

Nr. 284

Stans, 30. April 2013

Baudirektion. Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung. Objektkredit für die Abgeltung des Regionalen Personenverkehrs (RPV) für das Jahr 2014. Antrag an den Landrat

Sachverhalt

1. Gesetzliche Grundlagen

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

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

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

Aufgrund der vorgängig dargestellten gesetzlichen Grundlagen hat der vorliegende Beschluss zwei Zielsetzungen zu erfüllen. Einerseits legt er die Grundzüge des Angebots des RPV fest. Andererseits werden die Finanzmittel zur Bestellung dieses Verkehrsangebots bereitgestellt. Der hier vorliegende Objektkredit umfasst lediglich das Jahr 2014. Dies weicht von der bisherigen Praxis der Rahmenkredite ab. Diese wurden in der Vergangenheit für zwei oder vier Jahre vom Landrat bewilligt.

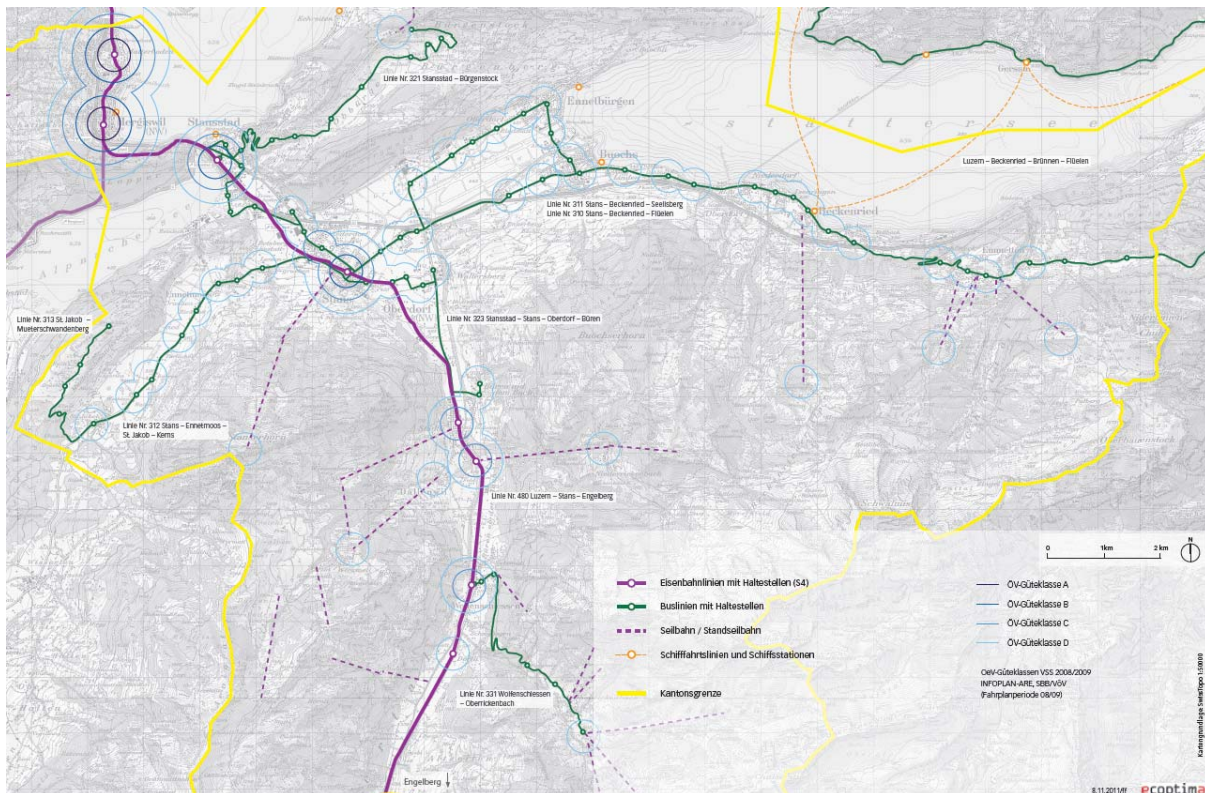
2. Bericht zum Rahmenkredit

Im Zusammenhang mit der Vorlage eines Rahmenkredites liefert der Regierungsrat jeweils einen Bericht über das bestehende Angebot, über die mittelfristige Nachfrage- und Angebotsentwicklung, die geplanten Angebotsänderungen in den nächsten zwei oder drei Fahrplanperioden. Zudem gibt der Bericht Auskunft über die Entwicklung des Gesamtverkehrs sowie die Abstimmung von Individual- und öffentlichem Verkehr sowie Raumplanung. Im Rahmen des nun vorliegenden einjährigen Objektkredits wird auf einen umfangreichen Bericht verzichtet. Vielmehr werden die wichtigsten Kennzahlen zu Angebot und Nachfrage sowie finanzieller Entwicklung der Abgeltungen zusammengestellt. Es besteht mit dem Agglomerationsprogramm Nidwalden eine aussagekräftige Darstellung des öffentlichen Ver-

kehrs in Nidwalden. Hier sind auch die wichtigsten Aussagen zur Entwicklung des Gesamtverkehrs in Nidwalden (MIV, öV und LV) dargestellt.

2.1 Angebot

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



Basisnetz öV und Haltestellen (Quelle: Agglomerationsprogramm)

Die Entwicklung des öV-Angebots ist aus den bestellten Bahn- und Buskilometern sowie den Abgeltungen ersichtlich. Dazu ergibt sich folgende Zusammenstellung.

Jahr	Bahn			Bus		
	Abgeltung	Kurs-km	Abg./K-km	Abgeltung	Kurs-km	Abg./K-km
2003	25'970'000	2'571'376	10.10	2'659'842	808'500	3.29
2004	25'507'300	2'229'880	11.44	2'831'798	820'000	3.45
2005	25'768'958	2'633'109	9.79	2'779'561	848'668	3.28
2006	26'168'248	2'602'815	10.05	2'775'671	842'022	3.30
2007	27'578'814	2'600'951	10.60	3'030'042	883'637	3.43
2008	28'253'779	2'559'865	11.04	3'128'669	900'000	3.48
2009	27'870'293	2'719'697	10.25	3'503'038	892'699	3.92
2010	27'529'288	2'589'851	10.65	3'712'503	930'196	3.99
2011	27'852'311	2'859'292	9.75	4'614'581	1'157'027	3.99
2012	30'194'905	2'858'986	10.55	4'610'894	1'123'356	4.11
2003-2012	+16.3%	+11.2%		+73.3%	+38.9%	

Entwicklung der jährlich angebotenen Kurs-km und Abgeltungen

Die Zahl der Kurskilometer erhöhte sich in den letzten zehn Jahren bei der zb, Zentralbahn AG um 11,2%. Bei den Busangeboten hat sich die Zahl der Kurskilometer mehr als dreimal so stark entwickelt, wie bei der Bahn. Die Höhe der Abgeltungen entwickelte sich bei der Bahn im gleichen Zeitraum um +16,3%. Beim Bus betrug die Zunahme über 70%. Dieser Unterschied zwischen Bahn und Bus ist mit der Einführung einer zusätzlichen Buslinie auf den Muoterschwandenberg, einer Direktverbindung von Buochs nach Stans sowie Verdichtungen der am stärksten genutzten Buslinie Stans-Beckenried-Seelisberg begründet. Die Produktivität hat sich im betrachteten Zeitraum bei Bus und Bahn unterschiedlich entwickelt. Bei der Bahn erhöhte sich die Abgeltung pro Kurskilometer zwischen 2003 und 2012 um 4,5%. Beim Bus entwickelten sich die Abgeltungen pro Kurskilometer im gleichen Zeitraum von 3,29 auf 4,11 Franken (+ 24,9%).

2.2 Nachfrage

Auf der Nachfrageseite konnte mit dem Ausbau des Angebots auch eine Zunahme der Nachfrage festgestellt werden. Die Entwicklung der Nachfrage von Bahn und Bus (Anzahl Ein- und Aussteiger) lässt sich wie folgt zusammenfassen.

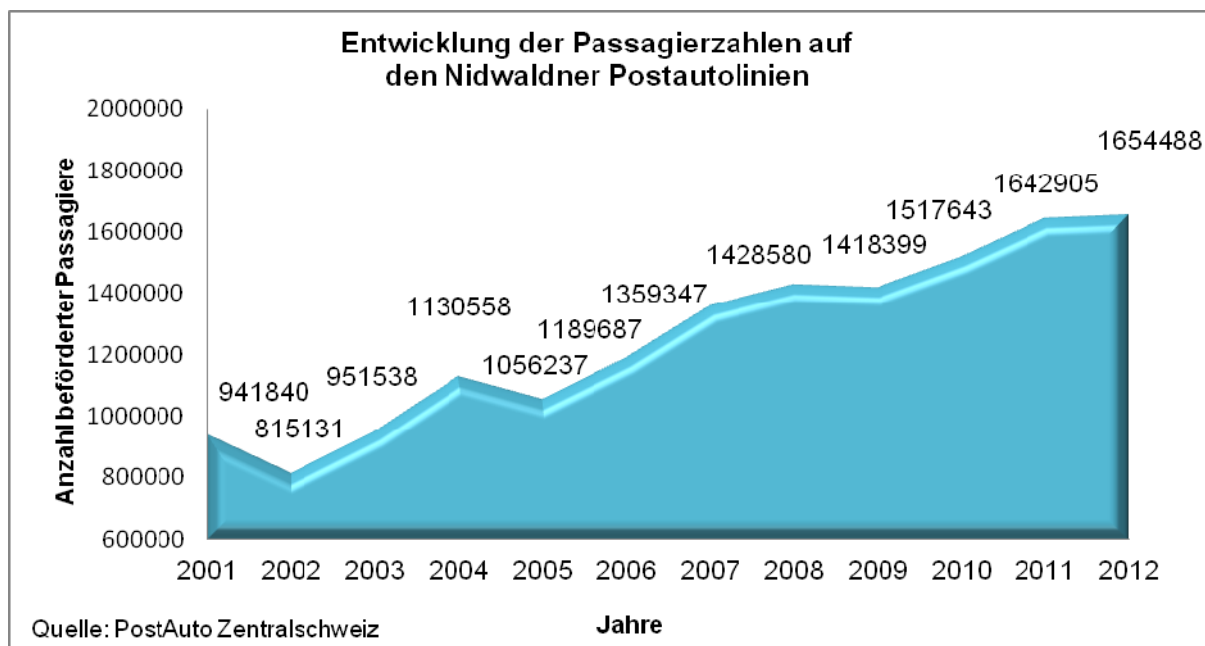
	<u>2003</u>	<u>2005</u>	<u>2007</u>	<u>2010</u>	<u>2012</u>	<u>Zunahme</u> <u>2003-2012</u>	<u>Ø</u> <u>2003-2012</u>
Bahn (zb)	5'676'896	5'740'000	6'099'000	6'400'609	7'047'158	24.1%	2.4%
Bus	951'538	1'056'237	1'359'347	1'517'643	1'654'488	73.9%	7.4%
Total	6'628'434	6'796'237	7'458'347	7'918'252	8'701'646	31.3%	3.1%

