

Nr. 296

Stans, 24. April 2012

Baudirektion. Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung. Objektkredit für die Abgeltung des Regionalen Personenverkehrs (RPV) für das Jahr 2013. Antrag an den Landrat

Sachverhalt

1. Gesetzliche Grundlagen

Grundlage für den vorliegenden Objektkredit bildet das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsgesetz, ÖVG, NG 652.1). In Art. 7 des Verkehrsgesetzes wird festgehalten, dass der Regierungsrat zuständig ist für die Festlegung des Verkehrsangebotes und die Abgeltung für die einzelnen Sparten, welche aufgrund von Planrechnungen im Voraus vom Bund, den beteiligten Kantonen und den Transportunternehmern in einer Vereinbarung (Angebotsvereinbarung) verbindlich festgelegt werden. Das Bestell- und Fahrplanverfahren erfolgt gemäss den bundesrechtlichen Vorschriften.

Der Regierungsrat wiederum hat dem Landrat für die Gewährung eines Rahmenkredites einen Bericht zu unterbreiten. Dieser bildet in Ergänzung zu den gesetzlichen Bestimmungen die Entscheidungsgrundlage zur Festlegung des Angebots (Art. 8, Abs. 1). Hinsichtlich der Finanzierung des Verkehrsangebots kommt Art. 16 zur Anwendung. Dieser besagt, dass der Landrat zuständig ist, die erforderlichen Rahmenkredite zu bewilligen. Dabei ist dieser nicht an die verfassungsmässigen Finanzkompetenzen gebunden. Die Rahmenkredite sind in der Regel für eine Periode von vier Jahren festzulegen und umfassen die Mittel für:

- die Abteilungen des Regionalen Personenverkehrs (RPV) gemäss Bundesrecht;
- die definitiv eingeführten zusätzlichen kantonalen Verkehrslinien;
- die zusätzlichen Verkehrsangebote des Kantons;
- die Tarif- und Verkehrsverbünde.

Aufgrund der vorgängig dargestellten gesetzlichen Grundlagen hat der vorliegende Beschluss zwei Zielsetzungen zu erfüllen. Einerseits legt er die Grundzüge des Angebots des RPV fest. Andererseits werden die Finanzmittel zur Bestellung dieses Verkehrsangebots bereitgestellt. Der hier vorliegende Objektkredit umfasst lediglich das Jahr 2013. Dies weicht von der bisherigen Praxis der Rahmenkredite ab. Diese wurden in der Vergangenheit für zwei oder vier Jahre vom Landrat bewilligt.

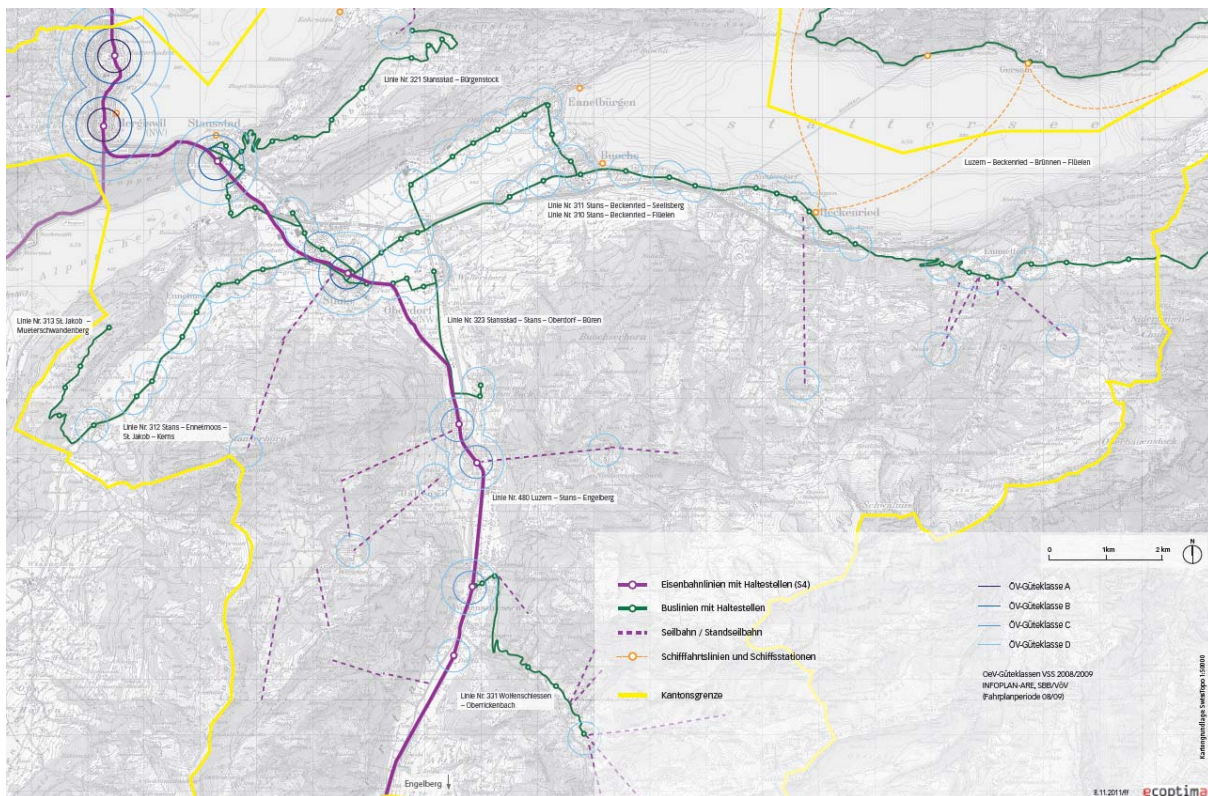
2. Bericht zum Rahmenkredit

Im Zusammenhang mit der Vorlage eines Rahmenkredites liefert der Regierungsrat jeweils einen Bericht über das bestehende Angebot, über die mittelfristige Nachfrage- und Angebotsentwicklung, die geplanten Angebotsänderungen in den nächsten zwei oder drei Fahrplanperioden. Zudem gibt der Bericht Auskunft über die Entwicklung des Gesamtverkehrs sowie die Abstimmung von Individual- und öffentlichem Verkehr sowie Raumplanung. Im Rahmen des nun vorliegenden einjährigen Objektkredits wird auf einen umfangreichen Bericht verzichtet. Vielmehr werden die wichtigsten Kennzahlen zu Angebot und Nachfrage sowie finanzieller Entwicklung der Abteilungen zusammengestellt. Auf die Darstellung der Entwicklung von Bevölkerung, Arbeitsplätzen und Pendlerströmen wird verzichtet. Dies, weil insbesondere die Angaben zu den Pendlerströmen auf Zahlen aus dem Jahre 2000 basie-

ren. Im Bericht zum nächsten Rahmenkredit für den RPV sollen die aktualisierten Zahlen aus der Volkszählung 2010 und der Mikrozensus-Umfrage „Mobilität“ aus dem Jahr 2011, soweit vorliegend, dargestellt werden. Im Weiteren besteht mit dem Agglomerationsprogramm Nidwalden eine aussagekräftige Darstellung des öffentlichen Verkehrs in Nidwalden. Hier sind auch die wichtigsten Aussagen zur Entwicklung des Gesamtverkehrs in Nidwalden (MIV, öV und LV) dargestellt.

