



KANTON
NIDWALDEN

REGIERUNGSRAT

Dorfplatz 2, Postfach 1246, 6371 Stans
Telefon 041 618 79 02, www.nw.ch

RAHMENKREDIT FÜR DIE ABGELTUNG DES REGIONALEN PERSONENVERKEHRS (RPV) 2025 UND 2026

Bericht des Regierungsrates

Titel:	Rahmenkredit für die Abgeltung des Regionalen Personenverkehrs (RPV) 2025 und 2026	Typ:	Bericht Regierungsrat	Version:	
Thema:	Öffentlicher Verkehr	Klasse:		FreigabeDatum:	22.05.24
Autor:	Amt für Mobilität	Status:		DruckDatum:	21.05.2024
Ablage/Name:	Bericht Rahmenkredit öV 202526.docx			Registratur:	2023.NWBD.39

Inhalt

1	Zusammenfassung	4
2	Ausgangslage	7
2.1	Bericht zum Objektkredit.....	7
2.2	Bestehende Verkehrslinien	7
2.3	Moderate Angebotsentwicklung der letzten Jahre.....	8
2.4	Rekordwerte in der Nachfrage	9
2.5	öV-Anteil am Modalsplit	10
2.6	Höherer Abgeltungsaufwand in den letzten Jahren aufgrund der Covid-19-Krise	11
3	Entwicklungen in der Mobilität	13
3.1	Fortlaufende Entwicklung der Bahninfrastruktur.....	13
3.2	Barrierefreies öV-Angebot in Nidwalden	14
3.3	Erschliessungsgüte der Entwicklungsschwerpunkte	14
4	öV-Strategie Nidwalden für die Jahre 2025-2028.....	15
5	Untersuchung des öV-Angebots	16
5.1	Qualitätsmesssystem des Bundes	16
5.2	Überangebote bei Buslinien des Bundes	16
5.3	Ergebnisse des kantonalen Controllings	17
5.4	Hohe Kundenzufriedenheit	19
6	Angebotsveränderungen im öV für 2025 und 2026	21
6.1	Verdichtungskurse auf der Buslinie 311 zur Verbesserung der öV-Güte Fadenbrücke.....	21
6.2	Angezeigte Optimierungen auf der Buslinie / Seelinie 311	23
6.3	Verschiebung Abendkurs auf der Buslinie 312 ab St. Jakob	23
6.4	Anpassung Fahrplan des Winkelriedbusses an die IC-Anschlüsse in Altdorf	23
6.5	Minime Veränderungen auf einzelnen Buslinien	23
6.6	Ausdehnung der Verkehrszeiten des Saisonzuges sowie die schrittweise Einführung des Halbstundentakts nach Engelberg.....	24
6.7	Angebots-Ausblick 2027 und 2028	24
7	Bisherige Kredite für das öV-Angebot	26
8	Rahmenkredit öV 2025 und 2026	26
8.1	Vorgaben zum Fahrplan und Bestellverfahren des Bundes	26
8.2	Zusammensetzung des Rahmenkredits.....	27
8.3	Finanzieller Ausblick	28

1 Zusammenfassung

Rekordwerte in der Nachfrage im öffentlichen Verkehr

Der öffentliche Verkehr war in den Jahren 2020 und 2021 stark durch die Corona-Pandemie geprägt. Die Nachfrage brach in diesen Jahren drastisch ein – erholte sich im 2022 aber wieder rasant. Spätestens im Jahr 2023 zeigte sich, dass gar die ausserordentlich guten Werte des Jahres 2019 übertroffen werden konnten. So stieg die Nachfrage sowohl bei den Bahnlinien als auch bei den Buslinien zwischen 2019 und 2023 im Schnitt bis zu 30 Prozent. Dies führte teils gar zu Kapazitätsengpässen insbesondere auf dem Luzern-Engelberg Express der Zentralbahn. Weiter haben jene Bahn- und Buslinien besonders profitiert, bei welchen das öV-Angebot moderat ausgebaut wurde – wie etwa der neu gestaltete "Winkelriedbus" zwischen Stans und Altdorf mit schlanken Anschlüssen Richtung Tessin oder die zusätzlichen schnellen Verbindungen mit der S44 zwischen Stans und Luzern.

Im Jahr 2023 liegt nun die Auswertung des Mikrozensus 2021 für Nidwalden vor. Der öV-Anteil am Verkehrsaufkommen lag 2021 mit 14 Prozent unter dem schweizweiten Durchschnitt von 20 Prozent. Im Vergleich dazu lag dieser Wert in Nidwalden im Jahr 2015 bei 18 Prozent (CH: 24 Prozent).

Beibehaltung bisheriger Verkehrslinien

Gestützt auf Art. 9 Abs. 1 ÖVG legt der Landrat gleichzeitig mit dem Rahmenkredit die Verkehrslinien fest. In Nidwalden bestehen aktuell folgende Verkehrslinien:

Bahn

- S4 Luzern - Stans - Wolfenschiessen
- InterRegio (IR) Luzern - Stans - Engelberg (LEX) sowie die Saisonzüge S-LEX
- zur Hauptverkehrszeit die S44 Luzern - Stans
- S5 Luzern - Giswil sowie S55 Luzern - Sachseln (Halt in Hergiswil)

Bus

- 60.310 Stans - Altdorf (Winkelriedbus)
- 60.311 Stans - Emmetten - Seelisberg (Seelinie). Um die bisherigen Unsicherheiten bei den Fahrgästen zu vermeiden, werden die Schnellbusse auf der Relation Stans - Fadenbrücke - Buochs - Beckenried neu als Linie 314 angeschrieben.
- 60.312 Stans - Sarnen
- 60.313 St. Jakob - Mueterschwandenberg
- 60.321 Stansstad - Obbürgen - Bürgenstock
- 60.323 Stansstad - Stans
- 60.324 Stans - Oberdorf - Büren
- 60.331 Wolfenschiessen - Oberrickenbach
- N4 (Nachtnetz) Luzern - Stans
- N44 (Nachtnetz) Stans - Emmetten

Seilbahn

- Luftseilbahn Dallenwil - Wirzweli
- Luftseilbahn Dallenwil - Wiesenbergbahn (kantonale Verkehrslinie)
- Luftseilbahn Niederrickenbach Station - Niederrickenbach Dorf (kantonale Verkehrslinie)

Die aktuellen Verkehrslinien decken flächenmässig das öV-Angebot im Kanton Nidwalden sehr gut ab. Entsprechend wird dem Landrat beantragt, die bisherigen Verkehrslinien beizubehalten.

Angebotsveränderungen im öV 2025 und 2026

Auf den Fahrplan 2025 und 2026 soll primär das bestehende öV-Angebot von 2024 weitergeführt werden. Die Überprüfung der öV-Strategie Nidwalden für die Jahre 2021 bis 2024 zeigte

jedoch auch Handlungsbedarf hinsichtlich öV-Erschliessung beim Entwicklungsschwerpunkt Fadenbrücke, Buochs auf. Entsprechend soll an dieser Stelle das Angebot verbessert werden. Am 5. Dezember 2023 beschloss der Regierungsrat das Mengengerüst 2025 und 2026 (RRB Nr. 643). Gestützt auf den Fahrplan 2024 sind dabei folgende Angebotsveränderungen auf 2025 und 2026 vorgesehen:

Buslinie 311 Stans - Beckenried/Emmetten

- Zusätzliche Verdichtungskurse zwischen Stans, Bahnhof - Pilatuswerke - Ennetbürgen sowie Stans, Bahnhof - Fadenbrücke (und in die andere Richtung) an den Werktagen zwischen 06.00 und 19:00 Uhr je einmal stündlich pro Richtung (in der Vergangenheit als «Rundkurs» benannt)
- weitere Optimierungen im bestehenden Fahrplan aufgrund der Betrachtung des Gesamtkonzepts
- zusätzlicher Abendkurs zur Abnahme der S-Bahn um 00.54 Uhr (Sonntag bis Donnerstag)

Buslinie 312 Stans - Sarnen

- Verschiebung des letzten Kurses um eine halbe Stunde nach hinten; Rückfahrt ab Ennetmoos neu um 00.13 Uhr (statt 23.43 Uhr)

Weiter ist bereits auf den Fahrplan 2024 die Einführung des Zusatzzuges S-LEX zwischen Luzern und Engelberg neu auch werktags um 09.36 Uhr ab Luzern zwischen dem 3. Juni und dem 25. Oktober 2024 aufgrund der sehr hohen Nachfrage vorgesehen. 2025 und 2026 soll das Entlastungsangebot weitergeführt werden. Dies als erstes Element des geplanten, zukünftigen Halbstundentakts nach Engelberg.