Quelle : zb und PostAuto Zentralschweiz

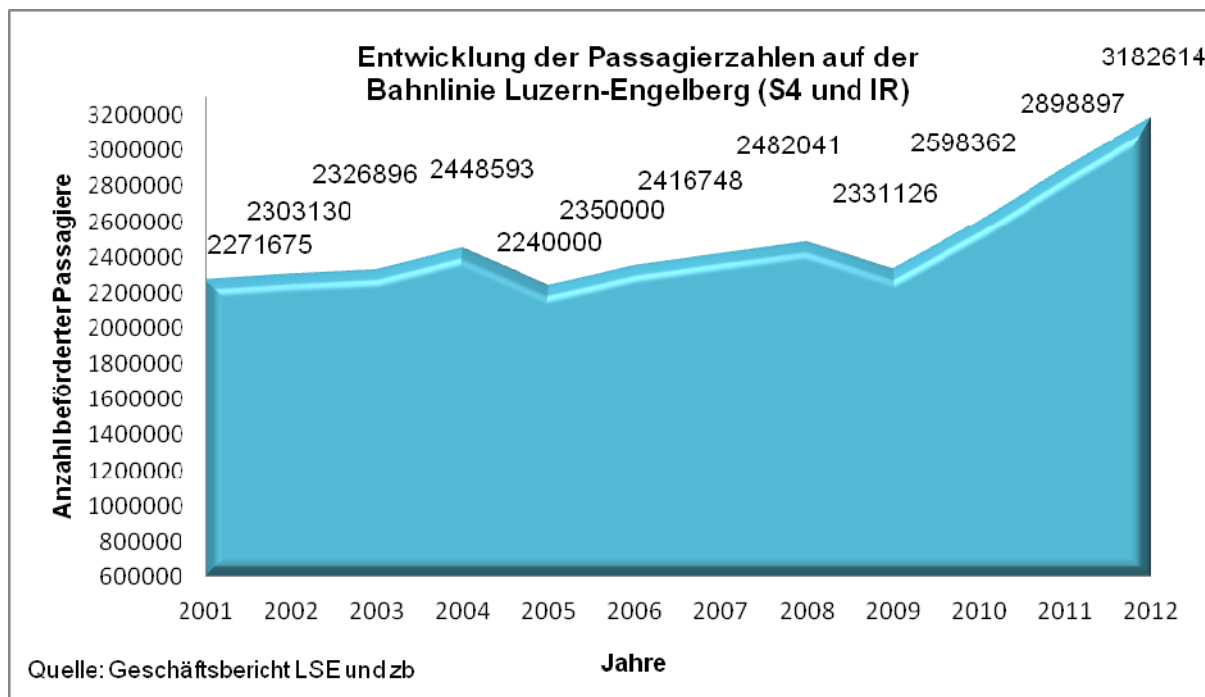
Die obigen Zahlen für die Bahn beziehen sich auf das ganze Netz (S-Bahnen und IR's). Während die Passagierfrequenzen der Bahn zwischen 2003 und 2012 um rund 24% gestiegen sind, stieg die Busnachfrage um fast 74%. Das stärkere Wachstum beim Bus dürfte mit zusätzlichen Busangeboten (Direktbus Buochs-Stans) und Kursverdichtungen sowie attraktiven Gesamtfahrzeiten nach Luzern (Bus und Bahn) zusammen hängen. Weiter trug mutmasslich auch die positive Bevölkerungsentwicklung in den Seegemeinden dazu bei (Potential). Erfreulich ist auch die weitere Zunahme der Passagiere im Jahre 2012, welche noch auf den Angebotsausbau im Fahrplan 2011 zurück zu führen sein dürfte. Während zwischen

2003 und 2012 die Nachfrage gesamthaft durchschnittlich pro Jahr um 2,4% zunahm, betrug dieser Anstieg 2011 5,2% und 2012 sogar 9,8%.

Hier noch die Frequenzentwicklungen der Postautolinien im Kanton und der zb nur für den Ast Luzern-Engelberg.



Zwischen 2003 und 2012 konnten die Passagierzahlen auf den Nidwaldner Postautolinien um fast 74% gesteigert werden. Die Entwicklung der Nachfrage zeigt nach wie vor nach oben und liegt über der Zunahme der Kurs-Kilometer (Angebot).



Auf der Strecke Luzern-Engelberg (S-Bahn, S4 und Interregio, IR) erhöhte sich die Zahl der Passagiere zwischen 2003 und 2012 um 36,8%. Die Steigerung der Frequenzen auf dem Engelbergerast der zb liegt über der Steigerung des gesamten Netzes (+24,1%). Angebot und Nachfrage entwickelten sich hier insgesamt erfreulich.

2.3 Modalsplit und Pendlerströme

Das Bevölkerungswachstum in Nidwalden ist in den letzten 10 Jahren abgeflacht. Während die Bevölkerung zwischen 1990 und 2000 noch um 4722 Personen oder 14% wuchs, war diese Zunahme zwischen 2000 und 2010 noch 2440 Personen oder 6,3%. Mit der Abflachung des Wachstums haben sich die Pendlerströme verändert. Hier eine Übersicht dazu:

Entwicklung der Pendlerströme Nidwalden

	<u>2000</u>	<u>2010</u>	<u>Differenz</u>
Wegpendler	6577	8922	36%
Zupendler	3203	5061	58%
Pendlersaldo	3374	3861	14%
Binnenpendler	12'349	12'100	-2%

Nur erwerbstätige Pendler

Zuerst eine Vorbemerkung zur Interpretation den Zahlen. Die Ergebnisse aus der Volkszählung 2010 sind mit denjenigen von 2000 nicht direkt vergleichbar. Während im Jahr 2000 noch eine Vollerhebung stattfand, basieren die Zahlen für 2010 auf einer Stichprobenerhebung. Die Ergebnisse von 2010 weisen deshalb eine gewisse statistische Unschärfe auf. Trotzdem können wichtige Rückschlüsse zur generellen Entwicklung gezogen werden. Die Zahl der Wegpendler hat in den letzten 10 Jahren um gut einen Drittel zugenommen. Noch stärker gewachsen ist die Zahl der Zupendler mit +58%. Insgesamt hat sich deshalb der Pendlersaldo nicht stark verändert (+14%). Die Zahl der Pendler innerhalb des Kantons Nidwalden (Binnenpendler) ist sogar leicht rückläufig. Obwohl die Bevölkerungsentwicklung in den letzten 10 Jahren weniger stark ausfiel als zuvor, haben sich die Pendlerströme verstärkt. Dem öffentlichen Verkehr kommt in diesem Zusammenhang eine grosse Bedeutung zu. Dies insbesondere wegen der starken Belastung der Autobahn A2, welche für den Ziel- und Quellverkehr in Nidwalden wichtig ist.

Im Jahr 2010 wurde die Erhebung Mikrozensus Mobilität durch den Bund durchgeführt. Auch in Nidwalden wurden rund 600 Personen zu ihrer Mobilität befragt. Eine wichtige Kennzahl aus dieser Erhebung ist der Modalsplit (Anteil der einzelnen Verkehrsmittel an den zurückgelegten Kilometern). Hier die Ergebnisse dazu.

Modalsplit nach Wegdistanz im Vergleich

<u>Kantone</u>	<u>öV</u> -	<u>stat.</u> <u>Unschärfe</u>	<u>MIV</u>	<u>stat.</u> <u>Unschärfe</u>	<u>LV</u>	<u>stat.</u> <u>Unschärfe</u>
Nidwalden	12,2%	+/-2,5%	79,4%	+/-3,1%	6,4%	+/-1,8%
Obwalden	27%	+/-6,8%	62,9%	+/-7,4%	5,7%	+/-3,5%
Uri	13,5%	+/-5,3%	68,1%	+/-7,2%	8,1%	+/-4,2%
Luzern	7,3%	+/-3,7%	76,3%	+/-0,4%	12,3%	+/-0,2%
Schweiz	23,4%	+/-0,3%	66,4%	+/-0,3%	7,7%	+/-0,2%

MIV= Motorisierter Individualverkehr

LV= Langsamverkehr (Velo, Motorrad, zu Fuss)

Luzern=Kanton Luzern ohne Stadt+Agglomeration

Gemessen nach der Distanz in Kilometer macht der öffentliche Verkehr in Nidwalden 12% aus. Der statistische Unschärfbereich beträgt +/- 2,5%. Das heisst der tatsächliche Wert über die Gesamtheit der Bevölkerung kann zwischen 9,5% und 14,5% liegen. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) kommt auf einen Anteil von 79% und der Langsamverkehr von 6%. Obige Tabelle zeigt einen Vergleich mit anderen Kantonen und der Schweiz. Bei der

Interpretation sind die statistischen Unschärfebereiche zu berücksichtigen. Im Vergleich liegt der Anteil des öffentlichen Verkehrs in Obwalden bei 26% (+/- 6,8%). Unter Berücksichtigung der statistischen Unschärfe liegt der Anteil des öffentlichen Verkehrs bei den zurückgelegten Kilometern in Obwalden leicht höher als in Nidwalden. Einen Einfluss kann hier die gute Anbindung von Nidwalden an die A2 im Gegensatz zu Obwalden haben.

