmaterial. Zusätzliches Rollmaterial wird nötig damit das Mengengerüst des Angebotes auch betrieblich abgedeckt werden kann. Zum anderen hat das Rollmaterial auch den steigenden Qualitätsansprüchen der Kundinnen und Kunden zu genügen. Der Regelkreis mit seinen Abhängigkeiten unter den drei Bereichen Angebot, Infrastruktur und Rollmaterial wird durch die Besteller (Regierungsrat) in enger Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen gesteuert. Die finanzielle Steuerung macht der Landrat mit dem Instrument der Objekt- bzw. Rahmenkredite.

Fahrplan 2014 mit fehlender Infrastruktur

Im Rahmen der langfristigen Planung haben sich 2007 die Bestellerkantone Luzern, Obwalden und Nidwalden auf ein Angebotskonzept Vx für das Jahr 2014 geeinigt. Damit war ein wesentlicher Angebotsausbau im öV-Angebot auf dem zb-Netz verbunden. Voraussetzungen dafür sind die Tieflegung und der Doppelspurausbau in Luzern sowie der Doppelspurausbau in Hergiswil Schlüssel bis Matt. Während die Infrastrukturen unter der Luzerner Allmend Ende 2012 in Betrieb gingen, ist das Projekt für die Doppelspur in Hergiswil seit 2010 sistiert. Aufgrund dieser Ausgangslage kann das ursprüngliche Angebotskonzept Vx für den Fahrplan 2014 nicht vollumfänglich umgesetzt werden. Einzige Einschränkung des Angebotskonzepts Vx ist die reduzierte Bedienung der Haltestelle Hergiswil Matt. Alle übrigen Ziele des Angebotskonzepts Vx können umgesetzt werden.

Nach umfangreichen Investitionen in die Infrastruktur der Zentralbahn AG, zb, wollen die öV-Partnerkantone von Nidwalden und Mitbesteller des zb Angebots nun auch einen Nutzen davon haben. Deshalb soll Vx trotz Einschränkungen bei der Bedienung der Haltestelle Matt 2014 umgesetzt werden. Die zunehmenden Frequenzzahlen der S-Bahnen und der Interregios sowie die neuen Konzepte von Luzern zur Bewältigung des Agglomerationsverkehrs (Konzept Agglomobil Due mit Bushub in Horw) verlangen einen Angebotsausbau zwischen Luzern und Hergiswil. Eine verzögerte Einführung des Angebotskonzepts Vx wollen die Mitbesteller nicht. Es musste somit ein Fahrplankonzept 2014 gesucht werden, welches die aktuell vorhandenen Infrastrukturen als Grundlage hat.

Umfassender Fahrplanprozess unter Einbezug aller Akteure

In der Folge wurde von Seiten des Kantons Nidwalden mit Unterstützung des Verkehrsbüros SMA & Partners, Zürich und der zb geprüft, welches Fahrplankonzept ohne Doppelspur in Hergiswil Schlüssel bis Matt im Fahrplan 2014 gefahren werden kann. Nach umfangreichen Konzeptstudien und Evaluationen standen noch die zwei Varianten 3B und Vx ohne Matt mit jeweiligen Vor- und Nachteilen zur Diskussion. Beide Varianten wurden als stabil fahrbar beurteilt. Es konnte unter den Bestellern jedoch keine Einigkeit auf eine der Varianten erreicht werden. In der Folge wurde der Entscheid für die Fahrplanvariante 2014 zuerst an das Bundesamt für Verkehr (BAV) und dann an das Bundesverwaltungsgericht weitergezogen. Am 22. Oktober 2012 hat das Bundesverwaltungsgericht entschieden, dass im Jahr 2014 das Fahrplankonzept Vx ohne Halt in Hergiswil Matt umgesetzt werden muss. Der Regierungsrat entschied sich in der Folge den Entscheid nicht ans Bundesgericht weiterzuziehen. Die Gründe dafür waren die zeitlich engen Verhältnisse für die Planung des Fahrplans 2014 und die effektiven Chancen für einen erfolgreichen Weiterzug ans Bundesgericht. Die Planung für die konkrete Umsetzung dieser Fahrplanvariante wurde unmittelbar nach dem Entscheid an die Hand genommen. Als Basis für das weitere Vorgehen, diente die öV-Strategie die mit den involvierten Partnern (Gemeinden, zb,...) eingehend besprochen wurde. Der Zeitplan für die Einführung des Fahrplans 2014 sieht wie folgt aus:

