



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) 2022-2023

Bericht des Regierungsrates

Titel:	Rahmenkredit für die Abgeltung des Regionalen Personenverkehr (RPV) 2022-2023	Typ:	Bericht Regierungsrat	Version:	
Thema:	Öffentlicher Verkehr	Klasse:		FreigabeDatum:	11.05.2021
Autor:	Amt für Mobilität	Status:		DruckDatum:	11.05.2021
Ablage/Name:	Bericht Rahmenkredit öV 2022 und 2023.docx			Registratur:	2020.NWBD.78

Inhalt

1	Zusammenfassung	5
2	Ausgangslage	7
2.1	Bericht zum Rahmenkredit.....	7
2.2	Bestehendes öV-Angebot.....	7
2.3	Moderate Angebotsentwicklung der letzten Jahre.....	9
2.4	Positive Nachfrageentwicklung der letzten Jahre.....	10
2.4.1	Exkurs: Nachfrageeinbruch 2020 aufgrund der Covid-19-Krise.....	12
2.5	Zunahme des öV-Anteils am Modalsplit.....	14
2.6	Rückläufiger Abgeltungsaufwand in den letzten Jahren.....	15
2.6.1	Exkurs: Überschreitung Rahmenkredit öV 2020 und 2021 aufgrund der Covid-19-Krise.....	16
3	Entwicklungen in der Mobilität	17
3.1	Stetige Entwicklung der Bahninfrastruktur	17
3.2	Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzept Nidwalden	18
3.3	Barrierefreies öV-Angebot in Nidwalden	18
3.4	Erschliessungsgüte der Entwicklungsschwerpunkte	19
4	Überprüfung der öV-Strategie für die Jahre 2021-2024.....	21
5	Untersuchung des öV-Angebots	22
5.1	Qualitätsmesssystem des Bundes	22
5.2	Überangebote bei Buslinien des Bundes	22
5.3	Ergebnisse des kantonalen Controllings	23
5.3.1	Keine Streichung von Linien nach der ersten Messperiode.....	24
5.3.2	Ungenügende Werte 2020 aufgrund der Covid-19-Krise.....	25
5.4	Hohe Kundenzufriedenheit	26
6	Angebotsveränderungen im öV für 2022 und 2023	27
6.1	Zusätzliche S44 zur Hauptverkehrszeit für Pendelnde	27
6.2	Ausbau Winkelriedbus 310 mit Anschluss an den Kantonsbahnhof Uri.....	27
6.3	Durchgehende Kurse Stans - Sarnen auf der Buslinie 312 am Wochenende	28
6.4	Einstellung der Linie 313 St. Jakob - Mueterschwandenberg am Wochenende	28
6.5	Getakteter Fahrplan der Buslinie 324 Stans - Oberdorf - Büren	28
6.6	Feinjustierungen auf der Buslinie 331 Wolfenschiessen - Oberrickenbach	29
6.7	Ausbau Nachtangebot mit der N4 Luzern - Stans und N44 Stans - Emmetten	29
6.8	Letztes Kurspaar auf Voranmeldung der Luftseilbahn Dallenwil - Wirzweli	31
6.9	Bereinigung Verbundgrenze Rotkreuz im Tarifverbund Passepartout	31
6.10	Angebots-Ausblick 2024 und 2025	31
7	Bisherige Kredite für das öV-Angebot	32
8	Rahmenkredit öV 2022 und 2023	33
8.1	Vorgaben zum Fahrplan und Bestellverfahren des Bundes	33
8.2	Zusammensetzung des Rahmenkredits inklusive Priorisierung.....	33
8.3	Finanzieller Ausblick	35

1 Zusammenfassung

Analyse Entwicklung und Ist-Situation

Der öffentliche Verkehr (öV) entwickelte sich in den letzten Jahren im Grundsatz positiv. Das öV-Angebot – insbesondere bei Bahn und Bus – wurde moderat ausgebaut. Weiter stieg die Zahl der Einsteiger zwischen 2016 und 2019 an: Auf allen Bahnlinien, welche in Nidwalden mindestens eine Haltestelle bedienen, im Schnitt um 8.4 Prozent und bei den Buslinien um 12.75 Prozent. Neben Bahn und Bus vermochten auch die Seilbahnen sowie die Schifflinien auf dem Vierwaldstättersee zusätzliche Fahrgäste in den letzten Jahren zu verzeichnen. Hingegen litten die durch die Covid-19-Krise geprägten Jahre 2020 und 2021 unter Nachfragerückgänge im öV, was besonders stark die touristisch geprägte zb Zentralbahn AG (zb) mit 27 Prozent weniger Fahrgäste zu spüren bekam. Auch auf den Buslinien (-15 Prozent), den Seilbahnen (durchschnittlich -26 Prozent) und den Schiffsverbindungen (-74 Prozent) fielen Fahrgäste weg. Ebenfalls rückläufig – jedoch im positiven Sinne – waren die Abgeltungen (= ungedeckten Kosten), welche der Kanton Nidwalden zu leisten hatte. Zwischen 2016 (rund 7.5 Mio. Franken) und 2019 (rund 6.9 Mio. Franken) gingen diese zurück. Auch das Jahr 2020 mit 6.8 Mio. Franken liegt unter jenem des Vorjahres, obschon Defizitdeckungen aufgrund der Covid-19-Krise (von etwa 690'000.-- Franken) miteingerechnet wurden – liegt aber über dem damals beantragten Rahmenkredit. Abgesehen von 2020 und voraussichtlich auch 2021 entwickelten sich nicht nur das Angebot, die Nachfrage und die Abgeltung positiv; ebenfalls der öV-Anteil am Modalsplit vermochte eine Zunahme zu verzeichnen. Der Anteil der zurückgelegten Strecke mit dem öV ist zwischen 2005 und 2010 um zusätzliche vier Prozentpunkte sowie zwischen 2010 und 2015 um weitere sechs Prozentpunkte gestiegen. Obschon der öV-Anteil am Verkehrsaufkommen von 18 Prozent noch unter dem schweizweiten Schnitt (24 Prozent) liegt, ist diese Entwicklung erfreulich.

Überprüfung des öV-Angebots

Bereits vor der Covid-19-Krise stand die Mobilität im Fokus. Der Bund aber auch der Kanton Nidwalden beschäftigen sich mit Fragestellungen zur Bewältigung der Verkehrszunahme oder zur Steigerung des öV-Anteils am gesamten Verkehrsaufkommen. Hierzu gehören unter anderem die stetige Entwicklung der Bahninfrastruktur mit den Bahn-Ausbau Schritten, der Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts Nidwalden und die Verbesserung der Erschliessungsgüte von Entwicklungsschwerpunkten. Weiter beschäftigte sich die Baudirektion im letzten Jahr intensiv mit der öV-Strategie Nidwalden für die Jahre 2021 bis 2024. Diese zeigt mögliche Handlungsfelder für die Zukunft auf und strebt das Hauptziel eines bedarfsgerechten, optimierten und wirtschaftlichen öV-Angebots im Kanton Nidwalden an. Weiter zeigte die Untersuchung des öV-Angebots im Rahmen des kantonalen Controllings den Optimierungsbedarf auf einzelnen Buslinien auf. Dennoch ist erneut keine Linie dem Landrat zur Streichung zu beantragen.

Angebotsveränderungen öV 2022 und 2023

Aufgrund dieser Ausgangssituation soll das bestehende öV-Angebot gestützt auf den Fahrplan 2021 ab dem Fahrplan 2022 folgende Veränderungen umfassen:

- S44 Stans - Luzern: Zusätzliches Kurspaar werktags zur Hauptverkehrszeit (um 16.38 Uhr ab Luzern und um 17.01 Uhr ab Stans);
- Buslinie 310 (Winkelriedbus) Stans - Altdorf: Erhöhung Kurspaare auf acht, besserer Anschluss an neuen Kantonsbahnhof Uri und Gotthard Basistunnel (NEAT) Richtung Tessin;
- Buslinie 312 Stans - Sarnen: Durchgehender Stundentakt zwischen Stans und Sarnen und ausgedehnte Betriebszeiten am Wochenende;
- Buslinie 313 St. Jakob - Mueterschwandenberg: Einstellung am Wochenende aufgrund tiefen Frequenzen und Wegfall der Synergie mit der Buslinie 312;
- Buslinie 324 Stans - Oberdorf - Büren: Einführung Taktfahrplan und Reduktion um zwei Kurspaare;

- Buslinie 331 Wolfenschiessen - Oberrickenbach: Aufnahme saisonales Kurspaar sowie Start / Produktion ab Wolfenschiessen;
- Nachtnetz N4 Luzern - Stans und der N44 Stans - Emmetten: Einführung jeweils dreier Kurspaare am Wochenende;
- Luftseilbahn Dallenwil - Wirzweli: Änderung letztes Kurspaar auf Voranmeldung;
- Tarifverbund Passepartout: Bereinigung Verbundgrenze in Rotkreuz.

Die Angebotsausbauten (wie zusätzliche S44, Ausbau Winkelriedbus und Einführung Nachtangebote) erfolgen nur, sofern sich der Bund daran finanziell (RPV-Angebote: 55 Prozent) beteiligt.

Rahmenkredit öV 2022 und 2023

Neben den zusammengefassten Angebotsveränderungen hat die Erlösentwicklung je nach Verlauf der Covid-19-Krise Auswirkung auf die Höhe der Abgeltung zu Lasten des Kantons Nidwalden. In den letzten Jahren konnten die bewilligten Rahmenkredite jeweils aufgrund der gestiegenen Nachfrage, der Umsetzung der öV-Strategie und der Zielvereinbarung mit der PostAuto AG unterschritten werden. Erstmals wird der Rahmenkredit 2020 und 2021 von 12.75 Mio. Franken nicht eingehalten werden können (vgl. RRB Nr. 269 vom 11. Mai 2021). Die Überschreitung des Kredits ist auf die Ertragsausfälle im Zusammenhang mit der Covid-19-Krise und somit der Defizitdeckung 2020 durch die Besteller beziehungsweise die Aktualisierung der Erlösprognosen 2021 zurückzuführen. Da es aufgrund des neu geschaffenen Bundesgesetzes um eine gebundene Ausgabe handelt und da die kantonalen Verkehrslinien den Verpflichtungskredit von 12.75 Mio. Franken nicht um mehr als 5 Prozent überschreiten werden, muss kein Zusatzkredit beim Landrat beantragt werden. Für die Abgeltung des öV-Angebots 2022 und 2023 wird dem Landrat ein Rahmenkredit von 14 Mio. Franken beantragt, welcher das bisherige Fahrplanangebot 2021, die oben beschriebenen Angebotsveränderungen sowie die noch erwarteten Einnahmenausfälle im Zusammenhang mit der Covid-19-Krise umfasst. Die Höhe des Kredits liegt somit unter den beantragten Rahmenkrediten 2016 und 2017 (15.8 Mio. Franken) sowie 2018 und 2019 (14.4 Mio. Franken).

2 Ausgangslage

2.1 Bericht zum Rahmenkredit

Gestützt auf Art. 20 Abs. 1 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsgesetz, ÖVG; NG 652.1) hat der Regierungsrat dem Landrat für die Gewährung des Rahmenkredits einen Bericht zu unterbreiten. Er bildet – in Ergänzung zu den gesetzlichen Bestimmungen – die Entscheidungsgrundlage zur Festlegung des Verkehrsangebots. Der Bericht hat Aufschluss zu geben über das bestehende Verkehrsangebot, die mittelfristige Nachfrage- und Angebotsentwicklung, die Wirtschaftlichkeit (insbesondere die Einhaltung der kantonalen Schwellenwerte) sowie die geplanten Angebotsänderungen in den nächsten zwei bis drei Fahrplanperioden. Weiter verfügt der Bericht über Angaben zu den erforderlichen Massnahmen und finanziellen Mittel, die Entwicklung des Gesamtverkehrs sowie die Abstimmung von Individualverkehr, öffentlichem Verkehr (öV) und der Raumplanung (Abs. 2).

2.2 Bestehendes öV-Angebot

Zug / Bahn

Das öV-Angebot im Kanton Nidwalden ist stark geprägt durch die Bahnstrecke der zb Zentralbahn AG (zb) zwischen Luzern und Engelberg und umfasst im Kantonsgebiet sieben Haltestellen. Das zb-Angebot nach Engelberg beinhaltet konkret die drei folgenden Linien:

- die S4 Luzern - Stans - Wolfenschiessen,
- die InterRegio (IR) Luzern - Stans - Engelberg und
- zur Hauptverkehrszeit die S44 Luzern - Stans.

Weiter verkehren zwischen Dallenwil und Engelberg zur Taktverdichtung am Morgen sowie am späten Abend Busse, welche in Dallenwil Anschluss auf die S4 bieten. Zuletzt wird der Abschnitt zwischen Luzern und Hergiswil ebenfalls von den Produkten der Brünigstrecke bedient (wie die S5 Luzern - Giswil und die S55 Luzern - Sachseln).

Bus

An die Bahnstrecke beziehungsweise an die Hauptachse werden die wichtigsten Siedlungsgebiete der Nidwaldner Gemeinden teils mit einer der acht Buslinien der PostAuto AG (PAG) angeschlossen. Fünf gehen vom Bahnhof Stans ab, wovon zwei in den Hauptorten der Nachbarkantone Sarnen und Altdorf enden. Konkret verkehren in Nidwalden folgende Buslinien:

- 60.310 Stans - Altdorf / Flüelen (Winkelriedbus / Gotthard-Riviera-Express),
- 60.311 Stans - Emmetten - Seelisberg (Seelinie),
- 60.312 Stans - Sarnen,
- 60.313 St. Jakob - Mueterschwandenberg,
- 60.321 Stansstad - Obbürgen - Bürgenstock,
- 60.323 Stansstad - Stans,
- 60.324 Stans - Oberdorf - Büren sowie
- 60.331 Wolfenschiessen - Oberrickenbach.

Neben den Buslinien der PAG verkehren im Kanton Nidwalden Ortsbusse in den Gemeinden Hergiswil und Ennetbürgen, welche die Auto AG Rothenburg betreibt. Der Ortsbus Hergiswil verkehrt seit März 2020 als Testbetrieb innerhalb des Dorfes und bedient die Haltestellen der Bahn. Der Schul- und Ortsbus Ennetbürgen hingegen fährt hauptsächlich zwischen der Schule in Ennetbürgen und dem Bürgenberg. Beide Busse werden der Bevölkerung unentgeltlich angeboten und gemäss Art. 4 beziehungsweise 12 des ÖVG vollumfänglich durch die Gemeinden finanziert. Auch die heutige Nachtlinie N10 Luzern - Stans, welcher durch die Verkehrsbetriebe Luzern betrieben wird, wurde bis anhin nicht durch den Kanton Nidwalden mitfinanziert.

Schiff

Das öV-Angebot in Nidwalden umfasst neben den Bahn- und Buslinien ebenfalls Schifflinien mit sieben Anlegestellen für die Kursschifffahrt auf dem Vierwaldstättersee – betrieben durch die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees. Diese werden von den Linien Luzern - Brunnen - Flüelen und Luzern - Stansstad - Alpnachstad bedient. Zudem verkehrt zwischen Luzern und Kehrsiten-Bürgenstock ein Schifflshuttle zur Anbindung des Bürgenstock Resorts. Diese Verbindung dient vornehmlich den Gästen und Mitarbeitenden des Bürgenstock Resort. Der Bund beteiligt sich nicht an der Finanzierung. Auch der Kanton Nidwalden beteiligt sich finanziell nicht im Rahmen der Abgeltungen gemäss ÖVG.

