

Hergiswil, den 22.09.2006

Landratsbüro Nidwalden
Regierungsgebäude
Dorfplatz 2
6371 Stans

Interpellation zum Kollektivverkehr (Öffentlichen Verkehr)

betreffend der Weiterentwicklung der Zentralbahn im Abschnitt Hergiswil – Grafenort.

Sehr geehrter Herr Landratspräsident
Sehr geehrte Mitglieder des Landrates

Gestützt auf Art.53 Abs.4 des Landratsgesetzes bitten der Erst- und die Mitunterzeichnenden den Regierungsrat, über die Weiterentwicklung der Zentralbahn im Abschnitt Hergiswil – Grafenort Auskunft zu geben.

Ausgangslage

Die Fusion der Luzern-Stans-Engelbergbahn mit der Brünigbahn zur Zentralbahn brachte für unsere Region zahlreiche Verbesserungen im regionalen Bahnverkehr. Durch den Ausbau der Kapazität konnte das Angebot wesentlich verbessert werden und der Einsatz der Niederflurfahrzeuge brachte für die Passagiere eine erhebliche Komfortsteigerung. Die Zentralbahn und ihre Trägerkantone haben tüchtig investiert um für die Pendler attraktiver zu werden. Die Passagierzahlen bestätigen eine erfreuliche Entwicklung, aber das Potenzial ist noch nicht ausgeschöpft. Um einen Verkehrskollaps auf der Strasse, wie die langjährigen statistischen Trends befürchten lassen, zu verhindern, ist eine Optimierung des Angebots unumgänglich. In den Gemeinden zeigte die Ermittlung eine grosse Unzufriedenheit gegenüber der Zentralbahn. Diese lässt sich wie folgt zusammenfassen: Die zuständigen Behörden sind nicht informiert über die Strategie und Planung der Zentralbahn, die Gemeindebehörden wissen nicht wie es weiter geht. Deshalb sehen wir in folgenden Punkten grossen Handlungsbedarf:

Bahnhöfe. Die Bahnhöfe im Abschnitt Hergiswil – Grafenort vermögen dem fortschrittlichen Erscheinungsbild der Zentralbahn nicht standzuhalten. Einige Bahnhöfe präsentieren sich grau und düster. Ein Lifting scheint bitter notwendig. Um die Situation für ältere und behinderte Kunden, sowie für Familien mit Kleinkindern zu verbessern ist in Stansstad, aufgrund einer Initiative einzelner Personen, der Einbau eines Liftes vorgesehen. Ein ähnliches Projekt wurde in Hergiswil gestartet. Hier wird jedoch heftig über die Zuständigkeit und Finanzierung solcher Projekte diskutiert. Nebst einer behinderten gerechten Gestaltung gibt es noch andere Verbesserungspotenziale, wie z.B WC-Anlagen; Anpassung der Perronhöhe an die Züge, Parkplätze und moderne Velounterstände. Das Vorgehen der Zentralbahn fördert den Eindruck, dass überall dort reagiert wird wo entsprechend Druck gemacht wird, vieles ist Stückwerk, ein Konzept scheint zu fehlen.

Information. Die Zufriedenheit der Reisenden entscheidet über die Akzeptanz eines Verkehrssystemes. Der Fahrgast erwartet jederzeit eine lückenlose Information. Wichtig sind dazu die Informationen an den Haltestellen, die neben der visuellen Anzeige von Abfahrts- und Ankunftszeiten die akustische Information über Einfahrten, Abfahrten aber auch über Verspätungen und deren Ursachen beinhalten müssen. Unseres Erachtens besteht diesbezüglich bei der Zentralbahn ein erhebliches Verbesserungspotenzial. Im Bahnhof Hergiswil beispielsweise ist die Information über den Abfahrtsort und -zeitpunkt der Züge völlig ungenügend. Aufgrund des dichten Fahrplanes, der daraus entstehenden Hektik und der schlecht einsehbaren Beschriftung der Züge, kommt es vor, dass Fahrgäste in den falschen Zug einsteigen.

Weil die Bahnhöfe «tot» oder die Öffnungszeiten der Schalter reduziert sind können attraktive Angebote der Zentralbahn nicht genutzt werden. Die Billettautomaten sind zudem sehr störungsanfällig.

Verhältnis zu den Gemeinden. Eine Mehrheit der Gemeinden ist mit der Informationspolitik der Zentralbahn unzufrieden. Sie fühlen sich übergangen, nicht ernst genommen und schon gar nicht als Kunde der Zentralbahn akzeptiert. Wir sind überzeugt, dass mit einer konstruktiven Zusammenarbeit gute Lösungen gefunden werden könnten.

