



KANTON
NIDWALDEN

REGIERUNGSRAT

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

RAHMENKREDIT FÜR DIE ABGELTUNGEN DES REGIONALEN PERSONENVERKEHRS 2027 UND 2028

Bericht des Regierungsrates

Titel:	Rahmenkredit öV 2027/28	Typ:	Bericht Regierungsrat	Version:	
Thema:	Abteilungen RPV	Klasse:		FreigabeDatum:	09.06.2026
Autor:	Amt für Mobilität	Status:		DruckDatum:	09.06.2026
Ablage/Name:	Bericht zum Rahmenkredit öV 202728.docx			Registratur:	2025.NWBD.38

Inhalt

1	Zusammenfassung	4
2	Ausgangslage	7
2.1	Bericht zum Objektkredit.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
2.2	Bestehende Verkehrslinien	7
2.3	Punktuelle Angebotsveränderungen in den letzten Jahren	8
2.4	Nachfrage weiterhin steigend	9
2.5	öV-Anteil am Modalsplit	10
2.6	Starker Rückgang der Abgeltungen in den letzten Jahren	11
3	Entwicklungen in der Mobilität	12
3.1	Fortlaufende Entwicklung der Bahninfrastruktur.....	12
3.2	Barrierefreies öV-Angebot in Nidwalden	12
3.3	Neues, nationales Preissystem mit myRIDE	13
3.4	Agglomerationsprogramm 5. Generation eingereicht	13
4	öV-Strategie Nidwalden für die Jahre 2025-2028.....	15
5	Untersuchung des öV-Angebots	17
5.1	Schweizweit hohe Qualität im öV	17
5.2	Sehr zufriedene Kunden im öV	17
5.3	Überangebote bei Buslinien des Bundes	18
5.4	Ergebnisse des kantonalen Controllings.....	19
6	Angebotsveränderungen im öV für 2027 und 2028	21
6.1	Einführung integraler Halbstundentakt Luzern nach Engelberg.....	21
6.2	Neukonzeption der Buslinie 311 sowie Einführung direkte Verbindung zwischen Stans und Stansstad	22
6.3	Änderung der Beschriftung der Buslinie 311	23
6.4	Punktuelle Optimierungen auf einzelnen Buslinien	24
6.5	Angebots-Ausblick 2029 und 2030	24
7	Bisherige Kredite für das öV-Angebot	25
8	Rahmenkredit öV 2027 und 2028	26
8.1	Nationale, finanzielle Rahmenbedingungen	26
8.2	Grössere Faktoren in den Offerten der Transportunternehmen.....	26
8.3	Zusammensetzung des Rahmenkredits.....	28
8.4	Finanzieller Ausblick	29

1 Zusammenfassung

Weiterhin steigende Nachfrage im öffentlichen Verkehr

Die Nachfrage im öffentlichen Verkehr (öV) brach in den Jahren 2020 und 2021 aufgrund der Covid-19-Krise stark ein. Bereits im Jahr 2022 erholte sich die Nachfrage jedoch wieder rasant. Seit 2023 erzielten die öV-Linien in Nidwalden wiederum ausserordentlich gute Nachfragewerte und übertreffen gar das bisherige Spitzenjahr 2019. So stieg die Nachfrage sowohl bei den Bahnlinien als auch bei den Buslinien zwischen 2021 und 2025 um über 60 Prozent. Dies führte teils zu Kapazitätsengpässen insbesondere auf dem Luzern-Engelberg Express der zb Zentralbahn AG (zb). Weiter haben jene Bahn- und Buslinien hinsichtlich Nachfragewachstum besonders profitiert, bei welchen das öV-Angebot moderat ausgebaut wurde. Wird das Jahr 2025 mit dem Vorjahr verglichen, so konnte die bereits sehr hohe Nachfrage auf den Bahn- und Buslinien zusätzlich um vier bis sechs Prozent gesteigert werden.

Anpassung bisheriger Verkehrslinien

Gestützt auf Art. 9 Abs. 1 des Gesetzes über die Förderung des öV (Verkehrsgesetz, ÖVG; NG 652.1) legt der Landrat gleichzeitig mit dem Rahmenkredit die Verkehrslinien fest. In Nidwalden bestehen folgende Verkehrslinien bzw. sollen aufgrund der Angebotsveränderungen wie folgt angepasst werden:

Bahn

- S4 Luzern - Stans (- Wolfenschiessen)
- InterRegio (IR42) Luzern - Stans - Engelberg (LEX)
- *neu: RegioExpress (RE44) Luzern - Stans - Engelberg*
- S5 Luzern - Giswil sowie S55 Luzern - Sachseln (jeweils Halt in Hergiswil)

Die heutige S44 Luzern - Stans wird mit der Einführung des integralen Halbstundentakts durch den RE44 Luzern - Stans - Engelberg ersetzt. Gleiches gilt für die bisherigen saisonalen Züge Luzern - Engelberg (S-LEX). Die übrigen Bahnlinien bleiben bestehen. Die S4 verkehrt am frühen Morgen sowie abends weiterhin bis Wolfenschiessen, wenn der halbstündliche RE nicht verkehrt.

Bus

- 60.310 Stans - Altdorf (Winkelriedbus)
- 60.311 (Stansstad-/ Länderpark -) Stans - Ennetbürgen - Emmetten - Seelisberg (Seelinie)
- *neu: 60.314 Stans - Fadenbrücke - Emmetten - Seelisberg (Seelinie)*
- *neu: 60.315 Stans - Pilatuswerke - Ennetbürgen - Fadenbrücke - Stans*
- *neu: 60.316 Stans - Fadenbrücke - Ennetbürgen - Pilatuswerke - Stans*
- 60.312 Stans - Sarnen
- 60.313 St. Jakob - Mueterschwandenberg
- 60.321 Stansstad - Obbürgen - Bürgenstock
- 60.323 Stansstad - Stans
- 60.324 Stans - Oberdorf - Büren
- 60.331 Wolfenschiessen - Oberrickenbach
- N4 (Nachtnetz) Luzern - Stans
- N44 (Nachtnetz) Stans - Emmetten

Zur besseren Kenntlichkeit der unterschiedlichen Linienäste der aktuellen Buslinie 311 soll diese um weitere Liniennummern 314, 315 und 316 ergänzt werden.

Seilbahn

- Luftseilbahn Dallenwil - Wirzweli
- Luftseilbahn Dallenwil - Wiesenbergbahn (kantonale Verkehrslinie)
- Luftseilbahn Niederrickenbach Station - Niederrickenbach Dorf (kantonale Verkehrslinie)

öV-Strategie Nidwalden für die Jahre 2025 bis 2028

Die Erarbeitung der öV-Strategie Nidwalden für die Jahre 2025 bis 2028 stand im Jahr 2024 an. Die zweite Periode der öV-Strategie umfasst die nachfolgend aufgeführten Änderungen im öV-Angebot für 2027 und 2028. So ist etwa die Einführung des Halbstundentakts nach Engelberg geplant. Dieser Ausbau ist auch als Massnahme im Gesamtverkehrskonzept enthalten.

Angebotsveränderungen im öffentlichen Verkehr 2027 und 2028

Auf den Fahrplan 2027 und 2028 soll einerseits das bestehende öV-Angebot von 2026 weitergeführt werden. Andererseits sind gestützt auf den Beschluss des Regierungsrates Nr. 809 vom 16. Dezember 2025 (Mengengerüst) folgende Angebotsveränderungen vorgesehen:

Einführung integraler Halbstundentakt Luzern - Engelberg

- zweite stündliche Verbindung zwischen Luzern und Engelberg mit Halt in Horw, Hergiswil, Stansstad, Stans, Dallenwil und Wolfenschiessen als RE44 und dafür Wegfall der S44 Luzern - Stans

Neukonzeption der Buslinie 311 und Einführung direkte Verbindung Stans - Stansstad

- ein Kurs zusätzlich in der Nebenverkehrszeit werktags Stans - Buochs - Beckenried zur Abnahme des zusätzlichen Zugs
- Erweiterung der Beschriftung der Linienäste der bestehenden Buslinie 311 um 314, 315 und 316 zur Vereinfachung der Kommunikation
- Linienverlängerung 311 Stans - Stansstad direkt über die Kantonsstrasse zur besseren Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Wohnen sowie zur Direktverbindung von Stansstad in die Seegemeinden

Punktuelle Optimierungen

- ein Kurspaar werktags am Abend zusätzlich auf der Buslinie 310 Stans - Altdorf
- ein Frühkurs und vier Kurspaare zur Schliessung von Taktlücken am Wochenende zusätzlich auf der Buslinie 323 Stans - Stansstad

Finanzielle Betrachtungen zum Rahmenkredit öV 2027 und 2028

Die Abgeltungen für das Verkehrsangebot in Nidwalden sind in den Jahren, welche durch die Covid-19-Krise geprägt waren, angestiegen. Mit der Zunahme der Nachfrage gingen die Abgeltungen jedoch deutlich wieder zurück. Im Jahr 2025 betrugen die Aufwendungen für den öV für den Kanton lediglich 6 Mio. Franken. Im Schnitt betrugen diese über die letzten knapp 20 Jahre 7 Mio. Franken jährlich. In der Tendenz waren sie im vergangenen Jahrzehnt rückläufig. Dies vor allem aufgrund der steigenden Erträge der zb im Bereich des internationalen Gruppengeschäfts und den starken Zuwächsen im regionalen Verkehr auf den S-Bahnen.

Für den Rahmenkredit 2027 und 2028 für die Abgeltungen des öV-Angebots wird aufgrund der eingegangenen Offerten der Transportunternehmen für das bisherige Angebot gemäss Fahrplan 2026 sowie den geplanten Ausbauten dem Landrat der Betrag von 17.3 Mio. Franken beantragt. Dieser Betrag setzt sich aus 8.7 Mio. Franken für das Jahr 2027 und 8.6 Mio. Franken für das Jahr 2028 zusammen. Der Rahmenkredit erfordert gemäss § 63 Ziff. 3 des Landratsreglements die Zustimmung von zwei Dritteln der anwesenden, stimmberechtigten Ratsmitglieder. Der Kredit fällt im Vergleich zu den Vorjahren höher aus. Dies ist aufgrund des längerfristig geplanten, grösseren Angebotsausbaus aus dem Halbstundentakt nach Engelberg, der anstehenden Rollmaterialbeschaffung der zb und dem Wegfall der Treibstoffzollrückerstattung bei den Dieselnissen der Fall.

Zuletzt gilt es zu erwähnen, dass die finanzielle Lage des Bundes aktuell angespannt ist. Mit den steigenden Abgeltungen in Nidwalden kann erstmals die Kantonsquote (sogenanntes Kostendach, festgelegt durch den Bund) nicht eingehalten werden. Im Frühsommer 2026 wird ein entsprechendes Gesuch beim Bund gestellt. Aktuell ist nicht abschätzbar, ob dieser die Kantonsquoten für 2027 und 2028 wie erforderlich in Nidwalden erhöhen wird. Sollte dies nicht

der Fall sein, müsste dem Landrat zu einem späteren Zeitpunkt ein Nachtragskredit für den Fehlbetrag beantragt oder eine Kürzung des Angebots im Folgejahr 2028 durchgeführt werden.

2 Ausgangslage

2.1 Gesetzliche Grundlage

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

2.2 Bestehende Verkehrslinien

Bahn

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

- S4 Luzern - Stans - Wolfenschiessen,
- InterRegio (IR) Luzern - Stans - Engelberg (LEX) sowie die Saisonzüge S-LEX,
- zur Hauptverkehrszeit die S44 Luzern - Stans und
- S5 Luzern - Giswil sowie zur Hauptverkehrszeit die S55 Luzern - Sachseln (jeweils Halt in Hergiswil).

Weiter verkehren zwischen Dallenwil und Engelberg zur Taktverdichtung am Morgen sowie am späten Abend Busse, welche in Wolfenschiessen Anschluss auf die S4 bieten.