Erwägungen

1. Abweichung vom 4-jährigen Rahmenkredit

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

In Abweichung von dieser gesetzlichen Vorgabe und der Praxis der letzten Rahmenkredite liegt hier wiederum ein Objektkredit für ein Jahr vor. Aufgrund verschiedener Unsicherheiten, wurde bereits für das Fahrplanjahr 2013 ein einjähriger Objektkredit für die Abgeltungen des regionalen Personenverkehrs vom Landrat beschlossen.

Der Fahrplan 2014 bringt Fahrplantechnisch wieder verschiedene Veränderungen auf dem Netz der Zentralbahn. Diese Veränderungen haben wiederum Auswirkungen auf die Postautolinien und deren Anschlüsse an die Bahn in Stans. Aus diesem Grund soll auch für das Jahr 2014 wiederum ein Objektkredit für ein Jahr beantragt werden. Damit ergibt sich die Flexibilität, um im Fahrplanjahr 2015 allfällige Anpassungen und Feinjustierungen des Fahrplans 2014 vornehmen zu können. Dies ist wichtig, weil nach der Einführung des Fahrplans 2014 für längere Zeit dieses Angebot gefahren werden soll.

Nachdem bisher einjährige Bestellperioden und entsprechende Angebotsvereinbarungen abgeschlossen wurden, zeichnet sich auf das Jahr 2014 hier eine Veränderung ab. Der Bund hat im Rahmen der Umsetzung der Bahnreform 2.2 die zweijährige Bestellperiode eingeführt. Für die Jahre 2014 und 2015 soll eine zweijährige Angebotsvereinbarung abgeschlossen werden. Aufgrund der oben angesprochenen Flexibilität soll dennoch nur ein einjähriger Objektkredit vorgelegt werden. In der zweijährigen Angebotsvereinbarung besteht in Absprache mit dem BAV die Möglichkeit eines Vorbehalts. Darin wird festgehalten, unter welchen Bedingungen die Angebotsvereinbarung für den Fahrplan 2015 nachverhandelt werden kann.

Im Zusammenhang mit der FABI-Vorlage wird zurzeit im Eidgenössischen Parlament darüber diskutiert, dass künftig die Investitionsbeiträge an die Privatbahnen vom Bund vollumfänglich übernommen werden soll. Das heisst, dass der Kanton Nidwalden künftig keine Beiträge mehr an die Infrastruktur der zb (Beiträge an den Betrieb der Infrastruktur und der Abschreibungen, Darlehen) zu leisten hat. Aus diesem Grund ergibt sich voraussichtlich auch kein Bedarf für eine Synchronisation der Rahmenkredite für den regionalen Personenverkehr und die Infrastrukturen mehr. Es ist davon auszugehen, dass der Wegfall der Investitionsbeiträge an die Zentralbahn ab dem Jahr 2016 greifen wird. Aufgrund dieser Ausgangslage ist eine Synchronisation der Kredite für den regionalen Personenverkehr und die Infrastrukturen nicht mehr notwendig. Langfristig, das heisst ab etwa 2017, werden wieder vierjährige Rahmenkredite für den RPV angestrebt.

2. Finanzielle Situation beim öffentlichen Verkehr

Im folgenden Abschnitt wird die Entwicklung des finanziellen Aufwands des Kantons für die Angebote an öffentlichem Verkehr aufgezeigt. Es handelt sich hier ausschliesslich um eine finanzielle Betrachtungsweise. Die Finanzierung des regionalen Personenverkehrs (RPV) gemäss Bundesrecht (Personenbeförderungsverordnung) wird anteilig durch den Bund und den Kanton übernommen. Der Bund gewährt dem Kanton individuell eine Kantonsquote (zB. 2006 : Fr. 9'514'327.-). Für diesen Betrag beteiligt sich der Bund am jeweiligen RPV-Angebot mit seinem Anteil (KAV; 2006 : Anteil Bund 68%, 2012 : 55%). Überschreitet das bestellte RPV- Angebot die Quotenmittel, so ist der überschliessende Betrag zu 100% durch den Kanton zu tragen (=Quotenüberschreitung). Hier die Entwicklung der letzten Jahre.

Übersicht Finanzierung öV Bund und Kanton

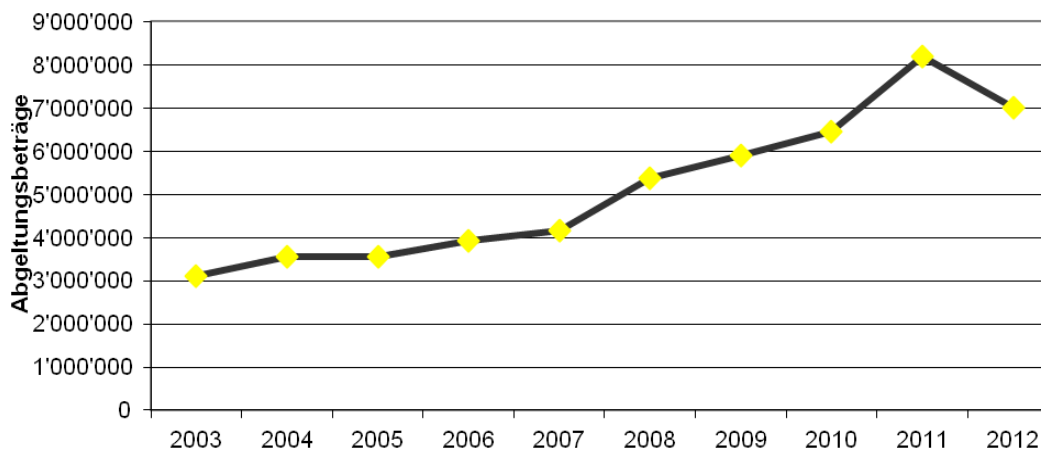
<u>Jahre</u>	<u>Gesamtaufwand</u>	<u>K.-Quote</u>	<u>Bund</u>	<u>Kanton</u>	<u>Überschreitung</u> <u>K.-Quote</u>	<u>nicht</u> <u>RPV-</u> <u>Angeb.</u>
2006	3'930'766	9'514'327	6'469'742	3'044'585	414'869	262'551
2007	4'148'476	8'163'450	5'551'146	2'612'304	426'887	487'641
2008	5'368'823	8'633'661	4'748'514	3'885'147	89'561	474'277
2009	5'912'920	8'802'011	4'841'106	3'960'905	498'097	472'909
2010	6'448'284	9'348'178	5'141'498	4'206'680	431'241	444'617
2011	8'191'971	10'728'426	5'900'634	4'827'792	2'516'371	862'326
2012	6'993'425	12'390'334	6'814'684	5'575'650	256'457	790'574

K-Quote= Kantonsquote für Nidwalden

RPV-Angeb.=abgeltungsberechtigte Angebote gemäss Bundesrecht

Die Überschreitung der Kantonsquote ist von verschiedenen Faktoren abhängig. Es sind dies Kantonsquotenreduktionen oder –verschiebungen, nicht anerkannte RPV-Angebote durch den Bund, Angebotsausbauten oder Rollmaterialbeschaffungen. Neben den RPV-Angeboten werden vom Kanton auch nichtabgeltungsberechtigte Angebote bestellt. Beispiele dafür sind die Luftseilbahn Dalenwil-Niederrickenbach oder der Tarifverbund Passepartout (letzte Spalte).

Entwicklung der Aufwendungen für den öV zu Lasten des Kantons Nidwalden



Mit der Tabelle dazu unten.

Übersicht Gesamtaufwendungen für öV

<u>Jahr</u>	<u>Gesamtaufwendungen</u>
2003	3'095'394
2004	3'551'852
2005	3'547'984
2006	3'930'766
2007	4'148'476
2008	5'368'823
2009	5'912'920
2010	6'448'284
2011	8'191'971
2012	6'993'425

In Franken

In der obigen Kurve sind die gesamten Aufwendungen für den öffentlichen Verkehr zu Lasten des Kantons Nidwalden dargestellt. Neben den Abgeltungen gemäss Bundesvorschriften (Personenbeförderungsverordnung, PPV) sind auch nicht abgeltungsberechtigte Linien und übrige Leistungen erfasst. Es sind dies beispielsweise Beiträge an den Tarifverbund Passepartout oder an die Luftseilbahn Dallenwil-Niederrickenbach. Die Aufwendungen für den öffentlichen Verkehr haben sich seit dem Jahr 2003 kontinuierlich vergrössert. Ab 2005 sind die Abgeltungen im Vergleich zu den Vorjahren deutlich stärker gewachsen. Zwei Faktoren haben diese Steigerung der Abgeltungen in den letzten Jahren beeinflusst.

Zum Einen hat sich der Verteiler zwischen Bund und Kanton (KAV) zu Ungunsten von Nidwalden entwickelt. Zwischen 2006 und 2012 hat der Anteil von Nidwalden an den Abgeltungen des Angebots an RPV von Fr. 3'930'766.- auf Fr. 6'993'425.- (+ 97%) zugenommen. Grund für diese Verschiebung ist in erster Linie die wachsende Finanzkraft des Kantons. Neben der Erhöhung des Kantonsanteils wirkte sich auch die Entwicklung der Kantonsquote aus. Bund und Kanton finanzieren bekanntlich die Angebote des RPV gemeinsam. Dem

Kanton wird jährlich eine Kantonsquote vom Bund zugeteilt (Bruttobetrag: Bundes- und Kantonsanteil). Für diesen Betrag kann im jeweiligen Kanton ein entsprechendes Angebot an RPV bestellt werden. Es zeigt sich, dass die Entwicklung der Kantonsquote mit der Steigerung der Abgeltungen und dem Angebotsausbau nicht Schritt gehalten hat. So betrug die Kantonsquote beispielsweise 2006 rund 9,5 Mio. Franken, während dieser Betrag im Jahr 2012, 13,1 Mio. betrug. Die Kantonsquote stieg somit zwischen 2006 und 2012 mit 37% deutlich schwächer an als die Abgeltungen (+97%). Der Bund hat sich somit in den letzten Jahren im Rahmen der Verbundaufgaben des öffentlichen Verkehrs zu Lasten des Kantons teilweise entlastet.

