



KANTON
NIDWALDEN

BAUDIREKTION

Buochserstrasse 1, Postfach 1241, 6371
Stans
Telefon 041 618 72 02, www.nw.ch

KÜNFTIGE ERSCHLIESSUNG DES BÜR- GENSTOCK MIT DEM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Bericht zum Grundsatzentscheid

**(angepasst als Beilage zur Beantwortung der Interpellation von Landrätin
Therese Rotzer-Mathyer, Ennetbürgen)**

Titel:	KÜNFTIGE ERSCHLIESSUNG DES BÜRGENSTOCK MIT DEM ÖFFENTLICHEN VERKEHR	Typ:	Bericht	Version:	
Thema:	Bericht zum Grundsatzentscheid (angepasst als Beilage zur Beantwortung der Interpellation von Landrätin Therese Rotzer-Mathyer, Ennetbürgen)	Klasse:		FreigabeDatum:	24.06.15
Autor:	Hanspeter Schüpfer	Status:		DruckDatum:	15.07.15
Ablage/Name:	Bericht zu künftiger Erschliessung Bürgenstock (Beilage zur Beantwortung Interpellation LR Rotzer.docx)			Registratur:	

Inhalt

1	Management Summary	4
2	Ausgangslage	6
3	öV-Erschliessung des Bürgenstock.....	7
3.1	IST-Situation.....	7
3.2	Mögliche Erschliessungsvarianten.....	10
3.3	Investitionen	11
3.4	Ungedeckte Kosten für den Betrieb	12
3.5	Finanzierung.....	14
4	Stellungnahmen der betroffenen Akteure.....	15
5	Bedeutung des Bürgenstock-Resorts für die Region	19
6	Erschliessung auf der Strasse.....	21
7	Schlussfolgerungen und Antrag	22

1 Management Summary

Investoren aus dem arabischen Raum investieren gegenwärtig insgesamt rund Fr. 500 Mio. in den Um- und Neubau des Resorts Bürgenstock. Anschliessend wird das neu positionierte und ganzjährig geöffnete Resort einen wertvollen Impulsgeber für die regionale Tourismuswirtschaft sein. Es ergeben sich positive Effekte auf die Zentralschweizer Volkswirtschaft. Vor diesem Hintergrund möchten die Investoren die heutige öV-Erschliessung (Buslinie Stansstad-Obbürgen-Bürgenstock) des Bürgenstock mit einer zusätzlichen Linie von Luzern mit dem Schiff und der Standseilbahn von Kehrsiten zum Bürgenstock ergänzen. Bisher war diese Linie ein rein touristisches Angebot. Die öffentliche Hand beteiligte sich an den Betriebsbeiträgen nicht. Mit der Erneuerung des Resort wird auch in die Verkehrsinfrastruktur investiert. Für Fr. 15 Mio. soll die Standseilbahn von Kehrsiten zum Bürgenstock erneuert und für Fr. 5 Mio. ein neues Schiff gebaut werden. Im Gegenzug erwarten die Investoren des Bürgenstock die Übernahme der ungedeckten Kosten für die zusätzliche öV-Erschliessung des Gebiets.

Vor dem Hintergrund dieses Begehrens hat die Baudirektion mit Unterstützung eines externen Verkehrsplaners die öV-Erschliessung des Bürgenstock überprüft und das Begehren der Investoren evaluiert. Dabei wurden auch die betroffenen Akteure (Bund, Kanton Luzern, Standortgemeinden und die Investoren) in den Prozess einbezogen. Der Vergleich der möglichen Erschliessungsvarianten zeigte, dass die heutige Buserschliessung, allenfalls mit einer Linienverlängerung nach Ennetbürgen, die öV-Erschliessung des Bürgenstock am besten abdeckt. Die von den Investoren geforderte Linie von Luzern über den See und mit der Standseilbahn zum Resort wird als touristische Linie eingestuft, welche eine Mehrfachbedien-
nung darstellt und den Bedürfnissen einer Erschliessung des gesamten Bürgenbergs nicht gerecht wird. Auch die Betriebskosten sprechen gegen die Aufnahme dieser Verkehrsverbindung ins kantonale Angebot des öV (seit 2012 ist die Bürgenstockbahn nicht mehr in Betrieb).

Heute kostet die Buslinie den Kanton jährlich rund Fr. 150'000.-. Nach Inbetriebnahme des Resort soll das Busangebot ausgebaut werden, um die zusätzlichen Ausflugs- und Hotelgäste sowie die Mitarbeitenden transportieren zu können. Dabei ist für den Kanton jährlich mit Abgeltungen von Fr. 320'000.- zu rechnen. Mit einer Linienverlängerung der bisherigen Linie nach Ennetbürgen kommen nochmals Fr. 150'000.- für den Kanton dazu. Insgesamt wird der Kanton dann Fr. 470'000.- an die Buslinie Stansstad-Bürgenstock-Ennetbürgen bezahlen. Dies entspricht gegenüber heute einer Steigerung um Fr. 320'000.- oder 213%. Der Kanton leistet somit in jedem Fall nach Inbetriebnahme des Resort zusätzliche Abgeltungen. Die von den Investoren favorisierte Verbindung von Luzern über Kehrsiten zum Bürgenstock rechnet jährlich mit ungedeckten Kosten von Fr. 2,9 Mio.

Die Stellungnahmen der betroffenen Akteure zur Mitfinanzierung der ungedeckten Kosten der Linie von Luzern über Kehrsiten zum Bürgenstock lehnen eine Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand ab. Gründe für diese Haltung sind die Mehrfacherschliessung, die touristische Funktion der Linie, die hohen Betriebskosten, die Vermeidung von Präjudizien und ordnungspolitische Bedenken. Die öffentliche Hand beteiligt sich im Rahmen ihrer Verantwortlichkeiten und ihres Auftrags bereits an der Erneuerung des Resorts. So wird kurz vor der Eröffnung des Resort das Angebot der heutigen Buslinie ausgebaut und die Kantonsstrasse zum Bürgenstock saniert bzw. erweitert. Das Begehren der Investoren die Betriebskosten für die Linie von Luzern über Kehrsiten zum Bürgenstock zu übernehmen wird abgelehnt.

Nach Abwägung aller Fakten wird die Baudirektion beauftragt:

- Das Busangebot der Linie Stansstad-Obbürgen-Bürgenstock wird ab 2016 erweitert.
- Die Linie Stansstad-Obbürgen-Bürgenstock wird nach Ennetbürgen verlängert.
Dazu muss das Strassenstück Trogen-Honegg für Busse befahrbar gemacht werden.
Die entsprechenden Investitionen gehen zu Lasten des Kantons.
- Die Bürgenstockstrasse wird nach Eröffnung des Resort instand gestellt und mit Ausweichstellen ergänzt.

Die Kosten für den Angebotsausbau bei der Buslinie betragen jährlich zusätzlich Fr. 320'000.- an Abgeltungen. Weiter fallen einmalige Kosten für die übrigen Massnahmen zwischen 1,7 und 2,7 Mio. an.

2 Ausgangslage

Das traditionsreiche Bürgenstockresort wird gegenwärtig komplett saniert und neu positioniert. Investoren aus dem arabischen Raum investieren dort in den nächsten Jahren insgesamt rund Fr. 500 Mio. in den Um- und Neubau des Resorts. Die Geschichte des Hoteldorfes auf dem Bürgenstock reicht bis ins Jahr 1873 zurück. Damals wurde das Grande Hotel auf dem Bürgenstock eröffnet. Das Grande Hotel entwickelte sich für die damaligen Verhältnisse schnell zu einer Erfolgsgeschichte. 1888 wurde die Bürgenstockbahn in Betrieb genommen und in demselben Jahr konnte mit dem Parkhotel auch das zweite Hotel auf dem Bürgenstock fertiggestellt werden. 1897 wurde zudem die Pension Waldheim eröffnet, welche später zum Vierstern-Hotel wurde. Zwischen 1900 und 1905 kamen der Felsenweg als Fussweg an der Felsflanke sowie der Hametschwandlift hinzu, eine Pionierleistung für die damalige Zeit. Gleichzeitig erfolgte auch der Bau des Palace Hotels. Während des 1. Weltkrieges geriet das Hoteldorf auf dem Bürgenstock in Schwierigkeiten. Um 1925 erwarb Friedrich Frey-Fürst den gesamten Hotelkomplex, welcher sich in einem bedauerlichen Zustand befand. In der Folge wurden aufwändige Umbauarbeiten vorgenommen und die Hotels auf den damals neuesten Stand gebracht. 1928 wurde eine voralpine Golfanlage mit eigenem Clubhaus erstellt. Das Resort entwickelte sich laufend weiter und wurde zu einer eigentlichen kleinen Gemeinde mit Standseilbahn, Lift, Privatjacht, Privatstrassen, Sägerei, Kraftwerk, Poststelle, Läden und vielem mehr. 1991 wurde das Park Hotel mit einem neuen Gebäude an demselben Standort wieder eröffnet. 2009 ging das Bürgenstock-Resorts in den Besitz des Staatsfonds Katar über. Seither ist die Katara Hospitality Switzerland AG für das Bürgenstockresort verantwortlich und verfolgt ein ambitioniertes Um- und Neubauprojekt.