Seilbahn

Zuletzt bestehen im Kanton Nidwalden eine Vielzahl von Kleinseilbahnen sowie grössere Anlagen mit vorwiegend touristischem Charakter. Lediglich die Seilbahnen Dallenwil - Wirtzweli (LDW), Dallenwil - Wiesenberg (Wiesenbergbahn) sowie Niederrickenbach Station - Niederrickenbach Dorf (LDN) bedienen grössere Siedlungen und verfügen über eine Erschliessungsfunktion. Sie sind somit Teil des Nidwaldner öV-Angebots.

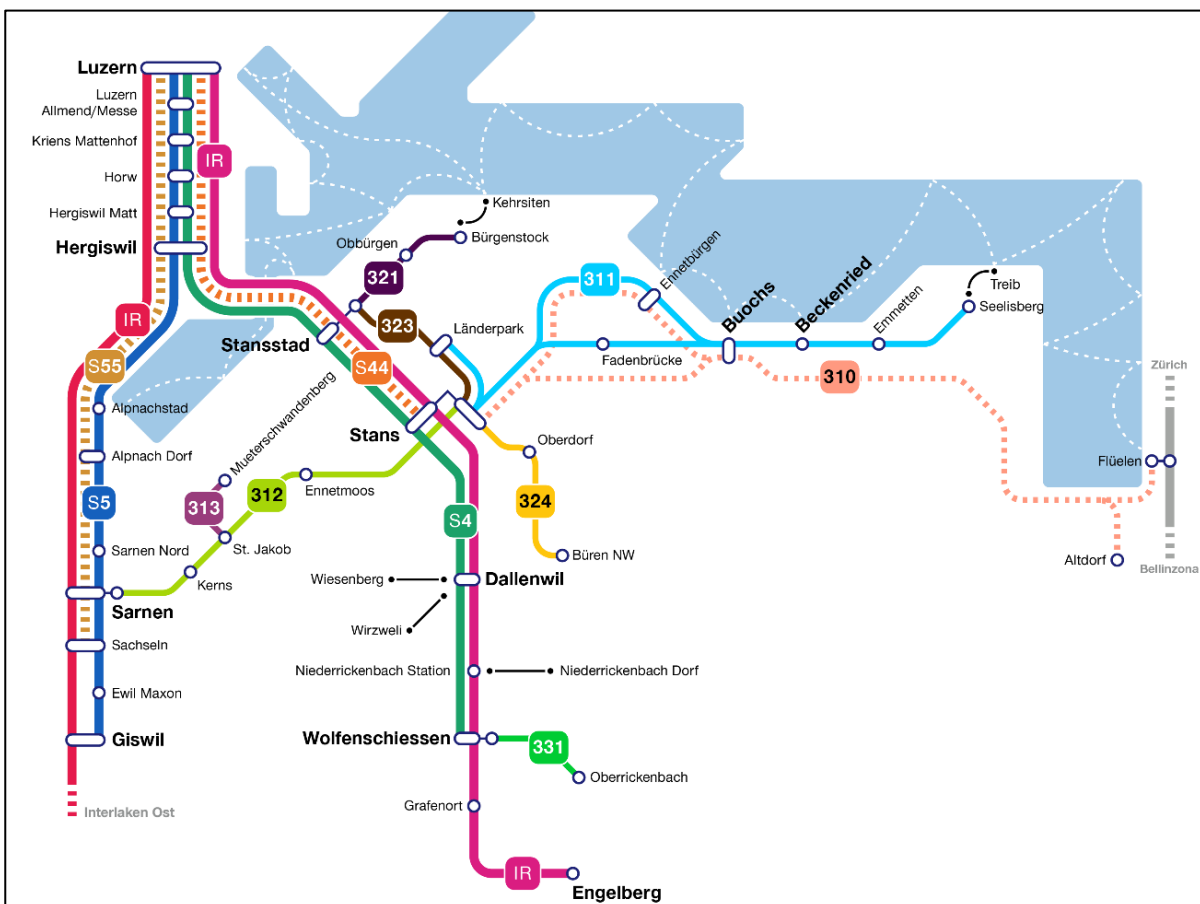


Abbildung 1: Liniennetz des öV im Kanton Nidwalden, Stand: Fahrplan 2021 (Quelle: Rapp Trans AG)

2.3 Moderate Angebotsentwicklung der letzten Jahre

In den letzten Jahren haben in Nidwalden beim öV-Angebot verschiedene Veränderungen stattgefunden. Nachfolgend werden die wichtigsten Angebotsentwicklungen aufgezählt.

Zug / Bahn

- Zusätzliche IR-Verbindung Luzern - Engelberg abends sowie zusätzliche S44-Verbindungen Luzern - Stans morgens und abends (ab Fahrplan 2020);
- Inbetriebnahme und Bedienung der Haltestelle Hergiswil Matt durch die S4 und S5 (März 2020).

Bus

- Einführung der Linie 310 Stans - Altdorf / Flüelen (ab Fahrplan 2016);
- Ausbau der Linie 321 Stansstad - Obbürgen - Bürgenstock (ab Fahrplan 2016);
- Zusätzliches Kurspaar sowie Führung bis Talstation Fell auf der Linie 331 Wolfenschiessen - Oberrickenbach;
- Nacht- und Frühverbindungen sowie am Wochenende zusätzliche Nachmittagskurse auf der Buslinie / Seelinie 311 (ab Fahrplan 2020).

Seilbahn

- Zusätzliche Morgen- und Abendverbindungen auf der LDW (ab Fahrplan 2020).

Die nachfolgende Übersicht zeigt zudem die bestellten Bahn- und Buskilometer der Linien in Nidwalden und deren gesamten Abgeltungen der letzten Jahre auf.

Jahr	Bahn			Bus		
	Abgeltung (CHF)	Kurs-km	Abg./K-km	Abgeltung (CHF)	Kurs-km	Abg./K-km
2017	21'705'301	1'823'592	11.90	5'171'725	1'233'620	4.19
2018	19'957'419	1'830'957	10.90	5'160'007	1'292'459	3.99
2019	20'544'424	1'825'213	11.26	5'202'627	1'292'459	4.03
2020	17'330'496	1'865'751	9.29*	4'585'410	1'310'108	3.50

Abbildung 2: Übersicht Entwicklung Abgeltung und Kurs-km bei Bahn und Bus; *ohne Covid 19 (Quelle: zb, PAG)

Bei der Bahn stiegen die Kurs-Kilometer (produktive Kilometer) in den letzten Jahren aufgrund der oben genannten Angebotsentwicklungen leicht an. Gleichzeitig konnte die Abgeltung gesenkt werden, was insbesondere auf die Mehrerlöse der zb zurückzuführen ist. Auch beim Busangebot nahmen seit 2017 aufgrund der oben beschriebenen Entwicklungen die Kurs-Kilometer leicht zu und die Abgeltung ab. Dazu beitragen konnte unter anderem die Zielvereinbarung mit der PAG.

2.4 Positive Nachfrageentwicklung der letzten Jahre

Neben dem Angebot entwickelte sich ebenfalls die Nachfrage entsprechend auf den verschiedenen Transportmitteln.

Zug / Bahn

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Fahrgastentwicklung der Bahnlinien, welche Haltestellen auf Nidwaldner Boden bedienen, von fünf Jahren zwischen 2015 und 2019 auf.

Linie	Strecke	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderung 2015-2019
S4	Luzern-Wolfenschiessen	2'301'268	2'487'197	2'479'642	2'520'512	2'524'028	9.7%
S44	Luzern-Stans	123'886	124'443	123'457	136'608	135'584	9.4%
IR	Luzern-Engelberg	1'440'630	1'531'154	1'560'021	1'641'783	1'575'601	9.4%
S5	Luzern-Giswil	2'559'793	2'693'753	2'719'384	2'646'619	2'768'603	8.2%
S55	Luzern-Sachselt	96'371	102'532	93'814	81'769	68'968	-28.4%
Total		6'521'948	6'939'079	6'976'318	7'027'291	7'072'784	8.4%

Abbildung 3: Übersicht Entwicklung Fahrgäste auf den Bahnlinien (Quelle: zb)

Die Nachfrage auf fast allen Bahnlinien hat sich zwischen 2015 und 2019 positiv und – prozentual gesehen – ähnlich stark entwickelt. Einzig die Linie S55 Luzern - Sachselt, welche in Nidwalden die Haltestelle Hergiswil bedient, verzeichnete einen starken Rückgang der Frequenzen (insbesondere 2018 und 2019). Der Rückgang ist dabei insbesondere auf mehrere sowie längere Totsperrungen von Streckenabschnitten zurückzuführen, während welchen die S55 ganz oder abschnittsweise ausgefallen ist. Diese Totsperrungen schlugen sich zum Teil auch in den Jahreszahlen anderer Linien nieder (insbesondere, da in dieser Zeit keine Fahrgasterhebungen stattfanden). Neben der Anzahl Fahrgäste konnten auch die Personenkilometer (PKM) gesteigert werden. So stiegen diese 2016 von 82.86 Mio. auf 85.66 Mio. im Jahr 2019.

Bus

Im Gegensatz zu den Bahnlinien hat sich die Nachfrage auf den Buslinien sehr unterschiedlich entwickelt. Die grössten Nachfragesteigerungen verzeichneten die Linien 310 Stans - Altdorf / Flüelen (Winkelriedbus) und 321 Stansstad - Bürgenstock, auf welchen entsprechende Angebotsveränderungen stattfanden. Allgemein schlägt sich auf den touristisch geprägten Linien insbesondere der Sommer 2018 in der Nachfrage positiv nieder. Auf den eher pendlerorientierten Linien fand eine leichte Zunahme oder eine Stagnation der Frequenzen zwischen 2015 und 2019 statt. Letztlich konnten auch die PKM von 13.03 Mio. auf 13.23 Mio. gesteigert werden (2016-2019).

Linie	Strecke	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderung 2015-2019
310	Stans-Altdorf/Flüelen	13'520	21'309	30'067	35'464	38'658	185.9%
311	Stans-Seelisberg	1'342'620	1'364'616	1'374'670	1'412'883	1'404'779	4.6%
312	Stans-Sarnen	304'100	298'886	294'989	301'712	302'288	-0.6%
313	St.Jakob-Mueterschwandenberg	13'030	13'992	14'608	16'240	16'592	27.3%
321	Stansstad-Bürgenstock	36'135	38'354	75'349	204'351	165'104	356.9%
323	Stans-Stansstad	142'014	149'608	148'384	150'753	168'495	18.6%
324	Stans-Oberdorf-Büren	110'642	110'096	108'254	104'657	109'503	-1.0%
331	Wolfenschiessen-Oberriickenbach	34'306	33'446	35'548	42'792	36'241	5.6%
Total		1'709'405	1'737'157	1'789'683	1'970'650	1'927'421	12.75%

Abbildung 4: Übersicht Entwicklung Fahrgäste auf den Buslinien (Quelle: PAG)

Schiff

Weiter zeichnete die Nachfrage an den einzelnen Schiffstationen unterschiedliche Entwicklungen ab. Während auf der Linie Luzern - Flüelen vor allem in Buochs und Ennetbürgen eine starke Zunahme stattfand, gingen die Fahrgastzahlen auf der Linie Luzern - Alpnachstad (Hergiswil, Stansstad) um rund ein Viertel zurück. Gesondert zu betrachten ist die Entwicklung der Frequenzen an den beiden Stationen in Kehrsiten. Mit der Eröffnung des Bürgenstock Resorts Mitte 2017 und der Einführung des «Bürgenstock-Express» 2018 sind die Ein-/Aussteigerzahlen in Kehrsiten, Bürgenstock sehr stark angestiegen. Umgekehrt nutzt vermutlich auch ein Teil der Fahrgäste ab Kehrsiten-Dorf das neue Angebot in Kehrsiten-Bürgenstock, was den im Vergleich zu den anderen beiden Stationen an der Alpnacherseelinie stärkeren Rückgang der Fahrgastfrequenzen in Kehrsiten-Dorf erklären dürfte.

Station	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderung 2015-2019
Beckenried	269'851	256'997	272'765	299'971	289'457	7.3%
Buochs	3'116	2'945	3'230	978	4'592	47.4%
Ennetbürgen	2'015	2'121	2'124	3'572	3'018	49.8%
Hergiswil	33'500	30'638	28'877	24'791	25'317	-24.4%
Kehrsiten-Bürgenstock	9'624	8'572	56'345	349'235	337'762	3409.6%
Kehrsiten-Dorf	16'035	15'293	14'141	11'483	9'602	-40.1%
Stansstad	44'480	39'168	33'507	35'466	32'885	-26.1%
Total	378'621	355'734	410'989	725'496	702'633	85.58%

Abbildung 5: Übersicht Entwicklung Fahrgäste auf den Buslinien (Quelle: SGV)

Seilbahn

Zuletzt vermochten ebenfalls die drei Seilbahnen, welche über eine Erschliessungsfunktion aufweisen, eine positive Entwicklung der Fahrgäste verzeichnen oder verblieben etwa auf gleich hohem Niveau, wie die nachfolgende Abbildung zeigt.

Seilbahn	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderung 2015-2019
Wiesenbergbahn	16'134	15'966	18'990	19'337	17'474	8.3%
Luftseilbahn Dallenwil - Wirzweli	170'067	154'046	175'574	161'422	167'592	-1.5%
Luftseilbahn Dallenwil - Niederrickenbach	109'278	125'384	127'889	134'274	128'145	17.3%
Total	295'479	295'396	322'453	315'033	313'211	6.00%

Abbildung 6: Übersicht Entwicklung Fahrgäste der Seilbahnen (Quelle: Wiesenbergbahn, LDW, LDN)

2.4.1 Exkurs: Nachfrageeinbruch 2020 aufgrund der Covid-19-Krise

Die Massnahmen zur Bekämpfung des Coronavirus und die im Frühjahr 2020 erklärte «ausserordentliche Lage» gemäss Bundesgesetz über die Bekämpfung übertragbarer Krankheiten des Menschen vom 28. September 2012 (Epidemiengesetz, EpG; SR 818.101) hatten und haben noch immer massive Auswirkungen auf den öV. Insbesondere zu Beginn der Krise hielt der Bundesrat die Bevölkerung mehrfach an, den öV zur Eindämmung des Coronavirus möglichst nicht zu nutzen. Zeitweise untersagte er touristische Reisen ganz. Aufgrund dieser Ausgangslage und dem Ergreifen von notwendigen Massnahmen im öV ab dem Frühjahr 2020 (wie Angebotsausdünnung, Maskentragpflicht etc.) folgte national ein immenser Nachfragerückgang. Auch die öV-Linien in Nidwalden waren davon stark betroffen.

Zug / Bahn

Insbesondere die touristisch geprägte zb spürte die Auswirkungen der Covid-19-Krise sehr. Bereits im Februar 2020 fielen die asiatische Reisegruppen komplett aus. Mit der Ausdünnung des Fahrplans im März 2020 nahm die Anzahl der Fahrgäste weiter ab. Gewisse Linien (wie die S44 Luzern - Stans, die S55 Luzern - Sachseln oder die saisonalen Entlastungszüge) verkehrten zeitweise gar nicht mehr. Weiter wurden die S4 Luzern - Wolfenschiessen und die S5 Luzern - Giswil auf einen Stundentakt reduziert. Auch nach dem Hochfahren des Angebots erholte sich die Nachfrage nur langsam und erreichte auch im Sommer 2020 nicht das Niveau vom Vorjahr. Mit der zweiten Pandemiewelle ab Oktober 2020 reduzierte sich die Nachfrage erneut beziehungsweise stagnierte auf tiefem Niveau. Die internationalen Fahrgäste blieben bis Ende Jahr 2020 auf der zb fast vollständig weg. Die nachfolgende Abbildung zeigt eine Übersicht der Frequenzen 2020 im Vergleich zu 2019 der Linien, welche Teile von Nidwalden bedienen.

