



KANTON  
NIDWALDEN



KANTON  
OBWALDEN

**VSZ**

verkehrssicherheitszentrum



# **GEMEINSAMER VSZ-STANDORT (WERKHOF SARNEN)**

**Grundsatzentscheid und Varianten  
(Bericht Projektsteuerung)**



**Inhalt**

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Ausgangslage</b> .....	<b>6</b>
2.1	Ist-Zustand.....	6
2.1.1	Rechtsform .....	6
2.1.2	Kapitalstruktur.....	6
2.2	Kosten- und Gebührenstruktur.....	9
2.2.1	Kostenstruktur heute.....	10
2.2.2	Gebührenstruktur.....	11
<b>3</b>	<b>Projektauftrag</b> .....	<b>13</b>
<b>4</b>	<b>Politische Bestrebungen in den Kanton Obwalden und Nidwalden ...</b>	<b>13</b>
4.1	Interpellation betreffend „Gemeinsamer Standort VSZ OW/NW in Sarnen – lange Wegstrecken für Engelberg, Mehrverkehr für Kerns!“ .....	13
4.2	Petition der Interessengemeinschaft VSZ Prüfzentrum Nidwalden .....	14
4.3	Interpellation betreffend Deregulierung und Delegationsmöglichkeiten von Aufgaben beim Verkehrssicherheitszentrum (VSZ).....	15
<b>5</b>	<b>Grundsatzentscheid Zusammenführung Prüfhalle am Standort Werkhof Foribach, Sarnen</b> .....	<b>16</b>
5.1	Erschliessung Areal Werkhof, Sarnen (OW) .....	16
5.2	Vergleich Kostenstruktur Neubau an Einzelstandorten vs. Zusammenführung der Prüfinfrastruktur in Obwalden.....	18
5.3	Auswirkung auf die Gebührenentwicklung .....	19
5.4	Zukünftige Dienstleistungen in Nidwalden im Falle einer Zusammenlegung .....	20
5.4.1	Vorbemerkung.....	20
5.4.2	Störkontrollen .....	20
5.4.3	Prüfhalle "light" .....	20
5.5	Was sind die Auswirkungen einer Zusammenlegung auf die Bürger/Kunden? .....	21
5.6	Zusammenfassung Zusammenlegung .....	24
5.6.1	Vorteile gemeinsamer Standort.....	24
5.6.2	Nachteile gemeinsamer Standort.....	24
5.6.3	Vorteile zwei Standorte .....	25
5.6.4	Nachteile zwei Standorte .....	25
<b>6</b>	<b>Detailprüfung der möglichen Varianten bezüglich Trägerschaft.....</b>	<b>26</b>
6.1	Vorbemerkungen .....	26
6.2	Variante 1: Beibehaltung der zwei Standorte und Neubau der beiden VSZ-Gebäude in Obwalden und in Nidwalden .....	26
6.3	Variante 2: Zusammenlegung der Prüfhalle in Obwalden, Bauherrschaft durch das VSZ.....	28
6.3.1	Variante 2a: Zusammenlegung der Prüfhalle in Obwalden, Bauherrschaft durch das VSZ (Baurecht) .....	28
6.3.2	Variante 2b: Zusammenlegung der Prüfhalle in Obwalden, Bauherrschaft durch das VSZ (Eigentum Grundstück).....	29
6.4	Variante 3: Zusammenlegung der Prüfhalle in Obwalden, Bau durch Immobiliengesellschaft/-anstalt.....	30

6.5	Variante 4: Zusammenlegung der Prüfhalle in Obwalden, Bau durch den Kanton Obwalden .....	30
<b>7</b>	<b>Fazit .....</b>	<b>32</b>
7.1	Ökonomische Würdigung.....	32
7.2	Betriebliche Würdigung.....	32
7.3	Auswirkungen der Varianten auf den Zeitplan.....	32
<b>8</b>	<b>Anhang .....</b>	<b>34</b>

## 1 Zusammenfassung

Die Kantone Obwalden und Nidwalden betreiben das Verkehrssicherheitszentrum (VSZ OW/NW) seit dem Jahr 2002 gemeinsam. Der Betrieb erfolgt derzeit an zwei eigenständigen Standorten: dem Areal Foribach in Sarnen und der Kreuzstrasse in Stans. Beide Standorte stehen in naher Zukunft vor grundlegenden baulichen Veränderungen. In Obwalden soll das bestehende Areal Foribach umstrukturiert werden, was eine Verlegung des VSZ nach sich zieht. In Nidwalden ist die Integration eines neuen VSZ in das entstehende Sicherheitskompetenzzentrum auf dem Areal Kreuzstrasse vorgesehen.

Im Rahmen einer Grundsatzfrage wurde vor diesem Hintergrund geprüft, ob künftig zwei eigenständige Standorte weitergeführt oder an einem gemeinsamen Standort in Obwalden (unter Beibehaltung der wichtigsten administrativen Tätigkeiten in Stans) zusammengelegt werden sollen.

Insgesamt wurden vier Hauptvarianten (mit einer Untervariante) untersucht, welche sich hinsichtlich Bauherrschaft, Eigentumsverhältnissen und Finanzierungsstruktur unterscheiden:

- Variante 1: Beibehaltung der Einzelstandorte und Neubauten in beiden Kantonen. Diese Variante entspricht dem Status quo mit moderner Infrastruktur, jedoch ohne Synergieeffekte.
- Variante 2a: Gemeinsamer Standort in Obwalden, Bauherrschaft beim VSZ mit Bau-recht auf kantonseigenem Boden;
- Variante 2b: Gemeinsamer Standort in Obwalden, Bauherrschaft und Grundstück im Eigentum des VSZ;
- Variante 3: Bau der gemeinsamen Infrastruktur in Obwalden durch eine Immobiliengesellschaft oder öffentlich-rechtliche Anstalt, Miete durch das VSZ;
- Variante 4: Bau der gemeinsamen Infrastruktur in Obwalden durch den Kanton Obwalden, das VSZ bleibt Mieterin.

Die Varianten wurden nach finanziellen, rechtlichen, betrieblichen und politischen Kriterien bewertet. Zudem wurden die Auswirkungen auf die Bevölkerung und das Gewerbe der beiden Kantone abgeklärt.

Unabhängig von der gewählten Variante sind für das Areal Werkhof in Sarnen (nachfolgend: Areal Werkhof) Erschliessungs- und Anpassungskosten von rund CHF 7,3 Mio zwingend, sofern der Standort Obwalden genutzt wird. Diese Kosten fallen sowohl in den Zentralisierungsvarianten (OW+NW in Sarnen), als auch in der Einzelvariante (VSZ Standort OW) an.

## 2 Ausgangslage

### 2.1 Ist-Zustand

#### 2.1.1 Rechtsform

Seit Januar 2003 erfüllen die Kantone Obwalden und Nidwalden die gesetzlichen Aufgaben im Bereich des Strassenverkehrs und der Schifffahrt gemeinsam durch das (VSZ OW/NW). Grundlage dafür ist die Vereinbarung der Kantone Obwalden und Nidwalden über ein Verkehrssicherheitszentrum (Vereinbarung VSZ; NG 651.2).

Zum jetzigen Zeitpunkt verfügt das VSZ OW/NW über zwei Standorte: beim Polizeigebäude auf dem Areal Foribach in Sarnen (OW) und auf dem Areal Kreuzstrasse in Stans (NW).

#### 2.1.2 Kapitalstruktur

Das Gesellschaftskapital des VSZ OW/NW besteht aus einem Dotationskapital von je CHF 500'000 der Kantone Ob- und Nidwalden. Dieses Kapital wurde dem VSZ OW/NW im Rahmen der Vereinbarung über ein Verkehrssicherheitszentrum der Kantone Ob- und Nidwalden (Vereinbarung VSZ OW/NW) bei der Gründung zur Verfügung gestellt. Es wurde bisher nicht beansprucht.

#### Aktuelles Dienstleistungsangebot an den beiden Standorten

(grün: wird angeboten / orange: Angebot nicht vorhanden)

Dienstleistung	NW	OW
<b>Fahrzeug- und Führerprüfungen</b>		
<b>Personenwagen</b>		
-periodisch	grün	grün
-ausserordentlich	grün	grün
<b>Motorräder</b>		
-periodisch	grün	grün
-ausserordentlich	grün	grün
<b>Sachentransport (z.B. Lastwagen)</b>		
-periodisch	grün	grün
-ausserordentlich	grün	grün
<b>Mofas/E-Bikes</b>		
-periodisch	grün	grün
-ausserordentlich	grün	grün
<b>Langsamverkehr/Landwirtschaftliche Fahrzeuge/Sonderfahrzeuge</b>		
-in Prüfhalle	grün	grün
-Sonderfahrzeuge (Schneeraupenfahrzeuge, Sonderfahrzeuge für Baustellen etc.	grün	grün
<b>Führerprüfungen</b>		
-theoretisch	grün	orange
-praktisch	grün	grün
<b>Übrige</b>		
<b>Verkehrszulassungsgeschäfte (Neuwagen/Occassionen / Sonderfahrzeuge)</b>		

Kontrollschildbezug	Für beide Kt. NW + OW in Stans	Für beide Kt. NW + OW in Sarnen
Umschreibung Kontr. Schild.		
Herausgabe Lernfahrausweise		
Herausgabe Führerausweise		
Administrativmassnahmen ADMAS		
Buchhaltung		
Theorieprüfungen		
Medizinisches Kontrollwesen MEDKO		
Sondertransporte SOBE		

### Periodische Fahrzeugkontrolle

Die periodische Fahrzeugkontrolle (umgangssprachlich „MFK“) ist eine regelmässig vorgeschriebene amtliche Prüfung durch das zuständige Strassenverkehrsamt gestützt auf Art. 33 ff. der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) durchgeführt wird. Der Zweck der Fahrzeugkontrolle besteht darin, die Betriebs- und Verkehrssicherheit des Fahrzeugs sicherzustellen. Dabei wird überprüft, ob das Fahrzeug den gesetzlichen Vorschriften entspricht und weiterhin die Anforderungen seiner Typengenehmigung erfüllt. Ein weiterer zentraler Aspekt ist die Kontrolle der Umweltverträglichkeit, insbesondere im Hinblick auf Abgas- und Lärmemissionen, um sicherzustellen, dass das Fahrzeug auch in ökologischer Hinsicht den geltenden Bestimmungen genügt.

### Ausserordentliche Fahrzeugkontrolle

Eine ausserordentliche Fahrzeugkontrolle ist eine nicht periodische, also anlassbezogene technische Prüfung eines Fahrzeugs. Sie erfolgt auf Anordnung der Behörde oder auf Wunsch des Fahrzeughalters (Art. 33 Abs. 3VTS).

Eine ausserordentliche Fahrzeugkontrolle kann aus verschiedenen Gründen angeordnet oder beantragt werden. Sie erfolgt beispielsweise nach Umbauten oder technischen Änderungen, die prüfpflichtig sind, etwa beim Einbau eines neuen Fahrwerks, anderer Felgen oder bei einer Leistungssteigerung. Ebenso kann eine Kontrolle nach einem Unfall oder einer polizeilichen Beanstandung notwendig werden oder wenn ein Verdacht auf technische Mängel besteht. Auch auf Wunsch des Fahrzeughalters kann eine solche Prüfung durchgeführt werden, beispielsweise um ein Fahrzeug vor dem Verkauf, nach einer längeren Stilllegung oder zur Klärung bestimmter Mängel freiwillig überprüfen zu lassen.

Die Initiative zu einer ausserordentlichen Kontrolle kann sowohl von der Behörde als auch vom Halter selbst ausgehen. Der Prüfumfang entspricht in der Regel einer vollständigen Motorfahrzeugkontrolle (MFK), kann jedoch auf bestimmte Komponenten wie Bremsen, Beleuchtung oder Abgaswerte beschränkt werden. Viele ausserordentliche Fahrzeugkontrollen sind aufgrund der Occasionsgeschäfte (insbesondere der Garagisten) notwendig, da die Autos vor dem Wiederverkauf jeweils freiwillig einer ausserordentlichen Kontrolle zugeführt werden. Vom gesamten Prüfvolumen für technische Fahrzeugprüfungen macht dies ca. 20% der Ressourcen aus (vergleichbar mit den anderen Kantonen der Innerschweiz).

### Fahrzeugbestand

Die Anzahl immatrikulierter Fahrzeuge hat sich in beiden Kantonen in den vergangenen Jahren kontinuierlich erhöht. Im Jahr 2024 verzeichnete der Kanton Obwalden einen Gesamtbestand von 41'127 Fahrzeugen. Im Kanton Nidwalden wurden 43'926 Fahrzeuge registriert.

Die Zusammensetzung des Fahrzeugbestands zeigt in beiden Kantonen ein ähnliches Muster: Den grössten Anteil machen Personenwagen aus (OW: 58.4 %; NW: 65.3 %), gefolgt von Motorrädern, leichten Nutzfahrzeugen für Sachentransport sowie Spezialfahrzeugen (Mofas/e-Bikes, Landwirtschaft, Übrige). Während in Nidwalden der Bestand an Motorrädern mit über

5'200 Einheiten hoch ist, weist Obwalden eine grössere Anzahl landwirtschaftlicher Fahrzeuge auf (2'211 gegenüber 1'416 in NW).