2.1 Angebot

Das öV-Angebot im Kanton Nidwalden ist geprägt durch die Hauptachse der Zentralbahn zwischen Luzern und Engelberg. Die wichtigsten Siedlungsgebiete der Gemeinden ausserhalb dieser Achse werden mit grob- und feinerschliessenden Buslinien grösstenteils mit Umsteigemöglichkeiten an die Hauptachse angeschlossen. Das öV-Netz umfasst neben den Bahn- und Buslinien auch eine Schifflinie sowie zwei Luftseilbahnen. Die übrigen Bergbahnen und Schifflinien haben vorwiegend touristischen Charakter.



Basisnetz öV und Haltestellen (Quelle: Agglomerationsprogramm)

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	Kurs-km	Abg./K-km	Abgeltung	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	842'022	3.30
2007	27'578'814	2'600'951	10.60	3'030'042	883'637	3.43
2008	28'253'779	2'559'865	11.04	3'128'669	900'000	3.48
2009	27'870'293	2'719'697	10.25	3'503'038	892'699	3.92
2010	29'113'430	2'758'794	10.55	3'712'503	930'196	3.99
2003-2010	+12.1%	+7.3%	+4.5%	+39.6%	+15.1%	+21.3%

Entwicklung der jährlich angebotenen Kurs-km und Abgeltungen

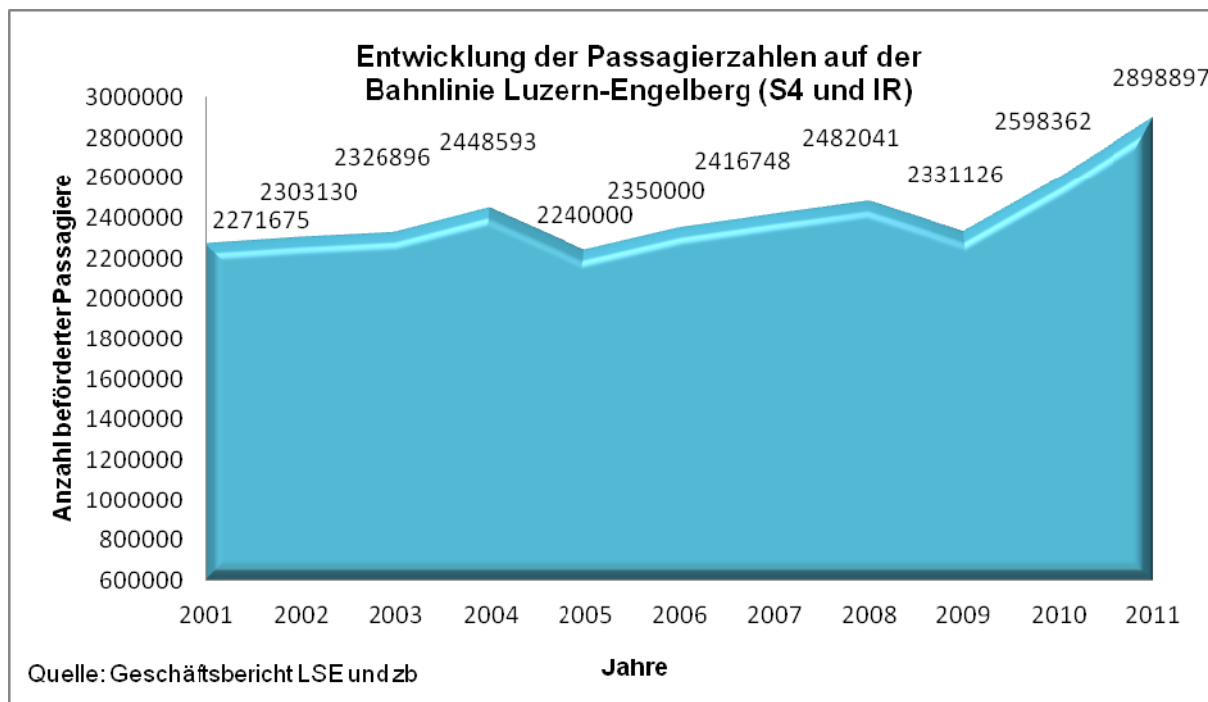
Die Zahl der Kurskilometer erhöhte sich von 2003 bis 2010 bei der zb, Zentralbahn AG um 7,3%. Bei den Bus-Angeboten hat sich die Zahl der Kurskilometer doppelt so stark entwickelt, wie bei der Bahn. Die Höhe der Abgeltungen entwickelte sich bei der Bahn im gleichen Zeitraum um plus 12,1%. Beim Bus betrug die Zunahme fast 40%. Dieser Unterschied zwischen Bahn und Bus ist mit der Einführung einer zusätzlichen Buslinie auf den Muoterschwandenberg und einer Direktverbindung von Buochs nach Stans sowie Verdichtungen der am stärksten genutzten Buslinie Stans-Beckenried-Seelisberg begründet. Es zeigt sich, dass die Produktivität sowohl von Bahn als auch Bus in den Jahren 2003 bis 2010 gesteigert werden konnte. Während die Abgeltungen bei der Bahn um 12,1% wuchsen, entwickelte sich die Abgeltung pro Kurskilometer nur um 4,5%. Beim Bus betrug die Zunahme der Abgeltungen fast 40%, während die Abgeltungen pro Kurskilometer um die Hälfte wuchsen.

2.2 Nachfrage

Auf der Nachfrageseite konnte mit dem Ausbau des Angebots auch eine Zunahme der Nachfrage festgestellt werden.



Zwischen 2003 und 2010 konnten die Passagierzahlen auf den Nidwaldner Postautolinien um 75% gesteigert werden. Die Entwicklung der Nachfrage zeigt nach wie vor nach oben und liegt über der Zunahme der Kurs-Kilometer (Angebot).



Auf der Linie Luzern-Engelberg (S-Bahn, S4 und Interregio, IR) erhöhte sich die Zahl der Passagiere zwischen 2003 und 2010 um 15%. Angebot und Nachfrage entwickelten sich insgesamt erfreulich. Auch bei der Bahn stieg die Nachfrage stärker an als die Kurs-Kilometer (Angebot).

Die Entwicklung der Nachfrage von Bahn und Bus lässt sich wie folgt zusammenfassen.

	<u>2003</u>	<u>2005</u>	<u>2007</u>	<u>2010</u>	<u>Zunahme</u> <u>2003-</u> <u>2010</u>	<u>Ø</u> <u>2003-</u> <u>2010</u>	<u>2011</u>	<u>Zunahme</u> <u>2011-12</u>
Bahn								
(zb)	5'676'896	5'740'000	6'099'000	6'400'609	12.7%	1.6%	6'688'208	4.5%
Bus	951'538	1'056'237	1'359'347	1'517'643	59.5%	7.4%	1'642'905	8.3%
Total	6'628'434	6'796'237	7'458'347	7'918'252	19.5%	2.4%	8'331'113	5.2%

Quelle : zb und PostAuto Zentralschweiz

Während die Passagierfrequenzen der Bahn zwischen 2003 und 2010 um rund 13% gestiegen sind, entwickelte sich die Busnachfrage um fast 60%. Das stärkere Wachstum beim Bus dürfte mit zusätzliche Buslinien und Kursverdichtungen sowie eines verbesserten Angebots (Direktbus, Anbindung Länderpark) zusammen hängen. Erfreulich ist auch die überdurchschnittliche Zunahme der Passagiere im Jahre 2011, welche direkt auf den Angebotsausbau zurück zu führen ist. Aufgrund des Angebotsausbaus mit dem Fahrplan 2011 stieg die Nachfrage überdurchschnittlich. Während zwischen 2003 und 2010 die Nachfrage gesamthaft durchschnittlich pro Jahr um 2,4% zunahm, betrug dieser Anstieg 2011 5,2%.

