



KANTON  
NIDWALDEN

BAUDIREKTION

Buochserstrasse 1, Postfach 1241, 6371  
Stans  
Telefon 041 618 72 02, [www.nw.ch](http://www.nw.ch)

# REVISION DES GESETZES ÜBER DIE FÖRDERUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS (VERKEHRSGESETZ)

## Ergebnis der Vernehmlassung

Titel:	Revision des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Strassen-gesetz, ÖVG)	Typ:	Bericht	Version:	Def
Thema:	Ergebnis der Vernehmlassung	Klasse:		FreigabeDatum:	04.02.2015
Autor:	Hanspeter Schüpfer	Status:		DruckDatum:	
Ablage/Name:	Bericht_Auswertung externe Vernehmlassung ÖVG.docx			Registratur:	2014.NWBD.74

## **Inhalt**

<b>1</b>	<b>Abkürzungen</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Auswertung der Stellungnahmen</b> .....	<b>5</b>
3.1	Gesamturteil .....	5
3.2	Allgemeine Auswertung .....	7
3.3	Konkrete Fragen.....	10
<b>4</b>	<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>22</b>

## 1 Abkürzungen

Damit im Text mit Abkürzungen gearbeitet werden kann, sind hier alle Abkürzungen der Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmer festgehalten.

### Parteien

CVP	Christlichdemokratische Volkspartei
FDP	Freisinnig-Demokratische Partei
GN	Grüne Partei Nidwalden
JCVP	Junge CVP
SP	Sozialdemokratische Partei
SVP	Schweizerische Volkspartei

### Politische Gemeinden

BEC	Beckenried
BUO	Buochs
DAL	Dallenwil
EMT	Emmetten
EBÜ	Ennetbürgen
EMO	Ennetmoos
HER	Hergiswil
ODO	Oberdorf
STA	Stans
SST	Stansstad
WOL	Wolfenschiessen
SEL	Seelisberg (Kanton Uri)

### Schulgemeinden

SWOL	Schulgemeinde Wolfenschiessen
SSST	Schulgemeinde Stansstad
SODO	Schulgemeinde Oberdorf

### Übrige

VVL	Verkehrsverbund Luzern
VUR	Volkswirtschaftsdirektion Uri
VOW	Volkswirtschaftsdepartement Obwalden
SGV	Schiffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee
PAZ	PostAuto Schweiz AG, Region Zentralschweiz
SGDW	Seilbahngenosenschaft Dallenwil-Wiesenberg
KVK	Kurverein Kehrsiten
REV	Regionalentwicklungsverband Nidwalden & Engelberg
PBZ	Pro Bahn Zentralschweiz
VCS	VCS Sektion Ob- und Nidwalden
BAV	Bundesamt für Verkehr
IGP	IG zb-Pendler
ZB	zb, Zentralbahn AG

## 2 Einleitung

Mit Schreiben vom 25. September 2014 hat die Staatskanzlei die Revision des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsgesetz; NG 652.1) in die Vernehmlassung gegeben. Die Vernehmlassung dauerte bis zum 9. Januar 2015.

Zur Vernehmlassung wurden alle politischen Parteien (9), alle politischen Gemeinden (11 und Gemeindepräsidentenkonferenz), die Schulgemeinden sowie Interessenvertretungen

und Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs (16) eingeladen. Insgesamt sind 41 Institutionen und Organisatoren eingeladen worden.

	Stellungnahmen eingeladenen Vernehmlassungsteilnehmer	Spontane Stellungnahmen	Verzicht auf Stellungnahme / Keine Stellungnahme
<b>Politische Parteien</b>	5		4
<b>Politische Gemeinden</b>	11		
<b>Schulgemeinden</b>	3		1
<b>Übrige</b>	14		2
<b>Total</b>	33	0	7

33 Stellungnahmen sind eingegangen. Dies entspricht 80% der eingeladenen Vernehmlassungsteilnehmer.

An der Info-Veranstaltung der Baudirektion zur Vorlage vom 23. Oktober 2014 haben folgende Vertretungen aus dem Kreis der eingeladenen Vernehmlassungsadressaten teilgenommen:

- PostAuto Zentralschweiz
- VCS Sektion Ob- und Nidwalden
- CVP
- Gemeinde Stansstad
- JCVP
- Schulgemeinde Wolfenschiessen
- Gemeinderat Ennetmoos
- Luftseilbahn Dallenwil-Niederrickenbach
- Grüne Partei Nidwalden
- Gemeinde Oberdorf
- Schulgemeinde Stansstad
- Gemeinde Wolfenschiessen
- Schulgemeinde Ennetmoos

### 3 Auswertung der Stellungnahmen

#### 3.1 Gesamturteil

In diesem Abschnitt wurden die Stellungnahmen zu einem Gesamturteil zusammengefasst. Dabei werden allgemeine Aussagen und die Beantwortung der Fragen (insbesondere Frage 1) herangezogen.

CVP	<b>Zustimmung</b>	Angebot des öV soll sich nur nach dem Kostendeckungsgrad richten.
SVP	<b>Zustimmung</b>	Grundsätzliche Zustimmung zum Steuerungsmechanismus.
GN	<b>Ablehnung</b>	Bisheriges ÖVG genügt, um die Entwicklung des öV-Angebots künftig zu steuern. öV ist eine gemeindeübergreifende Sache und damit kantonale zu finanzieren.
JCVP	<b>Ablehnung</b>	Mit Steuerungsmechanismus für öV-Angebot grundsätzlich einverstanden, nicht aber mit der finanziellen Beteiligung der Gemeinden.
FDP	<b>Ablehnung</b>	Das öV-Angebot und die Kostenfolgen sollen regelmässig hinterfragt werden aber nicht zu Lasten der Gemeinden, sondern wie bisher über den Objektkredit und das Budget durch den Landrat. Erhobene Kennzahlen können in Zukunft helfen die Beschlüsse durchzusetzen. Eine Gesetzesänderung ist nicht notwendig. Die Planungsinstrumente des Kantons sollen aufzeigen, welche Gebiete, wie erschlossen werden sollen.

