



## **Mitwirkung öV- Strategie Nidwalden 2021-2024**

*Stellungnahme Grüne Nidwalden zur Anpassung der öV- Strategie*

### **Grundsätzliches**

Um langfristig eine erfolgreiche öV- Strategie in Nidwalden zu verfolgen und dementsprechend Massnahmen zu initiieren ist es zentral, dass attraktive Verbindungen in den Gemeinden an den öV gewährleistet sind. Diesbezüglich sind Verbindungen mit kurzen Wartezeiten und ohne Umsteigen für uns entscheidend. Deshalb sind gerade für Pendler Verbindungen ohne Umsteigen und zeitnahe Anschlüsse an Verkehrsdestinationen wie Zürich, Bern oder Basel wichtig. Wartezeiten in Luzern an diese Destinationen bis zu 30 Minuten sind zu vermeiden. Zudem fehlt uns der Einbezug des neuen Kantonsbahnhofs in Flüelen welcher mit zusätzlichen Anschlüssen neue Möglichkeiten für Pendler bieten könnte.

Des Weiteren muss bedacht werden, dass mehrheitlich wegen mehr Tourismus Frequenzen und damit höheren Fahr- Erträgen, der NW-ÖV-Rahmenkredit die letzten Jahre sukzessive von 9 Mio/Jahr auf 8 Mio/Jahr und noch tiefer gesenkt werden konnte. Corona bedingt (z.B. keine ausländischen Touristen) und infolge Verhaltensänderungen werden sich diese Fahrerträge nicht so schnell wieder normalisieren. Deshalb muss die staatliche bestellerseitige ÖV-Abgeltung wieder erhöht werden.

Abschliessend sind für uns Modalsplit-Lösungen unzureichend in die öV- Strategie von Nidwalden integriert. Um ein attraktives öV- Angebot anzubieten sind verschiedene Mobilitätslösungen wie beispielsweise Velos (Nextbike etc.) zu integrieren und auch digital anzubinden, sodass die Verwendung und Nutzung möglichst einfach geschehen kann. Wir wünschen uns eine vermehrte Modalsplit- Strategie mit Lenkungsmassnahmen unter der Führung des Kantons mit Einbezug der Gemeinden und den grössten Arbeitgebern, welche in den Entwicklungsschwerpunkten tätig sind. Eine Nachfrage ohne Angebot gibt es nicht. Nachfrage bedingt also ein zuverlässiges Angebot. Der Verkehrsmarkt ist also immer ein Spannungsfeld von Angebot und Nachfrage. Die Nachfrage kann nicht isoliert betrachtet werden.



## **1. Ausdehnung der Betriebszeiten der S44 Luzern-Stans**

Die Bevölkerung und die Anzahl der Beschäftigten werden in der Zukunft zunehmen, dies verfolgt auch die Regierung mit ihren unterschiedlichen Strategieschwerpunkten. Dies wird zu Folge haben, dass immer mehr Nidwaldnerinnen und Nidwaldner sowie Arbeitnehmende den öV benutzen werden. Dazu braucht es zwingend die Ausdehnung der Betriebszeiten der S44 Luzern-Stans sowie eine effiziente Anbindung an die Seegemeinden. Zudem ist die Anbindung mit Zürich im Halbstundentakt umzusetzen.

## **2. Optimierung der Linie 311 Stans – Buochs - Seelisberg**

Wir lehnen die Angebotsidee ab, da Ennetbürgen sowie Buochs Ausserdorf schlechter gestellt werden. Ennetbürgen und Buochs Ausserdorf mit knapp 5000 Einwohner benötigen attraktive öV-Verbindungen, wenn man sich vor Auge führt wie überlastet die Busse zu den Stosszeiten sind. ESP- Arbeiten (Fadenbrücke) soll in die Strategie integriert werden, jedoch nicht auf Kosten von bestehenden öV- Nutzenden. Die Entwicklungsstandorte (Gewerbe) sollten zusätzlich bedient werden. Für diese Standorte eignet sich die Umsetzung von diversifizierten Mobilitätslösungen wie beispielsweise öV und Velo (Nextbike etc.). Zudem soll der Kanton die Gemeinden sowie die Unternehmen in die Pflicht nehmen um den Verkehr langfristig zu diversifizieren.