Linie	Strecke	2018	2019	2020	Veränderung 2019-2020
S4	Luzern-Wolfenschiessen	2'520'512	2'524'028	1'874'246	-25.7%
S44	Luzern-Stans	136'608	135'584	97'674	-28.0%
IR	Luzern-Engelberg	1'641'783	1'575'601	1'088'662	-30.9%
S5	Luzern-Giswil	2'646'619	2'768'603	2'042'232	-26.2%
S55	Luzern-Sachseln	81'769	68'968	42'072	-39.0%
Total		7'027'291	7'072'784	5'144'886	-27.26%

Abbildung 7: Übersicht Entwicklung Bahn-Fahrgäste 2018, 2019 und 2020 (Quelle: zb)

Gemessen in PKM sank die Nachfrage – über alle Linien der zb gesehen – im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr um 47 Prozent und jene der Personenfahrten beziehungsweise der Fahrgäste um 33 Prozent. Der stärkste Nachfragerückgang zeigte sich dabei im Segment «International» (-91 Prozent im Vergleich zum Vorjahr). Der nationale sowie der regionale Freizeitverkehr sanken um jeweils 35 Prozent. Der PKM-Rückgang bei den Pendlern lag bei 27 Prozent. Am stärksten betroffen vom Rückgang der PKM der Linien der zb war der Luzern-Interlaken Express (LIX) mit -60.5 Prozent und am wenigsten die S44 mit -27.5 Prozent (Vergleich 2020 und 2019).

Bus

Wie auf den Linien der zb nahm im Zusammenhang mit der Covid-19-Krise auch die Anzahl der Fahrgäste auf den Buslinien der PAG im Jahr 2020 massiv ab. Die Nachfragerückgänge fielen jedoch sehr unterschiedlich aus. So verzeichneten beispielsweise die Linien 324 Stans - Oberdorf - Büren sowie 321 Stansstad - Bürgenstock die höchsten Verluste. Hingegen die Linie 331 Wolfenschiessen - Oberrickenbach, auf welcher der Schülerverkehr sowie der wohl regionale Freizeitverkehr einen Grossteil der Passagiere ausmacht, vermochte im Jahr 2020 gar eine leichte Zunahme der Fahrgäste zu verzeichnen. Die PKM fielen – über alle PAG-Linien hinweg und mit dem Vorjahr verglichen – um 24.7 Prozent tiefer aus.

Linie	Strecke	2018	2019	2020	Veränderung 2019-2020
310	Stans-Altdorf/Flüelen	35'464	38'658	33'226	-14.1%
311	Stans-Seelisberg	1'412'883	1'404'779	1'034'675	-26.3%
312	Stans-Sarnen	301'712	302'288	213'990	-29.2%
313	St.Jakob-Mueterschwandenberg	16'240	16'592	13'031	-21.5%
321	Stansstad-Bürgenstock	204'351	165'104	110'160	-33.3%
323	Stans-Stansstad	150'753	168'495	121'105	-28.1%
324	Stans-Oberdorf-Büren	104'657	109'503	71'533	-34.7%
331	Wolfenschiessen-Oberriickenbach	42'792	36'241	39'654	9.4%
Total		1'970'650	1'927'421	1'637'374	-15.05%

Abbildung 8: Übersicht Entwicklung Bus-Fahrgäste 2018, 2019 und 2020 (Quelle: PAG)

Schiff

Besonders stark spürte ebenfalls die SGV den Rückgang der Fahrgäste. Schliesslich macht der Freizeitverkehr den verhältnismässig höchsten Anteil der Frequenzen aus.

Station	2018	2019	2020	Veränderung 2019-2020
Beckenried	299'971	289'457	85'079	-70.6%
Buochs	978	4'592	1'342	-70.8%
Ennetbürgen	3'572	3'018	996	-67.0%
Hergiswil	24'791	25'317	5'441	-78.5%
Kehrsiten-Bürgenstock	349'235	337'762	79'733	-76.4%
Kehrsiten-Dorf	11'483	9'602	2'421	-74.8%
Stansstad	35'466	32'885	7'846	-76.1%
Total	725'496	702'633	182'858	-73.98%

Abbildung 9: Übersicht Entwicklung Schiff-Fahrgäste 2019 und 2020 (Quelle: SGV)

Wie erste Zahlen der Transportunternehmen zeigen, blieb die Nachfrage auch im Jahr 2021 bis anhin durch die Covid-19-Krise stark geprägt und fiel entsprechend tief aus.

Seilbahn

Zuletzt litten auch die Seilbahnen unter Nachfrageeinbrüchen. Analog der SGV fallen bei den Seilbahnen neben Pendelnden auch Freizeitreisende (insbesondere Wander- und Schneeschuh-Gruppen) stark ins Gewicht und erklären den Nachfragerückgang.

Seilbahn	2018	2019	2020	Veränderung 2019-2020
Wiesenbergbahn	19'337	17'474	14'283	-18.3%
Luftseilbahn Dallenwil - Wirzweli	161'422	167'592	120'754	-27.9%
Luftseilbahn Dallenwil - Niederrickenbach	134'274	128'145	96'970	-24.3%
Total	315'033	313'211	232'007	-25.93%

Abbildung 10: Übersicht Entwicklung Fahrgäste Seilbahnen 2019 und 2020 (Quelle: Wiesenbergbahn, LDW, LDN)

2.5 Zunahme des öV-Anteils am Modalsplit

Abgesehen vom Jahr 2020 entwickelten sich die Fahrgastzahlen im öV dennoch positiv. Diese Entwicklung zugunsten des öV bestätigen auch die Ergebnisse aus den Erhebungen des Modalsplits. Dieser liefert wichtige Hinweise auf die Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger. Weiter gibt der Modalsplit Auskunft über den Anteil der Verkehrsmittel bei den von der Bevölkerung zurückgelegten Strecken im Verkehr.

Alle fünf Jahre wird im Rahmen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr der öV-Anteil an der Gesamtmobilität beziehungsweise allen Fahrzwecken erhoben. Die letzten Erhebungen fanden 2005, 2010 und 2015 statt. Die geplante Erhebung 2020 wurde aufgrund der Covid-19-Krise voraussichtlich um ein Jahr verschoben.

Wie die Gegenüberstellung der Erhebungen in Nidwalden zeigen, verzeichnete der öV zwischen 2005 und 2010 zusätzliche vier Prozentpunkte sowie zwischen 2010 und 2015 weitere sechs Prozentpunkte. Im Gegensatz zum öV ging der Anteil des MIV an den zurückgelegten Distanzen im Modalsplit zurück. Verglichen mit der Gesamtschweiz liegen die Werte beim öV trotz der positiven Entwicklung noch darunter beziehungsweise beim MIV darüber. Die nachfolgende Abbildung stellt den letzten Modalsplit von 2015 dar.

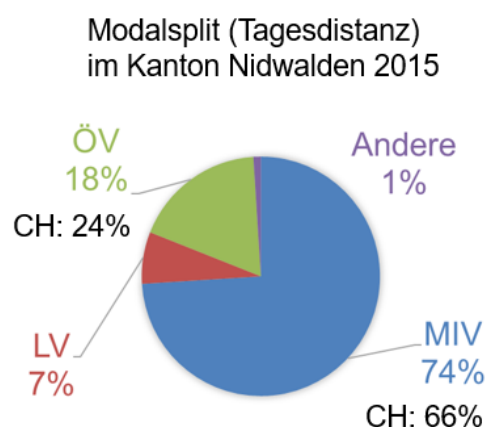


Abbildung 11: Modalsplit (Tagesdistanz) Nidwalden 2015 (Quelle: LUSTAT Statistik Luzern)

Im Rahmen der Erhebungen wurde festgestellt, dass innerhalb von Nidwalden ein ausgeprägtes «Stadt-Land-Gefälle» besteht. So ist beispielsweise der Anteil MIV-Reisender aus der Kerngemeinde Stans markant niedriger als in den übrigen Gemeinden. Dies ist insbesondere auch auf die teils dezentrale Besiedlung im Kanton zurückzuführen.

2.6 Rückläufiger Abgeltungsaufwand in den letzten Jahren

Der öV stellt eine Verbundaufgabe zwischen Bund und Kanton dar, wobei der Bund dem Kanton ein individuelles Kostendach (Kantonsquote) gewährt. Bis zur Erreichung der Quote beteiligt sich der Bund am RPV-Angebot mit einem prozentual festgelegten Anteil. Beiträge über die Quote hinaus sind vollständig durch den Kanton zu tragen. Die Kostenbeteiligung innerhalb der Quote beträgt für Nidwalden 45 Prozent. Für 2022 beträgt die Quote für Nidwalden 14'161'453 und für 2023 14'232'260 Franken. Der Anteil wird aufgrund der Bevölkerungszahl, der produktiven Fläche des Kantons und der Bevölkerungsdichte berechnet. Die gesamten Aufwendungen für den öV zu Lasten des Kantons entwickelten sich dabei wie folgt:

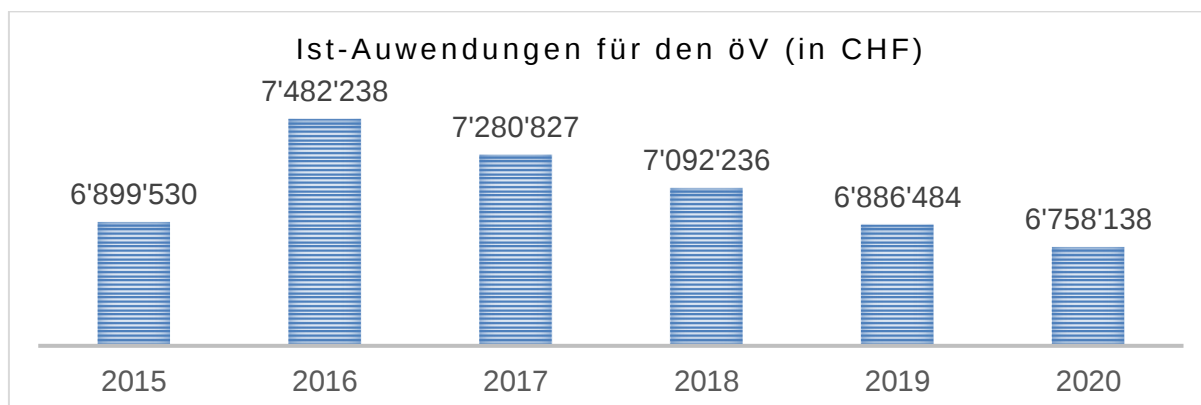


Abbildung 12: Übersicht Abgeltungsentwicklung für den gesamten öV (inkl. Defizitdeckung 2020 aufgrund Covid)

Seit 2016 sanken die Abgeltungen leicht. Dies ist insbesondere zurückzuführen auf die Mehrerträge der zb aufgrund des florierenden Geschäfts mit asiatischen Touristen. Aber auch die Zielvereinbarung mit der PAG – insbesondere dank dem Benchmarking mit anderen Transportunternehmen – trug dazu bei. Diese soll voraussichtlich für die Fahrplanjahre ab 2024 wieder gemeinsam mit den Kantonen Uri und Obwalden sowie dem Bund abgeschlossen werden. Obschon im Jahr 2020 in den Abgeltungen auch ein Anteil für Defizitdeckungen 2020 aufgrund der Covid-19-Krise enthalten ist (rund 690'000.-- Franken, siehe Kapitel 2.6.1), liegt der Gesamtbetrag dennoch tiefer als von den Vorjahren.

Die Aufwendungen für das Zug- und Busangebot machen dabei im Verhältnis den grössten Anteil der Aufwendungen auf, wie die nachfolgende Abbildung zeigt.

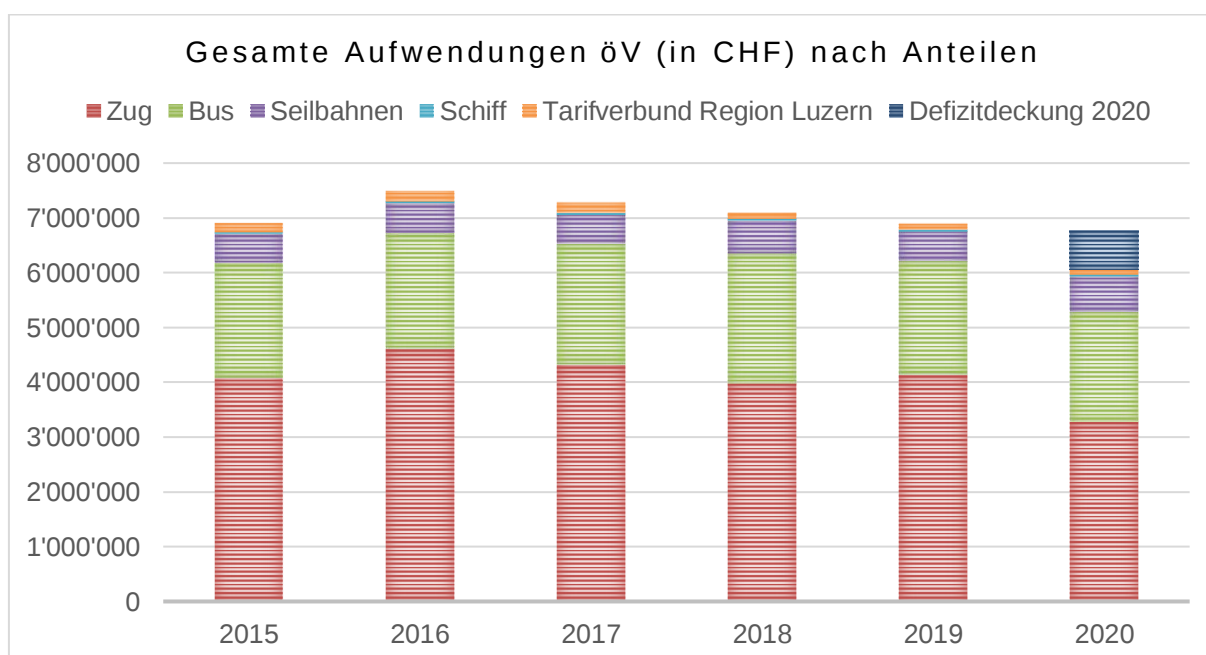


Abbildung 13: Übersicht Abgeltungsentwicklung nach Anteilen

Obschon das Angebot in den letzten Jahren gleichblieb oder teils ausgebaut wurde, zeigt sich gesamthaft eine rückläufige Tendenz bei den Abgeltungen. Neben den Betriebskosten der Transportunternehmen und dem Umfang des Angebots beeinflussen jedoch auch weitere Faktoren wie der Bundesanteil beim RPV sowie die Investitionskosten für das Rollmaterial der zb die Höhe der Abgeltungen. Mit Vorsicht zu geniessen ist die Abgeltungshöhe von 2020. Hier wurden ebenfalls ausserordentliche Beiträge für Unterstützungsmassnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Krise bereits miteingerechnet.

