



Stans, 1. September 2015
Nr. 637

Baudirektion. Fachstelle öffentlicher Verkehr- und Projektentwicklung. Rahmenkredit für die Abgeltung des Regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2016 und 2017. Antrag an den Landrat

1 Sachverhalt

1.1 Gesetzliche Grundlagen

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

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

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

Aufgrund der vorgängig dargestellten gesetzlichen Grundlagen hat der vorliegende Beschluss zwei Zielsetzungen zu erfüllen. Einerseits legt er die Grundzüge des Angebots des RPV fest. Andererseits werden die Finanzmittel zur Bestellung dieses Verkehrsangebotes bereitgestellt. Der vorliegende Rahmenkredit wird dem Landrat noch nach den Bestimmungen des geltenden ÖVG vorgelegt. Eine Revision des ÖVG ist zur Zeit in der Bearbeitung. Vorgesehen ist das Inkrafttreten des revidierten ÖVG auf den 1. Januar 2016. Im neuen ÖVG ist ein regelmässiges Controlling aller Verkehrslinien und -angebote mit Schwellenwerten verankert. Verkehrslinien, welche die vom Landrat festgelegten Schwellenwerte nicht erreichen, können dem Landrat zur Streichung vorgeschlagen werden. Mit dem Rahmenkredit 2018 und 2019 kommen die Bestimmungen des revidierten ÖVG erstmals zur Anwendung.

In den Jahren 2013 bis 2015 wurden die Abgeltungen des RPV jeweils als Objektkredit für ein Jahr vom Landrat bewilligt. Grund dafür waren verschiedene Unsicherheiten hinsichtlich der Rahmenbedingungen (Neuer Fahrplan, Rollmaterialbeschaffung, Trassenpreiserhöhungen, Auswirkungen der Umsetzung von FABI usw.), welche eine längerfristige Offertstellung der Transportunternehmen verhinderten. Der hier vorliegende Rahmenkredit für die Jahre

2016 und 2017 entspricht der zweijährigen Bestellperiode des Bundes. Das ÖVG hält in Art. 16 Abs. 2 fest, dass die Rahmenkredite für den RPV in der Regel für eine Periode von 4 Jahren festzulegen sind. Abweichungen sind einzelfallweise möglich.

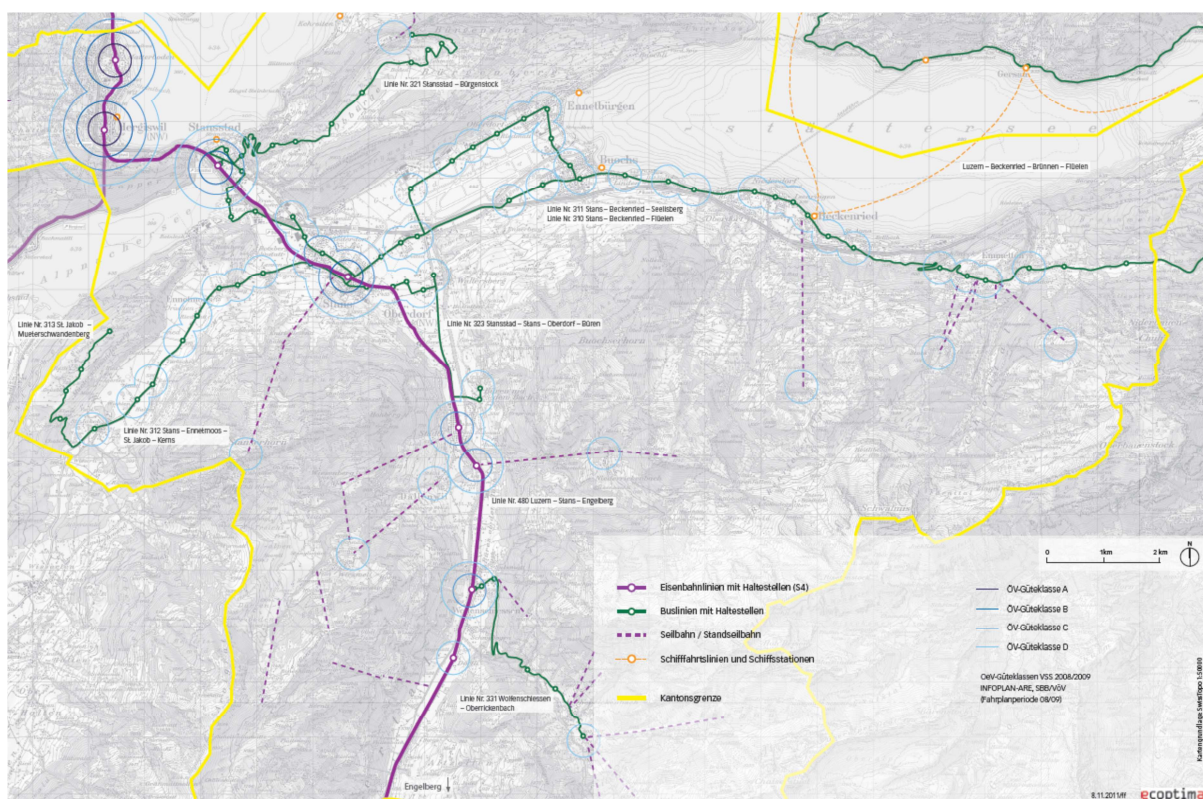
1.2 Bericht zum Rahmenkredit

Im Zusammenhang mit der Vorlage eines Rahmenkredites liefert der Regierungsrat jeweils einen Bericht über das bestehende Angebot, über die mittelfristige Nachfrage- und Angebotsentwicklung und die geplanten Angebotsänderungen in den nächsten Fahrplanperioden. Zudem gibt der Bericht Auskunft über die Entwicklung des Gesamtverkehrs sowie die Abstimmung von Individual- und öffentlichem Verkehr sowie Raumplanung.

Der Bericht wird zudem ergänzt durch die Aussagen zur Qualität der Leistungserbringung im öffentlichen Verkehr. Zudem werden die Umsetzung der ÖV-Strategie des Kantons und die Entwicklung des Erreichbarkeitsindex dargestellt.

1.3 Angebot

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



Basisnetz öV und Haltestellen (Quelle: Agglomerationsprogramm)

Die Karte zeigt das Netz aller der Öffentlichkeit frei zugänglichen Verkehrsmittel und -linien auf. Es handelt sich dabei um das öV-Netz des Kantons Nidwalden. Dieses umfasst die Bahn, Busse, Schiffe und Luftseilbahnen. Nicht alle diese Transportmittel werden in ihrem Betrieb vom Kanton finanziell unterstützt. Die Stanserhornbahn beispielsweise erhält vom Kanton keine Betriebsbeiträge, ist aber Teil des öV-Netzes. Diejenigen Transportunterneh-

mungen, welche vom Kanton Abgeltungen oder Betriebsbeiträge erhalten, gehören zum öV-Angebot des Kantons.

Das öV-Angebot ist ein Teil der verkehrsmässigen Erschliessung des Kantons. Im Rahmen der Erarbeitung der öV-Strategie wurde auch der Erreichbarkeitsindex für den Kanton Nidwalden gemäss dem Potentialansatz des Bundesamts für Raumentwicklung ARE für den Fahrplan 2011 errechnet. Mit dem Fahrplan 2014 wurde ein optimiertes und erweitertes Angebot eingeführt. Für diesen Fahrplan wurde der Erreichbarkeitsindex wiederum errechnet. Der Vergleich ergibt folgendes Bild:

Gemeinde	Gemeinde, Haltestelle	Erreichbarkeitsindex 2011	Erreichbarkeitsindex 2014	Entwicklung
Beckenried	Beckenried, Post	55	52	↓
Buochs	Buochs, Post	87	83	↓
Dallenwil	Dallenwil	68	72	↑
Emmetten	Emmetten, Post	18	19	→
Ennetbürgen	Ennetbürgen, Post	80	76	↓
Ennetmoos	Ennetmoos, St. Jakob	31	31	→
Hergiswil	Hergiswil	175	173	→
Oberdorf	Büren NW, Kirchenplatz	40	46	↑
Stans	Stans	149	167	↑
Stansstad	Stansstad	128	138	↑
Wolfenschiessen	Wolfenschiessen	37	51	↑
Kanton Nidwalden		100	105	

Legende:

- tiefer als der kantonale Index
- im Mittel um den kantonalen Index
- höher als der kantonale Index
- annähernd unverändert
- ↑ leichte Steigerung
- ↑ starke Steigerung
- ↓ leichte Verminderung

Index: Mittelwert Kanton 2011 = 100

Über den ganzen Kanton verbesserte sich der Index um 5%. Wie bei allen Fahrplanwechseln gibt es auch hier je nach Gemeinde Gewinner und Verlierer. Die Mehrheit der Destinationen hat gegenüber 2011 einen gestiegenen oder unveränderten Erreichbarkeitsindex.