## **3. Ausbau des Angebots am Abend und in der Nacht**

Wir begrünnen es wenn das Angebot am Abend und in der Nacht ausgebaut und verbessert werden. Für uns ist es zwingend, dass die letzte Verbindung von Luzern nach Stans eine Anschlusslösung in die Seegemeinden beinhaltet.

## **4. Einstellung der Linie 313 St. Jakob – Mueterschwandenberg am Wochenende**

Unter Anbetracht, dass es grundsätzlich zu einer Angebotssteigerung kommt ist dieses Vorhaben positiv zu bewerten. Auf Angebote in Randgebieten und zu Randstunden sollte jedoch immer geachtet werden



## **5. Neuordnung Busangebot Linie 323 zwischen Stans und Stansstad**

Die Neuordnung des Busangebots Linie 323 sollte weitere Bereiche wie das Kantonsspital Stans, den Länderpark sowie Siedlungsschwerpunkte Stans West beinhalten.

Statt einer Bewirtschaftung von in sich isolierten Buslinien Stans-Stansstad, Stans – Ennetmoos, Stans – Oberdorf-Büren, etc. sollte ein interkommunales Konzept für Ortsbus Stans-Oberdorf-Stansstad-Ennetmoos geprüft werden. Dies kann als Linien-Bus mit fixem Fahrplan und fixen Haltestellen oder als Nachfrage System mit Fahrplan und freien Haltestellen umgesetzt werden. Oder ein Kombi-Angebot von Linien-Betrieb, Richtungsband-Betrieb und Flächenbetrieb gemäss zeitlichen Angebotsphasen über den Tag.

## **6. Erschliessung Bürgenberg, Ennetbürgen**

Uns stört das unkoordinierte Vorgehen zwischen Kanton und Gemeinde. Nach jahrelangem hin und her verwirft der Kanton das Projekt und wenig später initiiert die Gemeinde Ennetbürgen der offene Schulbus. Dieser ist jedoch primär für Schulkinder und fährt nur unter der Woche.

Eine Busverbindung bis zum Bürgenstock Ressort sehen wir als unnötig an. Zudem ist für die Erschliessung vom Honegg bis zum Bürgenstock noch immer mit Einsprachen zu rechnen. Aus unserer Sicht wäre nur eine Linie Ennetbürgen zum Honegg prüfenswert, jedoch sollte das Kosten / Nutzenverhältnis genau überprüft werden und mit der Gemeinde Ennetbürgen bezüglich Schulbus eng zusammengearbeitet werden.

## **7. Erschliessung ESP Raum Buochs – Ennetbürgen**

Bei der Erschliessung ESP Raum Buochs – Ennetbürgen sollte eine vollumfängliche Prüfung der Güteklasse C und den bestehenden Haltestellen durchgeführt werden. Zu beachten ist, dass sich das Einkaufsgewerbe in Richtung Nähseydi entwickeln wird. Diesen Entwicklungen sollte Rechnung getragen werden.

## **8. Erschliessung Kantonsspital**

Siehe Punkt 5. «Neuordnung Busangebot Linie 323 zwischen Stans und Stansstad».



## 9. Verstärktes ÖV- Marketing zur Steigerung des Modalsplits

Um einen Modalsplit erfolgreich umzusetzen braucht es ein Marketing als begleitendes Instrument. Vor allem aber braucht es effiziente Angebote, welche die Bevölkerung unkompliziert nutzen kann und sich schnell, mit verschiedenen Fortbewegungsmitteln von A nach B zu bewegen. Damit die Angebote auch genutzt werden sind Lenkungsmaßnahmen (Parkplatzbewirtschaftung, Anreizsysteme, Mobilitätsmanagement, Mobility Pricing etc.) erforderlich, um das Mobilitätsverhalten zu ändern. In diesem Kontext sind digitale Lösungen zu prüfen und diese im Modalsplit zu integrieren.

Bei Fragen:

Alexander Huser, Präsident Grüne Nidwalden, 079 752 78 52