Bus

An die Bahnstrecke bzw. an die Hauptachse werden die wichtigsten Siedlungsgebiete der Nidwaldner Gemeinden mit neun Buslinien der PostAuto AG (PAG) sowie einer Nachtnetz-Buslinie der Verkehrsbetriebe Luzern (vbl) angeschlossen. Sechs gehen vom Bahnhof Stans ab, wovon zwei in den Hauptorten der Nachbarkantone Sarnen und Altdorf enden. Konkret verkehren in Nidwalden folgende Buslinien:

- 60.310 Stans - Altdorf (Winkelriedbus)
- 60.311 Stans - Beckenried - Emmetten - Seelisberg (Seelinie)
- 60.312 Stans - Sarnen
- 60.313 St. Jakob - Mueterschwandenberg
- 60.321 Stansstad - Obbürgen - Bürgenstock
- 60.323 Stansstad - Stans
- 60.324 Stans - Oberdorf - Büren
- 60.331 Wolfenschiessen - Oberrickenbach
- N4 (Nachtnetz) Luzern - Stans
- N44 (Nachtnetz) Stans - Emmetten

Weiter verkehren in den Gemeinden Hergiswil und Ennetbürgen Ortsbusse. Gemäss Art. 4 bzw. Art. 12 ÖVG werden diese Ortsbusse vollumfänglich durch die Gemeinden bestellt und finanziert. Diese beiden Busse sind somit nicht Bestandteil der durch den Landrat zu beschliessenden Verkehrslinien gemäss Art. 9 ÖVG.

Schiff

Das öV-Angebot in Nidwalden umfasst neben den Bahn- und Buslinien ebenfalls Schifflinien mit sieben Anlegestellen für die Kursschifffahrt auf dem Vierwaldstättersee – betrieben durch die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees. Diese werden von den Linien Luzern - Brunnen - Flüelen und Luzern - Stansstad - Alpnachstad bedient. Die Schifffahrt im Kanton Nidwalden wird seit 2024 ausschliesslich als Eigenleistung der Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees angesehen. Sie ist somit nicht Bestandteil des Rahmenkredits.

Seilbahn

Im Kanton Nidwalden bestehen eine Vielzahl von Kleinseilbahnen sowie grössere Anlagen mit vorwiegend touristischem Charakter. Lediglich die Seilbahnen Dallenwil - Wirzweli (LDW), Dallenwil - Wiesenberg (Wiesenbergbahn) sowie Niederrickenbach Station - Niederrickenbach Dorf (LDN) bedienen grössere Siedlungen und verfügen über eine Erschliessungsfunktion. Sie sind somit Teil der Nidwaldner Verkehrslinien gemäss Art. 9 ÖVG. Die LDW wird als RPV-Linie auch durch den Bund mitfinanziert. Hingegen die Wiesenbergbahn sowie die LDN aufgrund der Anzahl erschlossener Einwohner von keiner Bundesbeteiligung profitieren, jedoch durch den Kanton im Sinne einer kantonalen Linie mit einem jährlichen Pauschalbetrag unterstützt werden.

2.3 Punktuelle Angebotsveränderungen in den letzten Jahren

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

Zug / Bahn

- Ausdehnung des Saisonzugs S-LEX zwischen Luzern und Engelberg auch auf die Werkstage im Sommer, jeweils ab Luzern um 09.36 Uhr (ab Sommer 2024);
- Zusätzliche IR-Verbindung Luzern - Engelberg abends sowie zusätzliche S44-Verbindungen Luzern - Stans morgens und abends (ab Fahrplan 2020 sowie ab Fahrplan 2022);
- Wiederinbetriebnahme und Bedienung der Haltestelle Hergiswil Matt durch die S4 und S5 (März 2020).

Bus

- Verdichtungskurse / Rundkurse auf der Buslinie 311 nach Pilatuswerke und Fadenbrücke werktags einmal stündlich (ab Fahrplan 2025), Nachmittagskurse am Wochenende (ab Fahrplan 2020), Schliessung der Taktlücken Beckenried - Emmetten (ganztägiger Halbstundentakt ab Fahrplan 2024);
- Durchgehender Stundentakt auf der Buslinie 312 zwischen Stans und Sarnen (ab Fahrplan 2021); Einführung zusätzliches Kurspaar morgens (ab 2024);
- Schrittweiser Ausbau der Linie 310 Stans - Altdorf (ab Fahrplan 2016 bzw. 2022) mit schlanken Anschlüssen an die Züge des Gotthard-Basistunnels Richtung Tessin und die S2 Richtung Flüelen - Schwyz;
- Einführung saisonales Kurspaar sowie Abendkurs auf der Linie 331 Wolfenschiessen - Oberrickenbach (ab Fahrplan 2022 bzw. 2025);
- Einstellung des Wochenende-Angebots auf der Buslinie 313 nach Mueterschwandenberg (ab Fahrplan 2022);
- Einführung Nachtangebot zwischen Luzern und Stans mit der N4 sowie Stans und Emmetten mit der N44 (ab Fahrplan 2022).

Seilbahn

- Zusätzliche Morgen- und Abendverbindungen auf der LDW (ab Fahrplan 2020), Streichung zweier Abendkurse (ab Fahrplan 2024).

2.4 Nachfrage weiterhin steigend

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

Bahn

Die nachfolgende Abbildung 1 zeigt die Fahrgastentwicklung der Bahnlinien der letzten fünf Jahre. Es werden nur jene Bahnlinien abgebildet, welche Haltestellen auf Nidwaldner Boden bedienen. Insgesamt zeigt sich, dass die Nachfrage gegenüber dem Pandemiejahr 2021 (Covid-19-Krise) bis heute wieder stark zugenommen hat. Insbesondere ab dem Jahr 2023 konnte das hohe Nachfrageniveau – etwa aus dem bisherigen Spitzenjahr 2019 – erreicht bzw. gar übertroffen werden. Ab 2023 bis 2025 erzielte die zb in der Nachfrage Rekordwerte. Gleiches gilt auch, wenn die insgesamt zurückgelegten Strecken (Personenkilometer / PKM) betrachtet werden. So sind die PKM bei der zb 2025 gegenüber 2024 insgesamt um weitere 10 Prozent von 233 Mio. auf 256 Mio. angestiegen. Bei den Linien auf dem Engelbergerast betrugen die Zunahmen zwischen 5 und 7 Prozent.

Bezüglich Interpretation der einzelnen Zahlenwerte der nachfolgenden Grafik gilt es zu beachten, dass die Linien S4/S44 und S5/S55 je nach Angebotsqualität und Fahrzeiten untereinander in einer gewissen Konkurrenz stehen. Entsprechend sind die Zahlen immer als Gesamtwert der beiden Linien zu betrachten.

Linie	Strecke	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderung in % 2021-2025	Veränderung in % 2024-2025
S4	Luzern-Wolfenschiessen	2.101	2.701	3.228	3.429	3.580	70.4	4.4
S44	Luzern-Stans	0.115	0.193	0.233	0.255	0.271	135.7	6.3
IR	Luzern-Engelberg	1.107	1.515	1.960	1.910	2.040	84.3	6.8
S5	Luzern-Giswil	2.350	3.040	3.625	3.839	4.073	73.3	6.1
S55	Luzern-Sachslen	0.049	0.066	0.083	0.091	0.097	98.0	6.6
Total		5.722	7.515	9.129	9.524	10.061	75.8	5.6

Abbildung 1: Übersicht Entwicklung Fahrgäste / beförderte Personen in Mio. auf den Bahnlinien (Quelle: zb)

Bus

Analog zu den Bahnlinien hat sich auch die Nachfrage auf den Buslinien erfreulich entwickelt. Die grösste Nachfragesteigerung gegenüber den Vorjahren verzeichnete die Linie 310 Stans - Altdorf. Die nachfolgende Abbildung 2 zeigt somit vor allem die Wirkung der getroffenen Angebotsmassnahmen. Die Anbindung der Nidwaldner Seegemeinden an den neuen Urner Kantonsbahnhof Altdorf und die Schnellzüge Richtung Süden kann als voller Erfolg gewertet werden. Das Angebot ist vor allem im Ausflugsverkehr auch im Vergleich zum Auto sehr attraktiv. Ebenfalls bemerkenswert ist, dass zwei Jahre nach der Einführung des durchgehenden Stundentakts Stans - Ennetmoos - Sarnen ein spürbarer Effekt auf die Nachfrage zu beobachten ist. Wird der Vergleich zwischen 2025 und dem Vorjahr gezogen, nahm auf einzelnen Buslinien die Nachfrage minim ab. Bei der Linie 310 Stans - Altdorf war dies etwa aufgrund der Baustellensituation südlich des Seelisbergtunnels und auf dem SBB-Netz der Fall. So konnten bestimmte Anschlüsse beim Kantonsbahnhof Uri nicht hergestellt werden.

Linie	Strecke	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderung in % 2021-2025	Veränderung in % 2024-2025
310	Stans-Altendorf/Flüelen	27'457	83'295	123'278	141'709	138'071	402.9	-2.6
311	Stans-Seelisberg	1'114'989	1'330'203	1'516'735	1'599'971	1'708'457	53.2	6.8
312	Stans-Sarnen	267'480	342'029	415'069	469'319	475'487	77.8	1.3
313	St. Jakob-Mueterschwandenberg	10'973	10'976	13'494	17'296	16'294	48.5	-5.8
321	Stansstad-Bürgenstock	126'115	136'858	140'288	144'609	154'618	22.6	6.9
323	Stans-Stansstad	128'830	143'217	164'368	189'127	188'883	46.6	-0.1
324	Stans-Oberdorf-Büren	80'628	87'927	109'697	121'134	120'028	48.9	-0.9
331	Wolfenschiessen-Oberriickenbach	41'503	50'040	59'417	49'399	51'921	25.1	5.1
N44	Nachtbus Stans-Emmetten		5'258	5'428	5'451	6'036	seit 2022	10.7
N4	Nachtbus Luzern-Stans		12'499	16'923	16'328	17'084	seit 2022	4.6
Total		1'797'975	2'202'302	2'564'697	2'754'343	2'876'879	60.0	4.4

Abbildung 2: Übersicht Entwicklung Fahrgäste auf den Buslinien (Quelle: PAG und vbl)

Seilbahn

Weiter vermochten die Seilbahnen im letzten Jahr die Nachfrage leicht steigern. Grössere Zunahmen gab es insgesamt jedoch nicht. Die Nachfrage blieb über die letzten Jahre stabil.

Seilbahn	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderung in % 2021-2025	Veränderung in % 2024-2025
Wiesenbergbahn	15'804	16'261	11'238	10'209	11'431	-27.7	12.0
Luftseilbahn Dallenwil - Wirzweli	149'956	170'397	166'709	165'838	167'031	11.4	0.7
Luftseilbahn Dallenwil - Niederrickenbach	110'834	138'328	120'295	128'191	130'354	17.6	1.7
Total	276'594	324'986	298'242	304'238	308'816	0.4	4.8

Abbildung 3: Übersicht Entwicklung Fahrgäste der Seilbahnen (Quelle: Wiesenbergbahn, LDW, LDN)

Tarifverbund Passepartout

Zuletzt konnten im Tarifverbund Passepartout im letzten Jahr 2025 Rekordzahlen erreicht werden. Der Jahresumsatz 2025 betrug 138'242'710 Franken und lag somit +3.5 Prozent bzw. 4.6 Mio. Franken über dem Vorjahr. Bemerkenswert war zudem, dass das Jahresergebnis 2025 bereits das für 2026 definierte Umsatzziel überstieg. Das Wachstum im Tarifverbund basiert weiterhin auf einer starken Entwicklung im Einzelreiseverkehr, insbesondere auf dem Land sowie auf stabilen Abonnementserträgen in der Stadt. Insgesamt präsentiert sich der Tarifverbund Passepartout finanziell robust und mit einer sehr guten Ausgangslage für das aktuell laufende Jahr 2026.