Auch finden Veränderungen in den Fahrplänen zur Buslinie 310 Stans - Altdorf und zur Buslinie 331 Wolfenschiessen - Oberrickenbach aufgrund von veränderten Anschlusssituationen in Altdorf beziehungsweise zur besseren Abdeckung der Bedürfnisse von Anwohnern in Oberrickenbach statt. Das Mengengerüst bleibt jedoch unverändert.

öV-Strategie Nidwalden für die Jahre 2025-2028

Die Erarbeitung der öV-Strategie Nidwalden für die Jahre 2025 bis 2028 steht im aktuellen Jahr an. Im Rahmen der Arbeiten wird primär die bisherige öV-Strategie überprüft. Die oben aufgeführten Änderungen im öV-Angebot für die Jahre 2025 und 2026 sind Teil der öV-Strategie. Weiter ist insbesondere die Prüfung der Massnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept Nidwalden vorgesehen, wovon die schrittweise Einführung des Halbstundentakts nach Engelberg eine davon ist.

Finanzielle Betrachtungen zum Rahmenkredit öV 2025 und 2026

Die Abgeltungen für das Verkehrsangebot sind in den Krisenjahren als Folge der Pandemie angestiegen. Über einen längeren Zeitraum hinweg betrachtet, sind die Aufwände hingegen relativ stabil zwischen 6.7 Millionen und 7.4 Millionen Franken jährlich geblieben. In der Tendenz waren sie im vergangenen Jahrzehnt leicht rückläufig. Dies vor allem aufgrund der steigenden Erträge der Zentralbahn im Bereich des internationalen Gruppengeschäfts. Diese fielen ab 2020 praktisch vollständig weg. Entsprechend konnte insbesondere der beantragte Rahmenkredit 2020 und 2021 nicht eingehalten werden. Die zusätzlichen Aufwände für Defizitdeckungen bei den Transportunternehmen in den beiden Coronajahren beliefen sich auf rund 1.9 Mio. Franken. Für den Rahmenkredit 2022 und 2023 ist nun eine Stabilisierung festzustellen, wobei auch dieser leicht überschritten wird – jedoch unter 5 Prozent. Es ist zu erwarten, dass sich diese Tendenz etwa aufgrund der aktuellen Lohn- und Kostenentwicklung der Transportunternehmen aber auch den höheren Kosten für Treibstoff fortsetzen wird. Für 2024 wurde ein einjähriger Objektkredit in der Höhe von 7.3 Millionen Franken beschlossen. Dieser dürfte deutlich unterschritten werden. Grund dafür sind die in den vergangenen Monaten weiter stark ansteigenden Fahrgastzahlen.

Für den Rahmenkredit der Jahre 2025 und 2026 für die Abgeltungen des öV-Angebots wird aufgrund der eingegangenen Offerten der Transportunternehmen für das bisherige Angebot gemäss Fahrplan 2024 sowie den geplanten Veränderungen dem Landrat der Betrag von 13 Mio. Franken beantragt. Der Rahmenkredit erfordert gemäss § 63 Ziff. 3 des Landratsreglements die Zustimmung von zwei Dritteln der anwesenden, stimmberechtigten Ratsmitglieder. Der Rahmenkredit fällt im Vergleich zu den Vorjahren dabei tiefer aus. Dies ist aufgrund der sehr guten Nachfrageentwicklung (auch im Vergleich zum Spitzenjahr 2019) und da nur auf der Buslinie 311 Richtung Seegemeinden ein grösserer, notwendiger Angebotsausbau stattfindet..

2 Ausgangslage

2.1 Bericht zum Objektkredit

Gestützt auf Art. 20 Abs. 1 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsgesetz, ÖVG; NG 652.1) hat der Regierungsrat dem Landrat für die Gewährung des Rahmenkredits einen Bericht zu unterbreiten. Er bildet – in Ergänzung zu den gesetzlichen Bestimmungen – die Entscheidungsgrundlage zur Festlegung des Verkehrsangebots. Der Bericht hat Aufschluss zu geben über das bestehende Verkehrsangebot, die mittelfristige Nachfrage- und Angebotsentwicklung, die Wirtschaftlichkeit (insbesondere die Einhaltung der kantonalen Schwellenwerte) sowie die geplanten Angebotsänderungen in den nächsten zwei bis drei Fahrplanperioden. Weiter verfügt der Bericht über Angaben zu den erforderlichen Massnahmen und finanziellen Mittel, die Entwicklung des Gesamtverkehrs sowie die Abstimmung von Individualverkehr, öffentlichem Verkehr (öV) und der Raumplanung (Abs. 2).

2.2 Bestehende Verkehrslinien

Bahn

Das öV-Angebot im Kanton Nidwalden ist stark geprägt durch die Bahnstrecke der zb Zentralbahn AG (zb) zwischen Luzern und Engelberg und umfasst im Kantonsgebiet sieben Haltestellen. Das zb-Angebot in Nidwalden beinhaltet konkret die folgenden Linien:

- S4 Luzern - Stans - Wolfenschiessen,
- InterRegio (IR) Luzern - Stans - Engelberg (LEX) sowie die Saisonzüge S-LEX,
- zur Hauptverkehrszeit die S44 Luzern - Stans und
- S5 Luzern - Giswil sowie zur Hauptverkehrszeit die S55 Luzern - Sachseln (Halt in Hergiswil).

Weiter verkehren zwischen Dallenwil und Engelberg zur Taktverdichtung am Morgen sowie am späten Abend Busse, welche in Wolfenschiessen Anschluss auf die S4 bieten.

Bus

An die Bahnstrecke beziehungsweise an die Hauptachse werden die wichtigsten Siedlungsgebiete der Nidwaldner Gemeinden mit neun Buslinien der PostAuto AG (PAG) sowie einer Nachtbuslinie der Verkehrsbetriebe Luzern (vbl) angeschlossen. Sechs gehen vom Bahnhof Stans ab, wovon zwei in den Hauptorten der Nachbarkantone Sarnen und Altdorf enden. Konkret verkehren in Nidwalden folgende Buslinien:

- 60.310 Stans - Altdorf (Winkelriedbus)
- 60.311 Stans - Emmetten - Seelisberg (Seelinie)
- 60.312 Stans - Sarnen
- 60.313 St. Jakob - Mueterschwandenberg
- 60.321 Stansstad - Obbürgen - Bürgenstock
- 60.323 Stansstad - Stans
- 60.324 Stans - Oberdorf - Büren
- 60.331 Wolfenschiessen - Oberrickenbach
- N4 Luzern - Stans (Nachtbus: in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag)
- N44 Stans - Emmetten (Nachtbus: in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag)

Weiter verkehrt in der Gemeinde Hergiswil ein Ortsbus. Gemäss Art. 4 beziehungsweise Art. 12 ÖVG wird dieser Ortsbus vollumfänglich durch die Gemeinde finanziert. In Ennetbürgen

gibt es einen fahrplanmässigen Transport von Schülern zwischen Ennetbürgen Dorf bis Honnegg, den die Gemeinde finanziert. Diese beiden Busse sind nicht Bestandteil der durch den Landrat zu beschliessenden Verkehrslinien gemäss Art. 9 ÖVG.