Die Fahrzeugzahl in Nidwalden und Obwalden ist in den letzten 15 Jahren um 28.7 % gestiegen – das entspricht nahezu einem Drittel mehr Fahrzeugen seit 2010. Diese Entwicklung verdeutlicht die zunehmende Bedeutung eines leistungsfähigen und effizienten Verkehrssicherheitszentrums, das sowohl kapazitätsmässig als auch strukturell auf einen immer vielfältigeren Fahrzeugpark ausgerichtet sein muss

### Fahrzeugbestand 2024 nach Kategorie

Fahrzeugkategorie	Nidwalden Anzahl	Anteil in NW in %	Obwalden Anzahl	Anteil in OW in %
Personenwagen	28'696	65.3 %	24'019	58.4 %
Motorräder	5'200	11.8 %	4'436	10.8 %
Sachentransport	2'357	5.4 %	2'744	6.7 %
Mofas/e-Bikes	2'133	4.9 %	2'373	5.8 %
Landwirtschaft	1'416	3.2 %	2'211	5.4 %
Übrige	4'124	9.4 %	5'344	13.0 %
<b>Total</b>	<b>43'926</b>	<b>100.0 %</b>	<b>41'127</b>	<b>100.0 %</b>

#### Sonderfall Langsamverkehr (z.B. Landwirtschaft, Sonderfahrzeuge für Baustellen)

Bereits heute werden die Prüfungen des sogenannten Langsamverkehrs an beiden Standorten speziell bearbeitet, darunter fallen Fahrzeuge welche bis max. 30 km/h unterwegs sind. Die technischen Prüfungen dieser Fahrzeuge werden diesbezüglich in Störtätigkeit erbracht, soweit das Verbringen in die Prüfhalle einen zu grossen Aufwand darstellt.

Im Kanton Nidwalden betrifft dies sämtliche Fahrzeuge des Langsamverkehrs, welche sich nicht in Stans bzw. einer Nachbargemeinde befinden. Fahrzeuge z.B. von Emmetten, Beckenried, Wolfenschiessen, Hergiswil, Engelberg und Fahrzeuge an weiteren abgelegenen Standorten werden vor Ort kontrolliert. Aktuell werden aufgrund dieser Praxis ca. 300 Fahrzeuge des Langsamverkehrs in Stans im Kanton Nidwalden geprüft; ca. 160 Fahrzeuge werden vor Ort geprüft. Der Verkehrsexperte begibt sich dazu an bestimmte Abnahmeorte (entweder private Garagen oder an den Standort des Fahrzeugs) und kontrolliert die Fahrzeuge auf Betriebssicherheit und vorschriftsgemässe Ausrüstung (Störkontrolle).

#### Sonderfall Schiffe

Die technischen Schiffsprüfungen und auch die Schiffs-Führerprüfungen werden jeweils zwischen März und Oktober durchgeführt und finden immer auf dem Wasser statt. Der Schiffsexperte begibt sich dazu an bestimmte Abnahmeorte am See und kontrolliert die Funktionen der betriebs- und sicherheitsrelevanten Bauteile bzw. nimmt die Führerprüfung ab. 2024 wurden 1'233 Schiffe geprüft (inkl. Nachkontrolle) und 223 Führerprüfungen abgenommen.

#### Sonderfall Schneeraupensysteme

Zu den Aufgaben vom VSZ OW/NW gehört auch die Zulassung und Prüfung von Schneeraupenfahrzeugen. Wie der Name sagt, bewegen sich diese mittels Raupen fort und benötigen immer eine Sonderbewilligung gemäss Verkehrsregelverordnung (VRV).

Zu den Schneeraupenfahrzeugen gehören Pistenfahrzeuge, Motorschlitten, Kleinmotorfahrzeuge oder Traktoren (Quads) mit Raupen. Hauptsächlich werden Pistenfahrzeuge für die Präparation von Skipisten eingesetzt und deshalb als sogenannte Arbeitskarren immatrikuliert. Werden diese Fahrzeuge zu Transportzwecken eingesetzt, dann müssen sie – je nach genauem Verwendungszweck – als Motorkarren/Brücke, schwerer Personenwagen/Kabine oder Gesellschaftswagen/Bus eingelöst werden. In den Skigebieten werden Motorschlitten, Kleinmotorfahrzeuge oder Traktoren mit Raupen häufig als Beförderungsmittel sowie von Rettungsorganisationen zur Pistenrettung eingesetzt.

Die technischen Prüfungen dieser Fahrzeuge werden jeweils zwischen Dezember und März durchgeführt. Der Verkehrsexperte begibt sich hierzu an bestimmte Abnahmeorte im Skigebiet und kontrolliert die Fahrzeuge auf Betriebssicherheit und vorschriftsgemässe Ausrüstung. Für die Prüfung solcher Fahrzeuge benötigen die Verkehrsexperten eine Spezialausbildung.

Weitere Sonderfahrzeuge betreffen etwa Werks- und Baustellenfahrzeuge, wie sie im Tunnelbau oder auf Grossbaustellen eingesetzt werden. Diese Fahrzeuge verfügen teilweise nicht über eine reguläre Verkehrszulassung und unterliegen daher besonderen Prüfvorschriften.

#### Fahrzeugprüfungen/Führerprüfungen Personenwagen

Im Jahr 2024 wurden insgesamt 33'286 Fahrzeugprüfungen durchgeführt. Darin enthalten sind sowohl die ordentlichen als auch die Nachkontrollen. Der Kanton Obwalden wies dabei ein Prüfvolumen von 15'789 Fahrzeugen auf, während im Kanton Nidwalden 17'497 Prüfungen verzeichnet wurden. Rund 18.6 % der vorgeführten Fahrzeuge wurden zu einer Nachkontrolle aufgeboten. Da der Occasionsmarkt weiterhin boomt, sind jeweils viele gebrauchte Fahrzeuge zu prüfen, was 20% des gesamten Prüfvolumens ausmacht. Im Schnitt werden dem VSZ 50% der zu kontrollierenden Fahrzeuge durch Mitarbeitende des Garagistengewerbes zugeführt.

Die nachfolgende Aufstellung zeigt die Verteilung nach Fahrzeugkategorien inkl. prozentualem Anteil am jeweiligen Total:

#### **Fahrzeugprüfungen 2024 nach Kategorie**

<b>Fahrzeugkategorie</b>	<b>Nidwalden Anzahl</b>	<b>Anteil in NW in %</b>	<b>Obwalden Anzahl</b>	<b>Anteil in OW in %</b>
Leichte Fahrzeuge (< 3.5 t)	9'470	54.1 %	7'288	46.2 %
Schwere Fahrzeuge (> 3.5 t)	523	3.0 %	323	2.0 %
Anhänger	855	4.9 %	1'043	6.6 %
Motorräder	1'273	7.3 %	1'282	8.1 %
Traktoren / Arbeitsmaschinen	402	2.3 %	582	3.7 %
Diverse Prüfungen	2'432	13.9 %	2'580	16.3 %
Nachkontrollen	2'542	14.5 %	2'691	17.0 %
<b>Total</b>	<b>17'497</b>	<b>100.0 %</b>	<b>15'789</b>	<b>100.0 %</b>

Die Anzahl der durchgeführten Prüfungen entwickelte sich in den letzten vier Jahren unterschiedlich in den beiden Kantonen: Während Nidwalden 2022 aufgrund der Corona-Situation ein markant erhöhtes Prüfvolumen verzeichnete, erreichte Obwalden sein Maximum erst 2023. Im Jahr 2024 gingen die Prüfzahlen in beiden Kantonen auf das Leistungsniveau der Zeit vor der Pandemie zurück, bewegen sich jedoch weiterhin auf einem hohen und stabilen Niveau.

Es wurden total 1'564 Führerprüfungen durchgeführt, wobei die Erfolgsquote 78.3 % betragen hat.

## **2.2 Kosten- und Gebührenstruktur**

Die Erfolgsrechnung des VSZ OW/NW für das Jahr 2024 weist bei einem Gesamtaufwand von CHF 6'184'549 und einem Gesamtertrag von CHF 6'636'669 einen Jahresgewinn von CHF 452'120 aus. Im Vergleich zum Vorjahr (Gewinn CHF 203'564) bedeutet dies eine deutliche Ergebnisverbesserung um rund CHF 248'500.

Die Verbesserung resultiert in erster Linie aus einem reduzierten Aufwand (−3.6 %), während der Ertrag im Vergleich zum Vorjahr konstant blieb (+0.2 %). Die grössten Einsparungen wurden im Bereich des übrigen Sachaufwands erzielt (−83.3 % gegenüber Vorjahr), was auf das

Ausbleiben einmaliger Sonderausgaben zurückzuführen ist. Auch die Abschreibungen fielen 2024 mit CHF 136'610 um knapp CHF 32'500 geringer aus (-19.2 %).

Demgegenüber ist der Personalaufwand mit CHF 4.07 Mio. als grösster Einzelposten um 1.4 % leicht angestiegen, was angesichts der personell geprägten Dienstleistungsstruktur des VSZ als moderat einzustufen ist. Der Betriebsaufwand sank insgesamt um 11.4 %, obwohl einzelne Positionen (z. B. IT-Leistungen, Unterhalt) leicht angestiegen sind.

Der erwirtschaftete Gewinn erlaubt es dem VSZ, im Sinne der Vereinbarung mit den Trägerkantonen je CHF 100'000 an Obwalden und Nidwalden auszuschütten. Die restlichen Mittel wurden den freien und allgemeinen Reserven sowie dem Gewinnvortrag zugewiesen. Der Gewinnvortrag per 1. Januar 2025 beträgt neu CHF 296'023.

### 2.2.1 Kostenstruktur heute

Die Kostenstruktur des VSZ OW/NW ist geprägt durch den hohen Anteil an personalintensiven Dienstleistungen sowie durch den Betrieb der Infrastruktur an zwei Standorten. Im Jahr 2024 belief sich der Gesamtaufwand auf CHF 6'184'549. Die grössten Ausgabeposten verteilten sich wie folgt:

#### Aufwand Rechnung 2024 in CHF

Materialeinkauf + Versicherungen	202'325
<b>Total Waren- und Dienstleistungsaufwand</b>	<b>202'325</b>
Besoldungen	3'325'011
Sozialversicherungsaufwand	625'223
Übrige Personalkosten	116'928
<b>Total Personalaufwand</b>	<b>4'067'162</b>
- Mieten	402'164
- Nebenkosten, Hauswart	96'887
- Unterhalt auf Kosten VSZ	0
<b>Subtotal Mieten und Nebenkosten</b>	<b>499'051</b>
Büromaterial und Drucksachen	118'740
Kleine Anschaffungen bis CHF 5'000	17'819
Unterhalt Einrichtungen, Maschinen, Anlagen	48'221
EDV-Leistungen	618'836
Spesenentschädigungen	46'489
Dienstleistungen und Honorare	368'435
Übriger Sachaufwand	60'861
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>1'778'452</b>
Finanzaufwand	0
<b>Total Finanzaufwand</b>	<b>0</b>
Abschreibungen Maschinen	136'610
Abschreibungen Gebäude	0
<b>Total Abschreibungen</b>	<b>136'610</b>
<b>Total Aufwand</b>	<b>6'184'549</b>

Der Personalaufwand bildet mit rund zwei Dritteln den grössten Anteil der Ausgaben. Dies entspricht dem Charakter des VSZ als dienstleistungsorientierte Organisation, in welcher Prüf- und Verwaltungsleistungen durch qualifiziertes Fachpersonal erbracht werden. Die Besoldungen machen über 80 % des Personalaufwands aus.

Der Betriebsaufwand umfasst insbesondere Kosten für IT-Leistungen (CHF 618'836), Mieten (CHF 499'051) und externe Dienstleistungen und Honorare (CHF 368'435). Letztere beinhalten etwa Wartung, Beratung sowie Dienstleistungen von Dritten. Die Abschreibungen für die Gebäude an den beiden Standorten, wie auch die baulichen Unterhaltskosten werden zum heutigen Zeitpunkt von den Kantonen Obwalden und Nidwalden getragen. Um eine Vergleichbarkeit der Zahlen herbeizuführen und insbesondere Aussagen zur Gebührenentwicklung im Falle eines zukünftigen Neubaus durch das VSZ machen zu können, werden diese Zahlen in der Ist-Darstellung ebenfalls abgebildet.

Vergleichsweise gering fallen der Waren- und Dienstleistungsaufwand (v. a. Material, Versicherungen) sowie die Abschreibungen auf Anlagen und EDV aus. Letztere sind 2024 um 19.2 % gegenüber dem Vorjahr gesunken.

### 2.2.2 Gebührenstruktur

Die Finanzierung des VSZ OW/NW erfolgt nahezu vollständig über Gebühren. Die Gebührenstruktur ist grundsätzlich kostenbasiert ausgestaltet. Das heisst, die vom VSZ erhobenen Gebühren decken die erbrachten Leistungen ab. Dies wurde auch vom nationalen Preisüberwacher in seiner letzten gesamtschweizerischen Auswertung vom 25. August 2022 bestätigt: Die Kantone Nidwalden und Obwalden halten das Kostendeckungsprinzip ein.



Eine Optimierung der Betriebsabläufe sowie mögliche Synergieeffekte im Falle eines gemeinsamen Standortes können mittelfristig zu Effizienzgewinnen führen. Diese werden jedoch die zu erwartenden Mehrkosten nur teilweise kompensieren können.

Unabhängig davon, ob künftig ein gemeinsamer Standort des VSZ OW/NW in Samen oder weiterhin zwei Einzelstandorte in Ob- und Nidwalden betrieben werden, ist mit einer deutlichen Zunahme der fixen Betriebskosten – insbesondere bei Mieten und Infrastruktur – zu rechnen.

