



KANTON  
NIDWALDEN

REGIERUNGSRAT

Dorfplatz 2, Postfach 1246, 6371 Stans  
Telefon 041 618 79 02, [www.nw.ch](http://www.nw.ch)

# **RAHMENKREDIT FÜR DIE ABGELTUNG DES REGIONALEN PERSONENVERKEHRS (RPV) 2020-2021**

**Bericht des Regierungsrats**

Titel:	RAHMENKREDIT FÜR DIE ABGELTUNG DES REGIONALEN PERSONEN- VERKEHRS (RPV) 2020-2021	Typ:	Bericht Regierungsrat	Version:	
Thema:	Bericht des Regierungsrats	Klasse:		FreigabeDatum:	12.06.19
Autor:	Hanspeter Schüpfer	Status:		DruckDatum:	12.06.19
Ablage/Name:	2018.NWBD.36			Registratur:	2018.NWBD.36

**Inhalt**

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Ausgangslage</b> .....	<b>4</b>
2.1	Bericht zum Rahmenkredit.....	4
2.2	Angebot .....	4
2.3	Nachfrage .....	6
2.4	Kosten und Finanzierung .....	8
<b>3</b>	<b>Entwicklungen der Mobilität</b> .....	<b>9</b>
3.1	Modalsplit .....	9
3.2	Erschliessung des Kantons mit dem öV .....	10
3.3	Pendlerströme .....	11
3.4	Erreichbarkeitsindex .....	12
<b>4</b>	<b>öV-Strategie</b> .....	<b>13</b>
<b>5</b>	<b>Überprüfung des Angebots</b> .....	<b>13</b>
5.1	Hohe Kundenzufriedenheit .....	13
5.2	Ergebnisse des Controllings der Verkehrslinien .....	15
5.3	Schwellenwerte für die nächste Beobachtungsperiode im Controlling .....	17
5.4	Versuchsbetrieb Winkelriedbus und Gotthard-Riviera-Express .....	17
5.5	Angebotsausbau auf der Linie Stansstad-Bürgenstock .....	18
5.6	Angebotsausbau der Buslinie Wolfenschiessen-Oberrickenbach .....	19
5.7	Überangebote bei Buslinien .....	19
<b>6</b>	<b>Bisherige Kredite für das Angebot an öffentlichem Verkehr</b> .....	<b>20</b>
<b>7</b>	<b>Rahmenkredit</b> .....	<b>20</b>
7.1	Keine Linienverlängerung Bürgenstock-Ennetbürgen .....	20
7.2	Gleichstellung der Seegemeinden bei den Morgen- und Abendangeboten .....	21
7.3	Petition „Bessere Zugverbindungen von und nach Nidwalden“ .....	21
7.4	Angebot für die Jahre 2020 und 2021 .....	22
7.5	Umfang des Rahmenkredits .....	24

## 1 Zusammenfassung

In den letzten 10 Jahren (2007-2018) hat sich der öffentliche Verkehr (öV) in Nidwalden positiv entwickelt. Das Angebot bei Bahn und Bus wurde schrittweise ausgebaut. Die Zahl der Kurs-Kilometer stieg bei der Bahn um 2,7% und beim Bus um 31,9%. Die Nachfrage übertraf die Angebotsentwicklung deutlich. Zwischen 2007 und 2018 stieg die Zahl der Einsteiger bei der Bahn um 57,4% und beim Bus um 66,9%. Neben der Entwicklung der Fahrgastzahlen gibt der Modalsplit einen wichtigen Hinweis auf die Nutzung der Verkehrsträger. Er gibt Auskunft über den Anteil der Verkehrsmittel bei den von der Bevölkerung zurückgelegten Strecken im Verkehr. Der Anteil der zurückgelegten Strecke mit dem öffentlichen Verkehr ist von 12,2% (2010) auf 18,1% gestiegen (+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%. Im Vergleich dazu liegt der Anteil des öV in Luzern bei 21,3%, in Obwalden bei 23,9%, in Uri bei 27,6% und in Zug bei 18,7%. Neben dem Angebot und der Nachfrage ist auch die Qualität der öV-Leistungen von Bedeutung. Die regelmässig durchgeführte Umfrage zur Kundenzufriedenheit im öV zeigt ein erfreuliches Bild. 2018 erreichte die Gesamtzufriedenheit in Nidwalden den Wert von 79 auf einer 100er Skala. Im Vergleich dazu liegt dieser Wert in Luzern bei 76 und im Zürcher Verkehrsverbund ZVV bei 77 Punkten. Die Abgeltungen für das öV-Angebot haben sich ebenfalls positiv entwickelt. Der Abgeltungsbetrag sank von 8'191'971 Franken (2011) auf aktuell 7'092'236 Franken (2018). Dies trotz einem grösseren Angebotsausbau 2014. Die Rahmenkredite wurden in den letzten Jahren jeweils deutlich unterschritten. Gründe dafür sind die Erhöhung der Mittel des Bundes (Kantonsquote), Mehrerlöse aufgrund der gestiegenen Nachfrage, Umsetzung der öV-Strategie und die Zielvereinbarung mit PostAuto. Für den Rahmenkredit der Jahre 2020 und 2021 für die Abgeltungen des öV-Angebots wird dem Landrat der Betrag von 12,75 Mio. Franken beantragt. Für die Jahre 2018 und 2019 hatte der Landrat einen Kredit von 14,4 Mio. Franken beschlossen. Das Angebot wird 2020 und 2021 im Umfang von jährlich Fr 140'000 Franken (zusätzliche S44 und IR Stans-Engelberg sowie zusätzliche Abend- und Frühkurse auf der Seelinie) erweitert. Seit der letzten grossen Fahrplananpassung 2014 wurden nur geringfügige Angebotsausbauten in der Höhe von 1 Mio. Franken gemacht. Aufgrund der Ergebnisse des Controllings gemäss Verkehrsgesetz (ÖVG) für die Jahre 2016-2019 werden dem Landrat keine Verkehrslinien zur Streichung beantragt.

Die kantonalen Schwellenwerte für das Controlling der Verkehrslinien haben sich bewährt. Auf eine Antragstellung an den Landrat betreffend Anpassung der Werte wird somit verzichtet.

## 2 Ausgangslage

### 2.1 Bericht zum Rahmenkredit

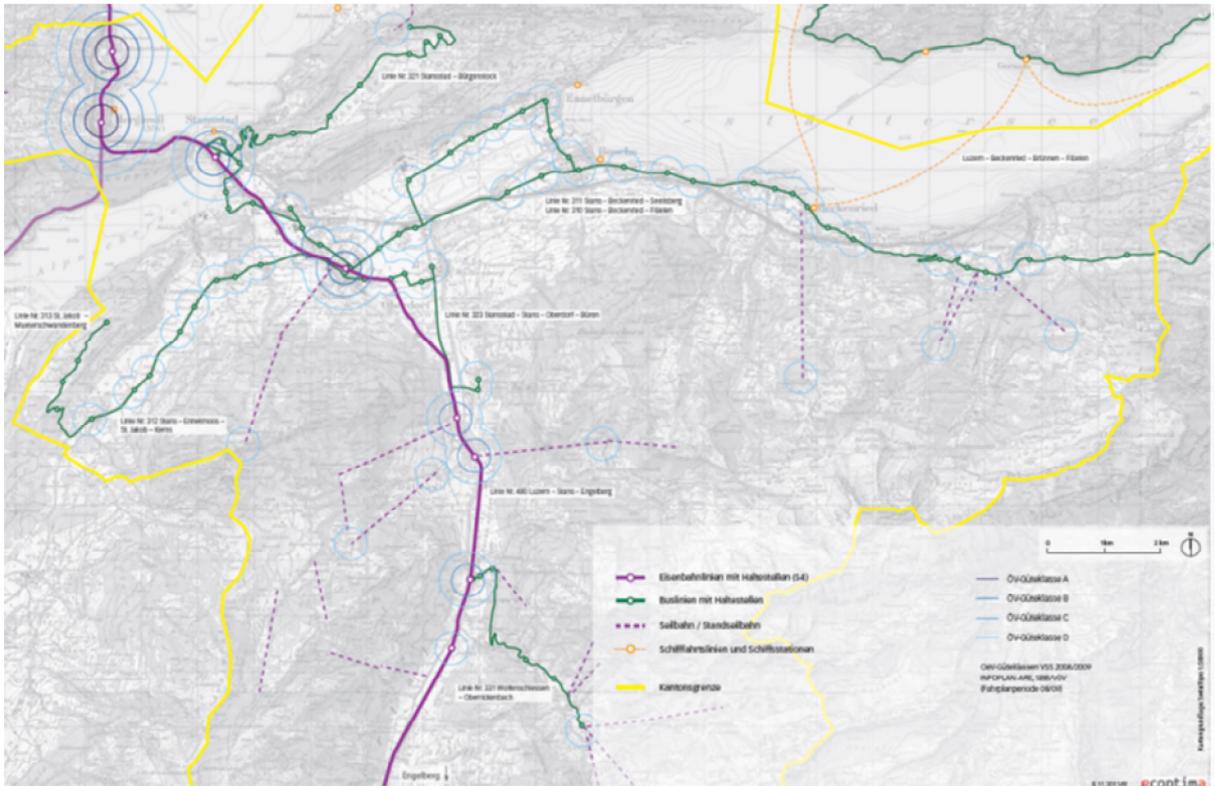
Im Zusammenhang mit der Vorlage eines Rahmenkredites liefert der Regierungsrat jeweils einen Bericht über das bestehende Angebot, über die mittelfristige Nachfrage- und Angebotsentwicklung und die geplanten Angebotsänderungen in den nächsten Fahrplanperioden (Art. 20 Gesetz über die Förderung des öffentlichen 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 wird 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 an die Hauptachse

angeschlossen. Das öV-Angebot umfasst neben den Bahn- und Buslinien auch eine Schiffslinie sowie drei Luftseilbahnen. Die übrigen Bergbahnen und Schiffslinien 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 = 2019). Es handelt sich dabei um das öV-Netz des Kantons Nidwalden. Dieses umfasst die Bahn, Busse, Schiffe und Luftseilbahnen. Nicht alle diese Verkehrslinien werden 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	30'533'357	2'727'201	11.20	4'928'435	1'160'283	4.25
2017	30'658'846	2'727'301	11.24	5'171'725	1'233'620	4.19
2018	29'760'838	2'792'637	10.66	5'160'007	1'292'459	3.99
<b>2003-2018</b>	<b>+14.6%</b>	<b>+8.6%</b>		<b>+94.0%</b>	<b>+59.9%</b>	

Bei der Bahn (Zentralbahn, zb) sind die Kurs-Kilometer (produktive Kilometer) in den letzten 16 Jahren nur leicht (+8.6%) angestiegen. Die Einführung der S44 im Jahr 2014 hat sich gemessen an der Gesamtheit der Kurs-Kilometer nur gering ausgewirkt. Die Abgeltungen bei der Bahn haben sich im gleichen Zeitraum stärker erhöht als die Kurs-Kilometer (+14.6). Hier wirken sich trotz Mehrerträgen aufgrund der Mehrfrequenzen die Kosten für die Rollmaterialbeschaffungen (Ersatz Brünig-Züge und SPATZ) aus. Die Effizienz (Abgeltung pro Kurs-Kilometer) konnte dennoch seit 2013 gesteigert werden.