2.6.1 Exkurs: Überschreitung Rahmenkredit öV 2020 und 2021 aufgrund der Covid-19-Krise

Wie bereits im vorangehenden Kapitel aufgezeigt, beinhaltet das Jahr 2020 zusätzliche Abgeltungen zu Lasten des Kantons Nidwalden aufgrund von Defizitdeckungen 2020 im Zusammenhang mit der Covid-19-Krise. So beschloss das Bundesparlament über das Bundesgesetz über die Unterstützung des öV in der Covid-19-Krise, welches am 26. September 2020 in Kraft trat. Dieses Gesetz enthält Finanzierungsmassnahmen über die Bereiche Personenverkehr, Güterverkehr und Infrastruktur. Es verfolgt das Ziel, einer ausgewogenen fairen Lösung, bei welcher nebst dem Bund auch die Transportunternehmen und die Kantone einen Anteil des Ausfalls tragen sollen. Infolge dessen gingen bei der Baudirektion drei Gesuche für eine Defizitdeckung 2020 ein. Der Anteil des Kantons Nidwalden an den Defiziten beläuft sich dabei gesamthaft auf rund 690'000.-- Franken:

- zb: 640'000.-- Franken (alle RPV-Linien),
- PAG: max. 31'426.-- Franken (Buslinie 323, Parallelverkehr / Ortsverkehr) sowie
- LDW: 21'779.-- Franken.

Neben der Defizitdeckung 2020 gibt der Bund den Transportunternehmen zudem die Möglichkeit, die Offerten 2021 zu überarbeiten (insbesondere die Erlöspositionen). Die neuen Offerten für das Jahr 2021 werden – finanziell betrachtet – bei den Bestellern besonders stark ins Gewicht fallen. So wurden die vorhandenen Reserven im Jahr 2020 zur Defizitdeckung 2020 aufgelöst. Die zb etwa berechnete für das Jahr 2021 zusätzliche 19.6 Mio. Franken für alle Linien gegenüber der Planrechnung / Angebotsvereinbarung 2021 (für Nidwalden rund 1.4 Mio. Franken mehr).

Aufgrund dieser Ausgangslage zeichnet sich eine Überschreitung des bewilligten Rahmenkredits öV 2020 und 2021 von 12.75 Mio. Franken um max. rund zusätzliche 2.5 Mio. Franken ab (inkl. Kantonsquotenüberschreitung). Konkret umfasst die Überschreitung das Defizit 2020 und die Offert-Anpassungen 2021, welche insbesondere die tiefere Ertragssituation berücksichtigt. Da es aufgrund des neu geschaffenen Bundesgesetzes um eine gebundene Ausgabe handelt und da die kantonalen Verkehrslinien (Buslinie 323, Luftseilbahnen Dallenwil - Niderrikenbach und Dallenwil - Wiesenberg) den Verpflichtungskredit von 12.75 Mio. Franken nicht um mehr als 5 Prozent überschreiten werden, muss kein Zusatzkredit beim Landrat beantragt werden (Art. 44 Abs. 2 des Gesetzes über den Finanzhaushalt des Kantons; Finanzhaushaltsgesetz, kFHG; NG 511.1).

3 Entwicklungen in der Mobilität

Bereits vor der Covid-19-Krise stand das Thema Mobilität im Fokus – auch im Kanton Nidwalden. So wächst sie nicht nur in den städtischen Räumen, sondern nimmt auch in ländlich geprägten Kantonen zu. Bund und Kanton beschäftigen sich mit diversen Projekten rund um die Mobilität beziehungsweise mit Fragestellungen zur Bewältigung der Verkehrszunahme oder zur Steigerung des öV-Anteils am gesamten Verkehrsaufkommen.

3.1 Stetige Entwicklung der Bahninfrastruktur

Der Sachplan Verkehr, Teil Programm, hält die Ziele der Verkehrsinfrastrukturpolitik der Schweiz fest. Im Teil Infrastruktur Schiene werden diese Ziele weiter formuliert, um den Anteil des öV und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Auf Basis des Sachplans Verkehr werden im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms der Bahninfrastruktur (STEP) alle vier bis acht Jahre Ausbauschritte durch den Bund organisiert.

Bahn-Ausbauschritte 2035 und 2040

Der Ausbauschritt 2035 wurde im Sommer 2019 durch das Bundesparlament beschlossen. Bewilligt wurden Investitionen für rund 13 Milliarden Franken. Teil des Ausbauschritts 2035 sind beispielsweise der Halbstundentakt Luzern - Engelberg und Luzern - Lungern. Im Jahr 2022 startet der Bund die Planung zum nächsten Ausbauschritt (voraussichtlich 2040). Die Planungsregionen setzen sich bereits jetzt mit den Grundlagen auseinander, um von einem für alle Beteiligten stimmigen Angebot zu profitieren. Bis anhin wurden die Nachfragedaten aktualisiert sowie die Angebotsziele und Stossrichtungen definiert. Aktuell erfolgt die Erarbeitung des Angebotskonzepts 2040, wobei der Kanton Nidwalden auf die Notwendigkeit des Doppelspurausbaus Hergiswil Matt bis Bahnhof (Bestvariante: «Tunnel kurz») hinweist. Das Konzept soll bis voraussichtlich Ende Jahr 2021 abgeschlossen werden. Es dient als Grundlage für die Eingabe zum Ausbauschritt 2040 beim Bund und versucht, die Interessen aller Zentralschweizer Kantone zu berücksichtigen. Hierzu wird der Regierungsrat voraussichtlich Ende des Jahres Stellung beziehen. Gute Chancen für die Aufnahme von Infrastrukturprojekten (wie die Doppelspur Hergiswil) bestehen dabei insbesondere, wenn die Zentralschweizer Kantone geeinigt auftreten.

Ein wichtiger Teil im Angebotskonzept 2040 soll das Jahrhundertprojekt der Zentralschweiz – nämlich der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) – darstellen. Er ermöglicht bessere Verbindungen im Fernverkehr und die Weiterentwicklung des S-Bahn-Angebots in der Region, so auch in Nidwalden. Reisende profitieren von mehr Zügen, kürzeren Fahrzeiten und erhalten mehr Platz im Bahnhof Luzern. Das Infrastrukturprojekt wird unter der Federführung des Bundesamts für Verkehr (BAV) durch die SBB geplant. Der DBL besteht aus einem 3,5 Kilometer langen Tunnel von Ebikon bis zum Luzerner Bahnhof, einem Tiefbahnhof mit vier Gleisen sowie einer unterirdischen Zu- und Wegfahrt durch das Gebiet Heimbach (Neustadtunnel). Der DBL ist im Ausbauschritt 2035 der nationalen Bahninfrastruktur ausdrücklich erwähnt. Dies bedeutet, dass die Projektierung inklusive Auflageprojekt voraussichtlich ohne Unterbruch erfolgen kann. Über die definitive Realisierung des DBL entscheidet jedoch letztlich das eidgenössische Parlament ca. 2026 im nächsten Ausbauschritt. Die geplante Inbetriebnahme ist für Anfang 2040 vorgesehen.

Langfristperspektive Bahn 2050

Für die Zeit nach dem Ausbauschritt 2040 stellt das BAV mit der Langfristperspektive Bahn Leitideen für das über einen Zeitraum 2050 hinaus anzustrebende Schienenverkehrsangebot in der Schweiz vor. Diese Perspektive soll bei der Massnahmenauswahl für den langfristigen Erhalt der Funktionsfähigkeit des Bahnnetzes bei hohem erwarteten Verkehrswachstum als Orientierung dienen. Bis voraussichtlich Ende 2021 wird das BAV aus Kernsätzen entsprechende Stossrichtungen ableiten und anschliessend bis Ende 2022 auf die Korridorebenen konkretisieren. Der Schlussbericht zur Perspektive Bahn 2050 soll voraussichtlich im Jahr 2023 vorliegen. Ziel ist es, mit der Stossrichtung der Langfristperspektive Bahn einen Beitrag

zu einer hohen Standortattraktivität der Schweiz im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zu leisten. Die Langfristperspektive soll zuletzt auch die Massnahmen aus dem STEP berücksichtigen.

3.2 Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzept Nidwalden

Neben eidgenössischen Projekten plant ebenfalls der Kanton Nidwalden Mobilitätsprojekte. Als Rahmen dient das Gesamtverkehrskonzept, welches 2021 erarbeitet wird. Dieses wurde im Rahmen einer landrätlichen Motion vom Dezember 2019 gefordert. Es soll letztendlich Auskunft über die gewünschte Mobilitätsentwicklung im Kanton und die daraus abzuleitenden beziehungsweise die noch zu erarbeitenden Massnahmen im Strassen-, Schienen-, Velo- und Fussverkehr geben. Diese haben übergeordnet zum Ziel, die prognostizierte Verkehrszunahme – bei Bedarf in Koordination mit anderen Kantonen – zu bewältigen, die Kapazität des öV zukunftsgerichtet zu erhöhen, verstärkt Anreize für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu steigern. Das Gesamtverkehrskonzept soll im 1. Quartal des Jahres 2022 vorliegen.

3.3 Barrierefreies öV-Angebot in Nidwalden

Das eidgenössische Behindertengleichstellungsgesetz sieht die Gleichstellung von Menschen mit Behinderung gegenüber solchen ohne Beeinträchtigungen vor. Dieses Gesetz gelangt auch im öV zur Anwendung. Damit ein öV-Angebot barrierefrei benutzbar ist, müssen die öV-Bauten, -Anlagen und -Fahrzeuge hindernisfrei ausgestaltet werden. Die Anpassungsfrist für bestehende Bauten, Anlagen und Fahrzeuge läuft bis Ende 2023.

Die zb hat ihr Rollmaterial sowie die Bahnhöfe und Haltestellen (mit Ausnahme Niederrickenbach Station) bereits angepasst. Offen sind teils noch die Bushaltestellen, welche hindernisfrei auszugestalten sind. Für deren Ausgestaltung sind im Grundsatz die Grundeigentümer verantwortlich. Ob eine Haltekante hindernisfrei angepasst werden soll, spielt weiter die Verhältnismässigkeit eine zentrale Rolle. So wurden alle rund 80 Haltestellen im Kanton auf ihr Nutzen-Kosten-Verhältnis hin untersucht. In Nidwalden sind rund 40 Haltestellen mit 70 Haltekanten hindernisfrei anzupassen. Der überwiegende Teil der anzupassenden Haltestellen liegt in der Verantwortung der Gemeinden, weil diese auf Gemeindestrassen oder auf Kantonsstrassen innerorts zu stehen kommen. Die Haltestellen auf Kantonsstrassen ausserorts liegen in der Zuständigkeit des Kantons.

In der Vergangenheit und auch in Zukunft sollen die anzupassenden Haltestellen im Rahmen des baulichen Unterhalts (wie von Strassenentwässerungen, Belagserneuerungen) oder als Teil von Strassenbauprojekten umgestaltet werden. Laut Bericht über die hindernisfreie Ausgestaltung von Bushaltestellen in Nidwalden vom 18. Oktober 2017 hat der Kanton Nidwalden noch vier Haltekanten anzupassen und zu finanzieren:

- Buochs, Unterfeld (Richtung Stans): Diese Haltestelle hat Abhängigkeiten mit dem Radwegprojekt in Beckenried und soll, wenn möglich, zusammen mit diesem Projekt umgesetzt werden;
- Stans, Hansmatt: Das Bauprojekt ist in Erarbeitung und die Haltestelle soll bis Ende 2021 hindernisfrei ausgestaltet sein;
- Stans, Kreuzstrasse: Da sich diese Haltestelle im Nationalstrassen-Perimeter befindet, ist das Bundesamt für Strassen für die Anpassung zuständig. Die Anpassung soll dabei voraussichtlich im Rahmen von allfälligen Massnahmen, welche aus der Verkehrsplanung im Grossraum Kreuzstrasse resultieren, umgesetzt werden. Zuerst muss jedoch das Gesamtverkehrskonzept den nötigen Ausbau bestätigen.

3.4 Erschliessungsgüte der Entwicklungsschwerpunkte

Mit dem Indikator der öV-Güteklassen wird die Erschliessung der Siedlungsgebiete durch den öV beurteilt, und zwar hinsichtlich Bedienungshäufigkeit (Angebotsqualität) als auch der Distanz zu den Haltestellen. Im Gegensatz zu den durch das Bundesamt für Raumentwicklung erhobenen öV-Güteklassen berücksichtigt der Kanton Nidwalden zusätzlich die Topografie und Sperrflächen bei den Distanzen zu den Haltestellen (gemäss kantonalem Richtplan). Im Kanton Nidwalden kommen die folgenden öV-Güteklassen zur Anwendung:

- A: Sehr gut,
- B: Gut,
- C: Teilweise gut,
- D: Mittelmässig,
- E: Gering sowie
- F: Schlecht.

Der kantonale Richtplan sieht verschiedene Gebiete im Talboden als Entwicklungsschwerpunkte (ESP) für Wohn- und Arbeitsplatzgebiete vor. Dabei werden im Richtplantext auch Kriterien zur öV-Güteklasse dieser Gebiete festgelegt. Für Wohngebiete ist im Minimum Klasse D und als Ziel Klasse C vorgesehen. Bei den Arbeitsplatzgebieten wird nach Dienstleistung und Gewerbe / Industrie unterschieden. Für Dienstleistung ist mindestens die Klasse C nötig, für ESP der Kategorie Gewerbe / Industrie die Klasse D. Im Rahmen der Erarbeitung der öV-Strategie Nidwalden für die Jahre 2021 bis 2024 wurde die öV-Erschliessung untersucht. Es zeigte sich, dass die ESP im Raum Stans-Stansstad aktuell überwiegend die Vorgaben gemäss Richtplan zu erfüllen vermögen. Mit Massnahmen (wie zusätzlichen Haltestellen oder Taktverdichtungen auf den Buslinien) können Verbesserungen erzielt werden. Im Raum Buochs-Ennetbürgen hingegen befinden sich grössere Bereiche in den öV-Güteklassen E und F und entsprechen somit nicht den Anforderungen des Richtplans.

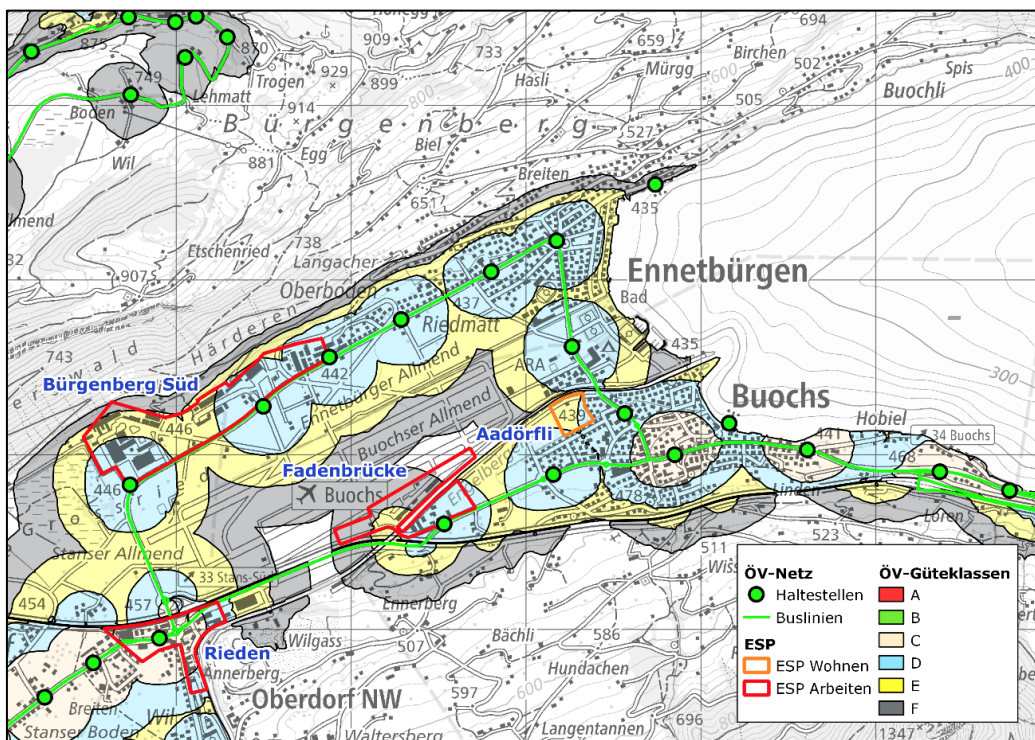


Abbildung 14: ESP mit öV-Güteklassen im Raum Buochs-Ennetbürgen (Rapp Trans AG)

Auch hier lassen sich an einzelnen Stellen mit zusätzlichen Bushaltestellen eine Verbesserung der öV-Güteklassen herstellen. Hingegen sind beim ESP Fadenbrücke grössere Massnahmen angezeigt, welche es vermögen, die öV-Güteklasse zu heben. Laut aktuellen Angaben ist eine

Mischnutzung zwischen Dienstleistungen sowie Industrie / Gewerbe in diesem ESP vorgesehen. Vorliegend ist gemäss Richtplan die Güteklasse C notwendig. Laut Berechnungsmethode der Güteklassen ist somit werktags zwischen 6 und 20 Uhr ein 15 Minuten-Takt beziehungsweise vier Abfahrten pro Stunde / Richtung bei der Haltestelle Buochs, Faden nötig. Dadurch kann ein Teil des Gebiets (Radius / Gehweg bis 300 Meter) in eine öV-Güteklasse C gehoben werden. Der Umsetzungshorizont der Bebauung ist zurzeit noch schwer abschätzbar (voraussichtlich in den nächsten zehn Jahren). Erste Umsetzungen könnten ab 2022 beginnen, wobei bereits einzelne Bebauungen in Realisierung sind oder bereits realisiert wurden (wie die Strukturalle der Pilatus Flugzeugwerke AG). Entsprechend sind auf den Fahrplan 2024 Ausbauten auf der Seelinie 311 zu prüfen.