30. November 2012	Vorschlag Mengengerüst Fahrplan 2014 auf Fachebene.
18. Dezember 2012	Entscheid des Regierungsrats zum Mengengerüst für den Fahrplan 2014.
28. Januar 2013	Festlegung der definitiven Eckwerte des Fahrplans 2014 auf Fachebene.
26. März 2013	Informationsveranstaltung zum Fahrplan 2014 in Hergiswil.
Ende März 2013	Offerten der Transportunternehmen vorliegend.
30. April 2013	Regierungsratsbeschluss mit Antrag an den Landrat zum Objektkredit für die Abgeltungen des RPV 2014.
Anfang Mai 2013	Versand des Fahrplans 2014/15 an die Gemeinden mit der Möglichkeit zur Stellungnahme.

2. Mai 2013	Verkehrskonferenz mit Information zum Fahrplan 2014.
22. Mai 2013 (Morgen)	Beratung FiKo.
22. Mai 2013 (Nachmittag)	Beratung BKV.
22. Mai 2013, 17.30 Uhr	Information des ganzen Landrats zum Objektkredit (vor der Fraktionssitzung).
23. Mai 2013 (Nachmittag)	Beratung BUL.
27. Mai 2013	Publikation des Fahrplanentwurfs 2014/15 im Internet mit der Möglichkeit zur Stellungnahme (Fahrplanvernehmlassung).
26. Juni 2013	Beratung und Verabschiedung des Objektkredits im Landrat.

Bei diesem Zeitplan gilt es zu beachten, dass der Fahrplanprozess nicht allein durch Nidwalden bestimmt wird. Vielmehr spielen dabei auch die Absichten der Mitbesteller (Bund, Luzern und Obwalden) eine Rolle. Im Rahmen des Prozesses ist eine Abstimmung aller Interessen auf einen gemeinsamen Fahrplan notwendig.

Zusammenhang von öV-Strategie und Fahrplan 2014

Parallel zur Planung des Fahrplans 2014 wurde eine öV-Strategie für den Kanton Nidwalden erarbeitet. Auslöser dazu war die durch den kontinuierlichen Ausbau des öV-Angebot in der Vergangenheit stark angestiegene finanzielle Belastung für die öffentliche Hand. Die öV-Strategie soll die Leitlinien für die künftige Angebotsentwicklung festlegen und sicherstellen, dass künftig ein bedarfsgerechtes, optimiertes und bezahlbares öV-Angebot in Nidwalden gefahren wird. Dabei wurde versucht, die Anschlussverhältnisse in Luzern als Ausgangspunkt bei der Erarbeitung des Fahrplans zu nehmen und eine entsprechende Optimierung der daraus ergebenden Verbindungen zu erreichen. Kreuzungsmöglichkeiten, Einspurstrecken und Fahrzeiten bilden dabei die begrenzenden Faktoren. Im Zusammenhang mit der Erarbeitung der öV-Strategie, stellte sich immer auch die Frage, wie sich diese im Fahrplan-konzept auswirkt. Es wurde deshalb auch ein mutmassliches Fahrplankonzept 2014, basierend auf der öV-Strategie, erarbeitet und den Akteuren vorgelegt. Im Herbst 2011 wurde mit der Erarbeitung der öV-Strategie für den Kanton Nidwalden begonnen. Der Prozess der Erarbeitung lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- 7. Dezember 2011: Präsentation des Entwurfs der öV-Strategie bei allen Akteuren des öffentlichen Verkehrs in Nidwalden. Gleichzeitig wurde das von SMA+Partner, Zürich, entwickelte Fahrplankonzept 3C für den Fahrplan 2014, welches später verworfen wurde, vorgelegt.
- 14. Dezember 2011: Einladung der Akteure zur Stellungnahme zum Entwurf eines Fahrplans 2014 mit konkreten Fragen dazu.
- Frühling 2012: Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen und Überarbeitung der öV-Strategie.
- 3. September 2012: Präsentation der öV-Strategie und des Fahrplans 2014 mit dem Angebotskonzept Vx ohne Halt in Hergiswil Matt bei der BKV und BUL.
- 5./6. September 2012: Präsentation der überarbeiteten öV-Strategie zusammen mit dem Entwurf für den Fahrplan 2014 mit der Variante Vx ohne Halt in Hergiswil Matt bei allen Akteuren (Gemeinden und Interessenverbände).
- 10. September 2012: Einladung aller Akteure zur Stellungnahme zum Fahrplan 2014.
- 13. November 2012: Information des Regierungsrates über den Entwurf der öV-Strategie und Fahrplan 2014.
- 18. Dezember 2012: Genehmigung der öV-Strategie durch den Regierungsrat.