Sowohl im Falle des Entscheids für Einzelstandorte in den Kantonen wie auch im Falle eines Entscheids für einen gemeinsamen Standorts, werden zwingend Neubauten erstellt werden müssen. Aufgrund der gesetzlich vorgeschriebenen Kostendeckung im Gebührenwesen werden diese Mehrkosten zwingend eine entsprechende Gebührenerhöhung nach sich ziehen – sowohl im Falle einer Einzelstandort- als auch einer gemeinsamen Standortlösung.

Mittelfristig ist daher davon auszugehen, dass eine Anpassung der Gebühren erforderlich sein wird, um die finanzielle Stabilität und die gesetzeskonforme Kostendeckung des VSZ OW/NW sicherzustellen.

Im Jahr 2024 belief sich der Nettoerlös aus Gebühren und Verkäufen auf CHF 6'278'677, was über 94 % des Gesamtertrags ausmacht. Weitere CHF 357'992 (5.4 %) stammen aus Dienstleistungen für Dritte oder Kursangeboten.

Eine Subventionierung aus allgemeinen Staatsmitteln findet nicht statt.

Die erhobenen Gebühren stehen im direkten Zusammenhang mit den erbrachten Dienstleistungen. Dazu zählen insbesondere:

- Fahrzeugprüfungen (inkl. Nachkontrollen) auf Strasse und Wasser;
- Führerprüfungen, sowohl praktisch als auch theoretisch, auf Strasse und Wasser;
- Fahrzeug- und Führerausweisgeschäfte;
- Administrativmassnahmen;
- Sonderbewilligungen SOBE (z. B. für Schwertransporte/Sondertransporte);
- Sonderfahrzeuge und Schneeraupenfahrzeugprüfungen.

Die Höhe der Gebühren richtet sich nach dem tatsächlichen Aufwand und ist gesetzlich oder tarifarisch geregelt. In einzelnen Bereichen – etwa bei Administrativmassnahmen oder medizinischen Fahreignungsprüfungen (MEDKO) – können zusätzlich durch Dritte verursachte Zusatzkosten anfallen.

Insgesamt gilt der Grundsatz der Kostendeckung: Die Gebühren sollen die erbrachten Leistungen decken; Gewinne im betriebswirtschaftlichen Sinn sind nicht Ziel der Gebührenordnung.

Die erzielten Überschüsse dienen der Bildung von Rücklagen und Reserven oder werden – bei Erfüllung der vertraglichen Voraussetzungen – anteilmässig an die Vereinbarungskantone ausgeschüttet (2024: je CHF 100'000 an OW und NW). Die Gebührenstruktur spiegelt somit direkt die Betriebskosten wider und ist insbesondere sensibel gegenüber Faktoren wie Personalaufwand, Infrastrukturkosten (z. B. Miete) sowie Digitalisierungseffekten.

### **Ertrag Rechnung 2024 in CHF**

Verkehrsprüfung	2'614'460
Verkehrszulassung	2'752'923
Administrativmassnahmen	531'381
Übrige Geschäftstätigkeiten	737'905
<b>Total Ertrag 2024</b>	<b>6'636'669</b>

### 3 Projektauftrag

Im Zusammenhang mit der Entwicklung auf dem Areal Foribach in Sarnen, entschied der Regierungsrat des Kantons Obwalden, für das VSZ OW/NW einen neuen Standort auf dem kantonseigenen Areal Werkhof in Sarnen zu planen. Hierauf entschieden die Kantone, dass auch die Möglichkeit eines gemeinsamen Standorts für das VSZ geprüft werden sollte. Eine im Jahr 2024 durchgeführte Machbarkeitsstudie zeigte auf, dass auf dem Areal Werkhof in Sarnen ein gemeinsamer Standort realisierbar ist, sofern die bestehende Erschliessung zur Nationalstrasse A8 angepasst wird. Ziel ist es, ein zeitgemässes und funktionales Zentrum zu schaffen, welches den Anforderungen der Region entspricht.

Parallel dazu prüft der Kanton Nidwalden, im Rahmen der laufenden Planungen zur Entwicklung des Areals Kreuzstrasse, ebenfalls einen Neubau für seinen Standort des VSZ OW/NW. Diese Ausgangslage wurde im Rahmen einer ersten Sitzung zwischen den zuständigen Direktionen bzw. Departementen der beiden Kantone besprochen.

Mit RRB Nr. 71 vom 28. Januar 2025 entschied der Regierungsrat, dass eine Projektorganisation damit beauftragt wird, die rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Grundlagen für einen gemeinsamen Standort des Verkehrssicherheitszentrum Obwalden/Nidwalden am Standort Areal Werkhof, Sarnen, zu erarbeiten und den Regierungsräten der Kantone Obwalden und Nidwalden bis im September 2025 die Ergebnisse vorzulegen. Der Regierungsrat von Obwalden fasste einen gleichlautenden Beschluss.

Um eine tragfähige Entscheidungsgrundlage für diese Zusammenarbeit zu schaffen, wurden folgende zentralen Themenfelder definiert:

1. Rechtliches
  - Entwicklung und Bewertung verschiedener Rechtsformen für den Bau und den Betrieb des gemeinsamen VSZ OW/NW an einem Standort;
  - Vorschlag eines optimalen Modells;
  - Überprüfung und mögliche Anpassung der bestehenden interkantonalen Vereinbarung (Vereinbarung VSZ; NG 651.2).
2. Finanzielles
  - Vorschlag für die Finanzierung, insbesondere Dotationskapital und dessen Einfluss auf die Finanzplanung;
  - Festlegung des interkantonalen Kostenteilers;
  - Analyse der Auswirkungen auf die Gebührenstruktur.
3. Politisches
  - Identifikation und Bewertung der politischen Risiken und Chancen.
4. Zeitplan
  - Erarbeitung eines detaillierten Zeitplans für alle Projektphasen.

### 4 Politische Bestrebungen in den Kanton Obwalden und Nidwalden

#### 4.1 Interpellation betreffend „Gemeinsamer Standort VSZ OW/NW in Sarnen – lange Wegstrecken für Engelberg, Mehrverkehr für Kerns!“

Am 21. Mai 2025 reichten die Obwaldner Kantonsräte Karl Feierabend und Peter Wild, beide Engelberg, sowie 18 Mitunterzeichnende die Interpellation betreffend „Gemeinsamer Standort VSZ OW/NW in Sarnen – lange Wegstrecken für Engelberg, Mehrverkehr für Kerns!“ (54.25.06), ein.

Mit Verweis auf die gemeinsame Medienmitteilung der Kantonsregierungen von Obwalden und Nidwalden vom 7. Februar 2025 ersuchen die Interpellanten den Regierungsrat um

Stellungnahme zur Prüfung der Zusammenführung des Verkehrssicherheitszentrums (VSZ) an einen Standort in Sarnen. Sie weisen insbesondere auf erhebliche Nachteile für die Gemeinde Engelberg (inkl. Grafenort) und den Kanton Nidwalden (Zusatzkosten aufgrund des Strecken- und Zeitaufwands, höhere Emissionsbelastung) und das höhere Verkehrsaufkommen für einzelne Gemeinden des Sarneraats, insb. Kerns, hin. Die Interpellanten forderten vom Regierungsrat eine Einschätzung zur Sinnhaftigkeit der Standortverlegung sowie zu den ökologischen, wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Auswirkungen auf die betroffenen Regionen. Dazu wurde Zahlenmaterial aufgeführt, welches die Nachteile dokumentieren soll.

Der Regierungsrat Obwalden beantwortete die Interpellation und bestätigte, dass aus heutiger Sicht für die Kantone Obwalden und Nidwalden aus Kapazitätsgründen grundsätzlich keine zusätzlichen Prüfhallen und Prüfinfrastrukturen – mit entsprechend höheren Kostenfolgen – notwendig wären. Der Handlungsbedarf für den VSZ-Standort-OW ergibt sich aus der geplanten Entwicklung auf dem Areal Foribach (OW) bzw. dem Areal Kreuzstrasse in Stans (NW). Als Alternative zur kostenintensiven Erneuerung der bisherigen Prüfkapazitäten inkl. Aussenflächen an den beiden Standorten in Sarnen und Stans, erachtet es der Regierungsrat als sinnvoll, auch eine Zusammenführung an einen Standort mit entsprechenden Synergien zu prüfen. Es ist nicht ersichtlich, inwiefern eine Lösung nach dem Modell des Kantons Schwyz mit einer ebenfalls komplett neuen Prüfbahn kostengünstiger sein sollte (Modell Schwyz: Einmieten des Strassenverkehrsamt in einer privaten Abstellhalle, die am Tag leer steht). Im Sinne der Interpellation kann die Fragestellung im Projekt noch geprüft und berücksichtigt werden.

#### **4.2 Petition der Interessengemeinschaft VSZ Prüfzentrum Nidwalden**

Am 24. Juni 2025 überreichte die Interessengemeinschaft (IG) VSZ Prüfzentrum Nidwalden dem Regierungsrat des Kantons Nidwalden eine Petition mit insgesamt 5'429 Unterschriften.

Die Petition richtet sich gegen eine mögliche Verlegung des Verkehrssicherheitszentrums (VSZ) Nidwalden an einen Standort ausserhalb des Kantons und fordert dessen dauerhafte Sicherung am heutigen Standort Kreuzstrasse in Stans.

Zur Begründung führt die IG insbesondere an:

- eine Verschlechterung der Erreichbarkeit für die Bevölkerung und Wirtschaft in Nidwalden,
- zusätzliche Fahrzeiten und Umweltbelastungen durch Verlagerung,
- einen drohenden Standortverlust für das kantonale Gewerbe, insbesondere das Garagen-, Transport- und Fahrlehrerwesen,
- den Verlust von Ausbildungs- und Arbeitsplätzen,
- den Widerspruch zur kantonalen Verkehrspolitik (Vermeidung von Verkehr),
- den Abbau des Service public in der Fläche,
- die hohe Bedeutung des VSZ als erfolgreiche, gewinnbringende Institution mit starker lokaler Verankerung.

Die Petition verweist auf 18'300 im Jahr 2024 durchgeführte Führer- und Fahrzeugprüfungen im Kanton Nidwalden, die im nationalen Vergleich eine hohe Prüfintensität pro Einwohner darstellen. Ferner wird ausgeführt, dass sich die Situation durch neue regulatorische Anforderungen (z. B. Prüfungen von Fahrerassistenzsystemen) weiter verschärfen werde und eine Reduktion des Angebots daher nicht sachgerecht sei.

Die Petition wurde innerhalb von knapp acht Wochen gesammelt. Laut Angaben der IG stammen rund 4'500 Unterschriften aus dem Kanton Nidwalden und den direkt angrenzenden Gemeinden. Weitere rund 900 Unterschriften stammen gemäss Petition von Kunden, Partnern oder Unterstützenden aus dem weiteren Umfeld.

Die IG gab an, sich auf zahlreiche Rückmeldungen aus dem Gewerbe, von Fahrzeughalterinnen und -haltern sowie von politischen Exponentinnen und Exponenten zu stützen. Sie erhebt den Anspruch, ein Anliegen von breiter gesellschaftlicher Relevanz zu vertreten.

Mit der Petition wird der Regierungsrat aufgefordert, den heutigen Standort des VSZ dauerhaft zu sichern, auf eine Verlagerung ausserhalb des Kantons zu verzichten und bestehende Planungen entsprechend zu korrigieren.

Die Petition wird nach dem Entscheid der Regierungsräte Obwalden und Nidwalden in Sachen weiteres Vorgehen beantwortet.

#### **4.3 Interpellation betreffend Deregulierung und Delegationsmöglichkeiten von Aufgaben beim Verkehrssicherheitszentrum (VSZ)**

Mit Schreiben vom 24. Juni 2025 übermittelte das Landratsbüro dem Regierungsrat Nidwalden die Interpellation von Landrat Remo Zberg (Hergiswil) und Mitunterzeichnenden betreffend Deregulierung und Delegationsmöglichkeiten von Aufgaben beim Verkehrssicherheitszentrum (VSZ).

Die Interpellanten führen aus:

*«Gestützt auf Art. 53 Abs. 4 des Landratsgesetzes reiche ich im Zusammenhang mit dem Neuzw. Ausbau an der Kreuzstrasse oder einer möglichen Zentralisierung in Obwalden des Verkehrssicherheitszentrums Nidwalden folgende Interpellation ein:*

- 1. Ist der Regierungsrat bereit, nebst der Standortfrage auch organisatorische und betriebliche Abläufe sowie gesetzgeberische Harmonisierungsmöglichkeiten zwischen Nidwalden und Obwalden zu prüfen?*
- 2. Ist der Regierungsrat bereit, zusammen mit den nationalen Gremien eine Anpassung der Prüfungsintervalle – insbesondere für junge Fahrzeuge – zu prüfen und generell eine Harmonisierung der Vollzugsstandards vorzuschlagen?*
- 3. Könnten Nachkontrollen nicht auch an ortsansässige Betriebe ausgelagert werden, welche dann digitalisiert eine entsprechende Vollzugsmeldung an das Amt erteilen?*
- 4. Ist der Regierungsrat bereit, gezielt weitere Delegationsmöglichkeiten an zertifizierte Drittanbieter zu prüfen.*

Zur Begründung wird ausgeführt, dass die Strassenverkehrsämter schweizweit bei den periodischen Nachkontrollen von Strassenfahrzeugen im Rückstand seien, insbesondere bei der ersten Nachprüfung nach Inverkehrsetzung. Das ASTRA habe dazu festgehalten, dass diese Verzögerungen bei neuen Fahrzeugen kaum sicherheitsrelevant seien. Die Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) habe betont, dass zusätzliche Verkehrsexperten den Rückstand abbauen könnten.