2.5 öV-Anteil am Modalsplit

Der Modalsplit liefert wichtige Hinweise auf die Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger. Weiter gibt er Auskunft über den Anteil der Verkehrsmittel bei den von der Bevölkerung zurückgelegten Strecken im Verkehr.

Alle fünf Jahre wird im Rahmen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr der öV-Anteil an der Gesamtmobilität beziehungsweise allen Fahrzwecken erhoben. Die letzten Erhebungen fanden 2015, 2021 und 2025 statt. Die Ergebnisse aus dem Jahr 2021 präsentieren sich wie folgt: Die Covid-19-Krise hat in der Erhebung 2021 deutliche Spuren hinterlassen. So sank der Anteil des öV um rund vier Prozentpunkte auf schweizweit ca. 20 Prozent, resp. 14 Prozent im Kanton Nidwalden. Dieser Trend wird jedoch nicht dauerhaft sein. Neuere Erhebungen ausserhalb des Mikrozensus zeigen nämlich, dass sich die Werte nach der Covid-19-Krise deutlich erholt

haben. Dafür spricht auch das sehr hohe Nachfragewachstum im öV in den vergangenen Jahren in Nidwalden und in der gesamten Schweiz. Die detaillierte Auswertung des Mikrozensus 2025 ist aktuell in Erarbeitung. Die Ergebnisse liegen noch nicht vor.

2.6 Starker Rückgang der Abgeltungen in den letzten Jahren

Der öV stellt eine Verbundaufgabe zwischen Bund und Kanton dar, wobei der Bund dem Kanton ein individuelles Kostendach (Kantonsquote) gewährt. Bis zur Erreichung der Quote beteiligt sich der Bund am RPV-Angebot mit einem prozentual festgelegten Anteil. Beiträge über die Quote hinaus sind vollständig durch den Kanton zu tragen. Die Kostenbeteiligung innerhalb der Quote beträgt für Nidwalden 45 Prozent. Der Anteil wird aufgrund der Bevölkerungszahl, der produktiven Fläche des Kantons und der Bevölkerungsdichte berechnet. Die definitiven Quoten (und auch allfällige Kürzungen) insbesondere für das Jahr 2027 werden voraussichtlich im Sommer 2026 kommuniziert. Für 2025 und 2026 beträgt die Quote 13.6 bzw. 13.2 Mio. Franken für das öV-Angebot in Nidwalden. Die Quote wird in beiden Jahren nicht vollständig ausgeschöpft. Nicht ausgeschöpfte Mittel in Nidwalden werden auf andere Kantone verteilt.

Werden die Abgeltungen für den Kanton Nidwalden (ohne Bundesanteil) seit 2009 betrachtet, fällt auf, dass in den Jahren 2011 und 2021 eine Steigerung stattfand. Im Jahr 2011 wurde dies durch die Einführung der zweiten S-Bahn zwischen Luzern und Wolfenschiessen sowie der Rollmaterialbeschaffung der zb ausgelöst. Im Jahre 2021 lag dies an den fehlenden Fahrgästen aufgrund der Covid-19-Krise. Im Schnitt über die letzten rund 20 Jahre betrugen die Abgeltungen jährlich 7 Mio. Franken für den Kanton Nidwalden.

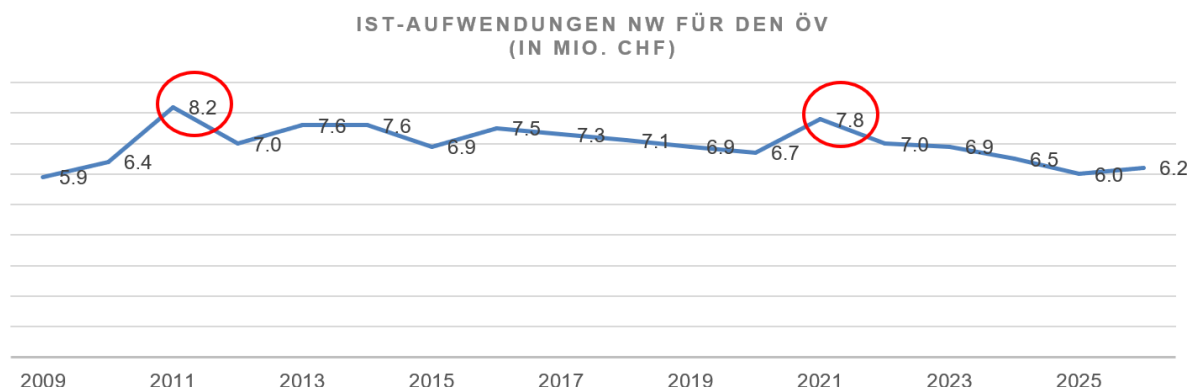


Abbildung 4: Übersicht Abgeltungsentwicklung für den öV seit 2009

Nach der Covid-19-Krise ab 2022 sanken die Abgeltungen im Kanton Nidwalden stetig. So betrugen sie im Jahr 2025 noch 6 Mio. Franken. So tief waren die Abgeltungen letztmals 2009. Dies ist insbesondere auf die guten Nachfragewerte im öV zurückzuführen.

Auch konnten die bewilligten Rahmenkredite öV gut eingehalten werden. Einzig der Rahmenkredit öV 2020 und 2021 von 12.75 Mio. Franken wurde nicht eingehalten aufgrund der fehlenden Erträge (Covid-19-Krise). Die Überschreitung des Rahmenkredits betrug rund 10 Prozent. Der darauffolgende Rahmenkredit öV 2022 und 2023 von 14 Mio. Franken reichte ebenfalls knapp nicht aus. Die Überschreitung betrug jedoch lediglich 2.7 Prozent und lag somit unter 5 Prozent. Entsprechend musste kein Zusatzkredit beim Landrat beantragt werden. Der folgende Objektkredit öV 2024 von 7.3 Mio. Franken wurde wiederum mit 11.2 Prozent stark unterschritten. Auch für den aktuell laufenden Rahmenkredit öV 2025 und 2026 von 13 Mio. Franken zeichnet sich eine Unterschreitung ab.

3 Entwicklungen in der Mobilität

Das Thema Mobilität steht nicht nur in städtischen Räumen, sondern auch im Kanton Nidwalden stark im Fokus. So beschäftigen sich Bund und Kanton mit diversen Projekten rund um die Mobilität bzw. mit Fragestellungen zur Bewältigung der Verkehrszunahme oder zur Steigerung des öV-Anteils am gesamten Verkehrsaufkommen.

3.1 Fortlaufende Entwicklung der Bahninfrastruktur

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

Aktueller Stand des beschlossenen Ausbaus Schritts 2035

Im Sommer 2019 hat das eidgenössische Parlament den Ausbauschritt 2035 für die Schweizer Bahninfrastruktur beschlossen. Viele Massnahmen in den Ausbauprogrammen der SBB oder der übrigen Bahnen sind auf Kurs und können gemäss Zeitplan umgesetzt werden. Der Ausbauschritt 2035 enthält auch den Doppelspurausbau Staldifeld, welcher für die Einführung des integralen Halbstundentakts von Luzern nach Engelberg benötigt wird. Für dieses Projekt liegt nun die rechtskräftige Plangenehmigungsverfügung seit Anfang des Jahres 2026 vor. Der Bau der Doppelspur ist im Herbst 2026 vorgesehen. Somit werden die baulichen Voraussetzungen für den integralen Halbstundentakt Luzern - Engelberg ab Fahrplan 2027 erfüllt sein.

Der Ausbauschritt 2035 umfasst jedoch auch viele grössere, komplexe Projekte insbesondere in den Knoten Bern und Genf, welche zu Verzögerungen von mehreren Jahren führen. Hinzu kumulieren sich grössere Baustellen im Netz der SBB aufgrund gleichzeitiger Umsetzung der verschiedenen Ausbauprogramme sowie dem Substanzerhalt. Bereits heute herrscht teilweise ein instabiler Betrieb aufgrund von Baustellenfahrplänen sowie Einschränkungen des Angebots und den Kapazitäten. Zuletzt ist bei einer vollständigen Umsetzung des Angebotskonzepts 2035 davon auszugehen, dass ein Mehrbedarf von 14 Mia. Franken entsteht. Mit dem Nein des Stimmvolkes zum Ausbauschritt Nationalstrassen lancierte der Bund das Projekt «Verkehr 45».

Nächste Ausbauschritte, Botschaft 2027 und 2031

Für den nächsten Ausbauschritt mit Zeithorizont 2045 (im Sinne des Projekts «Verkehr 45») ist eine erste Botschaft im eidgenössischen Parlament für 2027 vorgesehen. Im Rahmen des nächsten Ausbaus Schritts will der Bundesrat gestützt auf die von der ETH Zürich empfohlene Studie eine Reihe von Schlüsselprojekten realisieren. Unter anderem ist der Ausbau des Zimmerberg-Basistunnels II zwischen Zug und Zürich und eine erste Etappe des Durchgangsbahnhofs Luzern vorgesehen, was aus Zentralschweizer Sicht sehr erfreulich ist. Weitere Schlüsselprojekte will der Bundesrat dem Parlament im Jahr 2031 vorlegen. Dazu gehört auch die zweite Etappe des Durchgangsbahnhofs Luzern. Im Sommer 2026 ist eine entsprechende Vernehmlassung unter anderem bei den Kantonen geplant. Der Kanton Nidwalden wird sich im Rahmen der Vernehmlassung für die Aufnahme des fehlenden Doppelspurabschnitts zwischen Hergiswil Matt und Bahnhof Hergiswil mit der Bestvariante Tunnel kurz in den nächsten beiden Botschaften einsetzen.

3.2 Barrierefreies öV-Angebot in Nidwalden

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

Die Zb hat ihr Rollmaterial sowie die Bahnhöfe und Haltestellen bereits angepasst. Eine der letzten Haltestellen, Niederrickenbach Station, wurde im Herbst 2024 umgebaut.

Bei der Ausgestaltung der Bushaltestellen ist nicht PAG, sondern die Grundeigentümer verantwortlich. Ob eine Haltekante hindernisfrei angepasst werden soll, spielt weiter die Verhältnismässigkeit eine zentrale Rolle. So wurden alle Haltekanten im Kanton auf ihr Nutzen-Kosten-Verhältnis hin untersucht. In Nidwalden wurden per Ende 2023 rund 70 Prozent der über 80 Haltekanten, die laut Verhältnismässigkeitsprüfung hindernisfrei umzubauen sind, umgesetzt. Weitere Haltestellen kommen laufend hinzu – insbesondere solche, die Teil eines Projektperimeters von Strassenbauprojekten (wie Betriebs- und Gestaltungskonzepten, Belagsanierungen, Radwegprojekten etc.) sind.

Die meisten der anzupassenden oder bereits angepassten Haltestellen liegen auf Gemeindegebiet, das heisst innerorts auf Kantonsstrassen oder ausserorts und innerorts auf Gemeindestrassen. Die Finanzierung und Umsetzung liegen somit in der Verantwortung der jeweiligen Gemeinde. Der Kanton hat noch folgende Haltekanten anzupassen und zu finanzieren:

- Buochs, Unterfeld (Richtung Stans): Diese Haltestelle hat Abhängigkeiten mit dem Radwegprojekt in Beckenried und soll zusammen mit diesem Projekt umgesetzt werden.
- Stans, Kreuzstrasse: Da sich diese Haltestelle im Nationalstrassen-Perimeter befindet, ist das Bundesamt für Strassen für die Anpassung zuständig. Die Anpassung soll voraussichtlich im Rahmen von Massnahmen, welche aus der Verkehrsplanung im Grossraum Kreuzstrasse resultieren, umgesetzt werden.