Erwägungen

1. Abweichung vom 4-jährigen Rahmenkredit

Das ÖVG gibt in der Regel eine 4-jährige Dauer der Rahmenkredite vor. Dabei ist zu beachten, dass es sich nicht um eine „Muss-“ sondern um eine „in der Regel-“ Formulierung handelt. Grundsätzlich haben sich 4-jährige Rahmenkredite bewährt. Damit ergibt sich ein Spielraum bei der Bestellung einzelner Angebote und Linien für die Jahre. Weiter kann das straffe Bestellverfahren des Bundes zielführender eingehalten werden. Ein Ausgleich der Mittel über die ganze Dauer des Rahmenkredites ist möglich und führt auch zur besseren Einhaltung der Kredite. Im Weiteren wurde bisher angestrebt die Rahmenkredite für den RPV und die Infrastruktur zu synchronisieren. Damit ist eine gesamtheitliche Steuerung der Ausgaben im öffentlichen Verkehr über eine gewisse Zeit möglich.

In Abweichung von dieser gesetzlichen Vorgabe und der Praxis der letzten Rahmenkredite liegt hier ein Objektkredit für ein Jahr vor. Diese Abweichung zur Dauer des Rahmenkredits ist mit der grossen Unsicherheit bei den Offerten und Planrechnungen der Transportunternehmungen für die kommenden Jahre begründet. Diese wichtigsten Unsicherheiten lassen sich wie folgt zusammenfassen:

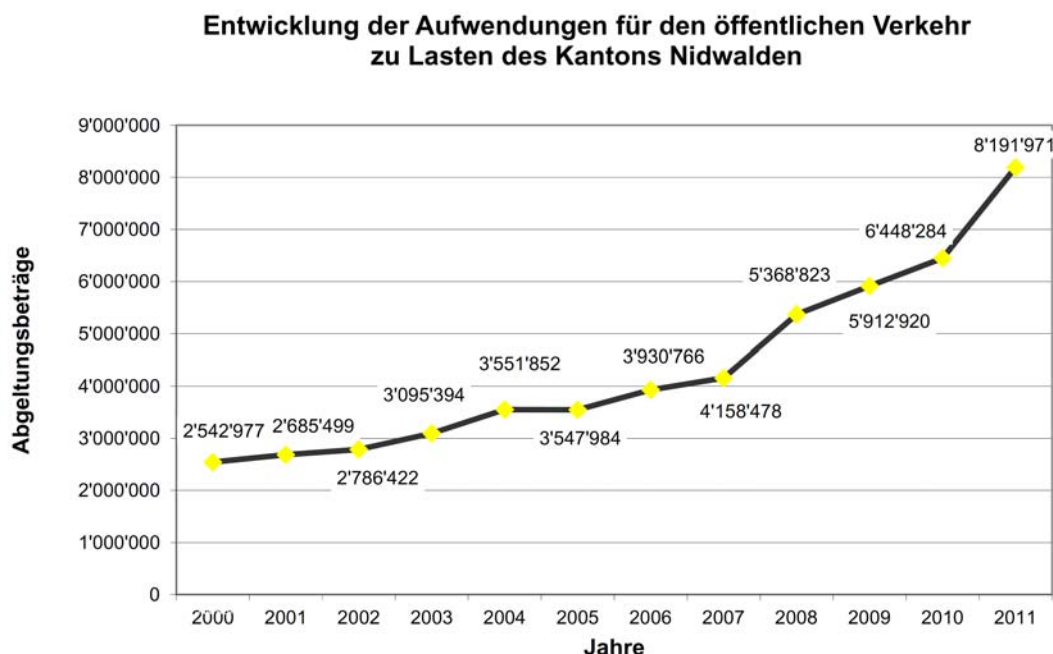
- Der Bundesrat hat kürzlich der **Erhöhung der Trassenpreise** für die Infrastrukturbetreiber zugestimmt. Die Trassenpreise werden deshalb für die Bahnen um rund 11% erhöht. Diese Änderung der Produktionskosten kann mit der Erhöhung der Billetpreise (Tarifmassnahmen) nicht im gleichen Mass aufgefangen werden. Für das Fahrplanjahr 2013 ist eine Tarifmassnahme von durchschnittlich 5,6% geplant. Die Auswirkungen dieser Trassenpreiserhöhung auf die Abgeltung des Kantons Nidwalden sind zurzeit ungewiss. Die Erhöhung der Trassenpreise kann bei der zb nicht vollumfänglich mit Tarifmassnahmen kompensiert werden. Hier sind Effizienzsteigerungen notwendig, um eine Erhöhung der Abgeltungen zu vermeiden. Die Postautoleistungen sind von diesen Trassenpreiserhöhungen nicht betroffen. Hier besteht ein gewisses Ausgleichspotenzial. Die Billetpreise steigen auch beim Postauto, ohne dass dort die Trassenpreise zu mehr Kosten führen. Dies kann zu tieferen Abgeltungen führen.
- Im Übrigen ist der Bund daran, angesichts der sich abzeichnenden Aufwandsteigerungen beim Bundeshaushalt, ein **Sparprogramm** (Konsolidierungs- und Armeefinanzierungs-Programm, KAP 2014) aufzulegen. Im Rahmen dieser Diskussion wird vom Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, UVEK eine Einsparung von rund 170 Mio. Franken verlangt. Es ist davon auszugehen, dass von dieser Sparrunde auch der öV betroffen ist.
- Für die Erträge im Tarifverbund Passepourtout wurde ein **neuer Erlösverteilschlüssel** erhoben und berechnet. Der definitive Schlüssel für die zb ist noch nicht verabschiedet. Es besteht aber ein erhebliches Risiko, dass dieser neue Erlösverteilschlüssel Mindererträge für die zb ergibt. Dadurch wird der Abgeltungsbedarf grösser. Unklar ist auch, wann der neue Einnahmenverteilschlüssel in Kraft tritt.
- Das **Angebot 2014 ist noch nicht bekannt**. Aufgrund der Tatsache, dass die Doppelspur zwischen Hergiswil Schlüssel und Matt nicht termingerecht in Betrieb genommen werden kann, steht die definitive Fahrplanvariante 2014 nicht fest. Je nach Variante ergeben sich andere Angebote und damit auch Abgeltungen.
- Es bestehen noch **Unsicherheiten bezüglich dem genauen Inhalt der öV-Strategie**. Der Prozess zur Verabschiedung und Umsetzung benötigt noch Zeit.
- Bestrebungen zur **Sicherstellung des Haushaltsgleichgewichts** beim Kanton. Um das Ziel eines langfristigen Haushaltsgleichgewichts zu erreichen, will die Baudirekti-

on beim öV keine unnötigen Reserven aufgrund von Unsicherheiten einbauen. Aus diesem Grund soll kein mehrjähriger Rahmenkredit mit ungewisser Zukunft eingereicht werden.

