



REVISION DES GESETZES ÜBER DIE FÖRDERUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS (VERKEHRSGESETZ, ÖVG)

Bericht für die Vernehmlassung

Titel:	REVISION DES GESETZES ÜBER DIE FÖRDERUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS (VERKEHRSGESETZ, ÖVG)	Typ:	Bericht	Version:	
Thema:	Bericht für die Vernehmlassung	Klasse:		FreigabeDatum:	30.09.14
Autor:		Status:		DruckDatum:	30.09.14
Ablage/Name:	92180			Registratur:	2014.NWBD.74

Inhalt

1	Zusammenfassung	4
2	Ausgangslage	4
2.1	Entwicklung des öffentlichen Verkehrs.....	4
2.2	öV-Strategie	6
3	Rechtsgrundlagen zum Angebot an öffentlichem Verkehr	11
3.1	Bundesrechtliche Vorgaben.....	11
3.2	Geltende kantonale Regelung	12
3.3	Neue kantonale Regelung	13
4	Grundzüge der Vorlage	16
4.1	Einführung von Schwellenwerten.....	16
4.2	Ausschreibungsplanung	16
4.3	Umsetzung von FABI.....	16
5	Erläuterung zu einzelnen Bestimmungen	17
6	Auswirkungen der Vorlage	22
6.1	Auf den Kanton.....	22
6.2	Auf die Gemeinden.....	23
6.3	Auf die Wirtschaft	23
7	Terminplan	24

1 Zusammenfassung

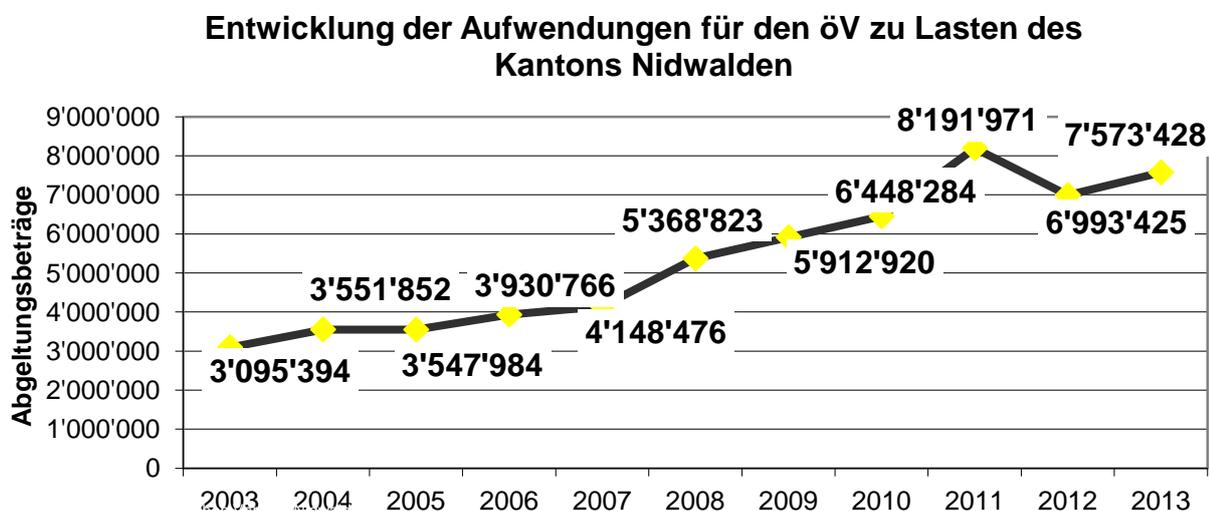
Das Angebot an öffentlichem Verkehr in Nidwalden hat sich in den letzten Jahren kontinuierlich entwickelt. Mit dieser Entwicklung des Angebots sind auch die Abgeltungen der öffentlichen Hand stark angestiegen. Die einzelnen Verkehrslinien weisen zudem eine recht unterschiedliche Wirtschaftlichkeit auf. Gestützt auf diese Ausgangslage wurde von der Baudirektion unter Einbezug aller Akteure des öffentlichen Verkehrs (öV) eine öV-Strategie entwickelt. Ziel dieser Strategie ist es, verbindliche Vorgaben zur Erschliessung des Kantons mit dem öV festzulegen. Dabei steht ein bedarfsgerechter, optimierter und bezahlbarer öV im Zentrum. Neben Angebotsgrundsätzen zur künftigen Entwicklung des öV-Angebots enthält die öV-Strategie auch einen Vorschlag zur Steuerung der Wirksamkeit. Um das öV-Angebot hinsichtlich der Wirkung steuern zu können, sollen Schwellenwerte für die einzelnen Linien eingeführt werden. Der Landrat legt diese Schwellenwerte im Rahmen der vorliegenden Revision des kantonalen Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsgesetz, ÖVG; NG 652.1.) fest. Im Rahmen eines jährlichen Controllingprozesses werden künftig der Kostendeckungsgrad (Wirtschaftlichkeit) und die Nachfrage je Linie überprüft. Werden die geforderten Schwellenwerte nicht erreicht, so sind Massnahmen zu ergreifen, um diese zu erreichen. Werden die Minimalvorgaben für die Schwellenwerte der Linien zweimal in Folge nicht erreicht, so kann sich der Kanton von der Finanzierung der Linie zurückziehen. In diesem Fall haben die Gemeinden oder Dritte die Möglichkeit, die Linie künftig mitzufinanzieren. Der Prozentsatz der Gemeinden für diese Mitfinanzierung wird im ÖVG auf 30% der Abgeltungen festgelegt. Die Gemeinden haben somit eine Handlungsoption bezüglich der weiteren Bestellung einer Linie. Beteiligen sie sich im geforderten Masse, bleibt die Linie im öV-Angebot des Kantons erhalten. Ansonsten wird die Linie vom Kanton nicht mehr bestellt.

Um die beschriebene, regelmässige Überprüfung des öV-Angebots umsetzen zu können, ist eine Revision des ÖVG notwendig. Mit dieser Revision werden zugleich weitere Punkte im Gesetz (Ausschreibungsplanung, Umsetzung von FABI, usw.) angepasst.

2 Ausgangslage

2.1 Entwicklung des öffentlichen Verkehrs

In der Vergangenheit wurde das Angebot an öffentlichem Verkehr (öV) in Nidwalden kontinuierlich ausgebaut und die finanzielle Belastung nahm für die öffentliche Hand stark zu. Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung der Aufwendungen für den öV zu Lasten des Kantons Nidwalden in den vergangenen Jahren:



Zwischen 2003 und 2011 haben sich die Abgeltungen für den öV mehr als verdoppelt (plus 164%). Grund für diese Steigerung ist neben einem kontinuierlichen Angebotsausbau die Veränderung verschiedener Rahmenbedingungen zur Finanzierung des öV (z.B. Veränderung von Verteilschlüsseln, Trassenpreiserhöhungen, Erlösveränderungen, usw.).

Auch die Menge der bestellten Bahn- und Bus-Kilometer entwickelte sich fortlaufend. Die Zahl der Kurskilometer erhöhte sich in den letzten 11 Jahren bei der Zentralbahn (zb) geringfügig um 1,1%. Beim Busangebot stieg die Zahl der Kurskilometer um 29,6%. Die Höhe der Abgeltungen nahm bei der Bahn im gleichen Zeitraum um 41,2% zu. Beim Bus betrug die Zunahme fast 70%. Diese Unterschiede zwischen Bahn und Bus sind mit der Einführung zusätzlicher Busangebote (z.B. Muoterschwandenberg, Direktverbindung von Buochs nach Stans, usw.) 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 2013 um fast 40%. Dies ist auf die Beschaffung und den Betrieb von neuem Rollmaterial und Angebotsausbauten zurückzuführen. Beim Bus entwickelten sich die Abgeltungen pro Kurskilometer im gleichen Zeitraum von 3,29 auf 4,29 Franken (+ 30%).

Neben dem Ausbau des Angebots hat sich auch die Nachfrageseite positiv entwickelt. Während die Passagierfrequenzen der Bahn zwischen 2003 und 2013 um rund 23% gestiegen sind, stieg die Busnachfrage um fast 83%. Das stärkere Wachstum beim Bus dürfte mit zusätzlichen und attraktiveren Busangeboten zusammenhängen. Mutmasslich trägt auch die positive Bevölkerungsentwicklung in den Seegemeinden dazu bei (Potenzial). Die Nachfrage zwischen 2003 und 2013 nahm insgesamt durchschnittlich pro Jahr um 2,9% zu.

Neben der Entwicklung der Abgeltungen, des Angebots und der Nachfrage ist auch die Wirtschaftlichkeit des öV zu berücksichtigen. Zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit von Angeboten im öffentlichen Verkehr kann der Kostendeckungsgrad (KDG) herangezogen werden. Die untenstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die Kostendeckungsgrade von Bahn und Bus in den letzten Jahren.

Entwicklung der Kostendeckungsgrade im Regionalen Personenverkehr in Nidwalden

Linie	2008	2009	2010	2011	2012	2013*	Ø 2008-13
Bahn							
IR Luzern-Interlaken	49.8%	53.7%	60.6%	65.3%	65.4%	43.2%	56.3%
Luzern-Giswil S5	41.0%	39.6%	40.9%	39.7%	44.0%	44.3%	41.6%
Luzern-Dallenwil S4	41.5%	41.6%	40.7%	41.6%	43.5%	41.3%	41.7%
IR Luzern-Engelberg	66.9%	65.6%	65.7%	53.0%	52.9%	46.8%	58.5%
Bus							
Stans-St. Jakob	30.5%	27.7%	28.9%	23.4%	26.7%	25.0%	27.0%
St.Jakob-M'schwandenberg	19.4%	17.7%	17.4%	14.4%	18.9%	18.1%	17.6%
W'schiessen-O'rickenbach	38.0%	31.3%	37.9%	39.0%	43.5%	39.4%	38.2%
Stans-Seelisberg	55.3%	53.7%	47.0%	40.4%	41.5%	41.4%	46.5%
Stansstad-Bürgenstock	21.6%	16.6%	19.9%	10.7%	12.4%	12.4%	15.6%
Stans-Oberdorf-Büren	39.0%	34.5%	33.2%	35.9%	43.3%	41.6%	37.9%
Stansstad-Stans	36.2%	39.9%	31.0%	31.7%	33.3%	33.9%	34.3%
Beckenried-Flüelen	28.0%	37.3%	31.2%	32.5%	25.6%	30.5%	30.8%

* = gemäss Offerten

Bei den einzelnen Bahnlinien weisen die Interregio-Verbindungen von Luzern nach Interlaken und Engelberg (IR) die höchsten Kostendeckungsgrade auf. Dies hängt mit den höheren Erträgen, welche im Tourismusverkehr nach Engelberg und Interlaken zu erzielen sind, zu-

sammen. Die Kostendeckungsgrade der S-Bahn-Linien S4 und S5 liegen dem gegenüber tiefer, weil hier mehr Fahrgäste mit Abonnements unterwegs sind (Pendler). Aus diesen Fahrausweisen resultieren geringere Erträge pro Person und Kilometer. Aufgrund von Rollmaterialbeschaffungen ist der Kostendeckungsgrad 2013 bei den IR deutlich gesunken. Dies hängt mit zusätzlichen Aufwendungen auf diesen Linien im Jahre 2013 (Zinsen und Abschreibungen, höherer Trassenpreis, Lokrevision) zusammen.