Das Busangebot ist seit 2013 stark gewachsen. Mit dem Fahrplan 2014 ist das Angebot beim Bus auf verschiedenen Linien verbessert worden. Ab 2017 wurde das Angebot auf der Linie Stansstad-Bürgenstock deutlich ausgebaut (Eröffnung Bürgenstock Resort). Die Abgeltungen sind seit 2013 um fast 100% gestiegen. Seit 2016 konnte die Effizienz beim Bus gesteigert werden. Dafür verantwortlich ist eine Zielevereinbarung welche 2016 mit PostAuto abgeschlossen wurde.

### 2.3 Nachfrage

Die Nachfrage hat sich in den letzten Jahren erfreulich entwickelt. Sie lässt sich wie folgt zusammenfassen.

#### Entwicklung der Nachfrage von Bahn und Bus

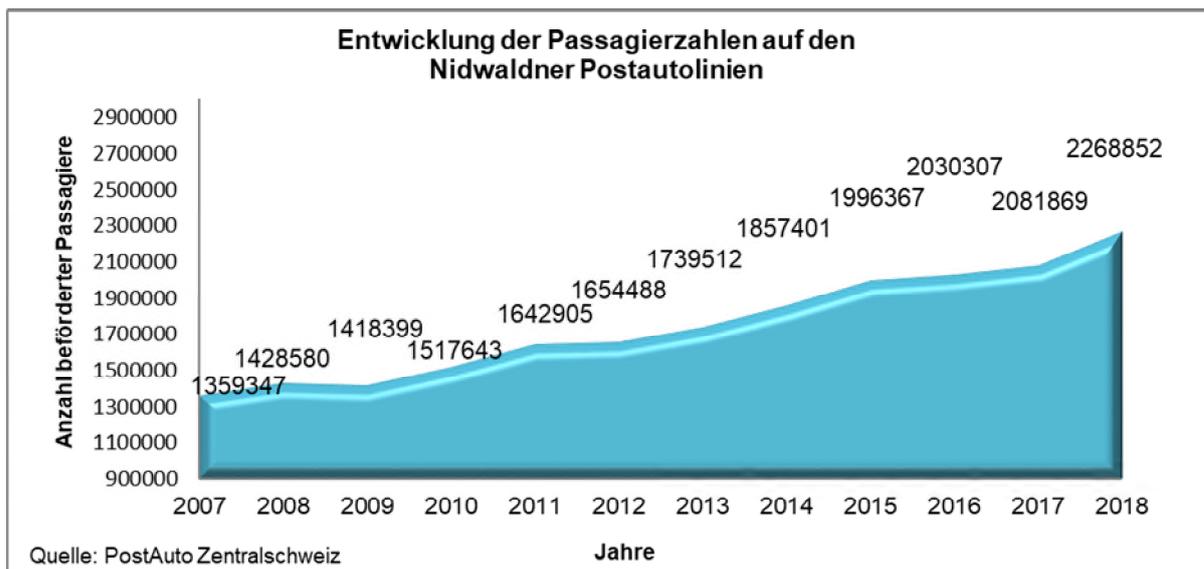
	<u>2007</u>	<u>2010</u>	<u>2013</u>	<u>2016</u>	<u>2018</u>	<u>Zunahme 2007-2018</u>	<u>Ø Jahr 2007-2018</u>
Bahn (zb)	6'099'000	6'400'609	6'971'925	9'241'856	9'598'151	57.4%	4.8%
Bus	1'359'347	1'517'643	1'739'512	2'030'307	2'268'852	66.9%	5.6%
<b>Total</b>	<b>7'458'347</b>	<b>7'918'252</b>	<b>8'711'437</b>	<b>11'272'163</b>	<b>11'867'003</b>	<b>59.1%</b>	

Quelle : zb und PostAuto Zentralschweiz

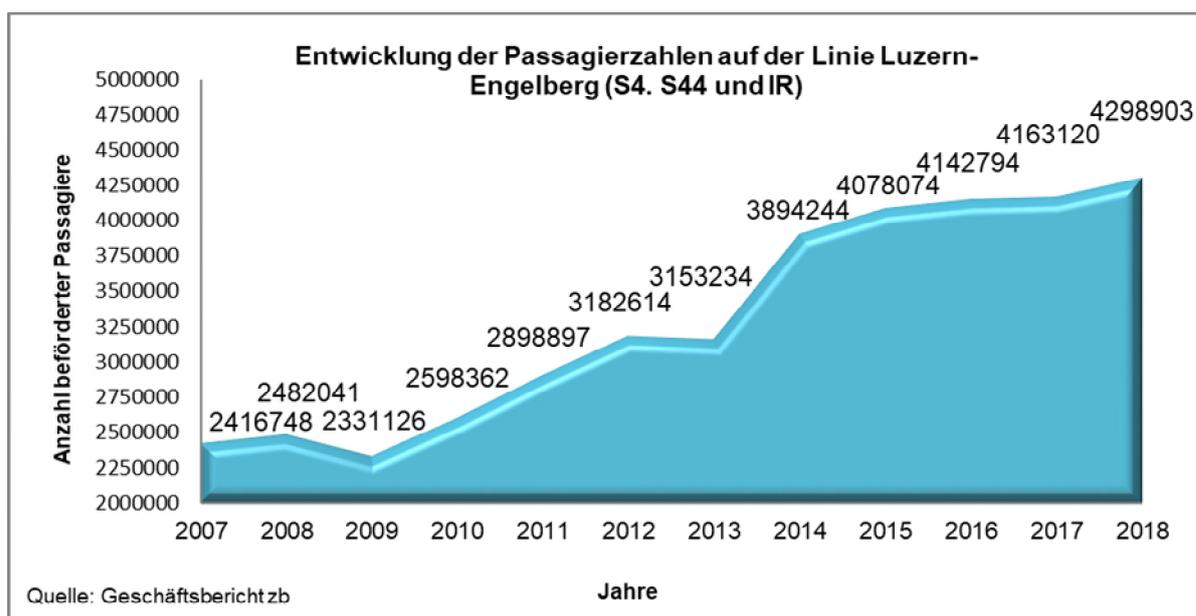
Die Zahlen für die Bahn beziehen sich auf das ganze Netz der zb (S-Bahnen und IR Brünig bzw. Engelberg). Zwischen 2007 und 2018 hat die Zahl der Einsteiger bei Bus und Bahn insgesamt um fast 60% zugenommen. Neben dem Bevölkerungswachstum (2007-2018: + 2'818

oder 7,1%) haben die allgemeine Zunahme der Mobilität und insbesondere der gezielte Angebotsausbau dazu geführt. Die Steigerung lag beim Bus höher als bei der Bahn. Der Angebotsausbau der Linie Stansstad-Bürgenstock ab Mitte 2017 hat zu namhaften Mehrfrequenzen geführt (2017 zu 2018 mit + 129'002 Einsteiger). Auch bei der Bahn haben sich die Frequenzen erfreulich entwickelt. Ab 2015 sind die Frequenzen aufgrund der starken Zunahme der asiatischen Gäste dort stark gewachsen.

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



Die Zahl der Einsteiger stieg zwischen 2007 und 2018 um 70 Prozent. Die Entwicklung der Nachfrage zeigt nach wie vor nach oben liegt über der Zunahme der Kurskilometer (+ 45%) im betrachteten Zeitraum.

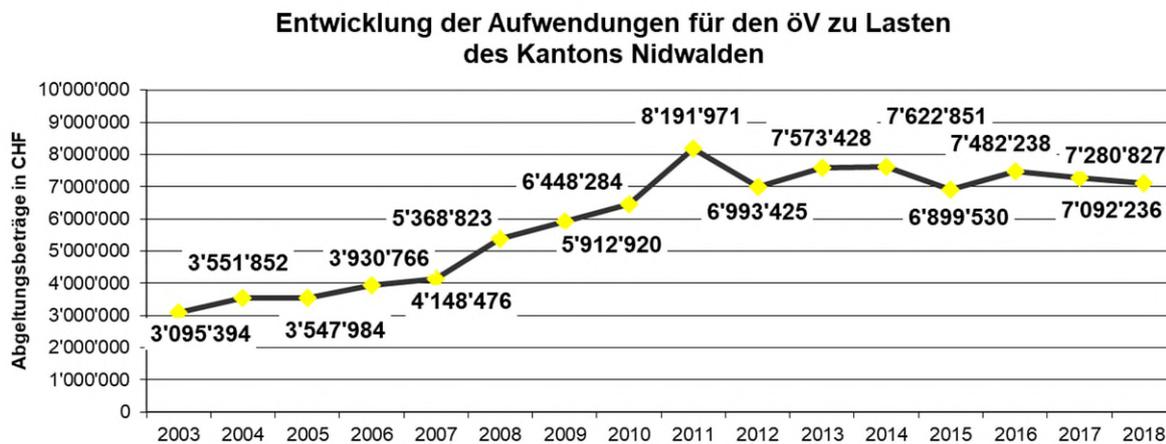


Auf der Strecke Luzern-Engelberg (S-Bahnen S4 und S44 sowie Interregio IR) erhöhte sich die Zahl der Passagiere zwischen 2007 und 2018 um 78%. Die Entwicklung der Nachfrage zeigt in dieser Zeitspanne nach wie vor nach oben und liegt deutlich über der Zunahme der

Kurskilometer (+ 7%). 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.

## 2.4 Kosten und Finanzierung

Der öffentliche Verkehr ist eine Verbundaufgabe zwischen Bund und Kanton. Der Bund gewährt dem Kanton individuell ein Kostendach (Kantonsquote). Für diesen Beitrag beteiligt sich der Bund am jeweiligen Angebot des Regionalen Personenverkehrs (RPV) mit seinem Anteil. Überschreitet das RPV-Angebot die Quotenmittel, so ist der überschüssende Beitrag zu 100% durch den Kanton zu tragen (= Quotenüberschreitung). Am RPV-Angebot beteiligt sich der Bund in den Fahrplanjahren 2020-2023 mit 45%. In der Periode 2016-2019 betrug die Kantonsbeteiligung 46%. Die Kostenbeteiligung des Kantons an den RPV-Angeboten wird jeweils vom Bund aufgrund der Bevölkerungszahl, der produktiven Fläche des Kantons und der Bevölkerungsdichte berechnet. Die gesamten Aufwendungen für den öV zu Lasten des Kantons haben sich wie folgt entwickelt.



