



KANTON
NIDWALDEN

REGIERUNGSRAT

Dorfplatz 2, Postfach 1246, 6371 Stans
Telefon 041 618 79 02, www.nw.ch

RAHMENKREDIT FÜR DIE ABGELTUNG DES REGIONALEN PERSONENVERKEHRS (RPV) 2018-2019

BERICHT DES REGIERUNGSRATES

Bericht Rahmenkredit RPV 2018-2019

Titel:	Rahmenkredit für die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs	Typ:	Bericht	Version:	1
Thema:	Bericht Rahmenkredit RPV 2018-2019	Klasse:		FreigabeDatum:	14.06.17
Autor:	Schüpfer Hanspeter	Status:		DruckDatum:	12.06.2017
Ablage/Name:	Bericht Rahmenkredit 2018-19.docx			Registratur:	2016.NWBD.79

Inhalt

1	Zusammenfassung	4
2	Ausgangslage	4
2.1	Bericht zum Rahmenkredit.....	4
2.2	Angebot	4
2.3	Nachfrage	6
3	Rahmenbedingungen	8
3.1	Entwicklung bei der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs	8
3.2	Einführung des Controllings der Verkehrslinien	11
3.3	Bisherige Kredite für das Angebot an öffentlichem Verkehr	12
3.4	Verkehrerschliessung und Modalsplit.....	12
3.5	Überprüfung der öV-Strategie	13
3.6	Überprüfung des Angebots	14
3.6.1	Erhebung der Kundenzufriedenheit	14
3.6.2	Besitz von öV-Abonnements	16
4	Rahmenkredit.....	17
4.1	Angebot des öffentlichen Verkehrs für 2018 und 2019.....	17
4.1.1	Erschliessung des Bürgenstock	18
4.1.2	Winkelriedbus und Gotthard-Riviera Express.....	18
4.1.3	Luftseilbahnen Dallenwil-Wirzweli und Wiesenbergbahn	19
4.2	Rahmenkredit 2018 und 2019.....	20

1 Zusammenfassung

Das Angebot an öffentlichem Verkehr wurde in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut. Die Zahl der Kurskilometer stieg zwischen 2003 und 2016 bei der Bahn um 6% und beim Bus um 43%. Die Nachfrage entwickelte sich in der Folge positiv. In den letzten 10 Jahren nahm die Nachfrage bei Bahn und Bus um durchschnittlich 5% pro Jahr zu. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs an den in Nidwalden zurückgelegten Wegdistanzen (Modalsplit) stieg zwischen 2010 und 2015 von 12,2 auf 18,1% (+48%). Die Bestrebungen der Raumentwicklung, im Kanton Siedlung und Verkehr besser aufeinander abzustimmen, zeigen hier Wirkung.

Seit 2013 hat der Kanton eine öV-Strategie, welche die Stossrichtungen und Grundsätze für die Angebotsentwicklung festhält. Hauptzielsetzung dieser öV-Strategie ist ein bedarfsgerechter, optimierter und bezahlbarer öffentlicher Verkehr. Mit dem Fahrplan 2014 wurden erstmals die Inhalte der öV-Strategie umgesetzt. Die Abgeltungen für das öV-Angebot konnten nach einem stetigen Wachstum bis 2012 trotz Angebotsausbau mit dem Fahrplan 2014 in den Folgejahren stabilisiert werden. In den letzten 5 Jahren betrugen die Abgeltungen jährlich durchschnittlich Fr. 7,3 Mio. Dies ohne Abbau des Angebots. Die Zielvorgabe des Landrats liegt bei maximal Fr. 8 Mio. pro Jahr. Auch wenn die Aufwendungen für den öffentlichen Verkehr zurückgingen, konnte eine gute Qualität erreicht werden. Eine alle zwei Jahre durchgeführte Umfrage bei den Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs zeigt positive Werte. Die Gesamtzufriedenheit hat sich seit 2006 im Kanton Nidwalden positiv entwickelt. Nach dem bisherigen Spitzenwert im Jahr 2012 von 77 Punkten hat sich die Gesamtzufriedenheit bei 76 Punkten konsolidiert. Das hohe Niveau der Gesamtzufriedenheit der letzten Jahre konnte trotz beträchtlichem Fahrgastwachstum praktisch gehalten werden.

Der Rahmenkredit für die Jahre 2016 und 2017 in der Höhe von Fr. 15.8 Mio. wird unterschritten werden. Nachdem das aktuelle öV-Angebot als gut beurteilt wird, besteht kein Bedarf an grösseren Angebotsausbauten in den Jahren 2018 und 2019. Es sind lediglich eine zusätzliche S-Bahnverbindung am frühen Morgen von Wolfenschiessen nach Luzern und 3 zusätzliche Kurspaare auf der Buslinie Wolfenschiessen-Oberriedenbach vorgesehen. Die dem vorliegenden Rahmenkredit zu Grunde liegenden Offerten ergeben für die Jahre 2018 und 2019 einen Abgeltungsbedarf von 14.4 Mio. Franken. Die Vorgabe des Landrats für die maximalen jährlichen Abgeltungen kann mit dem vorliegenden Rahmenkredit eingehalten werden.

2 Ausgangslage

2.1 Bericht zum Rahmenkredit

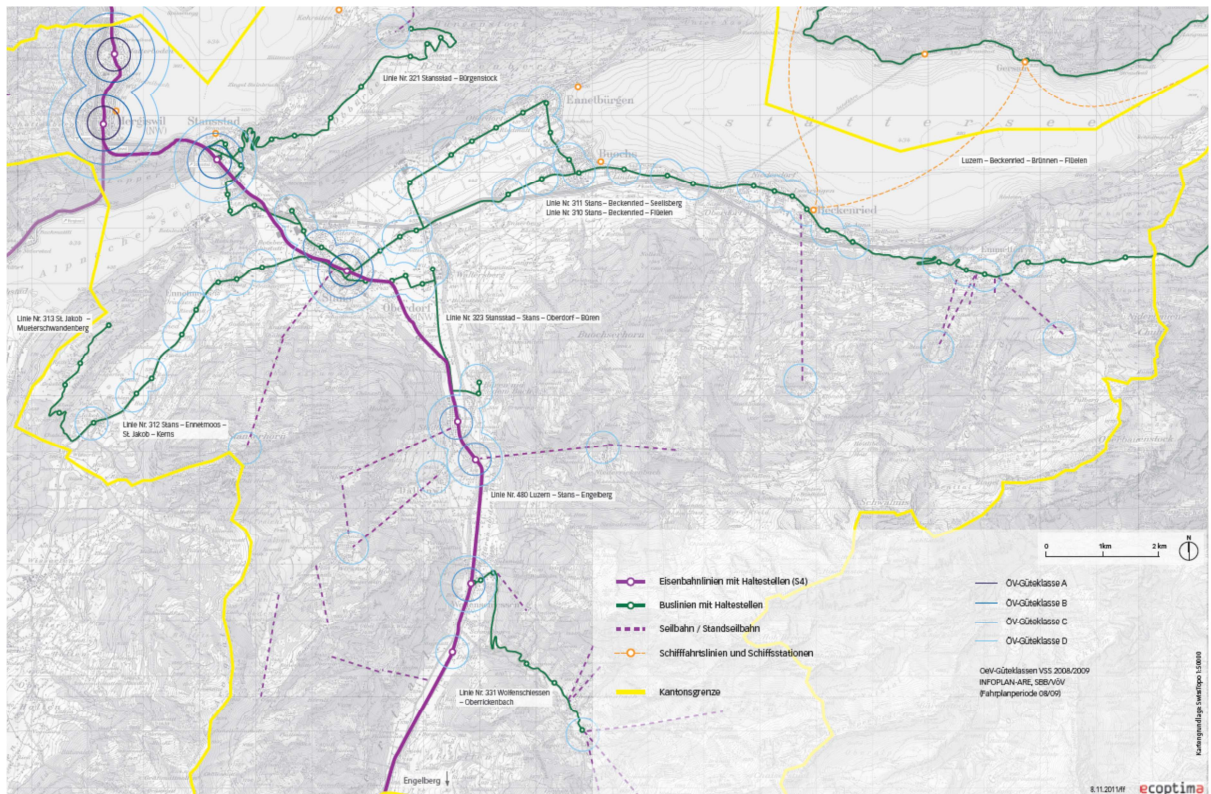
Im Zusammenhang mit der Vorlage eines Rahmenkredites liefert der Regierungsrat jeweils einen Bericht über das bestehende Angebot, über die mittelfristige Nachfrage- und Angebotsentwicklung und die geplanten Angebotsänderungen in den nächsten Fahrplanperioden (Art. 20 Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs [Verkehrsgesetz, ÖVG; NG 652.1]). Zudem gibt der Bericht Auskunft über die Entwicklung des Gesamtverkehrs sowie die Abstimmung von Individual- und öffentlichem Verkehr sowie Raumplanung.

Der Bericht wird zudem ergänzt durch die Aussagen zur Qualität der Leistungserbringung im öffentlichen Verkehr. Zudem werden die Umsetzung der öV-Strategie des Kantons und die Entwicklung des Erreichbarkeitsindex dargestellt.

2.2 Angebot

Das öV-Angebot im Kanton Nidwalden ist geprägt durch die Hauptachse der Zentralbahn (zb) zwischen Luzern und Engelberg. Die wichtigsten Siedlungsgebiete der Gemeinden ausserhalb dieser Achse werden mit grob- und feinerschliessenden Buslinien grösstenteils mit

Umsteigemöglichkeiten an die Hauptachse angeschlossen. Das öV-Angebot umfasst neben den Bahn- und Buslinien auch eine Schifflinie sowie drei Luftseilbahnen. Die übrigen Bergbahnen und Schifflinien haben vorwiegend touristischen Charakter.