Bei den Postautolinien bestehen grosse Unterschiede der Kostendeckungsgrade je Linie. Den besten Kostendeckungsgrad erzielt die Seelinie (Stans-Seelisberg) mit durchschnittlich 46,5%. Den schwächsten Kostendeckungsgrad hat die Linie Stansstad-Bürgenstock mit durchschnittlich rund 16%. Im Vergleich dazu betragen beispielsweise die Kostendeckungsgrade 2013 bei der Schiffslinie Luzern-Brunnen-Flüelen (ganzjährig) 87% und bei der Luftseilbahn Dallenwil-Wirzweli 55,4%.

Neben dem Angebot und dessen Wirtschaftlichkeit ist auch die Nachfrage ein Aspekt für die Beurteilung des öv. Eine Kennzahl, welche aus den Offerten der Transportunternehmen stammt und die Nachfrage abbildet, ist die Belastung bzw. Nachfrage je Teilstück der Linie. Hier eine ausgewählte Übersicht zu den Bahn- und Buslinien im Kanton.

Entwicklung der Nachfrage (Belastung Teilstück) im RPV in Nidwalden

Linie	Querschnitt							
	2010		2012		2014		Ø 2010-14	
Bahn	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
IR Luzern-Interlaken	1566	3175	1089	3241	1617	2914	1424	3110
Luzern-Giswil S5	604	3322	742	4489	510	3507	619	3773
Luzern-Dallenwil S4	2530	3417	2141	3817	415	3443	1695	3559
IR Luzern-Engelberg	1324	4467	1462	4579	1423	2310	1403	3785
Bus								
Stans-St. Jakob	55	514	72	496	91	495	73	502
St.Jakob-M'schwanb.	20	107	39	110	10	57	23	91
W'schiessen-O'rickenb.	40	102	17	76	38	110	32	96
Stans-Seelisberg	98	2230	80	2395	74	2594	84	2406
Stansstad-Bürgenstock	26	104	30	107	31	85	29	99
Stans-Oberdorf-Büren	163	298	157	299	113	220	144	272
Stansstad-Stans	112	120	171	173	219	219	167	171
Beckenried-Flüelen	50	50	39	39	36	37	42	42

Angaben gemäss Offerten der Transportunternehmen

Diese Übersicht bildete eine Grundlage für den Vorschlag der Schwellenwerte zur Nachfrage.

2.2 öV-Strategie

Im Kanton Nidwalden waren in letzter Zeit zwei wesentliche Entwicklungen zu beobachten, welche die Anforderungen an den öffentlichen Verkehr beeinflussten. Einerseits hat sich die Bevölkerungszahl in den letzten Jahren überdurchschnittlich entwickelt, wodurch die Pendlerströme innerhalb und nach ausserhalb des Kantons ebenfalls gewachsen sind. Das öV-Angebot wurde deshalb, verbunden mit einer starken Zunahme des Aufwandes, kontinuierlich ausgebaut. Andererseits bestehen bezüglich Erschliessungsqualität mit dem öV Unterschiede innerhalb des Kantons. Es sind aus diesem Grund verbindliche Standards erforderlich, nach denen das öV-Netz effizient und zielgerichtet weiter entwickelt werden kann.

Aufgrund dieser Ausgangslage ergab sich ein entsprechender Handlungsbedarf. Die Entwicklung des Angebots und der Abgeltungen soll mittel- und langfristig verstetigt werden. Die Abgeltungen sind dort einzusetzen, wo die grösste Wirkung bzw. entsprechendes Potential und Nachfrage bestehen. Der Kanton Nidwalden muss deshalb die übergeordnete Verantwortung für das „Gesamtsystem öV“, welches unter anderem die Infrastruktur, den Betrieb, die Koordination mit regionalen und nationalen Partnern, die Marktausrichtung sowie Angebotsplanung bis hin zur Finanzplanung umfasst, verstärken. Im Rahmen dieser Rolle des Kantons sollte eine entsprechende Strategie bzw. verbindliche Vorgaben zur Erschliessung des Kantons mit dem öffentlichen Verkehr entwickelt werden.

In der Folge wurde mit externer Fachunterstützung eine öV-Strategie entwickelt. Als Grundlage dafür diente eine Massnahme, welche im Agglomerationsprogramm Nidwalden 2011 enthalten war (Massnahmenblatt zur Entwicklung einer öV-Strategie V-öV1). Am 16. August 2011 genehmigte der Regierungsrat einen Kredit für eine externe Unterstützung zur Erarbeitung einer kantonalen öV-Strategie. Die Gemeinden, die Interessenvertretungen (zb, VCS, Pro Bahn Schweiz, usw.) sowie die Transportunternehmungen wurden in den Prozess der Erarbeitung mit einbezogen. Am 12. Dezember 2012 stimmte der Regierungsrat der öV-Strategie zu und gab den Auftrag für weitere Abklärungen zu deren Umsetzung. Die öV-Strategie hat nun für die Jahre 2013-2016 Gültigkeit und soll alle vier Jahre überprüft werden.

Hauptzielsetzung der verabschiedeten öV-Strategie ist ein bedarfsgerechter, optimierter und bezahlbarer öffentlicher Verkehr in Nidwalden. Ein wichtiger Punkt, um diese Zielsetzung erreichen zu können, ist die Wirtschaftlichkeit der Angebote und die Ausrichtung nach der Nachfrage. Damit kann die Wirksamkeit des Mitteleinsatzes beim öV beurteilt werden. Diese Beurteilung mit entsprechenden Konsequenzen für das bestellte Angebot ist ein wichtiger Teil in der Umsetzung der öV-Strategie. Daneben enthält die öV-Strategie auch Angebotsgrundsätze zur Entwicklung des öV-Angebotes.

Die Wirksamkeit des Mitteleinsatzes für den öV soll künftig im Rahmen eines institutionalisierten Controlling-Prozesses überprüft werden. Die Ergebnisse dieses Prozesses sollen dann zu Optimierungen, Einsparungen und bewusstem Mitteleinsatz führen. Diese Kriterien sind im Rahmen des Bestellprozesses regelmässig und einfach ermittelbar. Folgende Kennzahlen sind zur Beurteilung vorgesehen:

- Wirtschaftlichkeit: Kostendeckungsgrad (KDG)
- Nachfrage: Minimale und maximale Belastung eines Teilstückes einer Linie

Beide Kennzahlen sind in den Offerten der Transportunternehmen, welche jährlich erstellt und den Bestellern unterbreitet werden, enthalten. Sie können auch im Rahmen der Nachkalkulation der einzelnen Linien errechnet werden. Für die Steuerung des öV sollen aber die Kennzahlen aus den verhandelten Offerten, welche die Grundlage für die Angebotsvereinbarung bilden, verwendet werden. Zudem fliessen diese Offerten auch in die Kredite für die Abgeltungen des öV ein. Damit ist die Vergleichbarkeit sichergestellt. Erfahrungsgemäss liegen die Kennzahlen aus den verhandelten Offerten im dritten Quartal des Jahres vor. Die beiden Kennzahlen sind wie folgt definiert:

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

Die **Nachfrage** wird durch die meist belasteten („MAX“) und die schwächst belasteten („MIN“) Teilstücke einer Linie bestimmt. Es handelt sich dabei um die durchschnittliche tägliche Belastung Montag-Freitag in beiden Fahrtrichtungen in Anzahl Personen. Ein Beispiel für die Linie Stansstad-Obbürgen-Bürgenstock:

„MAX. Belastung Teilstück“: 93 Personen Sommerweid-Abzweigung Fürigen
 „MIN. Belastung Teilstück“: 37 Personen Untermisli-Obbürgen Abzweigung Trogen

Die Linien des öffentlichen Verkehrs weisen für das Jahr 2014 (Offertzahlen) folgende Werte für die Kostendeckungsgrade und die minimalen und maximalen Querschnitte auf.

Linien des öV in Nidwalden: Zahlen aus den Offerten 2014

Nachfrage

<u>Linie</u>	<u>Anzahl Kurspaare</u>	<u>Angebots- Stufe</u>	<u>KDG</u>	<u>min. Querschn.</u>	<u>max. Querschn.</u>
Bahn					
IR Luzern-Engelberg	16	2	48.5%	1423	2310
Bahnersatz Engelberg	6.5	1	21.5%	k.A.	44
S4 Luzern-Stans/Wolfens.	40	3	39.3%	415	3443
S44	4	1	51.7%	k.A.*	k.A.*
Bahnersatz Hergiswil Matt	17.5	2	10.0%	k.A.*	k.A.*
Bus					
Stans-St. Jakob	13.5	2	24.4%	91	495
St.Jakob-M'schwandenberg	11	2	19.1%	10	57
W'schiessen-O'rickenbach	8	1	43.9%	38	110
Stans-Seelisberg	23.5	3	40.9%	74	2594
Stansstad-Bürgenstock	9	1	13.4%	31	85
Stans-Oberdorf-Büren	24.5	3	32.8%	113	220
Stansstad-Stans	15.5	2	21.6%	219	219
Beckenried-Flüelen	4	1	30.7%	36	37

*= keine Angaben zur Nachfrage, da neues Angebot 2014.