Schiff

Das öV-Angebot in Nidwalden umfasst neben den Bahn- und Buslinien ebenfalls Schiffslinien mit sieben Anlegestellen für die Kursschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee – betrieben durch die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees. Diese werden von den Linien Luzern - Brunnen - Flüelen und Luzern - Stansstad - Alpnachstad bedient. Die Schifffahrt im Kanton Nidwalden wird seit 2024 ausschliesslich als Eigenleistung der Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees angesehen und ist somit nicht Bestandteil des vorliegenden Rahmenkredits.

Seilbahn

Im Kanton Nidwalden bestehen eine Vielzahl von Kleinseilbahnen sowie grössere Anlagen mit vorwiegend touristischem Charakter. Lediglich die Seilbahnen Dallenwil - Wirzweli (LDW), Dallenwil - Wiesenberg (Wiesenbergbahn) sowie Niederrickenbach Station - Niederrickenbach Dorf (LDN) bedienen grössere Siedlungen und verfügen über eine Erschliessungsfunktion. Sie sind somit Teil des Nidwaldner Verkehrslinien gemäss Art. 9 ÖVG. Die LDW wird als RPV-Linie auch durch den Bund mitfinanziert. Hingegen die Wiesenbergbahn sowie die LDN aufgrund der Anzahl erschlossener Einwohner von keiner Bundesbeteiligung profitieren, jedoch durch den Kanton im Sinne einer kantonalen Linie mit einem jährlichen Pauschalbetrag unterstützt werden.

2.3 Moderate Angebotsentwicklung der letzten Jahre

In den letzten Jahren haben in Nidwalden beim öV-Angebot verschiedene Veränderungen stattgefunden. Nachfolgend werden die wichtigsten Angebotsentwicklungen aufgezählt.

Zug / Bahn

- Zusätzliche IR-Verbindung Luzern - Engelberg abends sowie zusätzliche S44-Verbindungen Luzern - Stans morgens und abends (ab Fahrplan 2020 sowie ab Fahrplan 2022);
- Wiederinbetriebnahme und Bedienung der Haltestelle Hergiswil Matt durch die S4 und S5 (März 2020);
- Ausdehnung des Saisonzugs S-LEX zwischen Luzern und Engelberg auch auf die Werktage im Sommer, jeweils ab Luzern um 09.36 Uhr. Aufgrund der sehr stark steigenden Nachfrage wird dieser Zug bereits auf Sommer 2024 eingeführt.

Bus

- Ausbau der Linie 310 Stans - Altdorf (ab Fahrplan 2016 bzw. 2022) mit schlanken Anschlüssen an die Züge des Gotthard-Basistunnels Richtung Tessin und die S2 Richtung Flüelen - Schwyz
- Ausbau der Linie 321 Stansstad - Obbürgen - Bürgenstock im Rahmen der Eröffnung des Bürgenstock Resort (ab Fahrplan 2016)
- Einführung saisonales Kurspaar auf der Linie 331 Wolfenschiessen – Oberrickenbach (ab Fahrplan 2022)
- Zusätzliche Nachmittagskurse am Wochenende auf der Buslinie 311 (ab Fahrplan 2020), Schliessung der Taktlücken Beckenried - Emmetten (Halbstundentakt ab Fahrplan 2024)
- Durchgehender Stundentakt auf der Buslinie 312 zwischen Stans und Sarnen (ab Fahrplan 2021); Einführung zusätzliches Kurspaar morgens (ab 2024);
- Einstellung des Wochenende-Angebots auf der Buslinie 313 nach Mueterschwandenberg (ab Fahrplan 2022)
- Einführung Nachtangebot zwischen Luzern und Stans (N4) sowie Stans und Emmetten (N44) (ab Fahrplan 2022)

Seilbahn

- Zusätzliche Morgen- und Abendverbindungen auf der LDW (ab Fahrplan 2020), teilweise Streichung zweier Abendkurse (ab Fahrplan 2024).

2.4 Rekordwerte in der Nachfrage

Neben dem Angebot entwickelte sich ebenfalls die Nachfrage entsprechend auf den verschiedenen Transportmitteln.

Bahn

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Fahrgastentwicklung der Bahnlinien, welche Haltestellen auf Nidwaldner Boden bedienen, zwischen 2019 und 2023 auf. Es zeigt sich, dass die Nachfrage in den Corona-Jahren 2020 und 2021 stark zurückgegangen ist. Auf den meisten Linien erholte sich die Nachfrage 2022 wieder – insbesondere nach Aufhebung der Pandemiemaßnahmen und der Maskenpflicht im öV per 1. April 2022. Auf den meisten Linien wurde im Jahr 2023 das Nachfrage-Niveau von 2019 gar übertroffen und erreichte Rekordwerte. Gleiches gilt auch, wenn man die insgesamt zurückgelegten Strecken (Personenkilometer / PKM) betrachtet.

Bei der Interpretation der einzelnen Zahlenwerte der nachfolgenden Grafik gilt es zu beachten, dass die Linien S4/S44 und S5/S55 je nach Angebotsqualität und Fahrzeiten untereinander in einer gewissen Konkurrenz stehen. Entsprechend sind die Zahlen immer als Gesamtwert der beiden Linien zu betrachten. So hat insbesondere die Einführung eines zusätzlichen Kurspaars auf der S44 im Jahr 2021 zu einer sehr starken Erhöhung der Nachfrage geführt. Diese hat neben neuen Fahrgästen aber auch einige Kunden der sehr stark ausgelasteten S4 übernommen.

Hinsichtlich der PKM ist zu erwähnen, dass sich diese ebenfalls sehr positiv gegenüber dem Vorjahr 2022 entwickelt hat. Die PKM bei der zb sind um 32 Prozent auf 216.9 Mio. angestiegen. Im Vergleich zu 2019 entspricht dies einem Anstieg von 14 Prozent. Weiter übertraf die Anzahl beförderter Personen mit 12.8 Mio. Reisenden das Niveau des Vorjahres um 22 Prozent. hinsichtlich des IR LEX betrug die Zunahme der PKM 2023 gegenüber 2022 18.55 Prozent und gegenüber 2016 10.77 Prozent.

Linie	Strecke	2019	2020	2021	2022	2023	Veränderung in % 2019-2023	Veränderung in % 2022-2023
S4	Luzern-Wolfenschiessen	2'524'028	1'874'246	2'100'661	2'701'510	3'218'064	27.5	19.1
S44	Luzern-Stans	135'584	97'674	115'155	193'403	233'490	72.2	20.7
IR	Luzern-Engelberg	1'575'601	1'088'662	1'107'351	1'514'611	1'770'404	12.4	16.9
S5	Luzern-Giswil	2'768'603	2'042'232	2'350'166	3'039'625	3'624'537	30.9	19.2
S55	Luzern-Sachseln	68'968	42'072	49'199	66'096	82'695	19.9	25.1
Total		7'072'784	5'144'886	5'722'532	7'515'245	8'929'190	26.2	18.8

Abbildung 1: Übersicht Entwicklung Fahrgäste auf den Bahnlinien (Quelle: zb)

Bus

Analog den Bahnlinien hat sich auch die Nachfrage auf allen Buslinien erfreulich entwickelt und insgesamt auch das Niveau von 2019 erreicht. Die grösste Nachfragesteigerung gegenüber den Vorjahren verzeichnete die Linie 310 Stans - Altdorf. Die nachfolgende Grafik zeigt somit vor allem die Wirkung der getroffenen Angebotsmassnahmen. Die Anbindung der Nidwaldner Seegemeinden an den neuen Urner Kantonsbahnhof Altdorf und die Schnellzüge Richtung Süden kann als voller Erfolg gewertet werden. Das Angebot ist vor allem im Ausflugsverkehr auch im Vergleich zum Auto sehr attraktiv. Ebenfalls bemerkenswert ist, dass

zwei Jahre nach der Einführung des durchgehenden Studentakts Stans - Ennetmoos - Sarnen ein spürbarer Effekt auf die Nachfrage zu beobachten ist.