Neben den ESP Faden finden zudem Einzonungen in einzelnen Gemeinden statt, welche die Anforderungen des Richtplans bezüglich öV-Güteklasse nicht erfüllen (wie beispielsweise am Hang von Ennetbürgen). Um die Vorgaben zu erfüllen, sind somit auf den Fahrplan 2024 Verbesserungen zu prüfen.

4 Überprüfung der öV-Strategie für die Jahre 2021-2024

Die öV-Strategie legt den Rahmen für die Angebotsentwicklung im Kanton fest und dient – wie die nachfolgende Abbildung zeigt – als Grundlage für die Angebotsplanung sowie die Rahmenkredite und aktuell für das Gesamtverkehrskonzept Nidwalden. Da die öV-Strategie jeweils für vier Jahre festgelegt wird, stand im Jahr 2020 wiederum die Überprüfung der Strategie für die nächste Periode 2021 bis 2024 an. Die Baudirektion nahm die Arbeiten mithilfe einer externen Unterstützung (Rapp Trans AG) an die Hand und liess die öV-Strategie für die Jahre 2021 bis 2024 – wiederum unter Einbezug der verschiedenen öV-Anspruchsgruppen aus den Transportunternehmen, Gemeinden und Interessengemeinschaften – ausarbeiten. Der Entwurf der Strategie wurde Ende August 2020 den öV-Interessierten im Rahmen der Verkehrskonferenz öV vorgestellt.

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
▲	öV-Strategie (2013-2016)					öV-Strategie (2017-2020)				öV-Strategie (2021-2024)		
	K 2013	K 2014	K 2015					▲				
			○	RK 2016-17								
					○	RK 2018-19						
							○	RK 2020-21				
									○	RK 2022-23		

▲ = Verabschiedung durch Regierungsrat

○ = Verabschiedung durch Parlament

Abbildung 15: Abstimmung Rahmenkredite und öV-Strategie

Die Strategie befasst sich einerseits mit der Entwicklung des öV-Angebots in den letzten Jahren beziehungsweise der Ist-Situation. Hauptsächlich zeigt die Strategie aber mögliche Handlungsfelder für die Zukunft auf, wobei sie wie die letzten Strategien das Hauptziel eines bedarfsgerechten, optimierten und wirtschaftlichen öV-Angebots im Kanton Nidwalden verfolgt.

Mit Beschluss Nr. 7 vom 12. Januar 2021 nahm der Regierungsrat Kenntnis von der öV-Strategie Nidwalden für die Jahre 2021 bis 2024. Damit ist die Kontinuität beim Planungsinstrument öV-Strategie sichergestellt. Aus der Überprüfung der Strategie beziehungsweise der Analyse der Ist-Situation ergaben sich zuletzt insbesondere folgende Handlungsfelder:

- Verdichtung des öV-Angebots für die Verbesserung der Erschliessungsqualität in den im Richtplan definierten ESP,
- Angebotsausbauten primär am Abend und am Wochenende sowie
- verbesserte Anschlüsse im Bahn- und Busangebot.

Die geplanten Angebotsveränderungen zum vorliegenden Rahmenkredit 2022 und 2023 tragen den Handlungsfeldern aus der öV-Strategie Rechnung.

5 Untersuchung des öV-Angebots

Angesichts der beträchtlichen Mittel der öffentlichen Hand für die Leistungen des öV ist – neben den quantitativen Vorgaben – eine entsprechende Gegenleistung in Form von guter Qualität notwendig. Somit spielt auch im öV die Qualitätssicherung eine sehr wichtige Rolle.

5.1 Qualitätsmesssystem des Bundes

Seit 2016 betreibt der Bund ein Qualitätsmesssystem (QMS) im RPV. Im Rahmen des QMS messen Testkundinnen und -kunden (sogenannte Mystery Shopper) in der gesamten Schweiz die Pünktlichkeit, Sauberkeit, Ordnung sowie Unversehrtheit von Fahrzeugen und Haltestellen sowie die Qualität der Fahrgastinformationen. Die Transportunternehmen haben dabei anzustreben, nicht nur den Mindeststandard, sondern den vorgegebenen Akzeptanzwert beziehungsweise die qualitative Zielvorgabe zu erreichen.



Abbildung 16: Zielwertsystem des QMS RPV Schweiz (Quelle: BAV)

Mit dem QMS stellt das BAV sicher, dass die öffentliche Hand und die Fahrgäste für die von ihnen investierten Mittel im RPV qualitativ hochstehende Leistungen erhalten. Ab 2021 sollen zudem die Pünktlichkeitsmessungen definitiv eingeführt werden.

Im Mai 2020 publizierte das BAV die Resultate aus dem Jahr 2019. Insgesamt ist die Qualität im RPV hoch und hat sich im Vergleich zu 2018 bezogen auf die Qualität in den Fahrzeugen schweizweit verbessert. Insbesondere bei der Kundeninformation und der Sauberkeit wurden Fortschritte erzielt, doch genau in diesen Bereichen besteht nach wie vor das grösste Verbesserungspotenzial.

Im Vergleich zu den anderen Kantonen liegt der Kanton Nidwalden bei den Werten im QMS im mittleren Bereich. Die Sparte «Bus» erreichte im Jahr 2018 den Akzeptanzwert knapp nicht. Dank einer leichten Steigerung im Jahr 2019 liegt der Wert nun in der Toleranzzone. In den Sparten «Zug» sowie «Haltestellen» liegt Nidwalden ganz vorne. Der Akzeptanzwert konnte alle drei Jahre 2017, 2018 und 2019 übertroffen werden. Insgesamt war in jeder Sparte die Ordnung der am besten bewertete Indikator, während die Sauberkeit den problematischsten Indikator darstellt. Auch beim Indikator Kundeninformation (sei es im Fahrzeug oder an Haltestellen) besteht noch Verbesserungspotenzial. Um diesem Aspekt Rechnung zu tragen, liess die PAG auf Ende 2020 alle Fahrzeuge auf ein modernes Fahrgastinformationssystem (genannt ISA) umbauen. Weiter führt die PAG – in Absprache mit den Bestellern – laufend dynamische Fahrgast-Informationen an ausgewählten Standorten ein.

5.2 Überangebote bei Buslinien des Bundes

Für die Linien des RPV hat das BAV interne Richtlinien zum Verhältnis von Angebot (Anzahl Kurspaaren) und Nachfrage (Einsteiger im meistbelasteten Streckenabschnitt). Das heisst: Werden im Verhältnis zur Nachfrage zu viele Kurspaare angeboten, hat der Kanton die überzähligen Kurspaare zu 100 Prozent abzugelten. In Nidwalden hat das BAV erstmals für die Fahrplanperiode 2018 und 2019 auf folgenden Linien ein Überangebot geltend gemacht:

- Buslinie 312 Stans - Sarnen,
- Buslinie 313 St. Jakob - Mueterschwandenberg sowie
- Buslinie 324 Stans - Oberdorf - Büren.

Der Grund für das Überangebot liegt insbesondere in der Ausrichtung der Linien auf die Bedürfnisse der Pendelnden mit guten Anschlüssen auf die Bahn und die Bestellung zusätzlicher Kurse durch die Schulgemeinden. Finanziell beläuft sich der Anteil von Nidwalden am Überangebot dieser drei Linien für das Jahr 2021 auf rund 320'000.-- Franken und wurde im Rahmenkredit unter der Rubrik «RPV vom Bund nicht mitfinanziert» eingestellt.

Optimierung der Buslinie 312 Stans - Sarnen

Das Überangebot auf der Buslinie 312 umfasst 7.5 Kurspaare. Das heisst: Von 26.5 Kurspaaren finanziert der Bund lediglich 19 Kurspaare mit. Das Amt für Mobilität setzte anfangs 2019 eine Arbeitsgruppe ein, um die Problematik des Überangebots auf der Buslinie 312 Stans - Ennetmoos - St. Jakob - Kerns zu klären. Die Kantone Nidwalden und Obwalden, die Schulen, die Gemeinden Ennetmoos und Kerns sowie die PAG überprüften mit externer Unterstützung durch einen Verkehrsplaner das bisherige Angebot. Dabei wurden Möglichkeiten für Verbesserungen ausgelotet. Ziel war es, möglichst die verschiedenen Bedürfnisse der Schülerinnen und Schülern, der Pendelnden und den Freizeitreisenden abzudecken. Da die Arbeiten 2019 und 2020 in der Arbeitsgruppe zügig voranschritten, konnte ausnahmsweise bereits auf den kleinen Fahrplanwechsel 2021 beziehungsweise im Dezember 2020 die überarbeitete Linie für die Werktage in Betrieb genommen werden. Dies war auch möglich, weil die Angebotsvereinbarung mit PAG für 2020 und 2021 zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorlag und der Fahrplan im Mai 2020 noch öffentlich aufgelegt werden konnte. Weiter bewegte sich die Höhe der Abgeltung im bisherigen Rahmen. Der neue Fahrplan umfasst durchgehende und getaktete Verbindungen zwischen den beiden Hauptorten. Die Anzahl Kurspaare von 26.5 blieb gleich hoch, dennoch konnte infolge der erwarteten Nachfragesteigerung das Überangebot um ein Kurspaar (von 7.5 auf 6.5) reduziert werden. Der durchgehende Taktfahrplan wurde auf den Fahrplan 2021 für die Werktage eingeführt und soll ab Fahrplan 2022 auch auf das Wochenende adaptiert werden (vgl. Kapitel 6.3).

Optimierung der Buslinie 324 Stans - Oberdorf - Büren

Analog der Buslinie 312 wurde ebenfalls der Fahrplan der Buslinie 324 einer Überprüfung unterzogen. Neben dem durch das BAV festgestellten Überangebot, zeigte zudem das kantonale Controlling, dass die Linie die Schwellenwerte nicht zu erreichen vermochte (vgl. weitere Ausführungen im nachfolgenden Kapitel sowie Kapitel 6.5). Das Überangebot betrug vor der Optimierung der Buslinie 10.5 Kurspaare beziehungsweise das BAV finanzierte von den gesamthaft 24.5 Kurspaaren lediglich 14 Kurspaare mit. Dank der Optimierung der Linie mit der Reduktion der Kurspaare konnte das Überangebot um 2.5 Kurspaare reduziert werden.

5.3 Ergebnisse des kantonalen Controllings

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 primär dort einzusetzen, wo eine gute Wirkung (bessere Nachfrage, tiefere Abgeltungen) erzielt werden kann. Für das Controlling hat der Landrat folgende zwei Indikatoren festgelegt:

Kostendeckungsgrad (KDG)

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

Angebotseffizienz (AGE)

Mit dieser Zahl wird das öV-Angebot beschrieben. Die AGE wird aus der Division der 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 multipliziert mit den produktiven Kilometern. Die Angebotseffizienz zeigt auf, wie der angebotene Fahrplan von der Bevölkerung effektiv genutzt wird.

Zum KDG und zur AGE 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).

5.3.1 Keine Streichung von Linien nach der ersten Messperiode

Die Schwellenwerte werden jeweils für die Dauer von vier Jahren beurteilt. Nachdem das Verkehrsgesetz am 1. Januar 2016 in Kraft getreten ist, umfasst die erste Beobachtungsfrist die Jahre 2016 bis 2019. Für jede Linie wurden von den Transportunternehmen die notwendigen Zahlen (Werte aus der Nachkalkulation) geliefert. Daraus sind die konkreten KDG und AGE berechnet worden. In einem weiteren Schritt kommt ein Ampelsystem zur Anwendung. Die errechneten Werte je Linie werden mit den Schwellenwerten von KDG und AGE verglichen und die Abweichung in den Ampelfarben grün, gelb oder rot dargestellt. Für jede Linie gibt es dann eine Bewertung als Gesamtampel. Hier das Ampelsystem in der Beobachtungsperiode 2016-2019.

	Ampel gesamt KDG und AGE			
	2016	2017	2018	2019
Bahn				
S5 Luzern-Giswil	●	●	●	●
S55 Luzern-Sachselt	●	●	●	●
S4 Luzern-Stans/Wolfenschiessen	●	●	●	●
S44 Luzern-Stans	●	●	●	●
IR Luzern-Engelberg	●	●	●	●
Bahnersatz Hergiswil Matt	●	●	●	●
Bus				
Stans-St. Jakob-Sarnen	●	●	●	●
Stansstad-Bürgenstock	●	●	●	●
W'schiessen-Oberriickenbach	●	●	●	●
Stans-Seelisberg	●	●	●	●
Stans/Beckenried-Flüelen/Altdorf	●	●	●	●
Stans-Oberdorf-Büren	●	●	●	●
St. Jakob-Mueterschwandenberg	●	●	●	●
Stansstad-Stans	●	●	●	●
Luftseilbahn				
LS Dallenwil-Wirzweli	●	●	●	●
LS Dallenwil-Niederrickenbach	●	●	●	●
LS Dallenwil-Wiesenberg	●	●	●	●
Schiff				
Luzern-Flüelen (SGV)	●	●	●	●
* = Anzahl Kurspaare Montag-Freitag				
● = mind. ein Schwellenwert erreicht				
● = kein Schwellenwert erreicht				

Abbildung 17: Ergebnisse der ersten Messperiode 2016 bis 2019 des kantonalen Controllings

Die Ergebnisse des Controllings der letzten vier Jahre zeigen, dass keine Verkehrslinie nach dem vierjährigen Betrachtungszeitraum dem Landrat zur Streichung zu beantragen ist. Dennoch stand bei zwei Linien die Ampel zeitweise auf rot, da beide Schwellenwerte nicht erreicht wurden.

Bahnersatz Hergiswil Matt

Der Bahnersatzbus Hergiswil Matt zeigte in den Jahren 2017 und 2018 rot. Dies ist auf einen schlechten KDG (relative teure Produktion bei wenig Erlösen) und eine knapp ungenügende AGE zurückzuführen. Im Jahr 2019 war die AGE jedoch wieder ausreichend. Weiter ist der Bahnersatzbus mit der Inbetriebnahme der Haltestelle Hergiswil Matt seit März 2020 weggefallen, beziehungsweise wird neu durch die Gemeinde Hergiswil als Ortsbus alleine finanziert.