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

Jahr	Bahn			Bus		
	Abgeltung [CHF]	Kurs-km	Abg./K-km	Abgeltung [CHF]	Kurs-km	Abg./K-km
2003	25'970'000	2'571'376	10.10	2'659'842	808'500	3.29
2004	25'507'300	2'229'880	11.44	2'831'798	820'000	3.45
2005	25'768'958	2'633'109	9.79	2'779'561	848'668	3.28
2006	26'168'248	2'602'815	10.05	2'775'671	859'791	3.23
2007	27'578'814	2'600'951	10.60	3'030'042	891'025	3.40
2008	28'253'779	2'559'865	11.04	3'128'669	937'551	3.34
2009	27'870'293	2'719'697	10.25	3'503'038	979'706	3.58
2010	27'868'875	2'602'250	10.71	3'885'551	1'008'680	3.85
2011	27'990'339	2'679'639	10.45	4'614'581	1'059'153	4.36
2012	30'194'905	2'858'986	10.56	4'610'894	1'123'356	4.10
2013	36'679'490	2'600'498	14.10	4'490'159	1'047'537	4.29
2014	35'307'232	2'733'812	12.92	5'255'537	1'163'461	4.52
2015	33'548'359	2'733'739	12.27	5'160'131	1'164'777	4.43
2003-2015	+29.2%	+6.3%		+94.0%	+44.1%	

Die Zahl der Kurskilometer erhöhte sich in den letzten 13 Jahren bei der Zentralbahn AG (zb) moderat um 6,3%. Beim Busangebot hat sich die Zahl der Kurskilometer wesentlich stärker entwickelt (+44%) als bei der Bahn. Die Höhe der Abgeltungen entwickelte sich bei der Bahn im gleichen Zeitraum um +29,2%. Beim Bus verdoppelten sich die Abgeltungen fast (+94%). Dieser Unterschied zwischen Bahn und Bus lässt sich mit der Einführung einer zusätzlichen Buslinie auf den Muoterschwandenberg, einer Direktverbindung von Buochs nach Stans, der Verdichtungen der am stärksten genutzten Buslinie Stans-Beckenried-Seelisberg sowie zusätzlichen Kurspaaren zum umgebauten Länderpark begründen. Die Produktivität hat sich im betrachteten Zeitraum bei Bus und Bahn unterschiedlich entwickelt. Bei der Bahn erhöhte sich die Abgeltung pro Kurskilometer zwischen 2003 und 2015 von Fr. 10.1 auf 12,27 (21,5%). Dies ist auf die Beschaffung und den Betrieb von neuem Rollmaterial und Angebotsausbauten (2. S-Bahn pro Stunde ab 2011) zurückzuführen. In den Jahren 2014 und 2015 sind die Abgeltungen pro Kurskilometer deutlich gesunken. Dies ist auf höhere Fahrgastfrequenzen und damit höhere Erlöse zurückzuführen. Beim Bus entwickelten sich die Abgeltungen pro Kurskilometer im gleichen Zeitraum von 3,29 auf 4,43 Franken (+34,6%).

1.4 Nachfrage

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

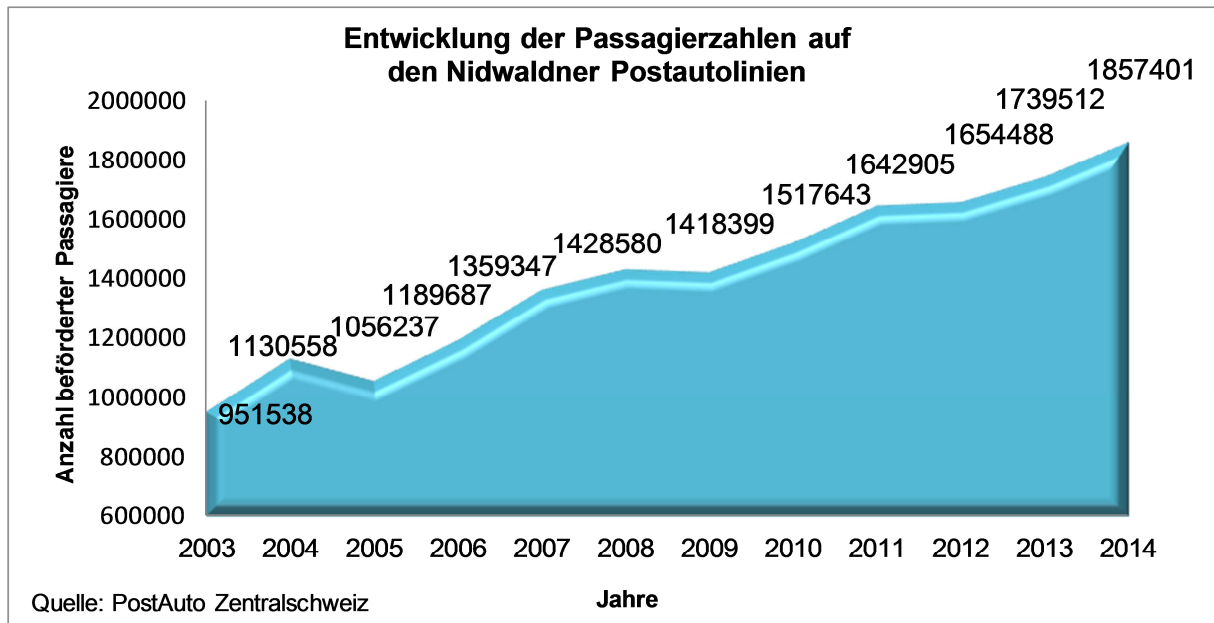
Entwicklung der Nachfrage von Bahn und Bus

	<u>2003</u>	<u>2007</u>	<u>2010</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>Zunahme</u> <u>2003-2014</u>	<u>Ø</u> <u>2003-2014</u>
Bahn (zb)	5'676'896	6'099'000	6'400'609	6'971'925	8'783'183	54.7%	4.6%
Bus	951'538	1'359'347	1'517'643	1'739'512	1'857'401	95.2%	7.9%
Total	6'628'434	7'458'347	7'918'252	8'711'437	10'640'584	60.5%	5.0%

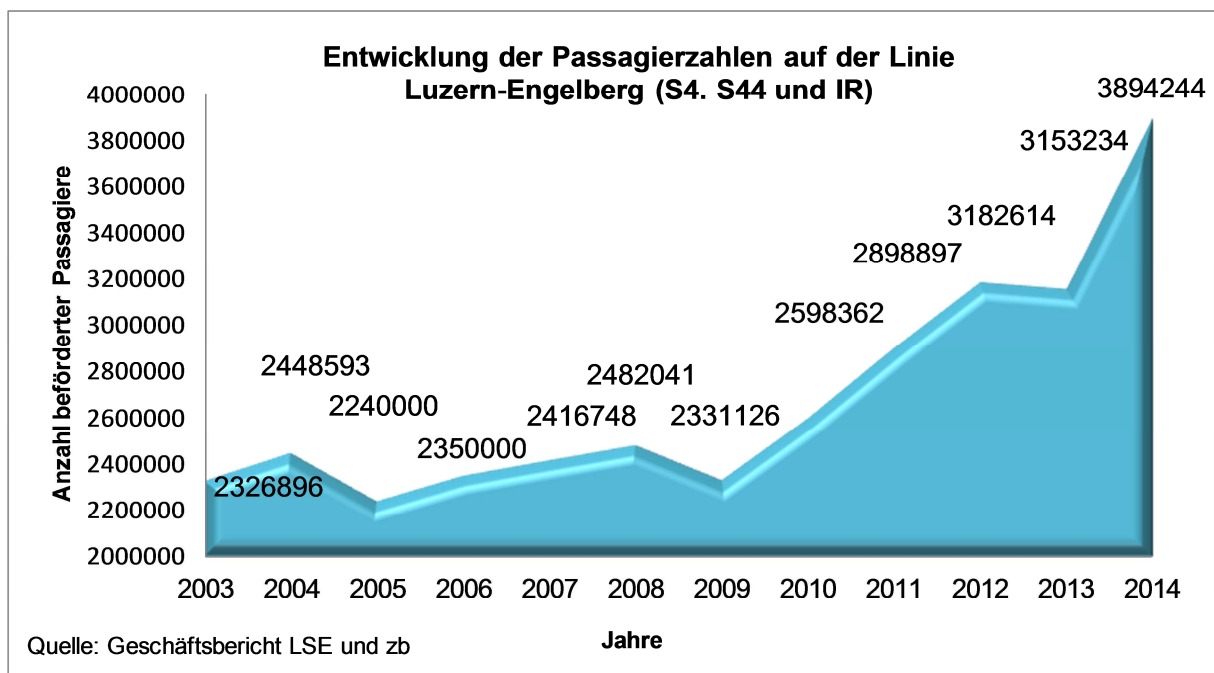
Quelle : zb und PostAuto Zentralschweiz

Die Zahlen für die Bahn beziehen sich auf das ganze Netz (S-Bahnen und IR-Brünig bzw. Engelberg) der zb. Während sich die Passagierfrequenzen der Bahn zwischen 2003 und 2014 um rund 55% erhöhten, stieg die Busnachfrage um 95%. Das stärkere Wachstum beim Bus dürfte mit zusätzlichen Busangeboten (Direktbus Buochs-Stans) und Kursverdichtungen sowie attraktiven Gesamtfahrzeiten nach Luzern mit Bus und Bahn zusammen hängen. Weiter trug mutmasslich auch die positive Bevölkerungsentwicklung in den Seegemeinden dazu bei (Potential). Mit der Einführung des Fahrplanes 2014 konnte die Nachfrage namhaft gesteigert werden. Dies zeigt, dass das neue Fahrplankonzept bei den Nutzern des öV positiv aufgenommen wurde. Die Nachfrage zwischen 2003 und 2014 nahm insgesamt durchschnittlich pro Jahr um 5% zu.

Die Frequenzentwicklungen der Postautolinien im Kanton und der zb nur für den Ast Luzern-Engelberg präsentiert sich wie folgt.



Zwischen 2003 und 2014 konnten die Passagierzahlen auf den Nidwaldner Postautolinien um 95% gesteigert werden. Die Entwicklung der Nachfrage zeigt nach wie vor nach oben und liegt deutlich über der Zunahme der Kurskilometer (Angebot: +44%).



Auf der Strecke Luzern-Engelberg (S-Bahn S4, S44 und Interregio IR) erhöhte sich die Zahl der Passagiere zwischen 2003 und 2014 um 67%. Die Steigerung der Frequenzen auf dem Engelberger-Ast der zb liegt über der Steigerung des Gesamtnetzes. Angebot und Nachfrage entwickelten sich hier insgesamt erfreulich. Zu beachten gilt es, dass sich der Angebotsausbau bzw. die Angebotsverbesserung erst verzögernd auf die tatsächliche Nachfrage auswirken. Es zeigen sich aber bereits 2014 erhöhte Frequenzen aufgrund der Einführung eines neuen Fahrplans. Mit dem Fahrplan 2011 wurde ein grösserer Angebotsausbau (zusätzlich S4 und schneller IR nach Engelberg) realisiert. Die Nachfrage hat sich in der Folge stetig verstärkt.