Im Zug des kontinuierlichen Ausbaus der öV-Angebots sind die Abgeltungen seit 2013 gestiegen. 2011 wurden bisher am meisten Mittel für den öffentlichen Verkehr eingesetzt. Dies hängt mit einem grösseren Angebotsausbau im Fahrplan 2011 (2.S-Bahn pro Stunde mit der Inbetriebnahme des Tunnels Engelberg) sowie dem Beginn der Rollmaterialbeschaffungen der zb (SPATZ und ADLER) 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 die Abgeltungen aufgrund verschiedener Effekte (Trassenpreiserhöhungen, Lokrevisionen der zb, Änderungen von Verteilschlüsseln, usw.) wieder leicht zu. Aufgrund der überdurchschnittlichen Kantonsquotenanpassungen des Bundes (Zusatzkredit Bundesbudget) waren die erwarteten Aufwandsteigerungen beim Fahrplan 2013 geringer als geplant. 2014 lagen die Abgeltungen nur leicht über denjenigen des Jahres 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. Seit 2016 sind die Abgeltungen wieder leicht gesunken. Dies aufgrund von Mehrerträgen der zb aus dem florierenden Geschäft mit asiatischen Touristen und einer Zielvereinbarung mit PostAuto.

### 3 Entwicklungen der Mobilität

Auch im Kanton Nidwalden rückt die Mobilität immer mehr in den Fokus. Sie ist ein zentrales Thema im Vierjahresprogramm 2021-2024 oder im Leitbild Nidwalden 2025 der Regierung. Dabei gilt es nicht nur die Herausforderung hinsichtlich des Verkehrswachstums zu bewältigen. Demografische und technologische Entwicklungen prägen zunehmend die Mobilität. Stichworte dazu sind Digitalisierung, Individualisierung oder Automatisierung. Mobilität wächst nicht nur in den städtischen Räumen, sondern auch in ländlich geprägten Kantonen wie Nidwalden. Um die künftigen Herausforderungen der Mobilität meistern zu können, sind alternative Mobilitätslösungen zu entwickeln, auszutesten und auf die Umsetzbarkeit in Nidwalden zu prüfen. Die Baudirektion beschäftigt sich in diesem Zusammenhang mit folgenden Projekten.

#### On-Demand-Angebot als Ergänzung zur öV-Erschliessung

In Nidwalden soll eine neue Mobilitätsform nämlich ein On-Demand-Angebot im Talkessel von Stans getestet werden. Vorgesehen ist eine einjährige Pilotphase. Das Projekt wurde unter Mithilfe von PostAuto, der zb und der SBB AG entwickelt. Der Fokus des On-Demand-Angebots liegt auf der Erschliessung der letzten Meile von der öV-Haltestelle zur Haustür. Mit dem Angebot kann die Nutzung des öV's attraktiver gestaltet und das öV-Angebot in Randzeiten oder Nebenverkehrszeiten ausgedünnt werden. Ein Pilotversuch soll aufzeigen, in welchem Masse die anvisierten Effekte eintreffen. Grundlage des Angebots ist eine Bündelung von Fahrtwünschen mit Hilfe einer IT-Unterstützung (Apps). Die Baudirektion hat dem BAV ein Gesuch um Mitfinanzierung eingereicht. Das on-demand Angebot soll 2020 starten.

#### Gesamtmobilitätsstrategie Nidwalden

Die Erarbeitung einer Gesamtmobilitätsstrategie ist in Vorbereitung. Aus planerischer und finanzieller Sicht ist es zwingend, dass eine übergeordnete Mobilitätsstrategie die Richtung der künftigen Entwicklung der Mobilität in Nidwalden vorgibt. Die mobilitätsrelevanten Planungen im Kanton (Richtplan, Agglomerationsprogramm, öV-Strategie, Altersleitbild, Energieleitbild, usw.) sind im Rahmen einer Gesamtmobilitätsstrategie enger aufeinander abzustimmen. Eine Gesamtschau zur künftigen Entwicklung der Mobilität in Nidwalden schafft die Grundlage für abgestimmte Massnahmen, damit Doppelspurigkeiten vermieden und Kosten verringert werden. Es soll ein directionsübergreifendes Verständnis für die Belange der Mobilität geschaffen werden.

#### Veloverleih nextbike als regionales Netz

CARITAS Luzern betreibt das Veloverleihsystem nextbike als Franchisenehmer der nextbike GmbH, Leipzig. Als erste Gemeinden führten die Stadt Luzern und die Gemeinde Hergiswil im Januar 2017 den nextbike Veloverleih in der Zentralschweiz ein. Im Rahmen eines Verbundprojektes der Energiestädte starteten dann ab Februar weitere Gemeinden. In Nidwalden gibt es heute in 6 Gemeinden nextbike Velos zu ausleihen. Entlang der Achse Luzern-Hergiswil-Stans-Wolfenschiessen besteht ein lückenloses nextbike Netz. Ein flächendeckendes Netz von nextbike Velos in der Zentralschweiz ist das Ziel. nextbike ist ein ergänzendes Angebot für die letzte Meile zwischen der Endhaltestelle des öffentlichen Verkehrs und der Haustüre, sowie für Gelegenheitsnutzer des Velos (Freizeit und Tourismus). Damit besteht ein zusätzlicher Anreiz den öV zu nutzen, weil ich auch ohne Auto nach Hause oder spontan ein Velo zur Verfügung habe. Davon wird die Nachfrage im öV profitieren.

#### 3.1 Modalsplit

Neben der Entwicklung der Fahrgastzahlen im öV gibt der Modalsplit einen wichtigen Hinweis auf die Nutzung der Verkehrsträger. Der Modalsplit gibt Auskunft über den Anteil der Verkehrsmittel bei den von der Bevölkerung zurückgelegten Strecken im Verkehr. Das Bundesamt für Statistik führt alle 5 Jahre eine Erhebung zu Mobilität und Verkehr in der Schweiz (Mikrozensus Mobilität und Verkehr, MZMV) durch. Der Kanton Nidwalden hat beim MZMV in den Jahren 2010 und 2015 die Stichprobe erhöht, um aussagefähigere Ergebnisse zu erhalten. Die letzte Erhebung des MZMV fand 2015 statt. Hier die Ergebnisse.

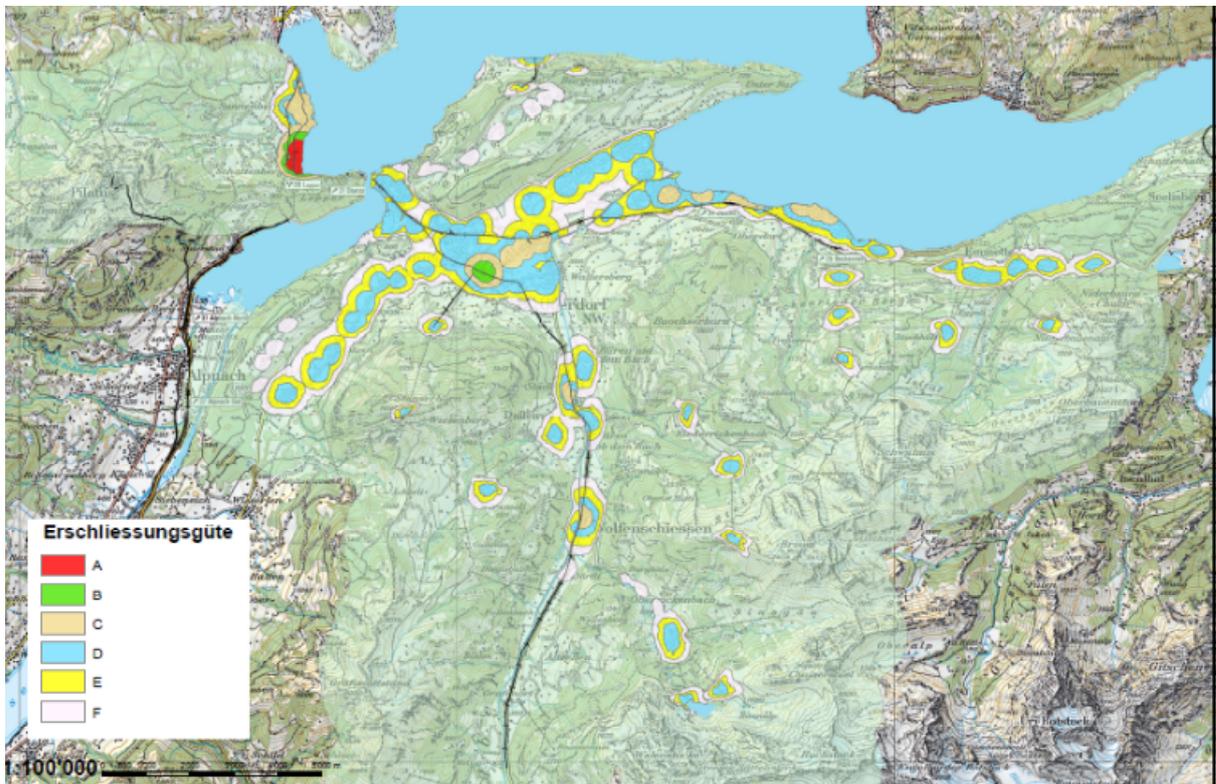
## Modalsplit nach Wegdistanz für Nidwalden im Vergleich

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

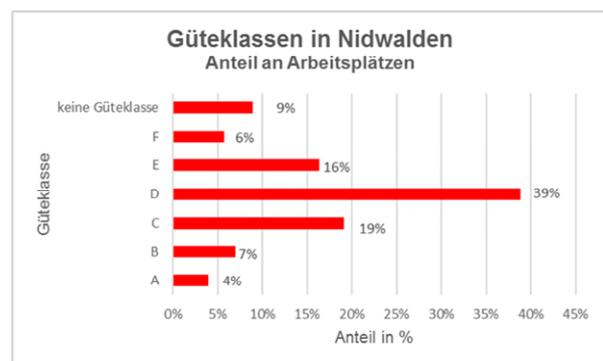
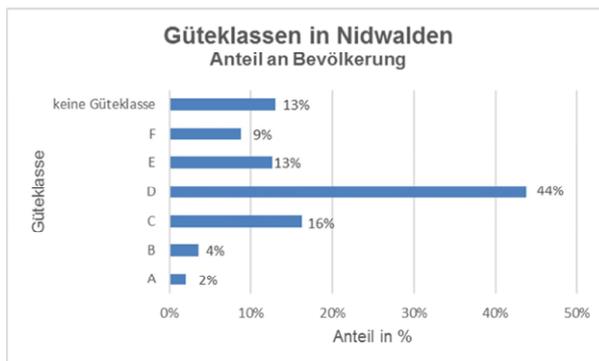
Der Modalsplit hat sich in Nidwalden zwischen 2010 und 2015 vor allem zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs verändert. Der Anteil der mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Wegdistanz der Nidwaldner Bevölkerung hat sich fast verdoppelt (+48%). Zu beachten gilt es, dass die Steigerung des öV-Anteils beim Modalsplit von einem eher tiefen Niveau erfolgte. Der öV-Anteil über die ganze Schweiz liegt bei 24,4%. Im Vergleich dazu liegt der Anteil des öV in Luzern bei 21,3%, in Obwalden bei 23,9%, in Uri bei 27,6% und in Zug bei 18,7%. 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.