Basisnetz öV und Haltestellen (Quelle: Agglomerationsprogramm Nidwalden 2011)

Die Karte zeigt das Netz aller der Öffentlichkeit frei zugänglichen Verkehrsmittel und -linien auf (Stand 2011). Es handelt sich dabei um das öV-Netz des Kantons Nidwalden. Dieses umfasst die Bahn, Busse, Schiffe und Luftseilbahnen. Nicht alle diese Transportmittel werden in ihrem Betrieb vom Kanton finanziell unterstützt. Die Stanserhornbahn beispielsweise erhält vom Kanton keine Betriebsbeiträge, ist aber Teil des öV-Netzes. Diejenigen Transportunternehmen, welche vom Kanton Abgeltungen oder Betriebsbeiträge erhalten, gehören zum öV-Angebot des Kantons.

Die Entwicklung des öV-Angebots ist aus den bestellten Bahn- und Buskilometern sowie den Abgeltungen ersichtlich. Dazu ergibt sich folgende Zusammenstellung:

Jahr	Bahn			Bus		
	Abgeltung [CHF]	Kurs-km	Abg./K-km	Abgeltung [CHF]	Kurs-km	Abg./K-km
2003	25'970'000	2'571'376	10.10	2'659'842	808'500	3.29
2004	25'507'300	2'229'880	11.44	2'831'798	820'000	3.45
2005	25'768'958	2'633'109	9.79	2'779'561	848'668	3.28
2006	26'168'248	2'602'815	10.05	2'775'671	859'791	3.23
2007	27'578'814	2'600'951	10.60	3'030'042	891'025	3.40
2008	28'253'779	2'559'865	11.04	3'128'669	937'551	3.34
2009	27'870'293	2'719'697	10.25	3'503'038	979'706	3.58
2010	27'868'875	2'602'250	10.71	3'885'551	1'008'680	3.85
2011	27'990'339	2'679'639	10.45	4'614'581	1'059'153	4.36
2012	30'194'905	2'858'986	10.56	4'610'894	1'123'356	4.10
2013	36'679'490	2'600'498	14.10	4'490'159	1'047'537	4.29
2014	35'307'232	2'733'812	12.92	5'255'537	1'163'461	4.52
2015	33'548'359	2'733'739	12.27	5'160'131	1'164'777	4.43
2016	29'432'560	2'727'201	10.79	4'928'435	1'160'283	4.25
2003-2016	+13.3%	+6.1%		+85.3%	+43.5%	

Die Zahl der Kurskilometer erhöhte sich in den letzten 14 Jahren bei der Zentralbahn AG (zb) moderat um 6,1%. Beim Busangebot hat sich die Zahl der Kurskilometer wesentlich stärker erhöht (+44%) als bei der Bahn. Die Höhe der Abgeltungen entwickelte sich bei der Bahn im gleichen Zeitraum um +13,3%. Beim Bus stiegen die Abgeltungen um 85%. Dieser Unterschied zwischen Bahn und Bus lässt sich mit der Einführung einer zusätzlichen Buslinie auf den Muoterschwandenberg, einer Direktverbindung von Buochs nach Stans, der Verdichtungen der am stärksten genutzten Buslinie Stans-Beckenried-Seelisberg sowie zusätzlichen Kurspaaren zum umgebauten Länderpark begründen. Die Produktivität hat sich im betrachteten Zeitraum bei Bus und Bahn unterschiedlich entwickelt. Bei der Bahn bewegte sich die Abgeltung pro Kurskilometer zwischen 2003 und 2016 um Fr. 10.-. Die Abnahme der Abgeltungen zwischen 2015 und 2016 bei der Bahn ist auf die stark erhöhten Erträge durch die internationalen Gruppenreisenden aus dem asiatischen Raum zurückzuführen. Mit den Mehrerträgen konnten zudem die Kosten für neues Rollmaterial (Modulersatz) in den letzten Jahren aufgefangen werden. Beim Bus entwickelten sich die Abgeltungen pro Kurskilometer im gleichen Zeitraum von Fr. 3.29 auf Fr. 4.25 (+29%). Dies hängt neben der Teuerung seit 2003 auch mit Veränderungen bei der betrieblichen Effizienz (z.B. Linie Stansstad-Stans-Büren) im Zusammenhang mit Angebotsausbauten zusammen. Ab 2015 haben sich die Abgeltungen beim Bus reduziert. Dies aufgrund einer mit PostAuto abgeschlossenen Zielvereinbarung über die künftige Entwicklung der Abgeltungen.

2.3 Nachfrage

Auf der Nachfrageseite konnte mit dem Ausbau des Angebots auch eine Zunahme der Nachfrage festgestellt werden. Die Entwicklung der Nachfrage von Bahn und Bus (Anzahl Ein- und Aussteiger) lässt sich wie folgt zusammenfassen.

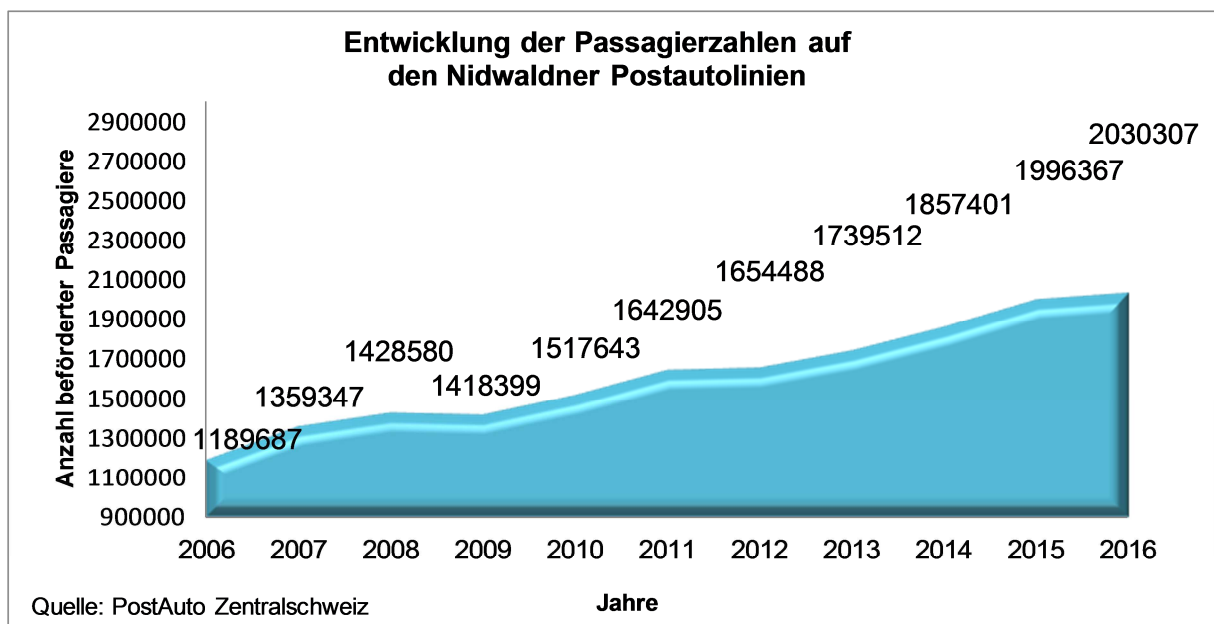
Entwicklung der Nachfrage von Bahn und Bus

	2007	2010	2013	2016	Zunahme 2007-2016	Ø Jahr 2007-2016
Bahn (zb)	6'099'000	6'400'609	6'971'925	9'241'856	51.5%	5%
Bus	1'359'347	1'517'643	1'739'512	2'030'307	49.4%	4.9%
Total	7'458'347	7'918'252	8'711'437	11'272'163	51.1%	

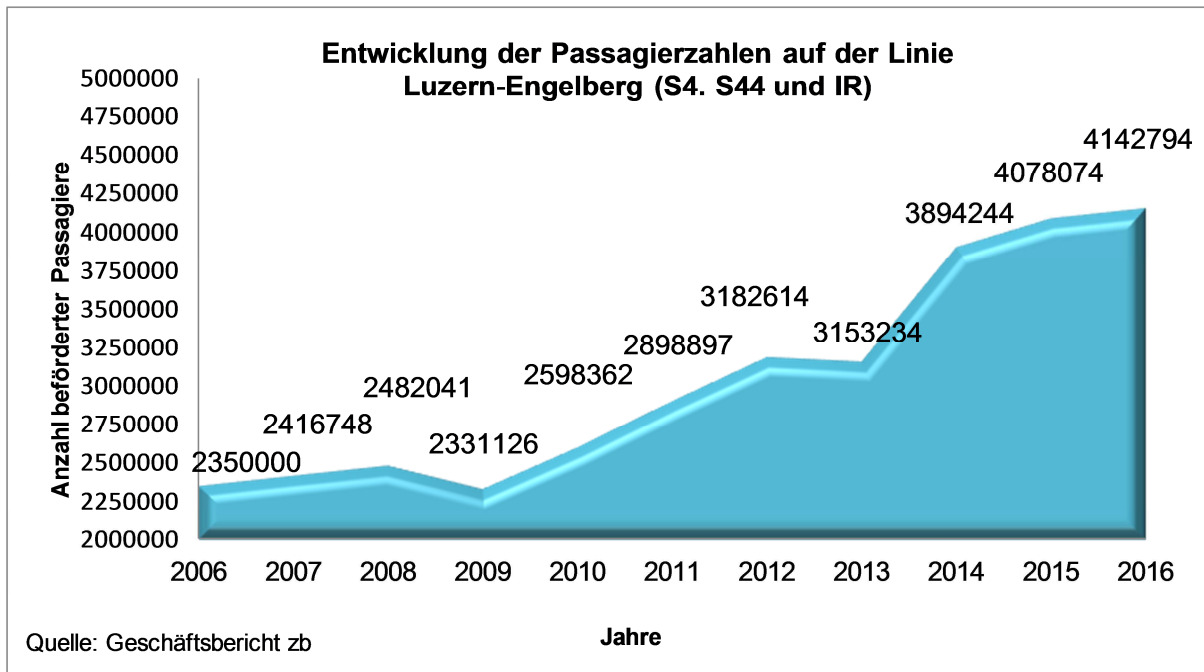
Quelle : zb und PostAuto Zentralschweiz

Die Zahlen für die Bahn beziehen sich auf das ganze Netz (S-Bahnen und IR-Brünig bzw. Engelberg) der zb. Insgesamt sind die Frequenzen bei Bahn und Bus im Kanton zwischen 2007 und 2016 um 51% gestiegen. Die Passagierfrequenzen von Bahn und Bus entwickelten sich dabei zwischen 2007 und 2016 fast im Gleichtakt. Dabei zeichnete sich zwischen 2013 und 2016 bei der Bahn eine grössere Nachfragezunahme als beim Bus ab. Dies dürfte mit dem Fahrplanwechsel 2014 und den damit verbundenen Angebotsverbesserungen (Kursverdichtung S44 sowie attraktivere Gesamtfahrzeiten nach Luzern mit Bus und Bahn, Erschliessung Eichli in Stans, Kursverdichtungen einzelner Buslinien) zusammenhängen. Die Nachfrage zwischen 2003 und 2016 nahm insgesamt durchschnittlich pro Jahr um 5% zu.