Fahrplangestaltung. Um die Anbindung aller Gemeinden im Kanton sicherzustellen ist die Feinverteilung ab den Bahnhöfen von grosser Bedeutung. So sind z.B die Postautos zwischen den Seegemeinden Ennetbürgen, Buochs, Beckenried sowie Emmetten und dem Bahnhof Stans und umgekehrt während den Spitzenzeiten voll gestopft und bieten wenig Komfort. Die Kapazität reicht kaum aus. Unseres Erachtens ergibt sich hier bei einem weiteren Ausbau des S-Bahn-Angebotes ein erhebliches Problem, umso mehr die Mehrzahl der Gemeinden ohne direkten Bahnanschluss in den Stosszeiten einen Halbstundentakt wünschen. Die Gemeinde Beckenried informierte mich über ein entsprechendes Projekt um die Anbindung zwischen Seelisberg, Emmetten und Beckenried an den öffentlichen Verkehr zu optimieren.

Im Weiteren sind auch die Anschlüsse an Sonn- und Feiertagen zwischen der Zentralbahn und dem Postauto nicht koordiniert. Manchmal fährt die Bahn, aber dann wieder kein Postauto. Unseres Erachtens müssen generell für alle Fahrzeiten die Umsteigeknoten Hergiswil und Stans besser auf ihre Verbindungen und erträgliche Wartezeiten hin überprüft werden.

Rollmaterial. Das neue Rollmaterial bewährt sich nach Kinderkrankheiten bezüglich Zuverlässigkeit und Komfort. Besonders zu erwähnen ist die Reduzierung der Lärmemission. Die heutige Situation fördert den Eindruck, dass neues Rollmaterial vorwiegend auf der Brüniglinie eingesetzt wird.

Niveau-Übergänge

Entlang der Zentralbahn bestehen Bahnübergänge mit erheblichen Risiko- und Staupotenzial. Im Budget wiederholen sich Beiträge für die Sanierung der Niveauübergänge ohne das bis anhin entsprechende Projekte oder Anträge vorliegen.

Wir sind uns bewusst, dass für die Umsetzung des aufgezeigten Verbesserungspotenzials und der Wünsche erhebliche finanzielle Mittel notwendig sind. Wenn wir aber aus der Presse entnehmen, dass die Zentralbahn mit der Montreux-Oberland-Bahn flirtet scheint das Geld vorhanden zu sein.

Wir bitten den Regierungsrat folgende Fragen zu beantworten:

Zielsetzungen im Kollektivverkehr (öffentlichen Verkehr)

- Besitzt die Zentralbahn ein Leitbild sowie eine Strategie und wie sehen diese aus?
- Werden die Gemeinden von der Zentralbahn als Kunden, Investoren, als Zahlende oder als Mitwirkende im Zusammenspiel des öffentlichen Verkehrs wahrgenommen?

Finanzierung der Bahninfrastrukturen

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

Investitionen

- Welche Projekte sind im Investitionsplan der Zentralbahn enthalten und welche Dringlichkeitsstufe ist diesen zugeordnet?

Information

- Was unternimmt die Zentralbahn um die vielfältigen und attraktiven Angebote, trotz «toter» Bahnhöfe oder wesentlich reduzierter Öffnungszeiten der Schalter, an den Fahrgast und potenziellen Kunden zu bringen?

Verhältnis zu den Gemeinden

- Ist die Zusammenarbeit zwischen der Zentralbahn und den Gemeinden und die gegenseitige Information aus Sicht der Regierung genügend?

Fahrplangestaltung

- Was unternehmen Sie bei einer weiteren Kapazitätssteigerung der Zentralbahn um die Feinverteilung zu optimieren, so dass im ganzen Kanton der Halbstundentakt erreicht werden kann?
- 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. CarPooling der Gemeinde Stans?
- Wie wird sich das NW/OW P+R-Konzept in das gesamte Verkehrsangebot in Nidwalden einfügen?
- Besteht für neue Haltestellen im Kanton Nidwalden, z.B. Länderpark, Kantonsspital eine Strategie oder Planung?

Nebst der Beantwortung der Fragen, ist die Interpellation mit dem Ziel verbunden den kollektiven öffentlichen Verkehr, als wichtigen Bestandteil des Regionalverkehrs, auf die politische Traktandenliste zu nehmen. Deshalb beantragen wir anlässlich der Beantwortung der Interpellation die Führung einer Diskussion.

Sehr geehrte Damen und Herren Regierungsräte wir danken Ihnen im Voraus für die umfassende Beantwortung der Interpellation.

Mit freundlichen Grüßen

Landrat Maurus Adam

Mitunterzeichnende:

Kaspar Schuler, Paul Leuthold, Karl Tschopp, Hans Christen, Lisbeth Amstutz, Heinz Risi, Walter Brändli, Josef Durrer, Bruno Duss, Alfred Bossard, Claudia Dillier, Jutta Floria, Tobias Käslin, Josef Odermatt, Martin von Rotz

Max Achermann, Susann Trüssel, Eduard Christen, Paul Matter, Beat Ettlin, Peter Epper, Sepp Barmettler, Conrad Wagner, Martin Zimmermann