Anzahl Kurspaare: Montag-Freitag

Im Rahmen des Controlling-Prozesses werden der KDG und die Nachfrage (Querschnitte oder Belastung) kontinuierlich überprüft. Die Linien des öV in Nidwalden werden dabei in drei Angebotsstufen unterteilt. Diese Angebotsstufen sind mit der Anzahl Kurspaaren hinterlegt. Dabei sind folgende Angebotsstufen zu unterscheiden:

- Angebotsstufe 1: 4-10 Kurspaare
- Angebotsstufe 2: 11-20 Kurspaare
- Angebotsstufe 3: 21 Kurspaare und mehr

Zur Überprüfung der einzelnen Linien werden Schwellenwerte für die beiden Kennzahlen vom Landrat vorgegeben. Erstmals mit der vorliegenden Revision des ÖVG werden diese Schwellenwerte festgesetzt. Bei Bedarf können die Schwellenwerte in der Folge vom Landrat im Zuge einer Gesetzesrevision geändert werden. Als Grundlage dazu wurden die tatsächlichen Schwellenwerte der letzten Jahre analysiert und der folgende Vorschlag für die Schwellenwerte erarbeitet:

Kostendeckungsgrad

Angebotsstufe	Kurspaare Mo-Fr	Anzahl Linien	Zielvorgabe	Minimalvorgabe
1	4 bis 10 Kurspaare	5	35%	15%
2	11 bis 20 Kurspaare	3	40%	20%
3	21 Kurspaare und mehr	3	50%	30%

Belastung in Teilstück**Minimale Belastung des Teilstücks**

Angebotsstufe	Kurspaare Mo-Fr	Anzahl Linien	Zielvorgabe	Minimalvorgabe
1	4 bis 10 Kurspaare	5	50	20
2	11 bis 20 Kurspaare	3	150	35
3	21 Kurspaare und mehr	3	175	100

Maximale Belastung des Teilstücks

Angebotsstufe	Kurspaare Mo-Fr	Anzahl Linien	Zielvorgabe	Minimalvorgabe
1	4 bis 10 Kurspaare	5	100	35
2	11 bis 20 Kurspaare	3	250	150
3	21 Kurspaare und mehr	3	2000	500

Die Linien sollen künftig jeweils im dritten Quartal des Jahres aufgrund der vorliegenden Offerten der Transportunternehmungen überprüft werden. Die Ergebnisse der Bewertung fließen dann in den Angebotsbeschluss des Regierungsrats im vierten Quartal ein. Sie haben auch Auswirkungen auf den Rahmenkredit, welcher vom Landrat zu beschliessen ist.

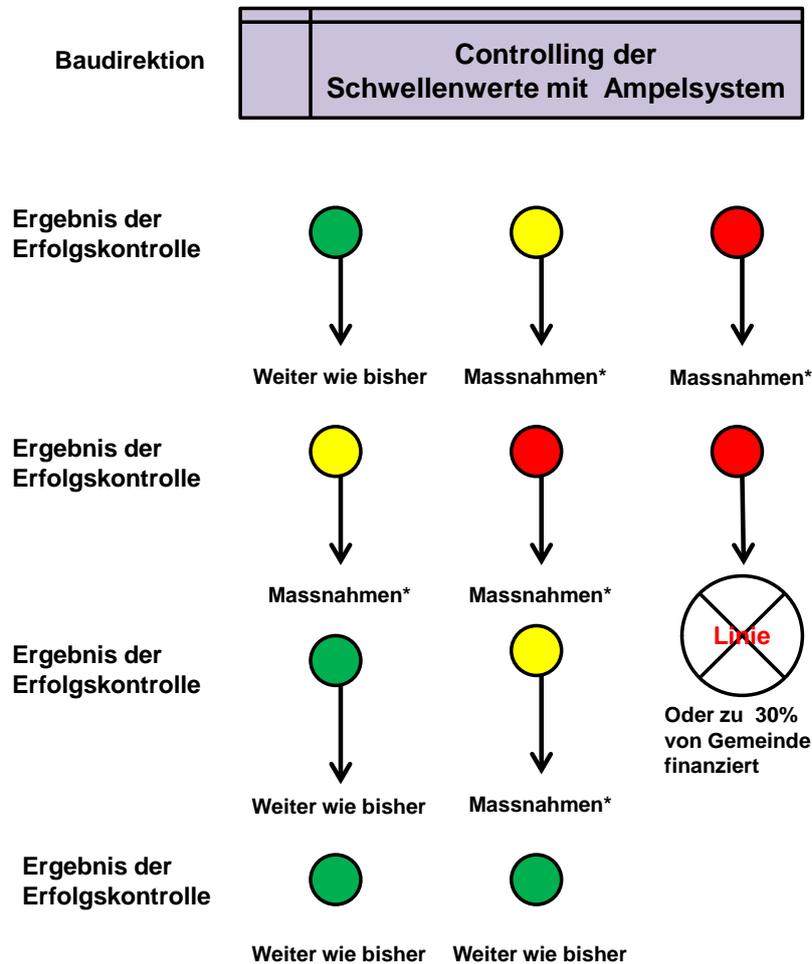
Die Höhe der Schwellenwerte wurde aufgrund der Analyse der Zahlen zum Kostendeckungsgrad und den Querschnitten aus der Vergangenheit bei den einzelnen Linien festgelegt. Dabei wurden die Werte so festgelegt, dass sie leicht über dem langjährigen Durchschnitt liegen und erreichbar sind.

Dabei kommt ein **Ampelsystem** zur Anwendung. Werden die Zielvorgaben für den KDG und die Nachfrage erreicht, so erhält die Linie grünes Licht. Wird die Minimalvorgabe nicht erreicht, so wird die Linie rot. Im revidierten ÖVG (revÖVG) sind nur grüne oder rote Ampeln mit den entsprechenden Konsequenzen abgebildet. Im Sinne einer Vorwarnung erhält die Linie die Farbe gelb, wenn die Werte der Linie zwischen der Ziel- und Minimalvorgabe liegen. Der Status „gelb“ hat keine unmittelbaren Auswirkungen gemäss revÖVG. Es ist jedoch vorgesehen, dass Linien, welche den Status gelb haben, unter besonderer Beobachtung stehen. Hier besteht die Gefahr, dass die Linie in der nächsten Kontrollperiode rot wird. Der Kanton wird in diesem Fall zusammen mit den Gemeinden oder Dritten Massnahme zur Verbesserung von Kostendeckungsgrad und/oder Nachfrage prüfen und umsetzen. Es handelt

sich hier um nichtmonetäre Massnahmen. Damit kann frühzeitig bzw. präventiv eine rote Bewertung der Linie abgewendet werden.

Der Prozess der Bewertung über die Zeit sieht wie folgt aus:

Controllingprozess am Beispiel dreier Linien



* = Massnahmen von Kanton, Gemeinden und Transportunternehmen und Dritten (inkl. Mitfinanzierung Gemeinden)

Erfüllt die Linie die Schwellenwerte (= grün), so wird sie in der nächsten Fahrplanperiode unverändert bestellt.

Erfüllt eine Linie erstmals die Minimalvorgabe der Schwellenwerte nicht mehr, so sind Massnahmen notwendig, um in den grünen Bereich zu kommen. Der Regierungsrat setzt eine Frist von einem Jahr (bis zum nächsten Controlling) an, um die Schwellenwerte zu erreichen. In der Folge sind Massnahmen zu prüfen und bei Bedarf umzusetzen. Diese **Massnahmen** werden vom Kanton zusammen mit den Gemeinden und den Transportunternehmen sowie allfälliger Dritter (Schule, Tourismus) entwickelt und umgesetzt. Es können dies die Ausdünnung des Angebots (weniger Kurspaare, Abbau der Randzeitenbedienung), betriebliche Effizienzsteigerungen (Linienverkürzung, Fahrzeugeinsatz), die Verbesserung der Nachfrage (Marketingmassnahmen, Anreize) oder allenfalls Beiträge Dritter (z.B. Schulgemeinde) an die Linie zur Verbesserung des KDG sein.

Erfüllt die Linie ein zweites Mal die Schwellenwerte nicht (= rot), so bestehen folgende zwei Möglichkeiten:

- Der Kanton bestellt die Linie weiterhin und die Gemeinde oder Dritte bezahlen 30% an die jährlichen Abgeltungen.
- Wird die Linie von der Gemeinde mit dem im Gesetz geforderten Anteil nicht mitfinanziert, wird sie nicht mehr bestellt.

Die Gemeinde entscheidet somit bei zweimaliger Nichterfüllung der Schwellenwerte selber, ob die Linie für sie wichtig ist oder nicht. Diese Regelung gilt auch für zusätzliche definitiv eingeführte Linien. Auch bei diesen Linien kann die Gemeinde bei Nichterreichen der Schwellenwerte zweimal in Folge zur Mitfinanzierung herangezogen werden.

3 Rechtsgrundlagen zum Angebot an öffentlichem Verkehr

3.1 Bundesrechtliche Vorgaben

Der Bund legt im Eisenbahngesetz fest, welchen öV-Angeboten eine Erschliessungsfunktion zukommt. Die kantonale Gesetzgebung nimmt darauf Bezug. Die Erschliessungsfunktion im Sinne von Art. 3 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1) in Verbindung mit Art. 6 Abs. 1 lit. a der Eidgenössischen Verordnung über die Abgeltung des RPV (ARPV; SR 745.16) in Verbindung mit Art. 5 der Eidgenössischen Verordnung über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11) ist gegeben, wenn sich an mindestens einem Linienende ein Verknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Netz des öffentlichen Verkehrs und am anderen Ende oder zwischen den Linienenden eine Ortschaft befindet (Art. 5 Abs.1 VPB). Als Ortschaften gelten dabei Siedlungsgebiete, in denen das ganze Jahr über mindestens 100 Personen wohnen. Der Kanton Nidwalden hat von der Möglichkeit gemäss Art. 6 Abs. 2 ARPV keinen Gebrauch gemacht, für sein Gebiet eine höhere Mindestzahl der ständigen Bevölkerung einer Ortschaft vorzusetzen, als dies in Art. 5 Abs. 2 VPB vorgesehen ist. Zusätzlich wird ein Angebot des RPV nach Art. 6 Abs. 1 ARPV nur dann gemeinsam von Bund und Kantonen abgegolten, wenn:

- Die Linie nicht bereits erschlossene Ortschaften oder Ortsteile bedient (Mehrfachbedienung), es sei denn sie stelle eine wichtige zusätzliche Verkehrsverbindung dar (lit. b);
- Bei im Ausland liegenden Linienabschnitten das Angebot überwiegend schweizerischem Verkehr dient (lit. c);
- Die Linie ganzjährig betrieben wird (lit. d);
- Eine minimale Wirtschaftlichkeit der Linie gegeben ist (lit. e);
- Die Vorgaben der Besteller zur Qualität und Sicherheit des Verkehrsangebots sowie zur Stellung der Beschäftigten eingehalten werden (lit. f);
- Der direkte Verkehr nach Art. 16 PBG gewährleistet ist (lit. g).