Aufgrund der verschiedenen Unsicherheiten hat die Baudirektion dem Regierungsrat eine Änderung der Fristigkeiten für den Rahmenkredit der Abgeltungen des RPV beantragt. Der Regierungsrat hat an seiner Sitzung vom 28. Februar 2012 (RRB Nr. 139) diesem Antrag zugestimmt. Die Abgeltungen für den RPV für das Jahr 2013 werden somit in Form eines Objektkredites dem Landrat unterbreitet. Auf einen umfangreichen Bericht wie er im ÖVG vorgesehen ist, soll dabei verzichtet werden. Für den Fahrplan 2014 soll dann dem Landrat ein weiterer Objektkredit beantragt werden. Dies weil mit dem Fahrplan 2014 ein neues Angebotskonzept auf dem zb-Netz eingeführt wird. Voraussetzung für dieses Angebotskonzept ist die Inbetriebnahme des Tunnels Allmend in Luzern und der Beschleunigungsmassnahmen in den Kantonen Nidwalden und Obwalden. Diese Infrastrukturbauten können termingerecht in Betrieb genommen werden. Noch nicht realisiert ist dannzumal die Doppelspur der zb zwischen Hergiswil Schlüssel und Matt (Auflageprojekt). Dies hat Einfluss auf die Fahrplanvariante und die Bedienung der Haltestelle Hergiswil Matt. Im Weiteren ist vorgesehen für die Jahre 2015 und 2016 einen 2-jährigen Rahmenkredit zu unterbreiten. Für diese beiden Jahre sind voraussichtlich keine Änderungen beim Angebot vorgesehen, weil die Auswirkungen der öV-Strategie abgewartet werden sollen. Damit ergeben sich keine neuen Unsicherheiten aus der Angebotsentwicklung heraus. Im Anschluss an diese Rahmenkredite sollte es wieder gelingen, einen 4-jährigen Rahmenkredit, synchron zum Rahmenkredit für die Infrastruktur, zu erarbeiten.

2. Finanzielle Situation beim öffentlichen Verkehr

Im folgenden Abschnitt wird die Entwicklung des finanziellen Aufwands des Kantons für die Angebote an öffentlichem Verkehr aufgezeigt. Es handelt sich hier ausschliesslich um eine finanzielle Betrachtungsweise.



In der obigen Kurve sind die gesamten Aufwendungen für den öffentlichen Verkehr zu Lasten des Kantons Nidwalden erfasst. Neben den Abgeltungen gemäss Bundesvorschriften (Personenbeförderungsverordnung, PBV) sind auch nicht abgeltungsberechtigte Linien und übrige Leistungen erfasst. Es sind dies beispielsweise Beiträge an den Tarifverbund Passepartout oder an die Luftseilbahn Dallenwil-Niederrickenbach. Die Aufwendungen für den öf-

fentlichen Verkehr haben sich seit dem Jahr 2000 kontinuierlich vergrössert. Ab 2005 sind die Abgeltungen im Vergleich zu den Vorjahren deutlich stärker gewachsen. Es sind zwei Faktoren, welche diese Steigerung der Abgeltungen in den letzten Jahren beeinflusst haben.

Zum einen hat sich der Verteiler zwischen Bund und Kanton (KAV) zu Ungunsten von Nidwalden entwickelt.

<u>Zeitperiode</u>	<u>Kanton</u>	<u>Bund</u>
1997/98-2003	21%	79%
2004-2007	32%	68%
2008-2011	45%	55%
2012-2015	45%	55%

Zwischen 2003 und 2010 hat der Anteil von Nidwalden an den Abgeltungen des Angebots an RPV um 114% zugenommen. Grund für diese Verschiebung ist in erster Linie die wachsende Finanzkraft des Kantons. Neben der Erhöhung des Kantonsanteils wirkte sich auch die Entwicklung der Kantonsquote aus. Bund und Kanton finanzieren bekanntlich die Angebote des RPV gemeinsam. Dem Kanton wird jährlich eine Kantonsquote vom Bund zugeteilt (Bruttobetrag: Bundes- und Kantonsanteil). Für diesen Betrag kann im jeweiligen Kanton RPV bestellt werden. Es zeigt sich, dass die Entwicklung der Kantonsquote mit der Steigerung der Abgeltungen und dem Angebotsausbau nicht Schritt gehalten hat. So betrug die Kantonsquote beispielsweise 2006 rund 9,5 Mio. Franken, während dieser Betrag im Jahr 2011 10,7 Mio. Franken betrug. Die Kantonsquote stieg somit zwischen 2006 und 2011 mit 13% deutlich schwächer an als die Abgeltungen (+ 111%). Der Bund hat sich somit in den letzten Jahren im Rahmen der Verbundaufgabe des öffentlichen Verkehrs zu Lasten des Kantons entlastet.

Der andere Faktor für die Steigerung der Abgeltungen betrifft den kontinuierlichen Ausbau des Angebots. Stichworte dazu sind die Einführung des Halbstundentakts zwischen Luzern und Stans, die Verlängerung der Buslinie Stansstad-Obbürgen nach Bürgenstock oder die Einführung der Durchmesserlinie Stansstad-Stans-Büren beim Bus. Weiter hat auch die Verdichtung der Kurse auf der Linie Stans-Buochs-Beckenried in den Hauptverkehrszeiten sowie die Einführung eines Direktbuses zwischen Stans und Beckenried dazu beigetragen. Zusätzlich wurde ab 2008 auch eine neue Linie von St. Jakob auf den Muoterschwandenberg in Betrieb genommen. Neben dem mengenmässigen Ausbau des Fahrplans wurde auch neues Rollmaterial bei der zb eingeführt. Dies führte über zusätzliche Abschreibungen und Zinskosten zu Mehraufwendungen. Auch bei den Buslinien führte die zunehmende Nachfrage zu erhöhten Produktionskosten (zB. Anschaffung grösserer und neuer Busse). Im Jahre 2008 hatte der Bund zudem im Zuge der Einführung des NFA den KAV zu Ungunsten des Kantons Nidwalden auf 45% erhöht. Zwischen 2003 bis 2010 stieg die Höhe der Abgeltungen für den RPV um 108%. Zu berücksichtigen gilt es auch, dass der Bund im Jahr 2006 im Rahmen eines Sparprogramms die Kantonsquote sogar leicht reduziert hat. Dies bei gleichbleibendem Angebot, was zu Mehraufwendungen des Kantons führte.

Die Entwicklung der Kantonsquote hat mit dem Angebotsausbau nicht Schritt gehalten. Während der über dem Kantonsquotenwachstum liegende Angebotsausbau bis 2005 zu einem rechten Teil durch Produktivitätssteigerungen bei den Transportunternehmen aufgefangen werden konnten, ist dieser Effekt heute weitgehend ausgereizt. Als Folge davon ergeben sich Kantonsquotenüberschreitungen. Die Abgeltungen für den RPV übersteigen die verfügbare Kantonsquote des Bundes. Der Kanton finanziert diese Überschreitungen zu 100%. Ab dem Fahrplan 2008 liegen die Abgeltungen für den RPV über der dem Kanton Nidwalden zur Verfügung stehenden Kantonsquote des Bundes.

Zur Beurteilung von Angeboten im öffentlichen Verkehr kann der Kostendeckungsgrad herangezogen werden. Dieser berechnet sich aus dem Verhältnis zwischen dem Ertrag der

Angebote (Einnahmen Bilete, Abonnemente, Gütertrasport, usw.) und den Aufwendungen (Personal, Sachkosten, Abschreibung usw.) der Transportunternehmung. Die untenstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die Deckungsgrade von Bahn und Bus in den letzten Jahren.