BEC	<b>Ablehnung</b>	Die Optimierung des Aufwand-/Leistungsverhältnisses wird begrüsst. Dies darf aber nicht zu einem markanten Leistungsabbau führen, da damit die Verkehrssituation (MIV) verschärft wird. Die Randregionen dürfen zudem nicht benachteiligt werden.
BUO	<b>Ablehnung</b>	Die Optimierung des Aufwand-/Leistungsverhältnisses wird begrüsst. Dies darf aber nicht zu einem markanten Leistungsabbau führen, da damit die Verkehrssituation (MIV) verschärft wird. Die Randregionen dürfen zudem nicht benachteiligt werden.
DAL	<b>Ablehnung</b>	Die Optimierung des Aufwand-/Leistungsverhältnisses wird begrüsst. Dies darf aber nicht zu einem markanten Leistungsabbau führen, da damit die Verkehrssituation (MIV) verschärft wird. Die Randregionen dürfen zudem nicht benachteiligt werden.
EMT	<b>Ablehnung</b>	Die Optimierung des Aufwand-/Leistungsverhältnisses wird begrüsst. Dies darf aber nicht zu einem markanten Leistungsabbau führen, da damit die Verkehrssituation (MIV) verschärft wird. Die Randregionen dürfen zudem nicht benachteiligt werden.
EBÜ	<b>Ablehnung</b>	Bemessungsgrundlagen für die Kostenverschiebung von Kanton an die Gemeinden sind nicht offen gelegt. Damit sind die Einflussfaktoren und Handlungsfelder für die Steuerung der genannten Schwellenwerte nicht bekannt. ÖVG soll in unserem Pendlerkanton den öV zur Entlastung des MIV fördern und nicht abbauen. Gesetzesänderung wird deshalb zur Überarbeitung zurückgewiesen und eine Arbeitsgruppe der Gemeinden sollte eingesetzt werden.
EMO	<b>Ablehnung</b>	Die Optimierung des Aufwand-/Leistungsverhältnisses wird begrüsst. Dies darf aber nicht zu einem markanten Leistungsabbau führen, da damit die Verkehrssituation (MIV) verschärft wird. Die Randregionen dürfen zudem nicht benachteiligt werden.
HER	<b>Zustimmung</b>	Mit Einführung eines Steuerungsmechanismus im Rahmen der vorgelegten Teilrevision des ÖVG grundsätzlich einverstanden.
ODO	<b>Ablehnung</b>	Die Optimierung des Aufwand-/Leistungsverhältnisses wird begrüsst. Dies darf aber nicht zu einem markanten Leistungsabbau führen, da damit die Verkehrssituation (MIV) verschärft wird. Die Randregionen dürfen zudem nicht benachteiligt werden.
STA	<b>Ablehnung</b>	Die Optimierung des Aufwand-/Leistungsverhältnisses wird begrüsst. Dies darf aber nicht zu einem markanten Leistungsabbau führen, da damit die Verkehrssituation (MIV) verschärft wird. Die Randregionen dürfen zudem nicht benachteiligt werden. Besondere Stellung von Stans als Zentrumsgemeinde.
SST	<b>Ablehnung</b>	Die Optimierung des Aufwand-/Leistungsverhältnisses wird begrüsst. Dies darf aber nicht zu einem markanten Leistungsabbau führen, da damit die Verkehrssituation (MIV) verschärft wird. Die Randregionen dürfen zudem nicht benachteiligt werden.
WOL	<b>Ablehnung</b>	Die Optimierung des Aufwand-/Leistungsverhältnisses wird begrüsst. Dies darf aber nicht zu einem markanten Leistungsabbau führen, da damit die Verkehrssituation (MIV) verschärft wird. Die Randregionen dürfen zudem nicht benachteiligt werden.
SEL	<b>Ablehnung</b>	Die Optimierung des Aufwand-/Leistungsverhältnisses wird begrüsst. Dies darf aber nicht zu einem markanten Leistungsabbau führen, da damit die Verkehrssituation (MIV) verschärft wird. Die Randregionen dürfen zudem nicht benachteiligt werden.
SWOL	<b>Teilweise Zustimmung</b>	Im Vordergrund sollte immer der Kostendeckungsgrad stehen. Kostenbeteiligung der Gemeinden wird abgelehnt.
SSST	<b>Teilweise Zustimmung</b>	Differenzierung der Schwellenwerte je nach Funktion der Linie (Grundversorgung, touristische Linie) gefordert.

SODO	<b>Ablehnung</b>	Spardruck und ausschliesslich wirtschaftliche Betrachtung des öV-Angebots führt zu Verschärfung der Verkehrssituation (MIV).
VVL	<b>Zustimmung</b>	Grundsätzliche Zustimmung zum Steuerungsmechanismus.
VUR	<b>Zustimmung</b>	Charakter des öV als Gesamtsystem (Transportkette) berücksichtigt.
VOW	<b>Zustimmung</b>	Bei kantonsübergreifenden Linien ist Abstimmung bei Massnahmen wichtig.
SGV	<b>Zustimmung</b>	Vorgeschlagener Steuerungsmechanismus entspricht nicht mehr zwingend dem Gesetzestitel „Förderung des öffentlichen Verkehrs“.
PAZ	<b>Indifferent</b>	Der Steuerungsmechanismus ist primär eine politische Frage, deshalb keine Positionierung zur Grundsatzfrage.
SGDW	<b>Ablehnung</b>	Softfaktoren (Erschliessungsfunktion, Schulbetrieb, Ersatz von Strassenverkehr,,...) werden neben den wirtschaftlichen Werten nicht berücksichtigt. Vorlage wird zur Überarbeitung zurückgewiesen.
KVK	<b>Zustimmung</b>	Grundsätzlich mit vorgeschlagenem Steuerungsmechanismus einverstanden, aber es fehlt ein solcher für die Neu- oder Wiedereinführung von Linien.
REV	<b>Ablehnung</b>	Der Kanton als Besteller des Verkehrsangebots sollte die Randregionen beim Kostendeckungsrad und Fahrgastzahlen besser berücksichtigen, Die Schwellenwerte sind zu hoch angesetzt und durch die Sparmassnahmen nimmt der MIV noch mehr zu, deshalb ist die Revision des ÖVG nochmals zu überdenken.
PBZ	<b>Ablehnung</b>	Die definierten Schwellenwerte werden als willkürlich erachtet, welche gravierende Konsequenzen mitbringen, indem ländliche Gemeinden und Ortsteile ab 2018 nicht mehr erschlossen sind. Heute sind noch ein Drittel der Nidwaldner Bevölkerung und Arbeitsplätze nicht mit dem öV erschlossen, somit ist ein Abbau der falsche Weg.
VCS	<b>Ablehnung</b>	Revision des ÖVG ist nicht zielführend, da öV-Erschliessung grundsätzlich Kantonsache ist, das heutige Gesetz einfacher ist, die Gemeinden heute schon Partner und gesprächsbereit sind und das vorgeschlagene System als Sparmassnahme untauglich ist.
BAV	<b>Zustimmung</b>	Keine Einwände gegen den unterbreiteten Gesetzesentwurf.
IGP	<b>Ablehnung</b>	Die bisherige Steuerung des öV-Angebots scheint ausreichend zu sein. Die Verschiebung der Kosten auf die Gemeinden ist unnötig und erschwert das Arbeiten. Die Bürokratie im Kanton wird erhöht und damit auch die Kosten.
ZB	<b>Zustimmung</b>	Steuerungsmechanismus für das öV-Angebot wird begrüsst. Kriterien für Beurteilung der Linien können noch optimiert werden.