Neben den Frequenzen haben sich ebenfalls die PKM in ähnlichem Rahmen auf den einzelnen Buslinien sehr positiv entwickelt.

Linie	Strecke	2019	2020	2021	2022	2023	Veränderung in % 2019-2023	Veränderung in % 2022-2023
310	Stans-Altendorf/Flüelen	38'658	33'226	27'457	83'295	123'278	218.9	48.0
311	Stans-Seelisberg	1'404'779	1'034'675	1'114'989	1'330'203	1'516'735	8.0	14.0
312	Stans-Sarnen	302'288	213'990	267'480	342'029	415'069	37.3	21.4
313	St. Jakob-Mueterschwandenberg	16'592	13'031	10'973	10'976	13'494	-18.7	22.9
321	Stansstad-Bürgenstock	165'104	110'160	126'115	136'858	140'288	-15.0	2.5
323	Stans-Stansstad	168'495	121'105	128'830	143'217	164'368	-2.4	14.8
324	Stans-Oberdorf-Büren	109'503	71'533	80'628	87'927	109'697	0.2	24.8
331	Wolfschiessen-Oberriickenbach	36'241	39'654	41'503	50'040	59'417	63.9	18.7
N44	Nachtbus Stans-Emmetten				5'258	5'428	seit 2022	3.2
N4	Nachtbus Luzern-Stans				12'499	16'923	seit 2022	35.4
Total		2'241'660	1'637'374	1'797'975	2'202'302	2'564'697	14.4	16.5

Abbildung 2: Übersicht Entwicklung Fahrgäste auf den Buslinien (Quelle: PAG und vbl)

Seilbahn

Weiter vermochten die LDW sowie die LDN das Niveau von 2019 im Jahr 2023 fast zu erreichen. Die Wiesenbergbahn hingegen liegt noch etwas mehr unter dem Wert von 2019. Bei den Seilbahnen wird zudem ersichtlich, dass das Vorjahr 2022 hinsichtlich Einsteiger sehr gut abschnitt.

Seilbahn	2019	2020	2021	2022	2023	Veränderung in % 2019-2023	Veränderung in % 2022-2023
Wiesenbergbahn	17'474	14'283	15'804	16'261	11'238	-35.7	-30.9
Luftseilbahn Dallenwil - Wirzweli	167'592	120'754	149'956	170'397	166'709	-0.5	-2.2
Luftseilbahn Dallenwil - Niederrickenbach	128'145	96'970	110'834	138'328	120'295	-6.1	-13.0
Total	313'211	232'007	276'594	324'986	298'242	-4.8	-8.2

Abbildung 3: Übersicht Entwicklung Fahrgäste der Seilbahnen (Quelle: Wiesenbergbahn, LDW, LDN)

Tarifverbund Passepartout

Zuletzt konnten auch im Tarifverbund Passepartout im letzten Jahr Rekordzahlen erreicht werden. Kumuliert beträgt das Wachstum 2023 gegenüber dem Jahr 2019 13.3 Mio. Franken beziehungsweise 12 Prozent. Gegenüber dem Vorjahr 2022 beträgt der Umsatz kumuliert 112.7 Mio. Franken. Damit übertrifft das Jahr 2023 das Vorjahr um 11.3 Prozent.

2.5 öV-Anteil am Modalsplit

Der Modalsplit liefert wichtige Hinweise auf die Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger. Weiter gibt er Auskunft über den Anteil der Verkehrsmittel bei den von der Bevölkerung zurückgelegten Strecken im Verkehr.

Alle fünf Jahre wird im Rahmen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr der öV-Anteil an der Gesamtmobilität beziehungsweise allen Fahrzwecken erhoben. Die letzten Erhebungen fanden 2005, 2010, 2015 und 2021 statt. Die geplante Erhebung 2020 wurde aufgrund der Covid-

19-Krise auf 2021 verschoben. Die detaillierte Auswertung der Ergebnisse der letzten Erhebung liegen nun vor. Die Ergebnisse präsentieren sich wie folgt: Die Covid-19-Krise hat in der Erhebung 2021 deutliche Spuren hinterlassen. So sank der Anteil des öV um rund vier Prozentpunkte auf schweizweit ca. 20 Prozent, resp. 14 Prozent im Kanton Nidwalden. Ob dieser Trend dauerhaft sein wird, darf allerdings angezweifelt werden. Neuere Erhebungen ausserhalb des Mikrozensus zeigen, dass sich die Werte nach der Aufhebung aller Massnahmen im April 2022 wieder erholt haben dürften. Dafür spricht auch das sehr hohe Nachfragewachstum im öV im vergangenen Jahr in Nidwalden und Schweizweit. Eine detaillierte Erhebung mit Aussagen zur kantonalen Entwicklung erfolgt allerdings erst mit dem Mikrozensus 2025 (aktuell in Erarbeitung).

2.6 Höherer Abgeltungsaufwand in den letzten Jahren aufgrund der Covid-19-Krise

Der öV stellt eine Verbundaufgabe zwischen Bund und Kanton dar, wobei der Bund dem Kanton ein individuelles Kostendach (Kantonsquote) gewährt. Bis zur Erreichung der Quote beteiligt sich der Bund am RPV-Angebot mit einem prozentual festgelegten Anteil. Beiträge über die Quote hinaus sind vollständig durch den Kanton zu tragen. Die Kostenbeteiligung innerhalb der Quote beträgt für Nidwalden 45 Prozent. Der Anteil wird aufgrund der Bevölkerungszahl, der produktiven Fläche des Kantons und der Bevölkerungsdichte berechnet. Die Quote für 2025 und 2026 wird voraussichtlich im Frühsommer 2024 kommuniziert. Für 2022 und 2023 betrug die Quote 14'161'453 Franken und für 2024 13'878'224 Franken.

Seit 2016 sanken die Abgeltungen im Kanton Nidwalden leicht. So betragen diese 2016 rund 7.5 Mio. Franken und im Jahr 2019 rund 6.9 Mio. Franken. Dies ist insbesondere zurückzuführen auf die Mehrerträge der zb aufgrund des florierenden Geschäfts mit asiatischen Touristen. Aber auch die Zielvereinbarung mit der PAG – insbesondere dank dem Benchmarking mit anderen Transportunternehmen – trug dazu bei.

In den Jahren 2020 und 2021 gingen zusätzliche Abgeltungen zu Lasten des Kantons Nidwalden an die Transportunternehmen aufgrund von Defizitdeckungen im Zusammenhang mit der Covid-19-Krise. So beschloss das Bundesparlament das Bundesgesetz über die Unterstützung des öV in der Covid-19-Krise, welches am 26. September 2020 in Kraft trat. Für 2022 und 2023 konnten die Transportunternehmen – anstelle von Defizitdeckungen – der Ertragslage entsprechend angepasste Offerten einreichen. Der Aufwand für 2020 liegt verglichen mit den Folgejahren tiefer, da zu diesem Zeitpunkt noch Reserven seitens Transportunternehmen vorhanden waren.