Der Bund beteiligt sich aber finanziell nicht an Angeboten des Ortsverkehrs oder an Angeboten ohne Erschliessungsfunktion (Art. 28 Abs. 2 PBG). Das Bundesamt für Verkehr (BAV) legt in Richtlinien die Voraussetzungen für die minimale Wirtschaftlichkeit von Linien fest. Es berücksichtigt dabei die Bedürfnisse der wirtschaftlichen Entwicklung benachteiligter Landesgegenden und die Kennzahlen nach Art. 20 der ARPV. Die Voraussetzungen werden periodisch überprüft und den aktuellen Gegebenheiten angepasst (Art.6 Abs. 3 ARPV). Die aktuellen Richtlinien des BAV für die minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr sehen wie folgt aus:

Art. 3 Bst.	Angebotskategorie	KDG
a.	<u>Grunderschliessung</u> Busse bis Stundentakt, Rufbusse und Seilbahnen	10 %
b.	Übrige Buslinien und übrige Rufbusse inkl. Nachtangebote, übrige Seilbahnen, Eisenbahnen und Schiffe	20 %

Nach Anhörung der Kantone entscheidet das BAV, ob die Voraussetzung für eine gemeinsame Abgeltung einer Linie erfüllt sind. In begründeten Ausnahmefällen kann das BAV der gemeinsamen Abgeltungen einer Linie auch zustimmen, wenn nicht alle Voraussetzungen nach Abs. 1 erfüllt sind (Art. 6 Abs. 4 ARPV).

Art. 4 der „Richtlinie minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr“ des BAV vom 10. Dezember 2010 bestimmt pro Angebotskategorie einen minimalen Kostendeckungsgrad. Dieser entspricht dem KDG des Kennzahlensystems des BAV gemäss Art. 20 ARPV. Für die Grunderschliessung ist ein solcher von 10% gefordert.

Der Kantonsanteil wird in der Eidgenössischen Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV; SR 742.101.2) festgelegt und mindestens alle vier Jahre neu berechnet. Für den Kanton Nidwalden liegt die Kantonsbeteiligung für das Angebot in den Jahren 2012-2015 bei 45%.

Gestützt auf Art. 7 Abs. 1 ARPV bestellen Bund und Kantone das Angebot zudem aufgrund der Nachfrage. Werden auf dem schwächst belasteten Teilstück einer Linie durchschnittlich mindestens 32 Personen pro Tag befördert, so stellen Bund und Kantone eine Mindesterschliessung von vier Kurspaaren sicher (Abs. 2). Werden auf den meistbelasteten Teilstücken eine Linie durchschnittlich mehr als 500 Personen pro Tag befördert, so wird ein durchgehender Stundentakt mit 18 Kurspaaren angeboten (Abs. 3).

Der Bund beteiligt sich an den Abgeltungen des RPV nur, wenn die oben beschriebenen Voraussetzungen erfüllt sind. Sodann sind darüber hinaus zusätzliche Voraussetzungen für die Ausrichtung von Abgeltungen an Unternehmen unter Art. 29 PBG aufgeführt (unter anderem Rechnungslegung, Spartengliederung der Rechnung, unabhängige Rechtspersönlichkeit).

3.2 Geltende kantonale Regelung

Die Rechtsgrundlage für die Ausrichtung kantonaler Beiträge an Unternehmen des öffentlichen Verkehrs ergibt sich aus dem kantonalen Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsgesetz, ÖVG; NG 652.1). Art. 11 Abs. 1 ÖVG legt fest, dass sich das Angebot des regionalen öffentlichen Verkehrs (RPV) grundsätzlich aus den bundesrechtlichen Bestimmungen ergibt. Damit übernimmt der Kanton im Rahmen des RPV die Beitragsvoraussetzungen des Bundes, sofern es das kantonale Recht nicht anders bestimmt. Grundsätzlich können Kantone und Gemeinden gestützt auf Art. 28 Abs. 4 PBG weitere Angebote oder Angebotsverbesserungen oder Tarifierleichterungen bestellen. Sie tragen laut Planrechnung der Transportunternehmungen die ungedeckten Kosten dieser Angebote. Das aktuelle ÖVG sieht dazu vor, dass der Landrat zusätzliche Linien für die Erschliessung ganzjährig bewohnter, gemäss Bundesrecht nicht zu erschliessende Siedlungen bezeichnen kann (Art. 11 Abs. 1, Satz 2 ÖVG). Mit der Festlegung der Linie hat der Landrat den bis zur definitiven Einführung erforderlichen Objektkredit zu beschliessen. Dabei ist er nicht an die verfassungsmässigen Finanzkompetenzen gebunden (Art. 11 Abs.2 ÖVG).

Aufgrund der Tatsache, dass der Kanton Nidwalden keine weiteren Vorschriften über die Abgeltungen im Rahmen des RPV erlassen hat und sich an den bundesrechtlichen Normie-

rungen orientiert, sind die jeweiligen „Schwellenwerte“ des Bundesrechtes für die Bestellung des RPV-Angebots massgebend. Der Kanton Nidwalden hat sich somit aufgrund der Formulierung unter Art. 11 Abs.1 Satz 1 ÖVG – vorbehaltlich der Schaffung zusätzlicher Linien nach Art. 11 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 und 3 und Art. 12 ÖVG – den Voraussetzungen des Bundes für die Abgeltung des Angebots im RPV unterworfen. Damit sind für den Kanton Nidwalden diese Voraussetzungen bei der Abgeltung des Angebots im RPV anwendbar.

3.3 Neue kantonale Regelung

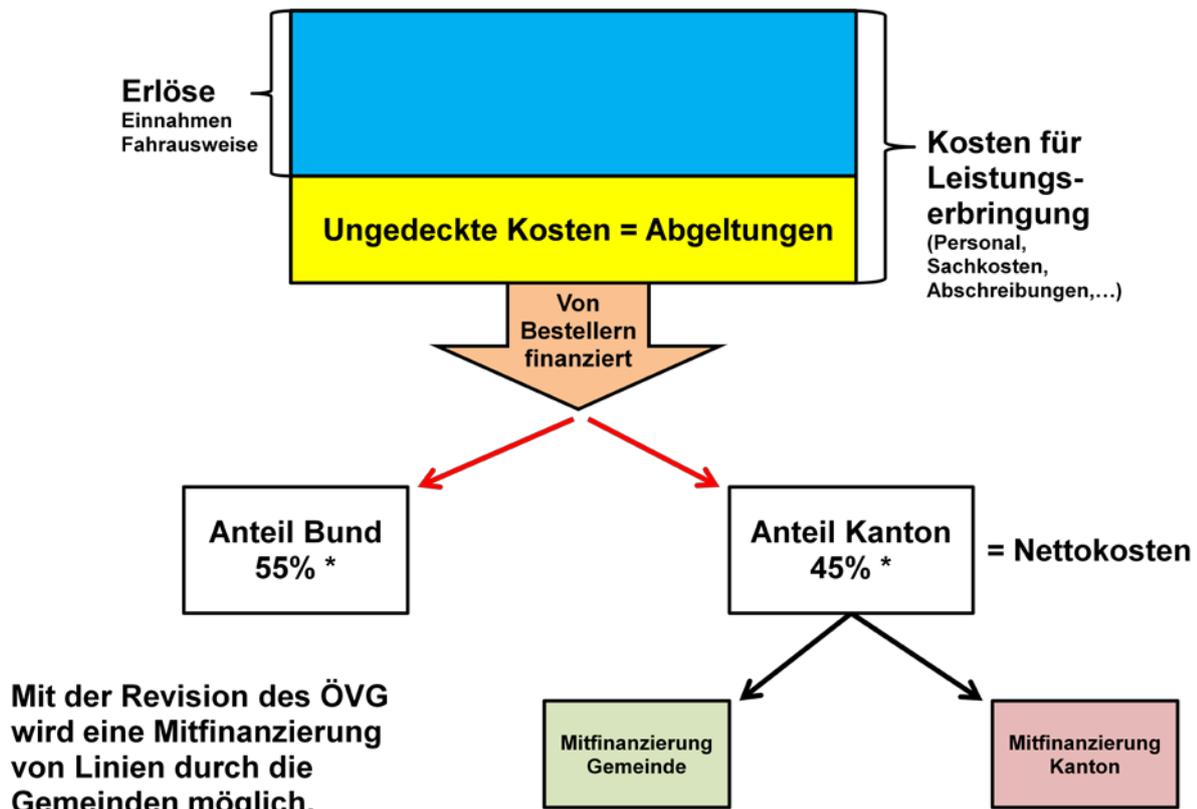
Wie bereits ausgeführt ist der Auslöser für die Revision des ÖVG die Umsetzung der öV-Strategie. Das bisherige ÖVG stützt sich im Wesentlichen auf die einschlägigen Vorgaben im Bundesrecht (Eisenbahngesetz). Darin ist die Bestellung von öV-Angeboten mit Bundesbeteiligung (RPV) stark reglementiert. Neben Vorgaben zur Wirtschaftlichkeit und Nachfrage sind auch Minimalanforderungen zur Erschliessung zu berücksichtigen. Die Vorgaben zur Wirtschaftlichkeit und der Nachfrage sind aber weniger streng angesetzt als die Schwellenwerte, wie sie in der öV-Strategie vorgeschlagen wurden. Aus diesem Grund wurde beim BAV abgeklärt, ob eine Linie, welche die Bundesvorgaben bezüglich RPV erreicht, diejenigen des Kantons aber nicht, zwingend von Kanton bestellt werden muss. Dazu äusserte sich das BAV wie folgt: Ein Transportunternehmen hat kein Anrecht auf eine Bestellung einer Linie, egal ob dabei alle Kriterien der Abgeltungsberechtigung erfüllt sind. Auch besteht kein Zwang, dass ein Kanton oder auch der Bund sich an einer Bestellung beteiligt. Art. 31c Abs. 6 PBG, welcher dem BAV die Kompetenz zum Festlegen des Verkehrsangebotes sowie die Abgeltung im Streitfall einräumt, setzt den Willen beider Besteller (Bund und Kanton) voraus, auf der betreffenden Linie effektiv ein Angebot zu bestellen. Der Kanton kann somit strengere Schwellenwerte in seinem Gesetz festlegen und auf das Angebot bei der Bestellung anwenden.