Bestandteil des Bürgenstockensembles ist die Standseilbahn Kehrsiten-Bürgenstock. Im Laufe der Zeit wurde die Bahn mehrfach technisch erneuert und mit einer Fernüberwachungsanlage ausgestattet. Ende 2016 läuft die Konzession und Betriebsbewilligung der Standseilbahn ab. Als Zubringerbahn diente sie als wichtigste Verbindung zur touristische Erschliessung des Bürgenstocks aus Richtung Luzern. Von Stansstad her erschliesst eine Buslinie den Weiler Obbürgen. 2003 wurde die Postautolinie Stansstad-Obbürgen bis zum Bürgenstock verlängert. Von da an wurde der Bürgenstock einerseits über die Kehrsitenbahn und über die Buslinie Stansstad-Obbürgen-Bürgenstock erschlossen. Die Standseilbahn Kehrsiten-Bürgenstock ist Bestandteil des Netzes an Linien des öffentlichen Verkehrs in Nidwalden. Dieses Netz umfasst sämtliche Eisenbahnen, Buslinien, Luftseilbahnen und Schiffsverbindungen, welche von der Bevölkerung und den Touristen benutzt werden können. Diejenigen Linien, welche für den Betrieb Beiträge der öffentlichen Hand erhalten, sind im öV-Angebot des Kantons enthalten. Da die Bürgenstockbahn bis zum heutigen Zeitpunkt keine Betriebserträge der öffentlichen Hand erhält, ist diese auch nicht im öV-Angebot enthalten.

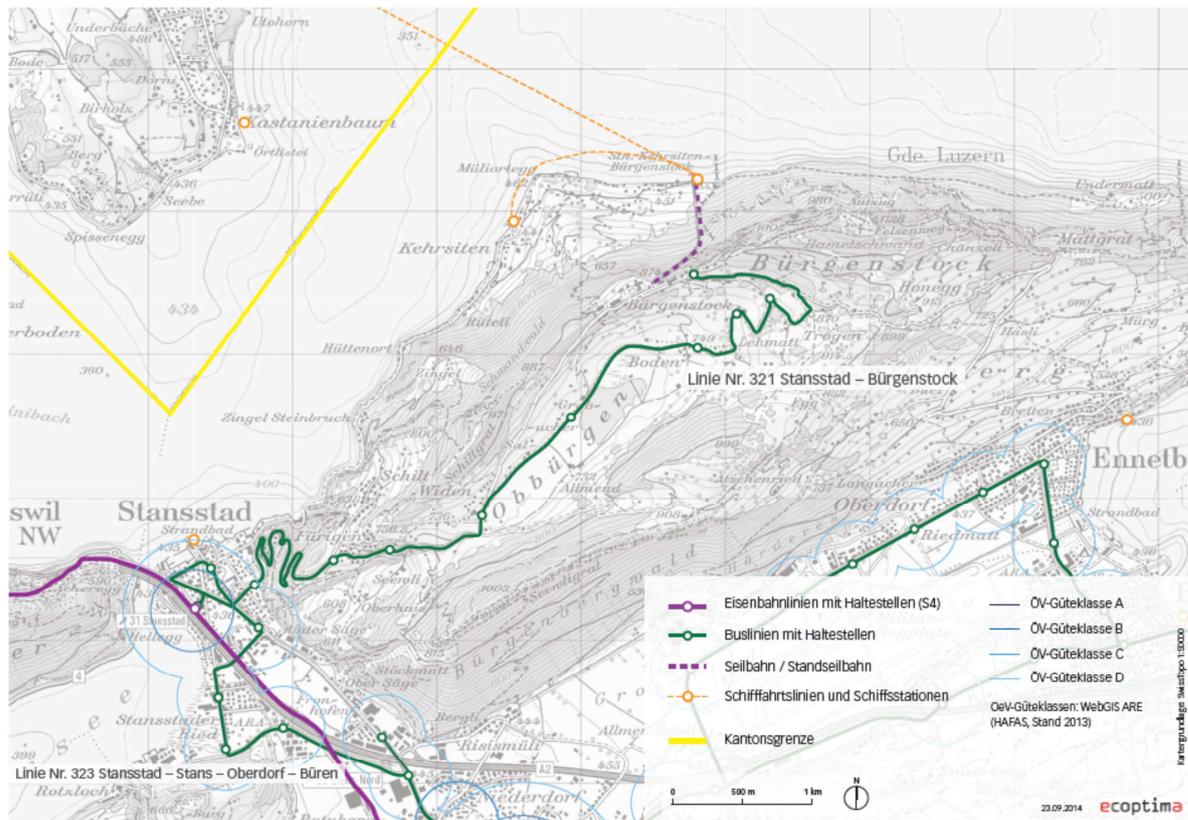
Mit dem Ablauf der Konzession und Betriebsbewilligung stellte sich die Frage des Weiterbetriebs der Standseilbahn Kehrsiten-Bürgenstock. Die Bauherrschaft des Bürgenstock-Resorts möchte die Standseilbahn von Grund auf erneuern und hat deshalb ein Gesuch um Verlängerung der Konzession und Betriebsbewilligung beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht. Nach umfangreichen Erneuerungsarbeiten soll die Bahn wieder als Linie des öffentlichen Verkehrs zur Erschliessung des Bürgenstock-Resorts dienen. Neben der bestehenden Buslinie Stansstad-Obbürgen-Bürgenstock wird der Bürgenstock dann wie bisher auf einem weiteren Weg erschlossen. Der Kanton hat deshalb abzuwägen, welche Art der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr dem Bürgenstock zukommt und wie dieser finanziert wird. Aus diesem Grund wurde ein Erschliessungskonzept unter Einbezug aller Akteure mit externer Unterstützung erarbeitet. Im Rahmen dieser Abklärungen wurden verschiedene Erschliessungsvarianten aufgezeigt, verglichen und bewertet. Gestützt auf den Variantenvergleich wurden die ungedeckten Kosten für die einzelnen Erschliessungsvarianten berechnet. Es liegt somit ein Erschliessungskonzept für den Bürgenstock mit entsprechender Kostenfolge vor.

Der Kanton bestellt zusammen mit dem Bund das Angebot an öffentlichem Verkehr. Er hat sich deshalb zur künftigen Erschliessung des Bürgenstock und deren Finanzierung zu äussern. Nach Vorliegen eines Erschliessungskonzepts ist nun zu diskutieren in wie weit sich der Kanton über die bestehende Buslinie Stansstad-Obbürgen-Bürgenstock hinaus an der Erschliessung des Bürgenstock-Resorts beteiligt. Nachdem die Entscheidungsgrundlagen auf Fachebene erarbeitet worden sind, steht ein politischer Entscheid zum weiteren Vorgehen an. Der Regierungsrat hat die Situation rund um die möglichen Erschliessungsvarianten des Bürgenstock politisch zu würdigen und einen entsprechenden Grundsatzentscheid zu fällen.

3 öV-Erschliessung des Bürgenstock

3.1 IST-Situation

Die heutige Situation der öV-Erschliessung des Bürgenstocks präsentiert sich wie folgt:



Die dargestellte öffentliche Erschliessung des Bürgenstock wie sie heute existiert, umfasst folgende drei Angebote.

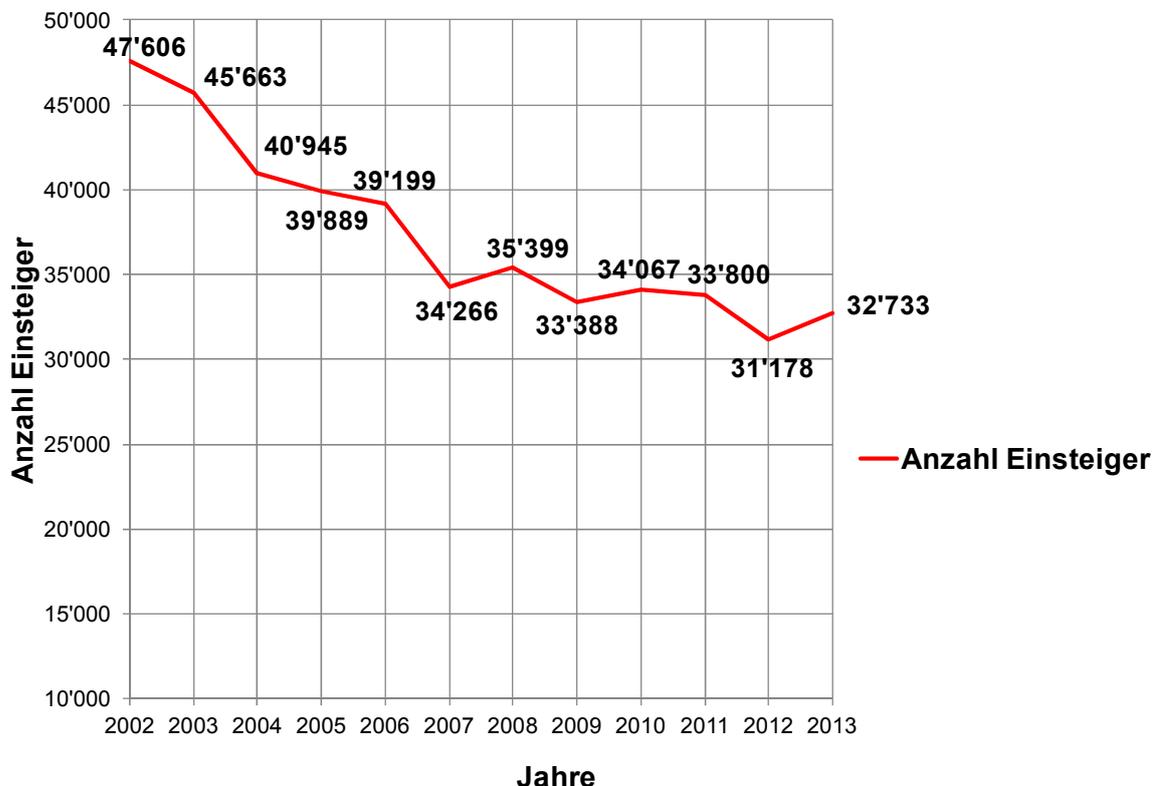
	Linie	Betreiber	Fahrplan	Finanzierung	Bemerkungen
①	Stansstad-Obbürgen-Bürgenstock (Bus)	PostAuto	Ganzjährig	Ungedeckte Kosten durch Bund (55%) und Kanton (45%) finanziert	Schülertransporte bis Fürigen und Obbürgen; öV-Angebot des Kantons;
②	Kehrsiten-Bürgenstock (Standseilbahn)	Bürgenstock Hotels	Saisonal	Ungedeckte Kosten durch Betreiber finanziert	Touristische Erschliessung
③	Luzern-Kehrsiten-Bürgenstock-Alpnachstad (Schiff)	SGV	Saisonal	Ungedeckte Kosten durch Betreiber finanziert; Abgeltungen von Bund und Kantonen nur für Linie Luzern-Flüelen (ganzjährig).	Touristisches Angebot