Die Interpellation verweist zudem auf die geltende Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41), wonach Personenwagen erstmals fünf Jahre, spätestens sechs Jahre nach der ersten Inverkehrsetzung und anschliessend in Intervallen von drei bzw. zwei Jahren geprüft werden müssen. Der Rückstand bei der ersten Nachprüfung führe zu Diskussionen über eine zeitgemässere Regulierung. Zudem erlaubt Art. 34a VTS die Delegation bestimmter Nachprüfungen an geeignete Betriebe, mit Ausnahme von polizeilich veranlassten Prüfungen.

Nebst der Entlastung des VSZ durch Delegation geht es den Interpellanten auch darum, die Zahl der Fahrten von und zum VSZ zu reduzieren, die Fachkräfte in den ortsansässigen

Betrieben besser zu nutzen und den staatlichen Verwaltungsapparat nicht zusätzlich aufzublähen.

Die Beantwortung der Interpellation ist vorbereitet und wird nach dem Entscheid der Regierungsräte Obwalden und Nidwalden in Sachen weiteres Vorgehen finalisiert und beantwortet.

## 5 Grundsatzentscheid Zusammenführung Prüfhalle am Standort Werkhof Foribach, Sarnen

### 5.1 Erschliessung Areal Werkhof, Sarnen (OW)

Eine Verschiebung des VSZ auf das Areal Werkhof, Sarnen, setzt zwingend eine Anpassung der Erschliessung voraus. Diese Anpassung ist sowohl bei der Erstellung eines gemeinsamen Prüfstandorts für die Kantone Obwalden und Nidwalden als auch bei einer solitären Nutzung durch den Kanton Obwalden notwendig (Ohnehin-Kosten).

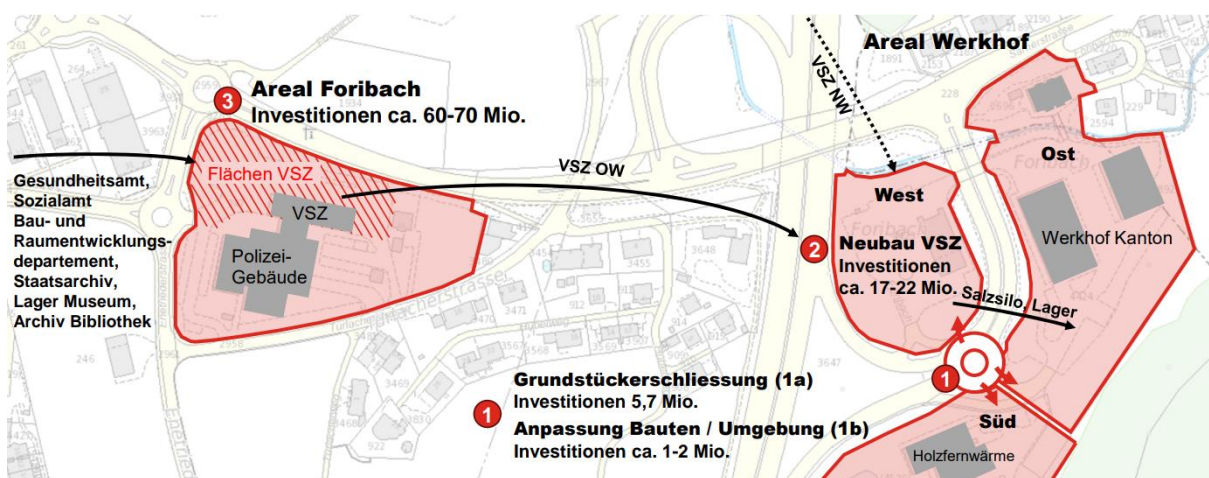


Abb. 2: Strategie Areal Foribach / Werkhof (Quelle: Kanton Obwalden)

Eine Umnutzung im heutigen Bestand ist aus Sicht des ASTRA nicht bewilligungsfähig. Dies aus nachfolgenden Gründen:

- Bei einem Verkehrssicherheitszentrum handelt es sich gemäss der Nationalstrassenverordnung (NSV 725.111) weder um eine Nebenanlage noch um eine Einrichtung für den Betrieb und Unterhalt der Strassen (Art. 2 NSV);
- Eine Ein- und Ausfahrt auf die N8/A8 zur Aufnahme/Ableitung von «Verkehr Dritten» mit Mehrverkehr aus dem untergeordneten Netz ist aus rechtlichen und sicherheitstechnischen Gründen (Art. 3 NSG) nicht zulässig und nicht bewilligungsfähig. Die Notzufahrt (Werksein- und -ausfahrt) auf die N8/A8 darf einzig durch Blaulichtorganisationen und den Unterhaltsdienst der Nationalstrasse (Art.2 NSV) genutzt werden;
- Gesetzliche Grundlagen können dem Bundesgesetz über die Nationalstrassen sowie der Nationalstrassenverordnung entnommen werden (725.11 Bundesgesetz über die Nationalstrasse NSG: Art. 3; Art. 5; Art. 6; Art. 7 1725.111 Nationalstrassenverordnung NSV: Art.2d; Art.6; Art. 10; Art.30).

Der Kanton Obwalden hat im Zusammenhang mit dem Areal Foribach und Werkhof bereits im Jahr 2020 einen ersten Bericht in Auftrag gegeben und die darin aufgeführten Varianten vertiefter auf ihre Machbarkeit überprüft (Bericht EBP, 2020). Zusätzlich kamen zahlreiche weitere Möglichkeiten mit Kreisvarianten und Über- beziehungsweise Unterführungen hinzu. Letztendlich wurde einzig eine mögliche Lösung gefunden, um die Autobahnanschlüsse vom Werkhof zu entkoppeln, ohne dabei wichtige Landwirtschaftszonen oder Quartierstrassen zu

tangieren. Aufgrund des aufwändigen Variantenstudiums wird die nachfolgende «Variante 2.0» aus dem Bericht EBP, 2020 grundsätzlich als einzig machbare Möglichkeit angesehen, das Areal in einem verhältnismässigen Mass aus Kosten und Nutzen erschliessen zu können.

Im Rahmen der Abklärungen wurde für die Erschliessung eine Best-Variante (siehe folgende Abbildung) bestimmt, welche eine grundlegende Anpassung der Anschlüsse Ost, sowie die Beibehaltung der Anschlüsse West und die Beibehaltung / Umbau der östlich gelegenen Erschliessung vorsieht. Der Anschluss Ost ermöglicht die Ausfahrt ab Nationalstrasse von Luzern kommend sowie die Auffahrt in Richtung Brünigpass. Der Anschluss West ermöglicht die Ausfahrt vom Brünigpass herkommend sowie die Auffahrt in Richtung Luzern. Beide Anschlüsse bilden mit der Kantonsstrasse Verkehrsknoten, deren Steuerung mittels Lichtsignalanlage empfohlen wird auch für die Steigerung der Sicherheit der Velofahrenden. Weiter westlich wird die heutige Erschliessung des Werkhofs mit integrierter Nationalstrassen Ein- und Ausfahrt zukünftig lediglich für die Erschliessung des Areals verfügbar sein.

Somit werden gemäss üblichen Forderungen ASTRA der Anschluss Nationalstrasse von Gebietserschliessung getrennt. Die dargestellte Lösung erlaubt es, die bestehenden Autobahnanschlüsse zurückzubauen und die gewonnenen Flächen für das VSZ zu nutzen. Die nutzbare Fläche vergrössert sich merklich auf ca. 12'000 m<sup>2</sup> und bietet genügend Platz für eine Integration eines Verkehrssicherheitszentrums (eine grobe Darstellung der Flächen ist in der folgenden Abbildung 3 gegeben).

Zu berücksichtigen sind die Baulinienabstände zur Nationalstrasse, Wald und des Foribachs. Weiter wird auf dem Areal ein Kreisverkehr mit je einer Erschliessung zu Werkhof, künftigem VSZ und dem Wärmeverbund ermöglicht.

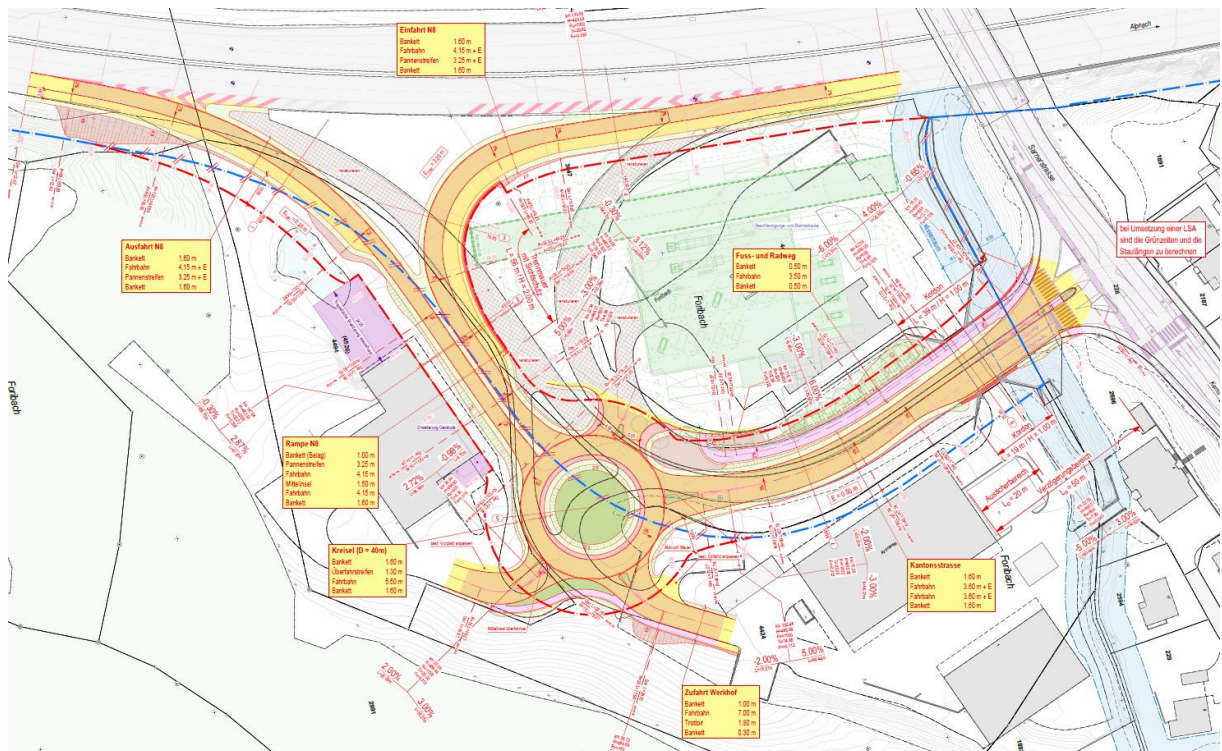


Abb. 3: Vorstudie Erschliessung Werkhof (Quelle: Kanton Obwalden)

In seinem Beschluss vom 17. Dezember 2024 hat der Regierungsrat des Kantons Obwalden die Erarbeitung des Vorprojekts für die Anpassung der Erschliessung A8 genehmigt. Der Obwaldner Kantonsrat hat am 23. Oktober 2025 einem Kredit von 5.7 Millionen Franken für die Erschliessung des Werkhofareals in Sarnen zugestimmt. Das Projekt sieht einen neuen Kreisverkehr beim Autobahnanschluss A8 vor, um das Areal künftig für alle Fahrzeugtypen zugänglich

zu machen, und dient als Vorbereitung für den Umzug des kantonalen Verkehrssicherheitszentrums (VSZ). Diese Kosten fallen auch an, wenn das Areal Werkhof allein durch den Neubau des VSZ für den Kanton Obwalden genutzt wird.

## **5.2 Vergleich Kostenstruktur Neubau an Einzelstandorten vs. Zusammenführung der Prüfinfrastruktur in Obwalden**

### Baukosten

Im Rahmen der ersten Machbarkeitsstudien wurden die Baukosten, für die die beiden Neubauten an den Standorten Sarnen und Stans eruiert. Aufgrund des vergleichbaren Bauumfangs ergeben sich grobe Kostenschätzungen (+/- 25%) zwischen CHF 22.5 Mio. (Stans) und CHF 21.9 Mio. (Sarnen). In Sarnen fallen zusätzliche Kosten von etwa CHF 2.3 Mio für die Anpassung der Parzelle Werkhof sowie rund CHF 5 Mio. für die Erschliessung inklusive Anbindung an die A8 an. Diese Zusatzkosten entstehen für den Kanton Obwalden sowohl bei einem alleinigen Bau als auch bei einer gemeinsamen Bautätigkeit an.

Für den Neubau einer gemeinsamen, grösser dimensionierten Prüfhalle in Sarnen nach Variante 2a ist mit Gesamtinvestitionen von rund CHF 33.97 Mio. zu rechnen. Damit liegen die Investitionen gesamthaft rund CHF 10 Mio. unter jenen der Variante 1 (Doppelstandort, ca. CHF 44.4 Mio.), was im Wesentlichen auf die Vermeidung von Doppelbauten und die bessere Flächennutzung zurückzuführen ist. Dies bedeutet, dass jeder Kanton rund 5 Mio. Franken Baukosten einsparen würde.

### Betriebskosten

Die Betriebskosten sind aktuell für beide Standorte (Obwalden und Nidwalden) vergleichbar.