Im weiteren ist in der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) in Art. 6 und 7 festgehalten, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit die Linie als RPV zu bestellen ist. Art. 6 und 7 ARPV basieren auf Art. 28 PBG. Dieser Artikel regelt nicht, dass die Kantone bestimmte Verkehrsangebote zwingend bestellen müssen. Vielmehr definiert er, wann sich der Bund an einem Angebot beteiligt. Dementsprechend ist davon auszugehen, dass der Bund die Kantone nicht über Art. 6 und 7 zu einer Bestellung der Linie verpflichten kann. Aufgrund obiger Ausführungen steht fest, dass der Kanton ein Verkehrsangebot nicht bestellen muss, auch wenn die RPV-Vorgaben des Bundes eingehalten werden.

Grundsätzlich sind zwei Arten von Linien zu unterscheiden:

1. Linien des RPV gemäss Bundesvorgaben

Diese Linien entsprechen den bundesrechtlichen Vorgaben für den RPV und werden vom Bund mitfinanziert. Bezüglich des Umfangs des Angebots sind sie den jeweiligen „Schwellenwerten“ des Bundesrechtes unterstellt. Es geht dabei um die Mindestzahl der ständigen Bevölkerung einer Ortschaft, den minimalen KDG und der minimalen Nachfrage.



* = Anteil gemäss Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen (KAV, SR 742.101.1)

Das RPV-Angebot gemäss Bundesvorgaben wird vom Bund und Kanton gemeinsam finanziert. Sollen nun zusätzliche Schwellenwerte für die einzelnen Linien eingeführt werden, so betrifft dies bei dieser Kategorie ausschliesslich die Finanzierung des Kantonsanteils. Werden bei einer Linie die kantonalen Schwellenwerte nicht eingehalten, wohl aber die Schwellenwerte des Bundes, kann der Kantonsanteil durch die Gemeinde oder Dritte mitfinanziert werden. Der Kanton leistet in diesem Fall nur einen Teil der Abgeltungen an die betroffene Linie. Dies gilt für alle Linien, welche von Bund und Kanton gemeinsam finanziert werden. Folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Abgeltungen je Linie im Jahr 2014:

Abgeltungen je Linie 2014

Abgeltungsberechtigte Angebote (RPV)	Anteil NW
Linie	
<u>Bahn</u>	
Luzern-Giswil S5	470'106
Luzern-Sachseln S55	76'794
Luzern-Dallenwil/Wolfenschiessen S4	1'631'384
Luzern-Stans S44	80'009
Bahnersatz Hergiswil Matt	87'955
Luzern-Engelberg IR	1'800'659
Luzern-Engelberg IR (Bahnersatz)	95'037

<u>Bus</u>		
Stans-St. Jakob	254'819	
Stansstad-Bürgenstock	149'092	
W'schiessen-Oberriickenbach	84'217	
Stans-Seelisberg	1'146'685	
Beckenried-Flüelen	31'181	
Stans-Oberdorf-Büren	192'938	
St. Jakob-Mueterschwandenberg	65'980	
<u>Übrige</u>		
Luzern-Flüelen (SGV)	37'190	
LS Dallenwil-Wirzweli	301'725	
Total	6'505'771	90.3%
Nicht abgeltungsberechtigte Angebote		
Stansstad-Stans	426'452	
LS Dallenwil-Niederrickenbach	175'000	
LS Dallenwil-Wiesenberg	100'000	
Total	701'452	9.7%
Abgeltungen total	7'207'223	100.0%

Es zeigt sich, dass der überwiegende Teil der öV-Angebote in Nidwalden bundesrechtlich anerkannte RPV-Angebote sind (90,3%). Werden bei diesen Angeboten bzw. Linien die Schwellenwerte des Kantons nicht erreicht, so haben die Gemeinden oder Dritte die Möglichkeit, einen Teil der Abgeltungen zu übernehmen. Kommt diese Finanzierung nicht zu Stande, wird die Linie in Absprache mit dem Bund nicht mehr bestellt und der Kanton wird um den Betrag der bisherigen Abgeltung entlastet. Der grösste Handlungsbedarf liegt somit bei den Linien des RPV.

Zu beachten gilt es, dass einzelne Linien des obigen öV-Angebots kantonsübergreifend sind. So wird die Linie der S4 Luzern-Stans-Wolfenschiessen neben dem Bund von den zwei Kantonen Luzern und Nidwalden finanziert. Der Anteil des Kantons Nidwalden an den Gesamt-abgeltungen im Jahr 2014 beträgt dabei 61,5%. Diejenige des Kantons Luzern beträgt 38,5%. Bei der Bestellung der Linie muss auch der Kanton Luzern mit dem Umfang des Angebots einverstanden sein. Der Kanton Nidwalden ist bei kantonsübergreifenden Linien bei der Durchsetzung des Controllings mit Schwellenwerten auf die Zustimmung der Nachbarkantone angewiesen. Da es sich beim Controlling um eine kostensenkende Massnahme handelt, dürfte sich der Widerstand gegen diese Massnahme in Grenzen halten. Es ist aber auch denkbar, dass Widerstand von einzelnen Gemeinden oder Organisationen aus kommt.

2. Zusätzliche Linien des öV

Diese Linien können vom Landrat gemäss Art. 10 revÖVG als zusätzliche Verkehrslinien bezeichnet werden. Der Landrat berücksichtigt dabei die Funktion der Linie, das Nachfragepotential, die Siedlungsstruktur, die tatsächliche Benutzung der Linie sowie die Wirtschaftlichkeit. Diese Linien sind somit bezüglich Schwellenwerte keinen Bundesvorgaben unterworfen. Die bestehenden, zusätzlichen Verkehrslinien in Nidwalden wurden bisher keinem Controlling bezüglich der Schwellenwerte unterworfen. Mit der Revision des ÖVG werden diese Linien dem entsprechenden Controlling-Prozess unterworfen. Allerdings werden sie erst nach drei Jahren der Versuchsphase angeschaut (Art. 12 Abs. 2 revÖVG). Ein mehrjähriger Versuchsbetrieb (vier Jahre) bei neuen Linien macht Sinn, da diese nicht ab dem ersten Jahr wirtschaftlich sein können und die Nachfrage sich erst etablieren muss. Aus diesem Grund wird eine vierjährige Versuchsphase eingeräumt. Werden bei diesen Angeboten bzw. Linien die Schwellenwerte des Kantons nicht erreicht, dann wird die Linie gleich behandelt wie Linien des RPV.

4 Grundzüge der Vorlage

4.1 Einführung von Schwellenwerten

Ein zusätzlicher Artikel schafft die Rechtsgrundlage, um künftig alle Linien des öV im Kanton jährlich einem Controlling zu unterziehen und daraus Konsequenzen fürs Angebot abzuleiten. Mit der vorliegenden Revision legt der Landrat erstmals die Schwellenwerte gemäss Anhang zum Gesetz verbindlich fest. Nach Inkrafttreten des revidierten ÖVG am 1. Januar 2016 werden die Offerten der Linien erstmals im Jahr 2017 überprüft. Finanzwirksam wird das Controlling mit den Abgeltungen zum Fahrplan 2018.

Jede Linie (mit Ausnahme der Linien im Versuchsbetrieb) wird jährlich auf die Einhaltung der Schwellenwerte hin überprüft. Dabei kommt das vorgängig beschriebene Ampelsystem zur Anwendung. Dabei gibt es pro Kriterium (KDG und minimale und maximale Nachfrage) eine Bewertung. Die Gesamtbewertung erfolgt wie folgt: Sind alle drei Kriterien grün, so ist auch die Gesamtbewertung grün. Ist nur ein Kriterium rot, so ist auch die Gesamtbewertung oder rot.

4.2 Ausschreibungsplanung

Künftig verlangt der Bund mit der Umsetzung der Bahnreform 2 von den Kantonen eine Ausschreibungsplanung für Leistungen des RPV. Neue Linien müssen grundsätzlich ausgeschrieben werden. Die bestehenden Linien können auf das Ende der Konzession ausgeschrieben werden. Das Personenbeförderungsgesetz (PBG) und die Verordnung über die Abgeltungen des regionalen Personenverkehrs (ARPV) enthalten Bestimmungen zu den Ausschreibungen. Art. 31 des PBG hält fest, dass die Besteller ihre Planung der Ausschreibung im RPV auf der Strasse und auf der Schiene, insbesondere die Gründe und der Zeitpunkt der Ausschreibung eines Verkehrsangebotes, in einer Ausschreibungsplanung festlegen. Die Ausschreibungsplanung erfolgt pro Kanton. Die Federführung liegt bei den Kantonen. Mit der Revision wird die Zuständigkeit für die Ausschreibungsplanung im Kanton festgelegt.

4.3 Umsetzung von FABI

Das Stimmvolk hat am 9. Februar 2014 der Vorlage FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) zugestimmt. Damit wird die Finanzierung und der Ausbau der Bahninfrastruktur neu geregelt und langfristig gesichert. Aus einem Bahninfrastrukturfonds (BIF) werden Betrieb, Unterhalt und der künftige Ausbau des Eisenbahnnetzes finanziert. Mit dem Beschluss zu FABI werden die Kantone verpflichtet, jährlich einen Beitrag an das BIF zu leisten.