Der Ablauf zeigt, dass ein breiter Miteinbezug aller Akteure bei der Erarbeitung der öV-Strategie und parallel dazu der Entwicklung des Fahrplans 2014 stattgefunden hat. Dies bereits in der Konzeptphase weit vor der offiziellen Fahrplanaufgabe. Bei den Akteuren handelt es sich um die Gemeinden, die Interessenvertretungen der öV-Nutzer (IG-zb-Pendler, VCS, usw.) und die Transportunternehmen. Mit der offiziellen Fahrplanaufgabe im Mai 2013 wird dann der definitive Fahrplan 2014 nochmals den betroffenen Akteuren unterbreitet.

Bezahlbares Angebot im Vordergrund

Den wirtschaftlichen Aspekten bei der Bestellung des öV-Angebots wird im Rahmen der Planung und der Offertverhandlungen der Abgeltungen Rechnung getragen. Damit wird der Zielsetzung der öV-Strategie bezüglich einem zahlbaren Angebot Rechnung getragen. In diesem Zusammenhang gilt es zu beachten, dass für die Bewältigung der Pendlerströme die Spitzenzeiten am Morgen und am Abend (Hauptverkehrszeiten) als Massstab gelten. Alle Ressourcen von Bahn und Bus sind auf diese Spitzenzeiten auszurichten. Dies hat auch kostenmässig Auswirkungen. So sind beispielsweise neue Infrastrukturen zu realisieren (zb Doppelspurtunnel Allmend) und zusätzliches Rollmaterial zu beschaffen. Daraus ergeben sich entsprechend hohe Fixkosten für den Betrieb des öV-Angebotes. Das zeitweise Ausdünnen des Taktes bringt deshalb nur geringe Einsparungen und läuft der Umsteige-Zielsetzung des öV entgegen. Im Weiteren zeigt sich, dass die Frequenzzahlen in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen haben. Dies ist auch auf das verbesserte Angebot zurückzuführen.

Zu den Fragen

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 mit eingebunden werden, um damit eine bedarfsgerechte Eingabe an die Zentralbahn zu gewährleisten?

Obige Ausführungen belegen, dass alle Akteure des öffentlichen Verkehrs frühzeitig und umfangreich in den Planungsprozess für den Fahrplan 2014 eingebunden wurden. Der parallel geführte Prozess zur Erarbeitung der öV-Strategie und des Fahrplans 2014 wurde 2011 und 2012 durch die Gemeinden und Interessenverbänden begleitet. Noch nie wurde bei einem Fahrplanwechsel ein so grosser Aufwand beim Miteinbezug aller öV-Akteure betrieben. Bei der Umsetzung von Fahrplanbegehren gilt es aber die allgemeinen Rahmenbedingungen für den Fahrplan zu berücksichtigen. Es sind dies insbesondere notwendige Infrastrukturen, Anschlussverhältnisse in Luzern oder die Bedürfnisse der Mitbesteller. Die entsprechenden Abhängigkeiten sind bei der Konstruktion des Fahrplanes zu berücksichtigen. Aufgrund der besonderen Netztopografie der zb und den Einspurabschnitten zwischen Luzern und Hergiswil sind die Freiheitsgrade für die Fahrplangestaltung beschränkt.