3.3 Neues, nationales Preissystem mit myRIDE

Der öV in der Schweiz verfügt heute über ein Preissystem, das dank seiner Durchgängigkeit (eine Reise, ein Ticket) den Bedürfnissen einer Vielzahl von Kundinnen und Kunden entspricht. Über die Jahre sind die Sortimente national als auch in den Tarifverbünden jedoch ständig gewachsen und stossen bezüglich Konsistenz, Komplexität und Zukunftsfähigkeit an ihre Grenzen. Die aktuellen Systeme sind gerade für neue öV-Kundinnen und Kunden unübersichtlich und schwer verständlich aufgrund der vielen Produkte mit unterschiedlichen Logiken, Zonen- und Streckentarifen sowie zahlreichen Sonderregeln. Aktuell erarbeitet die öV-Branche ein einfaches Tarif- und Vertriebssystem.

Mit der Lösung myRIDE plant die öV-Branche ein neues Preissystem mit einer einheitlichen, distanzbasierten Preislogik. Die Grundlage bildet ein national gültiger Basistarif, bei dem die gefahrenen Kilometer auf Tagesbasis zusammengezählt werden. Ergänzt werden kann dieser Basistarif durch Abos wie etwa dem Halbtax-Abo, dem General-Abo oder regionalen Abos. myRIDE folgt der Logik «erst fahren, dann zahlen» und nutzt dafür die bestehenden Vertriebssysteme des automatischen Ticketings (EasyRIDE, FAIRTIQ). Es wird jedoch auch weiterhin möglich sein, das Billett bereits vor der Reise zu lösen. Mit der Einführung von myRIDE bleibt der Zugang zum öV somit für alle Kundengruppen gewährleistet, auch für nicht-digitale Personen. Derzeit wird das System mit Testkunden erprobt und optimiert. Das Projekt hat auf den vorliegenden Rahmenkredit öV 2027/28 finanziell jedoch noch keinen Einfluss.

3.4 Agglomerationsprogramm 5. Generation eingereicht

Mit dem Agglomerationsprogramm werden die Entwicklung von Verkehr, Siedlung und Landschaft besser aufeinander abzustimmen. Mit diesem Programm unterstützt der Bund gezielt Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen. Bundesbeiträge erhalten jene Agglomerationen, die in ihren Programmen überzeugend darlegen, wie sie Verkehr, Siedlungsentwicklung und Landschaftsplanung wirkungsvoll und über Gemeinde- und Kantonsgrenzen hinweg koordinieren.

Der Kanton Nidwalden hat gemeinsam mit den Nidwaldner Gemeinden sowie Engelberg (OW) das Agglomerationsprogramm der 5. Generation erarbeitet und im Frühjahr 2025 beim Bund

eingereicht. Im Hauptbericht ist eine fundierte Analyse, ein gemeinsames Zukunftsbild sowie daraus abgestimmte Teilstrategien. Daraus wurden konkrete Massnahmen erarbeitet, die darauf abzielen, die Lebensqualität in der Region zu erhalten und sie als attraktiven Wirtschafts- und Lebensraum zu stärken. Auch Massnahmen, die den öV betreffen, wurden darin aufgeführt wie etwa die Elektrifizierung der Buslinien bzw. die Umrüstung auf E-Busse sowie der Bau und die Einrichtung von wichtigen Umsteigepunkten wie an Bahn- und Bushaltestellen – den sogenannten multimodalen Verkehrsdrehscheiben. Mit der Aufnahme solcher öV-Massnahmen im Agglomerationsprogramm wird sich eine finanzielle Unterstützung des Bundes erhofft bzw. erwartet.

4 **öV-Strategie Nidwalden für die Jahre 2025 bis 2028**

Im Jahr 2024 wurde die öV-Strategie Nidwalden für die Jahre 2025 bis 2028 erarbeitet. Sie setzt die Leitlinien und Vorgaben für die Erschliessung des Kantons mit dem öV und untersucht eine bedarfsgerechte sowie wirtschaftliche Weiterentwicklung des öV-Angebots. Die öV-Strategie wird alle vier Jahre breit abgestützt unter Einbezug der verschiedenen Akteure und Interessensvertretern überarbeitet und anschliessend durch den Regierungsrat verabschiedet. Wie die nachfolgende Abbildung zeigt, dient die öV-Strategie als Grundlage für die Angebotsplanung sowie die Rahmenkredite. Dank der nationalen Harmonisierung verschiedener Instrumente und dadurch einer einjährigen Bestell- und Fahrplanperiode für 2024 umfasst die vierjährige öV-Strategie neu jeweils zwei Rahmenkredite. Somit sind diese beiden Instrumente künftig aufeinander abgestimmt.

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
	öV-Strategie (2017-2020)				öV-Strategie (2021-2024)				öV-Strategie (2025-2028)			
▲				▲				▲				
RK 2016-17												
	○	RK 2018-19										
			○	RK 2020-21								
					○	RK 2022-23						
							○	K 2024				
								○	RK 2025-26			
										○	RK 2027-28	

▲ = Verabschiedung durch Regierungsrat
○ = Verabschiedung durch Parlament

Abbildung 5: Abstimmung Rahmenkredite und öV-Strategie

Die aktuell laufende öV-Strategie 2025 bis 2028 untersuchte insbesondere die Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wohnen und Arbeiten mit dem öV. In Nidwalden befinden sich diese hauptsächlich im Raum Stans, Stansstad, Ennetbürgen und Buochs. Die öV-Strategie zeigte auf, dass weitergehende Verbesserungen in der Erschliessungsqualität mit dem öV an den ESP gemäss den Vorgaben des kantonalen Richtplans angezeigt sind.

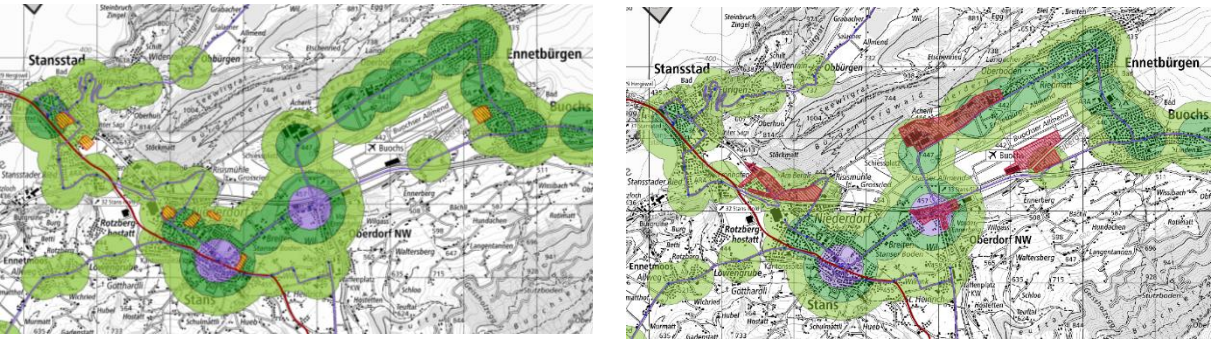


Abbildung 6: ESP Wohnen (gelb) und Arbeiten (rot) im Talkessel NW sowie öV-Güteklassen von violett (sehr gut) bis hellgrün mittelmässig (Quelle: SMA und Partner AG, 2024)

Im ersten Teil der öV-Strategie auf die erste Fahrplanperiode 2025 und 2026 erfolgte primär ein Ausbau auf der Buslinie 311 Stans - Beckenried/Emmetten mittels zusätzlichen Verdichtungskursen zwischen Stans, Bahnhof - Pilatuswerke - Ennetbürgen sowie Stans, Bahnhof - Fadenbrücke (und in die andere Richtung). Davon profitieren die ESP Arbeiten Bürgenbergsüd in Stans / Ennetbürgen mit den Pilatuswerken, die Fadenbrücke in Buochs sowie die Gemeinde Ennetbürgen und der westliche Teil von Buochs (inkl. ESP Wohnen Aadörfli). Neben diesem Ausbau wurden auf den Fahrplan 2025 kleinere Optimierungen auf einzelnen Buslinien

gestützt auf die Rückmeldungen aus den Fahrplanentwürfen, welche jeweils im Frühsommer eingehen, umgesetzt.

Der zweite Teil der aktuell laufenden öV-Strategie umfasst die im vorliegenden Bericht aufgeführten Angebotsveränderungen für die Jahre 2027 und 2028. Diese decken sich ebenfalls mit den Massnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept Nidwalden, welches der Regierungsrat im November 2022 verabschiedet hat. Die Kernelemente des zweiten Teils der öV-Strategie 2025 bis 2028 sind folgende:

- schrittweise Einführung des Halbstundentakts nach Engelberg und Optimierungen der Anschlüsse zur Seelinie 311,
- mögliche Optimierungen des Busangebots Stans - Stansstad (inkl. Hansmatt) sowie
- die Überprüfung der öV-Erschliessung der Pilatuswerke.

Die nächste öV-Strategie für die Jahre 2029 bis 2032 soll ab Ende des Jahres 2027 erarbeitet werden. Voraussichtlich sind punktuelle Ausbauten auf einzelnen Buslinien vorgesehen.

5 Untersuchung des öV-Angebots

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

5.1 Schweizweit hohe Qualität im öV

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

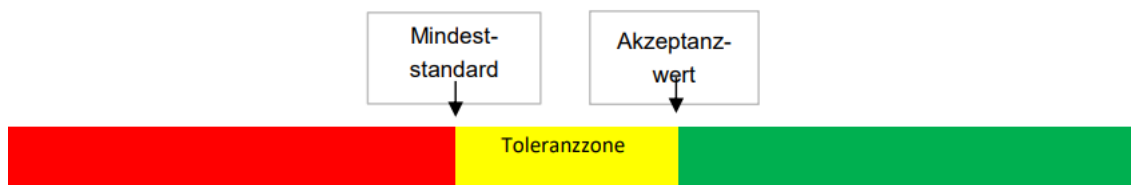


Abbildung 7: Zielwertsystem des QMS RPV Schweiz (Quelle: BAV)

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

Im Sommer 2025 publizierte das BAV die Resultate aus dem Jahr 2024. So waren im Jahr 2024 die Bedingungen für die Fahrgäste im öV insgesamt gut. Die Erhebungen durch Testkundinnen und -kunden zeigten, dass die Qualität weiter stieg – vor allem punkto Sauberkeit. Am deutlichsten zeigte sich dies an den Haltestellen, die sauberer wurden, weniger Schäden aufwiesen und eine bessere Kundeninformation bereitstellten. Weiter kamen fast 95 Prozent der Züge und 90 Prozent der Busse schweizweit pünktlich an, das heisst mit einer Verspätung von weniger als drei Minuten.

Im Vergleich zu den anderen Kantonen liegt der Kanton Nidwalden bei den Werten im QMS klar über dem schweizweiten Durchschnitt. Laut den Testkundenerhebungen konnten die vorgegebenen Akzeptanzwerte der Qualität in Nidwalden analog den Vorjahren deutlich übertroffen werden. Dasselbe gilt im kantonalen Vergleich bei den Pünktlichkeitswerten. Hier liegt der Kanton Nidwalden ebenfalls klar über dem schweizweiten Durchschnitt und dem vorgegebenen Akzeptanzwert – sowohl beim Zug als auch beim Bus.

5.2 Sehr zufriedene Kunden im öV

Neben dem QMS des Bundes wird regelmässig von den Bestellern aus der Zentralschweiz eine Kundenzufriedenheits-Umfrage durchgeführt. Mit dieser Umfrage wird die subjektive Beurteilung des öV durch die Kundinnen und Kunden gemessen. Diese Aussensicht der Qualität gibt wichtige Hinweise auf die Gesamtkundenzufriedenheit und die einzelnen Aspekte des Angebots wie Fahrkomfort, Sicherheit, Zuverlässigkeit, Angebot oder Preise. Die letzte Erhebung fand im Herbst 2025 statt. So nahmen in den Kantonen Luzern, Obwalden, Nidwalden und Uri insgesamt rund 3'400 Fahrgäste an der Umfrage teil.