2 Erwägungen

2.1 Abweichung vom 4-jährigen Rahmenkredit

Das ÖVG gibt in der Regel eine 4-jährige Dauer der Rahmenkredite vor. Dabei ist zu beachten, dass es sich nicht um eine zwingende, sondern um eine „In der Regel“-Formulierung handelt. Grundsätzlich haben sich in der Vergangenheit mehrjährige Rahmenkredite bewährt. Damit ergibt sich ein Spielraum bei der Bestellung von Angeboten und Linien für die einzelnen Jahre. Weiter kann das straffe Bestellverfahren des Bundes besser eingehalten werden. Ein Ausgleich der Mittel über die ganze Dauer des Rahmenkredits ist möglich und führt zur besseren Einhaltung der Kredite. Aufgrund verschiedener Unsicherheiten bei den Rahmenbedingungen für den Rahmenkredit (neuer Fahrplan, Trassenpreisanpassung, Rollmaterialersatz, usw.) wurden in den Jahren 2013 bis und mit 2015 dem Landrat jährliche Objektkredite für die Abgeltung unterbreitet. Dies in Abweichung von der gesetzlichen Vorgabe und der Praxis der Rahmenkredite vor 2013.

Im Rahmen der Umsetzung der Bahnreform 2.2 hat der Bund die 2-jährige Bestellperiode eingeführt. Für die Jahre 2014 und 2015 war dies erstmals der Fall. Die nächste 2-jährige Bestellperiode umfasst die Jahre 2016 und 2017. Nachdem der Fahrplan 2014 erfolgreich eingeführt wurde, drängen sich in den nächsten Jahren keine namhaften Fahrplananpassungen auf. Aus diesem Grund soll der Rahmenkredit mit der 2-jährigen Bestellperiode des Bundes synchronisiert werden. Deshalb wird dem Landrat nun ein Rahmenkredit für die Jahre 2016 und 2017 vorgelegt.

2.2 Entwicklung bei der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs

Im folgenden Abschnitt wird die Entwicklung des finanziellen Aufwands des Kantons für die Angebote an öffentlichem Verkehr aufgezeigt. Es handelt sich dabei ausschliesslich um eine finanzielle Betrachtungsweise. Die Finanzierung des RPV gemäss Bundesrecht (Personenbeförderungsverordnung) wird anteilig durch den Bund und den Kanton übernommen. Der Bund gewährt dem Kanton individuell ein Kostendach (Kantonsquote). Für diesen Beitrag beteiligt sich der Bund am jeweiligen RPV-Angebot mit seinem Anteil (KAV; 2006: Anteil Bund 68%, 2012: 55%; 2016 54%). Überschreitet das RPV-Angebot die Quotenmittel, so ist der überschüssende Beitrag zu 100% durch den Kanton zu tragen (= Quotenüberschreitung). Hier ein Überblick über die Entwicklung der letzten Jahre.

Übersicht Finanzierung öV Bund und Kanton

<u>Jahre</u>	<u>Gesamtaufwand</u>	<u>K.-Quote</u>	<u>Bund</u>	<u>Kanton</u>	<u>Überschreitung</u> <u>K.-Quote</u>	<u>nicht</u> <u>RPV-Angeb.</u>
2006	3'930'766	9'514'327	6'469'742	3'044'585	414'869	262'551
2007	4'148'476	8'163'450	5'551'146	2'612'304	426'887	487'641
2008	5'368'823	8'633'661	4'748'514	3'885'147	89'561	474'277
2009	5'912'920	8'802'011	4'841'106	3'960'905	498'097	472'909
2010	6'448'284	9'348'178	5'141'498	4'206'680	431'241	444'617
2011	8'191'971	10'728'426	5'900'634	4'827'792	2'516'371	862'326
2012	6'993'425	12'390'334	6'814'684	5'575'650	256'457	790'574
2013	7'573'428	13'636'243	7'499'934	6'136'309	1'273'154	825'419
2014	7'622'851	13'657'910	7'511'851	6'146'060	797'261	679'531

K-Quote= Kantonsquote für Nidwalden

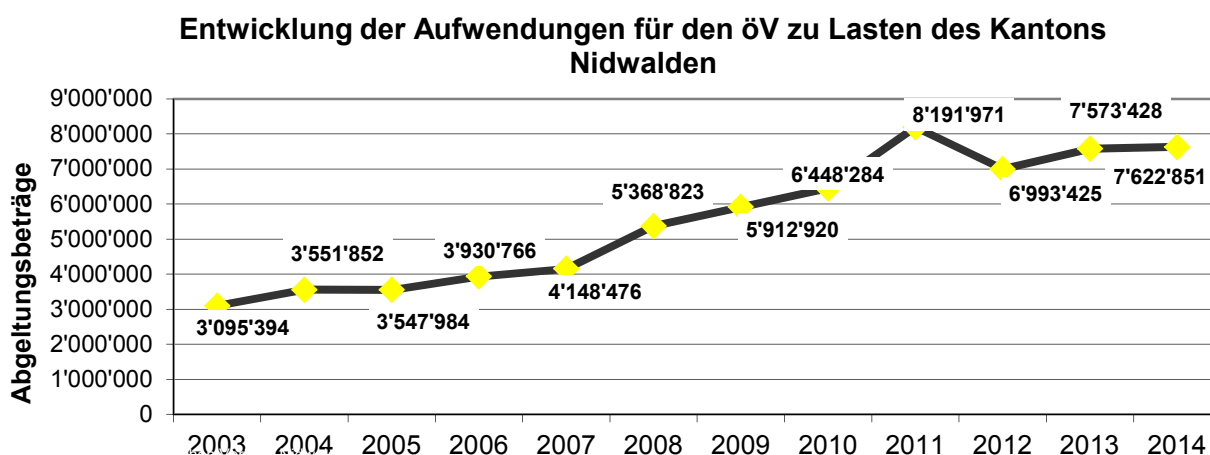
RPV-Angeb.=abgeltungsberechtigte Angebote gemäss Bundesrecht

Bei der Tabelle ist zu beachten, dass sich der Kostenteiler Bund / Kanton (KAV) im Laufe der Jahre verändert hat. Während der Anteil von Nidwalden 2006 noch 32% betrug, stieg dieser ab 2008 auf heute 45%. Ab 2016 wird dieser Anteil 46% betragen. Der Anteil des Bundes sank demgegenüber von 68 auf 54%. Der KAV basiert auf einer Berechnung, welche bis zur

Einführung des NFA die Finanzkraft berücksichtigte und daneben die Bevölkerungsdichte sowie die Privatbahnlänge (für Nidwalden die zb) enthält. Die Veränderung des KAV bildet die steigende Finanzkraft und die zunehmende Bevölkerungsdichte von Nidwalden ab. Mit Einführung des NFA im Jahr 2008 spielt die Finanzkraft bei der Berechnung des KAV keine Rolle mehr.

Die Überschreitung der Kantonsquote ist von verschiedenen Faktoren abhängig. Es sind dies Kantonsquotenreduktion oder Verschiebungen, nicht anerkannte RPV-Angebote durch den Bund, Angebotsausbauten oder Rollmaterialbeschaffungen. Neben den RPV-Angeboten werden vom Kanton auch nicht abgeltungsberechtigte Angebote bestellt. Beispiele dafür sind die Luftseilbahn Dallenwil-Niederrickenbach (LDN) oder der Tarifverbund Passepartout (letzte Spalte in der Übersicht). Die Entwicklung der Kantonsquote verlief zwischen den Jahren 2011 bis 2014 für den Kanton positiv. Während in den Vorjahren nur leichte Anpassungen der Kantonsquote vorgenommen wurden, ergaben sich in den Jahren 2011 bis 2014 zum Teil wesentliche Quotenerhöhungen. Dies hängt zu einem grossen Teil mit der Rollmaterialbeschaffung der zb zusammen. Diese Rollmaterialbeschaffungen führten aufgrund zusätzlicher Abschreibungen und Zinskosten zu erhöhten Abgeltungen. Der Bund konnte aufgrund seiner finanziellen Situation den Anteil an den erhöhten Abgeltungen vollumfänglich leisten. Aus diesem Grund wurden entsprechende Quotenerhöhungen gewährt. Im Weiteren hat der Bund im Jahre 2013 dem Bundesparlament einen einmaligen Beitrag an die Abgeltungen des RPV in der Höhe von rund 50 Mio. beantragt. Nachdem diese Krediterhöhung durch das Bundesparlament genehmigt worden war, erhielt der Kanton beschränkt auf das Jahr 2013 rund 1 Mio. an zusätzlichen Mitteln. Auch im Jahr 2014 konnte eine einmalige Kantonsquotenerhöhung von Fr. 800'000 gewährt werden.

Die gesamten Aufwendungen für den öV zu Lasten des Kantons Nidwalden entwickelten sich in den letzten Jahren wie folgt:



Im Jahr 2011 wurden bisher am meisten Mittel für den öffentlichen Verkehr eingesetzt. Dies hängt mit einem grösseren Angebotsausbau im Fahrplan 2011 sowie den Beginn der Rollmaterialbeschaffungen der zb zusammen. Im Jahr 2012 sanken die Abgeltungen aufgrund zusätzlicher Kantonsquotenmittel gegenüber dem Vorjahr deutlich ab. Mit den zusätzlichen Kantonsquoten konnte der Anteil an Abgeltungen, welche zu 100% durch den Kanton zu finanzieren sind, reduziert werden. Im Jahr 2013 nahmen zwar die Abgeltungen aufgrund verschiedener Effekte (Trassenpreiserhöhungen, Lokrevisionen der zb, Änderungen von Verteilschlüssel, usw.) deutlich zu. Aufgrund der überdurchschnittlichen Kantonsquotenanpassungen des Bundes (Zusatzkredit) waren die erwarteten Aufwandsteigerungen beim Fahrplan 2013 geringer als geplant. 2014 lagen die Abgeltungen nur leicht über denjenigen des Jahres 2013. Dies obwohl der Fahrplan 2014 zahlreiche Angebotsverbesserungen ge-

bracht hatte. Diese geringe Zunahme der Abgeltungen konnte Dank einem optimierten Fahrplan 2014 erreicht werden.