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?

Die Gemeinden wurden wie vorne aufgezeigt mehrmals über das Fahrplankonzept 2014 informiert. Dabei sind verschiedene Bedürfnisse der Gemeinden in die Planung übernommen worden. Am 5./6. September 2012 sind die Gemeinden letztmals von der Baudirektion über das Fahrplankonzept 2014 informiert worden. Dabei wurden die Gemeinden regionsweise zusammengefasst. So konnten die Anliegen der jeweiligen Regionen gezielter diskutiert werden. Nachdem der Regierungsrat das Mengengerüst für den Fahrplan 2014 festgelegt hatte, wurde die Detailplanung des Fahrplans 2014 an die Hand genommen. In diesem Zusammenhang fanden wiederum Gespräche mit einzelnen Gemeinden zu Teilaspekten des künftigen Fahrplans statt. Hier die wichtigsten Absprachen in der Übersicht:

23. Januar 2013: Besprechung mit der Gemeinde Stans zur Verlängerung der Buslinie ins Eichli inkl. Fahrversuch.

25. Januar 2013: Die Gemeinden Beckenried, Emmetten und Seelisberg wurden über die geplanten Direktverbindungen der Seelinie und die Haltepolitik zwischen Beckenried und Buochs informiert.

29. Januar 2013: Mit der Gemeinde Oberdorf und einer Vertretung des VCS wurde eine alternative Linienführung des Busses Stans-Oberdorf-Büren und eine Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit diskutiert.

Der Gemeinderat Hergiswil wurde anfangs Januar 2013 schriftlich nach seiner Meinung zur künftigen Erschliessung der Haltestelle Hergiswil Matt befragt. Am 17. Januar 2013 fand zudem eine Besprechung zwischen dem Baudirektor und dem Gemeindepräsidenten von Hergiswil statt. Dabei wurden die Ergebnisse der bisherigen Abklärungen zur Erschliessung der S-Bahn-Haltestelle Hergiswil Matt erläutert. Mit Datum vom 29. Januar 2013 hat der Gemeinderat dem Kanton mitgeteilt, welche Prioritäten er bei dieser Erschliessung verfolgt. Aufgrund der Besprechung mit den übrigen Bestellern auf Fachebene zeichnet sich ab, dass die Erschliessung der S-Bahn-Haltestelle Hergiswil Matt mit der S55 und einer ergänzenden Buserschliessung gewährleistet werden soll. Diese Erschliessungsvariante wird von den Mitbestellern unterstützt. Es geht nun darum diese Erschliessung praktisch umzusetzen. Am 18. Februar 2013 fand in Hergiswil ein erster Fahrversuch auf einer möglichen Streckenführung für eine ergänzende Buserschliessung der Haltestelle Hergiswil Matt statt.

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?

Dazu möchten wir zuerst einen Angebotsvergleich des aktuellen Fahrplans mit dem Fahrplan 2014 aufzeigen. Hier die Anzahl Züge pro Stunde unterschieden nach der Strecke Wolfenschiessen-Luzern und Wolfenschiessen-Hergiswil in der HVZ :

Zug / Produkt	2010	2011-2013	2014
Interregio IR (Fernverkehr)	1	1	1
S4 (S-Bahn)	1	2	2
Verdichtungszüge in HVZ*			
Wolfenschiessen-Luzern	1	1	-
Wolfenschiessen-Hergiswil (Shuttle)	1	1	-
S44 (beschleunigte S-Bahn)	-	-	1

* = Hauptverkehrszeit (06.00 bis 08.00 und 16.30 bis 18.30 Uhr)