Die Analyse der beiden Standortvarianten zeigt deutliche Unterschiede in der künftigen Kostenstruktur des Verkehrssicherheitszentrums OW/NW. Während der Gesamtaufwand im Rechnungsjahr 2024 noch CHF 6.18 Mio. betrug, würde er bei einer Zwei-Standorte-Lösung auf rund CHF 8.59 Mio. ansteigen. Bei einem gemeinsamen Standort beläuft sich der geschätzte Gesamtaufwand auf CHF 7.92 Mio. Damit ergeben sich jährliche Mehrkosten von CHF 2.4 Mio. (+39 %) respektive CHF 1.7 Mio. (+28 %) gegenüber dem aktuellen Aufwand.

Die Kostensteigerung ist im Wesentlichen auf höhere Fixkosten zurückzuführen. Besonders markant fällt der Anstieg bei den Miet- und Nebenkosten aus, die sich bei zwei Standorten von derzeit rund CHF 0.5 Mio. auf CHF 1.13 Mio. mehr als verdoppeln würden. Ursache sind erhöhte Flächenbedarfe, parallele Infrastrukturnutzung sowie höhere Aufwendungen für Energie, Reinigung und Gebäudeunterhalt. Auch die Abschreibungen auf Gebäuden und Anlagen steigen deutlich an: Für die Zwei-Standorte-Variante werden rund CHF 1.78 Mio., für die Ein-Standort-Variante rund CHF 1.36 Mio. veranschlagt. Diese Differenz verdeutlicht die stärkere Kapitalbindung und den höheren Investitionsbedarf im Falle einer Doppelstruktur.

Insgesamt führt die Variante mit zwei Standorten zu einer strukturellen Mehrbelastung von rund CHF 0.7 Mio. pro Jahr gegenüber der Ein-Standort-Lösung. Zwar könnten gewisse betriebliche Synergien und Prozessoptimierungen in einem gemeinsamen Betrieb mittelfristig Effizienzgewinne bringen, sie vermögen jedoch die zusätzlichen Aufwendungen nicht zu kompensieren.

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht erweist sich die Ein-Standort-Variante als nachhaltiger und kosteneffizienter. Sie ermöglicht eine Konzentration der Ressourcen, eine vereinfachte Betriebsführung sowie eine langfristig stabilere Finanzlage. Die Doppelstruktur hingegen würde eine grössere Erhöhung der Gebühren als ein Einzelstandort erforderlich machen, um die höheren Betriebs- und Abschreibungskosten im Rahmen des gesetzlich verankerten Kostendeckungsprinzips ausgleichen zu können.

Um Nachfolgend eine vergleichbare Darstellung zu erhalten, wurde bei beiden neuen Varianten von einer Bauherrschaft und Finanzierung durch das VSZ ausgegangen.

### 5.3 Auswirkung auf die Gebührenentwicklung

Aufwand in CHF	Rechnung 2024	2 Standorte NW + OW	1 Standort OW
Materialeinkauf + Versicherungen	202'325	202'325	202'325
<b>Total Waren- und Dienstleistungsaufwand</b>	<b>202'325</b>	<b>202'325</b>	<b>202'325</b>
Besoldungen	3'325'011	3'325'011	3'325'011
Sozialversicherungsaufwand	625'223	625'223	625'223
Übrige Personalkosten	116'928	116'928	116'928
<b>Total Personalaufwand</b>	<b>4'067'162</b>	<b>4'067'162</b>	<b>4'067'162</b>
- Mieten	402'164	0	0
- Zins	0	666'000	509'550
- Nebenkosten, Hauswart	96'887	240'000	200'000
- Unterhalt auf Kosten VSZ	0	222'000	169'850
<b>Subtotal Mieten und Nebenkosten</b>	<b>499'051</b>	<b>1'128'000</b>	<b>879'400</b>
Büromaterial und Drucksachen	118'740	118'740	118'740
Kleine Anschaffungen bis CHF 5'000	17'819	17'819	17'819
Unterhalt Einrichtungen, Maschinen, Anlagen	48'221	48'221	48'221
EDV-Leistungen	618'836	618'836	618'836
Spesenentschädigungen	46'489	46'489	46'489
Dienstleistungen und Honorare	368'435	368'435	368'435
Übriger Sachaufwand	60'861	60'861	60'861
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>1'778'452</b>	<b>2'407'401</b>	<b>2'158'801</b>
Finanzaufwand	0	0	0
<b>Total Finanzaufwand</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Abschreibungen Maschinen	136'610	136'610	136'610
Abschreibungen Gebäude	0	1'776'000	1'358'800
<b>Total Abschreibungen</b>	<b>136'610</b>	<b>1'912'610</b>	<b>1'495'410</b>
<b>Total Aufwand</b>	<b>6'184'549</b>	<b>8'589'498</b>	<b>7'923'698</b>
<b>Mehrkosten</b>		<b>2'404'949</b>	<b>1'739'149</b>
<b>Mehrkosten in %</b>		<b>39%</b>	<b>28%</b>

Beispiele von Geschäftsfällen gemäss Bereichen nach Gebührenanpassung auf der Basis des Kostendeckungsprinzips (einheitliche prozentuale Anpassung, mit Rundung):

Aufschlüsselung auf Gebühren in CHF Bereich	Leistung	IST (CHF)	2 Standorte NW + OW	1 Standort OW	Differenz
Verkehrsprüfung	Periodische Nachprüfung PW	62.5	87	80	7
Verkehrsprüfung	Führerprüfung Kat. B	137.5	191	176	15
Verkehrszulassung	Fahrzeugausweis	50	69	64	5
Verkehrszulassung	Führerausweis (FAK)	50	69	64	5
Verkehrszulassung	Kontrollschilder (PW)	40	56	51	4
Administrativmassnahmen (ADMAS)	Ausweisenzug Geschw.	315	437	404	34
Administrativmassnahmen (ADMAS)	Ausweisenzug Alkohol (FIAZ)	365	507	468	39

## 5.4 Zukünftige Dienstleistungen in Nidwalden im Falle einer Zusammenlegung

### 5.4.1 Vorbemerkung

Wie bereits dargelegt, würden bei einer Zusammenlegung der Kontrolltätigkeiten (Tätigkeiten in der Prüfhalle) alle technischen Fahrzeugprüfungen für Obwalden und Nidwalden am Standort Foribach (OW) stattfinden – analog wie bei der gemeinsamen Fahrzeugkontrolltätigkeit der beiden Basel. Weiterhin kann aber an beiden Standorten eine Niederlassung für administrative Verkehrszulassungsgeschäfte betrieben werden. Hierbei sind insbesondere die Heraus- und Rückgabe, der Umtausch von Kontrollschildern, sowie auch das gesamte Dienstleistungsangebot im Zusammenhang mit den Fahrzeug- und Führerausweisen anzuführen.

### 5.4.2 Störkontrollen

Weiter kann die Störkontrolle des sogenannten Langsamverkehrs im Kanton Nidwalden beibehalten werden. Die technischen Prüfungen dieser Fahrzeuge werden diesbezüglich in Störtätigkeit erbracht, soweit das Verbringen in die Prüfhalle einen zu grossen Aufwand darstellt. Für den Kanton Nidwalden würde dies bedeuteten, dass sämtliche Fahrzeuge des Langsamverkehrs dezentral vor Ort (also nicht in Stans beim VSZ, sondern in den einzelnen Gemeinden) stattfinden werden (Stand heute: ca. 460 Fahrzeuge).

Der Verkehrsexperte begibt sich hierzu an bestimmte Abnahmeorte (entweder private Garagen oder an den Standort des Fahrzeugs) und kontrolliert die Fahrzeuge auf Betriebssicherheit und vorschriftsgemässe Ausrüstung (Störkontrolle).

### 5.4.3 Prüfhalle "light"

Im Rahmen der Standortanalysen wurde geprüft, ob im Kanton Nidwalden trotz einer möglichen Zentralisierung am Standort Foribach (OW) eine reduzierte Prüfinfrastruktur («Prüfhalle light») weiterbetrieben werden könnte. Ziel einer solchen Lösung wäre, bestimmte Fahrzeugkategorien mit stark regionalem Bezug – insbesondere den Schwerverkehr und landwirtschaftliche Fahrzeuge – weiterhin vor Ort zu prüfen und damit die Erreichbarkeit für die betroffenen Betriebe zu erleichtern.

Das jährliche Prüfvolumen einer solchen Einrichtung würde gemäss Analyse rund 1'100 Fahrzeuge oder etwa 8 % des gesamten Prüfvolumens des VSZ OW/NW umfassen. Dazu gehören hauptsächlich periodische Prüfungen von Lastwagen, Sattelschleppern, Anhängern sowie landwirtschaftlichen Fahrzeugen. Andere Geschäftsbereiche wie Administrativmassnahmen, Ausweis- oder Kurswesen wären nicht Teil der Light-Variante.

#### Infrastruktur, Personal und Betrieb

Für den Betrieb wäre eine funktionale, aber technisch vollständige Infrastruktur erforderlich, einschliesslich Bremsprüfstand, Grube, Waage, Abgasmessgerät und Aussenflächen für Kreisfahrt und Manöverprüfungen. Trotz reduzierter Ausrichtung würde der Flächenbedarf rund 70 % einer vollständigen Prüfanlage betragen. Eine Realisierung auf dem Areal Kreuzstrasse in Stans wäre grundsätzlich möglich und könnte Synergien mit dem kantonalen Strasseninspektorat (SIT) ermöglichen, etwa bei der Nutzung von Betriebsflächen oder gemeinsamer Infrastruktur.

Der personelle Bedarf wäre auf mindestens eine Verkehrsexpertin bzw. einen Verkehrsexperten (100 %) auszulegen. Aufgrund des geringen Volumens wäre die Auslastung jedoch niedrig und die Einsatzplanung anfällig für Ausfälle, kurzfristige Abmeldungen oder saisonale Schwankungen. Eine Stellvertretung oder Reserveabdeckung wäre kaum gewährleistet, wodurch der Betrieb organisatorisch fragil und ineffizient wäre. Zusätzlich würde eine Light-Lösung zu administrativen Schnittstellen zwischen Nidwalden und Obwalden führen, da Geschäftsfälle teilweise arbeitsteilig bearbeitet werden müssten. Dies würde zu Doppelspurigkeiten und höherem Koordinationsaufwand führen.

**Bewertung**

Ein Vergleich mit dem Kanton Schwyz zeigt, dass dezentrale oder teilintegrierte Prüfstellen grundsätzlich realisierbar sind, wenn bestehende Infrastrukturen baulich angepasst und gut integriert werden können. Die dort gemachten Erfahrungen belegen jedoch auch, dass provisorische oder nur temporär genutzte Anlagen langfristig nicht wirtschaftlich betrieben werden können.

Die Beibehaltung einer reduzierten Prüfinfrastruktur im Kanton Nidwalden würde weiterhin fixe Betriebs- und Unterhaltskosten für Gebäude, Anlagen und Personal verursachen. Diese Aufwendungen fielen zusätzlich zu den Kosten des zentralen Standorts in Obwalden an und würden die Synergie- und Einsparungseffekte einer Zentralisierung weitgehend aufheben. Langfristig wären zudem Investitionen in Unterhalt und Modernisierung erforderlich, um den gesetzlichen Anforderungen zu genügen.

**Fazit:**

Eine «Prüfhalle light» wäre technisch machbar, wirtschaftlich jedoch wenig sinnvoll. Der geringe Leistungsumfang, die hohen Fixkosten und die beschränkte Flexibilität führen zu einer ungünstigen Kosten-Nutzen-Relation. Die Variante bietet zwar punktuelle Synergien mit kantonalen Infrastrukturen, diese vermögen jedoch die betrieblichen Nachteile und Ineffizienzen gegenüber einem zentralisierten Vollstandort nicht auszugleichen.

**5.5 Was sind die Auswirkungen einer Zusammenlegung auf die Bürger/Kunden?**

**Serviceangebot**

Die folgende Darstellung zeigt deutlich, dass das Serviceangebot in Stans nach einer Zusammenlegung für die Bevölkerung des Kantons Nidwalden im eigenen Kanton stark reduziert würde. Ein Grossteil der Fahrzeugprüftätigkeit könnte nicht mehr in Stans erbracht werden.

(grün: wird angeboten / orange: Angebot nicht vorhanden)

Angebot VSZ	Heute		Nach Zusammenlegung	
	NW	OW	NW	OW
<b>Fahrzeug- und Führerprüfungen</b>				
<b>Personenwagen</b>				
-periodisch	grün	grün	orange	grün
-ausserordentlich	grün	grün	orange	grün
<b>Motorräder</b>				
-periodisch	grün	grün	orange	grün
-ausserordentlich	grün	grün	orange	grün
<b>Sachtransport</b>				
-periodisch	grün	grün	orange	grün
-ausserordentlich	grün	grün	orange	grün
<b>Mofas/E-Bikes</b>				
-periodisch	grün	grün	orange	grün
-ausserordentlich	grün	grün	orange	grün
<b>Langsamverkehr</b>				
-in Prüfhalle	grün	grün	orange	grün
<b>Führerprüfungen</b>				
-theoretisch	grün	orange	orange	grün
-praktisch	grün	grün	orange	grün
Übrige				

Verkehrszulassungsgeschäfte als Dependance Angebot				
Kontrollschildbezug				
Umschreibungen				
Lernfahrausweise				
Führerausweise				
ADMAS + BUHA + Theorieprüfungen				

Für die so angebotenen Dienstleistungen müssten die Büro- und Schalterräumlichkeiten des VSZ im Rahmen des heutigen Angebotes aufrechterhalten werden.