Die Ergebnisse der Erhebung vom Herbst 2025 zeigen ein erfreuliches Gesamtbild. Im Kanton Nidwalden erreichte die Zufriedenheit 81 von 100 möglichen Punkten. Dieser bereits sehr hohe Wert konnte gegenüber den letzten Umfragen in den Jahren 2021 und 2018 gar um einen Punkt gesteigert werden. Auch erfüllt der öV die Erwartungen der Kundinnen und Kunden mit ebenfalls 81 Punkten. Zuletzt würden die befragten Fahrgäste den öV grossmehrheitlich

weiterempfehlen (88 Punkte). Die Kundenthemen, welche in Nidwalden am besten bewertet wurden, sind: Online-Ticketkauf (91 Punkte), Fahr- und Kontrollpersonal (jeweils 88 Punkte) sowie Informationsmöglichkeiten und bediente Verkaufsstelle (jeweils 86 Punkte). Am grössten Verbesserungspotential besteht beim Kundenthema Reklamation mit 53 Punkten sowie der Pünktlichkeit in der Hauptverkehrszeit.

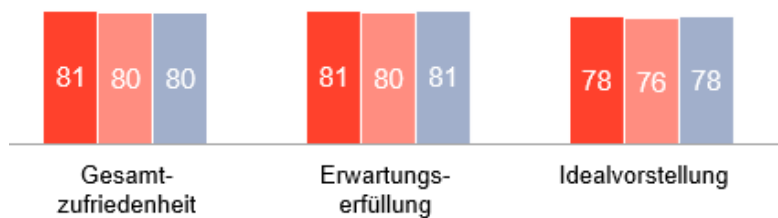


Abbildung 8: Ergebnisse Kundenzufriedenheitsumfragen Nidwalden 2025 (rot), 2021 (hellrot) und 2018 (grau)

5.3 Überangebote bei Buslinien des Bundes

Neben den qualitativen Vorgaben wie dem QMS gibt es auf Bundesebene auch quantitative Vorgaben. So hat das BAV für die Linien des RPV interne Richtlinien zum Verhältnis von Angebot (Anzahl Kurspaaren) und Nachfrage (Einsteiger im meistbelasteten Streckenabschnitt) verabschiedet. Das heisst: Werden im Verhältnis zur Nachfrage zu viele Kurspaare angeboten, hat der Kanton die überzähligen Kurspaare zu 100 Prozent abzugelten. In Nidwalden hat das BAV erstmals für die Fahrplanperiode 2018/19 auf den folgenden Buslinien ein Überangebot geltend gemacht: 312 Stans - Sarnen, 313 St. Jakob - Mueterschwandenberg und 324 Stans - Oberdorf - Büren.

In der Zwischenzeit konnte die Nachfrage auf den einzelnen Buslinien gesteigert werden. Entsprechend fielen ab dem Jahr 2025 weniger Überangebote an: zwei Kurspaare weniger bei der Buslinie 324 und die Buslinie 312 fiel gar ganz aus der Liste des Bundes. Die Überangebote präsentieren sich für das aktuell laufende Jahr 2026 somit wie folgt:

- Buslinie 313 St. Jakob - Mueterschwandenberg: 4 von 10 Kurspaaren,
- Buslinie 324 Stans - Oberdorf - Büren: 8.5 von 23.5 Kurspaaren.

Im Jahr 2026 belaufen sich die Kosten des Überangebots der zwei Buslinien auf insgesamt 211'600 Franken bzw. der zusätzlich zu tragende Bundesanteil von 55 Prozent durch den Kanton Nidwalden beträgt 116'380 Franken.

Der Grund für das Überangebot auf den beiden Buslinien liegt insbesondere in der Ausrichtung der Linien auf die Bedürfnisse der Pendelnden mit guten Anschlüssen auf die Weiterreise via Bahn und Bus sowie die Bestellung zusätzlicher Kurse durch die Schulgemeinden. Eine Überprüfung dieser Buslinien hat in den letzten Jahren bereits stattgefunden. So erfolgte auf der Buslinie 313 zwischen St. Jakob und Mueterschwandenberg aufgrund der sehr tiefen Nachfrage die Einstellung des Wochenendangebots. Weiter wurde die Buslinie 324 Stans - Oberdorf - Büren optimiert und um 2.5 Kurspaare gekürzt. Gerade die Buslinie 324 hat neben dem Überangebot Probleme, die Werte des kantonalen Controllings einzuhalten (vgl. nachfolgendes Kapitel).

Allgemein ist aktuell nicht ausgeschlossen, dass eine weitere Buslinie Überangebote ausweisen wird. So kündigte das BAV im Rahmen der Angebotsvereinbarung mit PAG für das Jahr 2026 an, dass auf der Buslinie 311 Überangebote ab 2027 vorhanden sein könnten. Dies ist jeweils abhängig davon, wie sich die Nachfrage entwickelt und ob das Angebot (die Anzahl Kurspaare) angepasst wird. Wie die Gegenüberstellung der Anzahl Kurspaare mit der Nachfrage zeigt, können einige Buslinien die geforderten Werte des BAV nicht einhalten. Entsprechend wurde vorsorglich ein zusätzlicher Beitrag von rund CHF 460'000.- für Überangebote im Rahmenkredit einberechnet. Rund CHF 130'000.- betreffen die Buslinien 313 und 324 und

CHF 330'000.- die vier Buslinien in die Seegemeinden. Inwiefern diese Position zum Tragen kommt, hängt indessen von der effektiven Nachfrageentwicklung ab und ist derzeit noch unklar.

5.4 Ergebnisse des kantonalen Controllings

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

Kostendeckungsgrad (KDG)

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

Angebotseffizienz (AGE)

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

Zum KDG und zur AGE sind konkrete minimale Schwellenwerte festgelegt. Diese sind abhängig vom Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Luftseilbahn) und der Anzahl Kurspaare (Angebotsdichte). Details zu den Zahlen finden sich im Landratsbeschluss über die kantonalen Schwellenwerte (NG 652.11).

Die Schwellenwerte werden jeweils für die Dauer von vier Jahren beurteilt. Für jede Linie werden von den Transportunternehmen die notwendigen Zahlen (Werte aus der Nachkalkulation) geliefert. Daraus werden die konkreten KDG und AGE berechnet. In einem weiteren Schritt kommt ein Ampelsystem zur Anwendung. Die errechneten Werte je Linie werden mit den Schwellenwerten von KDG und AGE verglichen und die Abweichung in den Ampelfarben dargestellt. Für jede Linie gibt es dann eine Bewertung als Gesamtampel. Die Ergebnisse des Controllings der letzten vier Jahre zeigen, dass alle Linien bis auf die Buslinie 324 Stans - Oberdorf - Büren eine der beiden Schwellenwerte erreicht haben. Dank der finanziellen Unterstützung der Gemeinde Oberdorf mit 30'000 Franken pro Jahr konnte die Linie im Jahr 2019 den KDG erreichen. Weiter wurde auf den Fahrplan 2022 die Linie optimiert. Im Rahmen einer Arbeitsgruppe wurden die verschiedenen Bedürfnisse abgeholt (wie etwa der Schule und der Gemeinde Oberdorf) und die Anzahl Kurspaare reduziert. Für 2025 konnte die Buslinie einen KDG von über 30 Prozent erreichen (inkl. Berücksichtigung Unterstützungsbetrag Gemeinde), was für eine regionale Erschliessungslinie im nationalen Durchschnitt in einer vergleichbaren Grössenordnung entspricht. Die geforderten 40 Prozent sind in Reichweite. Entsprechend wurde bis heute auf eine nochmalige Reduktion des Angebots verzichtet.

	Ampel gesamt KDG und AGE			
	2022	2023	2024	2025
Bahn				
S5 Luzern-Giswil	●	●	●	●
S55 Luzern-Sachselt	●	●	●	●
S4 Luzern-Stans/Wolfenschiessen	●	●	●	●
S44 Luzern-Stans	●	●	●	●
IR Luzern-Engelberg	●	●	●	●
Bus				
Stans-St. Jakob-Sarnen	●	●	●	●
Stansstad-Bürgenstock	●	●	●	●
W'schiessen-Oberriickenbach	●	●	●	●
Stans-Seelisberg	●	●	●	●
Stans/Beckenried-Flüelen/Altdorf	●	●	●	●
Stans-Oberdorf-Büren	●	●	●	●
St. Jakob-Mueterschwandenberg	●	●	●	●
Stansstad-Stans	●	●	●	●
Luftseilbahn				
LS Dallenwil-Wirzweli	●	●	●	●
LS Dallenwil-Niederrickenbach	●	●	●	●
LS Dallenwil-Wiesenberg	●	●	●	●
* = Anzahl Kurspaare Montag-Freitag				
● = mind. ein Schwellenwert erreicht				
● = kein Schwellenwert erreicht				

Abbildung 9: Ergebnisse des kantonalen Controllings 2022-2025

Die Kriterien und deren Bewertung des kantonalen Controllings haben sich mehrheitlich bewährt. Allerdings stösst die Methodik bei touristisch orientierten Angeboten an seine Grenzen. So ist beispielsweise die Anzahl der Fahrten bei Seilbahnen kein geeignetes Kriterium, da sie bei entsprechender Nachfrage nach Bedarf zusätzlich fahren. Auch sind die Kriterien bei Angeboten mit sehr unterschiedlichen Erschliessungsfunktionen (Pendler, Schüler, Militär etc.) tendenziell zu streng. Eine Reduktion ist bei nur knapp erreichten Werten häufig kaum möglich. Im Rahmen der öV-Strategie 2025-2028 wurden die Kriterien des kantonalen Controllings durch ein externes Büro deshalb überprüft. Das Büro prüfte eingehend verschiedene Varianten. Es verglich etwa die Schwellenwerte in Nidwalden mit jenen in anderen Kantonen. Das externe Büro kam gemeinsam mit dem Amt für Mobilität zum Schluss, dass die aktuellen Schwellenwerte die beste Lösung darstellen. Bei einer allfälligen Änderung von nationalen Vorgaben oder regionalen Vorgaben etwa im Tarifverbund Pässepartout (wie die Anrechenbarkeit von Erlösen bspw. von Schülertransporten), müssen die Schwellenwerte nochmals überprüft werden.

6 Angebotsveränderungen im öV für 2027 und 2028

Für die Angebotsperiode 2027 und 2028 sind zwei grössere Angebotsausbauten – einmal auf der Bahn und einmal beim Bus – vorgesehen. Weiter sollen kleinere Anpassungen in den Fahrplänen umgesetzt werden.

6.1 Einführung integraler Halbstundentakt Luzern nach Engelberg

Mit dem Bau der Doppelspur Staldifeld in Oberdorf gemäss Ausbauschnitt 2035 des Bundes und der anstehenden Rollmaterialbeschaffung der zb wird die Einführung des integralen Halbstundentakts zwischen Luzern und Engelberg möglich. Dadurch kann künftig ein stündlicher, beschleunigter IR42 Luzern - Engelberg, ein stündlicher RE44 Luzern - Engelberg mit zusätzlichen Halten sowie eine halbstündliche S-Bahn S4 Luzern - Stans (und zu Randzeiten bis Wolfenschiessen) auf der Bahnstrecke zwischen Luzern und Engelberg verkehren. Die S44 wird durch den zusätzlichen RE ersetzt.