Die Buslinie 321 erschliesst von Stansstad über Obbürgen die Bürgenstock Hotels. Der Steckbrief der Linie sieht wie folgt aus:

- Linienlänge: 8,15 km
- Anzahl Haltestellen 12
- Produktive Kilometer pro Jahr 52'781 km
- Angebot
 - Montag-Freitag 10 Kurspaare
 - Wochenende 6 Kurspaare
- Maximale Belastung Teilstück (Nachfrage) 85 Ein- und Aussteiger
- Minimale Belastung Teilstück (Nachfrage) 32 Ein- und Aussteiger
- Abgeltung 2014 Fr. 331'316.-
 - davon Bund Fr. 182'224.- (55%) und Kanton Fr. 149'092.- (45%);
 - Beitrag Schulgemeinde Stansstad: Fr. 3'056.-
- Kostendeckungsgrad (Erlös/Vollkosten) 14,2%

Das Angebot entspricht den Vorgaben des BAV aufgrund der gezählten Nachfrage. Der Kostendeckungsgrad liegt mit 14,2% (2014) tief. Der durchschnittliche Kostendeckungsgrad der Linie zwischen 2008 und 2013 beträgt 15,6%. Damit hat die Linie den tiefsten Kostendeckungsgrad aller öV-Linien im Kanton. Der minimale Kostendeckungsgrad gemäss BAV Richtlinien liegt bei 10%. Die Wirtschaftlichkeit der Linie ist ungenügend und ist Ergebnis der Tatsache, dass auf dem Bürgenstock seit einigen Jahren keine Hotels mehr geöffnet sind und touristisch wenig läuft. Diese Entwicklung spiegelt sich auch in den Fahrgastfrequenzen der Linie wieder.

Entwicklung der Ein- und Aussteiger der Buslinie Stansstad-Obbürgen-Bürgenstock



Naturgemäss weisen die Frequenzen in ihrer Entwicklung Schwankungen auf. Dies hängt im Westlichen mit dem touristischen Teil der Nachfrage zusammen, welcher vom Wetter abhängig ist. Die höheren Frequenzen in den Jahren 2002 und 2003 stammen noch von den bis dahin betrieblich zusammenhängenden Linie Stansstad-Obbürgen und Stansstad-Stans. Die Frequenzen dieser Linie lassen sich nicht aufteilen. Mit dem ganzjährigen Betrieb der Bürgenstock Hotels ab 2002 und der Aufteilung der bisherigen Linie ergaben sich jährlich rund 40'000 Ein- und Aussteiger. Nach der Schliessung der Hotels stabilisierten sich die Frequenzen auf dem Niveau von rund 32'000 Ein- und Aussteiger.

Neben der Buslinie verkehrt auch eine Standseilbahn von der Schiffsstation Kehrsiten-Bürgenstock zu den Hotels. Zubringer zu dieser Bahn sind die Kursschiffe der SGV von Luzern nach Kehrsiten-Bürgenstock. Die Schiffe verkehren saisonal. Im Sommer hat die Station heute 8 Bedienungen und im Winter wird sie nicht bedient. In früheren Jahren, als die Kehrsitenbahn noch in Betrieb war, hatte die Station im Sommer rund 25 Bedienungen täglich. Es handelt sich somit um eine touristische Transportkette von Luzern nach dem Bürgenstock. Hier die Zahlen dazu:

Entwicklung der Fahrgäste Schiff und Kehrsitenbahn

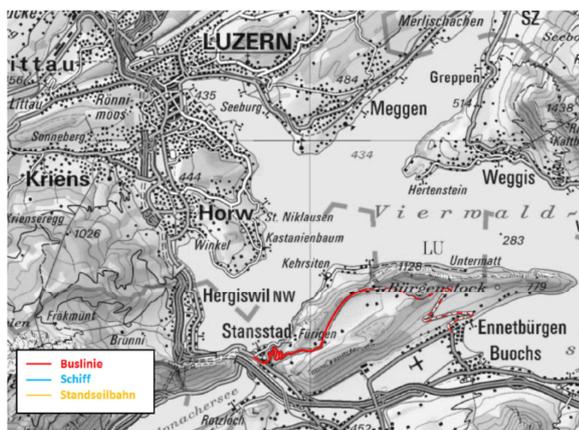
Jahre	Kehrsitenbahn	Schiff (SGV)	
		Einsteiger	Aussteiger
2002	105'771	76'605	89'436
2003	114'356	89'293	101'777
2004	101'396	75'300	85'938
2005	97'524	69'831	78'819
2006	115'827	80'027	90'744
2007	70'130	61'443	69'066
2008	80'161	63'330	71'473
2009	84'712	46'529	53'737
2010	75'097	41'556	47'897
2011	84'194	43'566	50'651
2012		4'891	7'630
2013		4'997	7'675
Durchschnitt/Jahr	92'917	65'237	74'717

Die Kehrsitenbahn weist in den letzten Jahren ihres Betriebs jährlich durchschnittlich rund 92'000 Fahrgäste aus. Ein Spitzenwert ergab sich 2006 im Jahr des Jubiläums des Felsenwegs auf dem Bürgenstock. Die Bürgenstockbahn war ab 2012 geschlossen. Die Frequenzen der Schiffs-kurse liegen generell unter denjenigen der Kehrsitenbahn. Es ist davon auszugehen, dass neben den Fahrgästen, welche per Schiff nach Kehrsiten gelangten (Aussteiger) auch zusätzliche Fahrgäste die Bahn benutzen. Diese dürften von Stansstad aus nach Kehrsiten-Bürgenstock gelangt sein. Weiter sind es auch Fahrgäste, welche vom Bürgenstock aus an den See fahren und wieder retour zum Ausgangsort. Bei den Schiffsfrequenzen gilt es noch zu beachten, dass Kehrsiten-Bürgenstock bis 2008 Umsteigestation für die Linien nach Flüelen oder Alpnach war. Ein Teil der Fahrgäste benutzte die Bahn somit nicht.

3.2 Mögliche Erschliessungsvarianten

Nach Vorliegen der Begehren der Bauherren des Bürgenstock Resort für eine neue Linie des öV hat die Baudirektion eine externe Unterstützung beigezogen. Die SMA und Partner AG aus Zürich wurde beauftragt im Rahmen einer Kurzbeurteilung die Möglichkeiten der öV-Erschliessung des Bürgenstocks auszuloten, die möglichen Varianten zu beurteilen und eine Empfehlung zu Händen des Kantons abzugeben. In der Folge wurden folgende vier Varianten einer öV-Erschliessung einer Beurteilung unterzogen.

Variante 1 – Grunderschliessung mit Bus



Variante 2 – Erschliessung per Standseilbahn und Schiff im Ganzjahresbetrieb



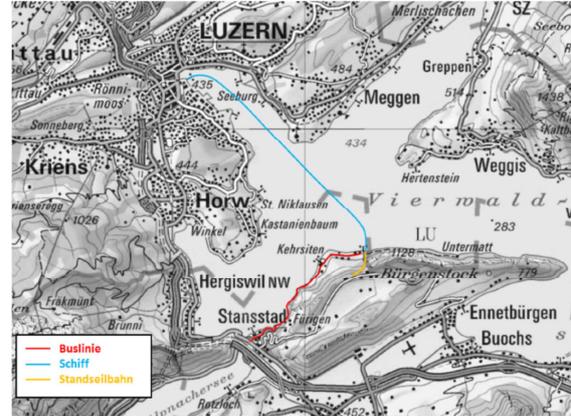
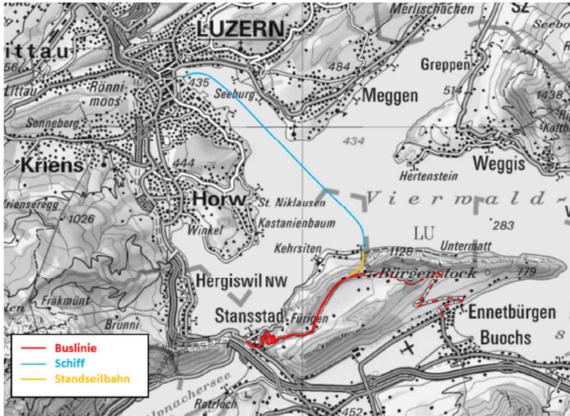
Ausgehend von der heutigen Buserschliessung wird das Angebot nach Eröffnung

des Resort verdichtet.