### Zeitverlust und Ökologie

Die Interessengemeinschaft VSZ Nidwalden (IG) argumentiert, dass durch die Zusammenlegung des Prüfstandorts in Obwalden ein erheblicher zusätzlicher Fahrtweg für Kundinnen und Kunden aus dem Kanton Nidwalden entstehe. In ihren Unterlagen wird eine jährliche Mehrfahrleistung von 615'894 km genannt. Diese Berechnung basiert auf einer pauschalen Annahme einer Mehrdistanz von 34 km pro Fahrzeugprüfung, multipliziert mit der geschätzten Anzahl jährlicher Fahrten aus allen Gemeinden des Kantons Nidwalden.

Eine Überprüfung dieser Annahme zeigt, dass die Methodik der IG zu einer Überschätzung führt. Zum einen wird für sämtliche Gemeinden eine einheitliche Mehrdistanz angesetzt, obwohl die effektive Wegdifferenz je nach Ausgangsort stark variiert. Gemeinden wie Hergiswil, Ennetmoos oder Stansstad weisen nur eine geringe oder gar keine Mehrdistanz auf, während periphere Gemeinden wie Beckenried oder Emmetten eine höhere, jedoch nicht zwingend die maximal angesetzte Distanz erreichen. Zum anderen wird nicht berücksichtigt, dass viele Prüfungen mit anderen Fahrten kombiniert werden und somit keine zusätzlichen Leerfahrten entstehen.

Unter Einbezug realistischer Distanzen (alt vs. neu, hin und zurück) pro Gemeinde und unter Annahme einer durchschnittlichen Prüfungsfrequenz, abgeleitet aus dem geschätzten Fahrzeugbestand proportional zur Einwohnerzahl, ergibt sich eine deutlich geringere jährliche Zusatzfahrleistung als von der IG zugeschrieben. Der Mehrweg pro Jahr beträgt 293'780 km und fällt damit voraussichtlich um mehr als die Hälfte geringer aus als die genannte Zahl von 615'894 km. Dennoch sind diese Mehrkilometer jedoch relevant und zu berücksichtigen.

Gemeinde	Einwohner per 31.12.24	Anteil in %	Annahme Anzahl PW	Distanz in km nach Stans	Total in km Stans + Retour	Distanz zu Werkhof Fori	Total km Sarnen + Retour	Total km Mehrweg
Beckenried	3'691	8.2%	758	7	10'612	28	42'448	31'836
Buochs	5'487	12.2%	1'127	3	6'762	22	49'588	42'826
Dallenwil	1'875	4.2%	388	5	3'880	17	13'192	9'312
Emmetten	1'661	3.7%	341	12	8'184	31	21'142	12'958
Engelberg				21		37.6		
Ennetbürgen	5'288	11.8%	1'089	4	8'712	23	50'094	41'382
Ennetmoos	2'321	5.2%	474	5	4'740	12	11'376	6'636
Hergiswil (NW)	6'187	13.8%	1'278	10	25'560	26	66'456	40'896
Oberdorf (NW)	3'105	6.9%	641	2	2'564	14	17'948	15'384
Stans	8'377	18.6%	1'724	2	6'896	17.5	60'340	53'444
Stansstad	4'869	10.8%	1'001	6	12'012	19	38'038	26'026
Wolfenschiessen	2'110	4.7%	436	9	7'848	24	20'928	13'080
<b>Total</b>	<b>44'971</b>	<b>100%</b>	<b>9'257</b>		<b>97'770</b>		<b>391'550</b>	<b>293'780</b>

<b>Mehrweg</b>	<b>293'780</b>
<b>Mehrweg gem. IG</b>	<b>615'894</b>
<b>IG Angaben zu hoch um Faktor</b>	<b>2.1</b>

Ergänzend wird festgestellt, dass heute 27.9% der Nidwaldner Fahrzeuge ausserkantonale geprüft werden (3.3% hiervon in Obwalden). Zudem gehen ca. 20 % der Fahrzeuge aus Engelberg ebenfalls bereits heute nach Sarnen.

Zur ökologischen Gesamtbilanz gehört auch der Aspekt der „grauen Energie“: Der Betrieb zweier separater Prüfzentren verursacht nicht nur laufende Energie- und Heizkosten, sondern bindet auch erhebliche Mengen an sogenannter „grauer Energie“, die in Bau, Unterhalt und Instandsetzung der Infrastruktur steckt. Durch die Konzentration auf eine einzige, moderne Prüfanlage werden doppelte Gebäudeinfrastrukturen, technische Anlagen und Flächen überflüssig. Diese Zentralisierung dürfte langfristig den Ressourcenverbrauch reduzieren.

## 5.6 Zusammenfassung Zusammenlegung

### 5.6.1 Vorteile gemeinsamer Standort

#### Geringere Baukosten

Im Rahmen der ersten Machbarkeitsstudien wurden die Baukosten für die die beiden Neubauten an den Standorten Sarnen (OW) und Stans (NW) eruiert. Aufgrund des vergleichbaren Bauumfangs ergeben sich grobe Kostenschätzungen (+/- 25%) zwischen CHF 22.5 Mio. (Stans) und CHF 21.9 Mio. (Sarnen). In Sarnen fallen zusätzliche Kosten von etwa CHF 2.3 Mio. für die Anpassung der Parzelle Werkhof sowie rund CHF 5 Mio. für die Erschliessung inklusive Anbindung an die A8 an. Diese Zusatzkosten entstehen für den Kanton Obwalden sowohl bei einem alleinigen Bau als auch bei einer gemeinsamen Bautätigkeit an. Die Betriebskosten sind für beide Standorte (Obwalden und Nidwalden) vergleichbar.

Für den Neubau einer gemeinsamen, grösser dimensionierten Prüfhalle in Sarnen nach Variante 2a ist mit Gesamtinvestitionen von rund CHF 33.97 Mio. zu rechnen. Damit liegen die Investitionen gesamthaft rund CHF 10 Mio. unter jenen der Variante 1 (Doppelstandort, ca. CHF 44.4 Mio.), was im Wesentlichen auf die Vermeidung von Doppelbauten und die bessere Flächennutzung zurückzuführen ist. Dies bedeutet, dass jeder Kanton rund CHF 5 Mio. Baukosten einsparen würde.

#### Geringerer Anstieg der Gebühren

Ein zentraler Standort in Sarnen würde im Vergleich zu einem Neubau von zwei Einzelstandorten zu einer moderateren Gebührenentwicklung führen. Während bei getrennten Standorten ein durchschnittlicher Gebührenanstieg von rund 39 % zu erwarten ist, könnte dieser bei einer Zusammenlegung auf etwa 28 % begrenzt werden (vgl. Ziff. 4.2). Die Konzentration der Infrastruktur an einem Ort erlaubt eine effizientere Nutzung von Personal, Anlagen und Betriebskosten und wirkt damit dämpfend auf die Gebührenerhöhung.

#### Einsparung Grundfläche am Standort Nidwalden

Durch eine Zusammenlegung der VSZ-Standorte in Obwalden müssten in Nidwalden einzig Büro- und Schalerräumlichkeiten im heutigen Umfang eingeplant werden. Dies führt schätzungsweise zu einer EG-Flächeneinsparung im Umfang von 5'500 m<sup>2</sup>. Da an der betreffenden Lage (sehr zentral, öffentliche Zone) ein Quadratmeterpreis von CHF 900.- zugrunde gelegt werden kann, könnte somit Fläche im Betrag von CHF 4.5 Millionen verfügbar gemacht werden.

### 5.6.2 Nachteile gemeinsamer Standort

#### Verlust der regionalen Präsenz

Nidwalden hätte keine eigene Prüfhalle mehr – Bürgerinnen und Bürger müssten für technische Fahrzeugprüfungen nach Sarnen fahren.

#### Längere Anfahrtswege für Kundinnen und Kunden

Besonders aus den südlichen und östlichen Gemeinden Nidwaldens entstehen zusätzliche Distanzen und Zeitaufwände.

#### Eingeschränkte kantonale Eigenständigkeit

Entscheidungen über Bau, Betrieb und Investitionen müssten künftig zwischen beiden Kantonen abgestimmt werden – das reduziert die Autonomie.

#### Akzeptanz- und Wahrnehmungsrisiken

In Nidwalden und insbesondere auch in der Obwaldner Gemeinde Engelberg wird die Zentralisierung primär als Verlust eines örtlich nahen (kantonalen) Angebots wahrgenommen. Dies zeigt sich insbesondere in der Petition der Interessengemeinschaft VSZ Prüfzentrum Nidwalden, welche von mehreren tausend Personen unterzeichnet wurde, wie auch der Interpellation betreffend „Gemeinsamer Standort VSZ OW/NW in Sarnen – lange Wegstrecken für

Engelberg, Mehrverkehr für Kerns!“, welche von 20 Obwaldner Kantonsräten unterzeichnet wurde. Diese Ausgangslage zeigt eine klare politische Akzeptanzproblematik auf, was voraussetzt, dass die Argumente, welche für eine Zusammenlegung sprechen zwingend und deutlich überwiegen müssen.

#### Eingeschränkte Flexibilität für künftige Entwicklungen

Ein gemeinsamer Standort bindet beide Kantone langfristig an dieselbe Infrastruktur, was Anpassungen an neue Anforderungen erschweren kann.

### **5.6.3 Vorteile zwei Standorte**

#### Regionale Präsenz des VSZ bleibt erhalten

Auch zukünftig werden in beiden Kantonen bürgernah alle Dienstleistungen vor Ort erbracht.

#### Keine längeren Anfahrtswege

Bürgerinnen und Bürger, insbesondere aus Nidwalden, müssen im Vergleich zu heute keine längeren Wege für Prüfungen oder Zulassungen auf sich nehmen.

#### Politische Unabhängigkeit

Entscheidungsprozesse bleiben innerhalb der jeweiligen kantonalen Zuständigkeit – ohne Abstimmung über Kantonsgrenzen hinweg.

#### Stabilität und Kontinuität

Die bestehende Struktur des VSZ bleibt erhalten; es sind keine komplexen Anpassungen von Vereinbarungen oder Abläufen nötig.

### **5.6.4 Nachteile zwei Standorte**

#### Höhere Investitionskosten

Mit rund CHF 44 Mio. liegen die Gesamtbaukosten deutlich über jenen einer gemeinsamen Lösung (ca. CHF 34 Mio.).

#### Betriebsaufwand

Der doppelte Unterhalt von Gebäuden, Anlagen und Infrastruktur führt zu jährlichen Mehrkosten von rund CHF 0.7 Mio. gegenüber einem zentralen Standort.

#### Keine Synergieeffekte

Personal, Prozesse und Infrastruktur müssen an zwei Orten parallel betrieben werden – Effizienzgewinne bleiben aus.

#### Stärkere Gebührenerhöhung

Zur Deckung der höheren Kosten müssten die Gebühren um durchschnittlich 39 % steigen – im Gegensatz zur Gebührenerhöhung bei einer Zusammenlegung (28 %).

## 6 Detailprüfung der möglichen Varianten bezüglich Trägerschaft

### 6.1 Vorbemerkungen

Es soll eine fundierte Entscheidungsgrundlage vorliegen, welche die Regierungsräte der Kantone Obwalden und Nidwalden befähigt, über das weitere Vorgehen im Zusammenhang mit den notwendigen Neubauten der VSZ-Infrastrukturen zu entscheiden. Hierbei sollen insbesondere die Machbarkeit und Sinnhaftigkeit der Realisierung eines gemeinsamen Standorts auf dem Areal Werkhof geprüft werden. Konkret sollen die Entscheidungsgrundlagen geschaffen werden, damit beurteilt werden kann, ob weiterhin beide Kantone eigene Prüfhallen und Teststrecken realisieren sollen oder ob diese gemeinsam an einem Standort umgesetzt werden und welche Dienstleistungen an den bisherigen beiden Standorten weiterhin angeboten werden.

Der Bericht untersucht neben dem Neubau modernisierten und erweiterten Infrastruktur in Sarnen und Stans auch verschiedene Möglichkeiten der Zusammenarbeit. Nach Analyse des Auftrags empfiehlt die Arbeitsgruppe, bestimmte Varianten zu prüfen, um die Sinnhaftigkeit einer Zusammenarbeit zu beurteilen.

Als erste Variante wird betrachtet, welche Auswirkungen ein Neubau der bestehenden Infrastrukturen (inkl. Prüfhallen) an den Standorten Foribach, Sarnen (OW) und Kreuzstrasse, Stans (NW) hätten. In Sarnen würde der Neubau ebenfalls auf dem Areal Werkhof entstehen, auch ohne Zusammenarbeit mit dem Kanton Nidwalden. In Stans müsste der Neubau auf dem Areal Kreuzstrasse erfolgen, da es im Kanton Nidwalden keinen alternativen Standort gibt.

Bei den Varianten 2 (2a und 2b) bis 4 wurde die Möglichkeit zur Zusammenlegung der Kontrolltätigkeiten (Tätigkeiten in der Prüfhalle) geprüft. Eine solche Zusammenlegung der Fahrzeugkontrolltätigkeit praktizieren beispielsweise die beiden Basel. Die Motorfahrzeug-Prüfstation beider Basel (MFP) in Münchenstein wird von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft in partnerschaftlicher Zusammenarbeit geführt. Grundlage ist die Vereinbarung vom 3./17. Dezember 1974, die auf den 9. Januar 1979 in Kraft gesetzt wurde.

Bei der Variante 2 (2a und 2b) wurden die Auswirkungen und Chancen eruiert, wenn das Verkehrssicherheitszentrum Ob- und Nidwalden den gemeinsamen Neubauteil am Standort Werkhof selbständig erstellen und finanzieren würde.