Der andere Faktor für die Steigerung der Abgeltungen betrifft den kontinuierlichen Ausbau des Angebots. Stichworte dazu sind die Einführung des Halbstundentakts zwischen Luzern und Stans, die Verlängerung der Buslinie Stans-Obbürgen zum Bürgenstock oder die Einführung eines Direktbusses zwischen Buochs und Stans. Zusätzlich wurde ab 2008 auch eine neue Linie von St. Jakob auf den Muoterschwandenberg in Betrieb genommen. Neben dem mengenmässigen Ausbau des Fahrplans wurde auch neues Rollmaterial bei der zb und neue Busse bei Postauto eingeführt. Dies führte über zusätzliche Abschreibungen und Zinskosten zu mehr Aufwendungen. Auch bei den Buslinien führte die zunehmende Nachfrage zu erhöhten Produktionskosten. Zusätzlich eingesetzte Postautos zur Bewältigung der Morgen- und Abendspitze führen über grösseren Personaleinsatz zu Mehrabgeltungen.

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

Zur Beurteilung von Angeboten im öffentlichen Verkehr kann der Kostendeckungsgrad herangezogen werden. Dieser berechnet sich aus dem Verhältnis zwischen dem Ertrag der Angebote (Einnahmen Bilete, Abonnemente, Gütertransport, usw.) und den Aufwendungen (Personal, Sachkosten, Abschreibung usw.) der Transportunternehmung. Die untenstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die Deckungsgrade von Bahn und Bus in den letzten Jahren.

Entwicklung der Kostendeckungsgrade im Regionalem Personenverkehr in Nidwalden

Linie

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Ø 2007-12
Bahn							
IR Luzern-Interlaken	50.1%	49.8%	53.7%	60.6%	65.3%	65.4%	57.5%
Luzern-Giswil S5	42.4%	41.0%	39.6%	40.9%	39.7%	44.0%	41.3%
Luzern-Dallenwil S4	41.3%	41.5%	41.6%	40.7%	41.6%	43.5%	41.7%
IR Luzern-Engelberg	64.9%	66.9%	65.6%	65.7%	53.0%	52.9%	61.5%
Bus							
Stansstad-Kehrsiten	12.1%						12.1%
Stans-St. Jakob	29.2%	30.5%	27.7%	28.9%	23.4%	26.7%	27.7%
St.Jakob-M'schwandenberg		19.4%	17.7%	17.4%	14.4%	18.9%	17.6%
W'schiessen-O'rickenbach	28.8%	38.0%	31.3%	37.9%	39.0%	43.5%	36.4%
Stans-Seelisberg	54.7%	55.3%	53.7%	47.0%	40.4%	41.5%	48.8%
Stansstad-Bürgenstock	19.9%	21.6%	16.6%	19.9%	10.7%	12.4%	16.8%
Stans-Oberdorf-Büren	37.2%	39.0%	34.5%	33.2%	35.9%	43.3%	37.2%
Stansstad-Stans	35.7%	36.2%	39.9%	31.0%	31.7%	33.3%	34.6%
Beckenried-Flüelen	37.8%	28.0%	37.3%	31.2%	32.5%	25.6%	32.1%

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

Bei den Postautolinien bestehen grosse Unterschiede der Kostendeckungsgrade je Linie. Die Linie Stansstad-Kehrsiten wurde Ende 2007 eingestellt. Dies nicht in erster Linie aufgrund des zu tiefen Kostendeckungsgrades, sondern wegen der zu geringen Anzahl transportierter Personen pro Tag. Im Jahr 2008 wurde die Buslinie St. Jakob-Muoterschwandenberg in Betrieb genommen. Den besten Kostendeckungsgrad erzielt die Seelinie (Stans-Seelisberg) mit durchschnittlich fast 50%. Den schwächsten Kostendeckungsgrad erreicht die Linie St. Jakob-Muoterschwandenberg mit durchschnittlich 17%. Im Vergleich dazu betrugen die Kostendeckungsgrade 2012 bei der Schifflinie Luzern-Brunnen-Flüelen (ganzjährig) 88,7% und bei der Luftseilbahn Dallenwil-Wirzweli 53%. Die tiefen Kostendeckungsgrade fallen vor allem bei der Erschliessung in der Fläche an. Die Kostendeckungsgrade der Linien Stans-Bürgenstock und St. Jakob-Muoterschwandenberg geben zu Besorgnis Anlass. Im Rahmen der öV-Strategie des Kantons werden künftig auch Angebotsgrundsätze definiert. Diese Angebotsgrundsätze machen Aussagen zu den minimalen Kostendeckungsgraden und den dabei zu erreichenden Passagierfrequenzen. Es sind auch Überlegungen zu einem minimalen Kostendeckungsgrad mit entsprechenden Konsequenzen für die Linien zu machen. Ob dazu eine Anpassung des Verkehrsgesetzes notwendig ist wird gegenwärtig geprüft. Aufgrund der Ergebnisse der Abklärungen wird der Regierungsrat an der Klausur vom Juni 2013 entscheiden, ob eine Gesetzesanpassung notwendig ist und wie der Fahrplan dafür aussieht.

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

Nachkalkulation der bisherigen Rahmenkredite

	<u>2000-2002</u>	<u>2003-2004</u>	<u>2005-2006</u>	<u>2007-2010</u>	<u>2011-2012</u>	<u>2000-2012</u>
Landratsbeschluss	5'500'000	6'300'000	6'900'000	23'000'000	16'000'000	57'700'000
ausbezahlte Abgeltungen	5'228'476	6'484'238	7'478'750	21'791'363	15'288'127	56'270'954
Abweichung in CHF	-271'524	184'238	578'750	-1'208'637	-711'873	-1'429'046
Abweichung in %	-4.94	2.92	8.39	-5.25	-4.45	-2.48

Von den bisherigen sechs Rahmenkrediten konnten deren zwei nicht eingehalten werden. Über die ganze Periode 2000 bis 2012 konnten die vom Landrat beschlossenen Mittel für den regionalen Personenverkehr um fast 2,5% unterschritten werden. Dies ergibt insgesamt einen Minderaufwand von Fr. 1,43 Mio. im betrachteten Zeitraum. Für die Jahre 2011 und 2012 war aufgrund der Offerten der Transportunternehmungen mit Abgeltungen in der Höhe von Fr. 16 Mio. gerechnet worden. Effektiv ausbezahlt wurden in der Folge für beide Jahre rund Fr. 15,3 Mio. Diese Unterschreitung des Rahmenkredits ist auf Kantonsquotenerhöhungen des Bundes und günstigere Abgeltungen aufgrund verschiedener externer Faktoren bei den Transportunternehmungen (zB. Effizienzsteigerungen) zurückzuführen. Für das Jahr 2013 wurde ein einjähriger Objektkredit in der Höhe von Fr. 9 Mio. vom Landrat genehmigt. Aufgrund des heutigen Kenntnisstandes kann dieser Kredit eingehalten werden. Die vom Landrat in den letzten drei Jahren beschlossenen Abgeltungen konnten somit allesamt un-

terschritten werden. Die Gründe für diese Unterschreitung sind vielfältig und liegen nur teilweise im Einflussbereich der Transportunternehmungen oder der Baudirektion.

3. öV-Strategie für den Kanton Nidwalden

Im Agglomerationsprogramm Nidwalden 2011 wurde das Massnahmenblatt zur Entwicklung einer öV-Strategie (V-ÖV1) aufgenommen. Dies nachdem das öV-Angebot in der Vergangenheit kontinuierlich ausgebaut wurde und die finanzielle Belastung dafür bei der öffentlichen Hand stark anstieg. Eine öV-Strategie soll künftig die Grundlage für weitere Ausbauten bilden. Hauptzielsetzung dieser öV-Strategie ist ein bedarfsgerechtes, optimiertes und bezahlbares Angebot. Unter Einbezug aller öV-Interessierten im Kanton wurde die öV-Strategie unter Mithilfe der Firma SMA und Partner, Zürich (Verkehrsplaner) erstellt. Im Herbst 2011 wurde mit der Erarbeitung der öV-Strategie für den Kanton Nidwalden begonnen. Alle interessierten Akteure des öffentlichen Verkehrs wurden in den Prozess zur Erarbeitung der öV-Strategie mit einbezogen. Es sind dies namentlich die Gemeinden, die Transportunternehmungen (zb und Postauto) und die Interessenvertretungen (VCS, IG-zb-Pendler, ProBahn Zentralschweiz). Die Rückmeldungen dieser Akteure aufgrund der präsentierten Entwürfe der öV-Strategie sind in die Überarbeitung eingeflossen, soweit diese aus fachlichen Gründen berücksichtigt werden konnten.