Die Frequenzentwicklungen der Postautolinien im Kanton und der zb nur für den Ast Luzern-Engelberg (S4, S44 und IR Engelberg) präsentiert sich wie folgt.



Zwischen 2006 und 2016 konnten die Passagierzahlen auf den Nidwaldner Postautolinien um rund 71% gesteigert werden. 2016 wurden erstmals mehr als 2 Mio. Fahrgäste auf den Postautolinien in Nidwalden gezählt. Die Entwicklung der Nachfrage zeigt nach wie vor nach oben und liegt deutlich über der Zunahme der Kurskilometer (Angebot: +35 %).



Auf der Strecke Luzern-Engelberg (S-Bahn S4, S44 und Interregio IR) erhöhte sich die Zahl der Passagiere zwischen 2006 und 2016 um 76%. Angebot und Nachfrage entwickelten sich hier insgesamt erfreulich. Es zeigen sich ab 2014 deutlich erhöhte Frequenzen aufgrund der Einführung eines neuen Fahrplans. Mit dem Fahrplan 2011 wurde bereits ein grösserer Angebotsausbau (zusätzliche S4 und schneller IR nach Engelberg) realisiert. Die Nachfrage ist in der Folge stetig gestiegen.

3 Rahmenbedingungen

3.1 Entwicklung bei der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs

Im folgenden Abschnitt wird die Entwicklung des finanziellen Aufwands des Kantons für die Angebote an öffentlichem Verkehr aufgezeigt. Es handelt sich dabei ausschliesslich um eine finanzielle Betrachtungsweise. Die Finanzierung des RPV gemäss Bundesrecht (Personenbeförderungsgesetz und -verordnung) wird anteilig durch Bund und Kanton übernommen. Der Bund gewährt dem Kanton individuell ein Kostendach (Kantonsquote). Für diesen Beitrag beteiligt sich der Bund am jeweiligen RPV-Angebot mit seinem Anteil. Überschreitet das RPV-Angebot die Quotenmittel, so ist der überschüssende Beitrag zu 100% durch den Kanton zu tragen (= Quotenüberschreitung). Hier ein Überblick über die Entwicklung der letzten Jahre.

Übersicht Finanzierung öV Bund und Kanton

<u>Jahre</u>	<u>Gesamtaufwand</u>	<u>K.-Quote</u>	<u>Bund</u>	<u>Kanton</u>	<u>Überschreitung</u> <u>K.-Quote</u>	<u>nicht</u> <u>RPV-Angeb.</u>
2006	3'930'766	9'514'327	6'469'742	3'044'585	414'869	262'551
2007	4'148'476	8'163'450	5'551'146	2'612'304	426'887	487'641
2008	5'368'823	8'633'661	4'748'514	3'885'147	89'561	474'277
2009	5'912'920	8'802'011	4'841'106	3'960'905	498'097	472'909
2010	6'448'284	9'348'178	5'141'498	4'206'680	431'241	444'617
2011	8'191'971	10'728'426	5'900'634	4'827'792	2'516'371	862'326
2012	6'993'425	12'390'334	6'814'684	5'575'650	256'457	790'574
2013	7'573'428	13'636'243	7'499'934	6'136'309	1'273'154	825'419
2014	7'622'851	13'657'910	7'511'851	6'146'060	797'261	679'531
2015	6'899'530	13'892'500	7'640'875	6'251'625	-	647'904
2016	7'482'238	14'259'927	7'842'960	6'559'566	270'018	652'654

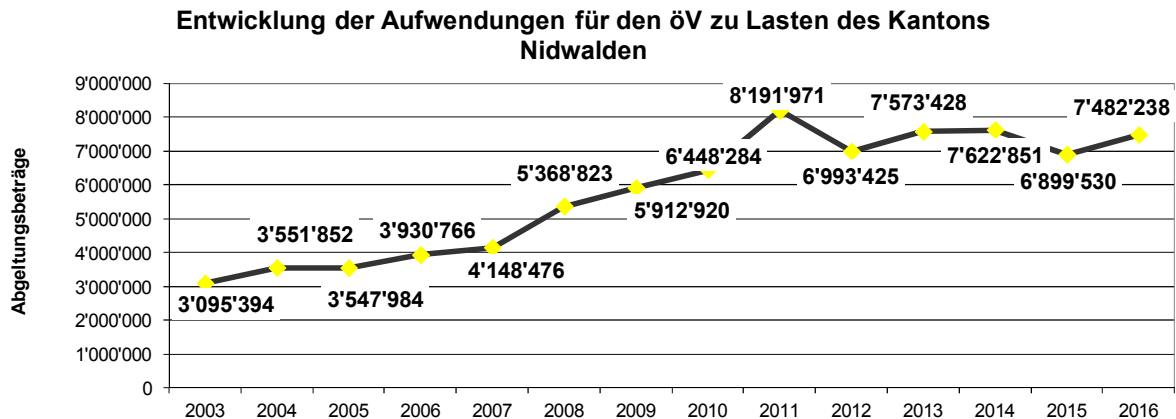
K-Quote= Kantonsquote für Nidwalden

RPV-Angeb.=abgeltungsberechtigte Angebote gemäss Bundesrecht

Bei der Tabelle ist zu beachten, dass sich der Kostenteiler Bund / Kanton (KAV) im Laufe der Jahre verändert hat. Während der Anteil von Nidwalden 2006 noch 32% betrug, stieg dieser ab 2008 auf 45%. Ab 2016 beträgt dieser Anteil 46%. Der Anteil des Bundes sank demgegenüber von 68 auf 54%. Der KAV basiert auf einer Berechnung, welche bis zur Einführung des NFA die Finanzkraft berücksichtigte und daneben die Bevölkerungsdichte sowie die Privatbahnlänge (für Nidwalden die zb) enthält. Die Veränderung des KAV bildet die steigende Finanzkraft und die zunehmende Bevölkerungsdichte von Nidwalden ab. seit Einführung des NFA im Jahr 2008 spielt die Finanzkraft bei der Berechnung des KAV keine Rolle mehr.

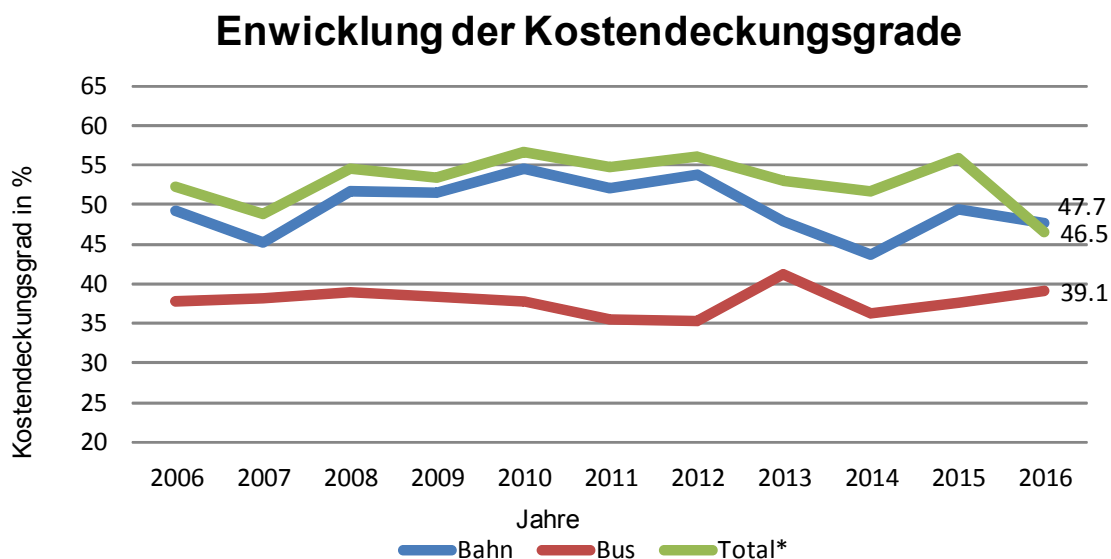
Die Überschreitung der Kantonsquote ist von verschiedenen Faktoren abhängig. Es sind dies Kantonsquotenveränderungen aufgrund von Anpassungen der interkantonalen Verteilungsschlüssel der Linien, nicht anerkannte RPV-Angebote durch den Bund, Angebotsausbauten oder Rollmaterialbeschaffungen. Neben den RPV-Angeboten werden vom Kanton auch nicht abgeltungsberechtigte Angebote bestellt. Beispiele dafür sind die Luftseilbahn Dallenwil-Niederrickenbach (LDN) oder der Tarifverbund Passepartout (letzte Spalte in der Übersicht). Die Entwicklung der Kantonsquote verlief zwischen den Jahren 2011 bis 2016 für den Kanton positiv. Während in den Vorjahren nur leichte Anpassungen der Kantonsquote vorgenommen wurden, ergaben sich in den Jahren 2011 bis 2016 zum Teil wesentliche Quotenerhöhungen. Dies hängt zu einem grossen Teil mit der Rollmaterialbeschaffung der zb zusammen. Diese Rollmaterialbeschaffungen führten aufgrund zusätzlicher Abschreibungen und Zinskosten zu erhöhten Abgeltungen. Der Bund konnte aufgrund seiner finanziellen Situation den Anteil an den erhöhten Abgeltungen vollumfänglich leisten. Aus diesem Grund wurden entsprechende Quotenerhöhungen gewährt. Im Weiteren hat der Bund im Jahre 2013 dem Bundesparlament einen einmaligen Beitrag an die Abgeltungen des RPV in der Höhe von rund 50 Mio. beantragt. Nachdem diese Krediterhöhung durch das Bundesparlament genehmigt worden war, erhielt der Kanton beschränkt auf das Jahr 2013 rund Fr. 1 Mio. an zusätzlichen Mitteln. Auch im Jahr 2014 konnte eine einmalige Kantonsquotenerhöhung von Fr. 800'000.- und 2016 eine solche von rund Fr. 500'000.- gewährt werden. Die Zuteilung der Kantonsquote des Bundes hängt oftmals von den insgesamt beanspruchten Mitteln der Kantone für die Abgeltungen des RPV insgesamt.

