



## Fragen zur öV-Strategie des Kantons Nidwalden Stellungnahme Pro Bahn Zentralschweiz

Am 7. Dezember 2011 wurde der Schlussbericht zur öV-Strategie des Kantons Nidwalden präsentiert und von den Anwesenden diskutiert. Im Hinblick auf die Verabschiedung der Strategie im Regierungsrat und der Umsetzung im Rahmenkredit für die Abgeltungen des regionalen Personenverkehrs der Jahre 2013-2016 interessiert uns Ihre Meinung. Dürfen wir Sie bitten die beiliegenden Fragen zu beantworten und **bis spätestens Freitag, 20. Januar 2011** der Baudirektion ein zu reichen.

### Gesamteindruck des Schlussberichts

Wie beurteilen Sie die den Schlussbericht zur öV-Strategie des Kantons Nidwalden gesamthaft (Aussagekraft und Vollständigkeit) ?

Der Bericht ist eine gute Grundlage für die künftige Strategiefindung, ein Ausgangspunkt um darauf aufzubauen. Er ergänzt das Metron-Konzept aus dem Jahre 2008. Uns fällt auf, dass die öv-Strategie fast ausschliesslich auf den Kanton Nidwalden fokussiert ist, losgelöst von kantonsübergreifenden Gesamtlösungen. Auch ist der Kundennutzen zu wenig ersichtlich.

---

### Analyse zum öV-Angebot in Nidwalden

Teilen Sie die Ergebnisse der Analyse, so wie sie im Schlussbericht wiedergegeben sind ?

Die Strategie zeigt neue Erschliessungsmöglichkeiten von Gebieten auf, die bislang nicht an den öv angebunden sind (21 Prozent der Einwohner und 27 Prozent der Arbeitsplätze im Kanton Nidwalden). Wenig Perspektiven allerdings über die Kantongrenzen hinaus, keine gemeinsame Strategie oder Absprachen mit Obwalden, Luzern oder Uri ersichtlich.

Es wird nicht nach verschiedenen öv-Zielgruppen unterschieden, wie z.B. Pendler, Freizeitverkehr, Touristen. Zwar wird die IST-Situation analysiert, aber keine SOLL-Vorgaben für die Zukunft erwähnt. Dies vermissten wir bereits im Metron-Bericht 2008 und haben diese wichtige Analyse umso mehr im neusten 2011-Bericht erwartet.

---

### Zielsetzungen für die öV-Strategie

Sind die Zielsetzungen, welche der öV-Strategie zu Grunde liegen (vgl. Seite 27) für Sie richtig und nachvollziehbar ?

Zentralbahn bildet das Rückgrat der Strategie, nach dem ZB-Fahrplan muss das gesamte Bussystem ausgerichtet werden. Das Buskonzept gibt eine erste Übersicht über die Absichten und Ideen der Erschliessung.

#### Angebotsziele:

Bei den Angebotszielen steht, die Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs müsse nachfragegerecht ausgebaut werden. Wir hoffen, dass in Zukunft auch weniger rentable Linien (unter 30 Prozent) nicht vollständig gestrichen werden. Mit einer Optimierung des Angebots und sinnvollen Umsteigebeziehungen sowie kurzen Wendezeiten können diese Linien rentabler geführt werden. Heute hat beispielsweise Bus 313 auf Mueterschwandenberg eine Wendezeit von 41 Minuten. Kein Wunder, rentiert das nicht.

#### Finanzziele:

«Der Kostendeckungsgrad entwickelt sich langfristig positiv.» Unsere Meinung: Es braucht auch weiterhin öV-Angebote für weniger dicht besiedelte Gebiete. Nicht alle Linien können rentieren, da Nidwalden zahlreiche periphere Ortsteile hat.

---

---

### Angebotsgrundsätze

Im Schlussbericht sind Angebotsgrundsätze für das künftige öV-Angebot in Nidwalden (vgl. Seite 31) aufgeführt. Wir beurteilen Sie diese ? Können Sie diesen zustimmen?

- Bahn-Bus-Knotenpunkte Stans, Stansstad, Hergiswil, Dallenwil und Wolfenschiessen sehr begrüßenswert.
  - Koordination der Kantone Nidwalden, Obwalden und Luzern fehlt gänzlich oder ist nicht ersichtlich.
  - Weitererschliessung auch ausserhalb des Kantons Nidwalden muss gewährleistet sein (überregional gute Verbindungen, schlanke Anschlüsse, kürzere Gesamtreisezeiten).
- 
- 

### Strategisches Angebotskonzept

Aufgrund der Ergebnisse der Analyse des heutigen öV-Angebots, den Zielen und Angebotsgrundsätzen der öV-Strategie wurde ein langfristiger, strategische Fahrplan (vgl. Anhang 1) erarbeitet. Geben Sie uns bitte Ihre Meinung dazu ab ? Was ist besonders gut daran, wo gibt es Schwachpunkte ?