Der Vorlage haben 10 Vernehmlassungsteilnehmer zugestimmt, 20 lehnen diese ab und 3 sind indifferent (teilweise Zustimmung). Die Vorlage wird von einer Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer (61%) abgelehnt.

Die Gemeinden Oberdorf, Ennetmoos, Stans, Seelisberg, Emmetten, Wolfenschiessen, Stansstad und Dallenwil haben die Unterlagen gemeinsam studiert und eine einheitliche Meinung gebildet. Alle diese Gemeinden lehnen die vorgelegte Revision des ÖVG im Grundsatz ab.

### 3.2 Allgemeine Auswertung

In diesem Abschnitt werden die Stellungnahmen, welche neben der Beantwortung der konkreten Fragen abgegeben wurden, zusammengefasst.

Allgemeine Anregungen/Bemerkungen	Wer	Stellungnahme RR
Der öV ist ein umfassendes Transportsystem, welches im Rahmen der gesamten Transportkette zu betrachten ist. Mit dem Abbau von öV-Angeboten kann der gesamte Wirtschaftsraum geschwächt werden.	VUR	Wird zur Kenntnis genommen.
Es sind nicht nur die Aufwendungen für das öV-Angebot welche gestiegen sind, sondern auch die Nachfrage. Beispiel: die Anzahl Reisende in den Postautos im Kanton stieg von 804'000 im Jahr 2003 auf 1'739'000 im Jahr 2013.	PAZ	Der Aussage wird zugestimmt.
Frage der Chancengleichheit beim Vergleich der Linien; z.B. Linien zum Muoterschwandenberg oder zum Bürgenstock; können diese die Schwellenwerte erreichen? Neben dem Angebot müssen Einwohner und touristisches Potential mit einbezogen werden.	PAZ	Wird zur Kenntnis genommen.
Minimale Querschnittsbelastung kann nicht auf alle Linienabschnitte gleich angesehen werden; z.B. Stans-Buochs höher als Emmetten-Seelisberg.	PAZ	Wird zur Kenntnis genommen.
Vermutung, dass bei Nichterreichen der Schwellenwerte die Gemeinden Druck auf die Transportunternehmen machen werden; Gefahr entsteht, dass das Gesamtsystem des öV durch Low-Cost-Lösungen untergraben wird, welches nur der betroffenen Gemeinde dient.	PAZ	Wird zur Kenntnis genommen.
Frage: welche Kriterien werden herangezogen, wenn Linien in andere Kantone führen?	PAZ	Keine anderen Kriterien.
Gemeinde ist mit der Linie Stans-Seelisberg von der Gesetzesänderung wesentlich betroffen. Gemäss Bericht ist Linie nicht auftrennbar. Damit Verzerrung der Grundlagen (Wirtschaftlichkeit), welche nicht akzeptiert wird, weil der Abschnitt Stans-Beckenried eine andere Angebotsstufe hat als Beckenried-Seelisberg.	EBÜ	Differenzierung der Linie nach Angebotsstufe (Anzahl Kurspaare) wird geprüft und in Revision berücksichtigt.
Kostenverlagerung zu den Gemeinden kann nicht Ziel der Gesetzesrevision sein. Der Kanton soll die bisherige Verantwortung im öV weiterhin tragen.	EBÜ	Anliegen wird berücksichtigt.
Flächendeckende Förderung des öV muss weiterhin kantonale Aufgabe sein. Nidwalden ist ein Pendlerkanton, was auch in der Vision Nidwalden 2030 bestätigt wird. Mit einem Abbau des öV-Angebots in den Seegemeinden wird der MIV zunehmen und ein Ausbau von Verkehrsknoten und Strassen durch den Kanton ist die Folge.	EBÜ	Anliegen wird berücksichtigt.
Das ÖVG soll so ergänzt werden, dass die Förderung von P+R-Anlagen und Bike+Ride-Anlagen an öV-Haltestellen verbindlich vorgeschrieben wird.	VCS	Anliegen wird berücksichtigt.
Bei der Überprüfung der Linien sollten auch die Mitbesteller (Bund und Nachbarkantone) einbezogen werden.	BAV	Anliegen wird berücksichtigt.
Beitrag Dritter (z.B. Schulgemeinde) ist gemäß Art. 28, Abs. 4 des PBG ebenfalls eine Abgeltung und beeinflusst den Kostendeckungsgrad nicht.	BAV	Wird zur Kenntnis genommen.

## Stellungnahmen mit spezifischem Bezug zu einzelnen Bestimmungen des ÖVG.

Art.	Anregungen/Bemerkungen	Wer	Stellungnahme RR
8	In Abs. 2 ist als Schwellenwert nur der Kostendeckungsgrad aufzuführen; Der Beitrag der Gemeinden an die Linien mit ungenügendem Kostendeckungsgrad ist nach dem Erreichen dieses abzustufen.	CVP	Neben der Wirtschaftlichkeit ist auch die Nachfrage ein wichtiges Kriterium.
	Minimalvorgabe für das minimal belastete Teilstück einer Linie kann zu insgesamt weniger wirtschaftlicher Produktion führen, da unproduktive Standzeiten entstehen können. Diese Vorgabe ist daher nicht zielführend.	BAV	Anliegen wird berücksichtigt.
9	Abs. 1: Das Verkehrsangebot wird gemeinsam zwischen Bund und Kanton festgelegt (Art. 28, Abs. 1, PBV). Die Kompetenz liegt nicht allein beim Regierungsrat.	BAV	Wird zur Kenntnis genommen.
	Abs. 3: Das Verkehrsangebot wird zwar für eine Fahrplanperiode festgelegt, kann aber durchaus von Fahrplanjahr zu Fahrplanjahr differieren.	BAV	Wird zur Kenntnis genommen.
13	Abs. 1, Ziffer 2: Massnahmen bei kantonsübergreifenden Linien sind mit den Nachbarkantonen abzusprechen.	VUR VOW	Anliegen wird berücksichtigt.
14	In diesem Artikel erstmals auf ARPV verwiesen und nicht erst in Artikel 16.	BAV	Anliegen wird berücksichtigt.
21	Es wird zwar die bundesrechtlich geregelte Einlage des Kantons in den BIF geregelt, nicht aber zusätzliche oder alternative Massnahmen wie sie im EBG (Art. 58b oder 58c) vorgesehen sind. Damit ist die Regelung unvollständig.	BAV	Wird nicht angepasst. Art. 30 enthält Grundlage für zusätzliche Massnahmen bei der Finanzierung der Infrastruktur.