### **3.2 Erschliessung des Kantons mit dem öV**

Die Erschliessung mit dem öV im Kanton wird durch Güteklassen dargestellt. In einem zweistufigen Verfahren wird um jede Haltestelle ein Bereich berechnet, welcher als mit dem öV erschlossen gilt. Für die öV-Güte einer Haltestelle werden die Art des Verkehrsmittels, das Kursintervall und die Distanz zur Haltestelle berücksichtigt. Bei der Distanz zur Haltestelle wird bei der Bahn ein Radius von 500m und beim Bus von 300m als erschlossen definiert. Nidwalden setzt eine spezielle Berechnungsmethode ein, um auch die Höhenunterschiede und die Sperrgeometrien (Bachläufe, See, Strassen) zu berücksichtigen. Aus diesem Grund ergeben sich für die erschlossene Fläche nicht Kreise, sondern zwetschgenförmige Gebilde. Hier die Darstellung der öV-Güteklassen in Nidwalden.



Diese Karte basierend auf dem Fahrplan 2014 ist auch im kantonalen Richtplan enthalten. Im Sinne der Abstimmung von Siedlung und Verkehr zeigt sie auf, wo noch Siedlungen entwickelt werden können. Hergiswil ist die Gemeinde mit der besten öV-Erschliessung im Kanton. Um die öV-Erschliessung in Nidwalden beurteilen zu können, wurde ausgewertet wie viele Einwohner und Arbeitsplätze in den jeweiligen Güteklassen zu finden sind. Folgende Grafiken zeigen die Ergebnisse aus dem Jahr 2014.



13% der Bevölkerung ist mit dem öV gar nicht erschlossen und 22% haben eine geringe öV-Erschliessung. Bei den Arbeitsplätzen sind 9% nicht erschlossen und ebenfalls 22% haben eine geringe öV-Erschliessung. Ein Vergleich mit anderen Kantonen ist aufgrund der speziellen Berechnungsmethode nicht möglich. 2019 werden die öV-Güteklassen neu gerechnet. Dann kann die Entwicklung zwischen 2014 und 2019 aufgezeigt werden.

### 3.3 Pendlerströme

Seit der Volkszählung 2010 werden künftig nur noch die Registerdaten der Bevölkerung erhoben. Eine Vollerhebung der Bevölkerung mittels individuellem Fragebogen findet nicht mehr statt. Es fehlen deshalb detaillierte georeferenzierte Daten zu den Pendelbewegungen. Jährlich wird eine Stichprobe von 1000 Personen in Nidwalden mit einem Fragebogen bedient (Strukturerhebung des Bundes). In dieser Befragung werden Fragen zum Arbeits- und Wohnort und zur Verkehrsmittelwahl gestellt. Die Pendlerdaten lassen sich nur noch aus diesen

Fragebogen auswerten. Um eine repräsentative Stichprobe zu erhalten, müssen die jährlich erhobenen Pendlerdaten kumuliert ausgewertet werden. Eine solche Auswertung wurde bei der Statistikstelle des Kantons Luzern in Auftrag gegeben. Hier die Ergebnisse dieser Auswertung.

### Interkantonale Pendlerströme nach Hauptverkehrsmittel 2010-2016 (Durchschnitt) Kanton Nidwalden, ausgewählte Kantone

Herkunfts-/Zielkanton	Zupendler/innen				Wegpendler/innen			
	Total	davon		Modalsplit öv <sup>1</sup>	Total	davon		Modalsplit öv <sup>1</sup>
		Motorisierter Individualverkehr	Öffentlicher Verkehr			Motorisierter Individualverkehr	Öffentlicher Verkehr	
<b>Total</b>	<b>5'800</b>	<b>4'500</b>	<b>1'200</b>	<b>20</b>	<b>9'800</b>	<b>7'200</b>	<b>2'500</b>	<b>25</b>
Luzern	2'600	1'900	600	24	5'700	4'000	1'600	29
Obwalden	1'600	1'300	300	17	1'700	1'400	300	19
Uri	600	600	...	...	300	300	...	...
Zug	200	100	...	...	800	700	...	...
Aargau	200	...	...	...	...	...	...	...
Zürich	...	...	...	...	500	300	...	...

Datenquelle: Bundesamt für Statistik – Strukturerhebung

Auswertung: LUSTAT Statistik Luzern

**Bemerkungen:** <sup>1</sup>Prozentualer Anteil des ÖV an allen Verkehrsmitteln.

Nur Pendlerinnen und Pendler mit bekanntem Pendelweg. Ständige Wohnbevölkerung im Alter ab 15 Jahren in Privathaushalten. Hochrechnungen auf Basis einer Stichprobe, gerundete Werte. Ergebnisse, die auf weniger als 50 Beobachtungen beruhen, werden nicht ausgewiesen.

Aus dem Kanton Nidwalden pendeln rund 9'800 Personen zu ihrem Arbeitsort ausserhalb des Kantons (Wegpendler). Von ausserhalb des Kantons kommen rund 5'800 Personen zur Arbeit nach Nidwalden (Zupendler). Dies ergibt einen Pendlersaldo von 4000 Personen. Gemäss Volkszählung 2000 waren es 3374 Personen. Die hauptsächlichen Zielkantone der Wegpendler sind Luzern und Obwalden. Nach Zug und Zürich pendeln von Nidwalden aus rund 1'300 Personen. Diese Pendler benutzen zum grossen Teil das Auto (Anteil MIV: 73%). Für die Destination Zug sind es sogar 87% und für Zürich 60% welche das Auto benutzen.

### 3.4 Erreichbarkeitsindex

Das öV-Angebot ist ein Teil der verkehrsmässigen Erschliessung des Kantons. Im Rahmen der Erarbeitung der öV-Strategie wurde auch der Erreichbarkeitsindex für den Kanton Nidwalden gemäss dem Potentialansatz des Bundesamts für Raumentwicklung ARE für den Fahrplan 2011 errechnet. Mit dem Fahrplan 2014 wurde ein optimiertes und erweitertes Angebot eingeführt. Für diesen Fahrplan wurde der Erreichbarkeitsindex wiederum errechnet. 2018 wurde der Erreichbarkeitsindex wiederum berechnet. Die Entwicklung zeigt folgendes Bild:

Gemeinde	Haltestelle	Veränderung 2015 – 2018	Erreichbarkeitsindex			Entwicklung 2015 – 2018
			2011	2015	2018	
Beckenried	Beckenried, Post	5%	40	34	36	↗
Buochs	Buochs, Post	3%	64	55	59	↗
Dallenwil	Dallenwil	4%	62	71	73	↗
Emmetten	Emmetten, Post	4%	13	12	12	↔
Ennetbürgen	Ennetbürgen, Post	4%	59	50	54	↗
Ennetmoos	St. Jakob (Ennetmoos)	5%	25	24	24	↔
Hergiswil	Hergiswil	-2%	193	177	159	↘
Oberdorf	Büren NW, Kirchenplatz	4%	32	31	30	↘
Stans	Stans	4%	144	155	159	↗
Stansstad	Stansstad	2%	119	124	134	↗
Wolfenschiessen	Wolfenschiessen	0%	31	42	43	↗
<i>kantonaler Durchschnitt</i>			100	102	105	↗

**Legende**

- tiefer als der kantonale Index im Mittel des kantonalen Index
- höher als der kantonale Index
- ↘ starke Verminderung
- ↔ leichte Verminderung
- ↗ annähernd unverändert
- ↗ leichte Steigerung
- ↗ starke Steigerung
- EWAP Einwohner und Arbeitsplätze

Über den ganzen Kanton verbesserte sich der Index zwischen 2011 und 2014 um 5%. Wie bei allen Fahrplananpassungen gibt es auch hier je nach Gemeinde Gewinner und Verlierer. Die Mehrheit der Destinationen hat gegenüber 2011 einen gestiegenen oder unveränderten Erreichbarkeitsindex. Als einzige Gemeinde ist der Erreichbarkeitsindex in Hergiswil gesunken. Dies dürfte mit der Schliessung der Haltestelle Hergiswil Matt zusammenhängen.

## 4 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 bedarfsgerechter, 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. Die Nachfrage bei Bahn und Bus hat sich erfreulich positiv entwickelt. Die Abgeltungen gingen weiter zurück. Die Kredite des Landrats wurden jeweils unterschritten. Der Anteil des öV am Gesamtverkehr (Modal-Split) hat auf die Angebotsverbesserungen positiv reagiert. Die Kundenzufriedenheit konnte auf hohem Niveau gehalten werden. Der Erreichbarkeitsindex hat sich leicht verbessert. 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.