<u>Linie</u>	<u>Jahre</u>						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Ø 2006-11
Bahn							
IR Luzern-Interlaken	48.8%	50.1%	49.8%	53.7%	60.6%	65.3%	54.7%
Luzern-Giswil S5	33.5%	42.4%	41.0%	39.6%	40.9%	39.7%	39.5%
Luzern-Dallenwil S4	k.A.	41.3%	41.5%	41.6%	40.7%	41.6%	41.3%
IR Luzern-Engelberg	62.8%	64.9%	66.9%	65.6%	65.7%	53.0%	63.1%
Bus							
Stansstad-Kehrsiten	15.3%	12.1%					13.7%
Stans-St. Jakob	33.6%	29.2%	30.5%	27.7%	28.9%	23.4%	28.9%
St. Jakob-M'schwandenberg			19.4%	17.7%	17.4%	14.4%	17.2%
W'schiessen-O'rickenbach	42.8%	28.8%	38.0%	31.3%	37.9%	39.0%	36.3%
Stans-Seelisberg	50.2%	54.7%	55.3%	53.7%	47.0%	40.4%	50.2%
Stansstad-Bürgenstock	21.5%	19.9%	21.6%	16.6%	19.9%	10.7%	18.4%
Stans-Oberdorf-Büren	38.8%	37.2%	39.0%	34.5%	33.2%	35.9%	36.4%
Stansstad-Stans	42.3%	35.7%	36.2%	39.9%	31.0%	31.7%	36.1%
Beckenried-Flüelen	31.5%	37.8%	28.0%	37.3%	31.2%	32.5%	33.0%

2006 : KDG für IR Engelberg und S4 nicht separat verfügbar.

Bei den einzelnen Bahnlinien weisen die Interregio-Verbindungen von Luzern nach Interlaken und Luzern nach Engelberg (IR) die höchsten Kostendeckungsgrade auf. Dies hängt mit den höheren Erträgen, welche im Tourismusverkehr nach Engelberg und Interlaken zu erzielen sind, zusammen. Die Kostendeckungsgrade der S-Bahn-Linie S4 und S5 liegen tiefer, weil hier mehr Fahrgäste mit Abonnementen unterwegs sind (Pendler). Aus diesen Fahrweisen resultieren geringere Erträge pro Personenkilometer.

Bei den Postautolinien bestehen grosse Unterschiede der Kostendeckungsgrade je Linie. Die Linie Stansstad-Kehrsiten wurde Ende 2007 eingestellt. Dies nicht in erster Linie aufgrund des Kostendeckungsgrades, sondern wegen der zu geringen Anzahl transportierter Personen pro Tag. Im Jahr 2008 wurde die Buslinie St. Jakob-Muoterschwandenberg in Betrieb genommen. Den besten Kostendeckungsgrad erzielt die Seelinie (Stans-Seelisberg) mit durchschnittlich 50%. Den schwächsten Kostendeckungsgrad erreicht die Linie St. Jakob-Muoterschwandenberg mit durchschnittlich 17%. Im Vergleich dazu betrugen die Kostendeckungsgrade 2009 bei der Schiffslinie Luzern-Brunnen-Flüelen (ganzjährig) 87,5% und bei der Luftseilbahn Dallenwil-Wirzweli 54%. Die tiefen Kostendeckungsgrade fallen vor allem bei der Erschliessung in der Fläche an. Die Kostendeckungsgrade der Linien Stans-Bürgenstock und St. Jakob-Muoterschwandenberg geben zu Besorgnis Anlass. Im Rahmen der öV-Strategie des Kantons werden künftig auch Angebotsgrundsätze definiert. Diese Angebotsgrundsätze machen Aussagen zu den minimalen Kostendeckungsgraden und den dabei zu erreichenden Passagierfrequenzen. Es sind auch Überlegungen zu einem minimalen Kostendeckungsgrad mit entsprechenden Konsequenzen für die Linien zu machen. Dazu dürfte eine Anpassung des Verkehrsgesetzes notwendig sein.

Ab der Fahrplanperiode 2000/2001 beschloss der Landrat jeweils die Rahmenkredite für zwei Jahre. Dies entspricht den Vorgaben des kantonalen Verkehrsgesetzes. Folgende Übersicht gibt den Zielerreichungsgrad dieser Rahmenkredite wieder:

	<u>2000-2002</u>	<u>2003-2004</u>	<u>2005-2006</u>	<u>2007-2010</u>	<u>2011-2012</u>	<u>2000-2012</u>
Landratsbeschluss	5'500'000	6'300'000	6'900'000	23'000'000	16'000'000	57'700'000
ausbezahlte Abgeltungen	5'228'476	6'484'238	7'478'750	21'791'363	15'400'000	56'382'827
Abweichung in CHF	-271'524	184'238	578'750	-1'208'637	-600'000	-1'317'173
Abweichung in %	-4.94	2.92	8.39	-5.25	-3.75	-2.28

Abgeltungen 2012 : Prognosewerte Stand März 2012

Von den bisherigen fünf Rahmenkrediten konnten deren zwei nicht eingehalten werden. Die Gründe für solche Überschreitungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Reduktion des Bundesanteils an einzelnen Buslinien (Kehrsiten, Seelinie) in Folge Wegfalls der Abgeltungsvoraussetzungen.
- Entlastungsprogramm 04 des Bundes (wirksam 2006) führt zur Kürzung der Kantonsquote.
- Einsatz von neuem Rollmaterial der zb.
- Verschieben der Abgeltungen zwischen einzelnen Linien der zb aufgrund neuer Linienberechnungen und Nachkalkulation.
- Systemwechsel bei der Abgeltung für den Betrieb der Infrastruktur (Leistungsvereinbarung zur Finanzierung der Infrastruktur der zb).
- Angebotsausbauten.

Der Rahmenkredit für die Abgeltungen des RPV der Jahre 2011+2012 konnte noch nicht abgeschlossen werden, da die definitive Kantonsquote für das Jahr 2012 noch nicht bekannt ist.

3. Angebotsvorstellung

Das Angebot des Fahrplans 2013 entspricht vollumfänglich dem Fahrplan 2012. Dieses Angebot lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Angebot öffentlicher Verkehr im Fahrplan 2013

Nr.	Linie	Montag-Freitag	Samstags	Sonntag
480	Luzern – Engelberg (IR)	16 (16 Stunden)	16* (16 Stunden)	16* (16 Stunden)
480	Luzern – Stans (S4)	43 (18 Stunden)	38 (16 Stunden)	38 (16 Stunden)
480	Luzern – Interlaken (IR)	16 (16 Stunden)	16 (16 Stunden)	16 (16 Stunden)
60.311	– Stans – Beckenried	42 (18 Stunden)	18,5 (18 Stunden)	17 (18 Stunden)
	– Stans – Seelisberg	15,5 (12,5 Stunden)	15,5 (12,5 Stunden)	13,5 (12,5 Stunden)
60.312	Stans – Ennetmoos, St. Jakob	25,5 (18 Stunden)	13 (18 Stunden)	Rufbus
60.313	St. Jakob – Mueterschwandenberg	10 (11 Stunden)	5 (11 Stunden)	Rufbus
60.321	Stansstad – Obbürgen – Bürgenstock	9,5 (12 Stunden)	7,5 (10 Stunden)	5,5 (9 Stunden)
60.310	Beckenried – Flüelen	4 (11 Stunden)	4 (11 Stunden)	4 (11 Stunden)
60.323	Stansstad – Stans	15 (14 Stunden)	7 (9 Stunden)	Rufbus
	Stans – Büren	16 (14 Stunden)	10,5 (12 Stunden)	Rufbus
60.331	Wolfenschiessen – Oberrickenbach	8 (9 Stunden)	8 (10 Stunden)	8 (10 Stunden)

16 heisst 16 Kurspaare

(14 Stunden) heisst Betrieb der Linie während 14 Stunden pro Tag

* = in der Hauptsaison 2 zusätzliche Kurspaare (Titlisexpress)

Neben dem Angebot von Bahn und Bus werden im Weiteren folgende öV-Angebote durch den Kanton mitfinanziert:

- Luftseilbahn Dallenwil-Niederrickenbach: Beitrag als kantonale Linie des öV gemäss kantonalen ÖVG.
- Schifflinie Luzern-Flüelen: Abgeltungsberechtigt gemäss Bundesvorschriften (Personenbeförderungsgesetz).