Bisher hat sich der Kanton im Rahmen von mehrjährigen Leistungsvereinbarungen mit der zb zusammen mit dem Bund und dem Kanton Obwalden an der Finanzierung der Infrastruktur der Linie Hergiswil-Engelberg beteiligt. Jährlich sind dabei durchschnittlich Fr. 3 Mio. für den Betrieb der Infrastruktur, Abschreibungen und Darlehen bezahlt worden. Mit FABI wird die Bahninfrastruktur aller Bahnen vom Bund über den BIF finanziert. Damit fallen die Beiträge an die Infrastruktur der zb ab 2016 weg. Der Wechsel von der heutigen Finanzierung der Infrastruktur der zb zum BIF reduziert die Belastung des Kantons Nidwalden in der Erfolgsrechnung jährlich um rund Fr. 800'000.-. Dabei ist die Einlage des Kantons in den BIF berücksichtigt. Die Investitionsrechnung wird vollständig entlastet (bisher rund Fr. 2 Mio. pro Jahr).

5 Erläuterung zu einzelnen Bestimmungen

I. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Art. 4 Abs.1 Ortsverkehr

In diesem Absatz wurde der Verweis auf die Abgeltungsverordnung des Bundes gestrichen, da diese nicht mehr in Kraft ist. Der Artikel hält ansonsten unverändert fest, dass der nicht abgeltungsberechtigte Verkehr gemäss Bundesrecht als Ortsverkehr eingestuft wird. Dieser Ortsverkehr ist Sache der Gemeinden und wird von diesen finanziert.

Art. 6a Personenbeförderung mit Bewilligungspflicht 1. Zuständigkeit

Hier handelt es sich um eine Umsetzung der Zuständigkeitszuweisungen gemäss Personenbeförderungsverordnung im kantonalen Recht.

Art. 6b 2. Gesuch

Der Artikel wurde aus der bisherigen Einführungsverordnung zur Automobilkonzessions-Verordnung (Personenbeförderungs-Verordnung, NG 652.21) vollständig übernommen. Der Artikel enthält die Formerfordernisse für die Eingabe von Gesuchen für bewilligungspflichtige Personenbeförderungen, welche vom Kanton bewilligt werden können. Mit der Übernahme dieser Bestimmung kann auf die kantonale Personenbeförderungs-Verordnung verzichtet werden.

II. FESTLEGUNG DES VERKEHRSANGEBOTES UND ABGELTUNG DER UNGEDECKTEN KOSTEN

A. Festlegung des Verkehrsangebotes

Art. 7 Bestellverfahren

Dieser Artikel wurde neu eingeführt, enthält aber Elemente des bisherigen Art. 7 (Festlegung des Verkehrsangebotes). In Abs. 1 ist festgehalten, dass das Bestellverfahren grundsätzlich gemäss den bundesrechtlichen Vorschriften abläuft. Dabei geht es um die zeitliche Abfolge von Fahrplanvorgaben, Offertstellung und definitiver Bestellung des Angebots (Fahrplan). Dieses Bestellverfahren wird vom Bund zeitlich vorgegeben und koordiniert.

Abs. 2 entspricht dem bisherigen Satz 2 von Abs. 2. Auch Abs. 3 wurde unverändert vom bisherigen ÖVG übernommen.

Art. 8 Kantonale Schwellenwerte

Dieser Artikel wurde neu ins Gesetz aufgenommen. Ursprung dafür ist die Umsetzung der öV-Strategie des Kantons (siehe dazu die Ausführungen unter Ziff. 2.2). Um einen bedarfsgerechten, optimierten und bezahlbaren öffentlichen Verkehr in Nidwalden anzubieten, sind die Abgeltungen der öffentlichen Hand dort einzusetzen, wo die Wirkung am besten ist. Dabei wird die Wirkung durch die Kriterien Wirtschaftlichkeit und Nachfrage bestimmt. Mit Abs. 1 soll eine für alle Linien geltende Minimalvorgabe – abhängig von der Angebotsstufe der jeweiligen Linie – vorgegeben werden. Als Indikatoren für diese Minimalvorgaben sind der Kostendeckungsgrad und die Nachfrage (minimale und maximale Belastung eines Teilstücks der Linie) vorgegeben. Unter Teilstück versteht man hier den Abschnitt einer Linie zwischen zwei Haltestellen. Die Anzahl Ein- und Aussteiger der Linie wird jeweils an den Haltestellen erfasst. Damit ergibt sich die Anzahl Fahrgäste im jeweiligen Querschnitt zwischen den Haltestellen (=Nachfrage). Abs. 2 zählt diese kantonalen Schwellenwerte auf. In Abs. 3 wird festgehalten, dass die kantonalen Schwellenwerte sich nach dem Anhang in diesem Gesetz richten. Damit werden die Schwellenwerte durch den Landrat festgelegt, erstmals im Zusammenhang mit der vorliegenden Teilrevision des ÖVG. Sollen die Schwellenwerte angepasst werden, so hat dies eine Teilrevision des ÖVG (bzw. des Anhangs) zur Folge.

Art. 9 **Festlegung** **1. Grundsatz**

Mit Abs. 1 werden die Auswirkungen des Controllings der Schwellenwerte bei der Festlegung des Angebotes festgehalten. Der Regierungsrat macht für jede Fahrplanperiode einen entsprechenden Angebotsbeschluss (Abs. 3). Dabei hat sich der Regierungsrat an die finanziellen Vorgaben des Landrates zu den Abgeltungen des öffentlichen Verkehrs zu halten. Er hat aber auch die Ergebnisse des Controllings der einzelnen Linien im Angebotsbeschluss zu berücksichtigen.

In Abs. 2 Ziff. 1 erhält der Regierungsrat die Möglichkeit, die gemeinsam mit dem Bund bestellten Angebote um zusätzliche Angebote zu erweitern. Er kann beispielsweise die Anzahl Kurspaare in den Hauptverkehrszeiten erhöhen. Dies kann zur Folge haben, dass der Kanton diese zusätzlichen Verkehrsangebote vollständig allein finanzieren muss. Der Bund kann sich aufgrund seiner Richtlinien zum Angebot nicht an diesen zusätzlichen Kosten beteiligen. Die Ziff. 2 beinhaltet die neu eingeführten Linien, welche während und nach Ablauf der Versuchsphase im Angebot enthalten sind. Auch die zusätzlichen neu eingeführten Linien werden – nach Ablauf der Versuchsphase – dem Controlling-Prozess unterstellt. Nach Ablauf der Versuchsphase gemäss Art. 10 wird die zusätzlich eingeführte Linie in den ordentlichen Controlling-Prozess überführt. Die kantonalen Schwellenwerte kommen dabei zur Anwendung.

Art. 10 **2. Einführung neuer Linien**

Schon bisher hat die Möglichkeit bestanden, dass der Landrat neue Linien bezeichnen kann, die während einer Versuchsphase eingeführt werden. Neu wird nun die Versuchsphase auf vier Jahre festgelegt. Damit kann ein nahtloser Übergang einer neuen Linie in das ordentliche öV-Angebot sichergestellt werden. Nach drei Jahren werden erstmals die kantonalen Schwellenwerte angewandt. Wird zu diesem Zeitpunkt die Linie als „rot“ beurteilt, so sind Massnahmen zu ergreifen. Nach Ablauf der ganzen Versuchsphase von vier Jahren wird die Linie zum zweiten Mal innerhalb des Controllings überprüft. Werden die Schwellenwerte erneut nicht erreicht und ist die Linie damit immer noch als „rot“ eingestuft, so wird sie nur dann ins ordentliche Angebot überführt, wenn sich die Gemeinden daran finanziell beteiligen.

Der Abs. 2 entspricht der bisherigen Formulierung in Art. 11 Abs. 2. In Abs. 3 wird ein Objektkredit für den Versuchsbetrieb einer neuen zusätzlichen Linie vorgesehen (entspricht dem bisherigen Art. 11 Abs. 3). Mit dem Beschluss, eine neue Linie versuchsweise einzuführen, ist auch für die 4-jährige Versuchsphase vom Landrat ein entsprechender Objektkredit zu beschliessen. Damit wird sichergestellt, dass die Versuchsphase finanziert ist und die Linie nach Ablauf der Versuchsphase und Erreichen der kantonalen Schwellenwerte nahtlos ins übrige öV-Angebot übernommen werden kann. Mit dem Objektkredit ist zudem während des Versuchsbetriebs kein Kredit im Rahmen des ordentlichen Rahmenkredits für die Abgeltungen des öV-Angebots mehr notwendig.

Art. 11 **3. Kommunale Linien oder Verkehrsangebote**

Kommunale Linien und zusätzliche Verkehrsangebote der Gemeinden waren im alten ÖVG bereits enthalten (Art. 14) und wurden ins neue ÖVG überführt. Die Gemeinden haben weiterhin die Möglichkeit, neben den kantonalen Linien eigene Linien zu bestellen. Sie müssen für die Kosten selber aufkommen. Die Linien sind dafür nicht dem Controlling mit den Schwellenwerten unterstellt.

Bei zusätzlichen Verkehrsangeboten geht es um ergänzende Kurspaare auf bestehenden Linien. Dies kann Sinn machen, wenn die Schule zu bestimmten Zeiten zusätzliche Kurspaare benötigt oder Tourismuskreise in den Randstunden weitere Kurspaare wünschen. Damit die Bestellung aus einer Hand erfolgen kann, sind die kommunalen Linien oder Verkehrsangebote über den Kanton zu bestellen.

Art. 12 Massnahmen zur Erreichung der Schwellenwerte

1. Überprüfung der Schwellenwerte

Dieser Artikel wurde aufgrund des Controlling-Prozesses und der kantonalen Schwellenwerte neu ins Gesetz aufgenommen. In Abs. 1 wird festgehalten, dass sich der Regierungsrat bei der Bestellung des Verkehrsangebotes an den Ergebnissen der Überprüfung der kantonalen Schwellenwerte der einzelnen Linien mit Ampelsystem zu halten hat. Die Ergebnisse dieser Überprüfung sind Grundlage für die Bestellung des Angebots.