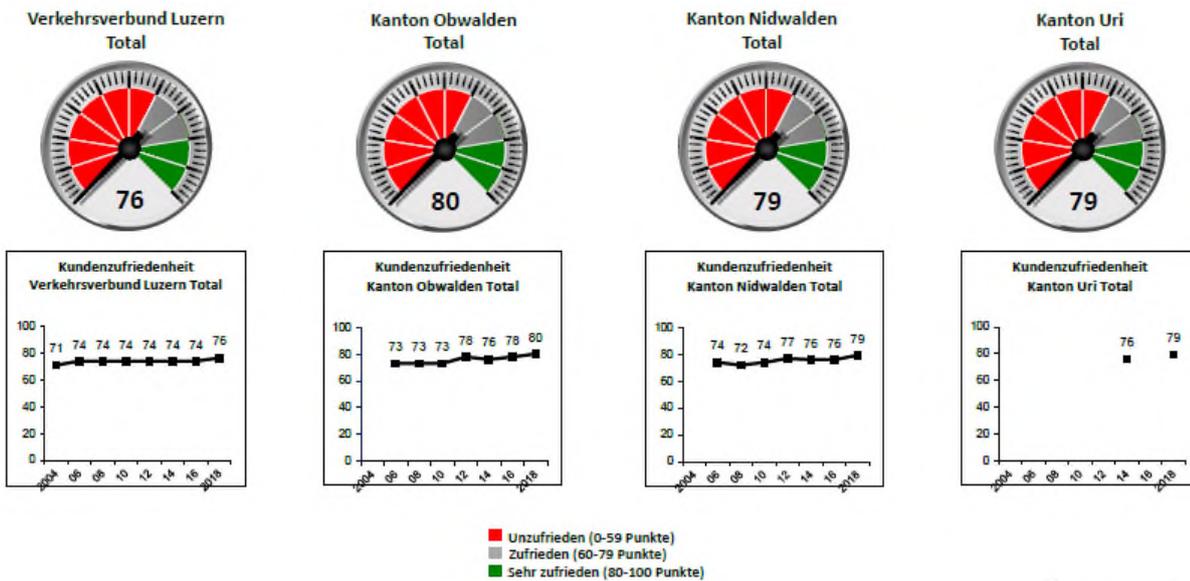
## 5 Überprüfung des Angebots

### 5.1 Hohe Kundenzufriedenheit

Auch im öffentlichen Verkehr spielt Die Qualitätssicherung im eine wichtige Rolle. Angesichts der beträchtlichen Mittel der öffentlichen Hand für die Leistungen des öV ist eine entsprechende Gegenleistung in Form guter Qualität notwendig. Neben den Qualitätsreportings der Transportunternehmen, dem Kennzahlenset des Bundesamtes für Verkehr und dem vom Bund neu eingeführten Qualitätsmesssystem für den RPV (QMS RPC CH) wird regelmässig von den

Bestellern eine Kundenzufriedenheits-Umfrage durchgeführt. Mit dieser Umfrage wird die subjektive Beurteilung des öV durch die Kundinnen und Kunden gemessen. 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 beiliegt.

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 zeigen für das Jahr 2018 folgende Gesamtkundenzufriedenheit.



Die Gesamtzufriedenheit hat sich seit 2006 im Kanton Nidwalden positiv entwickelt. 2018 wurde der bisherige Spitzenwert von 79 Punkten erreicht. Das hohe Niveau der Gesamtzufriedenheit der letzten Jahre konnte trotz beträchtlichem Fahrgastwachstum noch übertroffen werden. Der Kanton Obwalden weist 2018 den Wert von 80 Punkten aus. Der Kanton Luzern (Verkehrsverbund) fällt mit 76 Indexpunkten leicht ab. Diese erfreuliche Entwicklung der Kundenzufriedenheit spiegelt den Angebotsausbau (Fahrplan 2014, Rollmaterialbeschaffung) der letzten Jahre positiv wieder. Ziel ist es jetzt das Qualitätsniveau zu halten, aber nicht weiter zu verbessern.

In der Kundenzufriedenheitsumfrage wurden verschiedene Kriterien abgefragt. Hier die zehn höchsten und zehn tiefsten Bewertungen (100er Skala) im Überblick.

**Höchste Bewertungen**

Sicherheit: Sicherheitsgefühl am Tag	91
Fahrpersonal Bahn: Genügend langes Warten, bis alle Fahrgäste ein-/ausgestiegen sind	88
Fahrpersonal Bahn: Angenehme und sichere Fahrweise	88
Informationsmöglichkeiten: Onlinefahrplan inkl. Fahrplanabfragen auf mobilen Geräten (Smartphone/Handy, Tablet)	87
Bediente Verkaufsstelle: Freundlichkeit des Verkaufspersonals	87
Fahrpersonal Bus: Gepflegte Erscheinung	87
Fahrkomfort: Gute Sicht durch die Fenster (z.B. keine mit Reklame überklebten Fenster)	86
Bediente Verkaufsstelle: Kompetente Beratung	86
Kontrollpersonal: Angemessenes Auftreten (Erscheinung und Verhalten)	86
Informationsmöglichkeiten: Elektronische Abfahrtsanzeiger an den Haltestellen/Bahnhöfen der von Ihnen bisher beurteilten Linie	85

**Tiefste Bewertungen**

Reklamation: Zufriedenstellende Lösung des Problems (hatten Sie den Eindruck, mit Ihrer Beschwerde etwas erreicht zu haben)	49
Reklamation: Abwicklung der Beschwerde (Freundlichkeit, rasche Bearbeitung, etc.)	62
Haltestelleninfrastruktur: Genügend Sitzmöglichkeiten	66
Fahrkomfort: Genügend Sitzplätze	68
Sicherheit: Angemessenes Auftreten (Verhalten und Erscheinung) des Sicherheitspersonals (patrouilliert in gelben Westen) in den Fahrzeugen und an den Haltestellen/Bahnhöfen	69
Tickets und Preise: Gutes Preis-/Leistungsverhältnis	69
Informationsmöglichkeiten: Telefonische Auskunft des Transportunternehmens	70
Fahrkomfort: Angenehmes Raumklima (Temperatur und Luftqualität) im Sommer	71
Angebot/Netzqualität: Spezialangebot in den Nächten Fr/Sa und Sa/So (Nachtnetz)	71
Billettautomat: Einfache Bedienung	73

Bei den Kriterien mit den tiefsten Bewertungen zeigt sich bei den Transportunternehmen Handlungsbedarf. Die Transportunternehmen unterbreiten den Bestellern nun Vorschläge für konkrete Massnahmen. Wichtig ist es die Kriterien mit den höchsten Bewertungen zu kennen. Es macht aber keinen Sinn Kriterien mit hohen Bewertungen weiter verbessern zu wollen. Erfahrungsgemäss sind solche Verbesserungen überdurchschnittlich teuer.

## 5.2 Ergebnisse des Controllings der Verkehrslinien

Am 1. Januar 2016 ist das revidierte ÖVG in Kraft getreten. Darin ist ein Controlling aller Verkehrslinien und -angebote verankert. Verkehrslinien, welche die vom Landrat festgelegten Schwellenwerte nicht erreichen, können dem Landrat zur Streichung vorgeschlagen werden. Ziel dieses Controllings ist es nicht, Linien zu streichen, sondern das Geld prioritär dort einzusetzen, wo eine gute Wirkung (bessere Nachfrage, tiefere Abgeltungen) erzielt wird. Ab 2016 kommen die Bestimmungen des revidierten ÖVG zur Anwendung. Für das Controlling hat der Landrat folgende zwei Indikatoren festgelegt.

### Kostendeckungsgrad

Der Kostendeckungsgrad (KDG) berechnet sich aus dem Verhältnis zwischen dem Ertrag der öV-Angebote (Einnahmen, Billette, Abonnemente, Gütertransport, usw.) und den Aufwendungen (Personal, Sachkosten, Abschreibungen, usw.) der Transportunternehmungen.

### Angebotseffizienz

Mit dieser Zahl wird das öV-Angebot beschrieben. Die Angebotseffizienz (AGEF) wird aus der Division der Personenkilometer (PKM) durch die Platzkilometer in Prozent pro Verkehrslinie errechnet. Die PKM entsprechen den von allen Passagieren (Einsteiger) gesamthaft gefahrenen Kilometern. Mit dieser Zahl wird die Nachfrage abgebildet. Die Platzkilometer ergeben sich aus der Anzahl Sitzplätze der eingesetzten Fahrzeuge mal den produktiven Kilometern. Die Angebotseffizienz zeigt auf, wie der angebotene Fahrplan von der Bevölkerung effektiv genutzt wird.

Zum Kostendeckungsgrad und zur Angebotseffizienz sind konkrete minimale Schwellenwerte festgelegt. Diese sind abhängig vom Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Luftseilbahn oder Schiff) und der Anzahl Kurspaare (Angebotsdichte). Details zu den Zahlen finden sich im Landratsbeschluss über die kantonalen Schwellenwerte (NG 652.11). Die Schwellenwerte werden jeweils für die Dauer von 4 Jahren beurteilt. Nachdem das Verkehrsgesetz am 1. Januar 2016 in Kraft

getreten ist, umfasst die Beobachtungsfrist die Jahre 2016 bis 2019. Für jede Linie wurden von den Transportunternehmen die notwendigen Zahlen der Jahre 2016 bis 2019 (Werte der Nachkalkulation; Ausnahme 2019 Offerte) geliefert. Daraus sind dann die konkreten KDG und AGEF berechnet worden. In einem weiteren Schritt kommt ein Ampelsystem zur Anwendung. Die errechneten Werte je Linie werden mit den Schwellenwerten von KDG und AGEF verglichen und die Abweichung in den Ampelfarben grün oder rot dargestellt. Für jede Linie gibt es dann eine Bewertung als Gesamtampel. Hier das Ampelsystem in der Beobachtungsperiode 2016-2019.

	<b>Ampel gesamt KDG und AGE</b>			
	2016	2017	2018	2019
<b>Bahn</b>				
S5 Luzern-Giswil	●	●	●	●
S55 Luzern-Sachslen	●	●	●	●
IR Luzern-Interlaken	●	●	●	●
S4 Luzern-Stans/Wolfenschiessen	●	●	●	●
S44 Luzern-Stans	●	●	●	●
IR Luzern-Engelberg	●	●	●	●
Bahnersatz Hergiswil Matt	●	●	●	●
<b>Bus</b>				
Stans-St. Jakob-Sarnen	●	●	●	●
Stansstad-Bürgenstock	●	●	●	●
W'schiessen-Oberriickenbach	●	●	●	●
Stans-Seelisberg	●	●	●	●
Stans/Beckenried-Flüelen/Altdorf	●	●	●	●
Stans-Oberdorf-Büren	●	●	●	●
St. Jakob-Mueterschwandenberg	●	●	●	●
Stansstad-Stans	●	●	●	●
<b>Luftseilbahn</b>				
LS Dallenwil-Wirzweli	●	●	●	●
LS Dallenwil-Niederrickenbach	●	●	●	●
LS Dallenwil-Wiesenberg	●	●	●	●
<b>Schiff</b>				
Luzern-Flüelen (SGV)	●	●	●	●

\* = Anzahl Kurspaare Montag-Freitag

Die Übersicht ist nun wie folgt zu prüfen. Zuerst wird analysiert, welche Verkehrslinien 2 Mal in Folge die Ampelfarbe rot innerhalb von vier Jahren haben. Diese Linien werden dann in einem weiteren Schritt daraufhin überprüft, wie die Ampelfarbe im 4. Jahr ist. Ist die Ampelfarbe dieser Verkehrslinie im vierten Jahr rot, so wird die Verkehrslinie zur Streichung aus dem kantonalen öV-Angebot beantragt. Ist die Ampelfarbe dieser Verkehrslinie im letzten Jahr nicht rot, so wird die Verkehrslinie weiterbetrieben. Damit wird verhindert, dass Verkehrslinien gestrichen werden, bei denen die ergriffenen Massnahmen Wirkung erzielt haben.