- Tarifverbund Passepartout: Interkantonale Vereinbarung über die Mitfinanzierung der Einnahmehausfälle.
- Nachtstern N9: Nachtangebot Luzern-Nidwalden an Wochenenden nach Betriebsschluss des öV.
- Luftseilbahn Dallenwil-Wirzweli*: Abgeltungsberechtigt gemäss Bundesvorschriften (Personenbeförderungsgesetz).
- Luftseilbahn Dallenwil-Wiesenberg*: Vorerst einmaliger Beitrag an den Betrieb im Sinne der Konsensfindung für die langfristige Lösung der Erschliessung der Region Wirzweli/Wiesenberg (Strasse + Bahnen).

* Sperrvermerk (vgl. S. 13)

4. Umfang des Objektkredits

Für die Jahre 2011 und 2012 hat der Landrat einen Rahmenkredit von Fr. 16 Mio. beschlossen. Nachdem 2011 Abgeltungen von Fr. 8,3 Mio. anfielen, sind es voraussichtlich noch Fr. 7,1 Mio. Dieser Betrag von Fr. 7,1 Mio. entspricht einem Prognosewert, weil zur Zeit die genaue Höhe der Kantonsquote für 2012 noch nicht bekannt ist. Die Abgeltungen für den Fahrplan 2012 konnten gegenüber 2011 namhaft gesenkt werden. Es wurden dafür Anstrengungen in zwei Bereichen unternommen. Zum Einen wurde das Angebot eingefroren (keine Fahrplananpassungen) und zum Anderen konnten zusätzliche Bundesmittel erhältlich gemacht werden. Dies aufgrund von Gesuchen um Kantonsquotenerhöhung und Lobbying beim BAV. Daraufhin wurden dem Kanton mehr Mittel zugesprochen.

Mit dem Ziel, die Abgeltungen für den Fahrplan 2013 möglichst auf dem Niveau der Abgeltungen von 2012 zu halten, hat die Baudirektion entschieden, den Fahrplan 2013 auf dem gleichen Angebot wie 2012 zu belassen. Dieser Entscheid basiert auf der Überzeugung, dass mit einem ½-Std-Takt auf der S-Bahn-Linie genügend Kapazitäten für den Pendlerverkehr zur Verfügung stehen und mit einem stündlichen IR-Angebot die Bedürfnisse des Tourismus gut abgedeckt sind.

Grundlage für den vorliegenden Kredit bilden die ersten Offerten 2013 der Transportunternehmen für die einzelnen Angebote (Linien). Diese Offerten werden nun geprüft und dort wo notwendig, mit den Anbietern verhandelt. Die genaue Kantonsquote 2013 ist aktuell noch nicht bekannt. Gemäss heutigem Kenntnisstand werden die Abgeltungen für den RPV im Jahr 2012 rund Fr. 7,1 Mio betragen. Dies ergibt folgende Übersicht:

2012 :	7,1 Mio.
	+ 1,9 Mio. (+ 27 %)
2013 :	9.0 Mio.

Die Mehrabgeltungen gegenüber 2012 lassen sich wie folgt begründen:

<u>Mehrkosten in Offerte</u>	<u>Anteil Nidwalden (vor KAV)</u>
1,5 Mio. Erhöhung der Trassenpreise	375'000.-
0,7 Mio. Kosten Bahnersatz bei Bauarbeiten	175'000.-
9,2 Mio. neues Rollmaterial (Nero)	500'000.-
1 Mio. Revision der HGe-Loks nach Engelberg	650'000.-
317'000 Franken Mindererträge wegen neuem Schlüssel PP	100'000.-
Beitrag an die Wiesenbergbahn, Dallenwil*	<u>100'000.-</u>
Total	1'900'000.-

* Sperrvermerk (vgl. S. 13)

Die Gründe für die deutliche Steigerung der Abgeltungen lassen sich wie folgt erläutern. Verschiedene kostentreibende Effekte bei der zb kumulieren sich auf das Fahrplanjahr 2013. Diese Effekte sind von uns nicht beeinflussbar. Das Fahrplanangebot wurde gegenüber 2012 nicht geändert oder ausgebaut. Die Ertragsseite kann von uns nur beschränkt beeinflusst werden. Eine nationale Kommission, in welcher die Transportunternehmen vertreten sind, legt die Tarife im öffentlichen Verkehr jährlich für die ganze Schweiz fest. Für 2013 wurde national eine Tarifierhöhung von durchschnittlich 5,6 % beschlossen. Beim Tarifverbund Pas-separtout mit den Kantonen Luzern, Nidwalden und Obwalden, wurde eine solche von 6,5% beschlossen. Hier hatten wir unter Berücksichtigung der nationalen Tarifmassnahmen einen Handlungsspielraum. Dieser wurde für 2013 ausgenützt, indem die Tarife im Passepartout stärker steigen als gesamtschweizerisch.

Einen erheblichen Anteil an der Kostensteigerung bei der zb macht die Erhöhung der Trassenpreise aus. Dies ist auf die Änderung der Netzzugangsverordnung für die Benutzung der Infrastruktur zurück zu führen. Mit der Erhöhung der Trassenpreise soll die Infrastruktur diejenigen Mittel erhalten, welche für einen sachgerechten Unterhalt der Infrastruktur notwendig ist. Berücksichtigt wurden die effektiven Bruttotonnenkilometer der neuen Fahrzeuge und der HGe-Lok nach Engelberg.

Die Steigerung der Abgeltungen 2013 schlägt bezüglich der Kantonsquote voll durch. Während Nidwalden 2012 dank einer ausserordentlichen Erhöhung der Kantonsquote von rund Fr. 2,4 Mio. mit den Abgeltungen, besser als budgetiert, gefahren sind, wird das Niveau der Quote 2013 nicht wesentlich erhöht. Es ergeben sich vielmehr Steigerungen bei den Kosten, welche nicht mit zusätzlichen Mittel des Bundes kompensiert werden können. Auch in der Vergangenheit waren immer wieder grosse Steigerungen bei den Abgeltungen zu beobachten. So stiegen die Abgeltungen von 2010 auf 2011 von 6,4 auf 8,2 Mio oder um 28 %. Diese Steigerung ergab sich aufgrund eines Angebotsausbaus infolge der Trennung von IR und S4. Es wurde eine zusätzliche S4 pro Stunde mit entsprechenden Busanschlüsse in die Seegemeinden notwendig. Zwischen 2007 und 2008 entwickelte sich die Abgeltung von 3,5 auf 5,3 Mio. (+ 51%). Hier waren ein Angebotsausbau und neues Rollmaterial (SPATZ) die Kostentreiber. Mit dem Rahmenkredit 2007-2010 konnten diese Ausschläge zum Teil geglättet werden.

Beim Postauto ergeben sich für 2013 leicht geringere Abgeltungen. Dies aufgrund des neuen Verteilschlüssels beim Passepartout und den Tarifmassnahmen. Demgegenüber ergeben sich bei der zb Mindererträge aufgrund des neuen Einnahmen-Verteilschlüssels.