In Abs. 2 wird die Versuchsphase von neuen Linien präzisiert. Der Versuchsbetrieb neuer Linien wird erstmals nach drei Jahren gemäss dem Controlling-Prozess mit dem kantonalen Schwellenwert überprüft. Die Linie wird in der Folge noch sicher ein Jahr betrieben (Versuchsphase von vier Jahren; vgl. Art. 10 Abs. 1). Erreicht die Linie nach Abschluss dieses vierten Jahres die kantonalen Schwellenwerte, so wird sie ins ordentliche Angebot überführt.

Art. 13 2. Massnahmen

Mit diesem Artikel werden die Konsequenzen aus dem Controlling-Prozess aufgezeigt. Linien, welche die kantonalen Schwellenwerte zweimal in Folge nicht erreichen (Ampel auf rot), haben mit Konsequenzen zu rechnen. Erreicht eine Linie erstmals die kantonalen Schwellenwerte nicht, so ist eine Frist zur Erreichung dieser Schwellenwerte von einem Jahr anzusetzen. Während dieses Jahres sind Massnahmen zur Verbesserung der Schwellenwerte zusammen mit den Kantonen oder Dritten einzuleiten. Es geht dabei um die Überprüfung des Angebots, die Stimulierung der Nachfrage oder die Überprüfung betrieblicher Vorgaben.

Abs. 2 hält fest, welche Konsequenzen aus einem Nichterreichen der Schwellenwerte binnen der jährigen Frist erfolgen. Die Gemeinden haben die Möglichkeit Linien, welche die kantonalen Schwellenwerte nicht erreichen, finanziell zu unterstützen. Der Regierungsrat kann nach Anhörung der Gemeinden diese zur Tragung von 30% des Kantonsanteils an den Abgeltungen verpflichten. Die Gemeinden haben damit eine Handlungsoption hinsichtlich der Linie. Sie können entscheiden, ob sie bereit sind, sich finanziell an der Linie zu beteiligen. Beteiligen sich die Gemeinden daran nicht (Abs. 2 Ziff. 2), kann der Regierungsrat die betroffene Linie nicht mehr bestellen. Im Gesetz ist nicht geregelt, welches Organ innerhalb der Gemeinde beschliesst, ob die Finanzierung des kommunalen Anteils übernommen wird oder ob die Linie aufgehoben werden soll. Diese Zuständigkeitsfrage richtet sich demnach nach den in der Gemeindeordnung geregelten Finanzkompetenzen. Wird die gemeinderätliche Finanzkompetenz überschritten, ist die Gemeindeversammlung zuständig. Angesichts der Terminvorgaben im Bestellverfahren dürfte sich der Vollzug in diesen Fällen schwierig gestalten, da die Gemeindeversammlung unter Umständen nicht rechtzeitig entscheiden kann. Den Gemeinden wird deshalb empfohlen, den Gemeinderat – unabhängig der Beitragshöhe - für derartige Entscheide als zuständig zu erklären. Alternativ könnte im kantonalen Verkehrsgesetz die Zuständigkeit für die Gemeinden geregelt werden. Der Regierungsrat hat vorläufig darauf verzichtet, da es sich um einen „Eingriff“ in die organisatorische Autonomie der Gemeinde handelt.

Der Satz von 30% an den Abgeltungen wurde absichtlich fix und nicht in Abhängigkeit von Kriterien festgelegt. Die Gemeinden sollen in einem vertretbaren, nicht abschreckenden Mass an den Abgeltungen beteiligt werden und der Betrag soll planbar und verlässlich sein. Es wird auf eine linienweise Betrachtung des KGD bei der Festlegung des Gemeindeanteils verzichtet. Damit kann der Aufwand für den Vollzug des Controllings beschränkt werden. Die Gemeinde hat ihren Anteil solange zu tragen, bis die kantonalen Schwellenwerte bei der jährlichen Überprüfung wieder eingehalten werden.

Im Zusammenhang mit der Kostentragungspflicht für Linien, welche die kantonalen Schwellenwerte nicht erreichen, wird in Abs. 3 der Kostenteiler bei mehreren Gemeinden festgelegt. Sind mehrere Gemeinden an einer von der Kostentragungspflicht betroffenen Linie beteiligt, so wird der Anteil der einzelnen Gemeinde nach der Anzahl Haltestellen-Abfahrt der entsprechenden Linien auf dem Gemeindegebiet berechnet. Der Kostenteiler orientiert sich so-

mit am öV-Angebot, welches in den entsprechenden Gemeinden angeboten wird. Für die Berechnung der Gemeindeanteile wird die ganze Linie (z.B. Stans-Beckenried-Emmetten-Seelisberg) herangezogen. Dies hängt damit zusammen, dass die Abteilungen nur linienweise ausgewiesen sind und eine Linie auch verkehrlich eine Einheit bildet.

Abs. 4 hält fest, dass bei kommunalen Linien und Verkehrsangeboten die kantonalen Schwellenwerte nicht eingehalten werden müssen. Der Kanton kann die kantonalen Schwellenwerte nicht auf gemeindeeigene Angebote oder Linien anwenden. Schliesslich tragen die Gemeinden bei den Linien gemäss Art. 11 des neuen ÖVG die vollständigen Kosten.

Art. 14 Ausschreibungsplanung

Diese Bestimmung ist neu ins ÖVG aufgenommen worden. Zu den Details wird auf Ziffer 4.2 verwiesen.

B. Abgeltung und Tarif- oder Verkehrsverbund

Art. 15 Abgeltung

Dieser Artikel entspricht grundsätzlich dem bisherigen Art. 10. Neu wird festgelegt, dass der Regierungsrat für die Festlegung der Abgeltung zuständig ist.

Art. 16 Tarifausgleich

Dieser Artikel entspricht dem bisherigen Art. 9.

Art. 17 Tarif oder Verkehrsverbund

Dieser Artikel entspricht Art. 15 im bisherigen Gesetz.

C. Finanzierung

Art. 18 Verfügbare Mittel

Die Abs. 1 und 2 entsprechen dem bisherigen Art. 16. Der Abs. 3 wurde neu hinzugefügt, weil die neuen zusätzlichen kantonalen Linien einem neuen Regime unterstellt sind. Die Linien gemäss Art. 10 (aufgrund der Einführung einer 4-jährigen Versuchsphase) und die Verkehrsangebote gemäss Art. 11 sind nicht vom Rahmenkredit erfasst.

Art.19 Bericht des Regierungsrats

Dieser Artikel entspricht dem bisherigen Art. 8. Der Artikel wurde aber bezüglich Lesbarkeit und Gliederung neu formuliert. Zudem ist im Bericht neu zwingend die Wirtschaftlichkeit der Linien bzw. der Verkehrsangebote aufzuzeigen.

Art. 20 Kostentragung

Dieser Artikel wurde aufgrund der Einführung eines Controllings mit kantonalen Schwellenwerten angepasst (vgl. bisherigen Art. 17). Insbesondere sind die Konsequenzen aus dem Controlling-Prozess hier abgebildet.

III. INVESTITIONSHILFE

A. Beitrag gemäss Eisenbahngesetz

Art. 21 Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur

Am 9. Juni 2014 hat das Schweizer Stimmvolk der Vorlage FABI (Finanzierung Ausbau Bahninfrastruktur) zugestimmt. Damit wird die Finanzierung der Bahninfrastruktur neu organisiert. Die Finanzierung der Bahninfrastruktur geschieht neu durch den Bahninfrastrukturfonds (BIF). Die Kantone beteiligen sich nicht mehr an Leistungsvereinbarungen der Privat-

bahnen zur Finanzierung von Investitionen und Betrieb der Infrastrukturen. An Stelle der bisherigen Finanzierung von Bahninfrastrukturen durch die Kantone kommt eine jährliche Einlage in den Bahninfrastrukturfonds. Die entsprechende Rechtsgrundlage ist in diesem Artikel festgehalten.

Durch die Änderung des Finanzierungssystems sind die bisherigen Art. 22 bis 28 überflüssig und können aufgehoben werden.

B. Weitere Investitionsbeiträge

Art. 29 Zusätzliche Verkehrslinien

Abs. 1 gibt die Möglichkeit, an zusätzliche kantonale Verkehrslinien Investitionsbeiträge zu leisten. Bisher war dies nicht möglich. Investitionsbeiträge waren nur bei RPV-Linien nach den Vorgaben des Eisenbahngesetzes möglich. Neu können beispielsweise der Wiesenbergbahn, welche vom Landrat als zusätzliche Linie bestimmt wurde, auch Investitionsbeiträge gewährt werden. Damit kann die Infrastruktur, welche für den Betrieb der Linie benötigt wird, langfristig und technisch zeitgemäss unterhalten und angepasst werden. Dies ist eine Voraussetzung, um Leistungen des öV effizient und sicher erbringen zu können.

In Abs. 2 werden die Finanzierungsformen analog zu denjenigen des Bundes festgelegt.

Bei Streitigkeiten aus öffentlich-rechtlichen Verträgen müsste grundsätzlich die verwaltungsrechtliche Klage ergriffen werden. Auch der Kanton wäre dementsprechend auf den Klageweg verwiesen, wenn er sich mit einer Transportunternehmung beim Abschluss oder bei der Anwendung von Leistungsvereinbarungen nicht einig wird. Dies ist bei der Finanzierung von Investitionen bei zusätzlichen Linien insofern nicht sachgerecht, als der Kanton mit der Finanzierung von zusätzlichen Verkehrslinien eine öffentliche Aufgabe wahrnimmt. Die Rechtsposition des Kantons ist folglich zu stärken. Deshalb wird in Abs. 3 vorgesehen, dass der Regierungsrat bei Streitigkeiten eine Verfügung erlassen kann. Diese Verfügung ist selbstverständlich anfechtbar, so dass auch die Interessen der Transportunternehmen geschützt werden. Der Bund kennt eine sinngemässe Regelung.