Die Aufstellung zeigt, dass der Angebotsausbau bereits mit dem Fahrplan 2011 stattfand. Dieser wurde notwendig, weil sich die Fahrplanlage des IR mit Eröffnung des Tunnels Engelberg so verändert hatte, dass bei einzelnen Gemeinden der IR Halt nicht mehr möglich war (primär Stansstad). Mit der Einführung des Halbstundentaktes bei der S4 konnte die Aufhebung des IR-Haltes kompensiert werden. Ein regelmässiger Halbstundentakt der S4 ist weiter hinsichtlich der Anschlüsse in Luzern wichtig. Die Übersicht zeigt auch, dass die bisherigen Verdichtungszüge in der HVZ ab 2014 durch die S44 ersetzt werden. Gegenüber dem Fahrplan 2011-2013 ergibt sich sogar ein Angebotsabbau in der HVZ, weil der Shuttle zwischen Wolfenschiessen und Hergiswil mit Anschluss an den IR von Interlaken nach Luzern wegfällt. Trotz gleichem Fahrplan 2011 und 2013 stiegen die Abgeltungen in dieser Zeit deutlich. Dies ist auf die Folgekosten der Rollmaterialbeschaffung, höheren Trassenpreisen, veränderten Ertragsverteilungsschlüsseln und Kosten für Revisionen des Rollmaterials zurück zu führen.

Mit dem Fahrplan 2014 ergeben sich somit gegenüber heute keine Angebotsveränderungen bei der Bahn. Die Reisezeiten aus Nidwalden nach Luzern werden mit dem Fahrplan 2014 tendenziell kürzer. So wird der IR zwischen Stans und Luzern nochmals eine Fahrzeitverkür-

zung erfahren. Bei den Reisenden, welche weiter als Luzern fahren gibt es Gewinner und Verlierer je nach Herkunftsgemeinde und Zielort. Eine Auswertung der Ein- und Aussteiger auf der Strecke Stans-Luzern von S4 und IR im Jahr 2011 hat folgendes ergeben. Von den Reisenden ab Stans nach Luzern haben in der HVZ rund 70 % Luzern als Ziel. 19 % fahren weiter Richtung Zug/Zürich und 11 % nach Bern/Basel. Die Pendlerströme auf der Bahn sind somit stark auf den Zielort Luzern ausgerichtet. Darauf nimmt auch die öV-Strategie Bezug, indem der Schwerpunkt auf der Schiene die Verbindung Stans-Luzern ist. Die Anschlüsse ins internationale Netz können von uns als Besteller nur bedingt eingebracht werden, weil mehrere Abhängigkeiten bestehen bei dieser nationalen Fahrplangestaltung. Dass sich aufgrund des Fahrplans 2014 die Pendlerströme generell verändern ist nicht anzunehmen.

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?

Wie bereits vorgängig ausgeführt, wird das Mengengerüst des Fahrplans 2014 gegenüber 2011 reduziert. Bezüglich Kosten werden die Angebote jeweils aufgrund der Frequenzentwicklungen und der Kostendeckungsgrade der einzelnen Linien beurteilt

Die Zahl der Ein- und Aussteiger hat sich in den letzten Jahren für IR und S4 insgesamt sehr positiv entwickelt. Während 2008 noch 2'482'041 Passagiere gezählt wurden, waren es 2012 deren 3'182'614. Dies entspricht einer Zunahme von 28,2 % innerhalb von 4 Jahren.

Neben der Nachfrage wird auch der Kostendeckungsgrad in die Betrachtungen einbezogen. Hier eine Übersicht dazu.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Ø 2006-11
Linie							
IR Luzern-Interlaken	48.8%	50.1%	49.8%	53.7%	60.6%	65.3%	54.7%
Luzern-Giswil S5	33.5%	42.4%	41.0%	39.6%	40.9%	39.7%	39.5%
Luzern-Dallenwil S4	k.A.	41.3%	41.5%	41.6%	40.7%	41.6%	41.3%
IR Luzern-Engelberg	62.8%	64.9%	66.9%	65.6%	65.7%	53.0%	63.1%

Aufgrund dieser Kennzahlen rechtfertigt sich das heutige Angebot vor dem Hintergrund des entsprechenden Potenzials und der Nachfragentwicklung.