Die gesamten Aufwendungen für den öV zu Lasten des Kantons Nidwalden entwickelten sich in den letzten Jahren wie folgt:



Im Jahr 2011 wurden bisher am meisten Mittel für den öffentlichen Verkehr eingesetzt. Dies hängt mit einem grösseren Angebotsausbau im Fahrplan 2011 sowie dem Beginn der Rollmaterialbeschaffungen der zb zusammen. Im Jahr 2012 sanken die Abgeltungen aufgrund zusätzlicher Kantonsquotenmittel gegenüber dem Vorjahr deutlich ab. Mit den zusätzlichen Kantonsquoten konnte der Anteil an Abgeltungen, welche zu 100% durch den Kanton zu finanzieren sind, reduziert werden. Im Jahr 2013 nahmen zwar die Abgeltungen aufgrund verschiedener Effekte (Trassenpreiserhöhungen, Lokrevisionen der zb, Änderungen von Verteilschlüssel, usw.) deutlich zu. Aufgrund der überdurchschnittlichen Kantonsquotenanpassungen des Bundes (Zusatzkredit) waren die erwarteten Aufwandsteigerungen beim Fahrplan 2013 geringer als geplant. 2014 lagen die Abgeltungen nur leicht über denjenigen des Jahrs 2013. Dies obwohl der Fahrplan 2014 zahlreiche Angebotsverbesserungen gebracht hatte. Diese geringe Zunahme der Abgeltungen konnte mit der Umsetzung der öV-Strategie und einem optimierten Fahrplan 2014 erreicht werden.

Zur Beurteilung von Angeboten im öffentlichen Verkehr kann der Kostendeckungsgrad herangezogen werden. Dieser berechnet sich aus dem Verhältnis zwischen dem Ertrag der Angebote (Einnahmen Billette, Abonnemente, usw.) und den Gesamtaufwendungen (Personal, Sachkosten, Abschreibung, usw.) der Transportunternehmung. Die untenstehende Tabelle gibt hier eine Übersicht über die Entwicklung der Kostendeckungsgrade (KDG) in den letzten Jahren.



*= KDG für alle finanzierten Verkehrsmittel Bahn, Bus, Luftseilbahn und Schiff

Der Kostendeckungsgrad aller vom Kanton bestellten und mitfinanzierten öV-Angebote lag 2016 bei 46,5%. Die Bahnleistungen weisen gegenüber dem Bus einen leicht besseren Kostendeckungsgrad auf. Der Kostendeckungsgrad für den Bus hat sich in den letzten Jahren verbessert. Dies ist unter anderem auf eine mit PostAuto abgeschlossene Zielvereinbarung zur Entwicklung der Abgeltungen zurückzuführen. Im Übrigen ist der Verlauf der Kostendeckungsgrade von verschiedenen Faktoren (z.B. Veränderung des Angebots und der Betriebsverhältnisse, Mitbestellung von Linien, Beschaffung von Rollmaterial, Entwicklung der Erträge, usw.) abhängig. Langfristig verfolgt der Kanton die Zielsetzung, einen Kostendeckungsgrad aller vom ihm bestellten und mitfinanzierten öV-Angebote von 50% zu erreichen.

3.2 Einführung des Controllings der Verkehrslinien

Am 1. Januar 2016 ist das revidierte ÖVG in Kraft getreten. Darin ist ein regelmässiges Controlling aller Verkehrslinien und -angebote mit Schwellenwerten verankert. Verkehrslinien, welche die vom Landrat festgelegten Schwellenwerte nicht erreichen, können dem Landrat zur Streichung vorgeschlagen werden. Ab 2016 kommen die Bestimmungen des revidierten ÖVG zur Anwendung. Hier die Auswertung der Zahlen für das Jahr 2016 (Nachkalkulation).

	Kostendeckungsgrad				Angebotsseffizienz				Gesamt	Berechnung AGB	
	KP*	A-Stufe	Schwelle	Wert	Ampel	Schwelle	Wert	Ampel	Ampel	PKM	Platz-KM
Bahn											
S5 Luzern-Giswil	39	über 20 KP	40%	43%	3%	15%	15%	0%		27'742'752	189'347'595
S55 Luzern-Sachselt	4	4-10 KP	30%	35%	5%	10%	19%	9%		1'380'671	7'201'430
IR Luzern-Interlaken	16	11-20 KP	35%	70%	35%	20%	29%	9%		81'970'636	286'732'864
S4 Luzern-Stans/Wolfenschiessen	40	über 20 KP	40%	44%	4%	15%	17%	2%		19'904'593	119'861'947
S44 Luzern-Stans	4	4-10 KP	30%	56%	26%	10%	25%	15%		1'491'553	5'898'779
IR Luzern-Engelberg	17	11-20 KP	35%	58%	23%	20%	27%	7%		32'034'080	118'920'779
Bahnersatz Hergiswil Matt	17.5	11-20 KP	35%	13%	-22%	20%	24%	4%		303'593	1'260'000
Bus											
Stans-St. Jakob-Sarnen	13	11-20 KP	25%	36%	11%	5%	11.8%	7%		1'547'412	13'155'317
Stansstad-Bürgenstock	9	4-10 KP	15%	17%	2%	3%	3%	0%		208'879	7'087'659
W'schiessen-Oberrickenbach	8	4-10 KP	15%	49%	34%	3%	16.1%	13%		144'671	895'901
Stans-Seelisberg	23.5	über 20 KP	40%	46%	6%	10%	14.4%	4%		8'781'384	60'904'655
Stans/Beckenried-Flüelen/Altdorf	4	4-10 KP	15%	16%	1%	3%	7.2%	4%		403'214	5'633'820
Stans-Oberdorf-Büren	24.5	über 20 KP	40%	37%	-3%	10%	6.2%	-4%		368'360	5'909'599
St. Jakob-Mueterschwandenberg	11	11-20 KP	25%	23%	-3%	5%	8.1%	3%		36'657	451'878
Stansstad-Stans	15.5	11-20 KP	25%	25%	0%	5%	9.6%	5%		471'689	4'917'154
Luftseilbahn											
LS Dallenwil-Wirzweli	32	über 20 KP	45%	56%	11%	15%	28.8%	14%		317'335	1'102'317
LS Dallenwil-Niederrickenbach	24	über 20 KP	45%	84%	39%	15%	9.6%	-5%		296'157	3'092'880
LS Dallenwil-Wiesenberg	20	über 20 KP	45%	46%	1%	15%	63.4%	48%		36'722	57'895
Schiff											
Luzern-Flüelen (SGV)	5.9	4-10 KP	80%	92%	12%	10%	7.6%	-2%		17'487'600	229'621'723
* = Anzahl Kurspaare Montag-Freitag											

* = Anzahl Kurspaare Montag-Freitag

Das Jahr 2016 ist das erste Jahr, welches für den jeweils 4-jährigen Controlling-Zeitraum herangezogen wird. In diesem Jahr ist nur die Buslinie Stans-Oberdorf-Büren rot. Sowohl die Angebotseffizienz als auch der Kostendeckungsgrad liegen unter den Schwellenwerten. Bereits in der Auswertung der Kennzahlen von 2015 zu „Testzwecken“ war diese Linie rot. In der Folge fand ein Gespräch mit der Gemeinde Oberdorf statt mit dem Ziel, Massnahmen zur Verbesserung der Kennzahlen zu erarbeiten. Zurzeit ist der Gemeinderat daran, Vorschläge zu erarbeiten. Im Weiteren sind drei Linien gelb. Das heisst mindestens einer der Schwellenwerte ist nicht erreicht und Massnahmen sollten geprüft werden. Bei der Linie St. Jakob-Mueterschwandenberg wurde bereits aufgrund der Ergebnisse von 2015 mit der Gemeinde Ennetmoos das Gespräch gesucht. Hier zeichnet sich eine Lösung ab, wie die Schwellenwerte künftig erreicht werden können. Das Controlling gemäss ÖVG hat sich bisher bewährt. Ziel ist es dabei nicht, Linien zu streichen, sondern das Geld prioritär dort einzusetzen, wo eine gute Wirkung (bessere Nachfrage, tiefere Abgeltungen) erzielt wird.