Option: Linienverlängerung nach
Ennetbürgen

Variante 3 – Parallele Erschliessung Bus
und Schiff/Standseilbahn ganzjährig

Variante 4 – Erschliessung mit Buslinie Stans-
stad-Kehrsiten/Schiff Luzern Kehrsiten sowie
Standseilbahn



Option: Linienverlängerung des Busses
nach Ennetbürgen

Im Rahmen der Abklärungen wurden die Varianten vertieft untersucht. Die Gemeinden Stansstad und Ennetbürgen, die Bauherrschaft des Resort und das kantonale Tiefbauamt wurden mit Hilfe eines Fragebogens zu Ihrer Meinung zu den geprüften Varianten und den allgemeinen Rahmenbedingung befragt. Die Ergebnisse sind in die Beurteilung der SMA-Studie (Beilage) eingeflossen und haben folgende **Empfehlung** ergeben:

„Die Erfüllung alleinig der Erschliessungsfunktion des Bürgenstocks rechtfertigt den zusätzlichen Aufwand der Variante 3 für das Angebot mit Schiff und Bergbahn gegenüber der Variante 1 nicht. Die touristische Attraktivität der Anreise auf den Bürgenstock ist in Variante 3 offensichtlich höher als bei Variante 1, der entsprechende Nutzen wäre im Detail zu bestimmen. Es obliegt einer politischen Entscheidung, ob der Mehraufwand für das Schiff-/Bergbahnangebot den Nutzen aus der Steigerung der touristischen Attraktivität rechtfertigt.“

3.3 Investitionen

Die möglichen Erschliessungsvarianten lösen zum Teil Investitionen aus, wenn diese umgesetzt werden sollen. Hier ein Überblick dazu:

Variante	Investition	Kosten	Wer bezahlt ?
① Grunderschliessung (bisherige Buslinie mit Verlängerung nach Ennetbürgen)	Ausbau der Verbindungsstrasse von Trogen nach Honegg (600-800m)	Offen (Schätzung 600m Strasse; 3,5 m breit: Fr. 700'000 .-)	Resort Betreiber, Gemeinde, Grundeigentümer
② Schiff im Ganzjahresbetrieb von Luzern und Bürgenstockbahn	Neues Schiff Erneuerung Bürgenstockbahn	Schiff: 5 Mio. Bahn: <u>15 Mio.</u> Total: 20 Mio.	Resort Betreiber
③ Parallele Erschliessung Bus mit Verlängerung nach Ennetbürgen und Schiff/Standeilbahn	Ausbau der Verbindungsstrasse von Trogen nach Honegg. Neues Schiff Erneuerung Bürgenstockbahn	Strasse: 0,7 Mio. Schiff: 5 Mio. Bahn: <u>15 Mio.</u> Total: 20,7 Mio.	Resort Betreiber, Gemeinde, Grundeigentümer
④ Buslinie Stansstad Kehrsiten/Schiff von Luzern und Bürgenstockbahn	Neues Schiff Erneuerung Bürgenstockbahn	Schiff: 5 Mio. Bahn: <u>15 Mio.</u> Total: 20 Mio.	Resort Betreiber

Hinsichtlich der Investitionen schneidet die Variante 1 am besten ab. Hier ist aber noch unklar, wer die Investitionen für den Ausbau der Verbindung Trogen-Honegg zu tragen hat. Die Variante 3 ist bezüglich den Investitionen am teuersten. Die Hauptlast der Investitionen liegt hier beim Resort.

3.4 Ungedekte Kosten für den Betrieb

Nach Vorliegen des Variantenvergleichs wurden die ungedeckten Kosten (Abgeltungen) für die einzelnen Linien bzw. Angebote bestimmt. Dazu lieferten PostAuto Zentralschweiz, die Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee (SGV) und die Resort Betreiber entsprechende Planzahlen. Diese lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Ungedeckte Kosten für die Angebote

<u>Buslinien</u>	<u>Angebot</u>	<u>Abgeltungen</u>
Stansstad-Obbürgen-Bürgenstock (IST-Angebot)	9 KP Mo-Fr 6 KP Sa/So	331'000
Stansstad-Obbürgen-Bürgenstock (Angebot nach Eröffnung Resort)	20 KP täglich	711'000
Bürgenstock-Ennetbürgen (nur Linienverlängerung)	10 Kurspaare täglich	334'000
Stansstad-Bürgenstock-Ennetbürgen (Variante 1)	20 KP Bürgenstock 10 KP Ennetbürgen	1'045'000

Standseilbahn

Kehrsiten-Bürgenstock	46 KP/Tag	1'342'000
-----------------------	-----------	------------------

Schiff

Luzern-Kehrsiten Bürgenstock (saisonale Linie+Verdichtung)	28 Bedienungen/Tag 3 KP in Randstunden	590'000
---	---	----------------

Luzern-Kehrsiten Bürgenstock (neues Schiff+ganzjährig)	18 KP/Tag	1'600'000
---	-----------	------------------

KP = Kurspaare

Abgeltungen in Franken

Bei der obigen Zusammenstellung gilt es zu beachten, dass bei einer saisonalen Bedienung der Station Kehrsiten-Bürgenstock mit dem Schiff im Sommer rund 28 Bedienungen vorgesehen sind. Im Frühling und Herbst ist die Anzahl der Bedienungen wesentlich tiefer und im Winter verkehren keine Schiffe dorthin.

In der Empfehlung der SMA wird aus Sicht der allgemeinen Erschliessungsfunktion die Variante 1 mit der Option einer Linienverlängerung nach Ennetbürgen als zweckmässig erachtet. Diese Variante ergibt ungedeckte Kosten von jährlich Fr. 1'045'000.- (Offerte 2014 und Plankosten Linienverlängerung). Der Variante 1 wird die von den Resort Betreibern favorisierte Variante 3 (inkl. Option Linienverlängerung nach Ennetbürgen) gegenübergestellt. Die ungedeckten Kosten dafür betragen jährlich:

Buslinie Stansstad-Bürgenstock-Ennetbürgen (Variante 1)	Fr. 1'045'000.-
Standseilbahn Kehrsiten-Bürgenstock	Fr. 1'342'000.-
Schiff Luzern-Kehrsiten	Fr. 1'600'000.-
Variante 3 total	Fr. 3'987'000.-

Die ungedeckten Kosten der Variante 3 (inkl. Linienerweiterung nach Ennetbürgen) liegen bei Fr. 2'942'000.- oder 282% über dem Busangebot nach der Eröffnung des Resorts (Variante 1).

Für die ungedeckten Kosten des Betriebs der Standseilbahn Kehrsiten-Bürgenstock wurden beim BAV Vergleichszahlen nachgefragt. Direkt vergleichbare abgeltungsberechtigte Standseilbahnen gibt es nicht. Gemäss BAV bewegen sich die ungedeckten Kosten bei Standseilbahnen zwischen Fr. 700'000.- und Fr. 2 Mio.

Mit der Eröffnung des neuen Bürgenstock Resorts ist das Bus-Angebot mit Sicherheit zu erhöhen. Während heute Montag bis Freitag 9 Kurspaare verkehren, dürften es dann bis zu 20 Kurspaare sein. Die ungedeckten Kosten dafür liegen bei Fr. 711'000.-. Ein Ausbau und damit mehr Abgeltungen für die Linie Stansstad-Obbürgen-Bürgenstock sind für die Besteller (Bund und Kanton) naheliegend. Mit der Eröffnung des Bürgenstock Resorts wird das Kundenpotential (Mitarbeiter, Gäste, Ausflügler) massiv erhöht. Die Resort Betreiber rechnen täglich mit 400 Hotelgästen und 250 Ausflugs Gästen. Dazu kommen 800 Personen, welche auf den Bürgenstock arbeiten. Die Zahl der Personalzimmer und Mitarbeiterparkplätze im Resort sind beschränkt. Die Besteller werden mit dem Angebotsausbau mehr als doppelt soviel Abgeltungen, wie heute, zu finanzieren haben. Die Resort Betreiber und die Standortgemeinden (Ausnahme Beitrag Schulgemeinde) haben sich daran gemäss geltenden Rechtsgrundlagen nicht zu beteiligen.

3.5 Finanzierung

Die heutige Buslinie Stansstad-Obbürgen-Bürgenstock ist eine Linie des Regionalen Personenverkehrs (RPV). Der Bund beteiligt sich an den Abgeltungen mit 55%. An die Abgeltungen für 2014 bezahlt er Fr. 182'050.- und der Kanton Fr. 148'950.-. Mit dem Ausbau des Angebots nach Eröffnung des Resorts dürfte sich das Engagement der Besteller praktisch verdoppeln. Voraussetzung für eine finanzielle Mitbeteiligung des Bundes ist die Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen wie Kostendeckungsgrad oder Nachfrage. Heute liegt der Kostendeckungsgrad bei 14,2%. Der minimale Kostendeckungsgrad gemäss Richtlinien des Bundes liegt bei 10%. Das minimal belastete Teilstück der Linie liegt bei 31 Personen und erreicht damit knapp die Vorgabe des Bundes. Die Linie mit dem heutigen Angebot erreicht die Vorgaben des Bundes zum RPV somit knapp. Mit einem Ausbau des Angebots muss deshalb zwingend auch eine stärkere Nachfrage und damit verbunden mehr Erlöse einhergehen.

Von den geprüften Varianten für die öV-Erschliessung des Bürgenstock stehen die Varianten 1 und 3 zur Diskussion. Hier ein Überblick zur Finanzierung.

Mögliche Finanzierung

	<u>Abgeltungen</u>	<u>Anteil Bund</u>	<u>Anteil NW</u>	<u>Gemeinde*</u>	<u>Resort</u>
Variante 1					
Buslinie ausgebaut	1'045'000	574'750	470'250	3'500	
Variante 3					
Buslinie ausgebaut	1'045'000	574'750	470'250	3'500	
Schiff	1'600'000				1'600'000
Standseilbahn	1'342'000				1'342'000
	<u>3'987'000</u>	<u>574'750</u>	<u>470'250</u>	<u>3'500</u>	<u>2'942'000</u>
Erschliessung heute	331'000	182'050	148'950	3'056	
Fahrplan 2014					

Abgeltungen = ungedeckte Kosten aus dem Betrieb des Angebots

* = Beitrag der Gemeinde werden als Ertrag gebucht und reduzieren damit die Abgeltung

Offen ist in dieser Übersicht, ob der Bund die Linienverlängerung vom Bürgenstock nach Ennetbürgen vollumfänglich mitfinanziert (siehe Stellungnahmen BAV). In der Varianten 3 wird davon ausgegangen, dass die zusätzliche Linie Luzern-Kehrsiten zum Bürgenstock primär touristisch ist und vom Resort finanziert wird. Weiter offen ist die Höhe eines finanziellen Beitrags der Schule Ennetbürgen an die Linienverlängerung nach Ennetbürgen.