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

Entwicklung der Kostendeckungsgrade in Nidwalden

Linie	Jahre						Ø 2008-15
	2010	2011	2012	2013	2014	2015*	
Bahn							
IR Luzern-Interlaken	60.6%	65.3%	65.4%	43.2%	65.7%	54.9%	59.2%
Luzern-Giswil S5	40.9%	39.7%	44.0%	44.3%	41.4%	42.1%	42.1%
Luzern-Sachsln (S55)					28.8%	25.4%	27.1%
Luzern-Wolfenschiessen S4	40.7%	41.6%	43.5%	41.3%	37.9%	40.7%	41.0%
Luzern-Stans (S44)					54.1%	51.1%	52.6%
IR Luzern-Engelberg	65.7%	53.0%	52.9%	46.8%	53.4%	52.4%	54.0%
Bus							
Stans-St. Jakob	28.9%	23.4%	26.7%	25.0%	27.1%	27.7%	26.5%
St. Jakob-M'schwandenberg	17.4%	14.4%	18.9%	18.1%	19.8%	20.4%	18.2%
W'schiessen-O'rickenbach	37.9%	39.0%	43.5%	39.4%	44.2%	44.6%	41.4%
Stans-Seelisberg	47.0%	40.4%	41.5%	41.4%	42.1%	43.1%	42.6%
Stansstad-Bürgenstock	19.9%	10.7%	12.4%	12.4%	14.2%	15.1%	14.1%
Stans-Oberdorf-Büren	33.2%	35.9%	43.3%	41.6%	32.2%	32.9%	36.5%
Stansstad-Stans	31.0%	31.7%	33.3%	33.9%	20.9%	22.4%	28.9%
Beckenried-Flüelen	31.2%	32.5%	25.6%	30.5%	31.2%	31.6%	30.4%
Bahnersatz Hergiswil Matt					9.0%	10.0%	9.5%
Übrige							
LS Dallenwil-Wirzweli	53.9%	55.0%	53.0%	55.0%	56.0%	61.0%	55.7%
LS Dallenwil-Wiesenberg					43.0%	42.6%	42.8%
LS Dallenwil-Niederrickenbach					76.3%	76.1%	76.2%
Schiff (SGV)	86.0%	86.0%	89.0%	89.0%	92.0%	92.0%	89.0%

* = gemäss Offerten

KDG der Bahn ohne Bahnersatz

Bei den einzelnen Bahnlinien weisen die Interregio-Verbindungen (IR) von Luzern nach Interlaken und von Luzern nach Engelberg bis 2015 die höchsten durchschnittlichen Kostendeckungsgrade auf. Dies hängt mit den höheren Erträgen, welche im Tourismusverkehr nach Engelberg und Interlaken zu erzielen sind, zusammen. Knapp hinter dem Kostendeckungsgrad der IR kommt die beschleunigte S-Bahn S44 Luzern-Stans. Hier handelt es sich um ein Produkt, welches nur in der Hauptverkehrszeit angeboten wird. Deshalb sind die Aufwendungen beschränkt und das grosse Fahrgastaufkommen bringt die entsprechenden Erlöse. Die übrigen S-Bahnangebote weisen tiefere Kostendeckungsgrade auf. Insbesondere die beschleunigte S55 von Luzern nach Sachsln hat einen tiefen Kostendeckungsgrad. Hier spielt die lange Distanz zwischen Sarnen und Giswil ohne entsprechendes Fahrgastaufkommen eine Rolle. Dies führt über höhere Produktionskosten ohne entsprechende zusätzliche Erlöse zu einem tiefen Kostendeckungsgrad. Die S-Bahnen S4 und S5 weisen tiefere Kostendeckungsgrade aus, weil hier mehr Fahrgäste mit Abonnementen unterwegs sind

(Pendler). Aus diesen Fahrausweisen resultieren geringere Erträge pro Person und Kilometer. Aufgrund der Rollmaterialbeschaffungen auf der IR-Linie Luzern-Interlaken, was zu höheren Kosten führt, ist der Kostendeckungsgrad 2015 gesunken.

Bei den Postautolinien bestehen grosse Unterschiede der Kostendeckungsgrade je Linie. Den besten Kostendeckungsgrad erzielt die See-Linie (Stans-Seelisberg) mit durchschnittlich 42%. Den schwächsten Kostendeckungsgrad erreicht die Linie Stansstad-Bürgenstock mit durchschnittlich 14,1%. Im Vergleich dazu betrugen die Kostendeckungsgrade 2015 bei der Schiffslinie Luzern-Brunnen-Flüelen (ganzjährig) 92% und bei der Luftseilbahn Dallenwil-Wirzweli 61%. Die tiefen Kostendeckungsgrade fallen vor allem bei der Erschliessung in der Fläche an. Die Kostendeckungsgrade der Linien Stans-Bürgenstock und St. Jakob-Mueterschwandenberg weisen tiefe Werte auf. Während bei der Linie St. Jakob-Mueterschwandenberg die Nutzung nicht verbessert werden konnte, ist auf der Linie Stansstad-Bürgenstock mit der Neueröffnung des Bürgenstock Resort im Jahr 2017 mit einer Verbesserung des Kostendeckungsgrades zu rechnen.

2.3 Bisherige Kredite für das Angebot an öffentlichem Verkehr

Ab der Fahrplanperiode 2000/2001 beschloss der Landrat jeweils die Rahmenkredite für zwei Jahre, einmal sogar für vier Jahre. Dies entspricht den Vorgaben des kantonalen Verkehrsgesetzes. Ab 2013 wurden Objektkredite für jeweils ein Jahr dem Landrat vorgelegt. Folgende Übersicht gibt den Zielerreichungsgrad der Kredite wieder:

Nachkalkulation der bisherigen Kredite

	<u>2003-2004</u>	<u>2005-2006</u>	<u>2007-2010</u>	<u>2011-2012</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2003-2014</u>
Landratsbeschluss	6'300'000	6'900'000	23'000'000	16'000'000	9'000'000	8'800'000	70'000'000
Rechnung	6'484'238	7'478'750	21'791'363	15'288'127	7'573'428	7'622'851	66'238'757
Abweichung in CHF	184'238	578'750	-1'208'637	-711'873	-1'426'572	-1'177'149	-3'761'243
Abweichung in %	2.92	8.39	-5.25	-4.45	-15.85	-13.38	-5.37
Ø pro Jahr	3'242'119	3'739'375	5'447'841	7'644'064	7'573'428	7'622'851	5'519'896

Von allen Krediten seit 2003 konnten deren zwei nicht eingehalten werden. Über die ganze Periode 2003 bis 2014 konnten die vom Landrat beschlossenen Mittel für den regionalen Personenverkehr um 5% unterschritten werden. Dies ergibt insgesamt einen Minderaufwand von Fr. 5,5 Mio. im betrachteten Zeitraum.

Alle Objektkredite zwischen 2013 und 2015 konnten deutlich unterschritten werden. Diese Unterschreitung der Kredite ist auf ordentliche und einmalige Kantonsquotenerhöhungen des Bundes sowie günstigere Abgeltung aufgrund verschiedener externer Faktoren bei den Transportunternehmungen (Effizienzsteigerungen) zurückzuführen. So wurde die Kantonsquote für Nidwalden 2014 infolge Rollmaterialersatz um Fr. 194'000.- dauerhaft und Fr. 800'000.- einmalig erhöht. 2015 wurde die Quote dauerhaft um Fr. 194'000.- und einmalig um Fr. rund 500'000.- erhöht. Auch Verhandlungen zu den eingereichten Erstofferten haben zu tieferen Abgeltungen und folglich geringerer Ausschöpfung des Kredits geführt. Zudem konnten die Erlöserwartungen für die Jahre 2014 und 2015 aufgrund des guten Abschlusses der Zentralbahn im Jahre 2013 um rund Fr. 800'000.- erhöht werden. Auch die nationale Tarifanpassung im Dezember 2014 wirkte sich positiv aus. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die bisherigen Rahmen- und Objektkredite für die Abgeltungen des RPV weitestgehend eingehalten werden konnten.

2.4 Verkehrsströme

Mit dem Wachstum von Wohnbevölkerung und Arbeitsplätzen in Nidwalden veränderten sich auch die Pendlerströme. Die folgende Übersicht gibt einen Vergleich zwischen den interkantonalen Pendlerströmen im Jahr 2000 und 2010.

Pendlerstatistik: Interkantonale Pendlerströme 2000 und 2010

von/nach	Luzern	Uri	Schwyz	Obwalden	Nidwalden	Zug	Zürich	Bern
Luzern	- 156'300	136 400 (+194%)	1208 2'000 (+66%)	800 1'700 (+112%)	1503 2'400 (+60%)	7540 11'900 (+58%)	3945 7'500 (+90%)	1476 5'400 (+265%)
Uri	631 1'200 (+90%)	13'732 13'000	620 1'100	70 0	344 400	320 500	- 700	- 0
Schwyz	1903 3'500 (+84%)	219 600	43'500 45'700	40 0	75 0	3'559 5'800	11'077 16'200	115 900
Obwalden	2'600 3'000 (+15%)	30 0	40 0	- 12'500	973 1'800	232 400	- 0	100 800
Nidwalden	4'318 5'600 (+30%)	411 0	75 0	960 1'700	12'349 12'100	543 1'000	- 600	- 0
Zug	2304 3'900 (+70%)	320 200	873 1400	50 0	108 0	- 42'000	7'444 9'000	137 700
Zürich	1171 3'400 (+190%)	166 0	2'515 6'000	30 500	79 400	5'476 9'800	- 656'800	- 8'000
Bern	1195 3'400 (+185%)	- 0	80 500	110 400	- 0	235 1'000	- 8'400	- 454'400

Bemerkungen:

"-" bedeutet, dass beim VVL keine Daten für diese Relationen der Daten des Jahres 2000 vorliegen.

"0" bedeutet nicht, keine Pendler. Beobachtungen sind aber zu gering für eine Aussage.