Die grösste Zunahme bei den Abgeltungen der zb gesamthaft, ergibt sich wegen der Beschaffung von neuem Rollmaterial. Die heutigen Kompositionen des IR Luzern-Interlaken-Ost sind rund 40 Jahre alt und haben das Ende ihrer Lebensdauer praktisch erreicht. Aus diesem Grund müssen diese zwingend ersetzt werden. Zudem ergeben sich für das langfristige Angebot übergeordnete Voraussetzungen bezüglich des Rollmaterials. So sollen künftig alle Züge der zb verpendelt sein, um den Rangieraufwand senken zu können. Weiter muss das Rollmaterial die Sicherheitsanforderungen für den Betrieb in Tunnels (Tunnel Engelberg und Tieflegung Luzern) erfüllen und eine minimale Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h fahren können. All diese Anforderungen schaffen die Voraussetzungen, um künftig die neuen Infrastrukturen (Tunnel Allmend, Beschleunigungsmassnahmen) so ausnutzen zu können, um effizienter produzieren zu können. Im Rahmen einer Absichtserklärung zwischen den Bestellerkantonen und der zb hat der Regierungsrat im Frühling 2008 der Beschaffung von neuem Rollmaterial zugestimmt. Der Bund stimmte ebenfalls zu und stellte eine Erhöhung der Kantonsquoten im Rahmen der verfügbaren Mittel in Aussicht. Die ersten Einheiten des neuen Rollmaterials sind gegenwärtig auf dem Netz der zb in der Erprobung. Die 7-teiligen Pendelzüge werden auf der Brüningline eingesetzt, während die 3-teiligen zahnradgängigen Kompositionen (ähnlich SPATZ) auch auf der Strecke nach Engelberg (Zahnradbetrieb) eingesetzt werden können.

Seit der Inbetriebnahme des Tunnels Engelberg werden für die IR die HGe-Loks als Vorspann eingesetzt. Damit können längere Züge (zusätzliche Kapazitäten) mit höherer Geschwindigkeit gefahren werden. Die rund 20 jährigen Loks müssen einer grösseren Revision unterzogen werden und verursachen dadurch entsprechende Instandhaltungskosten.

Zusätzliche Kosten ergeben sich auch durch eine Änderung der bisherigen Praxis bei Streckensperrungen durch den Bund. Im Falle von notwendigen Streckensperrungen bei Bauarbeiten (zB. Oberbauerneuerungen) ist oftmals ein Bahnersatz notwendig. Die Kosten für diese Busleistungen wurden bisher durch die Sparte Infrastruktur bezahlt. Neu sind diese Kosten durch den Betrieb über die Abgeltungen zu tragen. Da in nächster Zeit verschiedene Streckenerneuerungen der zb notwendig sind (siehe dazu Rahmenkredit Infrastruktur 2013-16), führt die Praxisänderung zu Mehrkosten im Betrieb.

Die Luftseilbahn Dallenwil-Wirzweli (LDW) bezieht von Bund und Kanton Abgeltungen für den RPV. Die Luftseilbahn Dallenwil-Wiesenberg wird von der Seilbahngenossenschaft (SGDW) betrieben und erschliesst den Weiler Wiesenberg. Von beiden Luftseilbahnen aus werden mehrere landwirtschaftliche Betriebe in der Geländekammer erschlossen. Die SGDW hat dem Kanton ein Gesuch um finanzielle Unterstützung für den künftigen Betrieb der Luftseilbahn gestellt. Bisher hat die SGDW vom Kanton keine Betriebsbeiträge erhalten. Gestützt auf dieses Gesuch wurden im Auftrag der Baudirektion von einem externen Berater die möglichen Szenarien für eine wirtschaftliche Erschliessung des Gebiets Wirzweli-Wiesenberg erarbeitet. Dabei wurde auch die sanierungsbedürftige Wiesenbergstrasse mit einbezogen. Der Bericht zu diesen Abklärungen wurde allen betroffenen Akteuren präsentiert und anschliessend im Rahmen eines Runden Tisches eine gemeinsame Erschliessungslösung gesucht. Die Akteure müssen jetzt gemeinsam eine tragbare und allseits akzeptierte Lösung finden. Im Herbst 2012 soll dem Landrat dann zusätzlich ein Kredit zum Thema Wiesenbergstrasse mit einem entsprechenden Bericht zur Erschliessung des Gebiets Wiesenberg-Wirzweli unterbreitet werden. Um den Prozess der definitiven Lösungsfindung zu unterstützen, soll der SGDW für das Jahr 2013 ein Betriebsertrag von Fr. 100'000.- ohne Präjudiz zugestanden werden. Damit wird es möglich die ordentlichen Abschreibungen zu tätigen und die neue Betriebsstruktur umzusetzen. Eine Zusammenarbeit mit einer anderen Luftseilbahn im Gebiet ist in Vorbereitung. Damit kann die langfristige Zukunft der Wiesenbergbahn gesichert werden.

Die Mitfinanzierung der beiden Luftseilbahnen Dallenwil-Wirzweli und Dallenwil-Wiesenberg wird davon abhängig gemacht, dass die beiden Unternehmen eine Vereinbarung betreffend die gemeinsame Erbringung des ÖV-Angebots und die Regelung der internen Abgeltung treffen. Sobald diese Vereinbarung vorliegt wird der Regierungsrat dem Landrat im Sinne des Finanzhaushaltgesetzes (NG 511.1) den Antrag stellen, den entsprechenden Sperrvermerk aufzuheben. Der beantragte Sperrvermerk gemäss Ziffer 2 Abs. 2 des beiliegenden Landratsbeschlusses betrifft die folgenden Teile des Objektkredites:

- Luftseilbahn Dallenwil – Wirzweli (LDW) im Betrage von Fr. 328'000.-;
- Luftseilbahn Dallenwil – Wiesenberg im Betrage von Fr. 100'000.-.

Die Abgeltung der LDW beträgt brutto (Bund und Kanton) Fr. 728'000.-. Der Anteil des Kantons Nidwalden daran ist Fr. 328'000.-. Sollte Nidwalden seinen Anteil an den Abgeltungen der LDW nicht leisten, wird auch der Bund keine Abgeltung ausrichten. Die Rechtsgrundlagen für den Beitrag an die Wiesenbergbahn ergeben sich aus dem ÖVG. In Artikel 11, Abs 1 hält das Gesetz fest, dass sich das Angebot des regionalen öffentlichen Verkehrs grundsätzlich aus den bundesrechtlichen Bestimmungen ergibt. Der Landrat kann aber zusätzliche Linien für die Erschliessung ganzjährig bewohnter, gemäss Bundesrecht nicht zu erschliessender Siedlungen bezeichnen. Bei der Wiesenbergbahn kann der Landrat die SGDW als kantonale Linie des öV bezeichnen und finanziell unterstützen. Hier gilt es zu berücksichtigen, dass damit auch andere Luftseilbahnen im Kanton für eine Unterstützung in Betracht zu ziehen wären. Es ist zu vermeiden hier ein Präjudiz zu schaffen.

5. Öffentlicher Verkehr als Standortfaktor für die Bevölkerung und den Tourismus

Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr stellt heute für die Standortwahl ein zunehmend wichtigeres Kriterium dar. Dies gilt sowohl für Privatpersonen als auch für Unternehmungen. Neben dem Schienenangebot müssen dazu auch die Zubringerlinien entsprechend ausgestaltet sein. Das System des öffentlichen Verkehrs lebt von einer Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger (Transportkette). Eine gute Angebotsqualität bei der Erschliessung von Siedlungen ergibt auch mehr Frequenzen. Ein Beispiel dafür ist die Entwicklung der Gemeinde Beckenried der letzten Jahre. Mit dem Halbstundentakt zwischen Beckenried und Stans sowie der Einführung von Direktbussen erhöhte sich die Nachfrage markant. Dies erfordert auch Angebote in den Randstunden, damit der Benutzer, welcher am Nachmittag nach Luzern fährt, den öffentlichen Verkehr benutzen kann, weil er weiss, dass er am Abend auch noch eine Verbindung nach Hause hat.