Für das Jahr 2015 hat der Landrat einen Objektkredit für die Abgeltungen des öV-Angebots in der Höhe von Fr. 7,8 Mio. bewilligt. Die von den Resort Betreibern favorisierte zusätzliche Linie (Schiff und Standseilbahn) rechnet mit zusätzlichen Abgeltungen in der Höhe von Fr. 3'987'000.-. Angenommen davon würde der Bund 55% oder Fr. 2'192'850.- finanzieren, so bleibt dem Kanton Fr. 1'794'150.- Der Kantonsanteil aus der Varianten 3 macht dabei 23% der gesamten Abgeltungen für das Jahr 2015 aus. Eine solche Steigerung der Abgeltungen widerspricht den Sparanstrengungen des Kantons, wie sie in der Entlastung der Haushalte, vorgegeben sind (Dach für Abgeltungen pro Jahr Fr. 8 Mio.)

4 Stellungnahmen der betroffenen Akteure

Die Erschliessung des Bürgenstock mit dem öffentlichen Verkehr betrifft verschiedene Akteure. Aus diesem Grund hat die Baudirektion folgende Akteure zu einer Stellungnahme zu verschiedenen Aspekten der öV-Erschliessung eingeladen:

- Bundesamt für Verkehr BAV, Sektion Personenverkehr
- Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern
- Bauherrschaft des Bürgenstock Resorts (Katara Hospitality Switzerland AG)
- Volkswirtschaftsdirektion Nidwalden
- Gemeinerat Stansstad
- Gemeinderat Ennetbürgen

Diese Organisationen sind unterschiedlich von der Problematik der ÖV-Erschliessung auf dem Bürgenstock betroffen. Aus diesem Grunde wurden sie von der Baudirektion eingeladen, sich zu spezifischen Fragen zu äussern. Die Auswertung der Stellungnahmen ist in der Folge summarisch dargestellt.

Bundesamt für Verkehr BAV

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes an der Erschliessung des Bürgenstock ist weiterhin möglich, wenn die Voraussetzungen gemäss der Verordnung über die Abgeltung des Regionalen Personenverkehrs (ARPV; SR 745.16) erfüllt sind. Insbesondere geht es dabei um die Erschliessungsfunktion der Linie. Die heutige gemeinsam vom Kanton Nidwalden und Bund abgegoltene Buslinie Stansstad-Obbürgen-Bürgenstock erfüllt diese Voraussetzung. Neben der Erschliessung der Streusiedlung auf dem Bürgenstock wird die Ortschaft Obbürgen erschlossen. Eine zusätzliche Erschliessung des Bürgenstock durch die Standseilbahn von Kehrsiten würde zu einer Mehrfachbedienung führen. Eine solche Linie könnte dann vom Bund nur mitfinanziert werden, wenn sie eine wichtige zusätzliche Verkehrsverbindung darstellte. Aus Sicht des BAV ist dies bei der Standseilbahn nicht der Fall. Eine Abgeltung der Verbindung mit Standseilbahn und Schiff anstelle der heutigen Verbindung mit Bus und der Zentralbahn wird vom BAV abgelehnt. Grund dafür ist die Tatsache, dass die Standseilbahn im Gegensatz zum Bus nur gerade eine Erschliessung des Resorts und nicht des gesamten Bürgenstocks sicherstellt. Neben der Erschliessungsfunktion muss bei einer Linie auch eine minimale Wirtschaftlichkeit gegeben sein. Für eine Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Verbindung mit Standseilbahn und Schiff liegen dem BAV die nötigen Grundlagen in Form einer detaillierten Offerte mit Kennzahlen nicht vor.

Was die Erschliessungsfunktion der Linie Luzern-Kehrsiten-Bürgenstock angeht, beruft sich das BAV auf die Verordnung über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11). Gestützt darauf anerkennt das BAV die Erschliessungsfunktion einer Linie nur dann, wenn sie effektiv der Erschliessung dient. Im Falle des Bürgenstock könnte die Standseilbahn dann eine Erschliessungsfunktion haben, wenn entweder im Resort selbst ganzjährig 100 Personen wohnen oder die Standseilbahn zusätzlich ausreichend Einwohner auf dem übrigen Gebiet des Bürgenstock erschliesst. Auf der Praxis des BAV basierend können Einwohner dann als erschlossen gelten, wenn sie in einem Umkreis von 1,5 km um die Haltestelle der Standseilbahn wohnhaft sind, wobei eine Höhendifferenz von 10 m als 100 m horizontale Differenz zählt.

Das BAV äusserte sich auch zur Verlängerung der bisherigen Buslinie nach Ennetbürgen. Grundsätzlich kann sich das BAV eine Verlängerung der bestehenden Buslinie nach Ennetbürgen und deren Abgeltung vorstellen. Aufgrund der Bedenken hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit wird diese jedoch als wenig zweckmässig erachtet. Im Weiteren wird gemäss den Abklärungen von SMA eine separate Führung der Kurse nach Ennetbürgen mit einem Kleinbus vorzuziehen sein. In einem solchen Fall würde das BAV die Kurse nach Ennetbürgen als separate Linie betrachten und diese als Mehrfachbedienung nicht abgelden. Aufgrund der bestehenden Verbindung via Stansstad und des geringen Potenzials kann diese Linienerweiterung nicht als wichtige zusätzliche Verkehrsverbindung betrachtet werden.

Fazit

Eine zusätzliche Erschliessung des Bürgenstocks durch die Standseilbahn von Kehrsiten würde zu einer Mehrfachbedienung führen, welche vom BAV nicht mitfinanziert wird. Dies, weil die Linie Luzern-Kehrsiten-Bürgenstock nicht eine wichtige zusätzliche Verkehrsverbindung darstellt. Zudem ist die Wirtschaftlichkeit der neuen Linie zweifelhaft. Unter der Voraussetzung, dass eine minimale Wirtschaftlichkeit gegeben ist, beteiligt sich der Bund weiterhin an der Finanzierung der bestehenden Buslinie Stansstad-Bürgenstock. Eine finanzielle Beteiligung an der Verbindung mit Standseilbahn und Schiff lehnt der Bund dagegen ab. Die Erschliessungsfunktion der Linie Luzern-Kehrsiten-Bürgenstock wäre effektiv noch nachzuweisen und zu beurteilen. Was die Verlängerung der Buslinie nach Ennetbürgen angeht, hat das BAV Bedenken hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit oder einer Mehrfachbedienung.

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern

Der Kanton Luzern erachtet nur die öV-Erschliessung des Bürgenstock über die bestehende Postautolinie Stansstad-Bürgenstock als zielführend. Dies auch unter touristischen Aspek-

ten. Begründet wird diese Ansicht damit, dass die Schiffsverbindung zwar touristisch attraktiv wäre, gleichzeitig aber auch die aufwendigste Erschliessung darstellt. Mit der heutigen öV-Erschliessung (Variante 1) wird eine nachfragegerechte, betrieblich effiziente und wirtschaftliche öV-Erschliessung des Bürgenstocks ermöglicht. Die S-Bahnverbindungen nach Stansstad sind bereits heute durch die Kantone und den Bund finanziert. Die Schiffsverbindung im Ganzjahresbetrieb als öV-Erschliessung hingegen ergibt nicht vertretbare Folgekosten für den Kanton Luzern von über 1 Mio. Franken. Dies weil die Linienführung grösstenteils auf dem Territorium des Kantons Luzern verläuft (Interkantonaler Verteilschlüssel). Es wird darauf hingewiesen, dass die touristische Attraktivität einer Verbindung zum Bürgenstock bereits mit den ordentlichen Kursschiffen von heute besteht. Gegebenenfalls wäre der Takt der Kursschiffe aufgrund der neuen Frequenzen anzupassen. Die Linie Luzern-Kehrsiten-Bürgenstock wird vom Kanton Luzern als touristische Linie beurteilt. Eine Mitfinanzierung dieser Linie hätte präjudizierende Wirkung auf andere Mitfinanzierungs- und Erschliessungswünsche innerhalb und ausserhalb des Kantons Luzern. Aus diesem Grund ist eine finanzielle Mitbeteiligung an der Linie Luzern-Kehrsiten-Bürgenstock nicht möglich.

The Bürgenstock Selection, Katara Hospitality Switzerland AG (Bauherr und Investor)

Von den verschiedenen geprüften Varianten einer öffentlichen Erschliessung des Bürgenstock-Resorts schliesst der Bauherr die Varianten 2 und 4 aus verschiedenen Gründen aus. Die Variante 1 (heutige Erschliessung mit Linienerweiterung nach Ennetbürgen) ist für ihn unbefriedigend, da die Kantonsstrasse unzureichend ausgebaut ist. Mit der Eröffnung des neuen Resorts wird die Kantonsstrasse zwischen Stansstad und Bürgenstock an ihre Kapazitätsgrenze kommen. Grosse Verkehrsprobleme und eine erhöhte Unfallgefahr sind die Folge. Für den Bauherrn und Investor ist die Variante 3 die effizienteste Erschliessung. Damit kann den Mitarbeitern und den Gästen ein attraktiver Weg zum Resort geboten werden.

Zu einer Mitbeteiligung an den ungedeckten Kosten der Variante 3 äussert sich die Bauherrschaft wie folgt. Sie würde sich mit Investitionen in der Höhe von Fr. 15 Mio. für die Erneuerung der Bürgenstockbahn und dem Bau eines Shuttlebootes für Fr. 5 Mio. beteiligen. Im Gegenzug möchte sie aber die zusätzlichen ungedeckten Kosten für den Betrieb von der öffentlichen Hand abgedeckt haben. Sie weist darauf hin, dass Gesamtinvestitionen von Fr. 500 Mio. im Bürgenstockresort getätigt werden. Es wird auch erwähnt, dass das Tourismus-Leuchtturmprojekt Bürgenstock-Resort auch unter volkswirtschaftlichen Aspekten als Sonderfall gewertet werden muss. Es ist eine Investition in die nachhaltige Förderung des Tourismus der gesamten Region. Der Bürgenberg dient zusätzlich auch als Naherholungsgebiet für die Einwohner der Region. Aus diesen Gründen ist der Investor der Auffassung, dass die Erschliessung des Resorts nicht nur von öffentlichem Interesse für die Kantone Nidwalden und Luzern ist, sondern auch eine Defizitfinanzierung durch die öffentliche Hand rechtfertigt.