Bei unterstrichenen Zahlen ist die Zuverlässigkeit fraglich, da sie auf Basis von weniger als 50 Beobachtungen hochgerechnet wurden.

Datengrundlage: LUSTAT; Eidgenössische Volkszählung 2000; Mikrozensusauszug 2010

Die Zahl der Wegpendler von Nidwalden nach Luzern ist im betrachteten Zeitraum um 30% gestiegen. Auch die Wegpendler nach Obwalden haben deutlich von 960 auf 1'700 zugenommen. Eine leichte Abnahme ist bei den Binnenpendlern (Arbeitnehmer, welche innerhalb des Kantons Nidwalden pendeln) zu beobachten. Die Zahl der Wegpendler nach Zug und Zürich hat tendenziell ebenfalls zugenommen. Auffallend ist auch die starke Zunahme der Zupendler von Luzern nach Nidwalden. Hier hat sich deren Zahl von 1'503 auf rund 2'400 (+ 60%) entwickelt. Auch aus dem Kanton Obwalden pendeln immer mehr Arbeitnehmer nach Nidwalden. Die entsprechende Zunahme betrug 85%. Die Pendlerbewegungen von und nach Nidwalden haben sich zwischen 2000 und 2010 deutlich verstärkt. Die Zunahme der öV-Nutzer auf Bahn und Bus in den letzten Jahren gibt diese Entwicklung wieder. Ein attraktives öV-Angebot ist eine wichtige Voraussetzung, um die Pendlerströme ökologisch und effektiv abwickeln zu können.

Für die Planung des künftigen öV-Angebots interessiert neben den regionalen Pendlerströmen auch der Fahrweg der Pendler, welche den öffentlichen Verkehr nutzen. Da aktuell dazu verlässliche Zahlen aus den Erhebungen des Bundes fehlen, hat die Baudirektion eine eigene Erhebung durchgeführt. Dazu wurden die Arbeitspendler von Nidwalden in Bus und Bahn über ihren Wohn- und Arbeitsort befragt. 71% der Befragten waren auf dem Weg zu ihrem Arbeitsort ausserhalb von Nidwalden (Wegpendler). Die übrigen 29% sind Binnenpendler. Ihr Arbeitsort liegt im Kanton Nidwalden. Bei den Binnenpendlern geben 60% an, Stans als Arbeitsort zu haben. 40% haben einen anderen Arbeitsort in Nidwalden. Dieses Ergebnis bestätigt die Bedeutung von Stans als regionalen Standort für Arbeitsplätze. Von den Wegpendlern aus dem Kanton Nidwalden haben 68% den Kanton Luzern als Ziel. Von diesen Wegpendlern fahren 79% in die Stadt und 21% in den übrigen Kanton Luzern. Die Bedeutung der Stadt Luzern als Arbeitsort für die Erwerbstätigen aus Nidwalden wird damit bestätigt. Diejenigen Pendler, welche heute mit dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit fahren, haben somit zum überwiegenden Teil Luzern als Zielort. Von den übrigen Wegpendlern ge-

ben 12% an, Richtung Zug/Zürich zu fahren, 4% nach Bern, 7% nach Obwalden und 2% nach Basel.

2.5 Umsetzung der öV-Strategie

Die öV-Strategie des Kantons für die Jahre 2013 bis 2016, welche mit externer Unterstützung und unter Einbezug aller öV-Interessierten im Kanton (Gemeinden, Interessenvertretungen und Transportunternehmungen) erarbeitet wurde, hat erste Wirkung gezeigt. Hauptzielsetzung dieser öV-Strategie ist ein bedarfsgerechter, optimierter und bezahlter öffentlicher Verkehr.

Die Abgeltungen für die öV-Angebote konnten in den letzten Jahren stabilisiert und leicht reduziert werden. Dies ohne Abbau beim Angebot. Im Weiteren wurde mit dem Fahrplan 2014 das öV-Angebot insgesamt optimiert. Die weiter zunehmenden Frequenzen auf Bahn und Bus sind zweifellos das Ergebnis des optimierten Angebotes. Ein weiterer wichtiger Teil in der Umsetzung der öV-Strategie ist die Einführung eines systematischen Controllings des öV-Angebots (Angebot und Nachfrage sowie Wirtschaftlichkeit). Mit diesem Controlling soll erreicht werden, dass künftig die Mittel dort eingesetzt werden, wo der grösste Nutzen zu erwarten ist. Im Rahmen einer Teilrevision des ÖVG sollen die Rechtsgrundlagen für dieses Controlling mit Schwellenwerten geschaffen werden. Der Regierungsrat hat die entsprechende Teilrevision des ÖVG im Juni 2015 zuhanden des Landrates verabschiedet. Im Herbst 2015 wird der Landrat über die Gesetzesvorlage beraten.

Die öV-Strategie hat immer auch eine Wirkung auf das entsprechende Angebot und die damit zusammenhängende Abgeltung. Die vorliegende Grafik zeigt diese Zusammenhänge auf:

Kredite und öV-Strategie im öffentlichen Verkehr

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
▲	öV-Strategie (2013-2016)									
				▲	öV-Strategie (2017-2020)					
								▲		
	K 2013	K 2014	K 2015							
			●	RK 2016-17						
					●	RK 2018-19				
							●	RK 2020-21		

▲ = Verabschiedung durch Regierungsrat ● = Verabschiedung durch Parlament

2.6 Überprüfung des Angebots

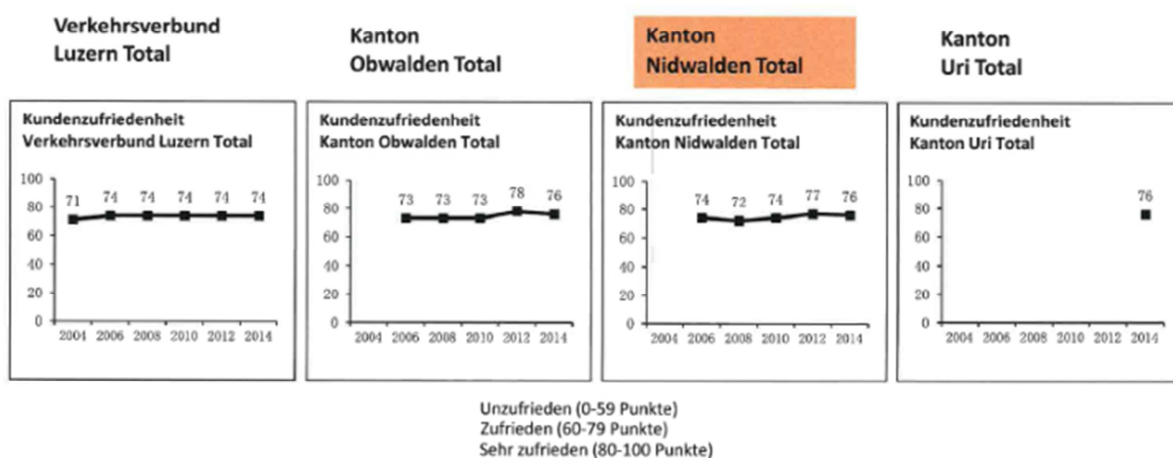
2.6.1 Erhebung der Kundenzufriedenheit

Die Qualitätssicherung spielt im öffentlichen Verkehr eine wichtige Rolle. Angesichts der beträchtlichen Mittel der öffentlichen Hand für die Leistungen des öV ist auch eine entsprechende Gegenleistung in Form guter Qualität notwendig. Neben den Qualitätsreportings der Transportunternehmungen und dem Kennzahlenset des Bundesamtes für Verkehr wird re-

gelmässig von den Bestellern eine Kundenzufriedenheits-Umfrage durchgeführt. Mit dieser Umfrage wird die subjektive Beurteilung des öV durch die Kundinnen und Kunden gemessen. Diese Aussensicht der Qualität gibt wichtige Hinweise auf die Gesamtkundenzufriedenheit und die einzelnen Aspekte des Angebots wie Fahrkomfort, Sicherheit, Zuverlässigkeit, Angebot oder Preise. Seit 2002 wird die Kundenzufriedenheit bei der Bahn (LSE und Brünigbahn SBB) und seit 2006 auch für das Busangebot in den Kantonen Nidwalden und Obwalden erhoben. 2014 hat sich erstmals Uri an der Erhebung beiliegt.

Mit den regelmässigen Messungen der Kundenzufriedenheit können Veränderungen in der Wahrnehmung einzelner Kundenthemen über die Zeit beobachtet werden (Zeitreihenanalyse). Wichtig ist auch die Möglichkeit, einzelne Transportunternehmungen oder Kantone bezüglich Kundenzufriedenheit miteinander zu vergleichen (Benchmarking). Die Ergebnisse aus der Erhebung im Jahre 2014 stellen sich wie folgt dar:

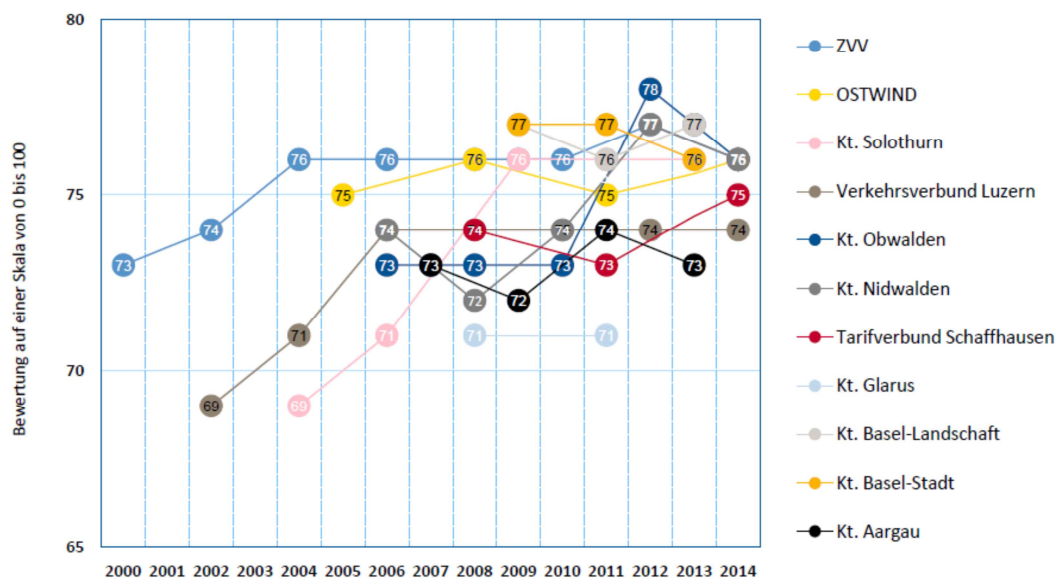
Kundenzufriedenheit im Überblick



Die Gesamtzufriedenheit hat sich seit 2006 im Kanton Nidwalden positiv entwickelt. Im Jahre 2010 stieg die Gesamtzufriedenheit auf 74 und erreichte 2012 den Wert von 77 Punkten. Die neueste Erhebung zeigt den Wert von 76 Punkten. Damit konnte das Niveau der Gesamtzufriedenheit trotz beträchtlichem Fahrgastwachstum praktisch gehalten werden. Die Kantone Nidwalden, Obwalden und Uri weisen alle den Wert von 76 Punkten aus. Lediglich der Kanton Luzern fällt mit 74 Indexpunkten leicht ab. Diese erfreuliche Entwicklung der Kundenzufriedenheit spiegelt den Angebotsausbau (Fahrplan 2014, Rollmaterialbeschaffung) der letzten Jahre positiv wieder.

Die Kundenzufriedenheitsumfrage bietet auch die Möglichkeit, zwischen einzelnen Kantonen und Verkehrsverbünden schweizweit Vergleiche zu ziehen. Hier eine entsprechend Übersicht:

Kundenzufriedenheit im öffentlichen Verkehr in der Schweiz



Interessant ist ein Vergleich mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). Dieser erreichte 2014 ebenfalls den Wert von 76 Punkten. Die Zufriedenheit der öV-Nutzerinnen und -Nutzer in Nidwalden ist somit gleich hoch wie in der Region Zürich mit einem umfangreichen und bewährten Angebot. Nidwalden ist somit in guter Gesellschaft auf beachtlichem Niveau. Dies aber immer mit vertretbarem Aufwand hinsichtlich der Abgeltungen. Neben der Gesamtzufriedenheit werden auch die Ergebnisse der Analyse einzelner Kundenthemen mit den Transportunternehmungen diskutiert. Für Kundenthemen, welche in der Bewertung schlechter abschneiden, werden entsprechende Massnahmen geplant und umgesetzt.

Neben der Kundenzufriedenheitsumfrage wird von der Zentralbahn regelmässig ein Qualitätsreporting mit internen Kennzahlen gemacht. Dabei werden verschiedene Qualitätskriterien wie die Pünktlichkeit, die Sicherheit, die Sauberkeit oder die Kundeninformation erhoben und bewertet. Für das Jahr 2014 werden bis auf das Kriterium Kundeninformation alle Qualitätskriterien gemessen an den Zielvorgaben erfüllt. Die Kundeninformation im Störfall ist je nach Fall ungenügend. Hier besteht noch Verbesserungspotential bei der zb. Entsprechende Massnahmen wurden bereits ergriffen.

2.6.2 Überprüfung der Abgeltungen

Neben der Qualität des öV-Angebots werden auch die Kosten bzw. die Abgeltungen dafür regelmässig überprüft. Im Rahmen einer Ausschreibungsstrategie wurde in diesem Zusammenhang eine Benchmark-Analyse der Kosten der Postautolinien in den drei Kantonen Uri, Ob- und Nidwalden durchgeführt. Es zeigte sich, dass die Kosten für die Postautoleistungen in Nidwalden im Vergleich zu den anderen zwei Kantonen höher liegen. Dies obwohl die betrieblichen Verhältnisse (Topografie, Linienlängen, Fahrzeuge) aller drei untersuchten Kantone ähnlich sind. Aufgrund dieses Befundes war Handlungsbedarf angezeigt.

In der Folge wurden Verhandlungen für eine Zielvereinbarung mit Postauto Zentralschweiz aufgenommen. Darin soll festgehalten werden, wie sich die Abgeltungen für die Postautolinien zwischen 2015 und 2018 entwickeln sollen. Ziel ist es dabei, die Höhe der Abgeltungen spürbar zu reduzieren. Kann diese Zielvereinbarung im Jahr 2018 eingehalten werden, so wird auf eine Ausschreibung der Linien verzichtet. Die Kantone Uri und Obwalden haben sich der Zielvereinbarung ebenfalls angeschlossen. Es wurde anfangs 2015 für alle Postautolinien der drei Kantone eine Zielvereinbarung abgeschlossen. Darin sind die kantonsspe-

zifischen Ziele hinsichtlich der Abgeltungshöhe und der Qualität für die Jahre 2015 bis 2018 vereinbart worden. Für den Kanton Nidwalden ergibt sich in den vier Jahren eine Abgeltungsreduktion von rund 15%. Dies ist ein wichtiger Beitrag zur Reduktion der Abgeltungen für das öV-Angebot im Kanton bei gleichzeitigem Halten des hohen Qualitätsstandards.

2.7 öV-Angebot 2016 und 2017

Im folgenden Abschnitt sind die Veränderungen des öV-Angebots gegenüber dem Fahrplan 2014 aufgeführt. Nach Einführung des neuen Fahrplankonzeptes 2014 wurde nach dem ersten Betriebsjahr eine Bilanz gezogen. Die Zahl der Fahrgäste hat sich erstaunlich positiv entwickelt (+22%) und die Zahl der Reklamationen gegenüber dem Fahrplan hielten sich auf vergleichsweise tiefem Niveau. Aus Sicht der Transportunternehmungen weist der Fahrplan zudem eine sehr gute Fahrplanstabilität auf. Gestützt auf diesen Befund entspricht der Fahrplan 2016 und 2017 weitestgehend dem heutigen Fahrplan. In der Fahrplanaufgabe für 2016 (Fahrplanentwurf) vom Juni 2015 gingen bei der Baudirektion gerade einmal 13 Stellungnahmen ein. Zum Fahrplan 2014 waren es noch 54 Stellungnahmen gewesen. Die Veränderungen im Fahrplan 2015 und 2016 lassen sich wie folgt zusammenfassen:

2.7.1 Erschliessung des Bürgenstock

Mit den umfangreichen Investitionen in die Infrastruktur des Bürgenstock Resort und die damit verbundene Neupositionierung wird ein einmaliges Tourismusangebot in der Zentralschweiz geschaffen. Dies hat auch Auswirkungen auf die künftige verkehrsmässige Erschliessung des Bürgenstock. Die Baudirektion hat sich deshalb frühzeitig mit dieser Problematik befasst und mit externer Unterstützung ein Konzept dazu erarbeitet. Unter Einbezug aller betroffenen Akteure (Gemeinden Stansstad und Ennetbürgen, Tiefbauamt, Resortbetreiber Bürgenstock, Bundesamt für Verkehr und Kanton Luzern) wurden die verschiedenen Möglichkeiten der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr einer Analyse unterzogen. Nach Vorliegen des Variantenvergleichs wurden die Kosten dazu erhoben und die betrieblichen Auswirkungen weiter vertieft. Alle Akteure konnten sich zu den verschiedenen Erschliessungsvarianten im Rahmen einer Vernehmlassung äussern. Aufgrund der Rückmeldungen und den Empfehlungen der externen Verkehrsplaner zeigte es sich, dass eine politische Würdigung der möglichen Erschliessungsvarianten notwendig ist. Die Baudirektion erstellte in der Folge einen Bericht zur künftigen Erschliessung des Bürgenstock mit dem öffentlichen Verkehr unter Einbezug des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Gestützt auf diesen Bericht fällte der Regierungsrat an seiner Klausur vom 17. November 2014 einen Grundsatzentscheid zur künftigen verkehrlichen Erschliessung des Bürgenstock.

Der Grundsatzentscheid sieht vor, die öV-Erschliessung gegenüber dem Fahrplan 2014 wie folgt zu ändern. Mit der Eröffnung des Bürgenstock Resorts im Jahre 2017 wird das bisherige Angebot der Buslinie Stansstad-Obbürgen-Bürgenstock stark ausgebaut. Von heute 10 Kurspaaren werktags (Montag – Freitag) wird das Angebot ab 2017 auf 20 Kurspaare verdoppelt. An den Wochenenden wird das Angebot sogar von heute 6 Kurspaaren auf 20 Kurspaare erweitert. Dies ist notwendig, um die Bedürfnisse der Mitarbeitenden hinsichtlich der Arbeitszeiten berücksichtigen zu können. Auch kann damit das erwartete, zusätzliche Potential an Gästen im Resort erschlossen werden. Der Zeitpunkt der Einführung des erweiterten Fahrplans hängt vom genauen Termin der Eröffnung des Resorts ab. Dieser ist heute im Detail noch nicht bekannt. Für den Rahmenkredit wurde die Einführung des erweiterten Angebots auf den Fahrplan 2017 angenommen. Das heisst die Abgeltungen dafür werden ab diesem Zeitpunkt gegenüber 2016 steigen.