Die öV-Strategie ist ein Instrument, welches die Grundlage bzw. Leitlinie für die künftige Entwicklung des öV-Angebots in Nidwalden bilden soll. Die darin aufgeführten Ziele und Grundsätze werden in einem kontinuierlichen Prozess umgesetzt. Dabei sind die geltenden Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr zu berücksichtigen. So sind der finanzielle Rahmen, die Mitbesteller (Bund, Kantone Luzern, Obwalden und Bern) sowie die Anschlussverhältnisse in Luzern ans nationale Netz bei der Ausgestaltung des Fahrplans mit zu berücksichtigen. Aus der öV-Strategie lassen sich verschiedene Angebotskonzepte ableiten. In einem ersten Schritt, welcher auf den aktuellen Rahmenbedingungen basiert, ist folgende Angebotsstruktur vorgesehen:

- Das Rückgrat des öV in Nidwalden bildet die S-Bahn (S4, S44), welche die Strecke Hergiswil-Wolfenschiessen im Halbstundentakt bedient.
- Der Interregio Zug (IR) ergänzt die S-Bahn mit einer schnellen stündlichen Verbindung zwischen Stans und Luzern.
- Schwerpunkt auf der Schiene bildet die Verbindung Stans-Luzern. Anschlüsse in Luzern an das nationale Netz sind wichtig und werden auch bestmöglichst geplant, haben aber eine untergeordnete Bedeutung, weil aktuell nur rund 30% dieses Angebot über Luzern hinaus nutzen.
- Die Hauptlinie beim Bus ist die Linie Stans-Beckenried-Seelisberg (Seelinie), welche integral bis Beckenried im Halbstundentakt bedient wird und gute Anschlüsse in Stans nach Luzern gewährleistet. Es werden Direktverbindungen zur Verkürzung der Fahrzeiten angeboten.
- Die übrigen Buslinien werden grundsätzlich im Stundentakt bedient, mit der Möglichkeit zur Verdichtung in der Hauptverkehrszeit.

Die oben dargestellten Grundsätze wurden bei der Gestaltung des Fahrplans 2014 berücksichtigt. Abweichungen von diesen Grundsätzen ergeben sich aus der Nachfrage oder übergeordneten Interessen (Mitbesteller, Kapazitätsengpässe).

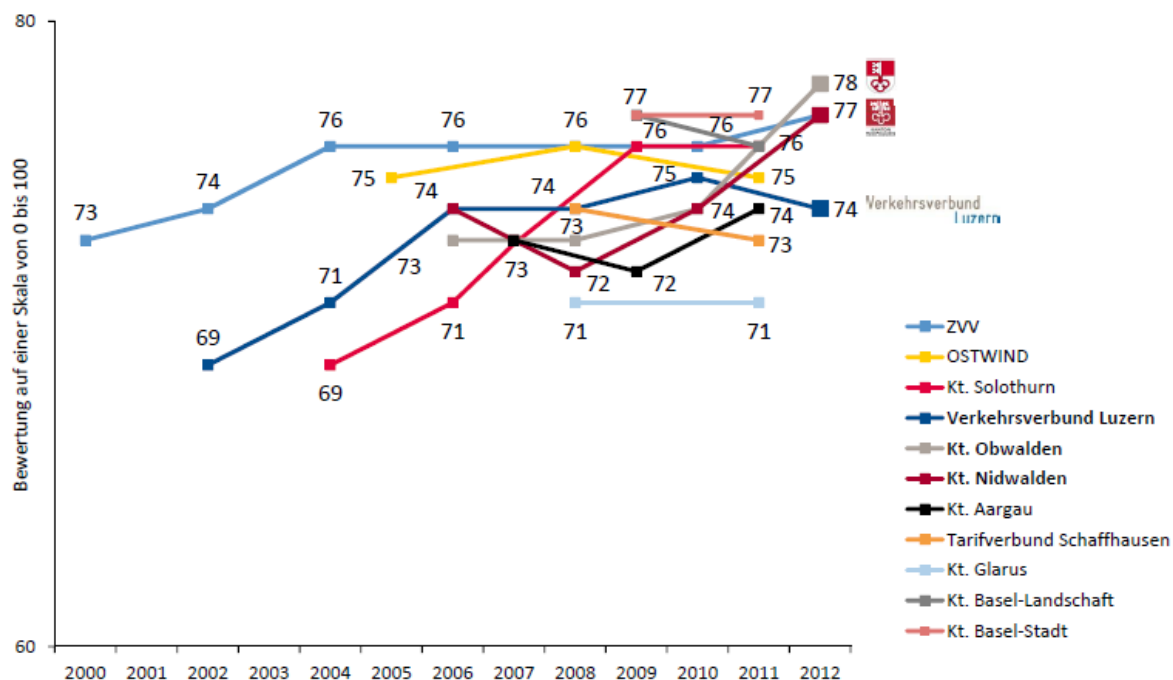
Der Regierungsrat hat an seiner Sitzung vom 18. Dezember 2012 der vorgelegten öV-Strategie des Kantons Nidwalden zugestimmt und das weitere Vorgehen festgelegt. Er will die Umsetzung der Strategie flexibel handhaben und in der eigenen Hand behalten. Aus diesem Grund sind Grundlagen für das weitere Vorgehen zur Umsetzung der Strategie zu erar-

beiten. Gegenwärtig werden folgende zwei Aufträge bearbeitet. Der Rechtsdienst klärt zusammen mit der Baudirektion ab, wie die öV-Strategie insbesondere die Schwellenwerte, bei der Bestellung des regionalen Personenverkehrs rechtsverbindlich umgesetzt werden können. Im Weiteren legt die Baudirektion zusammen mit der Finanzdirektion und einer Vertretung der Gemeinden die Schwellenwerte bzw. Kennzahlen zur Umsetzung der öV-Strategie fest. Weiter soll ein Vorschlag für ein Controlling-Konzept hinsichtlich der Wirkung der öV-Strategie entwickelt werden. Das Controlling-Konzept soll aufzeigen, wie und welche Kennzahlen erhoben werden und in welcher Periodizität. Anlässlich der Klausur im Juni 2013 wird der Regierungsrat über die Ergebnisse der Abklärungen und den Handlungsbedarf hinsichtlich der Rechtsgrundlagen entscheiden.

4. Kundenzufriedenheitsumfrage 2012

Zur Qualitätssicherung der Leistungen im öffentlichen Verkehr nutzen die Transportunternehmen in starkem Masse betriebsinterne Quellen. Diese Qualitätsreportings der Unternehmen sind interne Quellen und Kriterien zur Beurteilung der Qualität. Daneben gibt es auch finanzielle Kennzahlen des BAV, welche zu Vergleichszwecken herangezogen werden können. Dabei liegt der Fokus aber auf finanziellen Tatbeständen. Ergänzend zu diesen internen Qualitätsreportings und den Kennzahlen des BAV's gibt es auch eine subjektive Wahrnehmung der Kundinnen und Kunden zum öffentlichen Verkehr. Seit 2002 wird die Kundenzufriedenheit bei der Bahn (LSE und Brünigbahn SBB) und seit 2006 auch für das Busangebot in Nidwalden erhoben. Die Kundenzufriedenheitsumfrage basiert auf einem vom Kanton Luzern und dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) zusammen mit einem externen Berater entwickelten Messmodell. Aufgrund der Ergebnisse dieser Umfragen ergeben sich Ansatzpunkte für Verbesserungsmassnahmen. Mit der regelmässigen Messung der Kundenzufriedenheit können Veränderungen in der Wahrnehmung einzelner Kundenthemen über die Zeit beobachtet werden. Wichtig ist auch die Möglichkeit, einzelne Transportunternehmungen oder Kantone bezüglich Kundenzufriedenheit miteinander zu vergleichen (Benchmarking).

Kundenzufriedenheit im öffentlichen Verkehr in der Schweiz



Im Jahr 2012 hat der Gesamtkundenzufriedenheitsindex des öV in Nidwalden den Wert von 77 erreicht. Während 2008 noch 72 Punkte erreicht wurden, sind es 2010 bereits 74. Damit konnte die Kundenzufriedenheit kontinuierlich gesteigert werden. Im Vergleich dazu liegt der Kanton Luzern im Jahre 2012 bei 74 Punkten und der Kanton Obwalden bei 78. Der Zürcher

Verkehrsverbund (ZVV) erreichte 2012 einen Wert von ebenfalls 77 Punkten. Die Zufriedenheit der öV-Nutzerinnen und Nutzer in Nidwalden ist somit gleich hoch wie in der Region Zürich mit seinem umfangreichen Angebot

Die Stärken des öffentlichen Verkehrs in Nidwalden sind die Zuverlässigkeit, die Sauberkeit der Fahrzeuge, die Sicherheit und das freundliche Personal. Die Umfrage zeigt, dass aber auch dass bei einzelnen Kriterien der Gesamtkundenzufriedenheit Handlungsbedarf besteht. Es sind dies ungenügende Informationen bei Verspätungen, die Behandlung von Reklamationen oder Tickets und Preise.

Innerhalb des Kantons kann auch die Kundenzufriedenheit für die zb und Postauto separat dargestellt werden. Eine deutliche Verbesserung erzielte die Zentralbahn auf der Strecke Luzern-Stans-Engelberg. Die Gesamtkundenzufriedenheit stieg dort von 74 (2010) auf 77 Punkten im Jahr 2012. Dies ist eine deutliche und erfreuliche Verbesserung. Die Postautos konnten sich von 72 auf 74 Punkten im Jahr 2012 verbessern. Auch hier ist eine erfreuliche Zunahme der Kundenzufriedenheit zu beobachten. Die Transportunternehmungen sind nun daran die Ergebnisse der Kundenzufriedenheitsumfrage zu analysieren und Massnahmen zur Behebung der aufgedeckten Schwachpunkte auszuarbeiten.

4. Angebotsvorstellung

Das Angebot des Fahrplans 2014 lässt sich wie folgt zusammenfassen:

S4 (Luzern-Stans-Wolfenschiessen)

- 2 Kurse der S4 pro Stunde während 18 Betriebsstunden.
- 1 Kurs Luzern-Stans und 1 Kurs Luzern-Wolfenschiessen pro Stunde .
- Stans wird mit der S4 im Halbstunden-Takt erschlossen und Wolfenschiessen mit der S 4 und dem IR zusammen im Halbstunden-Takt.

S44 (Luzern-Stans)

Diese S-Bahn verkehrt nur in den Hauptverkehrszeiten, HVZ (06.30-08.30 Uhr und 16.30-19.00 Uhr) und ergibt mit den zwei S4 und dem IR dann 4 Züge pro Stunde. Damit wird das S-Bahnangebot in der HVZ wie bisher erhalten (S44 anstelle Shuttles) und die Anschlüsse in Luzern ins nationale Netz können nach wie vor beibehalten werden. Zudem werden die Kapazitäten zur Verfügung gestellt, um in der HVZ die Passagiere Richtung Luzern wegzubringen.

