

Leserbrief zum Artikel "Nidwaldner fahren lieber Auto" in der Nidwaldner Zeitung vom 17.12.2019

Nidwaldner fahren vermehrt ÖV

Die Fakten aus dem Bericht über die Mobilität vom Kanton Nidwalden, die im Artikel erwähnt sind, fokussieren auf den Stand der Lage in 2015. Es handelt sich um eine gute Momentaufnahme, doch aus meiner Sicht fehlen Rückblick sowohl als auch Perspektive.

Wie hat sich gemäss Bericht der Verkehr zwischen 2005 und 2015 entwickelt?

- Der MIV-Anteil an der gefahrenen Tagesdistanz war in 2005 81%. In 2015 war er nur noch 74%. Klar fahren die Nidwaldner viel Auto. Doch in 2015 wurde täglich fast 10% weniger Auto gefahren als in 2005.
- Der ÖV-Anteil erhöhte sich von 8 auf 18%, was eine satte Zunahme von 125% bedeutet. In 2015 wurde die Tagesdistanz zu ca. einem Fünftel mit Bahn und Bus zurückgelegt. Wir gehören hier zwar im Schweizer Vergleich zu den Schlusslichtern, aber die Entwicklung ist gewaltig. In 10 Jahren hat sich die mit dem ÖV zurückgelegte Distanz mehr als verdoppelt!
- Beim Fuss- und Veloverkehr stagnierte der Anteil an der Tagesdistanz auf 7%.

Rückblickend darf man feststellen, dass der erfolgte ÖV-Angebotsausbau Früchte getragen hat. Wie würde es heute sonst mit Staus aussehen?

Nicht erstaunlich ist die Stagnation bei Fuss- und Veloverkehr. Der Nachhol- und Förderbedarf ist hier gross.

Und in der Zukunft? Gemäss Vorwort des Berichts wird «im Leitbild Nidwalden 2025 und im Legislaturprogramm des Regierungsrates für die Jahre 2016 bis 2019 auf Verträglichkeit im MIV, ein bedürfnisgerechtes ÖV-Angebot und attraktive Langsamverkehrsverbindungen gesetzt». Diese Absicht erachte ich als richtig und eine Alternative gibt es auch nicht. Diese erfolgreiche Entwicklung muss zwingend fortgesetzt werden: sollte sich der MIV-Anteil nicht weiterhin verkleinern, werden immer grössere und längere Staus die Region, die Bevölkerung und das Gewerbe plagen, abgesehen von den negativen Einflüssen auf Umwelt und Gesundheit.

Möchte die Politik die Verkehrsprobleme in Nidwalden in den Griff kriegen, muss koordiniert und gesamtheitlich geplant werden. Kurzfristig sind Fuss- und Veloverkehr konsequent zu fördern und dessen Infrastruktur zu forcieren (attraktive Dorfzentren für Fussgänger, Radwege, Veloparkierungsanlagen). Infrastruktur und Finanzierung des ÖV-Angebots müssen sichergestellt werden. Auch wird es ohne lenkungswirksame Elemente (Mobilitätsmanagement, Parkplatzbewirtschaftung, Dosierungsanlagen, usw.) beim MIV nicht möglich sein, die Strassen für die, die diese wirklich brauchen, frei zu halten.

Daniel Daucourt
VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Sektion Ob- und Nidwalden
Präsident

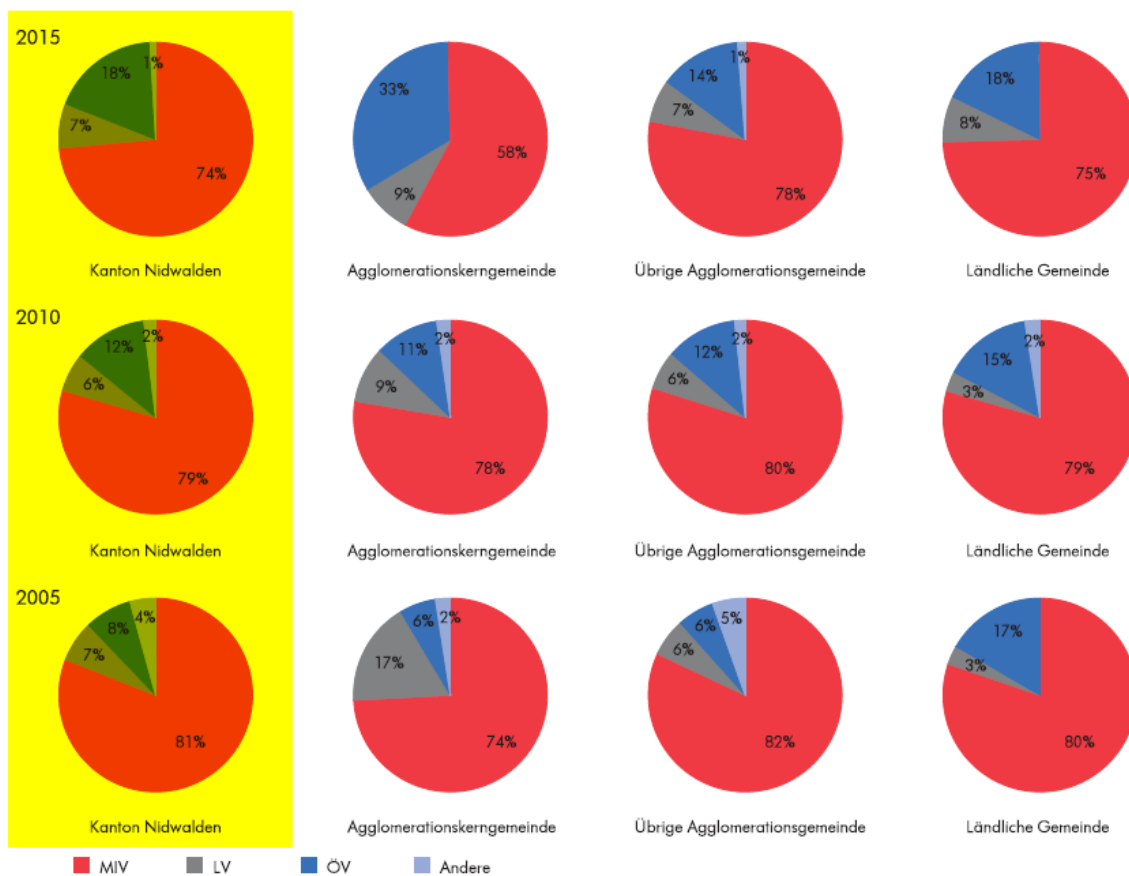
Anhang

Modalsplit-Entwicklung (Tagesdistanz) zwischen 2005 und 2015

Modalsplit (Tagesdistanz) in %	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr: LV)	Andere
2005	81	8	7	4
2015	74	18	7	1
Entwicklung	-9%	125%	0%	-75%

Quelle:

Abbildung 3.5
Modalsplit (Tagesdistanz) nach Wohnort 2005, 2010 und 2015
Kanton Nidwalden



K05_G01_NW

LUSTAT Statistik Luzern
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Gerundete Prozentwerte

Mobilität im Kanton Nidwalden: Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

<https://www.nw.ch/mobilitaetpub/18470>