Die obigen Ergebnisse des Controllings zeigen, dass keine Verkehrslinien nach dem vierjährigen Betrachtungszeitraum dem Landrat zur Streichung zu beantragen sind. Bei zwei Linien waren innerhalb des Controlling Zeitraums 2016-2019 die Ampel auf rot. Der Bahnersatzbus Hergiswil Matt war in den Jahren 2017 und 2018 rot. Dies ist auf einen schlechten Kostendeckungsgrad zurückzuführen.

ckungsgrad (relative teure Produktion bei wenig Erlösen) und eine knapp ungenügende Angebotseffizienz zurückzuführen. Im Jahr 2019 ist der Kostendeckungsgrad immer noch ungenügend aber die Angebotseffizienz ist ausreichend. Bei der Buslinie Stans-Oberdorf-Büren ist die Ampel für drei Jahre rot. Weil die Ampel 2019 grün ist, wird die Linie weiterbetrieben. Die Ampel zeigt 2019 auf grün weil der Kostendeckungsgrad den Schwellenwert erreichte. Dies wurde erreicht, indem sich die Gemeinde Oberdorf mit 30'000 Franken an der Linie beteiligt. Auch bei der Buslinie St. Jakob-Mueterschwandenberg war die Ampel 2015 (Testcontrolling) auf rot. Zusammen mit der Gemeinde wurde in der Folge das Angebot reduziert, so dass bereits ab 2016 die Ampel auf grün stand.

Das Controlling, wie es mit der Revision des ÖVG eingeführt wurde hat sich bewährt. In den oben beschriebenen Fällen wurden nach der roten Ampel Massnahmen ergriffen. Diese wirkten sich in der Folge positiv auf die Ergebnisse des Controllings aus. Die Linien werden weiter betrieben.

### 5.3 Schwellenwerte für die nächste Beobachtungsperiode im Controlling

Die Beobachtungsperiode für das Controlling umfasst jeweils 4 Jahre. Die erste Periode beinhaltet die Jahre 2016-2019. Für diese Periode hat der Landrat an seiner Sitzung vom 21. Oktober 2015 die kantonalen Schwellenwerte im öffentlichen Verkehr beschlossen. Die Höhe dieser Schwellenwerte hat sich bewährt. Sie sind zum einen nicht zu hoch angesetzt, so dass das Verkehrsangebot in seinem Bestand nicht gefährdet ist. Zum anderen haben die Schwellenwerte bei einzelnen Linien zu Anpassungen im Angebot oder Mitfinanzierung der Gemeinde geführt. Das Ziel des Controllings konnte mit den bestehenden Schwellenwerten somit erreicht werden. Aus diesem Grund sollen die bisherigen kantonalen Schwellenwerte im öffentlichen Verkehr beibehalten werden. Der Landratsbeschluss vom 21. Oktober 2015 (NG 651.11) hält unter 3. Geltungsdauer fest, dass wenn der Landrat die kantonalen Schwellenwerte für die Zeit nach dem 31. Dezember 2019 nicht neu festlegt, die bisherigen Schwellenwerte vorläufig weiter gelten. Aus diesem Grund ist für die Beobachtungsperiode 2020-2023 zum heutigen Zeitpunkt kein Landratsbeschluss notwendig.

### 5.4 Versuchsbetrieb Winkelriedbus und Gotthard-Riviera-Express

Im Sinne der öV-Strategie des Kantons wurde die bisherige Buslinie Beckenried-Flüelen (60.310) auf den Fahrplan 2016 hin optimiert und bedarfsgerechter ausgestaltet. Damit sollen neue Potentiale bei den Pendlern der Kantone Uri und Nidwalden erschlossen werden. Montag bis Freitag verkehrt der Bus unter der Bezeichnung „Winkelriedbus“ von Stans mit 4 Kurspaaren zur Hauptverkehrszeit nach Altdorf und zurück. Zielgruppe sind hier die Ausbildungs- und Arbeitspendler. Mit dem grössten Arbeitgeber von Nidwalden, den Pilatus Flugzeugwerken in Stans, wurde der Fahrplan abgestimmt. Am Wochenende fährt der Bus, wie bisher, mit 4 Kurspaaren von Beckenried nach Flüelen. Dort hat der Gotthard Riviera Express (GREX) Anschluss an die Züge durch den Gotthardbasistunnel. Dadurch ergeben sich attraktive Fahrzeiten ins Tessin. Von Stans nach Lugano hat man mit Bus und Zug gerade mal 1 Stunde und 25 Minuten. Zielgruppe für den GREX sind die Freizeitnutzer und Touristen.

Die bisherige Linie Beckenried-Flüelen wurde mit dem Fahrplan 2016 in zwei Produkte (Winkelriedbus und GREX) mit zwei unterschiedlichen Zielgruppen aufgeteilt. Die Frequenzen der Linie Stans-Flüelen/Altdorf haben sich wie folgt entwickelt.

#### Entwicklung Total Winkelriedbus und Gotthard-Riviera-Express

	<u>Jahr</u>					<u>2014-2018</u>
	2014	2015	2016	2017	2018	
<u>Einsteiger</u>	11'703	13'520	21'309	30'067	35'464	23'761 203%

Bis 2016 gab es die Linie Beckenried-Flüelen mit Anschluss ins Tessin. Die Fahrgäste von Stans nach Flüelen mussten in Beckenried umsteigen. Im Vergleich mit der damaligen Linie haben sich die Frequenzen der Linie verdoppelt (+203%). Unterteilt man die Entwicklung der Frequenzen seit Einführung des Winkelriedbusses und des Gotthard-Riviera-Express (2016) sieht das Bild wie folgt aus.

### Entwicklung Winkelriedbus und Gotthard-Riviera-Express getrennt

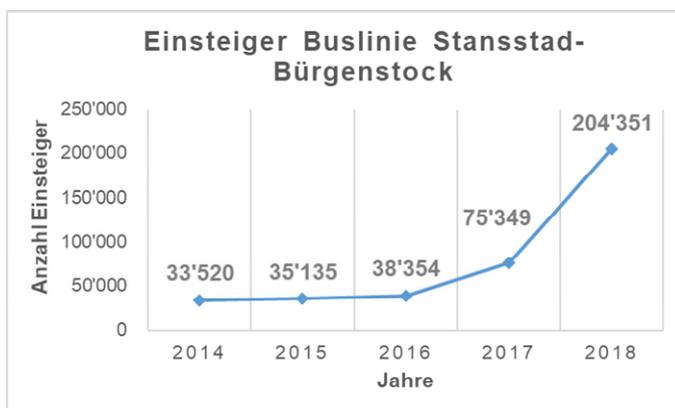
<u>Einsteiger</u>	<u>Jahr</u>				
	2016	2017	2018	<u>2016-2018</u>	
Winkelriedbus (Mo-Fr)	16'354	21'671	26'847	10'493	64%
GREX (Sa+So)	4'955	8'396	8'618	3'663	74%
	<u>21'309</u>	<u>30'067</u>	<u>35'465</u>	<u>14'156</u>	<u>66%</u>

Seit Einführung der beiden Produkte 2016 haben beide eine Zunahme der Frequenzen zu verzeichnen. Beim GREX beträgt die Zunahme 74% bezogen auf 2 Fahrplantage. Beim Winkelriedbus ist es eine Zunahme von 64% auf 5 Fahrplantage. Die Zunahme der Frequenzen beim Winkelriedbus konnte durch Fahrgäste erzielt werden, die nicht von oder nach Uri unterwegs sind (Abschnitt Buochs-Ennetbürgen-Stans).

Aus diesem Grund sind die Fahrten durch den Seelisbergtunnel analysiert worden. Die Zahl der Einsteiger welche werktags von Nidwalden nach Uri durch den Seelisbergtunnel fahren, ist zwischen 2015 und 2018 um 30% gestiegen. In der Gegenrichtung beträgt die Zunahme 13%. Mit der Einführung des Winkelriedbusses ist die Zahl der Reisenden auf der ganzen Linie zwischen 2015 und 2018 von Nidwalden nach Uri um 125% und in der Gegenrichtung um 170% gestiegen. Die Neuausrichtung der Buslinie Beckenried-Flüelen im Jahr 2016 hat sich gemäss obiger Zahlen bewährt. Nach drei Jahren Versuchsbetrieb kann eine positive Bilanz gezogen werden. Begehren der Gemeinde Beckenried für zusätzliche Halte der beiden Produkte (Winkelriedbus und GREX) im Ort oder andere Fahrplanvorschläge werden im Rahmen der Neukonzeption der Linie aufgrund der Inbetriebnahme des Kantonsbahnhofs Uri in Altdorf geprüft.

### 5.5 Angebotsausbau auf der Linie Stansstad-Bürgenstock

Am 17. November 2014 hat der Regierungsrat den Grundsatzentscheid zur künftigen Erschliessung des Bürgenstock-Resorts mit dem öffentlichen Verkehr gefällt. Vorausgegangen war die Erarbeitung eines Konzepts zur Erschliessung des Bürgenstocks nach der Eröffnung des Resorts. Der Grundsatzentscheid beinhaltet einen Angebotsausbau der Buslinie Stansstad-Obbürgen-Bürgenstock und eine Linienerweiterung vom Bürgenstock nach Ennetbürgen. Mit der Eröffnung des Bürgenstock Resorts Mitte 2017 wurde das Angebot der Linie Stansstad-Bürgenstock praktisch verdoppelt. Im Resort sind vier neue Haltestellen erstellt worden. Die Frequenzen der Linie haben sich in den letzten Jahren wie folgt entwickelt.



Während 2014 werktags noch 10 Kurspaare von Stansstad nach dem Bürgenstock verkehrten, waren es 2018 deren 20. Mit dem Angebotsausbau ist auch die Zahl der Einsteiger von 33'520 (2014) auf 204'351 massiv gestiegen (+ 510%). Auf dem Schiffs Shuttle Luzern-Kehrsiten wurden 316'691 Einsteiger und auf der Bürgenstockbahn deren 249'784 gezählt. Das 2014 beschlossene Erschliessungskonzept für den Bürgenstock hat sich bewährt. Die Transportkette von Luzern mit dem Schiff nach Kehrsiten und der Bürgenstockbahn zum Resort und dann zurück mit dem Bus nach Stansstad ist der Schlüssel zum Erfolg.