### 3.3 Konkrete Fragen

Im Rahmen der Vernehmlassung wurden konkrete Fragen zur Revision unterbreitet. Hier die Zusammenfassung der eingegangenen Antworten:

Frage	JA	NEIN	Bemerkungen
<p>1) Das Angebot an öffentlichem Verkehr im Kanton Nidwalden hat sich in der Vergangenheit kontinuierlich weiter entwickelt. Die Aufwendungen der öffentlichen Hand sind dabei stark gestiegen. Um die künftige Entwicklung gezielt steuern zu können, soll mit der Teilrevision des ÖVG ein Steuerungsmechanismus eingeführt werden. Sind Sie mit der Einführung eines solchen Steuerungsmechanismus grundsätzlich einverstanden?</p>	VVL CVP SWOL SSST SGV HER SVP ZB		
	KVK		- es sollte nicht nur ein Steuerungsmechanismus für das Abschaffen von öV-Verbindungen geben, sondern auch für dessen Neu- oder Wiedereinführung.
	REV		- Grundsätzlich wird Steuerungsmechanismus begrüsst aber der Spardruck darf nicht zur Streichung von öV-Leistungen und damit zur Erhöhung des Drucks auf den Individualverkehr führen.
	JCVP		- Grundsätzlich mit Steuerungsmechanismus einverstanden, das vorgeschlagene System ist aber für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung wenig sinnvoll. - System würde unweigerlich zu einem Leistungsabbau in den Randregionen münden.
		SODO EMT SST WOL EMO ODO STA SEL DAL BUO BEC EBÜ	

Frage	JA	NEIN	Bemerkungen
1)		FDP	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorgeschlagenes System hinkt, weil es nicht reicht die Kosten vom Kanton zu den Gemeinden zu verlagern um Ersparnisse zu erzielen.</li> <li>- Problematik der gemeindeübergreifenden Linien, wenn eine Gemeinde sich finanziell beteiligt und die andere nicht.</li> <li>- Revision fördert den Ausbau in den „reicheren“ und führt zu Abbau in den „armen“ Gemeinden.</li> <li>- Gemäss Bericht ergeben sich mit den Schwellenwerten bescheidene Einsparungen und es gehen wichtige öV-Leistungen verloren.</li> <li>- Neben Einsparbestrebungen sollten auch Massnahmen geprüft werden, welche die Wirtschaftlichkeit steigern können.</li> <li>- Nidwalden als Pendlerkanton braucht einen gut ausgebauten öV.</li> </ul>
		PBZ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nicht nur die Aufwendungen für den öV sind gestiegen sondern auch die Nachfrage.</li> <li>- Bevölkerung in Nidwalden hat sich überdurchschnittlich entwickelt und erfordert somit kontinuierlichen öV-Ausbau.</li> </ul>
		VCS	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die höheren Kosten für den öV widerspiegeln einzig und allein die allgemeine Entwicklung in Nidwalden(Pendlerverhalten, Tourismus, usw.).</li> <li>- Ein gut ausgebauter öV ist wichtige Rahmenbedingung für die Attraktivität von Nidwalden als Wohn- oder Wirtschaftsstandort.</li> <li>- öV-Erschliessung ist grundsätzlich Kantonssache.</li> <li>- Vorgeschlagener Steuerungsmechanismus ist zu kompliziert mit Risiko von Auseinandersetzungen über die Auslegung des Gesetzes.</li> <li>- Gemeinden sind schon heute Partner des Kantons beim öV und gesprächsbereit.</li> <li>- System als Sparmassnahme untauglich, da Abwälzung der Kosten von einer auf die andere Körperschaft.</li> </ul>
		IGP	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Leute sind nach Nidwalden gezogen, zahlen dort Steuern und brauchen nun den öV für ihren Arbeitsweg. Die bisherige Steuerung des öV-Angebots reicht aus.</li> <li>- Steuerungsmechanismus scheint vor allem zur Kostensenkung eingesetzt zu werden. Dies ist irreführend und nicht dem öV entsprechend.</li> <li>- Verschiebung der Kosten auf die Gemeinden ist unnötig (zusätzliche Bürokratie).</li> <li>- Lokale Behörden und Bevölkerung sind zu den Kosten von öV-Linien durchaus ansprechbar.</li> <li>- Teil der Kosten sind nicht direkt beeinflussbar (zB. Ruhezeitgesetz für Chauffeure) .</li> </ul>
		GN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kosten von sogenannten unrentablen Linien in entlegenen Gebieten mit wenig Wohnbevölkerung und Freizeitangeboten dürfen nicht den Gemeinden abgeschoben werden.</li> <li>- öV-Erschliessung soll grundsätzlich Kantonssache bleiben. Keine Benachteiligung von Randregionen.</li> </ul>

Frage	JA	NEIN	Bemerkungen
1)		SGDW	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Neben statistischen Werten gilt es auch die gewollte und gesetzlich festgeschriebene Erschliessung von Randgebieten zu ermöglichen.</li> <li>- Es gehört zu den Charakteristiken und Eigenschaften unseres Kantons, dass auch Sofffaktoren berücksichtigt werden.</li> </ul>
2) Sind die vorgeschlagenen Schwellenwerte (Kostendeckungsgrad und die minimale bzw. maximale Querschnittsbelastung) das richtige Mittel dafür?	VVL SSST SGV HER SVP		
	SWOL		- Durchschnittszahlen sind problematisch insbesondere bei der Nachfrage.
	PAZ		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transportunternehmen liefern seit jeher mit den Offerten verschiedene Kennzahlen.</li> <li>- Vorbehalte zur Anwendung der minimalen Querschnittsbelastungen, da oftmals betriebliche Gründe für tiefe Werte verantwortlich sind. BAV stellt primär auf maximale Querschnittsbelastungen ab.</li> </ul>
	KVK		- Steuerungsmechanismus für Neu- oder Wiedereinführung von Linien und Kurspaaren fehlt (Anforderungen ARPV, Parallelverkehr,...).
		CVP	- Einziger Schwellenwert ist der Kostendeckungsgrad.
		JCVP	- Es müssen noch weitere Aspekte beim der Bestellung beachtet werden.
		REV	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Befürchtung, dass vorgeschlagene Schwellenwerte zu hoch angesetzt sind.</li> <li>- Auswertung der Nachfrage über das ganze Jahr, damit auch tourismuslastige Zeiten berücksichtigt werden können.</li> </ul>
		GN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Im Streckennetz wird es immer Linien geben die nach marktwirtschaftlichen Kriterien nicht bestehen können. Schwellenwerte bestimmt zu hoch angesetzt.</li> <li>- Geändertes Gesetz bringt zusätzliche Bürokratie (=Mehraufwand).</li> </ul>
		FDP	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Neben den Schwellenwerten sind Faktoren wie raumplanerisch relevante Erschliessung von Rand-Regionen, Finanzstärke der Gemeinden usw. zu berücksichtigen.</li> <li>- 4 Messungen der Nachfrage ist vermutlich zu wenig.</li> </ul>
		VCS	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auf eine Zielvorgabe soll verzichtet werden, da die Minimalvorgabe des Kostendeckungsgrads genügt.</li> <li>- Auf Messwerte minimale und maximale Querschnittsbelastung soll verzichtet werden.</li> </ul>
		PBZ	- Die unverhältnismässigen Schwellenwerte (Abbau bis zu 21% der gesamten öV-Abgeltungen) werden abgelehnt.
	IGP	- Vorgeschlagene Kostendeckungsgrade als Kriterium ausreichend. Alles Andere stiftet Verwirrung und erzeugt unnötige Konflikte.	