Buslinie 324 Stans - Oberdorf - Büren

Bei der Buslinie 324 stand die Ampel für drei Jahre rot. Dank der finanziellen Unterstützung der Gemeinde Oberdorf konnte die Linie im Jahr 2019 den KDG erreichen. Somit kann sie weiterbetrieben werden. Um die Werte jedoch zu verbessern und auch das durch den Bund festgestellte Überangebot auf der Linie zu überprüfen, wurden Möglichkeiten zur Optimierung des Fahrplans im Rahmen einer Arbeitsgruppe geprüft (vgl. hierzu Kapitel 6.5).

Neben den aufgeführten zwei Verkehrslinien, welche sich teils laut Ampelsystem im roten Bereich befanden, behielt das Amt für Mobilität auch die weiteren Verkehrslinien beziehungsweise die Erreichung deren Schwellenwerte im Auge. In der Vergangenheit war das Amt öfters mit Veränderungen auf den Linien konfrontiert, die sich auf die Erreichung dieser Werte auswirken. Als Beispiel kann hier der aktualisierte Beitrag für Schülertransporte an der Buslinie 331 Wolfenschiessen - Oberrickenbach genannt werden. Auf Wunsch der Schulgemeinde Wolfenschiessen soll dieser Beitrag auf 2021 hin gestützt auf die Anzahl Schüler aktualisiert werden, wobei der neue Betrag nach unten korrigiert wurde. Da sich dieser Beitrag als Erlös auf der Linienrechnung niederschlägt, behält das Amt für Mobilität in Absprache mit der (Schul-)Gemeinde die Einhaltung der Schwellenwerte auf dieser Linie im Auge.

5.3.2 Ungenügende Werte 2020 aufgrund der Covid-19-Krise

Aufgrund des Nachfrage- und Erlösrückgangs im Zusammenhang mit der Covid-19-Krise fielen die KDG sowie die AGE für das Jahr 2020 tiefer aus als in den bisherigen Jahren.

	<u>Kostendeckungsgrad</u>			<u>Angebotseffizienz</u>			<u>Gesamt Ampel</u>
	Schwelle	Wert	Ampel	Schwelle	Wert	Ampel	
Bahn							
S5 Luzern-Giswil	40%	39%	-1%	15%	15%	0%	
S55 Luzern-Sachsln	30%	19%	-11%	10%	12%	2%	
S4 Luzern-Stans/Wolfenschiessen	40%	46%	6%	15%	17%	2%	
S44 Luzern-Stans	30%	43%	13%	10%	18%	8%	
IR Luzern-Engelberg	35%	42%	7%	20%	17%	-3%	
Bus							
Stans-St. Jakob-Sarnen	25%	31%	6%	5%	8%	3%	
Stansstad-Bürgenstock	15%	24%	9%	3%	8%	5%	
W'schiessen-Oberrickenbach	15%	18%	3%	3%	15%	12%	
Stans-Seelisberg	40%	42%	2%	10%	11%	1%	
Stans/Beckenried-Flüelen/Altdorf	15%	18%	3%	3%	8%	5%	
Stans-Oberdorf-Büren	40%	24%	-16%	10%	4%	-6%	
St. Jakob-Mueterschwandenberg	15%	17%	2%	5%	5%	0%	
Stansstad-Stans	25%	25%	0%	5%	6%	1%	
Luftseilbahn							
LS Dallenwil-Wirzweli	45%	45%	0%	15%	26%	11%	
LS Dallenwil-Niederrickenbach	45%	87%	42%	15%	9%	-6%	
LS Dallenwil-Wiesenberg	45%	41%	-4%	15%	66%	51%	
Schiff							
Luzern-Flüelen (SGV)	80%	89%	9%	10%	10%	0%	
* = Anzahl Kurspaare Montag-Freitag							

* = Anzahl Kurspaare Montag-Freitag

Abbildung 18: Ergebnisse des kantonalen Controllings im Covid-19 geprägten Jahr 2020

Da die Werte für das Jahr 2020 und voraussichtlich auch für das Jahr 2021 aufgrund der Covid-19-Krise nicht repräsentativ sind, sollen sie lediglich zur Kenntnis genommen werden. Der Start der neuen vierjährigen Controlling-Periode erfolgt voraussichtlich auf das Jahr 2022. Gestützt auf das 3. Kapitel Abs. 2 des Landratsbeschlusses über die kantonalen Schwellenwerte gelten die bisherigen Schwellenwerte weiter, wenn der Landrat diese nicht neu festlegt.

5.4 Hohe Kundenzufriedenheit

Neben dem QMS des Bundes sowie dem kantonalen Controlling-System wird regelmässig von den Bestellern aus der Zentralschweiz 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. Die letzte Erhebung fand 2018 statt. Die Erhebung, welche 2020 vorgesehen war, wurde aufgrund der Covid-19-Krise vorerst um ein Jahr auf Herbst 2021 verschoben.

Die Gesamtzufriedenheit hat sich seit Messbeginn im Kanton Nidwalden positiv entwickelt. 2018 wurde ein Spitzenwert erreicht. Das hohe Niveau der Gesamtzufriedenheit der letzten Jahre konnte trotz Fahrgastwachstum übertroffen werden. Diese erfreuliche Entwicklung der Kundenzufriedenheit spiegelt auch den Angebotsausbau der letzten Jahre positiv wieder. Das Ziel besteht nun darin, das Qualitätsniveau auch in Zukunft zu halten.

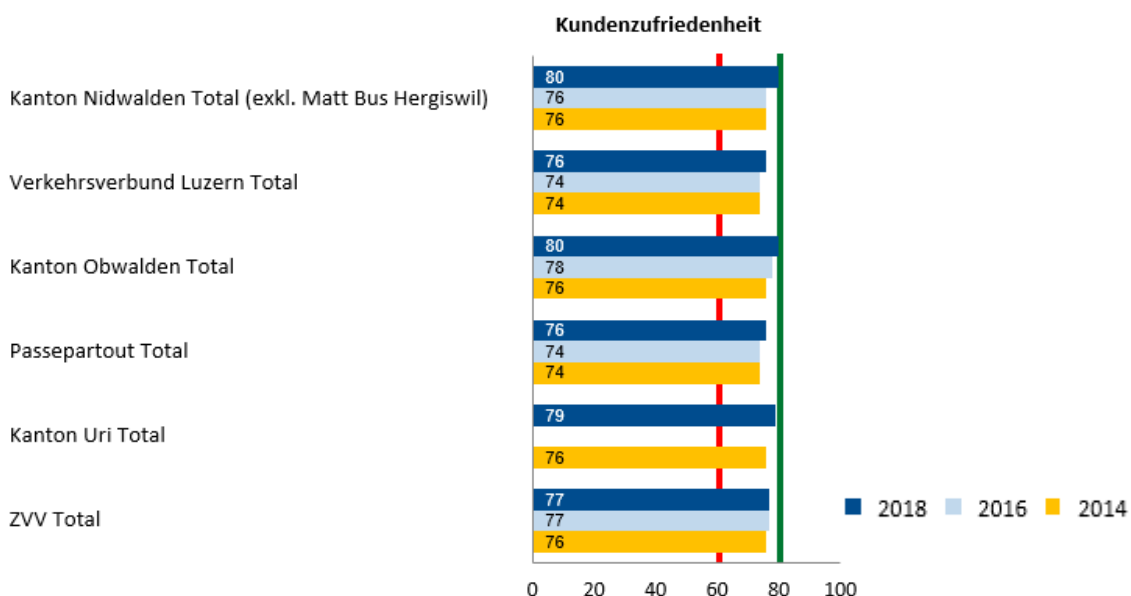


Abbildung 19: Gesamtzufriedenheit und Vergleich mit anderen Kantonen (Quelle: Verkehrsverbund Luzern)

6 Angebotsveränderungen im öV für 2022 und 2023

Neben dem bisherigen öV-Angebot gestützt auf den Fahrplan 2021 wurden die nachfolgenden Angebotsveränderungen geprüft und für den Rahmenkredit öV 2022 und 2023 vorgesehen.

6.1 Zusätzliche S44 zur Hauptverkehrszeit für Pendelnde

Im Rahmen des Ausbaus der Bahninfrastruktur 2035 soll die S44 zum IR aufgewertet werden. So verkehrt neu der IR ganztags bis nach Engelberg. Dadurch entsteht der Halbstundentakt zwischen Luzern und Engelberg. Bis dies möglich ist, muss entsprechendes Rollmaterial vorhanden sowie die notwendigen Infrastrukturen umgesetzt sein. Die Doppelspur Staldifeld kann voraussichtlich im Jahr 2025 in Betrieb genommen werden.

Im Rahmen der öV-Strategie 2021 bis 2024 wurde den Vernehmlassungsteilnehmenden (unter anderem aus den Gemeinden und den Interessenvertretungen) der Vorschlag zur Ausdehnung der S44 zwischen Luzern und Stans unterbreitet. Dieser Vorschlag stiess auf sehr grossen Anklang. Aufgrund der Rückmeldungen und der positiven Fahrgastentwicklung der S44 zwischen 2016 und 2019 (+9.4 Prozent) und der stetigen Einhaltung der kantonalen Schwellenwerte wurde die Zb gebeten, ein zusätzliches Kurspaar auf der S44 am frühen Abend ab Luzern um 16.38 Uhr beziehungsweise ab Stans um 17.01 Uhr zu offerieren. Dieser Zusatzkurs käme insbesondere den Pendelnden von und nach Luzern und für Weiterreisende an den und vom Fernverkehr in Luzern zugute.

6.2 Ausbau Winkelriedbus 310 mit Anschluss an den Kantonsbahnhof Uri

Die heutige Buslinie 310 – bestehend aus dem Winkelriedbus werktags sowie dem Gotthard-Riviera-Express (GREX) am Wochenende – verfügt über vier Kurspaare (zwei am Morgen und zwei am späteren Nachmittag). Die Linienführung des für Pendelnde ausgelegten Winkelriedbusses verläuft über die Seegemeinden Ennetbürgen und Buochs und fährt bis nach Altdorf. Am Wochenende hingegen ermöglicht der GREX eine «schnelle Verbindung» zwischen Nidwalden und Uri und deckt dadurch die Bedürfnisse des Freizeitverkehrs ab. Er bedient lediglich die Haltestellen Stans, Bahnhof, Buochs, Post sowie den Bahnhof in Flüelen. Dank dieser gezielten Ausrichtung auf die Bedürfnisse nahm die Anzahl der Fahrgäste zwischen 2015 mit 13'520 und 2019 mit 38'658 um 185.9 Prozent zu.

Der Bahnhof Altdorf wird zum neuen Kantonsbahnhof für ganz Uri ausgebaut, wobei neben den SBB-Zügen auch die Buslinien der Auto AG Uri sowie der PAG sowie der Tellbus und der Winkelriedbus beziehungsweise der GREX über die neue Drehscheibe verkehren sollen. Die vollständige Eröffnung des Kantonsbahnhofs ist auf den 12. Dezember 2021 (Fahrplan 2022) vorgesehen. Mit der Eröffnung des Kantonsbahnhofs halten dort neu alle zwei Stunden Inter-City-Züge, welche durch den Gotthard-Basistunnel direkt nach Bellinzona und weiter durch den Ceneri-Basistunnel bis nach Lugano verkehren. Diese reduzieren die Fahrzeiten sehr stark. Neu beträgt die Fahrzeit beispielsweise von Altdorf bis Lugano deutlich unter einer Stunde (bisher etwa 1.5 Stunden).

Um den öV an die Nord-Süd Achse via Altdorf gut anzubinden und weitere Potentiale für Nidwalden zu nutzen, ist es angezeigt, das bestehende Busangebot der Linie 310 zu optimieren und auszubauen. Entsprechend wurden an Arbeitssitzungen zwischen der PAG, dem Kanton Uri und dem Kanton Nidwalden die Rahmenbedingungen für diese Linie festgelegt und ein Fahrplanentwurf ausgearbeitet. Dieser wurde bei den Gemeinden Ennetbürgen, Buochs, Beckenried, Emmetten und Seelisberg sowie beim VCS Nid- und Obwalden sowie Uri in Vernehmlassung gegeben.

Ab Dezember 2021 sollen sowohl die Pendler- als auch die Freizeitbedürfnisse in einen Fahrplan aufgenommen werden. Die ausgebaute Buslinie – genannt Winkelriedbus – verfügt neu über acht Kurspaare (am Wochenende sieben). Dabei wurde das Angebot so ausgestaltet, dass die Linie zum Auto möglichst konkurrenzfähig bleibt aber dennoch in den Nidwaldner

Seegemeinden die wichtigsten beziehungsweise potentialstärksten Haltestellen angefahren werden. Neben guten Anbindungen in Altdorf (insbesondere Richtung Süden) wurde ebenfalls ein hohes Augenmerk auf gute Anschlüsse in Beckenried auf die Buslinie 311 nach Emmetten - Seelisberg gelegt. Schliesslich war dies unter anderem ein Anliegen aus dem Einfachen Auskunftsbegehren von Landrat Urs Amstad, Beckenried, mit Datum vom 8. Juni 2020.

6.3 Durchgehende Kurse Stans - Sarnen auf der Buslinie 312 am Wochenende

Auslöser der Überprüfung des Fahrplans werktags der Buslinie 312 war insbesondere das durch den Bund festgestellte Überangebot (vgl. Kapitel 5.2). Im Rahmen der Überprüfung durch die Arbeitsgruppe wurden Möglichkeiten für Fahrplan-Verbesserungen ausgelotet. Ziel war es, möglichst die verschiedenen Bedürfnisse der Schülerinnen und Schülern, den Pendelnden und den Freizeitreisenden abzudecken. Der neue Fahrplan für die Werktage wurde auf Dezember 2020 eingeführt. Im Gegensatz zum bisherigen Fahrplan umfasst er neu durchgehende und getaktete Verbindungen zwischen den beiden Hauptorten. Die Anzahl Kurspaare blieb gleich hoch.

Analog werktags ist nun vorgesehen, der Taktfahrplan zwischen Stans und Sarnen ebenfalls am Wochenende einzuführen. Das Bedürfnis war unter anderem aus den Rückmeldungen des Fahrplanentwurfs 2021 ersichtlich. Dabei sind stündlich durchgehende Kurse in beide Richtungen geplant. Bis anhin wurden durchgehende Kurse von Stans nach Sarnen nur alle zwei Stunden beziehungsweise gesamthaft sechs Kurspaare angeboten. Neu sollen 17 Kurspaare zwischen Stans und Sarnen und dafür nur noch ein Kurspaar (anstelle acht) bis St. Jakob verkehren. Das neue Angebot beginnt rund 30 Minuten früher und endet 5.5 Stunden später. Die Busse bieten Anschlüsse in Stans von und auf die IR sowie in Sarnen von und auf die S5.

6.4 Einstellung der Linie 313 St. Jakob - Mueterschwandenberg am Wochenende

Das Angebot der Linie 313 ist eng mit der Linie 312 zwischen Stans und Sarnen verknüpft. Die Linie 313 erschliesst unter der Woche mit 10 Kurspaaren den Mueterschwandenberg und deckt dadurch die Reisebedürfnisse der Schülerinnen und Schüler optimal ab. Am Wochenende weist die Linie jedoch sehr tiefe Nutzungsfrequenzen auf. Die grosse Mehrheit der Kurse aus fünf Kurspaaren verkehrt mit durchschnittlich nur einer Person. Mit der Einführung der durchgehenden Kurse der Linie 312 Stans bis nach Sarnen müsste für die Linie 313 ein zusätzliches Fahrzeug / Fahrer eingesetzt werden, so dass sich angesichts der tiefen Nutzungsfrequenzen die Aufhebung des Wochenend-Angebots empfiehlt.