### 5.6 Angebotsausbau der Buslinie Wolfenschiessen-Oberrickenbach

2016 wurde das Touristische Feinkonzept Bannalp (TFK) überarbeitet. Darin wird bei den Massnahmen eine Optimierung des Busbetriebs Wolfenschiessen-Oberrickenbach gefordert. In der Folge wurden ab 2018 alle Kurse bis zur Talstation Fell geführt und das Angebot um einen Kurs ergänzt. Zusätzlich wurden die Fahrzeiten der Luftseilbahn Fell-Chrühütte besser auf die Busanbindung angepasst und die Verbindung auch im elektronischen Fahrplan hinterlegt. Während die Zahl der Einsteiger in den Jahren 2014 bis 2017 bei jährlich rund 35'000 lag stieg sie 2018 auf 42'792 (+22%). Die Anpassung des Angebots hat sich in einer höheren Nachfrage niedergeschlagen. Die Entwicklung der Nachfrage wird weiter im Auge behalten.

### 5.7 Überangebote bei Buslinien

Für die Linien des RPV hat das BAV interne Richtlinien zum Verhältnis von Angebot (Anzahl Kurspaaren) und Nachfrage (Einsteiger im meistbelasteten Streckenabschnitt). Übersteigt die Anzahl Kurspaare einer Linie die Vorgaben des BAV, so liegt ein Überangebot vor und die überzähligen Kurspaare sind zu 100% vom Kanton zu bezahlen. In Nidwalden hat das BAV erstmals für die Fahrplanperiode 2018/19 auf folgenden Linien ein Überangebot geltend gemacht:

- Stans-Ennetmoos-St. Jakob-Kerns
- St. Jakob-Mueterschwandenberg
- Stans-Oberdorf-Büren

Der Grund für das Überangebot sind die Ausrichtung der Linien auf die Bedürfnisse der Pendler mit guten Anschlüssen auf die Bahn und die Bestellung zusätzlicher Kurse durch die Schulgemeinden. Die Abgeltungen dieser drei Linien betragen für das Jahr 2018 gesamthaft Fr. 1'044'789. Davon sind gemäss BAV-Richtlinien Fr. 377'737 oder 37% als Überangebot eingestuft. Dieses Überangebot war im Rahmenkredit 2018/19 unter der Rubrik "RPV vom Bund nicht mitfinanziert" mit Fr. 250'000 eingestellt. Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung zum Rahmenkredit war das genaue Überangebot noch nicht bekannt. Für das Jahr 2019 bewegt sich das Überangebot im gleichen Rahmen.

Das Amt für Mobilität setzte anfangs 2019 eine Arbeitsgruppe ein, um die Problematik des Überangebots auf der Linie Stans-Ennetmoos-St. Jakob-Kerns zu klären. Die Arbeitsgruppe zusammengesetzt aus Vertretern der Gemeinden Ennetmoos und Kerns, den Bestellern Ob-

und Nidwalden, den Schulen Ennetmoos und Kerns und PostAuto Zentralschweiz sind mit externer Unterstützung durch einen Verkehrsplaner daran das bisherige Angebot zu überprüfen und Lösungen für das Überangebot zu finden. Die Linie Stans-Oberdorf-Büren soll ebenfalls einer Überprüfung unterzogen werden.

## 6 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

	Objektkredite			RK	
	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016-2017</u>	<u>2018-2019*</u>
Landratsbeschluss	9'000'000	8'800'000	7'800'000	15'800'000	14'400'000
Rechnung	7'573'428	7'622'851	6'899'530	14'763'065	14'265'892
Abweichung in CHF	-1'426'572	-1'177'149	-900'470	-1'036'935	-134'108
Abweichung in %	-15.85	-13.38	-11.54	-6.56	-0.93

\* 2019 gemäss Angebotsvereinbarung

RK= Rahmenkredit

Alle Objektkredite zwischen 2013 und 2017 konnten deutlich unterschritten werden. Diese Unterschreitung der Kredite ist zum grossen Teil auf ordentliche und einmalige Kantonsquotenerhöhungen des Bundes zurückzuführen. Im Weiteren ergaben sich günstigere Abgeltung aufgrund verschiedener externer Faktoren bei den Transportunternehmungen (Effizienzsteigerungen, neues Rollmaterial usw.). Auch Verhandlungen zu den eingereichten Erstofferten haben zu tieferen Abgeltungen und folglich geringerer Ausschöpfung des Kredits geführt. Zudem konnten die Erlöserwartungen für die Jahre 2017 und 2018 aufgrund des guten Abschlusses der Zentralbahn im Jahre 2016 erhöht werden. Auch die nationale Tarifierung im Dezember 2014 wirkte sich positiv aus. Bei den Abgeltungen für die Postauto-Leistungen wirkte sich die abgeschlossene Zielvereinbarung 2015-2028 positiv aus. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die bisherigen Rahmen- und Objektkredite für die Abgeltungen des RPV immer eingehalten werden konnten. Auch der Rahmenkredit 2017 und 2018 in der Höhe von Fr. 14.4 Mio. wurde unterschritten. Die verbindlichen Angebotsvereinbarungen für 2019 sind abgeschlossen. Gemäss aktuellem Wissensstand wird der Rahmenkredit 2018/19 eingehalten. Pro Jahr wurde zwischen 2013 und 2019 eine durchschnittliche Abgeltungssumme von Fr. 7,3 Mio. ausgegeben.

## 7 Rahmenkredit

### 7.1 Keine Linienverlängerung Bürgenstock-Ennetbürgen

Wie oben erwähnt hat der Regierungsrat 2014 den Grundsatzentscheid zur künftigen Erschliessung des Bürgenstock nach Eröffnung des Resorts gefällt. Darin war vorgesehen eine Postautolinie vom Bürgenstock nach Ennetbürgen einzuführen. Nach Vorliegen des Grundsatzentscheids wurde mit den Planungsarbeiten zur Linienverlängerung begonnen. Zusammen mit der Gemeinde Ennetbürgen wurden die Linienführung, die Haltestellen und der Fahrplan erarbeitet. Im Rahmenkredit 2016/2017, welcher vom Landrat am 21. Oktober 2015

beschlossen wurde, war die Buslinie Bürgenstock-Ennetbürgen mit der entsprechenden Abgeltung enthalten. In der Folge wurde mit den von der Durchfahrt der neuen Linie betroffenen Strasseneigentümern das Gespräch gesucht. Es gelang der Baudirektion trotz mehrmaliger Verhandlungen bis heute nicht, die Durchfahrt zu erreichen. Für den Fahrplan 2018 und 2019 wurde deshalb die Linienverlängerung sistiert.

Ende August 2017 reichte Landrat Josef Odermatt, Ennetbürgen, eine Interpellation betreffend der Buslinie Ennetbürgen-Honegg-Bürgenstock Resort ein. Im Vorstoss machte der Interpellant den Vorschlag die geplante Buslinie über das Schreinerhaus nach Trogen zu führen. Mit dieser alternativen Linienführung sollten die Widerstände der Strasseneigentümer umgangen werden. Nach Prüfung der Variante wurde diese verworfen. Im Beschluss vom 27. Februar 2018 (RRB-Nr. 103) zur Beantwortung der Interpellation von Landrat Odermatt stellte der Regierungsrat in Aussicht, die Aufnahme der Linie in den Rahmenkredit 2020 und 2021 zu prüfen und allenfalls dem Landrat Mitte 2019 zum Beschluss vorzulegen.

Der Regierungsrat hat diese Überprüfung vorgenommen und stellt Folgendes fest: Mit der Linienverlängerung sollen neue Potentiale erschlossen werden. Es sind dies neben den Schülertransporten und den Bewohnern der Überbauungen am Hang von Ennetbürgen auch die Mitarbeitenden des Resorts aus dem Raum Beckenried, Buochs oder Emmetten sowie die Besucher und Gäste des Resorts. Die Kosten für eine solche Linienverlängerung betragen pro Jahr rund 425'000 Franken. Der Anteil von Nidwalden an diesen Abgeltungen beträgt jährlich – je nach der Regelung der Anerkennung der Beitragsleistung des Bundes – zwischen Fr. 190'000 und höchstens Fr. 425'000.

Nach Abwägung von Nutzen für den Kanton und dem Potential sowie den anfallenden Kosten verzichtet der Regierungsrat zurzeit auf die Einführung dieser neuen Buslinie. Zuerst soll die weitere Entwicklung des Bürgenstock Resorts abgewartet werden, da das Potential für die Linie und damit der Erfolg der Linie wesentlich davon abhängen.

## **7.2 Gleichstellung der Seegemeinden bei den Morgen- und Abendangeboten**

Im Rahmen des Bestellverfahrens sind die Gemeinden anzuhören (ÖVG, Art. 7, Abs. 3). Gestützt auf diese Bestimmung wurden die Gemeinden sowie die Interessenvertretungen (Pro Bahn, VCS) und die Transportunternehmen Mitte 2018 eingeladen ihre Begehren zum Fahrplan 2020/2021 einzureichen. Insgesamt sind von 10 Institutionen Fahrplanbegehren eingegangen. Diese Begehren wurden in der Folge im Rahmen des Bestellverfahrens geprüft.

In der Anhörung der Gemeinden forderten die Seegemeinden (Ennetbürgen, Buochs und Beckenried) eine Verbesserung bei den Morgen- und Abendangeboten. Als Begründung der Begehren halten die Gemeinden fest, dass die Bahn-Gemeinden Dallenwil und Wolfenschiessen mit rund 5'000 Einwohnern am frühen Morgen und am späten Abend mit dem öffentlichen Verkehr besser erreichbar sind als die Seegemeinden mit rund 14'000 Einwohnern. Gestützt auf die Eingabe der Seegemeinden wurden von PostAuto Offerten für zusätzliche Morgen- und Abendverbindungen eingeholt und mit den Vorgaben zum Rahmenkredit abgeglichen.

## **7.3 Petition „Bessere Zugverbindungen von und nach Nidwalden“**

Am 28. August 2017 wurde die Petition „Bessere Zugverbindungen von und nach Nidwalden“ eingereicht. Darin wird von 372 Unterzeichnenden gefordert, dass der Rahmenkredit zur Finanzierung der Abgeltungen für das Angebot an öffentlichem Verkehr für die Jahre 2018 und 2019 angepasst wird, um die Erreichbarkeit von Nidwalden entscheidend zu verbessern. In ihren Ausführungen beurteilen die Petitionäre die Erschliessung des Kantons Nidwalden insbesondere mit der Bahn als verbesserungswürdig. Sie argumentieren dabei damit, dass nach ihrer Beurteilung seit der Einführung des Fahrplans 2014 die Nidwaldner Pendler in Richtung Basel, Bern bzw. Zürich und die Spätheimkehrer lange Wartezeiten in Luzern in Kauf zu nehmen haben.