Frage	JA	NEIN	Bemerkungen
2)		ZB	- Kostendeckungsgrad reicht als Kriterium aus. Nachfrage soll nur herangezogen werden, wenn Schwellenwert für den Kostendeckungsgrad nicht erreicht wird. - Problematik, wenn absolute Mindestnachfrage unabhängig vom Transportmittel festgelegt wird. - Nachfragezahlen nur Montag bis Freitag bildet die touristische Nachfrage nur bedingt ab.
		SODO	
		SGDW	- Softfaktoren wie Erschliessung von Randregionen, Schulbetrieb, Strassenersatzverkehr usw. sind nicht berücksichtigt.
		EMT SST WOL EMO ODO STA SEL DAL BUO BEC EBÜ	- Schwellenwert zu hoch angesetzt. - Tourismus bei Festsetzung der Schwellenwert zu wenig berücksichtigt. - Messungen der Nachfrage zu wenig aussagekräftig (Stichproben). - Potenzial der Einzugsgebiete (Anzahl Einwohner) nicht eingerechnet.
3) Gibt es andere Kriterien um die künftige Entwicklung des Angebots an öffentlichem Verkehr steuern zu können? Wenn Ja, welche?	VVL		- Viele andere Kriterien denkbar; gewählte sind praktikabel und akzeptabel.
	SWOL		- Teure Verkehrsmittel durch günstigere ersetzen (zB. zb durch Bus).
	SODO		- Differenzierung der Schwellenwerte je nach Funktion der Linie.
	SGV		- Weniger konkrete (zahlenmässige) Kriterien, dafür öV-Angebot gezielt zur Ansiedlung und Entwicklung im geeigneten Raum einsetzen.
	EMT SST WOL EMO ODO STA SEL DAL BUO BEC EBÜ		- Plafonierung (indexgebunden) der pro Jahr maximal für den öV aufzuwendenden Finanzmittel. - Bei „schulkinderlastigen“ Linien Angebot im öV während den Schulferien reduzieren unter Berücksichtigung der Nachfrage im Tourismus. - Differenzierung der Schwellenwerte je nach Funktion der Linie.
	SGDW		- Gesetze, Richtplan, Schulbetrieb, gewollte dezentrale Besiedlung.
	PAZ		- Übergeordnete Planungen des Kantons (Raum- / Siedlungsplanung) müssen für öV auch berücksichtigt werden. - Frage, ob der Kanton gewisse öV-Erschliessungen aus politischen Gründen will oder nicht.

Frage	JA	NEIN	Bemerkungen
3)	KVK		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bevölkerungsumfragen als Planungshilfe.</li> <li>- Onlinebefragungen von Nicht-öV-Nutzern (Autofahrer) zu ihren Motiven nicht umzusteigen.</li> <li>- bessere Angebote im Fahrplan, P&amp;R Angebote, Direktlinie usw.</li> </ul>
	IGP		- „Endstation Luzern“ ist für viele Arbeitspendler, welche weiter als Luzern wollen, eine mühsame Realität. Absprache mit Luzern und Obwalden für bessere Fahrlagen der S4 und S44 für Anschlüsse in Luzern.
	ZB		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Andere Möglichkeiten: Abgeltungssumme, Personenkilometer.</li> <li>- Gefahr der Negativspirale beim Abbau von öV-Leistungen, weil dies zu geringerer Kundenzufriedenheit führt und die Transportunternehmen dann vom Besteller gerügt werden. Gemeinsame Haltung von Besteller und Transportunternehmen ist wichtig.</li> </ul>
	REV		- Unterscheidung, ob Schwellenwerte betreffend der Grundversorgung der Bevölkerung und dem touristischen Angebot unterschieden werden können.
	JCVP		- Touristische Erschliessung und das generell vorhandene Potential einer Linie.
	FDP		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Agglo-Programm und Richtplan sind die relevanten Steuerungsmittel für den öV.</li> <li>- Grundsatz beim öV: Nachfrage befriedigen ist das Ziel und nicht Nachfrage zu schaffen.</li> <li>- Unterscheidung zwischen Grundversorgung, touristischen Linien und Schulbusbetrieb notwendig.</li> </ul>
		SVP	- Bemessungsgrösse muss einheitlich und nachvollziehbar sein.
		CVP HER	
	SST	- Differenzierung der Schwellenwerte je nach Funktion der Linie; Bei „schulkinderlastigen“ Linien Angebot im öV reduzieren.	
4) Mit der Einführung von Schwellenwerten und dem damit verbundenen Controlling der Linien werden die Gemeinden allenfalls verpflichtet, sich finanziell an Linien zu beteiligen, welche die minimalen Schwellenwerte nicht erreichen. Stimmen Sie dieser Beteiligung der Gemeinden zu?	VVL CVP HER SVP KVK		
	ZB		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinden stehen auch in der Verantwortung das Angebot nach ihren Möglichkeiten zu fördern.</li> <li>- Schwierigkeit für periphere Gemeinden ein attraktives öV-Angebot mit einem vernünftigen Steuersubstrat bereitzustellen.</li> </ul>
		SWOL	