IR Luzern-Engelberg

Der Interregio Luzern-Engelberg (IR) verkehrt stündlich und ist für Stans als Busdrehscheibe und Kantonshauptort sowie den Tourismus eine wichtige Verbindung. Die Fahrzeit Stans-Luzern ist mit 14 Minuten sehr attraktiv. Aus fahrplantechnischen Gründen muss künftig neben dem Halt in Stansstad auch auf den Halt in Hergiswil verzichtet werden.

Bedienung der Haltestelle Hergiswil Matt

Aufgrund des Bundesgerichtsentscheids zum Fahrplan 2014 muss das Fahrplankonzepts Vx ohne Halt an der Haltestelle Matt in Hergiswil gefahren werden. Die technischen Abklärungen haben gezeigt, dass die Haltestelle Matt mit der S55 am morgen und abend je zweimal bedient werden kann. Damit können die Pendler nach wie vor in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) die Haltestelle Matt benutzen. In der übrigen Zeit wird ein Busersatz angeboten. Dieser verkehrt halbstündlich und fährt von Hergiswil Bahnhof in den Dorfteil Matt und wieder zurück. In Hergiswil Bahnhof macht der Bus Anschlüsse an die S-Bahnen Richtung Luzern und Stans.

Linie Stans Länderpark–Beckenried (–Emmetten–Seelisberg) via Ennetbürgen (Seelinie)

- Bisheriges Angebot mit geänderter Fahrlage. Verkehrt ganztags während 18 Betriebsstunden annähernd im Halbstundentakt (2 Kurspaare pro Stunde Stans-Beckenried).
- Verlängerung in der HVZ bis Emmetten und Seelisberg für eine Direktverbindung Ennetbürgen (inkl. Flugzeugwerke) – Emmetten – Seelisberg.
- Hält an allen Haltestellen.
- Anschlüsse in Stans aus Richtung Ennetbürgen auf den IR und die S4 nach Luzern. Längere Übergangszeiten aus Richtung Ennetbürgen in Richtung Wolfenschiessen – Engelberg.
- Anschlüsse in Stans aus Richtung Länderpark auf den IR Richtung Wolfenschiessen – Engelberg.
- Zusätzliche Verdichtungen zwischen Buochs/Ennetbürgen und Stans, um genügend Kapazitäten in der HVZ sicherstellen zu können.

Linie Stans Bahnhof – Emmetten – Seelisberg via Buochs, Fadenbrücke (Schnellverbindung)

- Bisheriges Angebot mit geänderter Fahrlage. Stundentakt Stans–Buochs via Fadenbrücke Beckenried–Emmetten–Seelisberg während 18 Betriebsstunden.
- Ungefährer Halbstundentakt Stans–Emmetten sowie weiter mit Umstieg nach Seelisberg in der HVZ.
- Anschlüsse in Stans auf den IR und die S44 in Richtung Luzern. Längere Übergangszeiten aus Richtung Buochs in Richtung Engelberg.

Mit dieser Schnellverbindung kann das Begehren der Gemeinden Beckenried, Buochs und Seelisberg für einen Schnellbus Seelisberg-Luzern zum grössten Teil erfüllt werden. die Reisezeiten von Seelisberg (heute : 76', neu : 57'), Emmetten (heute : 60', neu : 43') und Beckenried (heute : 41', neu : 33') nach Luzern verringern sich spürbar.

Linie Stans Bahnhof – Kerns Sand

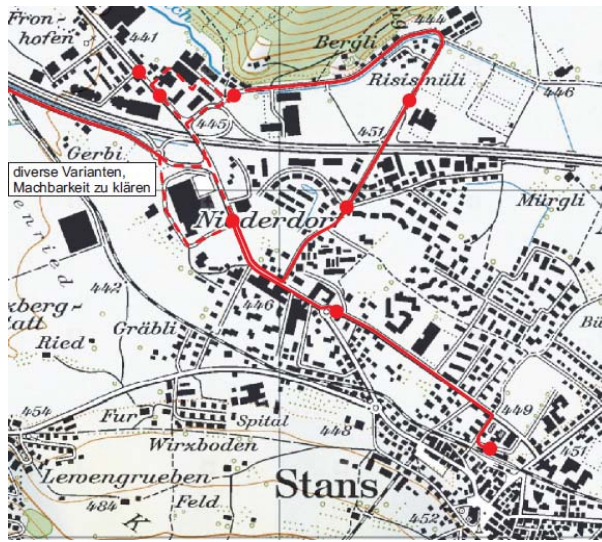
- Stündliche Verbindung Kerns Sand–Stans mit Anschluss an den IR nach Luzern während 18 Betriebsstunden.
- Verdichtung auf Halbstundentakt in der HVZ.
- Linie Mueterschwandenberg mit Anschluss nach Stans in St. Jakob.
- Versuchsweise werden in der HVZ Direktkurse von Stans nach Sarnen und umgekehrt für Schüler, Lehrlinge und Berufspendler eingeführt werden.

Linie St. Jakob-Mueterschwandenberg

- Keine Veränderungen im Angebot. 10 Kurspaare werktags davon 4 Schulkurse nur während den Schulzeiten.
- 5 Kurspaare samstags.
- Rufbus sonntags.

Linie Stansstad – Stans Bahnhof

Ergänzung der Linien mit Erschliessung des regionalen Sportzentrums Eichli.



- Stundentakt Stans – Stansstad mit Erschliessung Hansmatt und zusätzlich neu des Gebietes Eichli während 10 Betriebsstunden.
- Verdichtung auf ungefähren Halbstundentakt in der HVZ. Mit diesen Verdichtungen werden die Auflagen in der Baubewilligung des Länderparks für 6 zusätzliche Kurspaare erfüllt.
- Mit der Seelinie 4 Verbindungen pro Stunde zwischen Stans Bahnhof und Stans Länderpark während HVZ (in NVZ 3).

Anschlüsse stündlich auf die S4 in Stans (Richtung Luzern) und Stansstad (beide Richtungen) Linie Stans Bahnhof – Büren

- Keine Veränderung gegenüber dem heutigen Fahrplan aufgrund Schülerverkehr und Umlauf.
- Stundentakt während 14 Betriebsstunden und Verdichtungen in der HVV.
- Dadurch ausserhalb der HVZ keine Anschlüsse in Stans auf die Zentralbahn.
- Zusätzliche Verbindung in der HVZ von Stans nach Oberdorf, Kaserne zur Sicherstellung der Anschlüsse von/nach Luzern, während der Abendspitze um 30 Minuten gedreht.

Linie Stansstad – Obbürgen-Bürgenstock

- Keine Veränderungen im Angebot. Stundentakt mit Drehung um 15 Minuten gegenüber dem heutigen Fahrplan aufgrund neuem 15/45er-Knoten der Zentralbahn in Stansstad.
- Grössere Änderung der Fahrplananlage gegenüber heute erfordert Abstimmung mit Anforderungen des Schülerverkehrs.
- Bei Bedarf (Schülerverkehr) können einzelne Kurse um 30 Minuten gedreht werden.

Linie Wolfenschiessen – Oberrickenbach

- Verkehrt gegenüber dem heutigen Fahrplan unverändert.
- Stundentakt während 10 Betriebsstunden.
- Zeitweise Fahrplananpassungen wegen Schülerverkehr erforderlich (analog aktuellem Fahrplan).

Linie Flüelen – Beckenried

- Keine Veränderungen im Angebot. 4 Kurspaare pro Tag.

- Verkehrt gegenüber dem heutigen Fahrplan ca. 15. Minuten versetzt.
- Anschluss in Beckenried von und nach Stans sowie in HVZ nach Emmetten–Seelisberg.
- Anschluss in Flüelen an den IR Richtung Göschenen–Chiasso und an die Auto AG URI.
- Fahrplan wird so gestaltet, dass nur ein Fahrzeug benötigt wird.

Im Rahmen der Entwicklung des Fahrplans 2014 wurde auch die Haltepolitik der Züge im Engelbergertal überprüft. Dies im Hinblick auf die Optimierung der Abgeltungen für das Angebot. Bekanntlich führt jeder Halt zu entsprechenden Kosten im Rahmen der Verteilung der Abgeltungen unter den Bestellerkantonen. Ab dem Fahrplan 2014 wird die Haltestelle Dörfli (Gemeinde Wolfenschiessen) nicht mehr bedient. Grund dafür ist die zu geringe Frequenz (5-8 Ein- und Einsteiger pro Tag) und die anstehenden Investitionen zur Erhalt der Haltestelle. Weiterhin mit dem IR nach Engelberg bedient wird die Haltestelle Niederrickenbach. Bis Ende 2019 ist durch die Luftseilbahn Dallenwil-Niederrickenbach aufzuzeigen, wie die Talstation langfristig erschlossen wird (zb Haltestelle oder Bus).

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

- | | |
|--|--|
| - Luftseilbahn Dallenwil-Wirzweli: | Abgeltungsberechtigt gemäss Bundesvorschriften (Personenbeförderungsgesetz). |
| - Schiffslinie Luzern-Flüelen: | Abgeltungsberechtigt gemäss Bundesvorschriften (Personenbeförderungsgesetz). |
| - Tarifverbund Passepartout: | Interkantonale Vereinbarung über die Mitfinanzierung der Einnahmenausfälle. |
| - Luftseilbahn Dallenwil-Niederrickenbach: | Beitrag als kantonale Linie des öV gemäss kantonalen ÖVG. |
| - Luftseilbahn Dallenwil-Wiesenberg: | Beitrag als kantonale Linie des öV gemäss kantonalen ÖVG. |

4. Umfang des Objektkredits

Für die Jahre 2011 und 2012 hatte der Landrat einen Rahmenkredit für Fr. 16 Mio. beschlossen. Tatsächlich abgerechnet wurden Abgeltungen in der Höhe von rund Fr. 15,3 Mio. der Rahmenkredit wurde somit erfreulicherweise um 4,4% unterschritten. Es wurden dafür Anstrengungen in zwei Bereichen unternommen. Zum Einen wurde das Angebot eingefroren (keine Fahrplananpassungen oder -ergänzungen) und zum Anderen konnten zusätzliche Bundesmittel erhältlich gemacht werden. Dies aufgrund von Gesuchen und Kantonsquotenerhöhung und Lobbying beim BAV. Entsprechende Mittel wurden in der Folge dem Kanton zugesprochen.