Aufgrund der ungünstigen Anschlusssituation im Knoten Luzern (kein Vollknoten) ergibt sich Richtung Zug-Zürich lediglich ein Studentakt. Die vom Regierungsrat Ende 2016 verabschiedete öV-Strategie für die Jahre 2017-2020 enthält die Hauptzielsetzung, dass der Kanton ein bedarfsgerechtes, optimiertes und bezahlbares Angebot an öffentlichem Verkehr anstrebt. Beim bedarfsgerechten Angebot geht es darum, dass dort Geld investiert wird, wo auch ein Potential bzw. Bedarf besteht. Bei der Diskussion zu den Anschlüssen in Luzern kann die Frage nach dem Bedarf gestellt werden. Dabei spielen die Pendlerströme von und nach Nidwalden eine wichtige Rolle. Nachdem mit der Volkszählung 2010 nur noch die Registerdaten der Bevölkerung erhoben werden, fehlen detaillierte Daten zu den Pendelbewegungen. Basierend auf der jährlich stattfindenden Strukturerhebung des Bundes (1'000 Fragebogen in Nidwalden) wurden die Daten der Jahre 2010 bis 2016 ausgewertet.

### Interkantonale Pendlerströme nach Hauptverkehrsmittel 2010-2016 (Durchschnitt) Kanton Nidwalden, ausgewählte Kantone

Herkunfts-/Zielkanton	Zupendler/innen				Wegpendler/innen			
	Total	davon		Modalsplit ÖV <sup>1</sup>	Total	davon		Modalsplit ÖV <sup>1</sup>
		Motorisierter Individualverkehr	Öffentlicher Verkehr			Motorisierter Individualverkehr	Öffentlicher Verkehr	
<b>Total</b>	<b>5'800</b>	<b>4'500</b>	<b>1'200</b>	<b>20</b>	<b>9'800</b>	<b>7'200</b>	<b>2'500</b>	<b>25</b>
Luzern	2'600	1'900	600	24	5'700	4'000	1'600	29
Obwalden	1'600	1'300	300	17	1'700	1'400	300	19
Uri	600	600	...	...	300	300	...	...
Zug	200	100	...	...	800	700	...	...
Aargau	200	...	...	...	...	...	...	...
Zürich	...	...	...	...	500	300	...	...

Datenquelle: Bundesamt für Statistik - Strukturerhebung  
Auswertung: LUSTAT Statistik Luzern, 13.03.2018

#### Bemerkungen:

<sup>1</sup> Prozentualer Anteil des ÖV an allen Verkehrsmitteln

Nur Pendlerinnen und Pendler mit bekanntem Pendelweg

Ständige Wohnbevölkerung im Alter ab 15 Jahren in Privathaushalten

Hochrechnungen auf Basis einer Stichprobe, gerundete Werte. Ergebnisse, die auf weniger als 50 Beobachtungen

Neben den Kantonen Luzern und Obwalden weisen Zug und Zürich die grössten Wegpendlerströme auf. Von Nidwalden aus pendeln 800 Personen in den Kanton Zug und 500 nach Zürich. Der grösste Teil dieser Pendler (77%) fahren mit dem MIV zu ihren Arbeitsorten. Hier besteht mit verbesserten Anschlüssen in Luzern ein Potential für mehr Fahrgäste in den Hauptverkehrszeiten.

## 7.4 Angebot für die Jahre 2020 und 2021

Das Bestell- und Fahrplanverfahren ist ein Prozess, an welchem verschiedene Akteure (Besteller, Gemeinden, Interessenvertretungen und Transportunternehmen) beteiligt sind. Bei kantonsübergreifenden Linien (zB. IR Luzern-Engelberg oder S4 Luzern-Wolfenschiessen) wird das Angebot von den beteiligten Kantonen und dem Bund gemeinsam bestellt. Dazu braucht es jeweils von allen an einer Linie beteiligten Besteller die Zustimmung. Grundsätzlich wird für die Fahrplanjahre 2020 und 2021 vom aktuellen Fahrplan (2019) ausgegangen. Aufgrund der eingegangenen Fahrbegehren wurde das aktuelle Angebot überprüft und die Transportunternehmen haben Fahrplanoptionen offeriert. Diese Fahrplanoptionen wurden in der Folge mit den zur Verfügung stehenden Mitteln für den Rahmenkredit abgeglichen. Der Rahmenkredit 2020/2021 umfasst folgendes Angebot:

- Angebot gemäss Fahrplan 2019
- zusätzliche Angebote:

#### Bahn

- Zusätzliche IR-Verbindung Luzern-Engelberg am Abend um 22.10 Luzern ab.
- Zusätzliche Züge der S44 um 07.37 sowie 19.37 ab Luzern nach Stans und zurück.
- Zusätzliche Abendverbindung S44 um 23.10 ab Luzern bis Stans.

#### Bus

- Linie Stans-Beckenried: Nachtverbindung ab Stans Mo-So: Stans zb an 00.18, Postauto ab 00.22.
- Linie Stans-Beckenried: ½-Std.-Takt Sa-So ab/nach Emmetten am Nachmittag (3 Kurspaare)
- Linie Stans-Beckenried: Nachtverbindung ab Stans Bahnhof Do/Fr – Sa/So: Stans zb an 00.54, Postauto Stans Bahnhof ab 00.56
- Linie Stans-Beckenried: Frühverbindung ab Beckenried - Stans Mo-Fr: Beckenried Post ab 04.35 Stans Bahnhof an 04.57 -> zb Stans ab 05.01

Mit der zusätzlichen IR-Verbindung Luzern-Engelberg wird ein seit geraumer Zeit gestelltes Begehren erfüllt. Damit wird der Anschluss in Luzern aus Richtung Zug/Zürich verbessert und das Umsteigen in Dallenwil auf den Bahnersatz nach Engelberg fällt weg. Die zusätzlichen S44 Verbindungen verbessern die Anschlussverhältnisse in Luzern für Pendler und am Abend für die Freizeitnutzung. Mit diesem Angebotsausbau wird den Forderungen aus der Petition „Bessere Zugverbindungen von und nach Nidwalden“ Rechnung getragen.

Die zusätzlichen Nacht- und Abendverbindungen der Linie Stans-Beckenried sollen die Erschliessung der Seegemeinden analog zu den Bahn-Gemeinden verbessern. Die Verlängerung der Linie Stans-Beckenried nach Emmetten am Wochenende trägt dem touristischen Verkehrsaufkommen in Emmetten Rechnung. Heute schon muss mit Zusatzwagen operiert werden. Eine geringe Erhöhung der Abgeltungen ergibt sich bei der Luftseilbahn Dallenwil-Wirzweli (LDW). Grund dafür sind Anpassungen beim Fahrplan mit zusätzlichen Früh- und Abendkursen. Diese Anpassungen werden vom BAV befürwortet, weil damit vergleichbare Betriebszeiten wie bei anderen Luftseilbahnen mit Grunderschliessungsfunktion, erreicht werden.

Seit der letzten grossen Fahrplananpassung 2014 wurden nur geringfügige Angebotsausbauten gemacht. Es sind dies namentlich:

#### Objektkredit 2015

Kein Angebotsausbau.

#### Rahmenkredit 2016 und 2017

- Einführung Winkelriedbus und Gotthard Riviera-Express (rund 400'000 CHF)
- Ausbau Linie Stansstad-Bürgenstock (rund 600'000 CHF)

#### Rahmenkredit 2018 und 2019

Kein Angebotsausbau.

Gemessen an den gesamten Abgeltungen der Objekt- und Rahmenkredite zwischen 2014 und 2019 waren die Angebotsausbauten gering. Auf die beschlossenen Kredite des Landrats 2015-2019 in der Höhe von 38 Mio. Franken entfielen 1 Mio. Franken oder 2,6% auf Angebotsausbauten.

## 7.5 Umfang des Rahmenkredits

Die Zusammenstellung der Abgeltungen für das Angebot im Fahrplan 2020 und 2021 ergibt folgenden Finanzbedarf.

	<u>Offerten</u>
2020	6'360'215
2021	6'344'344
Total	12'704'559

Gestützt auf obige Zahlen wird dem Landrat ein Rahmenkredit für die Jahre 2020 und 2021 in der Höhe von 12,75 Mio. Franken beantragt.

Die Abgeltungen für die Jahre 2020 und 2021 sind tiefer wie im Rahmenkredit 2018+2019 mit 14,4 Mio Franken. Die Gründe dafür lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Gemäss aktuellen Abklärungen beim BAV werden die Kantonsquoten für 2020 und 2021 auf der bisherigen Höhe belassen. Damit stehen mehr Mittel zur Verfügung ohne die Kantonsquote zu überschreiten.
- Tiefere Offerten bei der Bahn (höhere Erträge kalkuliert).
- Im Nachgang zum PostAuto-Skandal wurden die Kalkulationsgrundlagen grundlegend angepasst (Höhere Erlöszuscheidung auf den Kanton Nidwalden) was zu tieferen Abgeltungen führt.
- Geringe Verschiebungen bei den interkantonalen Kostenteilern auf den Linien (ikV) und Rückgang des Kantonsanteils von 46% auf 45%.
- Für 2020 und 2021 sind geringe Angebotsanpassungen bei Bahn und Bus in der Höhe von rund Fr. 140'000.- pro Jahr vorgesehen.
- Der Bund wird sich an einzelnen Buslinien (Stans-Sarnen, Stans-Büren und St. Jakob-Mueterschwandenberg) weiterhin nicht mehr vollumfänglich beteiligen, da hier gemäss den BAV-internen Richtlinien, bezogen auf die Nachfrage, ein Überangebot besteht. Pro Jahr sind dafür Fr. 500'000.- im Rahmenkredit eingestellt. Genauere Zahlen sind vom BAV zu heutigen Zeitpunkt nicht erhältlich.
- Wegfall des Bahnersatzbusses für die Haltestelle Hergiswil Matt.

In den vergangenen Jahren lagen die jährlichen Abgeltungen für das öV-Angebot bei durchschnittlich 7,3 Mio. Franken. Die Vorgabe des Regierungsrats aus dem Beschluss vom 18. Dezember 2018 (RRB-Nr. 856) von jährlich maximal Fr. 7,25 Mio. für die Abgeltungen des öV-Angebots kann eingehalten werden. Dazu beigetragen hat die Zunahme der Nachfrage auf der Bahn insbesondere durch asiatische Gäste und die tieferen Abgeltungen von PostAuto im Nachgang zum PostAuto Skandal. Seit 2014 wurden keine namhaften Anpassungen des Angebots gemacht. Mittel- und Langfristig werden die Abgeltungen steigen. 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

*Res Schmid*

Landschreiber

*Hugo Murer*