Frage	JA	NEIN	Bemerkungen
4)		SODO	- Bereits heute leistet die Schulgemeinde einen grossen Beitrag an Schülertransporte.
		GN	- Nicht vertretbar, dass Gemeinden noch mehr belastet werden. - Kanton soll Kostenträger beim öV bleiben.
		REV	- aufgezeigte Lösung könnte Gemeinden allenfalls zu stark belasten. - Besonders in Tourismusgebieten führt der Abbau des öV zu einem Verlust an Attraktivität und die gewünschte Wertschöpfung bleibt aus. .
		SGDW	- Einseitige Lastenabtragung auf die finanzschwachen, kleinen Gemeinden.
		FDP	- Alleiniges Controlling über Schwellenwerte reicht nicht aus. Es braucht die Abstützung des öV als raumplanerisch gewollte Massnahme. Der Entscheidung darüber liegt beim Landrat.
		JCVP	- Finanzschwache Gemeinden werden Mühe haben die zusätzlichen Kosten zu stemmen, was zu höheren Steuern oder Leistungsabbau führen wird. - Verkehrserschliessung ist eine kantonsweite bzw. –übergreifende Angelegenheit.
		VCS	- siehe Frage 1.
		IGP	- öV ist kantonale Angelegenheit, angesichts der Grösse von Nidwalden. Mit dem Involvieren der Gemeinden ergeben sich nur Probleme. Der Kanton soll sich nicht um seine Verantwortung drücken.
		PBZ	- öV soll eine Aufgabe des Kantons bleiben. - Streichung oder Ausdünnung von Linien schwächt die Wohn- und Standortattraktivität . - Mit dem Einbezug der Gemeinden bricht das Gesamtsystem des öV auseinander.
		SSST	- Differenzierung der Schwellenwerte je nach Funktion der Linie notwendig. - Frage nach Anrechnung der Beiträge der Schulgemeinden im Rahmen des Kostendeckungsgrads.
		EMT SST WOL EMO ODO STA SEL DAL BUO BEC EBÜ	- Mit dem vorgeschlagenen Steuerungsmechanismus müssen von den Gemeinden zu grosse/nicht tragbare finanzielle Leistungen erbracht werden.

Frage	JA	NEIN	Bemerkungen
5) Der Gesetzesentwurf sieht vor, dass sich die Gemeinden künftig mit 30% an den Abgeltungen von Linien beteiligen, welche zweimal in Folge die minimalen Schwellenwerte nicht erreichen. Stimmen Sie diesem Vorschlag zu?	VVL HER SVP KVK		
	ZB		- Kanton übernimmt weiterhin den grössten Teil der Abgeltungen. Die Gemeinden partizipieren mit einem vernünftigen Anteil daran.
		CVP	- Abstufung der Kostenbeteiligung der Gemeinden je nach Kostendeckungsgrad.
		JCVP	- Gegen eine Beteiligung der Gemeinden am öV. - Beobachtungsphase ist zu kurz gewählt.
		FDP	- Planung des öV ist wichtiges Mittel der Raumplanung und soll in der Hand des Kantons (Landrat) bleiben.
		GN	- Kostenbeteiligung am öV ist nicht Gemeindeaufgabe. - 30%-Anteil ist zu hoch.
		REV	- Entweder sollen die minimalen Schwellenwerte grundsätzlich überdacht werden oder die Frist zur Beteiligung der Gemeinden muss verlängert werden. - Bis Massnahmen der Gemeinden eingeführt werden können und diese greifen verstreicht sicher mehr als ein Jahr. - 30% Anteil kann nicht genau nachvollzogen werden.
		VCS	- 30%-Anteil der Gemeinden zu hoch. 10%-Anteil ist angemessen.
		PBZ	- 30% Kostenbeteiligung ist deutlich zu hoch. Es sollten 10 bis maximal 15% sein. - Kadenz einer jährlichen Überprüfung der Kostendeckungsgrads ist zu hoch, da die Konsequenzen für die Gemeinden nach 2 Jahren zu rasch kommen.
		SSST	- Tiefere Schwellenwerte bei Linien der Grundversorgung; Gemeinden brauchen für Beschluss ein Jahr.
	SWOL SSODO SGDW		

Frage	JA	NEIN	Bemerkungen
5)		EMT SST WOL EMO ODO STA SEL DAL BUO BEC EBÜ	- Beobachtungsphase für kritische Linien soll auf 4 Jahre verlängert werden (analog Versuchsbetrieb neue Linie). - Gemeinden brauchen für Beschluss ein Jahr. - Höhe der Gemeindeanteils (30%) wird nicht begründet, ist aber zu hoch. - Spezielle Gegebenheiten der Gemeinden sind besser zu berücksichtigen.
		IGP	- 30%-Anteil zu hoch; 10% wäre angemessen.
		EMO	- Wünschenswert sind Angaben über die Benutzung der einzelnen Postautokurse durch Pendler bzw. Fahrgäste.
6) Beim (zweimaligen) Nichterreichen der kantonalen Schwellenwerte bei einer Linie haben die betroffenen Gemeinden gemäss 13 Abs. 2 ÖVG die Wahl, ob sie 30 Prozent des Kantonsanteils tragen wollen oder ob die Linie vollständig aufgehoben werden soll. Der Gesetzesentwurf regelt nicht, welche Instanz innerhalb der einzelnen Gemeinden für diesen Beschluss zuständig ist. Jede Gemeinde muss dies – unter Beachtung der kommunalen Finanzkompetenzen – selber regeln. Soll der Kanton eine für alle Gemeinden geltende Zuständigkeitsregelung in Art. 13 ÖVG vorsehen?		VVL CVP SWOL SODO SGV FDP ZB	
		GN	- keine Bevormundung der Gemeinden. - Entscheid über Einstellung einer Linie gehört in die Gemeindeversammlung und nicht in den Gemeinderat.
		EMT SST WOL EMO ODO STA SEL DAL BUO BEC	- Kommunale Finanzkompetenz soll nicht übersteuert werden, da Einschränkung des öV-Angebots politisch heikel.

Frage	JA	NEIN	Bemerkungen
6)		EBÜ	
		STA	- Das Vorgehen bei unterschiedlichen Meinungen der kostenpflichtigen Gemeinden bei gemeindeübergreifenden Linien (Schiedsgericht) ist unklar.
		PAZ	- Alle Buslinien sind bereits im orangen (kritischen) Bereich; Stimmt die Flughöhe als Ausgangshöhe dann; ev. Orientierung an Bundesvorgaben. - Ein Kriterium rot = Gesamtbewertung rot ist sehr hart ausgelegt; Vorschlag mindestens zwei Minimalvorgaben müssen eingehalten werden.
		VCS	- Vorschlag das öV-Budget in die Kompetenz des Gemeinderats zu legen, ist nicht sinnvoll.
		PBZ	- Gemeinden sollen autonom entscheiden können.
		HER	- Gemeinden sollen Beiträge in ihren Gemeindeordnungen (Kompetenzen Gemeinderat- bzw. -versammlung) regeln.
		IGP	- Das System ist unglaublich schwerfällig und kompliziert.
		REV	- Allgemein gültige Gemeindeautonomie wird durch den Kanton ausgehebelt.
		JCVP	- Entscheid unbedingt den Gemeinden zu überlassen (bewährte föderalistische Tradition)
		SGDW	- Gemeindeautonomie ist hochzuhalten.
		SVP	- Kompetenz soll aufgrund der Gemeindeautonomie bei den Gemeinden liegen.
		KVK	- Ja, sofern Gemeindevolk als zuständig erklärt wird. - Streichung einer Linie ist wichtiger politischer Entscheid, welcher unabhängig von der Finanzkompetenz des Gemeinderats, getroffen werden muss.
		SSST	- Beschluss Gemeindeversammlung genügt.
7) Zum Gesetzesentwurf haben Sie einen erläuternden Bericht erhalten. Erachten Sie den Bericht als verständlich und vollständig?	VVL		
	VUR		
	SGV		
	PAZ		
	HER		
	SVP		
	JCVP		
	PBZ		
	VCS		
	IGP		
ZB			
	SWOL		- Zuwenig mit dem Thema vertraut; Verständlichkeit mit Informationsveranstaltung verbessert.
	FDP		- Aussagen zur Verhältnismässigkeit der Massnahmen und Alternativvorschläge dazu fehlen. - Massnahmenkatalog mit Verbesserungsmöglichkeiten für den Kostendeckungsgrad fehlt.
	REV		
	GN		
	CVP		- Im Bericht ist nicht ersichtlich, wie viel die einzelnen Gemeinden zahlen müssen.
	KVK		- Zu wenig ersichtlich, dass die Regelungen des ÖVG auch für Seilbahnen und Schiffe gelten.
	SGDW		- Unvollständig, da Soffaktoren nicht berücksichtigt werden.