Mit einem attraktiven Angebot an öffentlichem Verkehr kann der Wirtschafts- und Wohnstandort Nidwalden gestärkt werden. Wenn neben anderen Standortfaktoren auch die Verkehrserschliessung attraktiv ist, wird vermehrt in Nidwalden investiert und gewohnt. Dies wiederum führt zu entsprechenden Steuererträgen. Bei der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, hat unser Nachbarkanton Obwalden in den letzten Jahren mit Nidwalden gleichgezogen. Das Angebot an öffentlichem Verkehr wurde dort stark ausgebaut. Zusammen mit der Steuerstrategie wurden die Standortfaktoren für Obwalden damit verbessert. Ein Rückschritt beim Angebot in Nidwalden ist deshalb zu vermeiden. Dies auch angesichts der Steuerstrategie des Kantons Nidwalden. Mit dem vorliegenden Rahmenkredit ist sicherzustellen, dass das bisherige gute Angebot an öffentlichem Verkehr auch künftig aufrecht erhalten wird.

Für den Kanton Nidwalden ist der Tourismus ein wichtiger Wirtschaftszweig. Eine anfangs 2004 vorgelegte Wertschöpfungsstudie zum Tourismus in Nidwalden und Engelberg bestätigte diese Feststellung. Im Kanton Nidwalden tragen die touristischen Leistungsträger 11% zur Beschäftigung und 8% zum Bruttoinlandprodukt (BIP) des Kantons bei. Da der Tourismus stark mit der regionalen Wirtschaft verflochten ist, kommt diesem Wirtschaftszweig eine grosse Bedeutung zu. Die verkehrsmässige Erschliessung des Kantons stellt dabei einen wichtigen Standortfaktor für den Tourismus dar. Dort wo ein gutes Angebot an öffentlichem Verkehr vorhanden ist, ergeben sich Wettbewerbsvorteile für die touristischen Angebote und Leistungsträger. Die Entwicklung der letzten Jahre im Tourismus zeigt eine deutliche Verlagerung der Übernachtungsgäste zu Tagesgästen. Für die Tagesgäste wiederum ist ein attraktives Angebot an öffentlichem Verkehr wichtig. Insbesondere auch für die Erholungstouristen der ansässigen Wohnbevölkerung ist dieses Angebot zentral.

6. Mitbericht der Finanzdirektion

Der Objektkredit führt im Jahr 2013 im Vergleich zu den Abgeltungen 2012 zu einer zusätzlichen Belastung der Erfolgsrechnung von 1.9 Millionen Franken. Der Preis für den öffentlichen Verkehr wird ohne wesentliche zusätzliche Leistungen um rund 27 % höher. Der Mehrbetrag von 1.9 Mio. Franken macht rund 40% eines Steuerzehntels aus. Auch im Bereich OeV ist das Aufgabenwachstum nicht gebremst. Die Schere zwischen Aufwand und Ertrag öffnet sich weiter, mit den entsprechenden Konsequenzen für die kommenden Budgets und Finanzpläne.

Bei der Auflistung des Angebots des öffentlichen Verkehrs im Fahrplan 2013 (RRB Ziff. 3. Angebotsbestellung) fehlt der Zielddeckungsgrad, wie dies in Art. 12 ÖVG vorgesehen ist. Es ist auch nicht ersichtlich, wo und in welchem Ausmass der Regierungsrat beziehungsweise der Landrat Einfluss auf das Angebot nehmen kann und wo zwingende bundesrechtliche Vorgaben bestehen.

Art. 12 ÖVG sieht vor, dass der Landrat bei der Festlegung der Linien den zu erreichenden minimalen Kostendeckungsgrad bestimmt. Wird dieser unterschritten, sind andere Betriebsformen zu prüfen, das Angebot einzuschränken oder die Linien einzustellen. Der Landrat kann eine Beobachtungsfrist von längstens vier Jahren ansetzen, während der mit geeigneten Massnahmen versucht werden soll, den minimalen Kostendeckungsgrad zu erreichen. Aus dem vorliegenden RRB geht nicht hervor, inwieweit der vorgegebene Kostendeckungsgrad bei den einzelnen Linien eingehalten wird und ob entsprechende Massnahmen erforderlich sind.

Der „vorläufig auf ein Jahr befristete Beitrag“ von 100'000 Franken an die Seilbahngenossenschaft Wiesenberg ist in dieser Form nicht plausibel. Gemäss Art. 11 ÖVG kann der Landrat zusätzliche Linien für die Erschliessung ganzjährig bewohnter Gebiete bezeichnen. Er hat dabei die Funktion der Linie, das Nachfrageangebot, die Siedlungsstruktur, die tatsächliche Benutzung der Linie sowie die Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen. Im Weiteren hat er einen minimalen Kostendeckungsgrad zu bestimmen (Art. 12 ÖVG).

Gemäss dem Entwurf der Studie „Erschliessung des Gebietes Wirzweli/Wiesenberg“ der Baudirektion NW vom 16. März 2012 besitzt die Seilbahngenossenschaft Wiesenberg zurzeit eine Liquiditätsreserve von 180'000 Franken. Bei allen zukünftigen Betriebsvarianten besteht unter Berücksichtigung der künftigen Investitionen eine jährliche Liquiditätslücke von ca. 70'000 – 80'000 Franken.

Es ist nicht ersichtlich, welche Kriterien für die Einführung dieser neuen Linie (LS Dallenwil-Wiesenberg SBGD) massgebend sind und wie diese neue Linie im Gesamtkomplex der Erschliessung des gesamten Gebietes Wiesenberg/Wirzweli (2 Luftseilbahnen, 1 Strasse) eingebettet ist. Auch fehlen Grundlagen für die Beurteilung der Höhe des vorgesehenen Betriebsbeitrages von 100'000 Franken (Planrechnung) und die Festlegung eines minimalen Kostendeckungsgrades. Da mit dem Kantonsbeitrag an die SBGD eine neue Linie bezeichnet wird, sollte der Landrat darüber konkret und nicht über den Rahmenkredit entscheiden, wie er dies seinerzeit bei der neuen Linie LS Dallenwil-Niederrickenbach gemacht hat. Es ist aufzuzeigen, welche Präjudizen der Entscheid für Abgeltungsansprüche auf andere ähnliche Verkehrseinrichtungen haben wird.

Im Interesse einer Gesamtbeurteilung sollte mit einer separaten Vorlage an den Landrat aufgezeigt werden, wie die Gesamtverkehrserschliessung des Gebietes Wiesenberg/Wirzweli erfolgen soll (Ausbaustandart Wiesenbergstrasse, Erschliessung mit einer oder zwei Luftseilbahnen) und mit welchen Kosten zu rechnen ist (Objektkredit Ausbau Strasse, Festlegen der abgeltungsberechtigten Linien und des Kostendeckungsgrades für die Luftseilbahnen).

Es wird im Übrigen auf den Bericht zum Rahmenkredit Infrastruktur (RRB 297/ 2012) verwiesen.

Beschluss

Dem Landrat wird beantragt dem Landratsbeschluss über den Objektkredit für den regionalen öffentlichen Personenverkehr betreffend das Jahr 2013 zuzustimmen.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Kommission für Bildung, Kultur und Volkswirtschaft (BKV) (Präsident, Vizepräsidentin und Sekretariat)
- Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL) (Präsidium, Vizepräsidium und Sekretariat)
- Finanzkommission (Präsidium, Vizepräsidium und Sekretariat)

- Baudirektion
- Direktionssekretariat Baudirektion
- Finanzverwaltung
- Finanzkontrolle
- Fachstelle öV und Projektentwicklung

NWBD.230

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN



Landschreiber