Die zb hat heute zudem eine Auslastung über die ganze Betriebsdauer von rund 20 %, was in etwa dem schweizerischen Schnitt auf Regionalverkehrslinien entspricht. Zur Hauptverkehrszeit sind die Züge mit 70-80 % ausgelastet, bei einzelnen Zügen sind Stehplätze an der Tagesordnung. Die Auslastung der Züge der zb liegt somit in einem vertretbaren Rahmen. An Randzeiten und während des Tages, bei schlechtem Wetter oder spät abends sowie in der Gegenrichtung der hauptsächlichen Pendlerströme ist die Auslastung entsprechend tiefer. Eine Ausdünnung dieser Angebote hat kostenmässig aufgrund der fixen Kosten aber geringes Einsparungspotenzial. Die zb arbeitet zudem daran, die Auslastung der Züge in den Nebenverkehrszeiten mit innovativen Ideen (zB. Tiefdruckangebote) und entsprechendem Marketing zu verbessern.

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?

Wie bereits erwähnt, wird die Bahnfrequenz im Fahrplan 2014 gegenüber dem aktuellen Fahrplan auf der Bahn nicht erhöht. Der Viertelstundentakt zwischen Hergiswil und Luzern ergibt sich durch die zeitliche Verschiebung der beiden S-Bahn-Linien (S4+S5), welche heute im Halbstundentakt hintereinander verkehren.

Die künftige Bewältigung der Pendlerspitzen kann auch durch längere Züge erreicht werden. Damit können mehr Kapazitäten angeboten werden. Diese längeren Züge erfordern aber zusätzliches Rollmaterial, welches zur Zeit bei der zb nicht vorhanden ist. Im Weiteren haben längere Züge zur Folge, dass die Perronanlagen verlängert werden müssen. Neben längeren Zügen ist es auch denkbar in Hergiswil, Züge von Stans und Sarnen für die Weiterfahrt zwischen Hergiswil und Luzern zu flügeln, das heisst eine S4 und eine S5 werden in Hergiswil zusammengehängt und fahren so nach Luzern. Dadurch können Zugtrassen für zusätzliche Züge eingespart werden. Dieses Konzept erfordert aber automatische Kupplungen bei allen Zügen. Dies ist heute nicht gegeben.

6. Wie beurteilt der Regierungsrat den starren Taktfahrplan in wirtschaftlicher Hinsicht, insbesondere die zusätzlichen Kosten welche der Kanton zu übernehmen hat?

Die S4 und S5 zwischen Luzern und Hergiswil verkehren heute hintereinander mit 3 Minuten Abstand. Neu werden diese S-Bahnen im Viertelstundentakt auf dieser Strecke verkehren. Deshalb werden auch nicht mehr Zugkilometer angeboten als heute. Gesamthaft wird deshalb auch nicht mit höheren Kosten gerechnet. Wie bereits vorgängig erwähnt, führt nicht der Taktfahrplan zu höheren Abgeltungen sondern das Mengengerüst des Fahrplans (Anzahl Züge und Betriebszeiten).

Beschluss

Dem Landrat wird beantragt, von der Beantwortung der Interpellation von Landrat Maurus Adam, Hergiswil, zum Fahrplan 2014 der zb betreffend der Mitwirkung der Gemeinden und den wirtschaftlichen Auswirkungen eines Taktfahrplans Kenntnis zu nehmen.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Mitglieder des Landrates und des Regierungsrates
- Landratssekretariat
- Landrat Maurus Adam, Hergiswil
- zb Zentralbahn AG, Direktion, Bahnhofstrasse 23, 6362 Stansstad
- Baudirektion
- Direktionssekretariat Baudirektion
- Fachstelle öV und Projektentwicklung

NWLR.101

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN



Landschreiber