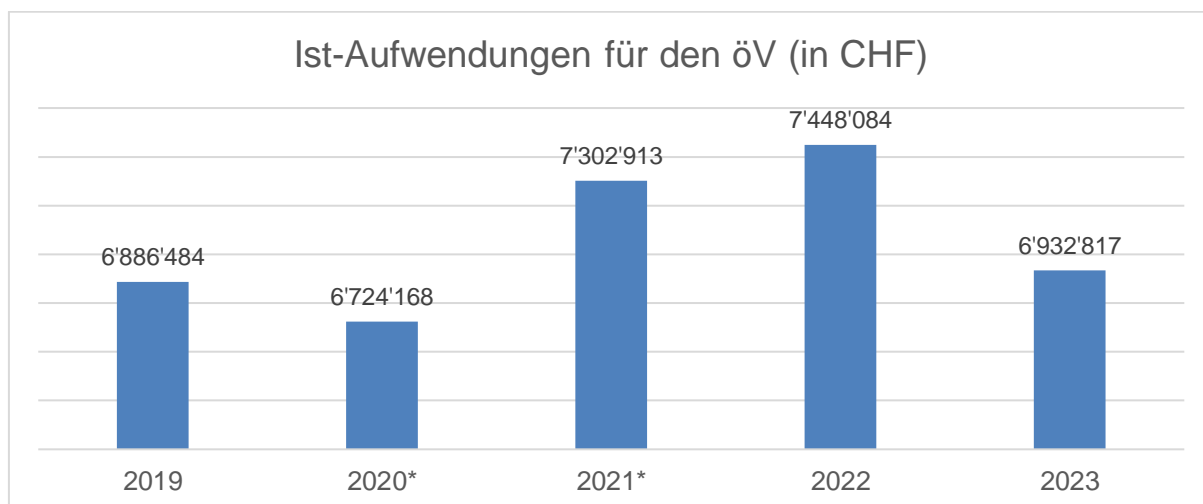


Abbildung 4: Übersicht Abgeltungsentwicklung für den gesamten öV (*inkl. Defizitdeckungen aufgrund Covid-19)

Aufgrund der geschilderten Ausgangslage konnte der bewilligte Rahmenkredit öV 2020 und 2021 von 12.75 Mio. Franken erstmals nicht eingehalten werden. Da es sich aufgrund des neu geschaffenen Bundesgesetzes um eine gebundene Ausgabe handelt, musste vorgängig kein Zusatzkredit beim Landrat beantragt werden (Art. 44 Abs. 2 des Gesetzes über den Finanzhaushalt des Kantons; Finanzhaushaltgesetz, kFHG; NG 511.1). Die Überschreitung des Rahmenkredits betrug 1.278 Mio. Franken beziehungsweise rund 10 Prozent.

Der Rahmenkredit öV 2022 und 2023 von 14 Mio. Franken reichte knapp nicht aus. Die Überschreitung beträgt 2.7 Prozent und liegt somit unter 5 Prozent. Entsprechend wurde kein Zusatzkredit beim Landrat beantragt. Für 2024 ist mit einem Aufwand von 6.5 bis 6.7 Mio. Franken zu rechnen. Der Kredit liegt bei 7.3 Mio. Franken.

3 Entwicklungen in der Mobilität

Das Thema Mobilität steht nicht nur in städtischen Räumen, sondern auch im Kanton Nidwalden stark im Fokus. So beschäftigen sich Bund und Kanton mit diversen Projekten rund um die Mobilität beziehungsweise mit Fragestellungen zur Bewältigung der Verkehrszunahme oder zur Steigerung des öV-Anteils am gesamten Verkehrsaufkommen.

3.1 Fortlaufende Entwicklung der Bahninfrastruktur

Der Sachplan Verkehr, Teil Programm, hält die Ziele der Verkehrsinfrastrukturpolitik der Schweiz fest. Im Teil Infrastruktur Schiene werden diese Ziele weiter formuliert, um den Anteil des öV und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Auf Basis des Sachplans Verkehr werden im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms der Bahninfrastruktur (STEP) alle vier bis acht Jahre Ausbauschritte durch den Bund beschlossen. Bereits im Sommer 2022 informierte der Bund über den aktuellen Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur und zur Perspektive BAHN 2050. Die Federführung liegt beim Bund.

Aktueller Stand Ausbauschritt 2035

Zeitlich betrachtet, sind viele Massnahmen in den Ausbauprogrammen der SBB oder der übrigen Bahnen auf Kurs und können gemäss Zeitplan umgesetzt werden. Aufgrund komplexer Projekte (insbesondere in den Knoten Bern und Genf) kommt es jedoch bei der Umsetzung des Angebotskonzepts 2035 zu Verzögerungen von mehreren Jahren. Weiter kumulieren sich grössere Baustellen im Netz der SBB aufgrund gleichzeitiger Umsetzung der verschiedenen Ausbauprogramme sowie dem Substanzerhalt. Bereits heute herrscht teilweise ein instabiler Betrieb aufgrund von Baustellenfahrplänen sowie Einschränkungen des Angebots und den Kapazitäten. Nicht von den Verzögerungen betroffen sind die Infrastrukturmassnahmen (wie Doppelspurausbau Staldifeld) auf dem Meterspurnetz der zb. Laut aktuellem Zeitplan der zb rechnet diese mit der Inbetriebnahme der Doppelspur Staldifeld bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026. Letztlich sind jedoch auch hier Verzögerungen nicht ganz ausgeschlossen. Anschliessend wird der integrale Halbstundentakt nach Engelberg möglich.

Nächster Ausbauschritt, Botschaft 2026

Für den nächsten Ausbauschritt ist die Botschaft im eidgenössischen Parlament für 2026 vorgesehen. Im Rahmen des nächsten Ausbauschritts soll das Angebotskonzept 2035 aufgrund von Vorbehalten in den Planungsannahmen aktualisiert und nur punktuell weiterentwickelt werden. Das derzeitige Angebotskonzept 2035 ermöglicht laut den SBB keinen stabilen Fahrplan (zu kurze Zeitreserven, z.B. für Wenden, Türschliessungen, Fahrgastwechsel etc.). Weiter sollen im nächsten Ausbauschritt erste Elemente von langfristigen Grossprojekten (unter anderem der Durchgangsbahnhof Luzern) gemäss Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 sowie Projekte ohne grosse Auswirkungen im gesamten Netz enthalten sein.

Laut Informationen der zb ist die Stabilität auf dem zb-Netz im Auge zu behalten. Entsprechend soll der Doppelspurausbau zwischen Hergiswil Bahnhof und Hergiswil Matt «Tunnel kurz» bereits in der Botschaft als notwendige Massnahme eingereicht werden. Inwiefern der Bund dieses Vorhaben berücksichtigt, ist noch offen.

Übernächster Ausbauschritt, Botschaft 2030

Im Jahr 2030 rechnet der Bund mit einer weiteren Botschaft für den übernächsten und umfassenderen Ausbauschritt. Es ist vorgesehen, wiederum einen vollständigen Prozess durchzuführen, in welchem analog zum Ausbauschritt 2035 die Planungsregionen (wie die Planungsregion Zentralschweiz) ihre Angebotsziele für den Regionalverkehr einreichen können, diese einheitlich geprüft und in einem Gesamtkonzept Angebot und Infrastruktur beschlossen werden. Sollte der «Tunnel kurz» keinen Platz in der Botschaft 2026 finden, ist spätestens in der Botschaft 2030 mit der Aufnahme des Infrastrukturprojekts zu rechnen. Nur mit der durchgehenden Doppelspur zwischen Luzern und Hergiswil können weitere Verbesserungen und Ausbauten auf dem Netz der zb umgesetzt werden.

3.2 Barrierefreies öV-Angebot in Nidwalden

Das eidgenössische Behindertengleichstellungsgesetz sieht die Gleichstellung von Menschen mit Behinderung gegenüber solchen ohne Beeinträchtigungen vor. Dieses Gesetz gelangt auch im öV zur Anwendung. Damit ein öV-Angebot barrierefrei benutzbar ist, müssen die öV-Bauten, -Anlagen und -Fahrzeuge hindernisfrei ausgestaltet werden. Die Anpassungsfrist für bestehende Bauten, Anlagen und Fahrzeuge lief bis Ende 2023.

Die ZB hat ihr Rollmaterial sowie die Bahnhöfe und Haltestellen bereits weitgehend angepasst. Aktuell läuft noch das Plangenehmigungsverfahren zur Niederrickenbach Station. Weiter sind teils noch einzelne Bushaltestellen nicht hindernisfrei umgebaut. Für deren Ausgestaltung sind im Grundsatz die Grundeigentümer verantwortlich. Ob eine Haltekante hindernisfrei angepasst werden soll, spielt weiter die Verhältnismässigkeit eine zentrale Rolle. So wurden alle Haltekanten im Kanton auf ihr Nutzen-Kosten-Verhältnis hin untersucht.