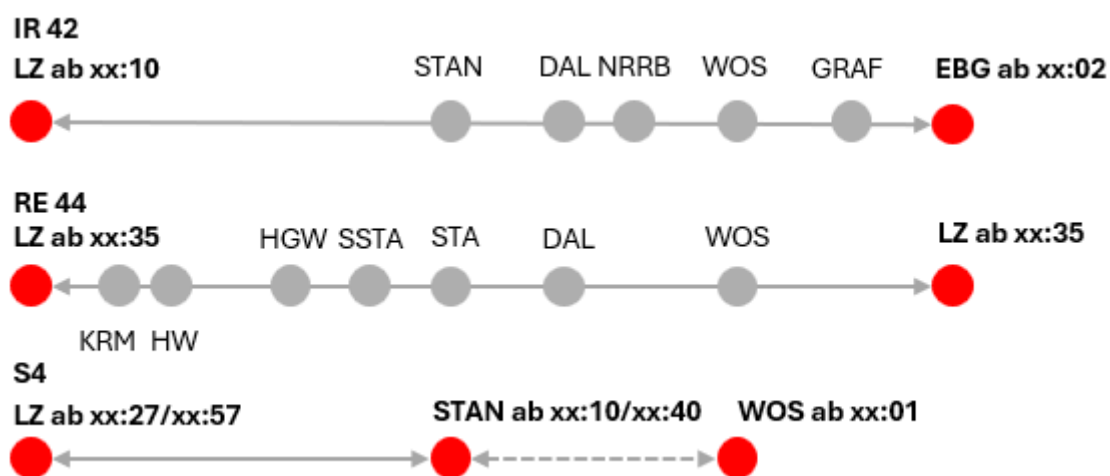


Abbildung 10: Fahrplan Luzern - Engelberg mit dem integralen Halbstundentakt

Die schrittweise Ablieferung des Rollmaterials ist ab Sommer 2026 und somit bis zum Dezember 2026 auf den Fahrplanwechsel 2027 möglich. Weiter liegt seit Anfang des Jahres 2026 die rechtskräftige Plangenehmigungsverfügung des Bundes vor – trotz des anspruchsvollen Land- und Rechtserwerbsverfahrens. Beschwerden gegen die Plangenehmigungsverfügung wurden keine eingereicht. Entsprechend kann der Bau der Doppelspur im Herbst 2026 erfolgen und die Inbetriebnahme bis zum Dezember 2026 bzw. zum Fahrplanwechsel 2027 wird möglich.

Eine Richtofferte der zb vom August 2025 untersuchte verschiedene Angebotsvarianten zum Ausbau des Bahnangebots zwischen Luzern und Engelberg. Den Bestellern war es wichtig, verschiedene Angebotsideen rechnen zu lassen, um insbesondere auch dem Aspekt Wirtschaftlichkeit Rechnung zu tragen. Wie die Gegenüberstellung verschiedener Angebotskonzepte der zb zeigt, ist die Einführung eines kompletten bzw. ganztags durchgehenden Halbstundentakts die wirtschaftlichste Variante. Die Gründe liegen einerseits auf der Erlösseite, da die zb dank einem ganztägigen, nachfrageorientierten sowie einfachem Angebot bis nach Engelberg mit zusätzlichen Erträgen rechnet. Andererseits führen laut der zb ausgedünnte Angebotsvarianten aufgrund der anspruchsvollen Dienst- und Umlaufplanung voraussichtlich zu Mehrkosten. Mit der Ablieferung des Rollmaterials und der Inbetriebnahme der Doppelspur Staldifeld soll somit der integrale Halbstundentakt Luzern - Engelberg ganztags auf den Fahrplan 2027 eingeführt werden.

Wie eine Reisezeitanalyse in der Zentralschweiz zeigte, profitieren mit der Einführung des integralen Halbstundentakts nicht nur die direktbetroffenen Kantone. Über Luzern hinaus

können deutliche Einsparungen in der Reisezeit erreicht werden, wie die nachfolgende Abbildung zeigt.

Differenz aktuelle Reisezeit - Reisezeit FP 27

	Luzern	Rotkreuz	Zug	Zürich	Sursee	Zofingen	Olten	Hochdorf
Luzern	0	0	0	0	0	0	0	0
Kriens Mattenhof	1	0	0	0	7	6	0	9
Horw	1	0	0	0	7	6	0	10
Hergiswil	4	0	0	0	7	6	0	8
Stansstad	4	13	0	0	15	21	11	22
Stans	0	13	0	0	0	0	0	0
Wolfenschiessen	0	13	3	(neu 2x)	1	0	0	0
Engelberg	0	25	2	(neu 2x)	0	0	0	0

Differenz aktuelle Reisezeit - Reisezeit FP 27

	Luzern	Kriens Mattenhof	Horw	Hergiswil	Stansstad	Stans	Wolfenschiessen	Engelberg
Luzern	0	0	0	3	3	0	0	0
Rotkreuz	0	0	0	0	14	15	14	26
Zug	0	0	0	0	0	0	0	1
Zürich	0	0	0	0	0	0	(neu 2x)	(neu 2x)
Sursee	0	12	12	12	21	4	4	6
Zofingen	0	6	6	6	21	0	0	2
Olten	0	0	0	0	12	0	0	0
Hochdorf	0	7	7	7	22	0	2	2

Abbildung 11: Reisezeit-Verbesserungen im Zentralschweizer Bahnangebot (Angaben in Minuten)

6.2 Neukonzeption der Buslinie 311 sowie Einführung direkte Verbindung zwischen Stans und Stansstad

Die Einführung des integralen Halbstundentakts ab Luzern nach Engelberg bedingt die Anpassung der Anschlussverbindungen beim Bahnhof Stans. Aufgrund der hohen Nachfrage in und aus den Seegemeinden wurden die Verbindungen auf der Buslinie 311 genauer untersucht. Geplant ist die Einführung einer zusätzlichen schnellen Verbindung zwischen Stans und Beckenried via Buochs, wie sie bereits zu den Hauptverkehrszeiten besteht und sich grosser Nachfrage erfreut. Somit verkehren neu ganztags vier statt drei stündliche Kurse von Stans nach Beckenried.

Weiter zeigte die öV-Strategie auf, dass sich im Raum Stans Nord zwischen Stans und Stansstad mehrere ESP Wohnen wie Milchbrunnen und Obere Steinersmatt in Stans sowie Schürmatt und Unterfeld in Stansstad befinden. Auch der ESP Arbeiten Stans Nord befindet sich auf der Strecke zwischen Stans und Stansstad. Die Gebiete werden heute durch die Buslinie 323 Stans - Stansstad und teils durch die Seelinie 311 mit der Verlängerung in den Länderpark bedient. Insbesondere die Flächen nördlich von Stans, Länderpark, wie etwa der ESP Arbeiten Stans Nord (Hansmatt), werden heute jedoch nicht optimal mit dem öV erschlossen.

Im Rahmen der öV-Strategie 2025-2028 wurde geprüft, die Seelinie 311 direkt und ohne beim Bahnhof Stans umzusteigen, über die Kantonsstrasse bis nach Stansstad, Bahnhof zu verlängern (vgl. rote Linie in der Abbildung 12). Dadurch können die ESP besser erschlossen werden. Gleichzeitig entstehen interessante Direktverbindungen zwischen Stansstad und Ennetbürgen inkl. der ESP Arbeiten Bürgenbergsüd (Pilatuswerke), Kreuzstrasse oder Fadenbrücke. Zuletzt kann die Verlängerung der Seelinie 311 auch für ein verdichtetes Angebot zwischen Stans, Bahnhof und Stans, Länderpark sorgen. Aufgrund des grossen Nutzens hinsichtlich öV-Erschliessung für viele ESP im Raum Stans und Stansstad und einer möglichen Synergiegewinnung mit der bestehenden Buslinie / Seelinie 311 wurde dieser Angebotsausbau auf 2027 und 2028 gemeinsam mit PAG weiter untersucht. Auch die Gemeinden Stans und Stansstad wurden bereits angehört und begrüssen eine direkte Buslinie. Aktuell laufen zudem Abklärungen bzgl. Einrichtung einer (provisorischen) Haltestelle bei Stans, Hansmatt

in Richtung Stansstad, damit dieser ESP in beide Richtungen deutlich besserbedient werden kann.

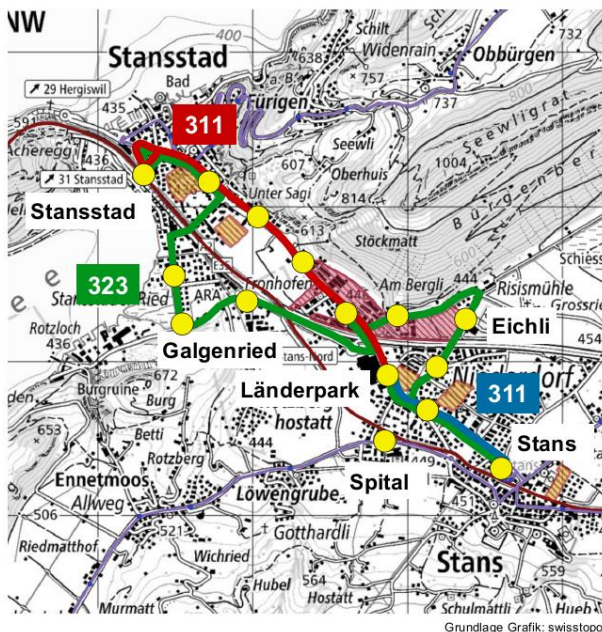


Abbildung 12: Verlängerung der Seelinie 311 direkt nach Stansstad (Quelle: SMA und Partner AG, 2024)

Nach Rücksprache mit dem BAV ist für die Linienverlängerung 311 nach Stansstad ein Gesuch um RPV-Anerkennung zu stellen. Nur so ist sichergestellt, dass das BAV diesen Angebotsausbau mitfinanziert. Mit der Revision des Personenbeförderungsgesetzes wird es möglich, dass das BAV künftig auch Ortschaften mitfinanziert, welche bereits erschlossen sind (sogenannter Parallelverkehr). Trotz Parallelverkehr zur Bahnlinie der zb ist es deshalb möglich, dass das BAV die Linienverlängerung von Stans nach Stansstad mitfinanzieren wird. Die Mitfinanzierung dieser Linienverlängerung durch den Bund ist aktuell noch in Klärung bzw. das RPV-Anerkennungsgesuch soll im Frühsommer 2026 beim Bund eingereicht werden.

6.3 Änderung der Beschriftung der Buslinie 311

Die Buslinie / Seelinie 311 Stans - Beckenried / Emmetten umfasst heute alle Kurse via Ennetbürgen als auch via Fadenbrücke nach Beckenried, Emmetten und Seelisberg. Häufige Rückmeldungen von Fahrgästen zeigen, dass dieselbe Linienbezeichnung für zwei unterschiedliche Linienäste teilweise zu Verwirrung führen. Wie bereits im Rahmen der Interpellation betreffend Verdichtungskurse auf der Buslinie 311 (RRB Nr. 573 vom 16. September 2025) ausgeführt, soll für eine verbesserte Kommunikation die Linienbezeichnung auf 2027 geändert werden. Es ist geplant, dass alle Kurse via Ennetbürgen analog heute unter der Liniennummer 311 (inkl. Linienverlängerung nach Stansstad) verkehren. Die Kurse via Fadenbrücke sollen neu unter der Liniennummer 314 geführt werden. Weiter sollen auch die Rundkurse Stans, Bahnhof - Stans, Pilatuswerke - Ennetbürgen, Dorf - Buochs, Fadenbrücke - Stans, Bahnhof und in die andere Richtung eine neue Liniennummerierung erhalten. Die Rundkurse via Stans, Pilatuswerke sollen als Linie 315 und jene Rundkurse via Buochs, Fadenbrücke als Linie 316 beschriftet werden. Nach Abklärungen mit dem BAV sind aufgrund der neuen Liniennummerierungen RPV-Anerkennungsgesuche zu stellen. Aktuell ist noch nicht bekannt, ob das BAV diese Linien ab Fahrplan 2027 mitfinanziert.