Art. 30 Ergänzende Infrastrukturen der Bahn

Mit diesem Artikel wird die Möglichkeit geschaffen, auch ausserhalb der FABI-Finanzierung von Bahninfrastrukturen solche mitzufinanzieren. Aufgrund der beschränkten Mittel des Bundes und des vom Bund geführten Planungsprozesses sind die Prioritäten einzelner Bahninfrastrukturen von den Kantonen kaum zu beeinflussen. Aus diesem Grund soll es künftig möglich sein, Bahninfrastrukturen, welche vorwiegend der Förderung des kantonalen Regionalverkehrs dienen und die nicht oder nur teilweise aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes finanziert werden, zu finanzieren. Mit der Bestimmung soll es künftig möglich sein Projekte wie beispielsweise der Tiefbahnhof Luzern oder der Doppelspurausbau der Zentralbahn in Hergiswil mitzufinanzieren. So ist es denkbar, dass die Doppelspur zwischen Hergiswil Matt und Hergiswil Bahnhof vom Bund nur auf der Basis einer à-Niveau-Streckenführung durch den BIF finanziert wird. Die vom Regierungsrat favorisierte Bestvariante sieht hier aber einen Tunnel kurz vor. Es ergibt sich somit ein Differenzbetrag welcher von den Partnern für den Doppelspurausbau (Kantone Nidwalden, Luzern und Obwalden und Gemeinde Hergiswil) zu tragen sein wird. Mit der vorliegenden Bestimmung wird dies ermöglicht. Beim Tiefbahnhof Luzern handelt es sich um eine für den Raum Zentralschweiz wichtige Eisenbahninfrastruktur. Sie dient der Förderung des Kantonalen Regionalverkehrs, weil der Bahnknoten Luzern für die Erschliessung von Nidwalden mit dem öV bedeutsam ist (Anschlüsse ins nationalen Bahnnetz). Aus diesem Grund soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass sich Nidwalden finanziell am Tiefbahnhof beteiligen kann, auch wenn das Bauwerk nicht auf Kantonsgebiet liegt.

Beim Beschluss zur Finanzierung von ergänzender Infrastruktur ist die verfassungsmässige Finanzkompetenz zu berücksichtigen. Je nach Kredithöhe untersteht der Landratsbeschluss dem Referendum.

Art. 30a Stationsneubauten von Eisenbahnen

Dieser Artikel betrifft ausschliesslich Stationsneubauten von Eisenbahnen. Umbauten und die Sanierung bestehender Stationen oder Haltestellen sind damit nicht gemeint. 50% der kantonalen Leistungen an Stationsneubauten gehen zu Lasten der Standortgemeinde. Dies macht Sinn, weil Stationsneubauten für die Entwicklung von Gemeinden einen wesentlichen Einfluss haben. Der Kanton wiederum hat ein Interesse an Stationsneubauten, weil diese für das gesamte öV-Netz fördernd wirken, indem dort neue Kundinnen und Kunden erschlossen werden.

6 Auswirkungen der Vorlage

6.1 Auf den Kanton

Die Revision des ÖVG gibt dem Kanton die Möglichkeit, sich von unwirtschaftlichen und zu wenig genutzten Angeboten bzw. Linien zu entlasten. Werden die vorgängig beschriebenen Schwellenwerte für den KDG und die Querschnittsbelastungen angewendet, so ergibt sich basierend auf den Offerten 2014 folgende Situation:

Abgeltungen und Schwellenwerte

Gemäss Offerten 2014

Linie

Bahn	Abgeltungen	AGS	KDG	Querschnittsbelastung	
				minimale	maximale
Luzern-Giswil S5	470'106	3	41%	510	3507
Luzern-Sachsln S55	76'794	1	25%	k.A.	k.A.
Luzern-Dallenwil/Wolfenschiessen S4	1'631'384	3	39%	415	3443
Luzern-Stans S44	80'009	1	52%	k.A.	k.A.
Bahnersatz Hergiswil Matt	87'955	2	10%	k.A.	k.A.
Luzern-Engelberg IR	1'800'659	2	49%	1423	2310
Luzern-Engelberg IR (Bahnersatz)	95'037	1	22%	k.A.	44

Bus

Stans-St. Jakob	254'819	2	27%	91	495
Stansstad-Bürgenstock	149'092	1	14%	31	85
W'schiessen-Oberrickenbach	84'217	1	44%	38	110
Stans-Seelisberg	1'146'685	3	42%	74	2594
Beckenried-Flüelen	31'181	1	31%	36	37
Stans-Oberdorf-Büren	192'938	3	32%	113	220
St. Jakob-Mueterschwandenberg	65'980	2	20%	10	57
Stansstad-Stans	426'452	2	21%	219	219

Übrige

Luzern-Flüelen (SGV)	37'190	2	92%	1300	3500
LS Dallenwil-Wirzweli	301'725	3	60%	k.A.	500
LS Dallenwil-Niederrickenbach	175'000	3	76%	k.A.	k.A.
LS Dallenwil-Wiesenberg	100'000	2	43%	k.A.	k.A.

Abgeltungen = Anteil Kanton Nidwalden (Netto)

k.a. = keine Angaben, da nicht vorhanden oder neue Angebote (zB. S44)

In der Tabelle weisen verschiedene Linien rote Bewertungen der Schwellenwerte auf. Würde es sich dabei um Linien handeln, die entsprechend dem Controllingprozess zum zweiten Mal die rote Ampel haben, könnte sich der Kanton bei diesen Linien entlasten. Dies indem sich die Gemeinden mit 30% an den Abgeltungen der Linien beteiligen oder die Linien eingestellt werden. Im vorliegenden Beispiel sind dies folgende Linien:

	<u>Abgeltung brutto</u>	<u>Anteil Gemeinde (30%)</u>
Bahnersatz Hergiswil Matt	Fr. 87'955	Fr. 26'386
Stansstad-Bürgenstock	Fr. 149'092	Fr. 44'728
Stans-Seelisberg	Fr. 1'146'685	Fr. 344'006
Stans-Oberdorf-Büren	Fr. 192'938	Fr. 57'881
St. Jakob-Muoterschwandenberg	<u>Fr. 65'980</u>	<u>Fr. 19'794</u>
	Fr. 1'642'650	Fr. 492'795

Insgesamt würden sich somit mit dem revidierten ÖVG bei diesen Linien Einsparungen beim Kanton von rund Fr. 0,5 Mio. ergeben, wenn sich die Gemeinden beteiligen oder Fr. 1,6 Mio., wenn diese darauf verzichten und die Linien eingestellt werden. Dies entspricht rund 7% oder 21% der gesamten Abgeltung. Bevor jedoch Linien definitiv eingestellt werden, sind entsprechende Massnahmen zu treffen. Bereits mit diesen Massnahmen können die Abgeltungen reduziert werden. Die Gemeinden haben damit die Möglichkeit, Notwendiges von Wünschbarem beim öV-Angebot zu trennen und dort zu investieren, wo für die Gemeinde ein Nutzen vorhanden ist. Die genauen Beträge dazu lassen sich nicht aufzeigen. Der Kanton kann sich grundsätzlich mit der Anwendung der Schwellenwerte von den Abgeltungen einzelner Linien finanziell entlasten. Daneben können auch die finanziellen Auswirkungen von Massnahmen zur Erreichung der Schwellenwerte zu tieferen Abgeltungen führen. Davon profitiert auch der Kanton.

6.2 Auf die Gemeinden

Heute bezahlen die Gemeinden keine Beiträge an die Angebote des RPV in Nidwalden. Eine Ausnahme bildet dabei die Linie Stansstad-Stans, welche zu 50% von den Gemeinden Stans und Stansstad mitfinanziert wird. Grund dafür ist die Parallelerschliessung von Stansstad nach Stans mit der Zentralbahnlinie und dem Bus. Dieser Parallelverkehr wird vom Bund nicht mitfinanziert. Der Landrat hat die Möglichkeit, diese Linien als zusätzliche, kantonale Linie des öV zu bezeichnen, sofern dies im kantonalen Interesse liegt. Diese Linie untersteht dann dem Controlling mit den entsprechenden Vorgaben. Im Weiteren hat die Linie im Bereich des Länderpark eine Ortsverkehrsfunktion und wird deshalb vom Bund ebenfalls nicht mitfinanziert.

Mit der Revision des ÖVG können die Gemeinden über den Spezialfall der Linie Stansstad-Stans hinaus dazu verpflichtet werden, zur Erreichung der vom Landrat festgelegten Schwellenwerte finanzielle Beiträge an die Linien zu leisten. Der Entscheid, ob Beiträge an die Abgeltungen dieser Linien geleistet werden, können die Gemeinden eigenständig fällen. Sie können selber den Nutzen eines solchen Beitrages abschätzen. Die Gemeinden werden somit mit der vorliegenden ÖVG-Revision finanziell zusätzlich belastet (vgl. oben Ziff. 6.1). Zu beachten gilt es, dass die 30%-ige Beteiligung an den Abgeltungen der ungenügenden Linien bei mehreren Gemeinden an der Linie aufgeteilt werden.

6.3 Auf die Wirtschaft

Die Revision des ÖVG hat direkt keine Auswirkungen auf die Wirtschaft. Indirekt ist es aber denkbar, dass mit einem wirksameren Mitteleinsatz im öffentlichen Verkehr langfristig die Kantonsfinanzen entlastet und optimiertere Angebote geschaffen werden. Demgegenüber kann ein Abbau von öV-Angeboten zu einem weniger attraktiven Wirtschaftsstandort führen.

7 Terminplan

Der Terminplan für die Revision des ÖVG sieht wie folgt aus:

23. September 2014	Verabschiedung der Teilrevision zu Handen der externen Vernehmlassung durch den Regierungsrat
Oktober 2014	Informationsveranstaltung
Okt.-Dez. 2014	Externe Vernehmlassung
Jan.- Feb. 2015	Sichtung der Vernehmlassungsantworten und Anpassung des Gesetzes sowie des Berichts
März 2015	Regierungsrat verabschiedet die Gesetzesrevision zu Handen des Landrats
April-Mai 2015	Beratung in den Kommissionen
27. Mai 2015	1. Lesung im Landrat
24. Juni 2015	2. Lesung und Verabschiedung im Landrat
1. Januar 2016	Inkrafttreten des revidierten Gesetzes

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landammann

Res Schmid

Landschreiber

lic. iur. Hugo Murer