In Nidwalden sind per Ende 2023 rund 70 Prozent der über 80 Haltekanten, die laut Verhältnismässigkeitsprüfung hindernisfrei umzubauen sind, umgesetzt. In den nächsten Jahren werden zudem weitere Haltestellen hinzukommen – insbesondere solche, die Teil eines Projektperimeters von Strassenbauprojekten (wie Betriebs- und Gestaltungskonzepten, Belagsanierungen, Radwegprojekten etc.) sind.

Die meisten der anzupassenden oder bereits angepassten Haltestellen liegen auf Gemeindegebiet, das heisst innerorts auf Kantonsstrassen oder ausserorts und innerorts auf Gemeindestrassen. Die Finanzierung und Umsetzung liegen somit in der Verantwortung der jeweiligen Gemeinde. Der Kanton hat noch folgende Haltekanten anzupassen und zu finanzieren:

- Buochs, Unterfeld (Richtung Stans): Diese Haltestelle hat Abhängigkeiten mit dem Radwegprojekt in Beckenried und soll zusammen mit diesem Projekt umgesetzt werden;
- Stans, Kreuzstrasse: Da sich diese Haltestelle im Nationalstrassen-Perimeter befindet, ist das Bundesamt für Strassen für die Anpassung zuständig. Die Anpassung soll voraussichtlich im Rahmen von allfälligen Massnahmen, welche aus der Verkehrsplanung im Grossraum Kreuzstrasse resultieren, umgesetzt werden.

3.3 Erschliessungsgüte der Entwicklungsschwerpunkte

Mit dem Indikator der öV-Güteklassen wird die Erschliessung der Siedlungsgebiete durch den öV beurteilt, und zwar hinsichtlich Bedienungshäufigkeit (Angebotsqualität) als auch der Distanz zu den Haltestellen. Im Gegensatz zu den durch das Bundesamt für Raumentwicklung erhobenen öV-Güteklassen berücksichtigt der Kanton Nidwalden zusätzlich die Topografie und Sperrflächen bei den Distanzen zu den Haltestellen (gemäss kantonalem Richtplan). Im Kanton Nidwalden kommen die folgenden öV-Güteklassen zur Anwendung: A: Sehr gut, B: Gut, C: Teilweise gut, D: Mittelmässig, E: Gering sowie F: Schlecht.

Der kantonale Richtplan sieht verschiedene Gebiete im Talboden als Entwicklungsschwerpunkte (ESP) für Wohn- und Arbeitsplatzgebiete vor. Dabei werden im Richtplantext auch Kriterien zur öV-Güteklasse dieser Gebiete festgelegt. Für Wohngebiete ist im Minimum Klasse D und als Ziel Klasse C vorgesehen. Bei den Arbeitsplatzgebieten wird nach Dienstleistung und Gewerbe / Industrie unterschieden. Für Dienstleistung ist mindestens die Klasse C nötig, für ESP der Kategorie Gewerbe / Industrie die Klasse D. Im Rahmen der Erarbeitung der öV-Strategie Nidwalden für die Jahre 2021 bis 2024 wurde die öV-Erschliessung untersucht. Es zeigte sich, dass insbesondere im Raum Buochs-Ennetbürgen beziehungsweise beim ESP Fadenbrücke die Anforderungen des kantonalen Richtplans nicht eingehalten werden können. Wie im Kapitel 6.1 ausgeführt, sollen auf die nächste Fahrplanperiode 2025 und 2026 Angebotsverbesserungen/-ausbauten in diesem Gebiet umgesetzt werden. Mit diesen Massnahmen wird auch der ESP Wohnen in Buochs Aadörfli die geforderte Güteklasse erreichen.

4 öV-Strategie Nidwalden für die Jahre 2025-2028

Im Jahr 2020 wurde die öV-Strategie Nidwalden für die Jahre 2021 bis 2024 erarbeitet. Sie setzt die Leitlinien und Vorgaben für die Erschliessung des Kantons mit dem öV und untersucht eine bedarfsgerechte sowie wirtschaftliche Weiterentwicklung des öV-Angebots. Die öV-Strategie wird alle vier Jahre breit abgestützt unter Einbezug der verschiedenen Akteure und Interessensvertretern überarbeitet und anschliessend durch den Regierungsrat verabschiedet. Wie die nachfolgende Abbildung zeigt, dient die öV-Strategie als Grundlage für die Angebotsplanung sowie die Rahmenkredite. Dank der nationalen Harmonisierung verschiedener Instrumente und dadurch einer einjährigen Bestell- und Fahrplanperiode für 2024 umfasst die vierjährige öV-Strategie in Zukunft jeweils zwei Rahmenkredite. Somit sind diese beiden Instrumente künftig noch besser aufeinander abgestimmt.

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
	▲ öV-Strategie (2017-2020)					öV-Strategie (2021-2024)				öV-Strategie (2025-2028)		
				▲				▲				
RK 2016-17		RK 2018-19		RK 2020-21		RK 2022-23		K 2024	RK 2025-26		RK 2027-28	
	○		○		○		○	○		○		

▲ = Verabschiedung durch Regierungsrat
○ = Verabschiedung durch Parlament

Abbildung 5: Abstimmung Rahmenkredite und öV-Strategie

Die Erarbeitung der öV-Strategie Nidwalden für die Jahre 2025 bis 2028 steht im aktuellen Jahr an. Im Rahmen der Arbeiten wird primär die bisherige öV-Strategie überprüft. Die im vorliegenden Bericht aufgeführten Angebotsveränderungen für die Jahre 2025 und 2026 sind Teil der nächsten öV-Strategie beziehungsweise werden darin berücksichtigt. Daneben sind folgende Inhalte / Optimierungen primär ab 2027 und 2028 und gestützt auf die Massnahmen im Gesamtverkehrskonzept Nidwalden, welche der Regierungsrat im November 2022 verabschiedet hat, vorgesehen:

- schrittweise Einführung des Halbstundentakts nach Engelberg und allfällige Chancen für das Busangebot,
- mögliche Optimierungen des Busangebots Stans - Stansstad inkl. Quartiererschliessungen (insbesondere Hansmatt und Kantonsspital),
- Abgleich der öV-Güteklassen mit der Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten gemäss Richtplan,
- Überprüfung des kantonalen Controllings gemäss Landratsbeschluss,
- die Überprüfung der öV-Erschliessung der Pilatuswerke sowie
- die Überprüfung von Transportketten des Freizeitverkehrs (Tourismus, saisonale Angebote).

Weiter sollen in der öV-Strategie folgende Punkte im Ausblick nach 2028 aufgeführt werden:

- Infrastrukturausbauten auf dem Bahnnetz (wie der «Tunnel kurz» in Hergiswil),
- Umfahrungsstrasse Stans West, allenfalls Ost (mögliche Auswirkungen auf die Buslinien),
- Inputs aus der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 5G (wie Verkehrsdrehscheibe Kreuzstrasse).

5 Untersuchung des öV-Angebots

Angesichts der beträchtlichen Mittel der öffentlichen Hand für die Leistungen des öV ist – neben den quantitativen Vorgaben – eine entsprechende Gegenleistung in Form von guter Qualität notwendig. Somit spielt auch im öV die Qualitätssicherung eine sehr wichtige Rolle.

5.1 Qualitätsmesssystem des Bundes

Seit 2016 betreibt der Bund ein Qualitätsmesssystem (QMS) im RPV. Im Rahmen des QMS messen Testkundinnen und -kunden (sogenannte Mystery Shopper) in der gesamten Schweiz die Pünktlichkeit, Sauberkeit, Ordnung sowie Unversehrtheit von Fahrzeugen und Haltestellen sowie die Qualität der Fahrgastinformationen. Die Transportunternehmen haben dabei anzustreben, nicht nur den Mindeststandard, sondern den vorgegebenen Akzeptanzwert beziehungsweise die qualitative Zielvorgabe zu erreichen.