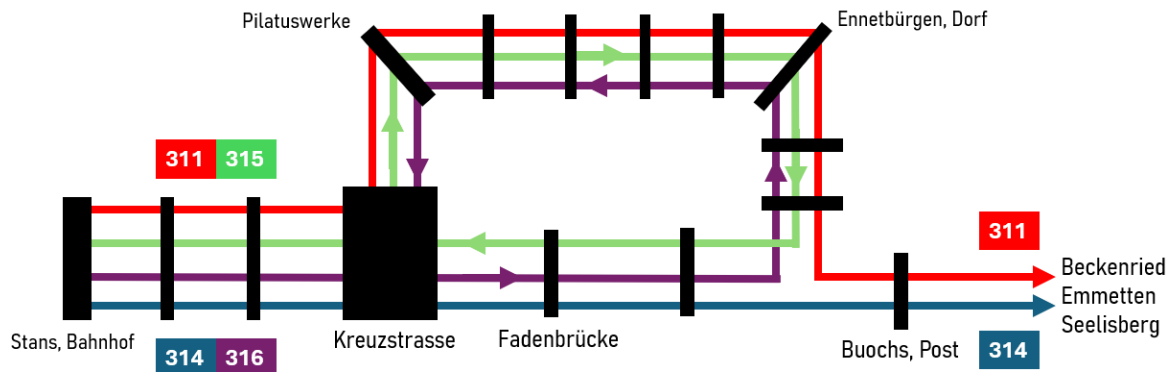


Abbildung 13: Beschriftung der Buslinien in die Seegemeinden

6.4 Punktuelle Optimierungen auf einzelnen Buslinien

Wie jedes Jahr gingen im Rahmen der Publikation zu den Fahrplanentwürfen auf www.öv-info.ch Fahrplanbegehren aus der Bevölkerung, Gemeinden sowie Interessengemeinschaften ein. Auf den Fahrplan 2027 wurden folgende Begehren auf den Buslinien geprüft und sollen in den Fahrplan bzw. in den Rahmenkredit aufgenommen werden:

Buslinie 310 Stans - Altdorf

Geplant ist ein zusätzliches Kurspaar werktags am Abend ab Stans um 18.51 Uhr bzw. ab Altdorf um 19.55 Uhr und ein zusätzlicher Kurs am Wochenende am Morgen ab Altdorf um 07.22 Uhr. Zuletzt ist auf den Fahrplan 2027 geplant, die Abfahrtszeiten an den Bahnhöfen leicht vorzuverlegen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und Anschlusssicherung in Altdorf und Stans.

Buslinie 314 Stans - Fadenbrücke - Beckenried - Emmetten (- Seelisberg)

Geplant sind elf zusätzliche Kurspaare als Verdichtungskurse an Samstagen und Sonntagen sowie Feiertagen zwischen Stans und Emmetten via Fadenbrücke jeweils von Mai bis Oktober.

Buslinie 323 Stans - Stansstad

Das Begehren bzgl. Schliessen von Taktlücken mithilfe von vier Kurspaaren und einem Frühkurs um 06.17 Uhr ab Stansstad, beides am Wochenende, soll ebenfalls auf den Fahrplan 2027 aufgenommen werden. Auch für die bestehende Buslinie wird beim BAV ein Gesuch um RPV-Anerkennung gestellt, da mit der RPV-Revision neu Parallelverkehr als RPV anerkannt werden könnte.

6.5 Angebots-Ausblick 2029 und 2030

In den Jahren 2027 und 2028 ist die Ausarbeitung der nächsten öV-Strategie für die Jahre 2029 bis 2032 geplant. Im Rahmen dieser soll geprüft werden, welche Angebotsveränderungen sinnvoll sind. Mit der Umsetzung des integralen Halbstundentakts nach Engelberg und auf dem Busnetz mit der direkten Verbindung zwischen Stans und Stansstad erfolgen zwei grosse und wichtige öV-Ausbauten für den ganzen Kanton. In einem nächsten Schritt für die Jahre 2029 und 2030 sind primär punktuelle Verbesserungen auf einzelnen Buslinien vorgesehen (wie Schliessung von Taktlücken, Begehren aus Fahrplanentwürfen etc.).

7 Bisherige Kredite für das öV-Angebot

Die folgende Übersicht gibt den Zielerreichungsgrad der letzten vier Rahmenkredite wieder.

	Rahmenkredite			
	2020/21	2022/23	2024	2025/26
Landratsbeschluss	12'750'000	14'000'000	7'300'000	13'000'000
Rechnung	14'027'079	14'380'000	6'484'804	12'300'000
Abweichung in CHF	-1'277'079	-380'000	815'196	700'000
Abweichung	+10 %	+2.7 %	-11.2 %	-5.4%

Abbildung 14: Übersicht Einhaltung Rahmenkredite, 2025/26: voraussichtliches Ergebnis

Bis 2019 konnten alle Objektkredite bzw. Rahmenkredite für die öV-Angebote eingehalten oder gar unterschritten werden. Diese Unterschreitung der Kredite war aufgrund von tieferen Abgeltungen in den Folgeofferten der Transportunternehmen dank Effizienzsteigerungen oder höheren Erlösen der Fall. Aufgrund der Auswirkungen im Zusammenhang mit der Covid-19-Krise, welche Ertragsausfälle im öV verursachte, fielen die Abgeltungen ab 2020 höher aus, als ursprünglich in den Offerten angenommen. Der vorgängig durch den Landrat beschlossene Rahmenkredit für 2020 und 2021 von 12.75 Mio. Franken konnte aufgrund der nationalen Vorgaben bezüglich Defizitdeckungen aufgrund der Covid-19-Krise der Transportunternehmen erstmals nicht eingehalten werden. Der darauffolgende Rahmenkredit 2022 und 2023 von 14 Mio. Franken konnte nur knapp nicht eingehalten werden. Die Überschreitung lag mit 2.7 Prozent unter 5 Prozent gemäss Finanzhaushaltsgesetz. Entsprechend musste kein Zusatzkredit beim Landrat beantragt werden. Der Objektkredit für das Jahr 2024 wurde wiederum stark unterschritten dank der Überarbeitung der Offerten bzw. der positiven Nachfrageentwicklung. Auch wird für den aktuell laufenden Rahmenkredit öV für die Jahre 2025 und 2026 eine Unterschreitung erwartet – dies insbesondere dank den erfolgreichen Nachverhandlungen mit den Transportunternehmen.

8 Rahmenkredit öV 2027 und 2028

8.1 Nationale, finanzielle Rahmenbedingungen

Mit Schreiben vom 7. Juli 2025 informierte das BAV die Kantone über die Bundesmittel für den RPV für die Jahre 2026 bis 2029 sowie die Höhe der Kantonsquoten 2025 bis 2029. Für das Jahr 2027 sah der Bundesrat im Rahmen des Sparprogrammes, namentlich des Entlastungspakets 27, finanzielle Kürzungen im RPV vor. Die Kantonsquoten wurden im Jahr 2027 daher linear um 5 Prozent gekürzt. Nur verbleibende Mittel bzw. Unterschreitungen von Quoten einzelner Kantone können für individuelle Quotenerhöhungen anderer Kantone verwendet werden. Aufgrund der schwierigen finanziellen Situation des Bundeshaushaltes wurde in der Vergangenheit die Finanzierung der ungedeckten Kosten als anspruchsvoll erachtet. Auf das Jahr 2028 sollten die Kantonsquoten lediglich um 0.5 Prozent erhöht werden.

Weiter informierte das BAV mit Schreiben vom 19. Januar 2026 über die aktuelle finanzielle Lage im RPV auf nationaler Ebene. So erhöhte eidgenössische Parlament in der Wintersession 2025 den Verpflichtungskredit für den RPV 2026-2028 gegenüber der Botschaft des Bundesrates um zusätzliche 160 Mio. Franken. Zudem lehnten die eidgenössischen Räte eine Kürzung der RPV-Gelder im Rahmen des nationalen Sparprogramms Entlastungspaket 27 ab. Dies ist sehr erfreulich für die Kantone.

Der Kanton Nidwalden stand in der Vergangenheit aufgrund des eher bescheidenen und konsequent kundenorientierten Angebotsausbaus der letzten Jahre finanziell gegenüber den Planungen des Bundes gut da. Die erwähnte Kantonsquote stellt den Finanzrahmen des Bundes für die Mitfinanzierung dar. Bis 2026 wird diese Quote im Kanton Nidwalden stark unterschritten. Ab 2027 ist jedoch das Gegenteil bzw. eine starke Überschreitung der Kantonsquote der Fall. Dies ist einerseits aufgrund der geplanten Angebotsausbauten (insbesondere jene auf der Bahnstrecke) und andererseits aufgrund der nun anfallenden Folgekosten durch die Aktivierung des neuen Rollmaterials der zb der Fall. Zum jetzigen Zeitpunkt ist daher noch offen, ob der Bund zusätzliche Angebote über der Kantonsquote mitfinanzieren kann. Ein entsprechendes Kantonsquotenerhöhungsgesuch für 2027 und 2028 wird beim Bund im Frühsommer 2026 gestellt. Kantonsquotenerhöhungen durch den Bund werden je nach vorhandenen Mitteln gemäss RPV-Verpflichtungskredit bewilligt. Mit der bis anhin angedachten Kürzung der Kantonsquoten auf 2027 wäre für den Kanton Nidwalden eine Quotenausschöpfung bzw. Überschreitung von mehreren Millionen Franken für 2027 und 2028 absehbar.

Dieselbe Ungewissheit gilt auch für die RPV-Anerkennungsgesuche, die beim Bund zu stellen sind. Diese sind notwendig für die Linienverlängerung 311 von Stans nach Stansstad sowie die zusätzlichen Linien 314, 315 und 316 Richtung Seegemeinden. Auch für die Buslinie 323 wird ein RPV-Anerkennungsgesuch gestellt. Da jedoch bereits heute die Gemeinden die Hälfte der Abgeltungen übernehmen, hätte eine Nicht-Mitfinanzierung durch den Bund keine grossen finanziellen Auswirkungen.

Zum aktuellen Zeitpunkt ist damit zu rechnen, dass der Bund die Angebotsausbauten mitfinanzieren und die Kantonsquoten erhöhen wird. Sollte dies nicht der Fall sein, ist dem Landrat ein Nachtragskredit für den Fehlbetrag zu beantragen oder eine Kürzung des Angebots im Folgejahr 2028 vorzunehmen.

8.2 Grössere Faktoren in den Offerten der Transportunternehmen

Neben dem zusätzlichen Angebot an sich inkl. dem Mehrbedarf an Personal und der unsicheren Mitfinanzierung des BAV haben folgende Punkte Einfluss auf die höheren Abgeltungen in den Jahren 2027 und 2028:

Folgekosten aufgrund der Rollmaterialbeschaffung der zb ab 2027

Die Ablieferung des neuen Rollmaterials von zusätzlichen ADLER- und FINK-Fahrzeugen (gemäss RRB Nr. 554 vom 3. September 2019 sowie RRB Nr. 417 vom 24. Juni 2025) ist ab dem Jahr 2026 vorgesehen. Das neue Rollmaterial wird unter anderem zwischen Luzern und Engelberg zum Einsatz kommen und die alten HGe-Pendelzüge ersetzen. Mit der Aktivierung des Rollmaterials fallen ab der Fahrplanperiode 2027 und 2028 die Folgekosten hierfür an (wie Fremdkapitalzinsen und Abschreibungen). Die Auflösung der Wiederbeschaffungsreserve aus den Gewinnen in den Jahren 2017-2019 von 13.5 Mio. Franken wirkt der Abgeltungsspitze entgegen. Weiter informierte die zb im Rahmen der Offerten 2027 und 2028, dass im Jahr 2025 unerwartet hohe Instandhaltungskosten infolge Rollmaterialstörungen die Erfolgsrechnung belasteten. Dies wurde in den Offerten 2027 und 2028 entsprechend berücksichtigt. So fallen auf den IR / RE nach Engelberg für das Jahr 2027 rund 3.8 Mio. Franken Abschreibungs- sowie rund 700'000 Franken Zinskosten beim Rollmaterial an. Im Jahr 2028 sind es rund 4.1 Mio. Franken Abschreibungs- sowie 580'000 Franken Zinskosten, welche sich auf die Bestellerkantone und den Bund verteilen.