Für das Fahrplanjahr 2013 beschloss der Landrat Abgeltungen in der Höhe von Fr. 9 Mio. gemäss aktueller Prognose werden rund Fr. 8,5 Mio. an Abgeltungen ausbezahlt werden müssen. Die Differenz zum beschlossenen Kredit ergibt sich aus zusätzlichen Kantonsquotenerhöhungen und Einsparungen bei den Abgeltungen aufgrund von Verhandlungen der Offerten der Transportunternehmungen sowie externer Faktoren (zB. geringerer Strompreis). Der Objektkredit 2013 wird somit ebenfalls unterschritten werden können.

Die Steigerung der Abgeltungen beim Rahmenkredit 2011 und 2012 zum Objektkredit 2013 war bedingt durch grössere Kostensteigerungen bei der zb. Stichworte dazu sind die Erhö-

hung der Trassenpreise, die Revision der Lokomotiven nach Engelberg oder Veränderungen im Verteilschlüssel der Erträge aus dem Tarifverbund Passepourtout. Diese Kostensteigerungen sind durch die Besteller nicht beeinflussbar. Das neu beschaffte Rollmaterial für die Linie Luzern Interlaken führte ebenfalls zu höheren Abgeltungen. Die Besteller haben der Beschaffung des Rollmaterials zugestimmt, weil damit die Qualität des öV und die Effizienz im Betrieb gesteigert werden können.

Der Fahrplan 2014 wurde unter breiter Mitbeteiligung der Gemeinden, der Interessenvertretungen der Benutzerinnen und Benutzer und der Transportunternehmungen entwickelt. Die verschiedenen Akteure hatten mehrmals Gelegenheit zu den Fahrplankonzepten Stellung zu nehmen. Unter Anwendung der Grundsätze der öV-Strategie wurde der Fahrplan 2014 entwickelt. Der vorliegende Fahrplan 2014 ist das Ergebnis eines umfangreichen und längeren Prozesses mit zahlreichen Unwägbarkeiten und Risiken. Am 18. Dezember 2012 verabschiedete der Regierungsrat das Mengengerüst für den Fahrplan 2014. Damit wurde linienweise festgelegt, wie viele Kurspaare über wie viele Betriebsstunden künftig betrieben werden soll. Gestützt auf dieses Mengengerüst haben die Transportunternehmungen bis Ende März 2013 ihre Offerten abgeliefert. Diese Offerten bilden die Grundlage des vorliegenden Objektkredites. Die offerierten Abgeltungen je Linie sind in der Beilage 1 dargestellt. Darin enthalten ist auch ein Vergleich zum Objektkredit 2013, der am 27. Juni 2012 vom Landrat bewilligt wurde.

Für das Fahrplanjahr 2014 soll ein Abgeltungsbetrag für den regionalen Personenverkehr in der Höhe von Fr. 8,8 Mio. beantragt werden. Der Fahrplan und Bestellprozess ist damit noch nicht abgeschlossen. Ende Mai 2013 wird der Fahrplanentwurf 2014 in der öffentlichen Fahrplanaufgabe publiziert. Die entsprechenden Rückmeldungen aus dem Fahrplanverfahren können nur beschränkt im Fahrplan 2014 noch berücksichtigt werden. Aufgrund des Fahrplanprozesses gehen wir nicht davon aus, dass noch grundsätzliche Einwände auftreten. Grössere Änderungen können erst wieder im Fahrplan 2015 berücksichtigt werden. Zurzeit laufen zudem im Rahmen des Bestellprozesses Verhandlungen mit den Transportunternehmungen über die Höhe der Abgeltungen. Es gibt dabei verschiedene offene Diskussionspunkte. Die Baudirektion geht heute davon aus, dass durch diese Offertverhandlungen die Abgeltungen insgesamt noch gesenkt werden können.

Die Abweichungen zwischen den Abgeltungen im Fahrplan 2013 und 2014 lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Abgeltungen für die Bahnleistungen liegen um rund Fr. 300'000.- unter dem Vorjahreswert. Dies hängt mit dem Wegfall einzelner Zugshalte in Nidwalden und die Optimierung des Angebots zusammen. Die stärksten Einsparungen an Abgeltungen ergeben sich beim Interregio Luzern-Interlaken (-Fr. 569'239.-). Andererseits ergeben sich Mehrabgeltungen bei der S4 (+Fr. 46'426.-) durch die Verlängerung nach Wolfenschiessen.
- Dem gegenüber wird bei den Busleistungen ein zusätzlicher Abgeltungsbetrag von rund Fr. 320'000.00 fällig. Die grösste Abgeltungssteigerung fällt dabei auf die Linie Stans-Seelisberg. Dies hängt mit der Einführung eines zusätzlichen Direktbusses in den Hauptverkehrszeiten zusammen. Weiter wird durch die Erschliessung des Eichli in Stans die betriebliche Organisation der bisherigen Linie Stansstad-Stans-Oberdorf-Büren verändert. Die Folge davon ist eine Steigerung der Abgeltungen auf der Linie Stansstad-Stans. Einsparungen ergeben sich beim Wegfall des Nachtsternangebotes N8 (ehemals Telebus) und dem Bahn-Shuttle S4. Der Shuttle wird durch die S44 ersetzt.

Die Einsparungen namentlich bei den Bahnleistungen schlagen nicht vollumfänglich auf den Betrag des Objektkredites zurück. Vielmehr werden durch die Veränderungen der interkantonalen Verteilschlüssel auf den einzelnen Linien Quotenverschiebungen notwendig. Hier der

Mechanismus dazu. Wenn beispielsweise einzelne Halte wegfallen profitiert der entsprechende Kanton durch geringere Abgeltungsbeträge. Da die Abgeltung für die gesamte Linie gleich bleibt, ist diese Minderabgeltung auf die übrigen Beteiligten der Linie als Zusatzabgeltungen aufzuteilen. Damit haben diese Besteller im Umfang ihres Kantonsanteils mehr Abgeltungen zu bezahlen. Dazu ein Beispiel :

Mit der Eröffnung des Tunnels Engelberg Ende 2010 wurden die Haltestellen Grünenwald und Oberwald geschlossen und die Streckenlänge wurde verkürzt. Nun sind die Streckenlänge im Kanton und die Anzahl Abfahrten an den Haltestellen im Kanton die Kriterien für die Berechnung des interkantonalen Verteilschlüssels (iKV). Die Veränderungen des iKV's auf der Linie Luzern-Engelberg mit dem Fahrplan 2011 führten dazu, dass Obwalden weniger Abgeltungen zu bezahlen hatte. Da die Gesamtabgeltungen auf der Linie durch die Anpassung des iKV nicht verändert werden, haben die übrigen Kantone (LU und NW) über den geänderten iKV mehr Abgeltungen zu bezahlen. Mit einer Verschiebung der Quoten vom entlasteten zum belasteten Kanton wird dem Rechnung getragen. Wird keine Quotenverschiebung gemacht, so muss sich der Bund nicht mehr an der durch die Quotenverschiebung eingesparten Abgeltung beteiligen. Im gesamten System der Kantonsquoten geht grundsätzlich Geld des Bundes verloren. In der Vergangenheit wurden so verschiedentlich Quotenverschiebungen zwischen den Kantonen durchgeführt. Auf diese Praxis hat sich die Fachebene verständigt und diese umgesetzt. Folgende Tabelle gibt darüber Auskunft.

Quotenanpassungen Kanton Nidwalden

<u>Jahr</u>	<u>Quotenerhöhung</u>	<u>Quotenverschiebung</u>
2008		-57'595
2009	133'200	-8'669
2010	400'000	-
2011	434'521	570'264
2012	750'000	-
2013	430'207	-99'007
Saldo	2'147'928	404'993

In den Jahren 2008 bis 2013 hat der Kanton Nidwalden Quotenerhöhungen in der Höhe von Fr. 2,1 Mio. erhalten. Quotenerhöhungen werden vom Bund den einzelnen Kantonen gewährt. Anlass für solche Quotenerhöhungen kann beispielsweise die Beschaffung von neuem Rollmaterial oder Billetautomaten sowie Angebotsausbauten sein. Gleichzeitig wurden in diesem Zeitraum netto Quotenverschiebungen zu Gunsten von Nidwalden in der Höhe von Fr. 404'993.- gemacht. Das heisst der Kanton Nidwalden hatte gut Fr. 400'000.00 mehr Kantonsquote zur Verfügung. Die grösste Quotenverschiebung zu Gunsten von Nidwalden wurde 2011 gemacht. Auslöser dafür war das neue Angebotskonzept des Fahrplans 2011. Dabei wurde eine zusätzliche S4 bestellt, die Haltestelle Grünenwald bzw. Obermatt entfielen und die Streckenlänge Luzern-Engelberg wurde infolge des Tunnels verkürzt. Ähnlich wie im Fahrplan 2011 ist auch im Fahrplan 2014 eine wesentliche Angebotsveränderung gemacht worden. Diese Angebotsveränderung führte dann auch zu der entsprechenden Quotenverschiebung. Der Kanton Nidwalden wird voraussichtlich Fr. 1,3 Mio. an Quote an die übrigen Besteller abgeben. Die Einsparungen durch die wegfallenden Halte in Nidwalden werden durch den Mechanismus der Quotenverschiebung teilweise kompensiert (vgl. Beilage 2). In der Vergangenheit hatte Nidwalden von diesem Mechanismus profitiert.

Mit dem Fahrplan 2014 wird die Haltestelle Hergiswil Matt in der HVZ mit der S55 und in der übrigen Zeit mit einem Bahnersatz bedient. Die Kostenschätzungen für das Bahnangebot gehen von Fr. 500'000.- pro Jahr aus. Eine entsprechende Ausschreibung der Busleistung ist gegenwärtig im Gange. Der Anteil des Kantons Nidwalden an diesem Bahnersatz beträgt Fr. 196'750.- (39,35%).