Bei der Variante 3 wurde ebenfalls eine Zusammenarbeitsvariante geprüft. Hierbei wurden die Auswirkungen und Chancen eruiert, wenn die gemeinsam genutzten Hochbauten am Standort Werkhof Sarnen durch eine gemeinsame Immobiliengesellschaft- bzw. Anstalt erstellt würden.

Bei der Variante 4 wurde ebenfalls eine Zusammenarbeitsvariante geprüft. Hierbei wurden die Auswirkungen und Chancen eruiert, wenn die gemeinsam genutzten Hochbauten am Standort Werkhof Sarnen durch den Kanton Obwalden erstellt würden.

Bezüglich der detaillierten Zahlen wird auf die Tabelle "Grundlage Varianten weiteres Vorgehen VSZ Obwalden und Nidwalden vom 15. Juli 2025" (Anhang 1) verwiesen.

### 6.2 Variante 1: Beibehaltung der zwei Standorte und Neubau der beiden VSZ-Gebäude in Obwalden und in Nidwalden

#### Standort Obwalden

Auf dem Areal Foribach sind heute nebst dem Verkehrssicherheitszentrum weitere kantonale Ämter wie das Strasseninspektorat, das Amt für Justiz, die Staatsanwaltschaft, die Kantonspolizei und ein Gefängnis angesiedelt. Auf dem Areal Foribach sieht der Kanton zukünftig Potential für weitere Büroräumlichkeiten und Verwaltungseinheiten. Hierfür muss für das Verkehrssicherheitszentrum ein neuer Standort gefunden werden. Ein solches Potential wird auf dem nahegelegenen Areal des Werkhofes gesehen. Dieses wird heute ausschliesslich durch das kantonale Tiefbau-

amt und den Nationalstrassenunterhalt genutzt und ist über die Autobahnzufahrt erschlossen. Nebst den Büroräumlichkeiten gibt es auf dem Gelände eine Halle für die Unterhaltsfahrzeuge, Unfallautos der Polizei etc.

### Standort Nidwalden

Auf dem kantonseigenen Areal an der Kreuzstrasse soll ein Sicherheitskompetenzzentrum entstehen, in dem verschiedene Nutzer wie Polizei, Rettungsdienst, Feuerwehr, Justiz, Gefängnis, Staatsanwaltschaft, Verkehrssicherheitszentrum und Verwaltungseinheiten zusammengeführt werden. Der Landrat bewilligte im Mai 2023 einen Objektkredit von CHF 1.629 Mio. zur Erarbeitung eines Gestaltungsplans mit Richtprojekt. Aufgrund der Komplexität und der Vielzahl an Beteiligten wurde ein zweiphasiges Studienauftragsverfahren gestartet.

Der Prozess basiert auf Erkenntnissen aus Bedürfnisformulierung (2018), Testplanung (2020) und Vertiefung (2022). Bereits die Testplanung (2020) zeigte hierbei, dass das Verkehrssicherheitszentrum einen grossen Flächenbedarf an Erdgeschoss- und Aussenflächen hat. Diese Aussenflächen können aufgrund ihrer Funktion (Testgelände) und der Nutzungsfrequenz kaum durch andere genutzt werden. Das führt zu einer schlechten Ausnützungsbilanz der Flächen im Vergleich zu anderen Nutzenden auf dem Areal Kreuzstrasse. Darüber hinaus besteht nur ein geringes Synergiepotential mit dem geplanten Sicherheitskompetenzzentrum an der Kreuzstrasse zugunsten der Gesamtbevölkerung des Kantons Nidwalden. Das Verkehrssicherheitszentrum und deren Kunden profitieren aber selbstverständlich vom sehr guten Standort auf dem Areal Kreuzstrasse, der sich hauptsächlich durch die Zentralität und gute Erreichbarkeit auszeichnet.

Aufgrund der Erkenntnisse aus der Testplanung (2020) und Vertiefung (2022) veranlassten der Regierungsrat und der Landrat die Prüfung alternativer Standorte innerhalb des Kantonsgebiets. In einem ersten Schritt wurden die Standorte Garnhänki und Erlenpark einer volumetrischen Prüfung unterzogen. Parallel dazu wurde der Kanton Obwalden kontaktiert, um die Möglichkeit eines gemeinsam betriebenen VSZ zu evaluieren. Zu diesem Zeitpunkt lehnte Obwalden eine Zusammenlegung jedoch ab, da dannzumal auf dem Areal Foribach keine Möglichkeit bestand ein gemeinsames VSZ zu erstellen.

Die beiden Nidwaldner Standorte Garnhänki und Erlenpark wurden nach einer Beurteilung der räumlichen, wirtschaftlichen und verfahrensbezogenen Rahmenbedingungen als nicht geeignet beurteilt. Der Landrat beauftragte den Regierungsrat im Rahmen des Beschlusses über den Objektkredit (31. Mai 2023) die Planung des VSZ am bisherigen Standort beizubehalten. Damit verbunden war die Kenntnisnahme, dass das VSZ innerhalb des Areals so konzipiert wird, dass eine spätere Auslagerung aus dem Gesamtprojekt möglich bleibt.

Auf dieser Grundlage wurde im Jahr 2024 der Studienauftrag gestartet. Kurz darauf informierte der Kanton Obwalden über seine Planungsabsichten zum Bau eines neuen VSZ auf dem Areal Werkhof. In der Folge führten die Kantone Nidwalden und Obwalden gemeinsam eine volumetrische Prüfung dieses Standorts durch. Auf Basis der Ergebnisse wurde beschlossen, eine vertiefte Prüfung zur finanziellen, rechtlichen und verfahrensbezogenen Machbarkeit eines gemeinsamen Standorts des Prüfbetriebes (Prüfhalle) vorzunehmen. Das Verkehrssicherheitszentrum wird seit Beginn des Projektes auf dem Areal Kreuzstrasse geplant. Ende 2024 wurde beschlossen, die Option einer gemeinsamen Erstellung eines VSZ in Obwalden zu prüfen.

### Finanzielles

Im Rahmen der ersten Machbarkeitsstudien wurden die Baukosten, für die die beiden Neubauten an den Standorten Sarnen und Stans eruiert. Aufgrund des vergleichbaren Bauumfangs ergeben sich grobe Kostenschätzungen (+/- 25%) zwischen CHF 22.5 Mio. (Stans) und CHF 21.9 Mio. (Sarnen). In Sarnen fallen zusätzliche Kosten von etwa CHF 2.3 Mio. für die Anpassung der Parzelle Werkhof sowie rund CHF 5 Mio. für die Erschliessung inklusive Anbindung an die A8 an. Diese Zusatzkosten entstehen für den Kanton Obwalden sowohl bei

einem alleinigen Bau als auch bei einer gemeinsamen Bautätigkeit an. Die Betriebskosten sind für beide Standorte (Obwalden und Nidwalden) vergleichbar.

Bezüglich der Bauherrschaft ist in Sarnen sowohl ein Neubau durch den Kanton Obwalden als auch durch das VSZ möglich. Wird der Bau durch den Kanton Obwalden realisiert, bleibt das VSZ Mieter. Baut das VSZ selbst, müsste der Kanton Obwalden ein Baurecht einräumen. In Stans kann der Neubau nach aktuellem Kenntnisstand nur auf dem Areal Kreuzstrasse erfolgen. Aufgrund der komplexen Mehrfachnutzung wäre hier ein Bau ausschliesslich durch den Kanton Nidwalden möglich, womit das VSZ ebenfalls in einem Mietverhältnis verbleiben würde.

#### Rechtliches

Da diese Varianten im Wesentlichen dem Status Quo entsprechen, sind keine Anpassung der rechtlichen Grundlagen nötig. Nur wenn das VSZ die Betriebsinfrastruktur in Obwalden selbst baut, müsste Art. 4 VSZ-Vereinbarung angepasst werden. In diesem Fall wäre wahrscheinlich eine Erhöhung über den bisher festgelegten Betrag von CHF 500'000.- hinaus erforderlich.

### **6.3 Variante 2: Zusammenlegung der Prüfhalle in Obwalden, Bauherrschaft durch das VSZ**

#### **6.3.1 Variante 2a: Zusammenlegung der Prüfhalle in Obwalden, Bauherrschaft durch das VSZ (Baurecht)**

##### Ausgangslage

In dieser Variante baut das VSZ den Neubau auf dem Areal Werkhof in Obwalden und ist Eigentümerin des Gebäudes. Der Kanton Obwalden stellt das Grundstück im Rahmen eines langfristigen Baurechts zur Verfügung. Die Fahrzeugprüfhalle würde künftig zentral in Obwalden betrieben, während in Nidwalden weiterhin ein administrativer Ableger (insb. Kontrollschilder, Ausweisgeschäfte) bestehen bleibt. Die übrige Infrastruktur des VSZ in Nidwalden wird reduziert oder aufgelöst.

Diese Variante erlaubt eine betriebliche Fokussierung am Standort Foribach, wobei die Betriebshoheit und infrastrukturelle Unabhängigkeit beim VSZ verbleiben. Im Vergleich zu einem Mietverhältnis kann das VSZ als Bauherrin sowohl die technische Ausstattung als auch die bauliche Organisation eigenständig gestalten und auf den langfristigen Betrieb optimieren.

##### Finanzielles

Für den Neubau einer gemeinsamen, grösser dimensionierten Prüfhalle in Sarnen nach Variante 2a ist mit Gesamtinvestitionen von rund CHF 33.97 Mio. zu rechnen. Damit liegen die Investitionen rund CHF 10 Mio. unter jenen der Variante 1 (Doppelstandort, ca. CHF 44.4 Mio.), was im Wesentlichen auf die Vermeidung von Doppelbauten und die bessere Flächennutzung zurückzuführen ist.

Im Unterschied zur Variante 1 trägt das VSZ bei Variante 2a die Baukosten selbst und wird Eigentümerin der Gebäude. Der Kanton Obwalden stellt das Grundstück im Baurecht zur Verfügung, was einen regelmässigen Baurechtszins zur Folge hat.

Die Finanzierung erfolgt primär über Fremdmittel, aufgenommen durch das VSZ. Die Struktur des Eigenkapitals bzw. Dotationskapitals ist dabei nicht entscheidend, solange die beiden Kantone für die Finanzierung solidarisch bürgen. Unter dieser Voraussetzung entfällt für die Kantone die Notwendigkeit, Dotationskapital im Umfang von 30 % der Bausumme bereitzustellen. Baurechtszinsen für die Grundstücksnutzung sind als laufender Aufwand in den Betriebskosten einzurechnen. Die Betriebskosten bleiben analog zur Variante 1 stabil, langfristig kann jedoch mit Einsparungen durch eigenständigen Gebäudebetrieb gerechnet werden.

### Rechtliches

Die heutige interkantonale Vereinbarung (VSZ-Vereinbarung, NG 651.2) ist mit Blick auf die Eigentumsverhältnisse und das erhöhte Eigenkapital des VSZ anzupassen. Insbesondere Art. 4 der Vereinbarung ist neu zu fassen, um das Investitionsvolumen und die Bauherrschaft des VSZ abzubilden. Die Eigentumsverhältnisse am Boden bleiben beim Kanton Obwalden; ein Baurechtsvertrag ist erforderlich.

### **6.3.2 Variante 2b: Zusammenlegung der Prüfhalle in Obwalden, Bauherrschaft durch das VSZ (Eigentum Grundstück)**

#### Ausgangslage

In dieser Variante tritt das VSZ als Bauherrin auf und erwirbt zusätzlich das Grundstück auf dem Areal Werkhof vom Kanton Obwalden. Damit wird das VSZ sowohl Eigentümerin der Gebäude als auch des Bodens. Der Schwerpunkt der Prüftätigkeit läge in Obwalden, während Nidwalden weiterhin mit administrativen Aufgaben und Kundendienstfunktionen eingebunden bleibt.

Die Variante entspricht strukturell der Variante 2a, unterscheidet sich jedoch in der vollständigen Eigentumsübernahme. Dies bietet dem VSZ maximale Unabhängigkeit in der mittel- bis langfristigen Entwicklung und Nutzung der Infrastruktur.

#### Finanzielles

Variante 2b entspricht der Variante 2a, beinhaltet jedoch zusätzlich den Erwerb des Grundstücks am Standort Foribach durch das VSZ. Die Gesamtinvestitionen betragen ohne Berücksichtigung der Grundstückskosten rund CHF 33.97 Mio. Damit liegen die Investitionen rund CHF 10 Mio. unter jenen der Variante 1 (Doppelstandort, ca. CHF 44.4 Mio.), was im Wesentlichen auf die Vermeidung von Doppelbauten und die bessere Flächennutzung zurückzuführen ist. Die effektiven Gesamtkosten liegen entsprechend höher, da der Grundstückskaufpreis je nach Marktwert mehrere Millionen Franken betragen kann.

Im Vergleich zur Variante 2a sind die Bauinvestitionen identisch, jedoch entfallen bei Variante 2b langfristig die Baurechtszinse. Dies verbessert die Wirtschaftlichkeit nach Abschreibung der Bauinvestitionen. Der Vorteil geringerer laufender Kosten steht jedoch ein höherer Kapitalbedarf für den Grundstückserwerb gegenüber.

Die Finanzierung erfolgt primär über Fremdmittel durch das VSZ. Die Höhe des Eigen- bzw. Dotationskapitals ist dabei nicht entscheidend, solange die beiden Kantone solidarisch bürgen. Unter dieser Voraussetzung entfällt die Pflicht, Dotationskapital im Umfang von 30 % der Bau-summe bereitzustellen. Durch den vollständigen Eigentumserwerb entfallen Baurechtszinsen vollständig, was die langfristige Wirtschaftlichkeit zusätzlich verbessert.