Neben dem Angebotsausbau der Linie Stansstad-Bürgenstock ist eine Linienverlängerung vom Bürgenstock nach Ennetbürgen vorgesehen. Es geht dabei nicht darum, eine durchgehende Linie Stansstad-Ennetbürgen zu schaffen. Vielmehr wird die Erschliessung des Bürgenstock um eine zusätzliche Linie Bürgenstock-Ennetbürgen sinnvoll ergänzt. Das heisst, es können betrieblich für beide Linien unterschiedlich grosse Busse eingesetzt werden. Mit der Linienverlängerung werden neue Potentiale erschlossen. So können neben den Schülern

und den Bewohnern der neuen Überbauungen am Hang von Ennetbürgen auch die Mitarbeitenden des Resorts aus dem Raum Beckenried, Buochs oder Emmetten mit dem Bus effizient befördert werden. Die Mitarbeitenden müssen dadurch nicht den Umweg über Stansstad in Kauf nehmen. Die Abklärungen und Vorbereitungsarbeiten für einen Versuchsbetrieb laufen zurzeit. Mit diesem Versuchsbetrieb wird im Sinne der öV-Strategie weiteres Potential erschlossen. Die Linienverlängerung wird gleichzeitig mit der Erweiterung des Angebots der Linie Stansstad-Obbürgen-Bürgenstock eingeführt. Der Bund hat in Aussicht gestellt, die Linie als regionalen Personenverkehr mit zu finanzieren. Damit ist es ein Angebot, das sich aus den bundesrechtlichen Bestimmungen ergibt. Es handelt sich somit nicht um eine zusätzliche Verkehrslinie gemäss Art. 11 des ÖVG. Deshalb ist auch kein Objektkredit für die Abgeltungen bis zur definitiven Einführung der Linienverlängerung notwendig (Art. 11 Abs. 3). Es ist ein Versuchsbetrieb während vier Jahren vorgesehen. Die Linienverlängerung hat die im Rahmen des Controllings gemäss ÖVG künftig vorgegebenen Schwellenwerte einzuhalten.

2.7.2 Winkelriedbus

Heute bestellen die Kantone Uri und Nidwalden gemeinsam die Buslinie Beckenried-Flüelen. Es werden 4 Kurspaare angeboten (Grunderschliessung). Das Angebot deckt die Bedürfnisse der Pendler und Touristen bzw. des Freizeitverkehrs ab. Die Frequenzen dieser Linie sind eher bescheiden. Während 2012 13'652 Einsteiger pro Jahr gezählt wurden, waren es 2014 11'703 Einsteiger. Im Vergleich dazu wies die Linie Stansstad-Bürgenstock im Jahr 2014 33'520 Einsteiger auf. Im Sinne der öV-Strategie des Kantons soll die Linie bedarfsgerecht ausgestaltet werden. Es sollen neue Potentiale bei den Pendlern der Kantone Uri und Nidwalden erschlossen werden. Dazu hat die Baudirektion zusammen mit der Volkswirtschaftsdirektion Uri eine Umfrage bei den grössten Arbeitgebern in den beiden Kantonen gemacht, um abzuklären, wie viele Arbeitnehmende jeweils in den anderen Kanton pendeln. Aus diesen Abklärungen ergaben sich rund 200 Mitarbeitende, welche von Uri nach Nidwalden und 75 in umgekehrter Richtung pendeln. Ergänzt man diese spezifischen Angaben mit den Pendlerdaten in Kapitel 2.4, so liegt die Zahl deutlich höher. 400 Pendler aus beiden Kantonen sind jeweils in den andern Kanton unterwegs.

Gestützt auf diese Daten zum Potential und dem Erfolg mit der Schnellbusverbindung Altdorf-Luzern (Tell-Bus) des Kantons Uri soll ab 2016 der Winkelriedbus eingeführt werden. Der Tellbus startete mit 4 Kurspaaren (2 morgens und 2 abends) und entwickelte sich auf heute 11 Kurspaare. Während zum Zeitpunkt der Einführung 2006 noch 300 Fahrgäste gezählt wurden, sind es heute rund 600 Personen. Die Erfahrungen von Uri zeigen, dass es eine Einführungszeit von ca. 3 Jahren braucht, um das Angebot erfolgreich zu positionieren. Mit dem grössten Arbeitgeber von Nidwalden, den Pilatus Flugzeugwerken in Stans, wurde der Fahrplan abgestimmt. Die Fahrzeit und Haltestellen des neuen Winkelriedbusses wurden so geplant, dass eine attraktive Alternative zum MIV entsteht. Uri wird sich am Winkelriedbus neben dem Bund finanziell beteiligen. Mit der Fokussierung des Winkelriedbusses auf die Pendler können Nachteile für die touristischen Nutzer und den Freizeitverkehr verbunden sein. Die Besteller sind sich dessen bewusst. Mit der Idee der Zentralbahn für eine touristisch ausgerichtete Schnellverbindung von Nidwalden/Engelberg ins Tessin unter Ausnutzung des grossen Fahrzeitgewinns durch die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (GBT) kann dieses Kundensegment zu einem späteren Zeitpunkt wieder attraktiver bedient werden. Die Planungen für diese Schnellbusverbindung laufen zurzeit. Offen ist zum heutigen Zeitpunkt, wo und wie oft die Schnellzüge durch den GBT in Uri halten werden. Kann die Schnellbusverbindung umgesetzt werden, werden betriebliche Synergien mit dem Winkelriedbus gesucht und umgesetzt.

Beim Winkelriedbus handelt es sich um eine Optimierung der heutigen Linie Beckenried-Flüelen mit dem entsprechenden Angebot. Der Fahrplan wird auf die Bedürfnisse der Pendler zwischen Uri und Nidwalden ausgerichtet. Die Zahl der Kurspaare bleibt die gleiche wie heute. Mit dieser Massnahme soll das bestehende Potential von Pendlern erschlossen wer-

den. Es handelt sich damit nicht um eine zusätzliche öV-Linie, sondern um die Anpassung einer bestehenden Linie.

2.7.3 öV-Erschliessung des Gebiets Wirzweli/Wiesenberg

An seiner Sitzung vom 19. Dezember 2012 hat der Landrat einen Grundsatzentscheid über die künftige Erschliessung des Gebiets Wirzweli/Wiesenberg gefällt. Darin wurden die Luftseilbahn Dallenwil-Wirzweli (LDW) und die Luftseilbahn Dallenwil-Wiesenberg (SGDW) als Linien der öffentlichen Verkehrs des Gebiets bezeichnet. Damit erhält auch die Wiesenbergbahn für die Jahre 2014 und 2015 Betriebsbeiträge. Im Weiteren wurde den Bahnunternehmungen eine Beobachtungsfrist bis Ende 2014 gesetzt. Bis zu diesem Zeitpunkt ist durch die Bahnunternehmungen aufzuzeigen, wie mit geeigneten Massnahmen der Kostendeckungsgrad substantiell verbessert werden kann, so dass die Abgeltung von Bund und Kanton ab 2016 für beide Unternehmungen zusammen auf ca. Fr. 500'000.- reduziert werden kann.

Zur Umsetzung der Vorgaben des Landrates durch die Wirzweli- und die Wiesenbergbahn wurde auf Antrag der Baudirektion eine extern unterstützte Mediation eingeleitet. Zwischen Juli 2013 und Juni 2014 haben die Verantwortlichen beider Bahnen verschiedene Massnahmen der Zusammenarbeit bis hin zu einer Fusion erarbeitet und geprüft. Im Juni 2014 wurde der Schlussbericht zur Mediation „Zukünftige Erschliessung des Gebiets Wirzweli/Wiesenberg“ der Baudirektion abgeliefert und die externe Unterstützung beendet. In der Folge hat eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern beider Bahnen, die erarbeiteten Massnahmen weiter untersucht und vertieft. Mit Datum vom 18. Dezember 2014 wurde der Baudirektion das entsprechende Konzept abgeliefert. Das Konzept gibt Aufschluss über die verschiedenen geprüften oder noch weiter zu vertiefenden Massnahmen (z.B. Zusammenarbeit Marketing und Werbung, Automatisierung Wiesenbergbahn, Strassenregime Wiesenbergstrasse). Mit Schreiben vom 25. März 2015 beantragten beide Bahnen, das Abgeltungsregime für die LDW unverändert zu belassen und die Abgeltungen für die SGDW in Zukunft weiter zu gewähren. Konkret heisst dies, dass für die SGDW weiterhin jährliche Betriebsbeiträge von Fr. 100'000.- beantragt werden.

Entwicklung der Abgeltungen Luftseilbahn Dallenwil-Wirzweli und Wiesenbergbahn

Jahr	LDW		SGDW		Total
	Total	Anteil NW	Abgeltung NW	Abgeltung	
2012	648'000	45%	291'600		
2013	635'000	45%	285'750	100'000	735'000
2014	670'500	45%	301'725	100'000	770'500
2015	573'491	45%	258'071	100'000	673'491
2016	571'000	46%	262'660	100'000	671'000
2017	557'000	46%	256'220	100'000	657'000
Veränderung	-78'000		-35'380		78'000
2013-2017	-12.0%		-12.1%		10.6%

Seit dem Beschluss des Landrates im Dezember 2012 hat sich die Abgeltung der LDW um fast Fr. 80'000.- reduziert (-12%). Seit 2013 erhält die SGDW einen jährlichen Betriebsbeitrag von Fr. 100'000.-. Insgesamt sank damit die Gesamtabgeltung von LDW und SGDW ab 2013 ebenfalls um Fr. 78'000.-. Die Gesamtabgeltung beträgt 2017 Fr. 657'000.-. Die Zielvorgabe des Landrates von total ca. Fr. 500'000.- für die Abgeltungen konnte damit noch nicht erreicht werden. Im Sinne der guten und institutionalisierten Zusammenarbeit beider Bahnen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, der Wiesenbergbahn für die Jahre 2016 und 2017 jährlich einen Betriebsbeitrag von Fr. 100'000.- auszurichten. Damit sollen die Grundlagen geschaffen werden, um die ordentlichen Abschreibungen der Bahn im Hinblick auf den Substanzerhalt der Infrastrukturen sicherzustellen. Mit dem Beitrag an die SGDW sollen die Bestrebungen der beiden Bahnen zur Zusammenarbeit in den letzten zwei Jahren honoriert und die Entwicklung weder behindert noch gestoppt werden. Gleichzeitig werden

die beiden Bahnen aufgefordert, die begonnene Zusammenarbeit weiter zu vertiefen. Der Baudirektion ist jährlich ein Bericht über die weiteren Fortschritte im Bereich der Zusammenarbeit abzuliefern.