3.3 Bisherige Kredite für das Angebot an öffentlichem Verkehr

Ab der Fahrplanperiode 2000/2001 beschloss der Landrat jeweils die Rahmenkredite für zwei Jahre, einmal sogar für vier Jahre. Dies entspricht den Vorgaben des kantonalen Verkehrsgesetzes. Zwischen 2013 und 2015 wurden Objektkredite für jeweils ein Jahr dem Landrat vorgelegt. Folgende Übersicht gibt den Zielerreichungsgrad der Kredite wieder:

Nachkalkulation der bisherigen Kredite

	RK 2011-2012	Objektkredite			RK 2016	RK 2017*
		2013	2014	2015		
Landratsbeschluss	16'000'000	9'000'000	8'800'000	7'800'000	15'800'000	
Rechnung	15'288'127	7'573'428	7'622'851	6'899'530	7'482'238	7'242'722
Abweichung in CHF	-711'873	-1'426'572	-1'177'149	-900'470	-1'075'040	
Abweichung in %	-4.45	-15.85	-13.38	-11.54	-6.80	

* gemäss Angebotsvereinbarung

RK= Rahmenkredit

Alle Objektkredite zwischen 2013 und 2015 konnten deutlich unterschritten werden. Diese Unterschreitung der Kredite ist auf ordentliche und einmalige Kantonsquotenerhöhungen des Bundes sowie günstigere Abgeltung aufgrund verschiedener externer Faktoren bei den Transportunternehmungen (Effizienzsteigerungen, neues Rollmaterial usw.) zurückzuführen. Auch Verhandlungen zu den eingereichten Erstofferten haben zu tieferen Abgeltungen und folglich geringerer Ausschöpfung des Kredits geführt. Zudem konnten die Erlöserwartungen für die Jahre 2014 und 2015 aufgrund des guten Abschlusses der Zentralbahn im Jahre 2013 um rund Fr. 800'000.- erhöht werden. Auch die nationale Tarifierung im Dezember 2014 wirkte sich positiv aus. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die bisherigen Rahmen- und Objektkredite für die Abgeltungen des RPV weitestgehend eingehalten werden konnten. Auch der Rahmenkredit 2016 und 2017 in der Höhe von Fr. 15.8 Mio. wird unterschritten. Die verbindlichen Angebotsvereinbarungen für 2017 sind abgeschlossen.

3.4 Verkehrserschliessung und Modalsplit

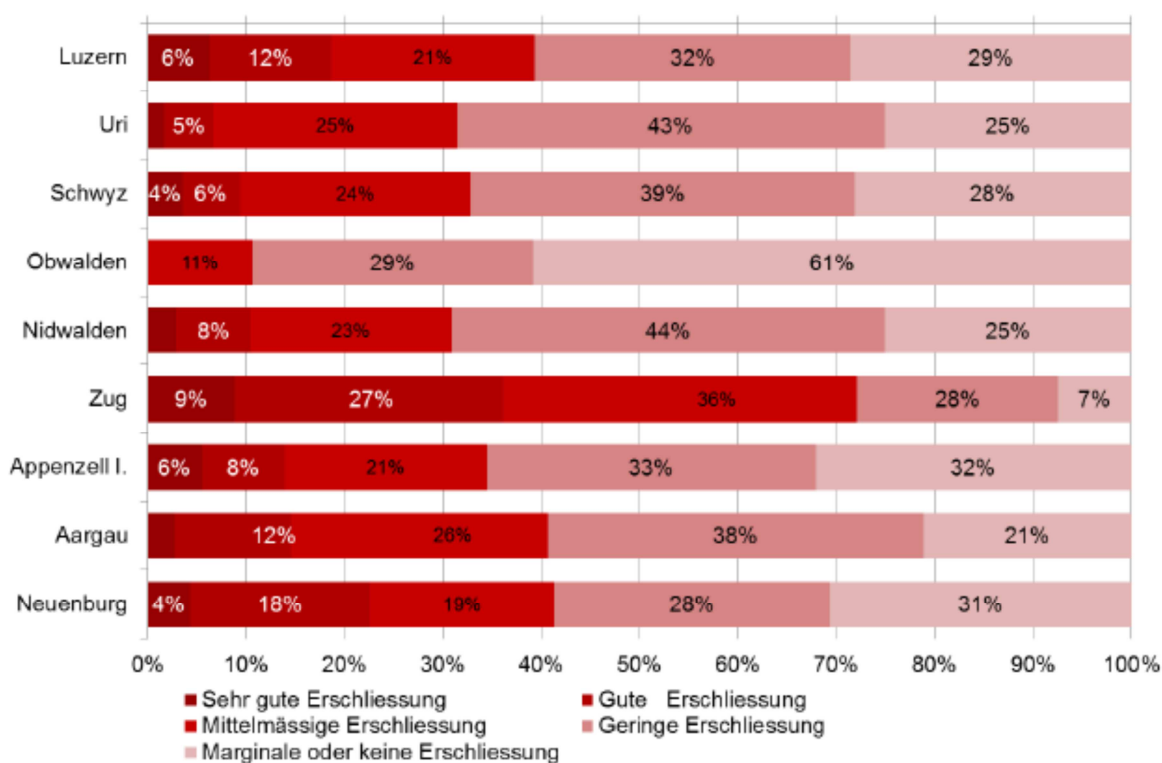
Das Bundesamt für Statistik führt alle 5 Jahre eine Erhebung zu Mobilität und Verkehr in der Schweiz (Mikrozensus Mobilität und Verkehr, MZMV) durch. Dabei wird auch der Anteil der Verkehrsmittel bei den von der Bevölkerung zurückgelegten Strecken im Verkehr, der Modalsplit, erhoben. Der Kanton Nidwalden hat beim MZMV in den Jahren 2010 und 2015 die Stichprobe erhöht, um aussagefähigere Ergebnisse zu erhalten. Seit Mitte Mai liegen die neusten Ergebnisse vor.

Modalsplit nach Wegdistanz für Nidwalden im Vergleich

	<u>2010</u>	<u>2015</u>	
Öffentlicher Verkehr	12,2%	18,1%	+ 48%
MIV	79,4%	73,5%	- 7%
Langsamverkehr	6,4%	7,5%	+ 17%

Der Modalsplit hat sich in Nidwalden zwischen 2010 und 2015 vor allem zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs verändert. Der Anteil der mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Wegdistanz der Nidwaldner Bevölkerung hat sich fast verdoppelt (+48%). Zu beachten gilt es, dass die Steigerung des öV-Anteils beim Modalsplit von einem eher tiefen Niveau erfolgte. Der öV-Anteil über die ganze Schweiz liegt bei 24,4%. Die deutliche Verbesserung des öV-Anteils in Nidwalden ist erfreulich. Er spiegelt die Angebotsverbesserungen beim öV-Angebot in den letzten Jahren und die konsequente Abstimmung von Siedlung und Verkehr bei der Raumentwicklung im Rahmen der Umsetzung des Agglomerationsprogramms Nidwalden wieder.

Neben dem Modalsplit ist auch die Erschliessung der Bauzonen in den Gemeinden mit dem öffentlichen Verkehr ein Indikator für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Hier eine Auswertung aus dem Jahr 2012.



Vergleich der Erschliessung der Bauzonen mit dem öffentlichen Verkehr nach Kantonen (Quelle ARE 2012)

Von Bedeutung in dieser Grafik ist der Anteil der Bauzonen mit marginaler oder keiner öV-Erschliessung. Der Anteil von 25% von Bauzonen ohne öV-Erschliessung in Nidwalden liegt im Bereich vergleichbarer Kantone. Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr in Nidwalden kann im Quervergleich als gut bezeichnet werden. Die Bestrebungen der Raumentwicklung, nur noch dort Einzonungen vorzunehmen, wo auch eine genügende verkehrliche Erschliessung besteht, scheint in Nidwalden zu greifen.

3.5 Überprüfung der öV-Strategie

Für die Jahre 2013 bis 2016 wurde mit externer Unterstützung und unter Einbezug aller öV-Interessierten im Kanton (Gemeinden, Interessenvertretungen und Transportunternehmungen) eine öV-Strategie erarbeitet. Hauptzielsetzung dieser öV-Strategie ist ein bedarfsge-rechter, optimierter und bezahlbarer öffentlicher Verkehr. Die öV-Strategie ist ein wichtiges Planungsinstrument bei der Angebotsgestaltung. Es gibt Zusammenhänge zwischen dem Rahmenkredit und der öV-Strategie.

Kredite und öV-Strategie im öffentlichen Verkehr

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
▲	öV-Strategie (2013-2016)									
				▲	öV-Strategie (2017-2020)					
								▲		
	K 2013	K 2014	K 2015							
			●	RK 2016-17						
					●	RK 2018-19				
							●	RK 2020-21		

▲ = Verabschiedung durch Regierungsrat ● = Verabschiedung durch Parlament

Die Baudirektion hat im Herbst 2015 eine Überprüfung der öV-Strategie an die Hand genommen. Wiederum mit externer Unterstützung wurde die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs der letzten Jahre in Nidwalden analysiert. Die Auswertung verschiedener Kennzahlen zeigt auf, dass sich der öffentliche Verkehr in Nidwalden in den Jahren 2013 bis 2015 positiv entwickelt hat. Nachfolgend die wichtigsten Stichworte dazu:

- Die Nachfrage (Anzahl Reisende) bei Bahn und Bus hat zwischen 2013 und 2015 um rund 30% zugenommen.
- Die Abgeltungen gingen um insgesamt 7% zurück. Die Kredite des Landrats wurden jeweils zum Teil deutlich unterschritten.
- Der Anteil des öV am Gesamtverkehr (Modal-Split) hat auf die Angebotsverbesserungen positiv reagiert.
- Die Kundenzufriedenheit konnte auf hohem Niveau gehalten werden (Gesamtzufriedenheit 2015: 76 Punkte; zum Vergleich Verkehrsverbund Luzern: 74 Punkte).
- Kostendeckungsgrad und Angebotseffizienz bei der Bahn erreichen die vom Landrat festgelegten Schwellenwerte. Bei den Buslinien erreichen zwei Linien die Schwellenwerte nicht. Hier besteht Handlungsbedarf.
- Der Erreichbarkeitsindex hat sich leicht verbessert.
- Der Anteil der Bauzonen-Flächen ohne öV-Erschliessung hat sich von 33% (2007) auf 25% (2012) verringert.