Volkswirtschaftsdirektion Nidwalden

Bei der Beurteilung der Linie Luzern-Kehrsiten-Bürgenstock unterscheidet die Volkswirtschaftsdirektion den Nutzen für den Tages- und Beherbergungstourismus. Es ist aus Sicht der Volkswirtschaftsdirektion schwer abschätzbar, in wie weit der Tagestourismus bereit sein wird einen Mehrpreis für eine direkte Schiffsverbindung zwischen Luzern und Kehrsiten zu bezahlen. Dies ist der Fall, wenn die zusätzliche Linie nicht zu wesentlichen Teilen anderweitig finanziert werden kann. In wie fern dies zu einer Attraktivierung für den Tagestourismus beiträgt ist offen. Ob der Beherbergungsgast des Bürgenstock-Resorts eine direkte öV-Verbindung Luzern-Bürgenstock nutzen wird, kann ebenfalls nicht beurteilt werden. Sollte eine solche Verbindung für die Beherbergungsbetriebe von zentraler Bedeutung sein, dann liegt es im primären Interesse des Bürgenstock-Resorts, ein entsprechendes Angebot aufzubauen.

Die Volkswirtschaftsdirektion hat bisher im Rahmen der Realisierung des Bürgenstock-Resorts eine einmalige finanzielle Unterstützung geleistet. Es wurden Fr. 37'800.- aus Mitteln der neuen Regionalpolitik für die Studie der BAK Basel 2011/2012 geleistet. Weitere finanzielle Beiträge an die Realisierung des Bürgenstock Hotels sind im Zusammenhang mit NRP-

Projekten möglich. Das Projektmanagement der Bürgenstock-Resorts ist zusammen mit der Hochschule Luzern daran ein Konzept für einen Lernpfad Felsenweg auszuarbeiten. Die NRP kann möglicherweise hier einen Beitrag zur Finanzierung eines solchen Pfades leisten. Im Weiteren kann auch an die Investition der Kehrsitenbahn ein NRP-Darlehen geprüft werden. Dass ein solches zinsloses Darlehen den Bürgenstock-Resorts dienlich wäre, ist zu bezweifeln. Vielmehr stellt sich die Frage, ob grundsätzlich eine finanzielle Beteiligung des Kantons an der öV-Linie Luzern-Kehrsiten-Bürgenstock möglich und sinnvoll ist. Die Volkswirtschaftsdirektion kommt zum Schluss, dass eine finanzielle Beteiligung des Kantons am Betrieb der neuen Linie unter dem Gesichtspunkt der Entlastung der Strasse eine Rolle spielen könnte. Sie weist auch darauf hin, dass eine direkte Linie Luzern-Kehrsiten-Bürgenstock-Bürgenstock für die Stadt und den Kanton Luzern einen Mehrwert bieten könnte. Einerseits würden die Stadt und der Kanton Luzern im touristischen Sinne profitieren und andererseits die Attraktivität von Luzern als Wohnsitz für die Mitarbeiter des Bürgenstock-Resorts erhöht. Es scheint deshalb wichtig und richtig, dass die Stadt und der Kanton Luzern in die weiteren Verhandlungen einbezogen werden.

Gemeinderat Stansstad

Für die Schüler der Oberstufe aus Obbürgen leistet die Schulgemeinde heute mit einer Subventionierung eines Streckenabonnements (2014: Fr. 3056.-), welches das ganze Jahr unbeschränkt gültig ist, einen Beitrag an die Buslinie. Der Gemeinderat bestätigt diesen Sachverhalt.

Für den Gemeinderat ist die Erschliessung Luzern-Kehrsiten-Bürgenstock-Bürgenstock touristisch von grosser Bedeutung. Sie hat aber für die Ortsteile Fürigen, Obbürgen und Kehrsiten kaum eine Bedeutung. Die genannten Ortsteile müssen zwingend eine priorisierte ÖV-Anbindung im bisherigen Umfang haben. Der Gemeinderat kann sich auch unter dem Aspekt der grossen Bedeutung des Bürgenstock-Resorts für die Gemeinde keine finanzielle Beteiligung an einer neuen Linie Luzern-Bürgenstock vorstellen. Es wird jedoch erwartet, dass das heutige Erschliessungsangebot Stansstad-Obbürgen zu den gleichen Konditionen wie bisher auch in Zukunft zur Verfügung steht.

Der Gemeinderat wurde auch zur Verlängerung der heutigen Buslinie Stansstad-Obbürgen-Bürgenstock nach Ennetbürgen befragt. Aus Sicht der politischen- und der Schulgemeinde Stansstad ist diese Linienverlängerung nicht notwendig. Ein eventueller Nutzen der Buslinienverlängerung soll vor allem von der Gemeinde Ennetbürgen reflektiert werden.

Gemeinderat Ennetbürgen

Die neue Linie mit Schiff und Kehrsitenbahn zum Bürgenstock wird vom Gemeinderat als einzigartiger touristischer Anfahrtsweg mit einem speziellen Effekt betrachtet. Dieser Beurteilung sind aber auch die ungedeckten Kosten gegenüber zu stellen. Die vorgelegten ungedeckten Kosten für diese öV-Linie werden vom Gemeinderat stark angezweifelt. Da die Standseilbahn ein Bestandteil des Resorts und des Bauprojekts darstellt, kann es aus Sicht des Gemeinderates nicht sein, dass die Resortbetreiber mit der neuen öV-Linie den Bahnbetrieb über staatliche Subventionen betreiben wollen. Die Resortbetreiber müssten das grösste Eigeninteresse an einer kurzen Anreisezeit und der hohen Fahrgastkapazität haben. Die öffentliche Hand muss diese Eigenheiten nicht bezahlen. Aus Sicht der Gemeinde Ennetbürgen hat die neue Linie für die Gemeinde keinen Mehrwert.

Die Finanzierung der neuen Linie muss mit den gleichen Spielregeln wie bereits bestehende Nebenlinien im Kanton Nidwalden (z.B. Stansstad-Obbürgen, Stans-Oberdorf-Büren usw.) betrachtet werden. Sie ist ausschliesslich Sache des Kantons bzw. des Betreibers.

Hinsichtlich der Linienverlängerung vom Bürgenstock nach Ennetbürgen äussert sich der Gemeinderat wie folgt. Ennetbürgen hat grundsätzlich einen Bedarf an Schülertransporten am Bürgenberg. In diesem Zusammenhang kann sich der Gemeinderat vorstellen, die Linie indirekt über die Subventionierung eines Jahresabonnements pro Schüler/in mit zu finanzie-

ren. Dies unter der Voraussetzung, dass der Fahrplan, wie in der Befragung vom Juli 2013 genannt, abgedeckt werden kann.

Fazit aus den Vernehmlassungen

Der Bund (BAV) als wichtigster Partner bei der Finanzierung des regionalen Personenverkehrs sieht in der zusätzlichen Linie Luzern-Kehrsiten-Bürgenstock eine Mehrfacherschliessung und lehnt eine Mitfinanzierung deshalb ab. Die Linienverlängerung der bestehenden Buslinie nach Ennetbürgen wird vom BAV hinsichtlich einer Mitfinanzierung kritisch hinterfragt (Wirtschaftlichkeit, Potential). Der Kanton Luzern, welcher sich an der zusätzlichen Linie Luzern-Kehrsiten-Bürgenstock gemäss dem geltenden Kostenteiler von Linien des regionalen Personenverkehrs, in grossem Masse zu beteiligen hätte, wird sich finanziell nicht daran beteiligen. Dies weil für ihn die Buslinie Stansstad-Bürgenstock die Bedürfnisse einer öV-Erschliessung des Gebiets am Besten abdeckt und weil er keine Präjudizien für andere Begehren zur Mitfinanzierung von öV-Erschliessungen im Kanton Luzern schaffen will. Für die Gemeinden Stansstad und Ennetbürgen ist die zusätzliche Linie Luzern-Kehrsiten-Bürgenstock ein touristische Angebot primär für das Resort. Die bestehende Buslinie Stansstad-Bürgenstock wird als zweckmässig beurteilt und auch künftig mit Beiträgen der Schule unterstützt. Die Linienverlängerung der bestehenden Buslinie nach Ennetbürgen ist für Ennetbürgen attraktiv und würde auch mit einem Beitrag der Schule unterstützt. Die Volkswirtschaftsdirektion äussert sich zu der von den Investoren auf dem Bürgenstock gewünschten Linie nicht abschliessend. Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Resort wird anerkannt und es werden Beiträge der Neuen Regionalpolitik (NRP) für Projekte auf dem Bürgenstock in Aussicht gestellt. Die Stellungnahmen von Bund, Kanton Luzern und den Standortgemeinden zeigen insgesamt eine klar ablehnende Haltung gegenüber einer Mitfinanzierung der zusätzlichen Linie Luzern-Kehrsiten-Bürgenstock. Nur die Investoren des Resorts beantragen die Linie weiterhin zu betreiben und von der öffentlichen Hand mitfinanzieren zu lassen. Begründet wird diese Erwartung mit der grossen volkswirtschaftlichen Bedeutung des neuen Resorts und den geplanten Investitionen in Infrastrukturen des öV (Schiff, Kehrsitenbahn).