Übergeordnetes Strategisches Ziel des Fahrplans = Förderung und Erhöhung der Standortattraktivität Nidwaldens als Wohn- und Arbeitsort, aber auch als Tourismuskanton (fehlt aus unserer Sicht gänzlich)

Als Ziel werden bloss kurze Reisezeiten nach Luzern erwähnt. Was ist mit den zahlreichen Pendlern nach Zug, Zürich HB, Zürich Flughafen, Bern, Basel, Sursee, Olten etc.?

Eine neue Haltestelle "**Stans Bitzi**" sollte zur Strategie gehören, wird im Bericht aber nicht erwähnt.

---

---

## Angebotskonzept 2014

Im Rahmen der öV-Strategie wurde auch ein Fahrplan 2014 (vgl. Anhang 1) erarbeitet. Geben Sie uns bitte Ihre Meinung dazu ab ? Was ist besonders gut daran, wo gibt es Schwachpunkte ?

Eine Stellungnahme ist nicht möglich, da das Angebotskonzept der Zentralbahn nicht bekannt ist. Daher ist auch nicht klar, ob der vorgeschlagene Fahrplan 3c fahrbar ist oder die Zentralbahn den Fahrplan Vx favorisiert.

### POSITIV

- durchgehende Busverbindung Stans – Sarnen (definitive Einführung erwünscht)
- Buskonzept für nicht erschlossene Gebiete in Stans, Buochs, Büren
- Taktfahrplan auf Buslinien
- Durchbindung von Buslinien in Stans
- Analyse Ist-Zustand und neue Verbindungs-Möglichkeiten
- Höhere Busfrequenzen in verschiedene Gemeinden

### NEGATIV

- Schlechte Anschlüsse in Luzern für Weiterreisende, zu lange Wartezeiten oder knapp verpasste Anschlüsse. Zur halben Stunde: Keine Verbindung mehr von Zug, Zürich, Basel, Sursee, Olten nach Nidwalden!!!!
  - Schlechtere Zugverbindungen zwischen Nidwalden (Stans) und Obwalden (Sarnen). Aufhebung des IR-Brünig-Halts in Hergiswil bedeutet deutliche Verschlechterung.
  - Aufhebung von Niederrickenbach Station (Weiterführung des Halt auf Verlangens)
  - Fehlende Koordination mit Luzern und Obwalden
  - Fehlende Verstärkungszüge am Wochenende  
→ (Titlis-Express: 30 Minuten-Takt Luzern - Engelberg)
- 
-

## Offene Punkte

Am Schluss des Berichts (vgl. Seite 47) sind verschiedene offene Punkte im Hinblick auf die Umsetzung des strategischen Fahrplans aufgeführt. Dürfen wir Sie bitten uns dort, wo Sie betroffen sind, Ihre Meinung ab zu geben ?

### Schülerverkehr

Ein absolutes MUSS. Erwähntes Risiko hat mit Kundenbedürfnis keinen Zusammenhang.

### Direktverbindungen Sarnen – Stans

Ergibt keine Konkurrenzsituation zur Zentralbahn-Verbindung, sondern eine wichtige Ergänzung. Zudem werden andere Gebiete bequem erschlossen; wie beispielsweise das Kantonsspital Nidwalden direkt ab Sarnen oder die Berufsschule in Stans ab Kerns.

Die Einführung von durchgehenden Bussen sollten nicht nur als Möglichkeit erwähnt werden, sie sind nach unserer Meinung ein MUSS.

Heute sind die Umsteigebeziehungen in Kerns, Sand mit 20 Minuten Wartezeit miserabel, es gibt auch kein nachvollziehbarer Taktfahrplan und keine Systematik. Die Busse könnten die Strecke bis Sarnen bedienen, statt in Sand so lange für nichts rumzustehen. Sogar zur Hauptverkehrszeit fehlen schlanke Anschlüsse (z.B. 17.07 Uhr ab Stans)

### Erschliessung Ennetbürgen (Bereich See / Baumgarten)

- Nicht beurteilbar

### Wendemöglichkeit Buochs Post

- Verlängerung bis Beckenried begrüssenswert, da die heute sehr stark frequentierten Kurse entlastet werden könnten.
- Wendemöglichkeit beim Kreisel Beckenriederstrasse sehr einfach realisierbar.