Gestützt auf die Ergebnisse dieser Analyse ist in der Folge die bisherige öV-Strategie angepasst worden. Der Regierungsrat hat im Dezember 2016 die öV-Strategie für die Jahre 2017 bis 2020 verabschiedet (RRB Nr. 936 vom 20. Dezember 2016). Damit ist die Kontinuität beim Planungsinstrument „öV-Strategie“ sichergestellt.

3.6 Überprüfung des Angebots

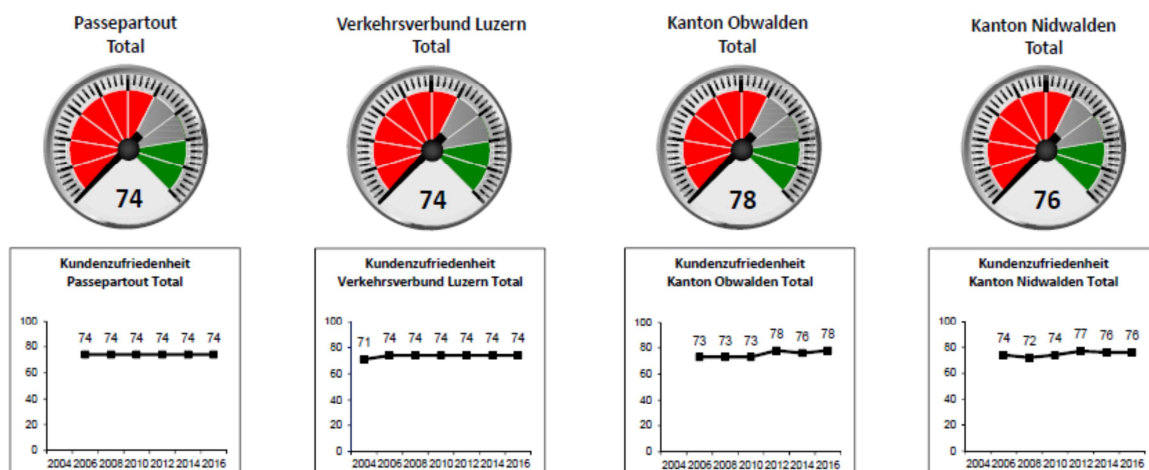
3.6.1 Erhebung der Kundenzufriedenheit

Die Qualitätssicherung spielt im öffentlichen Verkehr eine wichtige Rolle. Angesichts der beträchtlichen Mittel der öffentlichen Hand für die Leistungen des öV ist auch eine entsprechende Gegenleistung in Form guter Qualität notwendig. Neben den Qualitätsreportings der Transportunternehmungen und dem Kennzahlenset des Bundesamtes für Verkehr wird regelmässig von den Bestellern eine Kundenzufriedenheits-Umfrage durchgeführt. Mit dieser Umfrage wird die subjektive Beurteilung des öV durch die Kundinnen und Kunden gemes-

sen. Diese Aussensicht der Qualität gibt wichtige Hinweise auf die Gesamtkundenzufriedenheit und die einzelnen Aspekte des Angebots wie Fahrkomfort, Sicherheit, Zuverlässigkeit, Angebot oder Preise. Seit 2002 wird die Kundenzufriedenheit bei der Bahn (LSE, Brünigbahn SBB und zb) und seit 2006 auch für das Busangebot in den Kantonen Nidwalden und Obwalden erhoben. 2014 hat sich erstmals Uri an der Erhebung beiliegend.

Mit den regelmässigen Messungen der Kundenzufriedenheit können Veränderungen in der Wahrnehmung einzelner Kundenthemen über die Zeit beobachtet werden (Zeitreihenanalyse). Wichtig ist auch die Möglichkeit, einzelne Transportunternehmen oder Kantone bezüglich Kundenzufriedenheit miteinander zu vergleichen (Benchmarking). Die Ergebnisse aus der Erhebung im Jahre 2014 stellen sich wie folgt dar:

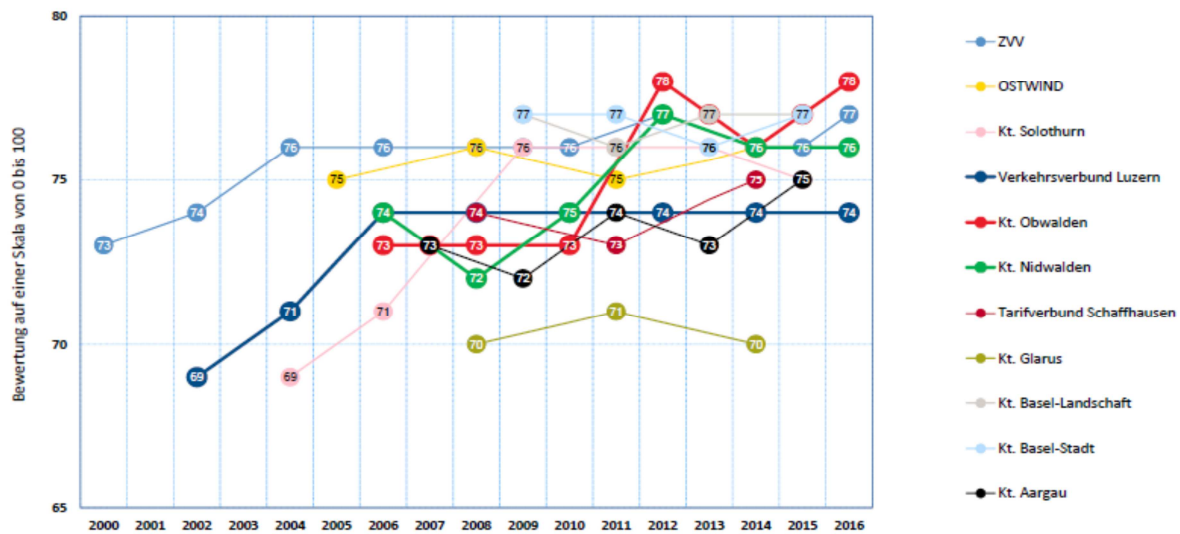
Kundenzufriedenheit im Überblick



Die Gesamtzufriedenheit hat sich seit 2006 im Kanton Nidwalden positiv entwickelt. Nach dem bisherigen Spitzenwert im Jahr 2012 von 77 Punkten hat sich die Gesamtzufriedenheit bei 76 Punkten konsolidiert. Das hohe Niveau der Gesamtzufriedenheit der letzten Jahre konnte trotz beträchtlichem Fahrgastwachstum praktisch gehalten werden. Der Kanton Obwalden weist 2016 den Wert von 76 Punkten aus. Der Kanton Luzern fällt mit 74 Indexpunkten leicht ab. Diese erfreuliche Entwicklung der Kundenzufriedenheit spiegelt den Angebotsausbau (Fahrplan 2014, Rollmaterialbeschaffung) der letzten Jahre positiv wieder.

Die Kundenzufriedenheitsumfrage bietet auch die Möglichkeit, zwischen einzelnen Kantonen und Verkehrsverbünden schweizweit Vergleiche zu ziehen. Hier eine entsprechend Übersicht:

Kundenzufriedenheit im öffentlichen Verkehr in der Schweiz

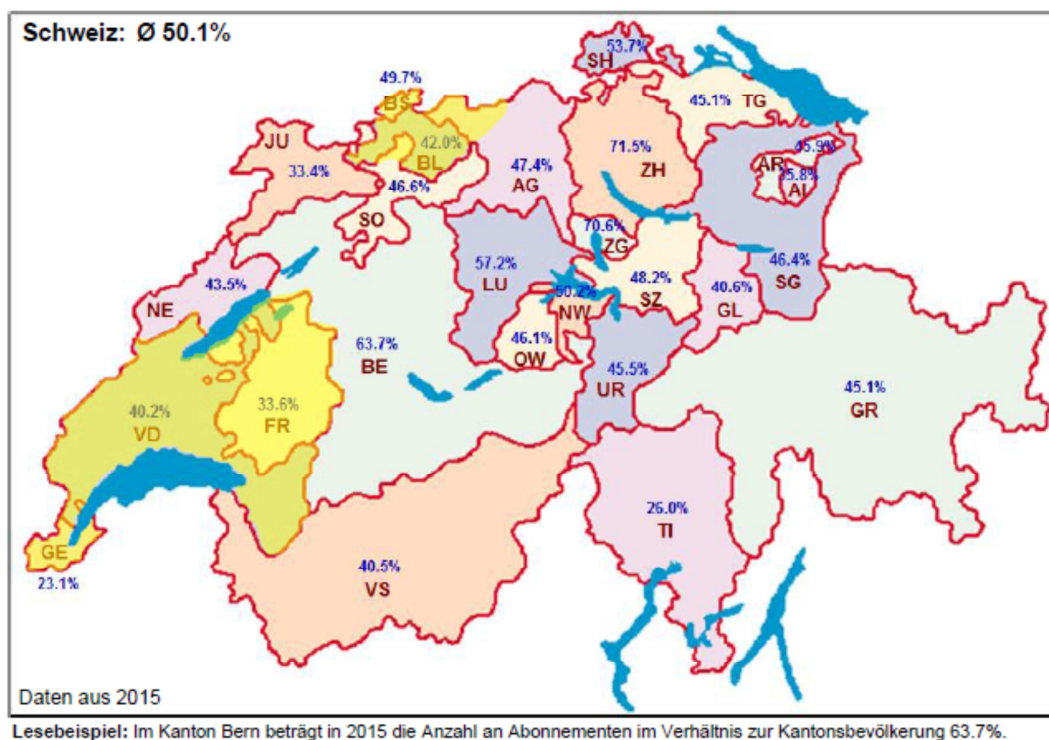


Quelle: Kundenzufriedenheitsumfrage 2016

Interessant ist ein Vergleich mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). Dieser erreichte 2016 den Wert von 77 Punkten. Die Zufriedenheit der öV-Nutzerinnen und -Nutzer in Nidwalden ist somit fast gleich hoch wie in der Region Zürich mit einem umfangreichen und bewährten Angebot. Nidwalden ist somit in guter Gesellschaft auf beachtlichem Niveau. Dies aber immer mit vertretbarem Aufwand hinsichtlich der Abgeltungen. Neben der Gesamtzufriedenheit werden auch die Ergebnisse der Analyse einzelner Kundenthemen mit den Transportunternehmungen diskutiert. Für Kundenthemen, welche in der Bewertung schlechter abschneiden, werden entsprechende Massnahmen geplant und umgesetzt.