Frage	JA	NEIN	Bemerkungen
7)		EMT SST WOL EMO ODO STA SEL DAL BUO BEC	- Massnahmenkatalog um kritische Linien in den „grünen“ Bereich zu bringen fehlt.
		SODO EMT SST WOL EMO ODO STA SEL DAL BUO BEC EBÜ	- Vermisst wird ein Berechnungsbeispiel für die Kostenaufteilung unter den Gemeinden bei gemeinsamen Linien. - Aussage zu Berücksichtigung der bisherigen Gemeindebeiträge bei Kostendeckungsgrad fehlt.
		SSST EMT SST WOL EMO ODO STA SEL DAL BUO BEC EBÜ	- Fehlende Aussagen zu Luftseilbahnen und Schifffahrt; - Frage nach Berücksichtigung der Gemeindebeiträge bei der Berechnung der Kostendeckungsgrade.
		EMO ODO STA SEL DAL BUO BEC EBÜ	- Randregionen wird zu wenig Rechnung getragen und diese benachteiligt.
		SST BUO EMO ODO STA	- Unvollständige Unterlagen wecken ein gewisses Misstrauen betreffend den Auswirkungen auf die einzelnen Gemeinden.
8) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Teilrevision des ÖVG oder zur Vorlage generell? Wenn Ja, welche?	VVL		- Zwingender Abstimmungsbedarf bei kantonsübergreifenden Linien; - Steuerungsmechanismus darf Bestellprozess nicht verkomplizieren.

Frage	JA	NEIN	Bemerkungen
8)	SWOL		- Im Vordergrund muss der Kostendeckungsgrad stehen; Querschnittsbelastung als zweites Beurteilungskriterium.
	SSST		- Höhere Schwellenwerte bei touristischen Angeboten und Abstufung der prozentualen Gemeindebeiträge.
	SODO EMT WOL EMO ODO STA SEL DAL BUO BEC		- Gefahr, dass das öV-Angebot in finanzstarken Gemeinden ausgebaut wird, während es in finanzschwachen Gemeinden reduziert wird; Dies wird abgelehnt.
	SGV		- Die öV-Erschliessung des investitionsintensiven Bürgenstock-Resorts hat über den See eine überkantonale Dimension; Entsprechende Ergänzung im Gesetz vorsehen?
	KVK		- Unklarheiten bezüglich den Möglichkeiten und des Verfahrens für die Neu- oder Wiedereinführung von Linien oder Kurspaaren. - Frage der richtigen Kriterien für die Beurteilung eines öV-Angebots. - Schaffung von attraktiven öV-Angeboten, um die Nutzung zu verbessern (Direktverbindungen, Parallelverkehr,...).
	REV		- Kanton soll Randregionen betreffend Kostendeckungsgrad und Fahrgastzahlen stärker einbeziehen. - Durch Sparmassnahmen nimmt der individuelle Verkehr noch mehr zu. - Die Revision des ÖVG ist nochmals zu überdenken.
	SGDW FDP		- Antrag die Vorlage zurück zu weisen.
	GN		- öV ist gemeindeübergreifend und für alle Bürger zugänglich und damit auch Sache des Kantons. - Frage: unterstehen Schiffslinien und Bergbahnverbindungen auch den Schwellenwerten. - Das bestehende ÖVG ist ausreichend.
EMT WOL EMO ODO STA SEL DAL BUO BEC EBÜ		- öV ist gemeindeübergreifend und somit eine Grundversorgung, welche von Kanton und Bund angeboten werden soll. - Revision ist zu wenig durchdacht; zu viele Punkte spielen gegeneinander (Benachteiligung der Randgemeinden, Angebotsreduktion führt zu Mehrverkehr auf der Strasse, Ökologie, Belastung der Zentren).	

Frage	JA	NEIN	Bemerkungen
8)	STA		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bahnhof Stans als Ausgangs- und Endpunkt vieler Linien des öV führt zur Beteiligung der Gemeinde, wenn diese die Kriterien nicht erfüllen;</li> <li>- erneute Zentrumsbelastung von Stans nicht tragbar.</li> <li>- Entsprechende Reduktion bei den Beiträgen ist vorzusehen (Verhandlung).</li> </ul>
	SST WOL EMO ODO DAL BUO BEC EBÜ		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zentrumsgemeinden müssen alle Linien mitfinanzieren, nur weil sie Zentrumsfunktion haben, was nicht tragbar ist.</li> </ul>
	SST		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ziel kann es nicht sein, dass die Kosten gleich bleiben, aber alles auf die Gemeinden abgeschoben wird.</li> </ul>
	HER		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bahnersatz Matt Bus Hergiswil soll nicht unter Buslinien aufgeführt werden, da er faktisch Bahnersatz ist gemäss Gerichtsentscheid; Gefahr besteht, dass Hergiswil bei Nichterreichen der Schwellenwerte der Linie bezahlen muss; dies entspricht nicht dem Sinn des Gerichtsentscheids.</li> </ul>
	JCVP		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einführung eines Mechanismus zur Überwachung der Verkehrsangebote sicherlich begrüssenswert.</li> <li>- Für kritische Linien sollen in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Massnahmen ausgearbeitet werden.</li> <li>- Umverteilung der Kosten ist der falsche Weg, weil damit die Randregionen geschwächt werden.</li> </ul>
	PBZ		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Titel des ÖVG „Förderung des öV“ entspricht nicht mehr dem Inhalt, da mit der Revision und der angestrebten Kostenreduktion das öV-Angebot abgebaut wird.</li> <li>- Fördern und optimieren statt bestrafen ist der bessere Ansatz. Sparpotential beim Betrieb suchen und kundenorientierte Optimierung des Fahrplans machen.</li> </ul>
	VCS		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Regelung der Beiträge an Linien welche mehrere Gemeinden betreffen ist nicht zielführend. Haltestellenabfahrten und Einwohnerzahl wären besser.</li> <li>- „Bewährungsfrist“ für kritische Linien muss länger als ein Jahr sein (Vorschlag vier Jahre).</li> <li>- Verkehrskonferenz soll weiterhin durchgeführt werden, da wertvoller Austausch über Belange des öV.</li> </ul>
	ZB		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beobachtungsfrist ist nochmals zu reflektieren, um mit dem zweijährigen Bestellprozess und dem Fahrplanverfahren des BAV zu korrespondieren.</li> </ul>
	PAZ		<ul style="list-style-type: none"> <li>- öV-Strategie versus ÖVG; in der Strategie wird von Ausbau gesprochen aber ÖVG schränkt mit finanziellen Vorgaben den Ausbau ein.</li> </ul>
		CVP SVP IGP	