5 Bedeutung des Bürgenstock-Resorts für die Region

Auf dem Bürgenstock entsteht gegenwärtig ein neues Resort. Es wird rund Fr. 500 Mio. investiert, um ein nachhaltiges, ganzjährig operierendes Resort zu erstellen. Die Neuausrichtung enthält verschiedene starke Komponenten (z.B. Medical Wellness, 4- und 5-Sternhotels, Restaurants, Veranstaltungen usw.), die auf einen Ganzjahrestourismus abzielen. Es ist davon auszugehen, dass das Resort das Potenzial hat, ein bedeutender Impulsgeber für die regionale Tourismuswirtschaft zu werden. Neben den Auswirkungen auf die Tourismuslandschaft generell, sind auch volkswirtschaftliche Effekte zu erwarten. Gestützt auf diese Ausgangslage wurde 2012 durch BAK Basel Economics AG eine Studie zur Bedeutung des künftigen Bürgenstock-Resorts für die Zentralschweizer Tourismuslandschaft und die regionale Volkswirtschaft erstellt. Diese Studie wurde von der Wirtschaftsförderung Nidwalden in Auftrag gegeben und sollte die volkswirtschaftliche Bedeutung der Investitionen im regionalen Kontext aufzeigen. Die Kosten der Studie wurden im Rahmen der neuen Regionalpolitik des Bundes (NRP) je hälftig vom Bund und Kanton getragen. Die Ergebnisse der Studie lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Touristische Gesamtnachfrage

Das Bürgenstock-Resort wird viele neue Gäste in den Kanton Nidwalden bringen. Die zum Resort gehörenden Hotels auf dem Bürgenstock werden bereits im ersten Betriebsjahr von rund 74'200 Hotelübernachtungen frequentiert. In den Folgejahren werden die Logiernächtezahlen stetig ansteigen und im Vollbetrieb rund 150'000 Übernachtungen pro Jahr generieren. Das Bürgenstock-Resort wird nicht nur von Übernachtungsgästen frequentiert. Das Angebot auf dem Bürgenstock wird auch Wanderer, Bankett- und Veranstaltungsbesucher, Gourmets und andere Ausflugsbegeisterte anlocken, die nicht auf dem Bürgenstock übernachten. Im Vollbetrieb werden gut 87'200 Tagesgäste pro Jahr auf den Bürgenstock reisen.

Insgesamt werden also auf dem Bürgenstock im Vollbetrieb gut 237'000 Gästefrequenzen erwartet.

Die jährliche monetäre touristische Gesamtnachfrage beträgt im ersten Betriebsjahr Fr. 75 Mio. und steigert sich im Vollbetrieb auf rund Fr. 141 Mio.

Auswirkungen auf die Tourismuslandschaft

Das zukünftige Hotelangebot auf dem Bürgenstock wirkt sich insbesondere auf das in der Zentralschweiz bisher untervertretene Erstklass- und Luxushotelsegment aus und kann dadurch eine bestehende Angebotslücke füllen. Hinsichtlich der Auswirkungen des neuen Bürgenstock-Resorts auf die Nachfragestruktur sind zwei Kernaussagen festzuhalten. Erstens werden mit dem Bürgenstock-Resort vermehrt zahlungskräftige Gäste in die Zentralschweiz reisen, wovon auch andere Tourismusbetriebe profitieren werden. Zweitens steigt durch die Ausrichtung des Resorts auf neue Märkte die Bekanntheit der regionalen Tourismuswirtschaft auf den künftigen Wachstumsmärkten spürbar an. Die Untersuchungen zu den erwarteten positiven "Spill over Effects" zeigen, dass die regionale Tourismuswirtschaft vom Bürgenstock profitieren kann. Direkte positive Effekte ergeben sich durch die Ausgaben der Übernachtungsgäste auf Ausflügen während ihrem Aufenthalt sowie durch Ausgaben bei der An- und Abreise. Indirekt profitiert die Tourismuswirtschaft unter anderem von der Erschließung neuer Märkte und der Funktion des Resorts als Leuchtturmprojekt für die ganze Region. Vom Bürgenstock-Resort gehen aber auch Verdrängungseffekte aus. Eine Konkurrenzanalyse zeigte aber, dass die möglichen Verdrängungseffekte als Folge des Kapazitätsaufbaus auf dem Bürgenstock wohl bescheiden ausfallen werden. Das Resort füllt viel eher eine Angebotslücke als dass bestehende Kapazitäten über Gebühr konkurrenziert werden.

Gesamtwirtschaftlicher Impact

Mit dem Bürgenstockprojekt ist in der Zentralschweiz bis zum Jahr 2020 insgesamt ein Wertschöpfungseffekt von rund Fr. 1,2 Mrd. verbunden (nominal, zu laufenden Preisen). Etwa ein Drittel dieses Effekts geht auf die Investitionstätigkeit zurück. Im laufenden Betrieb erwirtschaftet das Resort selbst bis 2020 kumuliert eine Bruttowertschöpfung von rund Fr. 600 Mio. Weitere Effekte entstehen durch die Beteiligung regionaler Unternehmen an der Wertschöpfungskette (Zulieferer) sowie Unternehmen, welche durch den Konsum der rund 800 im Bürgenstock-Resort beschäftigten Personen oder die Konsumausgaben der Gäste ausserhalb des Resorts profitieren.

Dauerhafte Impulse für die Zentralschweizer Volkswirtschaft

Während der von den Investitionen ausgelöste Effekt einmaliger Natur ist, handelt es sich bei Effekten aus dem Betrieb des Resorts sowie den Ersatzinvestitionen um wiederkehrende Effekte. Im Jahre 2020 beträgt dieser im Bezug auf die Bruttowertschöpfung Fr. 140 Mio. Dieser Wert kann man als dauerhaften, langfristigen Wertschöpfungseffekt zu Preisen von 2020 interpretieren. Die wirtschaftlichen Effekte lassen sich mit Hilfe verschiedener Indikatoren zusammenfassen.

Das Bürgenstockprojekt führt in der Zentralschweiz dauerhaft.....

- zu einer jährlichen Bruttowertschöpfung in der Höhe von rund Fr. 140 Mio.
- zu einer Beschäftigung von durchschnittlich rund 1'100 Personen.
- zu einem aggregierten Arbeitnehmereinkommen von rund Fr. 60 Mio.
- sowie bei Kantonen und Gemeinden der Zentralschweiz zu Steuererträgen von rund Fr. 8 Mio.

Berücksichtigt man sämtliche Wertschöpfungseffekte, welche direkt vom Resort erwirtschaftet werden, ergibt sich für das Jahr 2020 ein Betrag von Fr. 97 Mio. Hier ist zu berücksichtigen, dass dieser Betrag eine regionale Wirkung in der ganzen Zentralschweiz haben dürfte und nicht nur Nidwalden zu Gute kommt. An dieser Zahl lässt sich die gesamtwirtschaftliche

Bedeutung des Resort für den Kanton Nidwalden erahnen. Selbst ohne sämtliche Effekte, welche im Zuge der Beteiligung anderer Nidwaldner Unternehmer an der touristischen Wertschöpfungskette anfallen, trägt das Bürgenstock-Resort im Jahr 2020 rund 3% zum Nidwaldner Bruttoinlandprodukt (BIP) bei. Unter Einbezug der Effekte ausserhalb des Resorts fällt die Bedeutung nochmals höher aus. Bei den Kantonen und Gemeinden der gesamten Zentralschweiz fallen durch das Resort längerfristig jährlich rund Fr. 8 Mio. an Gewinn- und Einkommenssteuern an.

Im Zusammenhang mit dem Beitrag den das Resort im Betrieb an das BIP des Kantons Nidwalden leistet ist die heutige Bedeutung des Tourismus zu berücksichtigen. Eine Wertschöpfungsstudie zum Tourismus im Kanton Nidwalden und in Engelberg aus dem Jahr 2004 liefert dazu Angaben. Im Kanton Nidwalden tragen die touristischen Leistungsträger 12% zur Beschäftigung und 12% zum BIP des Kantons bei. Die Studie zeigt weiter auf, dass in Nidwalden 15'240 Beschäftigte (Vollzeitäquivalente) eine Wertschöpfung von Fr. 1'550 Mio. erarbeiteten. Diesen Zahlen sind die Erkenntnisse der BAK Studie gegenüber zu stellen.

Die detaillierten Ergebnisse der Studie zur Bedeutung des Bürgenstock-Resorts für die Zentralschweizer Tourismuslandschaft und die regionale Volkswirtschaft finden sich im Schlussbericht vom Januar 2012 (Beilage).

6 Erschliessung auf der Strasse

Die Erschliessung des Bürgenstock-Resorts mit dem Individualverkehr (MIV) erfolgt nach Eröffnung des Resorts wie bisher über die Bürgenstockstrasse. Bei der Bürgenstockstrasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse, welche die Weiler Fürigen, Obbürgen, Trogen und das Bürgenstock-Resort erschliesst. Mit der Eröffnung des Resort wird sich die Verkehrsmenge auf der Bürgenstockstrasse erhöhen. 2010 wurden täglich im Durchschnitt 1'874 Fahrzeuge im Abschnitt vor der Verzweigung nach Fürigen gezählt. Die Bürgenstockstrasse weist heute zum Teil enge Strassenverhältnisse auf, welche das Kreuzen grösserer Fahrzeuge beeinträchtigen.

Aufgrund der Angaben der Resortbetreiber wird sich das Verkehrsaufkommen auf der Bürgenstockstrasse wie folgt entwickeln.

Belastung Bürgenstockstrasse nach Eröffnung des Resorts

<u>Nach Eröffnung</u>	<u>Personen</u>	<u>Fahrzeuge</u>	<u>Fahrten</u>
Ausflugsgäste	250	120	240
Hotelgäste	400	175	265
Mitarbeiter	800	220	440
Logistikfahrten		70	140
Total zusätzliche Fahrten			1085

Verkehrszählung 2010

DTV	1874
Mehrverkehr nach Eröffnung Resort	58%

DTV : durchschnittliche Anzahl Fahrzeuge pro Tag (ganzjährig)

Nachdem das Resort im Vollbetrieb läuft, ist mit einer Zunahme gegenüber der Frequenz von 2010 von 58% zu rechnen.