3.6.2 Besitz von öV-Abonnements

Die Nutzung des öV-Angebots hängt auch mit der Verbreitung von Abonnments in der Bevölkerung zusammen. Hier eine Übersicht dazu.



Die Abonnementsdichte gibt das Verhältnis zwischen der Anzahl Besitzerinnen und Besitzern von Abonnements (General- und Halbtaxabonnements, Gleis7 und Passepartout-Abos) wieder. Der Wert von Nidwalden liegt 2015 bei 50,2%. Damit bewegt sich Nidwalden im Durchschnitt der Schweiz (50,1%). Jeder zweite Einwohner von Nidwalden besitzt ein Abonnement für den öffentlichen Verkehr. Damit bestehen neben einem attraktiven öV-Angebot weitere gute Voraussetzungen für die Nutzung des umfangreichen öV-Angebots in Nidwalden.

4 Rahmenkredit

4.1 Angebot des öffentlichen Verkehrs für 2018 und 2019

Das Bestell- und Fahrplanverfahren ist ein Prozess, an welchem verschiedene Akteure (Besteller, Gemeinden, Interessenvertretungen und Transportunternehmen) beteiligt sind. Der Bestellprozess wird vom Bund her vorgegeben, um die öV-Angebote schweizweit zu koordinieren. Im vorliegenden Rahmenkredit geht es um die Abgeltungen für den regionalen öffentlichen Personenverkehr für die Jahre 2018 und 2019. Um den Fahrplan für diese Periode bestellen zu können, wurden die Akteure des öffentlichen Verkehrs im September 2016 von der Baudirektion eingeladen, ihre Begehren zum Fahrplan 2018 und 2019 einzureichen. Die Auswertung der Eingaben ergab in Ergänzung zum heutigen Angebot (Fahrplan 2017) folgende Begehren für den Fahrplan 2018 und 2019:

- Zusätzliche S-Bahn Verbindung (S4) am frühen Morgen ab Wolfenschiessen mit Anschluss an Busverbindung ab Engelberg. Damit erhalten die Pendler aus Nidwalden eine attraktive Frühverbindung nach Bern (Luzern ab 06.00 Uhr) und Basel (Luzern ab 05.55 Uhr).
- Verlängerung der Buslinie Bürgenstock-Ennetbürgen (Voraussetzung: Zustimmung der Strasseneigentümer).
- Angebotsausbau der Buslinie Wolfenschiessen-Oberriickenbach, um den wachsenden Bedürfnissen des Tourismus im Raum Bannalp gerecht zu werden (Touristisches Feinkonzept Bannalp).

Neben den oben aufgeführten hauptsächlichen Fahrplanbegehren gibt es weitere Begehren, welche aus Rückmeldungen von öV-Nutzerinnen und -Nutzern stammen. Diese sind oftmals von individuellen Wünschen bzw. Bedürfnissen geprägt und sind deshalb nicht aufgeführt. Im Rahmen der ordentlichen Fahrplanaufgabe bekommt die Baudirektion jeweils weitere Begehren. Diese werden nach Möglichkeit im nächsten Fahrplan berücksichtigt, wenn sie ohne grossen Aufwand zu realisieren sind.

Basis für das Angebot 2018 und 2019 ist der heute gültige Fahrplan, welcher sich bewährt hat. Die oben aufgeführten Begehren wurden auf ihre betriebliche Machbarkeit hin geprüft, die Abgeltungen dafür errechnet und mit den Mitherstellern abgestimmt. Gestützt auf diese Abklärungen soll mit dem vorliegenden Rahmenkredit folgendes Angebot bestellt werden:

Fahrplan 2017 mit den Ergänzungen:

- Zusätzliche S-Bahn Verbindung (S4) am frühen Morgen ab Wolfenschiessen inklusive Anschluss an die Seelinie.
- 3 zusätzliche Kurspaare auf Buslinie Wolfenschiessen-Oberriickenbach (Abendkurse).

Auf die Verlängerung der Buslinie Bürgenstock-Ennetbürgen wird im Fahrplan 2018/19 verzichtet, nachdem die Strasseneigentümer auch nach einer zweiten Verhandlungsrunde mit dem neuen Baudirektor und dem Gemeinderat Ennetbürgen ihre Zustimmung für die Durchfahrt verweigerten.

4.1.1 Erschliessung des Bürgenstock

Mit den umfangreichen Investitionen in die Infrastruktur des Bürgenstock Resort und die damit verbundene Neupositionierung wird ein einmaliges Tourismusangebot in der Zentralschweiz geschaffen. Dies hat auch Auswirkungen auf die künftige verkehrsmässige Erschliessung des Bürgenstocks. Nach konzeptionellen Arbeiten zur künftigen Erschliessung des Bürgenstock fällt der Regierungsrat an seiner Klausur vom 17. November 2014 einen Grundsatzentscheid dazu. Der Grundsatzentscheid sieht vor, mit der Eröffnung des Bürgenstock Resorts im Jahre 2017 das bisherige Angebot der Buslinie Stansstad-Obbürgen-Bürgenstock stark auszubauen. Von heute 10 Kurspaaren werktags (Montag – Freitag) wird das Angebot auf 20 Kurspaare verdoppelt. An den Wochenenden wird das Angebot sogar von heute 6 Kurspaaren auf 20 Kurspaare erweitert. Dies ist notwendig, um die Bedürfnisse der Mitarbeitenden hinsichtlich der Arbeitszeiten berücksichtigen zu können. Auch kann damit das erwartete, zusätzliche Potential an Gästen im Resort erschlossen werden. Ab dem 1. Juli 2017 wird dieser Angebotsausbau umgesetzt. Die Abgeltungen dafür werden auf der Linie ab diesem Zeitpunkt gegenüber 2016 steigen. Der Kostendeckungsgrad der Linie wird mit dem Angebotsausbau von 16,9% (2016) auf 10% (2018) sinken. Aus diesem Grund wird sich der Bund nicht mehr vollumfänglich an der Linie im Rahmen des ordentlichen Kostenteilers beteiligen. Dieser Umstand ist im Rahmenkredit berücksichtigt. Der Angebotsausbau wird im Sinne eines Versuchsbetriebs laufend analysiert. Nach drei Jahren wird beurteilt, ob Anpassungen beim Angebot der Linie notwendig sind.

Neben dem Angebotsausbau der Linie Stansstad-Bürgenstock war im Erschliessungskonzept auch eine Linienerweiterung vom Bürgenstock nach Ennetbürgen vorgesehen. Im Rahmenkredit 2016/2017 waren dafür Mittel vorgesehen. Da die neue Linie auf einer Privatstrasse verläuft, ist das Einverständnis der Strasseneigentümer erforderlich. Bis heute liegt dieses Einverständnis nicht vor. Aus diesem Grund ist die Linienerweiterung zurzeit sistiert.

4.1.2 Winkelriedbus und Gotthard-Riviera Express

Im Sinne der öV-Strategie des Kantons wurde die bisherige Buslinie Beckenried-Flüelen (60.310) mit 4 Kurspaaren auf den Fahrplan 2016 hin optimiert und bedarfsgerechter ausgestaltet. Es wurden folgende zwei Produkte lanciert.

Winkelriedbus: Montag bis Freitag für Ausbildungs- und Berufspendler auf der Strecke Stans-Altdorf. 4 Kurspaare. Start: ab Fahrplan 2016

Gotthard-Riviera-Express: Samstag und Sonntag für den Freizeitverkehr und den Tourismus. 4 Kurspaare. Start: ab Fahrplan 2017

Die Frequenzen der Linie Beckenried-Flüelen waren bisher eher bescheiden. Während 2015 13'520 Einsteiger pro Jahr gezählt wurden, waren es 2016 21'309 Einsteiger. Die Zunahme dieser Linie ergab sich vor allem auf dem Abschnitt Buochs-Stans. Wenn man nur die Fahrgäste zählt, welche auf dem Abschnitt Buochs-Altdorf fahren, so liegen die Zahlen auf dem Niveau der bisherigen Linie Beckenried-Flüelen. Das heisst, dass die Zahl der Pendler zwischen Uri und Nidwalden noch nicht die erwartete Nachfrage erreicht hat. Aus diesem Grund soll der Winkelriedbus bei den grossen Unternehmen in Uri und Nidwalden noch bekannter gemacht werden. Der Versuchsbetrieb des Winkelriedbusses dauert drei Jahre.

Im Sommer 2016 wurde der Gotthardbasistunnel (GBT) eingeweiht und im Dezember 2017 fahrplanmässig in Betrieb genommen. Aus dem Raum Ob- und Nidwalden ins Tessin ergibt sich mit der fahrplanmässigen Inbetriebnahme des GBT eine spürbare Verkürzung der Fahrzeiten mit dem öffentlichen Verkehr. Auf der Strecke Stans-Lugano sinkt die Fahrzeit von heute 188 auf neu 164 Minuten. Dies entspricht einer Reduktion von 24 Minuten oder 13%. Mit der Einführung eines Schnellbusses von Stans nach Flüelen und Anschluss an die Züge durch den GBT reduziert sich die Fahrzeit Stans-Lugano von heute 188 auf neu 85 Minuten.