Abbildung 6: Zielwertesystem des QMS RPV Schweiz (Quelle: BAV)

Mit dem QMS stellt das BAV sicher, dass die öffentliche Hand und die Fahrgäste für die von ihnen investierten Mittel im RPV qualitativ hochstehende Leistungen erhalten. Ab 2021 wurden zudem die Pünktlichkeitsmessungen eingeführt.

Im Sommer 2023 publizierte das BAV die Resultate aus dem Jahr 2022, wobei die Qualität der Busse und Züge des Regionalverkehrs unvermindert hoch ist. Die im Jahr 2022 von Testkundinnen und -kunden durchgeführten Messungen zeigen, dass insbesondere bei der Sauberkeit und der Kundeninformation weitere Fortschritte erzielt wurden. In Sachen Pünktlichkeit schneiden die Züge des regionalen Personenverkehrs nach wie vor besser ab als die Busse. 2022 waren knapp 95 Prozent der in den Messungen erfassten Züge im Regionalverkehr weniger als drei Minuten verspätet und galten somit als pünktlich. Im gesamtschweizerischen Durchschnitt verkehrten etwas über 90 Prozent aller Busse pünktlich. Die im Jahr 2022 durchgeführten Messungen bestätigen, dass das QMS RPV Früchte trägt und die Leistungen der Transportunternehmen positiv beeinflusst. Die Besteller aus Bund und Kantonen analysieren die Ergebnisse der Qualitätsmessungen regelmässig und können bei Bedarf gestützt darauf Verbesserungsmaßnahmen anordnen.

Im Vergleich zu den anderen Kantonen liegt der Kanton Nidwalden bei den Werten im QMS klar über dem schweizweiten Durchschnitt. Laut den Testkundenerhebungen konnten die vorgegebenen Akzeptanzwerte der Qualität in Nidwalden analog den Vorjahren deutlich übertroffen werden. Dasselbe gilt im kantonalen Vergleich bei den Pünktlichkeitswerten. Hier liegt der Kanton Nidwalden ebenfalls klar über dem schweizweiten Durchschnitt.

5.2 Überangebote bei Buslinien des Bundes

Für die Linien des RPV hat das BAV interne Richtlinien zum Verhältnis von Angebot (Anzahl Kurspaaren) und Nachfrage (Einsteiger im meistbelasteten Streckenabschnitt). Das heisst: Werden im Verhältnis zur Nachfrage zu viele Kurspaare angeboten, hat der Kanton die überzähligen Kurspaare zu 100 Prozent abzugelten. In Nidwalden hat das BAV erstmals für die Fahrplanperiode 2018 und 2019 auf folgenden Buslinien ein Überangebot geltend gemacht:

- Buslinie 312 Stans - Sarnen (Überangebot 2023: 6.5 von 26.5 Kurspaaren),
- Buslinie 313 St. Jakob - Mueterschwandenberg (Überangebot 2023: 4 von 10 Kurspaaren),

- Buslinie 324 Stans - Oberdorf – Büren (Überangebot 2023: 10.5 von 23.5 Kurspaaren).

Im Jahr 2023 beliefen sich die Kosten des Überangebots der drei Buslinien auf insgesamt 345'540 Franken beziehungsweise der zusätzlich zu tragende Bundesanteil von 55 Prozent durch den Kanton Nidwalden betrug 190'047 Franken.

Der Grund für das Überangebot liegt insbesondere in der Ausrichtung der Linien auf die Bedürfnisse der Pendelnden mit guten Anschlüssen auf die Bahn und die Bestellung zusätzlicher Kurse durch die Schulgemeinden. Eine Optimierung dieser drei Buslinien hat in den letzten Jahren bereits stattgefunden. So wurde auf der Buslinie 312 Stans - Sarnen der durchgehende Stundentakt zwischen den beiden Hauptorten auf den Fahrplan 2021 (beziehungsweise am Wochenende auf den Fahrplan 2022) eingeführt. Die Nachfrage steigt wie erwartet an und wird in Zukunft absehbar weiter steigen. Gleichzeitig erfolgte auf der Buslinie 313 zwischen St. Jakob und Mueterschwandenberg aufgrund der sehr tiefen Nachfrage die Einstellung des Wochenendangebots. Zuletzt wurde der Fahrplan der Buslinie 324 Stans - Oberdorf - Büren optimiert und um 2.5 Kurspaare gekürzt. Gerade die Buslinie 324 hat neben dem Überangebot Probleme, die Werte des kantonalen Controllings einzuhalten (vgl. folgendes Kapitel).

Im Jahr 2022 informierte das BAV über die Überprüfung der Richtlinie zu den Überangeboten. Entsprechend sind im aktuellen Bestellverfahren 2025 und 2026 Änderungen am heutigen Zustand nicht ausgeschlossen. In Nidwalden kündigte das BAV erstmalig auf der Buslinie 331 Stansstad - Bürgenstock ein Überangebot an. Dieses ist ab den vorliegenden Offerten 2025 und 2026 durch den Kanton Nidwalden zu finanzieren. Gemäss den eingereichten Offerten 2025 und 2026 für die besagte Buslinie beläuft sich das Überangebot auf voraussichtlich 10.5 Kurspaare, was einem jährlichen Überangebot von zusätzlich 155'000 Franken entspricht (nicht übernommener Bundesanteil von 55 Prozent).

5.3 Ergebnisse des kantonalen Controllings

Am 1. Januar 2016 ist das revidierte ÖVG in Kraft getreten. Darin ist ein Controlling aller Verkehrslinien und -angebote verankert. Verkehrslinien, welche die vom Landrat festgelegten Schwellenwerte nicht erreichen, können dem Landrat zur Streichung vorgeschlagen werden. Ziel dieses Controllings ist es nicht, Linien zu streichen, sondern das Geld primär dort einzusetzen, wo eine gute Wirkung (bessere Nachfrage, tiefere Abgeltungen) erzielt werden kann. Für das Controlling hat der Landrat folgende zwei Indikatoren festgelegt:

Kostendeckungsgrad (KDG)

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

Angebotseffizienz (AGE)

Mit dieser Zahl wird das öV-Angebot beschrieben. Die AGE wird aus der Division der PKM durch die Platzkilometer in Prozent pro Verkehrslinie errechnet. Die PKM entsprechen den von allen Passagieren (Einsteiger) gesamthaft gefahrenen Kilometern. Mit dieser Zahl wird die Nachfrage abgebildet. Die Platzkilometer ergeben sich aus der Anzahl Sitzplätze der eingesetzten Fahrzeuge multipliziert mit den produktiven Kilometern. Die Angebotseffizienz zeigt auf, wie der angebotene Fahrplan von der Bevölkerung effektiv genutzt wird.

Zum KDG und zur AGE sind konkrete minimale Schwellenwerte festgelegt. Diese sind abhängig vom Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Luftseilbahn) und der Anzahl Kurspaare (Angebotsdichte). Details zu den Zahlen finden sich im Landratsbeschluss über die kantonalen Schwellenwerte (NG 652.11).