### Erschliessung Spichermatt / Sportanlage Eichli

- Ortsbus oder Quartierbus Stans nochmals prüfen, da zahlreiche Arbeitsplätze und Wohnungen heute in diesen Gebieten nicht mit dem öV erschlossen.

### Lokalbus Dallenwil – Büren – LSB Niederrickenbach

- Beibehaltung des Zentralbahnhalts Niederrickenbach (Halt auf Verlangen sinnvolle Lösung)
- Die Aufhebung der Station bringt keinen wesentlichen Fahrzeitgewinn und hat auch keinen Einfluss auf das Kreuzen der Züge. Halt auf Verlangen benötigt maximal 1 Minute mehr Fahrzeit.

### Endhaltestelle und Umsteigehaltestelle Kreuzstrasse

- Massnahmen wie Ampeln / Haltestellenkanten / Busbevorzugung gegenüber MIV prüfen

### Anschlüsse Flüelen

- Prüfung der Wiedereinführung von Direktverbindungen Sarnen – Stans – Flüelen (wie vor mehr als 10 Jahren) oder Altdorf in Hauptverkehrszeiten.
- dadurch attraktive Anschlüsse an Neat-Züge ab 2017, ohne Umweg über Luzern möglich. Vergleiche auch Erfolge des Tellbusses Luzern - Altdorf

## Lücken oder Fehlendes in der öV-Strategie Nidwalden

Wenn Sie den ganzen Schlussbericht zur öV-Strategie Nidwalden betrachten, gibt es aus Ihrer Sicht Dinge die fehlen oder verbessert werden sollten ?

- Keine Strategie bezüglich drohender Aufhebung der ZB-Haltestelle Hergiswil Matt  
→ (Unserer Meinung nach sollte entweder S4 oder S 5 alle 30 Minuten weiterhin Hergiswil Matt bedienen, da grosse Nachfrage. Bus wegen deutlich längerer Fahrzeit nach Luzern unattraktiv)
- S-Bahn Haltestelle "**Stans Bitzi**" fehlt in der Strategie gänzlich
- Kein verbindlicher Fahrplan der Zentralbahn
- Eine durchgehende Busverbindung Stans – Sarnen sollte nicht nur Möglichkeit, sondern definitives Ziel der Strategie sein.  
→ (Grund: Deutlich schlechtere da längere Reisezeiten und weniger Verbindungen mit Zentralbahn via Hergiswil)
- Trotz grossen Investitionen in Infrastruktur keine wesentlichen Verbesserungen bezüglich Reisezeiten, Anschlüssen und Angebotsdichte nach Luzern  
→ (hohe Investitionen bei Tunnel Engelberg / Tunnel Allmend; dadurch durchgehende Doppelspur von Luzern bis Hergiswil Haltiwaldtunnel)
- Fehlende Angaben zu Verdichtungszügen in den Hauptverkehrszeiten
- Fehlende Strategie am Abend, wenn IR-Stans-Engelberg nicht mehr fährt (deutlich schlechtere Umsteigebeziehungen in Luzern, längere Reisezeiten als heute)
- Bei IST-Analyse keine Stärken/Schwächen ersichtlich. Soll-Analyse für Zukunft fehlt.
- Keine Angaben zu Gesamtreisezeiten mit Zielen ausserhalb Nidwaldens
- Visionäre Ideen fehlen: Beispielsweise S 45 Stans – Sarnen  
→ (S-Bahn-Direktverbindung während ausgedehnten Hauptverkehrszeiten)
- Übergeordnetes Strategisches Ziel des Fahrplans = Förderung und Erhöhung der Standortattraktivität Nidwaldens als Wohn- und Arbeitsort, aber auch als Touris-  
muskanton (fehlt aus unserer Sicht gänzlich)

Besten Dank für Ihr Interesse und Ihre Kenntnisnahme.

Bei Fragen stehen wir gerne persönlich zur Verfügung.

Pro Bahn  
Sektion Zentralschweiz

Karin Blättler  
Präsidentin  
Hirschmattstr. 54  
6003 Luzern  
041 210 28 72

Romeo Degiacomi  
Vorstandsmitglied  
Professorenweg 14b  
6060 Sarnen  
076 222 44 14