Die Abgeltungen für den Fahrplan 2014 liegen zum heutigen Zeitpunkt gemäss aktuellem Kenntnisstand rund 200'000.- unter dem Objektkredit des Fahrplans 2013. Wie bereits er-

wähnt geht die Baudirektion aufgrund der Erfahrungen früherer Bestellperioden davon aus, dass noch Einsparungen bei den Abgeltungen verhandelbar sind. Es wird ein Objektkredit von Fr. 8,8 Mio. beantragt. Das Ziel eines optimierten und verbesserten Fahrplanes 2014 mit dem gleichen Abgeltungsbetrag wie im Objektkredit 2013 kann deshalb erreicht werden.

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

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

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

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

6. Mitbericht der Finanzdirektion

Der Objektkredit für das Jahr 2014 beträgt 8.8 Mio. Franken. Für das Jahr 2013 bewilligte der Landrat einen Objektkredit von 9.0 Mio. Franken. Der beantragte Objektkredit 2014 reduziert sich gegenüber dem Vorjahr um 200'000 Franken.

Im Finanzplan 2014 ist für die Abgeltung des öffentlichen Verkehrs (ohne zb Betrieb der Infrastruktur) ein Betrag von gesamthaft 9'457'000 Franken eingestellt. Diese Abgeltung wird mit dem vorliegenden Rahmenkredit um 647'000 Franken unterschritten.

Aufgrund der Angebotsvereinbarungen 2013 ist im laufenden Jahr mit einem Aufwand von 8.5 Mio. Franken zu rechnen. Dies ergibt gegenüber dem bewilligten Objektkredit einen Minderaufwand von 0.5 Mio. Franken. Im Vergleich zum Angebot 2013 erhöht sich die Offerte 2014 um 311'000 Franken. Die Betriebsfehlbeträge der Postautolinien nehmen um 432'000 Franken zu. Bei der zb ist ein Rückgang von 86'000 Franken zu verzeichnen und durch den

Wegfall des Nachtbusses ergeben sich Einsparungen von 51'500 Franken. Die restlichen Veränderungen betragen 16'000 Franken.

Beschluss

Dem Landrat wird beantragt dem Landratsbeschluss über den Objektkredit für den regionalen öffentlichen Personenverkehr betreffend das Jahr 2014 zuzustimmen.

Mitteilung durch Protokollauszug an (inklusive Beilagen):

- Kommission für Bildung, Kultur und Volkswirtschaft (BKV) (Präsident, Vizepräsidentin und Sekretariat)
- Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL) (Präsidium, Vizepräsidium und Sekretariat)
- Finanzkommission (Präsidium, Vizepräsidium und Sekretariat)
- Baudirektion
- Direktionssekretariat Baudirektion
- Finanzverwaltung
- Finanzkontrolle
- Fachstelle öV und Projektentwicklung

NWBD.287

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN



Landschreiber

Vergleich Objektkredit 2013 und Offerte 2014

BEILAGE 1

	Kredit 2013	ikV	Kanton Nidwalden	KAV	Anteil NW	Angebot 2014	ikV	Kanton Nidwalden	KAV	Anteil NW	Differenz 2014-2013	Differenz Kanton NW
Abteilungsberechtigte Angebote												
Linie												
Bahn												
Luzern-Giswil S5	7'414'799	15.2%	1'127'049	45%	507'172	8'476'699	14.5%	1'229'121	45%	553'105	45'932	102'072
Luzern-Sachslen S55	-	0.0%	-	45%	-	640'814	26.8%	171'738	45%	77'282	77'282	171'738
Giswil-Lungen (Bahnersatz)	89'292	7.1%	6'340	45%	2'853	86'612	0.0%	-	45%	-	-2'853	-6'340
Luzern-Interlaken IR	17'816'542	7.1%	1'264'974	45%	569'239	12'836'262	0.0%	-	45%	-	-569'239	-1'264'974
Luzern-Dallenwil/Wolfenschiessen S4	5'878'804	64.7%	3'803'586	45%	1'711'614	6'085'290	64.2%	3'906'756	45%	1'758'040	46'426	103'170
Luzern-Stans S44	-	0.0%	-	45%	-	260'500	69.2%	180'266	45%	81'120	81'120	180'266
Luzern-Engelberg IR	6'851'414	64.2%	4'398'608	45%	1'979'374	7'413'009	59.3%	4'395'914	45%	1'978'161	-1'212	-2'693
Luzern-Engelberg IR (Bahnersatz)	301'909	64.2%	193'826	45%	87'222	308'866	59.3%	183'158	45%	82'421	-4'801	-10'668
	38'352'760		10'794'383		4'857'472	36'108'052		10'066'954		4'530'129	-327'343	-727'430
Bus												
Stans-St. Jakob	700'000	77.4%	541'800	45%	243'810	866'721	77.4%	670'842	45%	301'879	58'069	129'042
Stansstad-Bürgenstock	320'000	100.0%	320'000	45%	144'000	349'723	100.0%	349'723	45%	157'375	13'375	29'723
W'schiessen-Oberriickenbach	190'000	100.0%	190'000	45%	85'500	188'735	100.0%	188'735	45%	84'931	-569	-1'265
Stans-Seelisberg	2'540'000	90.0%	2'286'000	45%	1'028'700	2'949'028	90.0%	2'654'125	45%	1'194'356	165'656	368'125
Beckenried-Flüelen	150'000	47.5%	71'250	45%	32'063	147'465	47.5%	70'046	45%	31'521	-542	-1'204
(Stansstad)-Stans-Büren	250'000	100.0%	250'000	45%	112'500	413'966	100.0%	413'966	45%	186'285	73'785	163'966
St. Jakob-Mueterschwandenberg	140'000	100.0%	140'000	45%	63'000	152'645	100.0%	152'645	45%	68'690	5'690	12'645
	4'290'000		3'799'050		1'709'573	5'068'283		4'500'082		2'025'037	315'464	701'032
Übrige												
Luzern-Flüelen (SGV)	852'000	9.7%	82'644	45%	37'190	852'000	9.7%	82'644	45%	37'190	-	-
LS Dallenwil-Wirzweli	728'000	100.0%	728'000	45%	327'600	670'500	100.0%	670'500	45%	301'725	-25'875	-
	1'580'000		810'644		364'790	1'522'500		753'144		338'915	-25'875	-
Total abteilungsberechtigte Angebote	44'222'760		15'404'077		6'931'835	42'698'835		15'320'180		6'894'081	-37'754	-26'398
1) Abteilungen NW (innerhalb Kantonsquote)												
Kantonsquote	2013	100%	13'165'500	45%	5'924'475	2014	100%	12'950'000	45%	5'827'500		
2) Kantonsquotenüberschreitung												
Übernahme Anteil Bund durch Kanton		100%	2'238'577	55%	1'231'217		100%	2'370'180	55%	1'303'599		
Nicht abteilungsberechtigte Angebote												
Stansstad-Stans-(Büren)	210'000	100%	210'000	50%	105'000	437'220	100%	437'220	50%	218'610	113'610	
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	-	
Nachtstern-Angebot N9 (ehemalsTelebus)	51'535	100%	51'535	100%	51'535	-	100%	-	100%	-	-51'535	
Shuttle S4	300'000	100%	300'000	100%	300'000	-	100%	-	100%	-	-300'000	
3)	956'535		956'535		851'535	832'220		832'220		613'610	-237'925	
Total (1-3)					9'014'587					8'811'290	-203'298	

Kantonsquotenverschiebung 2014

BEILAGE 2

	IKV Fahrplan 2013					IKV Fahrplan 2014				
	LU	NW	OW	BE	Total	LU	NW	OW	BE	Total
IR Brünig inkl. Bahnersatz	7.6%	7.1%	45.4%	39.9%	100.0%	7.2%	0.0%	48.9%	43.9%	100.0%
	1'264'685	1'181'482	7'554'828	6'639'595	16'640'590	930'447	0	6'319'285	5'673'142	12'922'874
	-0.4%	-7.1%	3.5%	4.0%	0.0%	-51'691	-917'524	452'301	516'915	0
S 5 ohne Bus	24.9%	14.8%	60.3%		100.0%	26.9%	14.5%	58.6%	0.0%	100.0%
	1'776'796	1'056'088	4'302'844	0	7'135'728	2'280'232	1'229'121	4'967'346	0	8'476'699
	2.0%	-0.3%	-1.7%	0.0%	0.0%	169'534	-25'430	-144'104	0	0
S 55	0.0%				0.0%	18.7%	26.8%	54.5%	0.0%	100.0%
	0	0	0	0	0	119'832	171'738	349'244	0	640'814
									0.0%	0.0%
						0	0	0	0	0
IR Engelberg inkl. Bahnersatz	15.3%	64.1%	20.6%		100.0%	13.3%	59.3%	27.4%		100.0%
	1'057'519	4'430'523	1'423'850	0	6'911'892	1'027'009	4'579'072	2'115'794	0	7'721'875
	-2.0%	-4.8%	6.8%	0.0%	0.0%	-154'438	-370'650	525'088	0	0
S 4 ohne Bus	35.5%	64.5%			100.0%	35.8%	64.2%			100.0%
	1'977'008	3'592'028	0	0	5'569'036	2'178'534	3'906'756	0	0	6'085'290
	0.3%	-0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	18'256	-18'256	0	0	0
S 44	0.0%				0.0%	30.8%	69.2%			100.0%
	0	0	0	0	0	80'234	180'266	0	0	260'500
						0	0	0	0	0.0%
						0	0	0	0	0
Aufteilung ikv von IR Brünig NW	7.2		48.9		56.1	-18'339	-1'331'860	833'284	516'915	
	12.83%		87.17%		100.00%	66'342		450'573	-516'915	
	66'342		450'573		516'915					
Verschiebung						48'003	-1'331'860	1'283'857	0	