## 4 Zusammenfassung

Es sind insgesamt 33 Stellungnahmen eingegangen. Dies entspricht 80% der eingeladenen Vernehmlassungsteilnehmer und zeigt das grosse Interesse an der Vorlage und insbesondere an den Belagen des öffentlichen Verkehrs.

Der Vorlage haben 10 Vernehmlassungsteilnehmer zugestimmt, 20 lehnen diese ab und 3 sind indifferent (teilweise Zustimmung). Die Vorlage wird von einer Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer (61%) abgelehnt. Die konkreten Fragen der Vernehmlassung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Frage	JA	NEIN	JA-Anteil
1) Grundsätzlich mit Steuerungsmechanismus einverstanden?	11	18	38%
2) Vorgeschlagene Schwellenwerte das richtige Mittel?	8	22	27%
3) Gibt es andere Kriterien für Controlling ?	23	4	85%
4) Stimmern Sie einer finanziellen Beteiligung der Gemeinden zu?	6	22	21%
5) Stimmen Sie einer 30%-Beteiligung der Gemeinden zu?	5	23	18%
6) Soll der Kanton im ÖVG eine finanzielle Zuständigkeitsregelung für die Gemeinden vorsehen?	2	28	7%
7) Ist der Bericht vollständig?	14	16	47%
8) Weitere Bemerkungen zur Teilrevision des ÖVG?	26	3	90%

Nicht nur eine Mehrheit der Gemeinden lehnt die Teilrevision des ÖVG ab, sondern auch grosse Teile der Interessenvertretungen und Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs. Eine finanzielle Beteiligung der Gemeinden an öV-Linien, welche die Schwellenwerte nicht erreichen wird mehrheitlich und generell abgelehnt (79%). Die vorgeschlagene Höhe der Beteiligung der Gemeinden von 30% spielt dabei eine untergeordnete Rolle. Vielmehr wird eine Umverteilung der Kosten für das öV-Angebot vom Kanton zu den Gemeinden als wenig zielführend beurteilt.

Eine Optimierung des Verhältnisses zwischen Aufwand und Leistung mit einem entsprechenden Controlling wird allgemein begrüsst. Die Ergebnisse des Controllings dürfen aber nicht zu einem markanten Leistungsabbau führen, da damit die Verkehrssituation (MIV) im Kanton verschärft wird und die Randregionen benachteiligt würden.

Soll ein Controlling eingeführt werden, so sind neben den vorgeschlagenen Schellenwerten Kostendeckungsgrad und Nachfrage auch die Funktion einer Linie (Schultransport, Tourismus oder Grunderschliessung) und andere Kriterien zu berücksichtigen.

Die Rolle des Kantons als alleiniger Finanzierer der Abgeltungen wird von einer Mehrheit begrüsst, weil der öV eine gemeindeübergreifende Aufgabe im Rahmen der Raumplanung und der Massnahmen zur Attraktivierung des Wohn- und Unternehmensstandorts ist.

Die Ergebnisse der Vernehmlassung zeigen eine ablehnende Haltung der Mehrheit der Gemeinden und übrigen Teilnehmer. Gestützt darauf hat die Baudirektion am 29. Januar 2015 die Gemeinden und Politischen Parteien zu einer Besprechung über das weitere Vorgehen eingeladen. Bevor die Baudirektion eine Botschaft zu Händen von Regierungsrat und Parlament erarbeitet, sollte der Grund für die Ablehnung geklärt und Alternativen besprochen werden. Die Ziele der Besprechung waren:

- Klärung verschiedener Aspekte der Revision
- Aufzeigen möglicher alternativer Szenarien
- Erzielen eines Kompromisses für eine erfolgreiche Revision des ÖVG

An der Besprechung nahmen folgende Institutionen teil:

- Gemeinde Oberdorf
- Gemeinde Ennetmoos
- Gemeinde Stans
- Gemeinde Beckenried
- Gemeinde Emmetten
- CVP
- SVP
- Gemeinde Hergiswil
- Gemeinde Dallenwil
- Gemeinde Stansstad
- Gemeinde Buochs
- Gemeinde Ennetbürgen
- Grüne Nidwalden

An der Besprechung waren 10 Gemeinden und 3 Parteien vertreten. Es wurden folgende Handlungsoptionen besprochen:

- ☒ Status Quo: bisheriges ÖVG
- ☒ Option 1: Revision ÖVG wie vorgeschlagen mit kleinen Anpassungen
- ☒ Option 2: Revision ÖVG ohne finanzielle Beteiligung der Gemeinden mit kleinen Anpassungen gegenüber der bisherigen Vorlage

Aufgrund des allgemeinen Anpassungsbedarfs beim ÖVG ist der Status Quo keine Option. Für die Option 1 oder 2 sprachen sich etwa gleichviele Gemeinden aus, wobei die Lösung insgesamt für das öV-Angebot und die Gemeinden verträglich und nachvollziehbar sein sollte. Gestützt auf dieses Ergebnis und die Analyse der Ergebnisse der Vernehmlassung soll der vorgelegte ÖVG-Entwurf ohne finanzielle Beteiligung der Gemeinden mit geringen Anpassungen gegenüber der Vernehmlassungsvorlage umgesetzt werden. Der Kanton plant, bestellt und finanziert das öV-Angebot und wendet zur Steuerung ein Controlling mit Schwellenwerten an. Wenn aufgrund des Controllings eine Linie gestrichen wird, haben die Gemeinden die Möglichkeit diese selber weiter zu betreiben bzw. zu finanzieren.

Der Regierungsrat kommt zum Schluss, das im Rahmen der öV-Strategie vorgeschlagene Controlling im ÖVG im Sinne der vorgeschlagenen Revision aber ohne finanzielle Beteiligung der Gemeinden umzusetzen.

Baudirektion

Hans Wicki,  
Baudirektor