Durch den vollständigen Eigentumserwerb profitiert das VSZ von hoher Planungssicherheit und kann Investitionen optimal auf die betrieblichen Anforderungen abstimmen.

Im Vergleich zur Variante 1 (Doppelstandort, ca. CHF 44.4 Mio.) liegen die Investitionen deutlich tiefer, da Doppelbauten entfallen und die Flächen effizienter genutzt werden. Der Kostenanteil des Kantons Nidwalden wird wie bisher nach dem Nutzungsschlüssel berechnet.

### Rechtliches

Diese Variante erfordert eine umfassende Anpassung der interkantonalen Vereinbarung, insbesondere hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse und des Dotationskapitals (Art. 4 VSZ-Vereinbarung). Der Erwerb des Grundstücks muss rechtlich sauber geregelt werden. Aufgrund der vollständigen Eigentumsübernahme ergibt sich auch ein erhöhtes finanzielles und strategisches Risiko für das VSZ.

## **6.4 Variante 3: Zusammenlegung der Prüfhalle in Obwalden, Bau durch Immobiliengesellschaft/-anstalt**

### Ausgangslage

In dieser Variante wird der Neubau durch eine externe Immobiliengesellschaft oder eine öffentlich-rechtliche Anstalt (z. B. Bauanstalt OW/NW) realisiert. Das VSZ mietet die Infrastruktur langfristig. Die Kontrolltätigkeiten werden in Obwalden zentralisiert, während in Nidwalden weiterhin eine administrative Zweigstelle verbleibt.

Die Bauherrschaft durch eine Drittgesellschaft, erlaubt den Kantonen eine Auslagerung der Investitionskosten, bringt jedoch komplexe Eigentumsverhältnisse und Abhängigkeiten mit sich. Die Betriebsführung des VSZ bleibt unverändert.

### Finanzielles

Variante 3 sieht die Zusammenlegung der Prüfhalle in Obwalden vor, wobei der Bau durch eine Immobiliengesellschaft oder eine Immobilienanstalt erfolgt. Das VSZ mietet die Infrastruktur langfristig an. Die Investitionskosten für den Bau betragen CHF 33.97 Mio. für Gebäude, Betriebs- und Prüfinfrastruktur. Diese werden jedoch nicht durch das VSZ finanziert, sondern durch die Kantone (Alimentierung Immobiliengesellschaft) und Fremdfinanzierung. Das VSZ trägt die Mietkosten, welche über die Gebühren refinanziert werden.

### Rechtliches

Die heutige VSZ-Vereinbarung müsste ergänzt werden, insbesondere betreffend die Mietverhältnisse mit der Drittgesellschaft. Politisch und juristisch ist die Variante komplex, da Eigentum und Betrieb institutionell getrennt sind. Die Akzeptanz dieser Variante wird als gering eingeschätzt, zumal es sich um eine Konstruktion mit potenziell eingeschränkter politischer Steuerung handelt.

## **6.5 Variante 4: Zusammenlegung der Prüfhalle in Obwalden, Bau durch den Kanton Obwalden**

### Ausgangslage

In dieser Variante realisiert der Kanton Obwalden den Neubau am Standort Werkhof auf eigene Rechnung. Das VSZ mietet die Infrastruktur – analog zur heutigen Situation – und konzentriert seine Kontrolltätigkeiten auf den Standort Obwalden. In Nidwalden wird ein administrativer Ableger beibehalten.

Der Betrieb erfolgt durch das VSZ, während Bau und Unterhalt in der Verantwortung des Kantons Obwalden verbleiben. Dies ermöglicht eine schlanke Umsetzung ohne Anpassung der Eigentumsverhältnisse beim VSZ.

### Finanzielles

Variante 4 sieht die Zusammenlegung der Prüfhalle in Obwalden vor, wobei der Bau vollständig durch den Kanton Obwalden finanziert und im Eigentum des Kantons betrieben wird. Das VSZ nutzt die Infrastruktur gegen Zahlung einer jährlichen Nutzungs- oder Mietgebühr. Die Investitionskosten für den Bau betragen CHF 33.97 Mio. für Gebäude, Betriebs- und Prüfinfrastruktur, CHF 2.31 Mio. für die Anpassung des Standorts Foribach sowie CHF 4.95 Mio. für die Erschliessung inklusive Anschluss an die A8. Die Gesamtkosten für den Bau belaufen sich somit auf CHF 41.23 Mio.

Im Vergleich zur Variante 1 (Doppelstandort, ca. CHF 51 Mio.) werden Doppelbauten vermieden und die Flächennutzung optimiert. Für das VSZ entfällt der einmalige Kapitalbedarf, was die Liquidität schont. Im Gegenzug fallen laufend Nutzungsgebühren an, die kostendeckend für den Kanton Obwalden kalkuliert werden müssen

Die Finanzierung erfolgt vollständig durch den Kanton Obwalden. Das VSZ muss keine eigenen Bauinvestitionen tätigen und benötigt daher kein zusätzliches Dotationskapital. Eine

Solidarbürgschaft beider Kantone ist nicht erforderlich, da die Finanzierung allein durch den Kanton Obwalden getragen wird. Das VSZ übernimmt lediglich die vertraglich vereinbarten Nutzungsgebühren.

Die Variante ist aus Sicht des VSZ mit geringerem Kapitalbedarf verbunden und bietet aufgrund der geringeren Komplexität eine rasche Umsetzbarkeit. Die langfristige Mietbindung erhöht jedoch die strukturellen Fixkosten.

#### Rechtliches

Die rechtlichen Grundlagen müssen in der VSZ-Vereinbarung nicht wesentlich angepasst werden. Eine vertragliche Regelung zum Mietverhältnis ist erforderlich. Die Variante entspricht im Aufbau weitgehend dem Status quo und ist daher politisch am einfachsten umsetzbar.

## 7 Fazit

Die vorliegenden Analysen vergleichen eine Fortführung mit zwei Standorten (Stans/Sarnen) mit einer Zusammenführung der Prüfinfrastruktur am Areal Werkhof Foribach, Sarnen (mit administrativer Dependance in Stans). Bewertet wurden ökonomische, betriebliche und prozessuale Aspekte sowie die Wirkungen auf Gebühren und Kundennutzen.

### 7.1 Ökonomische Würdigung

#### Kosten- und Gebührenniveau

Gegenüber dem Ist-Aufwand 2024 von CHF 6.18 Mio. würde eine Zwei-Standorte-Lösung auf ca. CHF 8.59 Mio. (+39 %) steigen; die Ein-Standort-Variante liegt bei ca. CHF 7.92 Mio. (+28 %). Die höhere Fixkostenlast (insb. Mieten/Nebenkosten, Abschreibungen) macht die Doppelstruktur strukturell teurer und gebührentreibender. Insgesamt würden die jährlichen Einsparungen bei einer Zwei-Standort-Lösung rund 0.7 Mio. Franken betragen.

#### Investitionen

Der gemeinsame Neubau wird mit rund CHF 33.97 Mio. veranschlagt und liegt damit ca. CHF 10 Mio. unter den Doppelneubauten (rund CHF 44.4 Mio.–51 Mio., je nach Ausgestaltung). Die Differenz resultiert vor allem aus eingesparten Doppelbauten und effizienterer Flächennutzung.

### 7.2 Betriebliche Würdigung

#### Effizienz- und Qualitätsgewinne

Ein Standort bündelt Personal, Anlagen und IT, reduziert Parallelprozesse und vereinfacht Disposition und Führung. Aufgrund der Tatsache, dass bereits heute die Betriebe fast vollumfänglich ausgelastet sind, würden sich nur moderate Effizienzgewinne im Betrieb ergeben.

#### Service in Nidwalden

Kernleistungen der Verkehrszulassung (Schalter/Schilder/Ausweise) bleiben als Dependance in Stans; Störkontrollen für Langsamverkehr könnte weiterhin im gleichen Umfang dezentral in den Gemeinden angeboten werden.

#### Längere Anfahrtswege für Kundinnen und Kunden

Besonders aus den südlichen und östlichen Gemeinden Nidwaldens sowie der Gemeinde Engelberg entstehen zusätzliche Distanz und Zeitaufwände.

#### Wege- und Ökologieeffekte

Die von der IG NW geschätzte Mehrfahrleistung (615'894 km/Jahr) ist methodisch überschätzt; eine realistische Neubewertung ergibt ca. 293'780 km/Jahr. Bereits heute werden 27.9 % der NW-Fahrzeuge ausserkantonale (davon 3.3 % in OW) geprüft.

#### Prüfhalle „light“ in NW

Zwar technisch machbar, betrieblich aber keine sinnvolle Variante: nur rund 1'100 Prüfungen (~8 % des Volumens), dennoch ~70 % Flächenbedarf einer Vollanlage; hohe Fixkosten, Fragilität in der Einsatzplanung und Doppelspurigkeiten.

### 7.3 Auswirkungen der Varianten auf den Zeitplan

Es wird festgestellt, dass bei allen Varianten Neubauten mit hohen Investitionen getätigt werden müssen. Je nachdem, welche Finanzierungs- bzw. Erstellungsvariante gewählt wird, variiert der politische Prozess, um die hierfür nötigen finanziellen oder rechtlichen Grundlagen zu schaffen.

Bei allen Varianten werden die Vorarbeiten im Zusammenhang mit der Erschliessung durch Obwalden durchgeführt. Zudem tragen die beiden Kantone die Kosten für die Weiterführung

ihrer Variantenplanungen. Aufgrund des Zeitplans im Zusammenhang mit der Planung Foribach wird somit der Kanton Obwalden ab dem Sommer 2026 auch auf dem Areal Werkhof Foribach mit zwei Varianten planen (mit und ohne gemeinsame VSZ-Prüfhalle). Die Planung des Areals Kreuzstrasse sieht diese beiden Varianten bereits heute vor (mit und ohne Prüfhallen-Standort für Nidwalden).

#### Variante 1

Im Zusammenhang mit der Variante 1 ist entscheidend, ob der Kanton Obwalden den alleinigen Neubau auf dem Areal Foribach, Sarnen, durch das VSZ erstellen lassen will. Diese Situation würde dazu führen, dass in beiden Kantonen ein ordentlicher Gesetzgebungsprozess durchgeführt werden müsste. In diesem ist Art. 4 der VSZ-Vereinbarung anzupassen, um die Möglichkeit zur Erhöhung des Dotationskapitals des VSZ zu ermöglichen. Dieser Prozess ist in beiden Kantonen parallel zu führen, da es sich bei der Vereinbarung um eine interkantonale Vereinbarung handelt.

Sofern beide Kantone die Finanzierung der Neubauten über die ordentliche Investitionsrechnung abwickeln würden, wäre keine Anpassung der Interkantonalen Vereinbarung notwendig. In diesem Fall sind in beiden Kantonen politische Beschlüsse für die Planung und die Bauten einzuholen (vgl. hierzu die nachfolgende Grafik Zeitplan).

#### Variante 2 -2a

Für die Umsetzung dieser Variante ist zwingend eine Änderung der kantonalen Rechtsgrundlagen erforderlich, da der Standort der technischen Prüfungen in Nidwalden aufgegeben wird. Der Regierungsrat müsste dem Landrat eine entsprechende Vorlage zur Anpassung der einschlägigen Ausführungsbestimmungen unterbreiten. Parallel dazu wäre ein öffentlich-rechtlicher Vertrag zwischen den Kantonen Nidwalden und Obwalden abzuschliessen, der die gegenseitigen Rechte und Pflichten, die Mitwirkungsorgane sowie die Kosten- und Ertragsverteilung verbindlich regelt.

Aufgrund der politischen Bestrebungen in den beiden Kantonen ist davon auszugehen, dass gegen die Zusammenlegungsvorlage in mindestens einem Kanton das Referendum ergriffen würde, was zu einer Verlängerung des Prozesses führt. Im optimalen Fall wäre aus heutiger Sicht frühestens eine Volksabstimmung im März 2028 realisierbar. Jede Verzögerung würde zu einer Verschiebung des Neubauprozesses eines gemeinsamen VSZ führen (vgl. Ziff. 2 im Zeitplan unten).

#### Variante 2 - 2b

Diese Variante erfordert die gleichen rechtlichen und vertraglichen Schritte wie Variante 2a, zusätzlich ist im Rahmen der Änderung der Rechtsgrundlagen noch der Übergang des Grundstücks ins VSZ zu vollziehen.

#### Variante 3

Diese Variante erfordert die gleichen rechtlichen und vertraglichen Schritte wie Varianten 2a und 2b. Die Umsetzung dieser Variante erfordert zudem eine zusätzliche vertragliche und organisatorische Zusammenarbeit zwischen den Kantonen Nidwalden und Obwalden; es ist eine weitere juristische Person zu gründen (Immobilien-Gesellschaft oder einer kantonalen Immobilienanstalt). Der öffentlich-rechtliche Vertrag zwischen den beiden Kantonen muss neben Betrieb und Kostenteilung auch die langfristigen Miet- bzw. Nutzungsbedingungen mit der Immobilien-Gesellschaft verbindlich festlegen.

Aus politischer Sicht ist diese Variante vor allem hinsichtlich der langfristigen Kostenfolgen zu beurteilen: Mietmodelle können Investitionsspitzen vermeiden, führen aber zu einer dauerhaften finanziellen Verpflichtung. Eine transparente Darstellung der erwarteten Kostenentwicklung ist in der politischen Diskussion entscheidend, um die Wirtschaftlichkeit im Vergleich zu Eigenbauten darzustellen. Bezüglich der rechtlichen Struktur ist das Konstrukt aber bedeutend