Wegfall Treibstoffzollrückerstattung ab 2027 im RPV

Die PAG ist aktuell an der Planung zur Umstellung der gesamten Busflotte auf alternative Antriebsarten. Für das Gebiet Mitte (inklusive Kanton Nidwalden) erarbeitete die PAG bereits eine Grobanalyse. Neben den Investitions(folge)kosten für Elektrobusse und Energie ist mit Investitionskosten für die Ladeinfrastruktur zu rechnen. Die PAG gab bereits erste Kostenschätzungen bezüglich der Investitionskosten ab. Die Infrastrukturkosten wurden im Agglomerationsprogramm Nidwalden 5. Generation bzw. im Bericht an den Bund aufgeführt. Mit steigenden Abgeltungen für den Kanton Nidwalden aufgrund des Umstiegs auf Elektrobusse ist für den Rahmenkredit 2027 und 2028 noch nicht zu rechnen, da die zukünftigen Depot-Standorte der Fahrzeuge von PAG noch in Abklärung sind. Die Planungen sind jedoch fortgeschritten und es zeichnet sich gemäss Angaben der PAG eine Lösung ab. Abgesehen davon, wird im RPV ab 2027 die Treibstoffzollrückerstattung für Dieselsebusse wegfallen. Für die Jahre 2027 und 2028 macht dies für Nidwalden Mehrkosten von jährlich ca. 370'000 Franken aus.

Abschluss von Zielvereinbarungen

Die Erarbeitung einer Zielvereinbarung ist gestützt auf die Revision des Personenbeförderungsgesetzes (SR 745.1) und der Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im Personenverkehr (SR 745.16) bei Transportunternehmen im RPV vorzusehen. Seilbahnen (wie vorliegend die LDW) sind davon ausgenommen. So werden Bund und Kantone mit den Transportunternehmen künftig verpflichtet, eine Zielvereinbarung abzuschliessen – Ausnahmen bleiben vorbehalten. Die Erarbeitung der Zielvereinbarungen für die zb und PAG ist am Laufen und vor dem Abschluss. Angestrebt wird bei beiden Transportunternehmen eine Zielvereinbarung des Typs S mit der Festlegung der Grundsätze für die Zusammenarbeit für vier Jahre (voraussichtlich für die Jahre 2027 bis 2030). Die Zielvereinbarung wird sich voraussichtlich finanziell wenig auf die Höhe der Abgeltungen auswirken. Die Konzession Nr. 911 der PAG für die Buslinien in der Zentralschweiz (inkl. aller Buslinien in Nidwalden) läuft per Ende 2028 aus. Aktuell prüft das Amt für Mobilität die Modalitäten für die Erneuerung der Konzession.

Tarifierhöhungen national und im Tarifverbund geplant

Ende März 2026 hat die öV-Branche für Dezember 2026 eine differenzierte Anpassung der Tarife im Nationalen Direkten Verkehr um durchschnittlich 3.9 Prozent beschlossen. Steigende Kosten und politische Entscheide machen diesen Schritt notwendig. Auch der Tarifverbund Passepartout wird seine Ticketpreise anpassen. Solche Erhöhungen werden zu mehr Einnahmen im öV bzw. für die Besteller zu weniger Abgeltungen führen, was sich positiv auf die Höhe des Rahmenkredits auswirken wird.

8.3 Zusammensetzung des Rahmenkredits

Das Bestell- und Fahrplanverfahren ist ein Prozess, an welchem verschiedene Akteure (Besteller, Gemeinden, Interessenvertretungen und Transportunternehmen) beteiligt sind. Bei kantonsübergreifenden Linien wird das Angebot von den beteiligten Kantonen und dem Bund gemeinsam bestellt. Zwischen den Kantonen wird der iKV berechnet.

Für die Fahrplanjahre 2027 und 2028 wird als Grundgerüst vom bestehenden Fahrplan 2026 ausgegangen. Die beiden grössten Ausbauten finden auf dem Bahnnetz mit der Einführung des integralen Halbstundentakts Luzern - Engelberg sowie der Einführung einer direkten Busverbindung Stans - Stansstad statt. Es wird bei allen Angebotsveränderungen davon ausgegangen, dass der Bundesanteil von 55 Prozent übernommen wird und dass wenig zusätzliches Überangebot auf den Seelinien entsteht. Weiter wird damit gerechnet, dass der Bund die Kantonsquoten für 2027 und 2028 erhöhen wird und die neuen Linien 311 (zwischen Stans und Stansstad), 314, 315 und 316 als RPV anerkennen wird.

Die Zusammenstellung der Abgeltungen / Offerten Version 1 für das Angebot für die Jahre 2027 und 2028 für alle Verkehrslinien des öV inkl. den geplanten Ausbauten / Veränderungen ergibt folgenden Finanzbedarf: 17'303'549 Franken (vgl. nachfolgende Abbildung). Gestützt darauf wird dem Landrat ein Rahmenkredit in der Höhe von 17.3 Mio. Franken beantragt. Dieser Betrag setzt sich aus 8.7 Mio. Franken für das Jahr 2027 und 8.6 Mio. Franken für das Jahr 2028 zusammen. Weitere Details der Tabelle sind zudem im separaten Excelldokument zu den Offerten 2027 und 2028 zu entnehmen

Offerten 2027 und 2028 der Transportunternehmen (V10) für Rahmenkredit öV

	Offerten 2027	iKV	Kanton Nidwalden	KAV	Anteil NW	Offerten 2028	iKV	Kanton Nidwalden	KAV	Anteil NW
Abgeltungsberechtigte Angebote										
Linie										
Bahn										
Luzern-Giswil S5	7'368'657	13.8%	1'016'875	45%	457'594	7'906'879	13.8%	1'091'149	45%	491'017
Luzern-Sachslen S55	463'466	16.8%	77'862	45%	35'038	446'396	16.8%	74'995	45%	337'748
Luzern-Stans/Wolfenschiessen S4	3'182'402	61.2%	1'947'630	45%	876'434	3'728'059	61.2%	2'281'572	45%	1'026'707
Luzern-Stans S44	257'803	60.2%	155'197	45%	69'839	309'120	60.2%	186'090	45%	83'741
Luzern-Engelberg IR42 / RE44	10'315'014	60.2%	6'209'639	45%	2'794'337	9'099'611	60.2%	5'477'966	45%	2'465'085
Luzern-Engelberg IR (Bahnersatz)	207'935	60.2%	125'177	45%	56'329	206'626	60.2%	124'389	45%	55'975
	21'795'276		9'532'379		4'289'571	21'696'692		9'236'161		4'156'272
Bus										
312 Stans-St. Jakob-Sarnen	785'554	58.0%	455'621	45%	205'030	794'282	58.0%	460'684	45%	207'308
321 Stansstad-Bürgenstock	841'201	100.0%	841'201	45%	378'540	852'391	100.0%	852'391	45%	383'576
331 W'schiessen-Oberriickenbach	468'162	100.0%	468'162	45%	210'673	475'586	100.0%	475'586	45%	214'014
311 Stans-Seelisberg	2'448'798	90.0%	2'203'918	45%	991'763	2'443'735	90.0%	2'199'362	45%	989'713
314 Stans - Fadenbrücke - Seelisberg	881'739	90.0%	793'565	45%	357'104	879'812	90.0%	791'831	45%	356'324
315 Stans - Ennetbürgen	401'556	100.0%	401'556	45%	180'700	403'389	100.0%	403'389	45%	181'525
316 Stans - Fadenbrücke	170'181	100.0%	170'181	45%	76'581	170'449	100.0%	170'449	45%	76'702
310 Stans-Altendorf (Winkelriedbus)	730'138	77.7%	567'317	45%	255'293	736'897	77.7%	572'569	45%	257'656
324 Stans-Oberdorf-Büren	469'356	100.0%	469'356	45%	211'210	472'825	100.0%	472'825	45%	212'771
313 St. Jakob-Mueterschwandenberg	161'674	100.0%	161'674	45%	72'753	162'809	100.0%	162'809	45%	73'264
N4 Luzern-Stans	41'042	38.7%	15'883	45%	7'147	40'833	38.7%	15'802	45%	7'111
N44 Stans-Emmetten	54'463	100.0%	54'463	45%	24'508	54'289	100.0%	54'289	45%	24'430
	7'453'864		6'602'898		2'971'304	7'487'297		6'631'985		2'984'393
Übrige										
LS Dallenwil-Wirzweil	823'594	100.0%	823'594	45%	370'617	821'267	100.0%	821'267	45%	369'570
	823'594		823'594		370'617	821'267		821'267		369'570
Total abgeltungsberechtigte Angebote	30'072'734		16'958'871		7'631'492	30'005'256		16'689'413		7'510'236
1) Abgeltungen NW (innerhalb Kantonsquote)										
abzgl. Überangebote										
Kantonsquote	2027	100%	12'533'008	45%		2028	100%	12'595'673	45%	
2) Kantonsquotenüberschreitung										
Übernahme Anteil Bund durch Kanton		100%	4'425'863	55%	2'434'225		100%	4'093'740	55%	2'251'557
Nicht abgeltungsberechtigte Angebote										
Stansstad-Stans	511'949	100%	511'949	100%	511'949	513'743	100%	513'743	100%	513'743
LS Dallenwil-Niederrickenbach	175'000	100%	175'000	100%	175'000	175'000	100%	175'000	100%	175'000
LS Dallenwil-Wiesenberg	100'000	100%	100'000	100%	100'000	100'000	100%	100'000	100%	100'000
Tarifverbund	120'000	100%	120'000	100%	120'000	120'000	100%	120'000	100%	120'000
RPV-Angebot ohne BAV, Überangebot	459'017	100%	459'017	100%	459'017	459'957	100%	459'957	100%	459'957
3)	1'365'966		1'365'966		1'365'966	1'368'700		1'368'700		1'368'700
Total (1-3) Bruttoaufwand Kanton					11'431'683					11'130'494
4) Beteiligung Gemeinden / Dritte										
Ortsverkehr: 323 (50%), KDG: ODO					285'975					286'872
Total (1-4) Nettoaufwand Kanton					11'145'708					10'843'622
Rahmenkredit öV 2027 und 2028										
							ohne Quotenübernahme		21'989'331	
							mit Quotenübernahme		17'303'549	

Abbildung 15: Zusammenstellung Rahmenkredit öV 2027 und 2028 gestützt auf die Offerten der Transportunternehmen (Version 1)

Ebenfalls ersichtlich auf der Übersicht ist die Höhe der Überschreitung der Kantonsquote für die beiden Jahre, welche für das Jahr 2027 4.4 Mio. Franken bzw. Bundesanteil von 2.4 Mio.

Franken und für das Jahr 2028 4 Mio. Franken bzw. der Bundesanteil von 2.25 Mio. Franken beträgt. Für diese Beiträge wird – wie bereits erwähnt – im Frühsommer 2026 das Gesuch um Kantonsquotenerhöhung beim Bund gestellt.

8.4 Finanzieller Ausblick 2029 und 2030

Wie ebenfalls bereits erwähnt, ist in den Jahren 2027 und 2028 die Ausarbeitung der nächsten öV-Strategie für die Jahre 2029 bis 2032 geplant. Im Rahmen dieser soll geprüft werden, welche Angebotsveränderungen sinnvoll sind. Mit den aktuellen Ausbauten auf dem Bahn- und Busnetz wird ein längerfristig geplanter Meilenstein für Nidwalden umgesetzt. Als nächstes folgen primär punktuelle Verbesserungen etwa auf einzelnen Buslinien und somit keine grösseren Ausbauten. Wie die Mittelfristplanungen der Transportunternehmen zeigen, ist für die Jahre 2029 und 2030 weder mit einer starken Zunahme noch Abnahme der Abgeltungen zu rechnen. In den Folgejahren ist jedoch davon auszugehen, dass mit der Inbetriebnahme des neuen Rollmaterials der zb und damit der stetigen Abnahme der Folgekosten aus Abschreibungen und Zinsaufwänden die Abgeltungen zurückgehen werden. Gleichzeitig werden sich die Angebotsausbauten 2027 und 2028 auf die Nachfrage auswirken und es werden mehr Erträge erwartet. Auch dies verursacht den Rückgang der Abgeltungen. So werden die aktuell geplanten Angebotsausbauten für die nächsten beiden Jahren ihre Wirkung für Nidwalden und darüber hinaus längerfristig zeigen.

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landammann

Othmar Filliger

Landschreiber

Armin Eberli