Das sind 103 Minuten oder 55%. Die Fahrzeit mit dem öffentlichen Verkehr halbiert sich somit. Sie liegt damit 21 Minuten unter der Fahrzeit mit dem Auto (MIV). Dies ohne Stau am Gotthard und noch ohne Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels. Der deutliche Fahrzeitgewinn durch einen Schnellbus von Stans mit Anschluss ins Tessin kann damit eine zusätzliche Nachfrage im öV auslösen. Gestützt auf diese Einschätzung wurde im Dezember 2016 der Gotthard-Riviera-Express in Betrieb genommen. Die ersten Erfahrungen mit dem Wochenendangebot zeigen eine erfreuliche Entwicklung der Nachfrage. Während bei der ursprünglichen Linie Beckenried-Flüelen am Wochenende pro Tag im Schnitt 30 Personen gezählt wurden, sind es im Gotthard-Riviera-Express 60 Personen.

4.1.3 Luftseilbahnen Dallenwil-Wirzweli und Wiesenbergbahn

Mit dem Grundsatzentscheid des Landrats vom 19. Dezember 2012 über die künftige Erschliessung des Gebiets Wirzweli/Wiesenberg wurden die beiden Luftseilbahnen Dallenwil-Wirzweli (LDW) und die Wiesenbergbahn als kantonale Linien des öffentlichen Verkehrs bezeichnet. Damit erhält auch die Wiesenbergbahn Beiträge an den Betrieb. Gleichzeitig wurden die beiden Luftseilbahnen verpflichtet, eine engere Zusammenarbeit einzugehen und auch eine Fusion zu prüfen. Zwischen 2013 und 2014 haben die Verantwortlichen beider Bahnen verschiedene Massnahmen zur Zusammenarbeit bis hin zu einer Fusion erarbeitet und geprüft. Eine Fusion erwies sich zum damaligen Zeitpunkt als keine Option zur nachhaltigen Verbesserung der Wirtschaftlichkeit. Es wurde aber ein Konzept mit weiter zu vertiefenden Massnahmen der Zusammenarbeit (zB. Zusammenarbeit Marketing und Werbung) vorgelegt. Die Zusammenarbeit der beiden Bahnen wurde in der Folge institutionalisiert (regelmässige Treffen der Arbeitsgruppe „Ausschuss“) und jährlich wird die Baudirektion über den Stand der Arbeiten informiert. Mit Schreiben vom 18. Oktober 2016 wurde die Baudirektion letztmals über den Stand der Zusammenarbeit informiert. Es wurden 2016 wiederum verschiedene Themen der Zusammenarbeit (zB. Automatisierung, technischer Unterhalt, Marketing und Werbung, gemeinsame Tickets,...) weiter bearbeitet. Das Fazit der ganzen Zusammenarbeit ist positiv. Die Abgeltungen an die beiden Bahnen haben sich in den letzten Jahren wie folgt entwickelt.

Entwicklung der Abgeltungen Luftseilbahn Dallenwil-Wirzweli und Wiesenbergbahn

Jahr	LDW		SGDW		Total
	Total	Anteil NW	Abgeltung NW	Abgeltung	
2012	648'000	45%	291'600		
2013	635'000	45%	285'750	100'000	735'000
2014	670'500	45%	301'725	100'000	770'500
2015	573'491	45%	258'071	100'000	673'491
2016	571'000	46%	262'660	100'000	671'000
2017	557'000	46%	256'220	100'000	657'000
2018	690'000	46%	317'400	100'000	790'000
2019	577'000	46%	265'420	100'000	677'000
Veränderung	-58'000		-20'330		-58'000
2013-2019	-9.1%		-7.1%		-7.9%

Seit 2013 hat sich die Abgeltung der LDW um fast Fr. 60'000.- (-9,1%) reduziert. Seit 2013 erhält die Wiesenbergbahn einen jährlichen Beitrag von Fr. 100'000.-. Insgesamt sanken die Abgeltungen beider Bahnen um Fr. 58'000.- oder 7,9%. Die Baudirektion begleitet die Zusammenarbeit beider Bahnen auch weiterhin und wird die geplante Erneuerung der Wiesenbergbahn und deren allfällige Auswirkungen auf die Beiträge des Kantons im Auge behalten.

4.2 Rahmenkredit 2018 und 2019

Neben den oben aufgeführten Angebotsanpassungen sind gegenüber dem Fahrplan 2016/17 keine weiteren Anpassungen vorgesehen. Die Zusammenstellung der Abgeltungen für das Angebot im Fahrplan 2018 und 2019 ergibt folgenden Finanzbedarf.

Rahmenkredit 2016 und 2017

	<u>Rechnung/Prognose</u>	<u>Offerten</u>	
2016	7'482'238		Objektkredit
2017	7'462'179		Objektkredit
	<u>14'944'417</u>		
2018		7'142'500	
2019		<u>7'257'500</u>	Rahmenkredit
		14'400'000	

Die gegenüber dem Budget tieferen Abgeltungen in der Rechnung 2016 bzw. Prognose 2017 sind auf einmalige Kantonsquotenerhöhungen des Bundes und höheren Erlöskalkulationen der Transportunternehmen und damit tieferen Abgeltungen zurückzuführen. Die Abgeltungen für die Jahre 2018 und 2019 sind parktisch gleich hoch wie im vorgängigen Rahmenkredit. Die Gründe dafür lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Gemäss aktuellen Abklärungen beim BAV werden die Kantonsquoten für 2018 und 2019 auf der bisherigen Höhe belassen. Damit stehen mehr Mittel zur Verfügung ohne die Kantonsquote zu überschreiten.
- Für 2018 ergeben sich tiefere Offerten bei der Bahn (höhere Erträge kalkuliert) und dem Bus (Zielvereinbarung über die Abgeltungen).
- Gegenüber dem Rahmenkredit fallen für 2017 die Abgeltungen für die Linienverlängerung Bürgenstock-Ennetbürgen in der Höhe von rund Fr. 300'000.- weg.
- Für 2018 und 2019 sind nur geringe Angebotsanpassungen (rund + Fr. 140'000.- pro Jahr) vorgesehen.
- Der Bund wird seine Ankündigung wahr machen und sich an einzelnen Buslinien (Stans-Sarnen, Stans-Büren und St. Jakob-Mueterschwandenberg) nicht mehr vollumfänglich beteiligen, da hier gemäss den BAV-internen Richtlinien, bezogen auf die Nachfrage, ein Überangebot besteht. Pro Jahr sind dafür Fr. 125'000.- im Rahmenkredit eingestellt. Genauere Zahlen sind vom BAV zu heutigen Zeitpunkt nicht erhältlich.
- Bei der Linie Stansstad-Bürgenstock ist mit dem Angebotsausbau der Kostendeckungsgrad auf 10% gesunken. Eine vollumfängliche Mitfinanzierung der Linie ist unwahrscheinlich. Wie hoch die Beteiligung des Bundes definitiv sein wird, ist heute unklar. Im Rahmenkredit sind deshalb pro Jahr Fr. 125'000.- eingestellt. Genauere Zahlen sind vom BAV zu heutigen Zeitpunkt nicht erhältlich.

Es ergibt sich ein Abgeltungsbedarf für 2018 und 2019 von Fr. 14,4 Mio. Der Betrag ist mit den folgenden Unsicherheiten behaftet:

- Definitive Höhe der Kantonsquote für 2018 und 2019 noch offen.

- Ankündigung des Bundesamtes für Verkehr (BAV), nicht mehr alle Kurspaare des aktuellen Busangebotes mit zu finanzieren. Die definitive Auswirkung auf den Rahmenkredit ist offen. Pro Jahr sind deshalb dafür insgesamt Fr. 250'000.- für nicht vom Bund mitfinanzierte Angebote des Regionalen Personenverkehrs (RPV) im Kredit enthalten.
- Die definitive Bestellung der zusätzlichen S-Bahn durch Luzern und das BAV als Mitbesteller ist offen. Die Abgeltungen für dieses Angebot betragen gemäss Offerte der zb Fr. 90'621.- pro Jahr. Davon hat Nidwalden gemäss geltendem interkantonalem Verteilungsschlüssel (ikV) bei der S4 rund Fr. 56'100.- zu übernehmen. Nach Abzug der Beteiligung des Bundes von 54% bleiben für Nidwalden Fr. 25'806.-

Für den Bund ist die Verlängerung der Linie Stans-Beckenried-Seelisberg vom Bahnhof Stans zum Länderpark Ortsverkehr. Da Ortsverkehr nicht abgeltungsberechtigt ist, muss dieses Angebot vollumfänglich von anderen Trägern finanziert werden. Auch der Kanton kann dieses Angebot nicht finanzieren, weil es Ortsverkehr ist. Aus diesem Grund wird die Gemeinde Stans dieses Angebot (Fr. 25'000.-) künftig zu finanzieren haben. Die Gemeinde wurde von der Baudirektion entsprechend informiert. Sie wird den Betrag im Budget und Finanzplan berücksichtigen.

In den vergangenen Jahren lagen die jährlichen Abgeltungen für das öV-Angebot bei durchschnittlich Fr. 7,4 Mio. Die Vorgabe des Landrats von jährlich maximal Fr. 8 Mio. für die Abgeltungen des öV-Angebots konnten eingehalten werden. Die positive Entwicklung der Nachfrage und die Ergebnisse der Analyse im Rahmen der Überprüfung der öV-Strategie zeigen, dass in Nidwalden ein gutes öV-Angebot vorhanden ist. Auch konnten die Abgeltungen gesenkt werden. Vor diesem Hintergrund erachtet der Regierungsrat einen Angebotsausbau zurzeit nicht als vordringlich. Die Baudirektion weist darauf hin, dass das Kostendach des Landrats für die jährlichen Abgeltungen von Fr. 8 Mio. beizubehalten ist. Dies auch wenn diese Vorgabe im vorliegenden Rahmenkredit unterschritten wird. Mittel- und langfristig ist wieder mit einem Anstieg der Abgeltungen zu rechnen. Stichworte dazu sind die anstehende Beschaffung von neuem Rollmaterial für den IR Luzern-Engelberg, Unsicherheiten bei der Finanzpolitik des Bundes oder die Preisentwicklung im öV.

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landammann

Ueli Amstad

Landschreiber

Hugo Murer