Im Weiteren gilt es zu beachten, dass Im Landratsbeschluss unter Ziff. 2. Abs. 2 festgehalten ist, dass die zusätzliche kantonale Linie Dallenwil-Wiesenberg solange bestehen bleibt, als die Wiesenbergstrasse nicht wintersicher ausgebaut wird. Ein wintersicherer Ausbau der Wiesenbergstrasse ist gegenwärtig nicht geplant und entspricht auch nicht dem Grundsatzentscheid des Landrats vom 19. Dezember 2012.

2.8 Rahmenkredit 2016 und 2017

Neben den oben aufgeführten Angebotsanpassungen sind gegenüber dem Fahrplan 2014 keine weiteren Anpassungen vorgesehen. Die Zusammenstellung der Abgeltungen für das Angebot im Fahrplan 2016 und 2017 ergibt folgenden Finanzbedarf.

	<u>Rechnung/Prognose</u>	<u>Offerten</u>	
2014	7'622'851		Objektkredit
2015	6'900'000		Objektkredit
	14'522'851		
2016		7'550'000	
2017		8'350'000	Rahmenkredit
		15'900'000	

Wie bereits im Kapitel 2.3 ausgeführt, sind die gegenüber dem Budget tieferen Abgeltungen in der Rechnung 2014 bzw. Prognose 2015 auf einmalige Kantonsquotenerhöhungen des Bundes und höheren Erlöskalkulationen der Transportunternehmen zurückzuführen. Die Abgeltungen 2016 bewegen sich auf ähnlichem Niveau wie 2014. Zwischen 2016 und 2017 ergibt sich eine Erhöhung der Abgeltungen um Fr. 800'000.- Die Erhöhung ist das Ergebnis einer Angebotsverbesserung, um gezielt zusätzliches Potential (Pendler von und nach Uri, Mitarbeitende und Gäste des Bürgenstock Resorts, Erschliessung Hang von Ennetbürgen) zu erschliessen. Es handelt sich um eine Investition in Angebote, welche mittel- und langfristig eine entsprechende Nachfrage erzielen werden.

Gegenüber den Vorjahren 2014 und 2015 haben sich folgende grössere Veränderungen bei den Abgeltungen ergeben:

<u>Mehrabgeltungen</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>
- Verschiebung des Kantonsteils Nidwalden von 45% auf 46% (KAV)	+ 140'000	+ 140'000
- Beschaffung von Rollmaterial (Ersatz S-Bahn-Module)	+ 450'000	+ 490'000
- Einführung Winkelriedbus	+ 190'000	+ 190'000
- Ausbau des Angebots Bürgenstock + Linienverlängerung		+ 780'000
	+ 780'000	+ 1'600'000
<u>Minderabgeltungen</u>		
- Tiefere Abgeltungen aufgrund der Forderung nach höherer Effizienz oder Zielvereinbarung	- 500'000	- 520'000
<u>Netto-Veränderung</u>	+ 280'000	+ 1'080'000

Zwischen 2016 und 2017 steigen die Abgeltungen um rund Fr. 800'000.-.

Im vorliegenden Rahmenkredit ist ein Effekt der Mitfinanzierung des Bundes bei den RPV-Angeboten eingeflossen, der bisher nicht wirksam war. Die Mitfinanzierung des Bundes hängt von der Einhaltung verschiedener Bedingungen aus der Personenbeförderungsverordnung und den draus abgeleiteten internen Richtlinien des BAV ab. Neben einem minimalen Kostendeckungsgrad existieren auch für die Nachfrage (maximale Querschnittsbelastung einer Linie) entsprechende Vorgaben. Folgende Linien haben gemessen an den maximalen Querschnittsbelastungen (Anzahl Ein- und Aussteiger auf einem Streckenabschnitt) ein zu grosses Angebot:

- Stans-St. Jakob-Sarnen
- St. Jakob-Muoterschwandenberg
- Stans-Oberdorf-Büren

Der Bund beteiligt sich nur noch an den gemäss den Richtlinien zu bestellenden Angeboten (Anzahl Kurspaare). Mehrangebote müssen vollumfänglich kantonsintern (Kanton und Gemeinden) finanziert werden. Aufgrund dieser Situation werden für die betroffenen Linien Massnahmen geprüft, um die Anzahl Kurspaare im Hinblick auf den nächsten Rahmenkredit anzupassen. Im Weiteren anerkennt der Bund die Verlängerung der Linie Stans-Beckenried-Seelisberg vom Bahnhof Stans zum Länderpark nur noch als Ortsverkehr. Da Ortsverkehr nicht abgeltungsberechtigt ist, muss dieses Angebot vollumfänglich vom Kanton finanziert werden. Hier ist das Gespräch mit der Gemeinde Stans zur Finanzierung dieses Angebots zu suchen.

Für die Jahre 2016 und 2017 sind jährlich Fr 383'000.- für Mehrangebote, welche nicht vom Bund mitfinanziert werden, eingestellt. Dabei fallen Fr. 227'000.- für die Linie Stans-St. Jakob-Sarnen, Fr. 100'000.- für die Linienverlängerung der Seelinie zum Länderpark und Fr. 56'000.- für die Linie Stans-Oberdorf-Büren an.

2.9 Mitfinanzierung durch die Gemeinde Dallenwil

Gemäss Landratsbeschluss vom 19. Dezember 2012 ist bis 2015 aufzuzeigen, wie mit geeigneten Massnahmen der Kostendeckungsgrad bei beiden Luftseilbahnen Wirzweli und Wiesenberg, Gemeinde Dallenwil, verbessert werden kann, so dass die Abgeltung von Bund und Kanton ab 2016 für beide Unternehmungen zusammen auf rund 500'000 Franken reduziert werden kann.

Obwohl eine Verbesserung der Abgeltung erzielt werden konnte, ist die erwartete Reduktion noch nicht erreicht worden.

Gemäss RRB Nr. 675 vom 18.12.2012 hat sich die Gemeinde Dallenwil ab 2016 mit 50'000 Franken an der Abgeltung der beiden Seilbahnen zu beteiligen. Der Regierungsrat geht davon aus, dass die entsprechende Beschlussfassung der Gemeindeversammlung in diesem Herbst erfolgt. Dieser Abgeltungsbeitrag ist von der Gemeinde an den Kanton zu überweisen. Leistet die Gemeinde Dallenwil den vorgesehenen Beitrag nicht, so werden die Abgeltungen an die Wiesenbergbahn von Fr. 100'000.- jährlich auf Fr. 50'000.- gekürzt.

2.10 Zusammenfassung

Die dem vorliegenden Rahmenkredit zu Grunde liegenden Offerten ergeben für die Jahre 2016 und 2017 einen Abgeltungsbedarf von 15.9 Mio. Franken (vgl. Beilage). Unter Berücksichtigung des von der politischen Gemeinde Dallenwil zu leistenden Abgeltungsbeitrages von Fr. 100'000.- an die Erschliessung des Gebiets Wirzweli/Wiesenberg resultiert ein Abgeltungsbedarf von netto 15,8 Mio. Franken.

Im Rahmen der Massnahmen zur Sicherstellung des Haushaltgleichgewichts des Kantons wurden für die Abgeltungen des öV-Angebots jährlich maximal 8 Mio. Franken als Ziel formuliert. Das heisst für zwei Jahr sind dies 16 Mio. Franken. Diese Vorgabe kann mit dem vorliegenden Rahmenkredit in der Höhe von 15,8 Mio. Franken eingehalten werden.

2.11 Mitbericht der Finanzdirektion

Der Rahmenkredit für den regionalen Personenverkehr beträgt im 2016 7.5 Mio. und im 2017 8.3 Mio. Franken. Die Zunahme im 2017 erfolgt vor allem aufgrund der Eröffnung des Bürgenstock-Resorts. Die geschilderten Ausführungen im vorliegenden Antrag sind nachvollziehbar.

Die Zahlen in den Budgets für den regionalen Personenverkehr sehen wie folgt aus:

Konto	Budget 2015	Prognose 2015	Budget 2016	FiPla 2017
2235.3634.00 zb für Linie Hergiswil-Engelberg	4'370'000	3'527'000	3'882'100	4'382'000
2235.3634.01 zb für Brüniglinie	555'000	547'000	574'400	562'900
2235.3634.02 Tarifverbund Region Luzern	155'000	155'000	155'000	155'000
2235.3635.00 Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee	37'000	35'000	36'500	36'100
2235.3635.01 Betriebsfehlbeträge der Postautolinie	2'320'000	2'315'000	2'566'000	2'879'100
2235.3635.03 Luftseilbahn Dallenwil-Wirzweli/Wiesenberg	302'000	258'000	262'700	256'200
2235.3635.04 Luftseilbahn Dallenwil-Niederrickenbach	175'000	175'000	175'000	175'000
2235.3635.05 Luftseilbahn Dallenwil-Wiesenberg	100'000	100'000	100'000	100'000
Total Aufwand	8'014'000	7'112'000	7'751'700	8'535'300
abzgl. Kostenbeteiligung Gemeinden* und Dritte	212'000	216'000	252'000	245'900
Total Nettoaufwand Kanton	7'802'000	6'896'000	7'499'700	8'300'400
Objektkredit (bewilligt / Antrag)	7'800'000	7'800'000	7'500'000	8'300'000

* inklusive Abgeltungsbeitrag der Gemeinde Dallenwil

Die Teilrevision zur Änderung des Verkehrsgesetzes (NG 652.1) mit dem Ziel Grundlagen zu schaffen, um öV-Linien bei Nichterreichen der minimalen Schwellenwerte aufheben zu können, liegt dem Landrat vor.

Aus Sicht der Finanzdirektion bestehen keine Vorbehalte gegen einen Antrag zu Handen des Landrates.

Beschluss

Dem Landrat wird beantragt, dem Landratsbeschluss über den Rahmenkredit für den regionalen öffentlichen Personenverkehr betreffend die Jahre 2016 und 2017 zuzustimmen.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Landratssekretariat
- Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL) (Präsidium und Sekretariat)
- Finanzkommission (Präsidium und Sekretariat)
- Finanzdirektion
- Finanzverwaltung
- Finanzkontrolle
- Baudirektion
- Direktionssekretariat Baudirektion
- Fachstelle öV und Projektentwicklung

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landschreiber