Um die zusätzliche Verkehrsmenge aus dem Betrieb des Resort auf der Bürgenstockstrasse abwickeln zu können, plant das Tiefbauamt verschiedene Verbesserungen an der Strasse. Dazu wurde die Strasse einer Schwachstellenanalyse unterzogen und Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Sicherheit ausgearbeitet. Diese Massnahmen werden gegenwärtig vertieft geprüft und konkrete Planungen vorgenommen. Künftig soll sichergestellt werden, dass sich Busse und Lastwagen auf der Bürgenstockstrasse in den Ausweistellen kreuzen können. Die zeitliche Umsetzung der einzelnen Massnahmen ist noch offen. Nach Eröffnung des Resort wird der Verkehr kontinuierlich zunehmen. Es sollen dabei Erfahrungen mit der Verkehrsmenge und der Verteilung über den Tag gesammelt werden. Gestützt auf diese Erfahrungen werden dann entsprechende vorbereitete Massnahmen ab 2016 umgesetzt. Die Kosten für diese Massnahmen belaufen sich auf Fr. 0.5 bis 1 Mio. je nach Umfang der Massnahmen.

Mit dem Bau des Resorts ist auch ein reger Baustellenverkehr mit schweren Fahrzeugen verbunden, welcher die Bürgenstockstrasse zusätzlich belastet und abnutzt. Das Tiefbauamt geht davon aus, dass nach Bauabschluss im Resort die Strasse an einzelnen Stellen saniert wird. Die Kosten dafür werden vom Kanton getragen.

7 Schlussfolgerungen und Antrag

Die Erschliessung des Bürgenstock mit dem öffentlichen Verkehr wurde einer externen Analyse und Überprüfung unterzogen. Dabei wurden vier Varianten evaluiert und eine Empfehlung abgegeben. Die bisherige Grunderschliessung mit dem Bus von Stansstad über Obbürgen zum Bürgenstock wurde dabei als sachgerecht und wirtschaftlich empfohlen. Die Option einer Verlängerung der Buslinie nach Ennetbürgen wurde kritisch kommentiert. Hier wurde die Wirtschaftlichkeit aufgrund betrieblicher Rahmenbedingungen als fraglich eingestuft. Die zusätzliche Linie von Luzern mit dem Schiff nach Kehrsiten-Bürgenstock und der Standseilbahn zum Bürgenstock wurde als touristisches Angebot eingestuft, welches nur mit beträchtlichem zusätzlichem Aufwand zu realisieren ist.

Der Bund als wichtiger Partner bei der Finanzierung der bestehenden öV-Erschliessung äusserte sich in seiner Stellungnahme kritisch gegenüber der zusätzlichen Linie via Schiff und Standseilbahn. Er beurteilt diese Linie als Mehrfacherschliessung. Eine zusätzliche Erschliessungsfunktion der Standseilbahn wie gemäss BAV nach geltendem Recht allenfalls möglich, ist kaum realistisch. Neben der Mehrfachbedienung bestehen zudem Vorbehalte bezüglich der Wirtschaftlichkeit der zusätzlichen Linie. Auch die Wirtschaftlichkeit der untersuchten Linienverlängerung der bestehenden Buslinie von Bürgenstock nach Ennetbürgen wird vom BAV kritisch hinterfragt. Aufgrund der aufwendigen Produktion und des geringen Potenzials ist die Wirtschaftlichkeit aus Sicht des BAV kaum gegeben. Der Kanton Luzern, welcher neben dem BAV ein wichtiger Partner für den Betrieb und die Finanzierung der zusätzlichen Linie ist, äussert sich in seiner Stellungnahme ablehnend dazu. Die zusätzliche Linie Luzern-Kehrsiten-Bürgenstock wird als primär touristisches Angebot eingestuft. Ein ganzjähriger Betrieb mit Kostenfolge für Luzern, als hauptsächlicher Zahler der Linie gemäss interkantonalem Verteilschlüssel, wird abgelehnt. Eine Mitfinanzierung dieser Linie hätte zudem präjudizierende Wirkung auf andere Mitfinanzierungs- und Erschliessungswünsche innerhalb und ausserhalb des Kantons Luzern. Für Luzern erfüllt die aktuelle öV-Erschliessung als nachfragegerechte, betrieblich effiziente und wirtschaftliche Linie die Anforderung einer Erschliessung.

Die Investoren und Betreiber des Bürgenstock-Resort fordern in ihrer Stellungnahme eine Mitfinanzierung der zusätzlichen Linie Luzern-Kehrsiten-Bürgenstock. Sie begründen dies mit dem grossen finanziellen Engagement der Investoren und der regionalen Bedeutung des Resorts. Investitionen von rund Fr. 20 Mio. in Infrastrukturen für die Erschliessung (Erneuerung Bürgenstockbahn und neues Schiff) werden von den Investoren getätigt. Im Gegenzug soll die öffentliche Hand die ungedeckten Kosten für den Betrieb der zusätzlichen öV-Linie übernehmen. Die von der Wirtschaftsförderung Nidwalden finanzierte Studie zur Bedeutung

des künftigen Bürgenstock-Resorts für die Zentralschweizer Tourismuslandschaft und die regionale Volkswirtschaft weist verschiedene positive Effekte des Bürgenstock-Resorts aus. Es handelt sich um ein Leuchtturmprojekt für die ganze Zentralschweizer Tourismuslandschaft. Der Kanton Nidwalden profitiert neben den anderen Zentralschweizer Kantonen von der Schaffung von rund 1100 Arbeitsplätzen und zusätzlichen Steuereinnahmen bei den Kantonen und Gemeinden der Zentralschweiz von rund Fr. 8 Mio. Prognosen für das Jahr 2020 rechnen mit einer direkten Wertschöpfung aus dem Betrieb des Resort von zusätzlich 3% am Nidwaldner Bruttoinlandprodukt. Heute tragen die touristischen Leistungsträger rund 12% zum BIP des Kantons bei.

Die Gemeinden Stansstad und Ennetbürgen haben sich auch zur neuen Linie Luzern-Kehrsiten-Bürgenstock geäußert. Für sie ist diese Linie touristisch von grosser Bedeutung. Es ist aber nicht Aufgabe der Gemeinden bzw. der öffentlichen Hand sich daran finanziell zu beteiligen. Die Gemeinden äussern sich auch zur Verlängerung der bisherigen Buslinie vom Bürgenstock nach Ennetbürgen. Für Stansstad besteht kein Bedarf dafür. Ennetbürgen meldet einen Bedarf für diese Linienerweiterung an und ist auch bereit sich finanziell in gewissem Masse (Subventionierung von Jahresabonnements der Schüler) zu beteiligen.

Die Bürgenstockstrasse wird mit Eröffnung des Resorts zusätzlichen Verkehr zu bewältigen haben. Es wird mit einer Zunahme der täglichen Anzahl Fahrten von 58% gerechnet. Planungen für punktuelle Verbesserungen und Sanierungen der Strasse laufen derzeit beim Kanton. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, um künftig mehr Verkehr sicher abwickeln zu können. Die Kapazitäten auf der Bürgenstockstrasse können somit nicht als Begründung für die Einführung der neuen ÖV-Linie herangezogen werden.

Antrag

Eine zusätzliche Linie über den See wird als touristisches Angebot eingestuft, welches eine Mehrfachbedienung des Bürgenstock darstellt und wirtschaftlich kaum zu rechtfertigen ist. Sowohl der Bund als auch der Kanton Luzern als wichtigste Mitfinanzierer können sich ein finanzielles Engagement nicht vorstellen.

Die Verlängerung der Buslinie von Bürgenstock nach Ennetbürgen wird primär von Ennetbürgen unterstützt. Der Entscheid einer definitiven Linienerweiterung muss unter den Aspekten Wirtschaftlichkeit, touristische Erschliessung und Betrieb noch gefällt werden.

Die Investoren engagieren sich finanziell stark für die Erneuerung des Resorts und tragen so zu positiven Impulsen für die Zentralschweizer Tourismuslandschaft und die Volkswirtschaft des Kantons Nidwalden bei. Die öffentliche Hand ihrerseits kommt dabei ihren Verpflichtungen bezüglich der Erschliessung des Resorts vollumfänglich nach. Die öffentliche Hand leistet folgenden Beitrag an die Erneuerung des Bürgenstock Resorts:

- Ab 2016 (geplante Eröffnung des Resorts) soll die Linie Stansstad-Bürgenstock nach Ennetbürgen verlängert und gleichzeitig das Angebot zwischen Stansstad und dem Bürgenstock ausgebaut werden.
Zusatzkosten jährlich wiederkehrend : Fr. 320'000.-
- In der Endphase der Bautätigkeit des Resorts bzw. kurz vor der Eröffnung fallen Kosten für die Sanierung und den Ausbau der Bürgenstockstrasse (Ausweichstellen und Verbreiterungen) an.
Kostenschätzung : Fr. 0.5 bis 1 Mio.
- Für die Verlängerung der bestehenden Buslinie vom Bürgenstock nach Ennetbürgen muss der Strassenabschnitt Trogen bis Honegg ausgebaut werden.
Kostenschätzung : Fr. 0,7 Mio.

Die öffentliche Hand beteiligt sich im Rahmen ihrer Verantwortlichkeiten und ihres Auftrags an der Erneuerung des Resorts. Ein weitergehendes finanzielles Engagements ist ordnungspolitisch nicht zu rechtfertigen.

Aufgrund der obigen Ausführungen kann dem Anliegen zur Finanzierung der ungedeckten Kosten für den Betrieb der zusätzlichen öV-Linie von Luzern über Kehrsiten zum Bürgerstock nicht entsprochen werden. Die Erschliessung des Bürgerstock kann durch die bisherige Buslinie mit entsprechender Anpassung des Angebots nach Eröffnung des Resorts sichergestellt werden.

2015.NWLR.70