Die Einstellung der Linie am Wochenende ist Teil der öV-Strategie Nidwalden für die Jahre 2021 und 2024 und wurde entsprechend bei den Gemeinden, Transportunternehmen und Interessengemeinschaften in Vernehmlassung gegeben. Die verschiedenen Vernehmlassungsteilnehmenden zeigten aufgrund der wegfallenden Synergie und der tiefen Nachfrage Verständnis für die Einstellung der Linie am Wochenende.

6.5 Getakteter Fahrplan der Buslinie 324 Stans - Oberdorf - Büren

Auslöser für die Optimierung der Buslinie war das durch den Bund festgestellte Überangebot sowie das Nicht-Ereichen der durch den Landrat festgelegten Schwellenwerte im Rahmen des kantonalen Controllings (vgl. Kapitel 5.2 und 5.3). Die Arbeitsgruppe – mit Vertretern aus der Schulgemeinde und der politischen Gemeinde Oberdorf, PAG sowie dem Kanton Nidwalden – nahmen den bestehenden Fahrplan mit externer Unterstützung unter die Lupe. Die bisher 24.5 Kurspaare wurden auf 22 reduziert. Neu ist ein minutengenauer Takt auf der Buslinie sowie gute Anschlüsse in Stans (primär an den und vom IR) über den ganzen Tag zwischen 05.58 Uhr sowie 23.28 Uhr ab Stans vorgesehen. Weiter wird der Fahrplan den Bedürfnissen der Schule gerecht. So können spätere Morgenlektionen sowie kürzere Mittagspausen angeboten werden, was dem Anliegen der Schule entspricht. Zudem kann am Nachmittag der

Schulverkehr vermehrt mit dem Grundtakt der Linie abgewickelt werden und es werden weniger zusätzliche Verdichtungen benötigt. Dadurch können Betriebsleistungen (Kilometer) eingespart werden. Der für werktags erarbeitete Taktfahrplan wurde entsprechend auch auf das Wochenende adaptiert.

6.6 Feinjustierungen auf der Buslinie 331 Wolfenschiessen - Oberrickenbach

Im Rahmen der Überarbeitung des touristischen Feinkonzepts Bannalp der Gemeinde Wolfenschiessen im Jahr 2016 wurden Massnahmen zur Optimierung der Buslinie 331 aufgeführt, um insbesondere die Anliegen des Freizeitverkehrs besser abzudecken. In der Folge führen seit dem Fahrplan 2018 alle Kurse bis zur Talstation Fell. Zusätzlich wurden die Fahrzeiten der Luftseilbahn Fell-Chrühütte besser auf die Busanbindung angepasst und die Verbindung auch im elektronischen Fahrplan hinterlegt. Dank der Anpassung konnte die Anzahl Einsteiger leicht gesteigert werden.

Neben den Bedürfnissen des Freizeitverkehrs hat die Linie die der Schülerinnen und Schüler sowie der Pendelnden abzudecken. Wie eine Untersuchung der Frequenzen 2019 zeigte, machen dabei die Schülerinnen und Schülern den Grossteil der Einsteiger auf dieser Linie aus. Die Schulgemeinde Wolfenschiessen bezahlt – wie in anderen Gemeinden auch – einen Beitrag für die Benützung der Schülerinnen und Schüler, den Einsatz eines grossen Fahrzeuges sowie ein Sonderkurspaar am Nachmittag. Dieser Beitrag kommt als Erlös auf der Linie zugute und wurde auf das Jahr 2021 hin aktualisiert und nach unten korrigiert. Gleichzeitig wurde zwischen der (Schul-)Gemeinde, dem Kanton und der PAG beschlossen, das vollständig durch die Schulgemeinde finanzierte Sonderkurspaar am Nachmittag um ca. 15.00 Uhr in den offiziellen Fahrplan aufzunehmen – unter der Bedingung, dass die Anzahl Kurspaare nicht höher als zehn ist. Sollte nämlich die Anzahl Kurspaare zehn übersteigen, so hat die Linie einen höheren minimalen Kostendeckungsgrad im Rahmen des kantonalen Controllings zu erreichen. Mit der Aufnahme des Sonderkurspaars am Nachmittag in den Fahrplan können – neben den Schülerinnen und Schülern – auch Pendelnde sowie Freizeitreisende von diesem Kurs profitieren.

Abgesehen von der Aufnahme des Schüler-Kurspaares soll der Fahrplan den saisonalen Begebenheiten für die Abdeckung der Freizeitbedürfnisse leicht angepasst werden. So soll das Kurspaar ab Oberrickenbach um 18.04 Uhr sowie ab Wolfenschiessen um 18.36 Uhr nur noch in den Sommermonaten verkehren. Weiter soll dafür ein zusätzliches Kurspaar ab Oberrickenbach um 10.04 Uhr beziehungsweise ab Wolfenschiessen um 10.36 Uhr in den Fahrplan aufgenommen werden. Zuletzt wird die Linie neu ab Wolfenschiessen und nicht mehr ab Oberrickenbach produziert. Der Grund liegt in den Anpassungen aufgrund der veränderten Garagierung der PAG. Entsprechend fährt der erste morgige Kurs von Wolfenschiessen nach Oberrickenbach eine Stunde früher. Gleichzeitig wird jedoch der letzte Kurs um 18.36 Uhr ab Wolfenschiessen aus dem Fahrplan gestrichen, da im Schnitt lediglich zwei Einsteiger damit fahren und die Aufnahme dieses Kurses den Betriebsschluss am Abend um einiges später ausfallen würde.

6.7 Ausbau Nachtangebot mit der N4 Luzern - Stans und N44 Stans - Emmetten

Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) lancierte zusammen mit Partnern (wie den Kantonen Obwalden und Nidwalden) ein neues öV-Nachtnetz. Dieses soll ab Mitte Dezember 2021 die heutigen Nachtangebote wie den Nachtstern ablösen und unter anderem auch im Kanton Nidwalden verkehren. Die Fahrgäste profitieren nicht nur von einem erweiterten Angebot; neu sind zudem die üblichen öV-Tickets und -Abos gültig. Die heutigen Sondertarife und Zuschläge werden somit abgeschafft. Wie die Abklärungen des VVL zeigen, wird das BAV das Nachtangebot mit der Abschaffung des Nachttarifs voraussichtlich mitfinanzieren. Das Gesuch für die definitive Mitfinanzierung der Nacht-Linien wird im Sommer 2021 gestellt.

Teil des Nachtnetzes in der Region Luzern soll die Linie N4 darstellen, welche ab dem Bahnhof Luzern drei weitere Haltestellen in Luzern sowie eine in Horw bedienen soll. Anschliessend

fährt sie die Bahnhöfe Hergiswil und Stansstad sowie die Endhaltestelle Stans, Bahnhof an. Zurück fährt sie ab dem Bahnhof Stans ohne Halt via Autobahn bis Eichhof Luzern und anschliessend zum Bahnhof Luzern. Die Linie soll im Stundentakt verkehren – Abfahrten in Luzern jeweils um 01.30, 02.30 sowie 03.30 Uhr – und die Lücke zwischen der letzten S4 in der Nacht (um 01.02 Uhr ab Luzern) und dem ersten IR am Morgen (um 05.04 Uhr ab Luzern) zu schliessen. Die Fahrzeit der N4 zwischen Luzern und Stans beläuft sich dabei auf 32 Minuten und liegt gegenüber der S4 lediglich 11 Minuten höher. Die Linie soll nur in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag verkehren. Sollte sich der Kanton Nidwalden gegen eine finanzielle Beteiligung entscheiden, so wird die Nachtlinie voraussichtlich in Horw, Zentrum wenden.

Da die neue Linie N4 in Stans enden wird, ist vorgesehen, auf der Linie 311 oder der neuen Linie N4 zusätzliche Spätverbindungen im Anschluss an die Nachtbusse aus Luzern vorzusehen. Die PAG wurde folglich gebeten, die N44 als Feinverteilung ab Stans zu offerieren. Dadurch können auch Nachtschwärmer aus Ennetbürgen, Buochs, Beckenried und Emmetten profitieren. Die Linie soll – analog der N4 – in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag verkehren. Sollte sich in einem späteren Zeitpunkt die Nachfrage an einem Nachtangebot für die Gemeinden im Engelbergertal abzeichnen, ist das Angebot entsprechend zu überprüfen.

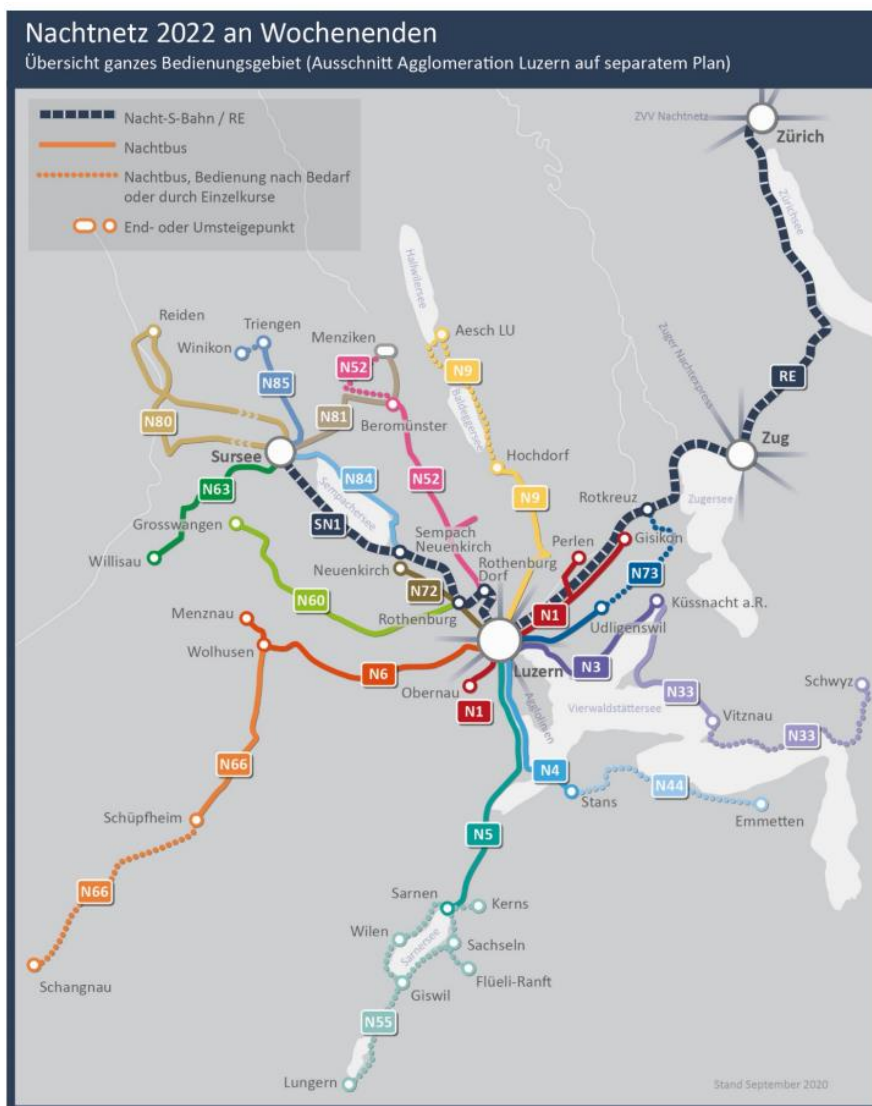


Abbildung 20: Vorgesehener Netzplan Nachtnetz 2022 Region Luzern (Quelle: VVL)

Zuletzt war das Nachtangebot ebenfalls ein Handlungsfeld aus der öV-Strategie Nidwalden für die Jahre 2021 bis 2024. Wie die Vernehmlassungsergebnisse zeigen, stiess dieses Angebot auf grosses Interesse.

6.8 Letztes Kurspaar auf Voranmeldung der Luftseilbahn Dallenwil - Wirzweli

Mit Schreiben von Anfang Januar 2019 teilte die Interessengemeinschaft «ÖV Erschliessung Wiesenberg - Wirzweli» ihre Forderungen zur Erschliessung des Gebiets Wirzweli / Wiesenberg mit. Darin wünschten sie zusätzliche Fahrten frühmorgens sowie am späteren Abend (05.45, 06.45 sowie 20.00, 20.45, 21.45 Uhr).

Ein Vergleich der Betriebszeiten von verschiedenen Seilbahnen des RPV in der Schweiz durch das BAV zeigte, dass eine Ausdehnung des Fahrplans der LDW angezeigt ist. Folglich wurden die fünf Kurspaare in den Fahrplan aufgenommen.

Eine erste Auswertung der Frequenzen auf der Seilbahnlinie zwischen Dezember 2019 und Januar 2021 zeigt, dass der Grossteil der Einsteiger des letzten Kurspaars um 21.45 Uhr insbesondere (Schneesuh-)Gruppen ausmachen, die sich ohnehin anzumelden haben. Die LDW trat mit dem Wunsch an den Kanton, den letzten Kurs nicht mehr fix, sondern mit dem Hinweis «auf Voranmeldung bis 12.00 Uhr» in den Fahrplan aufzunehmen. Dadurch hätte das Personal früher Betriebsschluss, sofern sich keine Fahrgäste angemeldet haben. Bereits auf den Sommer 2021 wird der letzte Abendkurs auf Voranmeldung aufgenommen und die Umsetzbarkeit getestet werden.

6.9 Bereinigung Verbundgrenze Rotkreuz im Tarifverbund Passepartout

Schon seit längerem laufen Verhandlungen zwischen dem Verkehrsverbund Luzern und der SBB über die Aufnahme von Rotkreuz Bahnhof SBB in den Tarifverbund Passepartout. Mit der Aufnahme des Halts Rotkreuz Bahnhof SBB in den Tarifverbund Passepartout fehlen der SBB Erträge aus dem Fernverkehr. Dies aufgrund der Tatsache, dass in Schnellzügen von Luzern nach Rotkreuz die Billette des Passpartout nicht gültig waren. Gestützt auf Berechnungen des Tarifverbundes profitieren Nidwaldner Pendelnde von/nach Rotkreuz stark von dieser Aufnahme. Die Fahrten werden allesamt günstiger.

6.10 Angebots-Ausblick 2024 und 2025

Wie die Untersuchung der ESP in Nidwalden zeigte (vgl. Kapitel 3.4), besteht Handlungsbedarf in ESP wie beispielsweise Fadenbrücke, Buochs. Hier entsprechen grössere Bereiche nicht den Anforderungen des Richtplans, was die öV-Gütekategorie anbelangt. Neben dem ESP Faden werden in den ESP im Hinblick auf die Verdichtung in die Höhe vermehrt arbeitsplatzintensive Dienstleistungsnutzungen anzustreben sein. Hierfür ist laut kantonalem Richtplan die öV-Gütekategorie C eine wichtige Voraussetzung zur Erschliessung und wird vielerorts in Zukunft noch umzusetzen sein. In der folgenden Fahrplanperiode ab 2024 wird somit der Fokus auf die Erschliessung der ESP sowie weiteren, allfälligen Verbesserungen der öV-Erschliessung beispielsweise aufgrund von Neueinzonungen gelegt.

7 Bisherige Kredite für das öV-Angebot

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

	Objektkredite			Rahmenkredite		
	2013	2014	2015	2016-2017	2018-2019	2020-2021
Landratsbeschluss	9'000'000	8'800'000	7'800'000	15'800'000	14'400'000	12'750'000
Rechnung	7'573'428	7'622'851	6'899'530	14'763'065	13'978'721	15'258'139
Abweichung in CHF	-1'426'574	-1'177'149	-900'470	-1'036'935	-421'279	2'508'139
Abweichung in %	-15.85	-13.38	-11.54	-6.56	-2.9	19.67

Abbildung 22: Übersicht bisherige Kredite und deren Einhaltung, *2020-2021: **maximale** Abweichung für NW

Alle Objektkredite beziehungsweise Rahmenkredite zwischen 2013 und 2019 konnten unterschritten werden. Diese Unterschreitung der Kredite ist zum Grossteil auf ordentliche und einmalige Kantonsquotenerhöhungen des Bundes zurückzuführen. Im Weiteren ergaben sich günstigere Abgeltungen aufgrund verschiedener externer Faktoren bei den Transportunternehmen (Effizienzsteigerungen, neues Rollmaterial). 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 zb im Jahre 2016 erhöht werden. Zuletzt verzeichnete die zb bis 2019 gute Erlöszahlen aufgrund der internationalen Nachfrage. Auch die nationale Tarifierung im Dezember 2014 wirkte sich positiv aus. Bei den Abgeltungen für die PAG-Leistungen wirkte sich die abgeschlossene Zielvereinbarung 2015 bis 2018 positiv aus. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die bisherigen Rahmen- und Objektkredite für die Abgeltungen des RPV immer eingehalten werden konnten.

Der Rahmenkredit öV 2020 und 2021 wird erstmals nicht eingehalten werden können. Zurückzuführen ist dies auf den Nachfrage- und somit Erlösrückgang im öV im Zusammenhang mit der Covid-19-Krise und dem ausgearbeiteten dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung in der Covid-19-Krise (vgl. hierzu Kapitel 2.6.1).

8 Rahmenkredit öV 2022 und 2023

8.1 Vorgaben zum Fahrplan und Bestellverfahren des Bundes

Mit Schreiben vom 7. Juli 2020 informierte das BAV die kantonalen öV-Ämter über die Bundesmittel für den RPV 2021 bis 2024 beziehungsweise über die Höhe der Kantonsquoten. Die Beteiligung am RPV-Angebot für den Kanton Nidwalden beträgt weiterhin 45 Prozent. Die Kantonsquote 2022 beträgt 14'161'453 Franken und für 2023 14'232'260 Franken. Am 11. September 2020 informierte das BAV weiter über die Termine und Fristen für das Fahrplan- und Bestellverfahren der Fahrplanperiode 2022 und 2023. Dabei haben die Transportunternehmen bis Ende April 2021 die Offerten für die Fahrplanjahre 2022 und 2023 zuhänden der Besteller einzureichen.

Am 30. November 2020 übermittelte das BAV weitere Informationen zum Bestellverfahren im RPV – insbesondere im Zusammenhang mit den durch die Covid-19-Krise ergebenden Unsicherheiten bezüglich der Entwicklung der Nachfrage und damit der Erlöse. So teilte das BAV mit, dass der zeitgleiche Abschluss der Angebotsvereinbarungen für beide Fahrplanjahre 2022 und 2023 weder im Interesse der Besteller noch im Interesse der Transportunternehmen sei. Folglich soll das Bestellverfahren für die Fahrplanperiode 2022 und 2023 zweistufig durchgeführt werden. Dabei ist vorgesehen, dass die Transportunternehmen, welche bis Ende April 2021 die verbindlichen Offerten für beide Fahrplanjahre 2022 und 2023 eingereicht haben, diese bis Dezember 2021 bereinigen dürfen (Angebot und Kosten für 2022 und 2023, Erlöse für 2022). Anschliessend erfolgt der Abschluss einer einjährigen Angebotsvereinbarung für das Jahr 2022. Nach Vorliegen der Ist-Werte 2021 folgt im April 2022 die Eingabe einer aktualisierten Offerte für 2023 (hinsichtlich Erlöse und den damit zusammenhängenden Kostenpositionen der Besteller). Im Sommer 2022 erfolgt dann der einjährige Abschluss der Angebotsvereinbarung für das Jahr 2023.

Aufgrund des zweistufigen Bestellverfahrens besteht ein höheres Risiko für Abweichungen, was die Höhe des berechneten Rahmenkredits anbelangt. Sollte die durch die Transportunternehmen aufgestellte Erlös-Prognose aufgrund des Pandemieverlaufs tiefer ausfallen, als zum jetzigen Zeitpunkt angenommen, würde analog 2020 und 2021 eine Kreditüberschreitung stattfinden. Sollte sich die Ertragslage hingegen schneller erholen als erwartet, wird der Rahmenkredit unterschritten werden.

8.2 Zusammensetzung des Rahmenkredits inklusive Priorisierung

Das Bestell- und Fahrplanverfahren ist ein Prozess, an welchem verschiedene Akteure (Besteller, Gemeinden, Interessenvertretungen und Transportunternehmen) beteiligt sind. Bei kantonsübergreifenden Linien (wie beispielsweise IR Luzern - Engelberg, der S4 Luzern - Wolfenschiessen oder den Buslinie 310 und 312) wird das Angebot von den beteiligten Kantonen und dem Bund gemeinsam bestellt. Für die Kantone wird ein sogenannter interkantonaler Verteilschlüssel (iKV) berechnet.

Wie bereits vorangehend erläutert, wird für die Fahrplanjahre 2022 und 2023 grundsätzlich vom bestehenden Fahrplan 2021 ausgegangen. Die Überprüfung des bisherigen Angebots zeigte, dass nur vereinzelt Angebotsveränderungen notwendig sind. Entsprechend wurden die Transportunternehmen gebeten, das neue öV-Angebot zu offerieren. Vorgängig wurde das Mengengerüst 2022 und 2023 dem Regierungsrat vorgelegt, der es mit Beschluss Nr. 8 vom 12. Januar 2021 zur Kenntnis nahm. Gleichzeitig beauftragte er die Baudirektion, mit der Unterbreitung des Rahmenkredits eine Priorisierung zu machen. Der Regierungsrat entscheidet dann im Hinblick auf die finanzielle Lage, welche Angebotsausbauten gemacht werden sollen und welche allenfalls nicht.

In der nachfolgenden Tabelle werden alle öV-Linien, auf welchen Angebotsveränderungen geplant sind, aufgeführt sowie priorisiert.

Linie	Angebot			Abgeltung NW (in Franken)				Bemerkungen zu 2022/23	Priorität
	Wochentage	2021	2022/23	2021 ohne Covid	2021 mit Covid	2022	2023		
Bahnlinie S44 Stans - Luzern	Werktage	5 KP	6 KP	103'650	169'919	160'796	159'148	+ Zusätzliches Kurspaar zur HVZ - Erwartete Erlöszunahme + Option zusätzliche S44 kostet 18'612.-- (in 2022) bzw. 18'732.-- (in 2023)	Mittel
	Wochenende	2 KP	2 KP						
Buslinie 310 Stans - Altdorf (Winkelriedbus)	Werktage	4 KP	8 KP	65'882	67'929	160'788	156'835	+ Zunahme Anteil NW an iKV + Verdoppelung Kurspaare	Hoch
	Wochenende	4 KP	7 KP						
Buslinie 312 Stans - Sarnen	Werktage	26.5 KP	26.5 KP	211'474	223'434	178'137	173'470	- Abnahme Anteil NW an iKV - Mehr durchgehende Kurse Sarnen + Längere Betriebszeiten - Erwartete Erlöszunahme	Hoch
	Wochenende	13.5 KP	18 KP						
Buslinie 313 St. Jakob - Mueterschwandenberg	Werktage	10 KP	10 KP	55'097	55'465	70'262	70'245	- Keine Kurse am Wochenende + Mehr Fahrdienstpersonalkosten, da Synergie mit 312 wegfällt	Hoch
	Wochenende	5 KP	0 KP						
Buslinie 324 Stans - Oberdorf - Büren	Werktage	24.5 KP	22 KP	135'211	139'885	176'430	173'565	- Einsparung Betriebsleistungen + Mehr Produktions- und Fahrdienstleistungen aufgrund Schülerbedürfnisse	Hoch
	Wochenende	11 KP	11 KP						
Buslinie 331 Wolfenschiessen - Oberrickenbach	Werktage	9 KP	10 KP	135'393	135'861	164'809	165'092	+ Produktion ab Wolfenschiessen + Saisonale Anpassung 0 Aufnahme Schülerkurs am Nachmittag + Tieferer Erlösbeitrag Schülertransporte	Hoch
	Wochenende	9 KP	10 KP						
Buslinie N4 Luzern - Stans	Werktage	0 KP	0 KP	0	0	11'279	10'910	+ Neu Mit-Finanzierung durch NW	Mittel
	Wochenende	2 KP	3 KP						
Buslinie N44 Stans - Emmetten	Werktage	0 KP	0 KP	0	0	22'691	18'334	+ Neu Finanzierung durch NW -> Voraussetzung: N44 nur, sofern N4 bestellt und finanziert wird	Mittel
	Wochenende	0 KP	3 KP						
Luftseilbahn Dallenwil - Wirzweli	Werktage	37 KP	37 KP	356'868	376'425	352'570	346'495	- Letztes Kurspaar auf Voranmeldung	Hoch
	Wochenende	35 KP	35 KP						
Tarifverbund Passepartout				120'000	120'000	120'000	140'000	Ertragsausfallentschädigung Fernverkehr an SBB betr. Rotkreuz	Hoch

Abbildung 23: Übersicht Angebotsveränderungen 2022 / 2023 inkl. verminderte Erlösprognosen aufgrund Covid
Hinweis: Die Zahlen 2021 mit Covid der PAG stützen sich auf eine Arbeitsversion.

Die Angebotsausbauten (wie zusätzliche S44, Ausbau Winkelriedbus und Einführung Nachtangebote) erfolgen nur, sofern sich der Bund daran finanziell (RPV-Angebote: 55 Prozent) beteiligt.

Allgemein liegen die Abgeltungen höher als in den vergangenen Jahren, da die Transportunternehmen mit tieferen Umsätzen rechnen. Im Rahmen des Passepartout-Steuerungsprems wurden am 25. Februar 2021 die Umsatzziele 2022 und 2023 definiert. Dabei hat Covid-19 einen massgebenden Effekt auf die Umsatzentwicklung, welcher voraussichtlich erst ab dem Jahr 2024 komplett entfallen wird. Dennoch werden sich die Integrationen in den Tarifverbund (wie die Bahnstrecke nach Rotkreuz oder das Nachtnetz), Nachfragesteigerungen aufgrund des Bevölkerungswachstums sowie weitere Angebotseffekte auf die Erlöse positiv auswirken. Der Tarifverbund rechnet, dass die «Vor-Covid-19-Umsätze» voraussichtlich bereits ab dem Jahr 2022 teils wieder erreicht werden können. Dennoch ist dies massgeblich von der weiteren Pandemie-Entwicklung abhängig. Ebenfalls nur schwer vorhersagbar sind die Umsätze bei den nationalen Fahrausweisen, namentlich dem Generalabonnement. Sollten insbesondere Langstreckenpendler nicht vollständig aus dem Homeoffice zurückkehren, könnten die Erträge aus diesen «Töpfen» auch bei der zb und der PAG nachhaltig zurückgehen.

Für die Angebotsveränderungen auf den Buslinien wurden die Optionen nicht separat ausgewiesen. So wirken sich die vorliegenden Angebotsveränderungen jeweils auf die gesamte Linienrechnung aus. Die Linien musste die PAG komplett neu rechnen, was den Ausweis der Optionen sehr schwierig macht.

Gemäss Art. 28 Abs. 4 PBG haben unter anderem die Kantone die ungedeckten Kosten von Tarifierleichterungen zu tragen haben. Damit der Pässepartout-Perimeter auf die SBB-Strecke von Gisikon-Root nach Rotkreuz zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2021 erweitert wird, verrechnet die SBB beziehungsweise der Verkehrsverbund Luzern erstmals (rückwirkend) im Sommer 2023 den Kantonen Obwalden (5.5 Prozent) und Nidwalden (6.64 Prozent) ihren Anteil an der Fernverkehrsentschädigung weiter. Gestützt auf erste Verhandlungen verlangen die Kantone Obwalden und Nidwalden ein Kostendach von 300'000.-- Franken zu Lasten Luzern, Obwalden und Nidwalden. Dadurch würde der Beitrag des Kantons Nidwalden max. 20'000.-- Franken betragen. Der Beitrag ist erstmals ab 2023 (für 2022) fällig. Wie im Kapitel 6.9 erläutert, profitieren dank der Erweiterung des Tarifverbund-Perimeters insbesondere Pendelnde aus den Kantonen Obwalden und Nidwalden von und nach Rotkreuz. Die Fahrten werden allesamt günstiger.

Die Zusammenstellung der Abgeltungen für das Angebot im Fahrplan 2022 und 2023 für alle Verkehrslinien des öV ergibt folgenden Finanzbedarf:

- 2022: 7.1 Mio. Franken
- 2023: 6.9 Mio. Franken

Gestützt auf obige Zahlen wird dem Landrat ein Rahmenkredit für die Jahre 2022 und 2023 in der Höhe von 14 Mio. Franken beantragt.

8.3 Finanzieller Ausblick

Alternative und nachhaltige Antriebe mit E-Bussen

Das CO₂-Gesetz (SR 641.71) regelt die Verminderung der Treibhausgasemissionen bis 2020. Mit der Genehmigung des Übereinkommens von Paris hat die Bundesversammlung unter anderem dem Ziel zugestimmt, dass die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 50 Prozent gegenüber 1990 vermindert werden. Um dies umzusetzen, bedarf es einer Totalrevision des geltenden CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2020. Die Totalrevision des CO₂-Gesetzes wirkt sich auch auf den öV aus. Mit der stufenweisen Aufhebung der Mineralölsteuer-Rückerstattung an konzessionierte Transportunternehmen (ab 2026 im Ortsverkehr und 2030 im RPV) planen die Unternehmen die Umstellung ihrer Busflotten auf alternative Antriebsarten, namentlich auch die PAG. Laut Schreiben vom 30. November 2020 des BAV ist im Rahmen der Änderung des Mineralölsteuergesetzes (MinöStG; SR 641.61) jedoch vorgesehen, dass die durch den Wegfall der Rückerstattung der Mineralölsteuer erzielten Mindereinnahmen zweckgebunden zur Förderung CO₂-neutraler, erneuerbarer Antriebstechnologien im strassengebundenen öV verwendet werden dürfen. Dennoch können letztlich die Mehrkosten ab den nächsten Jahren von alternativen Antrieben inklusive stationärer Ladestationen in den RPV-Offerten geltend gemacht werden.

Rollmaterialbeschaffung der Zentralbahn

Die zb teilte den Bestellern mit, dass der Ersatz von Rollmaterial unumgänglich ist (vgl. RRB Nr. 554 vom 3. September 2019). Die Auslösung der Bestellung ist per 2020 erfolgt und die Auslieferung ist für die Jahre 2024 und 2025 zugesagt. Dadurch wird sich der Abgeltungsbedarf in diesen Jahren für die Besteller (Bund und Kantone) erhöhen. Der Kanton Nidwalden ist durch den Rollmaterialersatz vor allem auf der Strecke Luzern - Engelberg betroffen. Die Rollmaterialbeschaffung hat für den Rahmenkredit 2022 und 2023 noch keine Auswirkungen.

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landammann

Othmar Filliger

Landschreiber

Armin Eberli