Die Schwellenwerte werden jeweils für die Dauer von vier Jahren beurteilt. Nachdem das Verkehrsgesetz am 1. Januar 2016 in Kraft getreten ist, umfasst die erste Beobachtungsfrist die

Jahre 2016 bis 2019. Für jede Linie wurden von den Transportunternehmen die notwendigen Zahlen (Werte aus der Nachkalkulation) geliefert. Daraus sind die konkreten KDG und AGE berechnet worden. In einem weiteren Schritt kommt ein Ampelsystem zur Anwendung. Die errechneten Werte je Linie werden mit den Schwellenwerten von KDG und AGE verglichen und die Abweichung in den Ampelfarben grün, gelb oder rot dargestellt. Für jede Linie gibt es dann eine Bewertung als Gesamtampel. Die Ergebnisse des Controllings der letzten vier Jahre zeigen, dass keine Verkehrslinie nach dem vierjährigen Betrachtungszeitraum dem Landrat zur Streichung zu beantragen ist. Dennoch stand insbesondere bei der Buslinie 324 Stans - Oberdorf - Büren die Ampel zeitweise auf Rot, da beide Schwellenwerte nicht erreicht wurden. Dank der finanziellen Unterstützung der Gemeinde Oberdorf konnte die Linie im Jahr 2019 den KDG erreichen. Somit konnte sie weiterbetrieben werden. Um die Werte jedoch zu verbessern und auch das durch den Bund festgestellte Überangebot auf der Linie zu überprüfen, wurden Möglichkeiten (wie etwa bessere Ausrichtung auf die verschiedenen Bedürfnisse von Schüler, Pendler und Freizeitreisende) zur Optimierung des Fahrplans im Rahmen einer Arbeitsgruppe geprüft und auf den Fahrplan 2022 umgesetzt. Es gilt zu beachten, dass die geforderten Schwellenwerte für diese Linie 324 sehr ambitioniert sind. Der aktuelle KDG 2023 (Ist-Wert) von 34 Prozent (inkl. Berücksichtigung Unterstützungsbetrag Gemeinde) ist für eine regionale Erschliessungslinie im nationalen Durchschnitt in einer vergleichbaren Grössenordnung. Die geforderten 40 Prozent sind in Reichweite. Entsprechend wurde für das Angebot 2024 auf eine nochmalige Reduktion verzichtet.

Neben der aufgeführten Buslinie behielt das Amt für Mobilität auch die weiteren Verkehrslinien beziehungsweise die Erreichung deren Schwellenwerte im Auge. Auch auf den Fahrplan 2025 hin wurden etwa Begehren aus der Bevölkerung beziehungsweise Angebotsausbauten hinsichtlich der kantonalen Schwellenwerte untersucht. Aufgrund der unsicheren Entwicklung der Schwellenwerte des kantonalen Controllings wurden etwa auf zusätzliche Kurse auf den Buslinien 324 Stans - Oberdorf - Büren sowie 331 St. Jakob - Mueterschwandenberg aktuell verzichtet (vgl. Kapitel 6.4).

Die nächste Messperiode startete somit mit dem Jahr 2020. Aufgrund des Nachfrage- und Erlösrückgangs im Zusammenhang mit der Covid-19-Krise fielen die KDG sowie die AGE für die Jahre 2020 und 2021 zwar tiefer aus, dennoch befanden sich die meisten Linien noch im grünen Bereich beziehungsweise konnten mindestens ein Schwellenwert erreichen. Obschon der Fahrplan der Buslinie 324 optimiert wurde und die Gemeinde Oberdorf einen Beitrag an den Kostendeckungsgrad zahlt, konnte die Buslinie die beiden Schwellenwerte bis anhin nicht erreichen. Entsprechend ist diese Buslinie weiter hinzu beobachten und nach der Überprüfung des kantonalen Controllings (siehe nachfolgende Erläuterungen) allfällig weitere Massnahmen mit der Gemeinde und der Transportunternehmung zu suchen.

	Ampel gesamt KDG und AGE			
	2020	2021	2022	2023
Bahn				
S5 Luzern-Giswil	●	●	●	●
S55 Luzern-Sachseln	●	●	●	●
S4 Luzern-Stans/Wolfenschiessen	●	●	●	●
S44 Luzern-Stans	●	●	●	●
IR Luzern-Engelberg	●	●	●	●
Bus				
Stans-St. Jakob-Sarnen	●	●	●	●
Stansstad-Bürgenstock	●	●	●	●
W'schiessen-Oberrickenbach	●	●	●	●
Stans-Seelisberg	●	●	●	●
Stans/Beckenried-Flüelen/Altdorf	●	●	●	●
Stans-Oberdorf-Büren	●	●	●	●
St. Jakob-Mueterschwandenberg	●	●	●	●
Stansstad-Stans	●	●	●	●
Luftseilbahn				
LS Dallenwil-Wirzveli	●	●	●	●
LS Dallenwil-Niederrickenbach	●	●	●	●
LS Dallenwil-Wiesenberg	●	●	●	●
* = Anzahl Kurspaare Montag-Freitag				
● = mind. ein Schwellenwert erreicht				
● = kein Schwellenwert erreicht				

Abbildung 7: Ergebnisse des kantonalen Controllings 2020-2023

Die Kriterien und deren Bewertung haben sich im Grundsatz bewährt. Allerdings stösst die Methodik bei touristisch orientierten Angeboten an seine Grenzen. So ist beispielsweise die Anzahl der Fahrten bei Seilbahnen kein geeignetes Kriterium, da sie bei entsprechender Nachfrage nach Bedarf zusätzlich fahren. Auch sind die Kriterien bei Angeboten mit sehr unterschiedlichen Erschliessungsfunktionen (Pendler, Schüler, Militär etc.) tendenziell zu streng. Eine Reduktion ist bei nur knapp erreichten Werten häufig kaum möglich. Im Rahmen der aktuell in Erarbeitung stehenden öV-Strategie 2025-2028 werden die Kriterien überprüft.

5.4 Hohe Kundenzufriedenheit

Neben dem QMS des Bundes sowie dem kantonalen Controlling-System wird regelmässig von den Bestellern aus der Zentralschweiz 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. Die letzte Erhebung fand im Herbst 2021 statt. So nahmen insgesamt zwischen Ende August und Mitte November 2021 rund 3'500 Fahrgäste via Online-Fragebogen an der Umfrage teil.

Von 100 möglichen Punkten erreichten die Kantone Luzern, Obwalden, Nidwalden und Uri laut der Kundenbefragung 2021 im Schnitt 75 Punkte (2018: 77 Punkte; 2016: 74 Punkte). Der Kanton Nidwalden erzielte einen leicht höheren Kundenzufriedenheitswert von 78 Punkten, welcher zwischen den Werten von 2018 (80 Punkte) und 2016 (76 Punkte) liegt. Auch mit 78

Punkten bewegt sich dieser Wert in der Skala insgesamt noch im oberen Bereich von «Zufrieden» (60-79 Punkte).

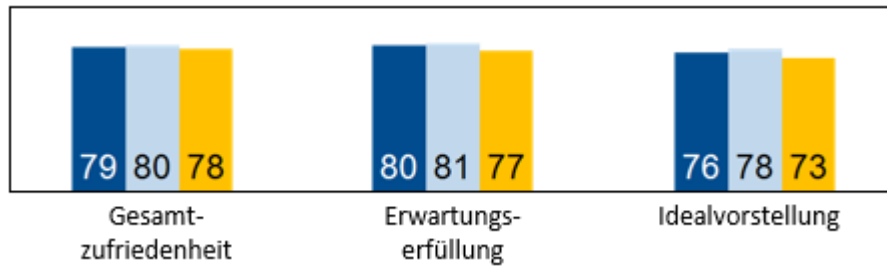


Abbildung 8: Ergebnisse Kundenzufriedenheitsumfragen Nidwalden 2021 (dunkelblau), 2018 (hellblau) und 2016 (gelb)

Wie in den anderen Kantonen nahm auch im Kanton Nidwalden der Wert von «Angebot/Netzqualität» gegenüber der letzten Erhebung signifikant ab. Insbesondere das Spezialangebot in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag (Nachtnetz) wurde im Vergleich zu den Vorjahren tiefer beurteilt – befindet sich aber noch im Zufriedenheitsbereich. Mit der Einführung des Nachtnetzes mit einem Angebot zwischen Luzern und Stans sowie weiter über die Seegemeinden nach Emmetten ab Dezember 2021 (Fahrplan 2022) wurde diesem Aspekt bereits Rechnung getragen. Weiter ging auch die Zufriedenheit beim Punkt «Reklamation» signifikant zurück und erreicht als einziger Aspekt den Zufriedenheitswert von 60 Punkten in Nidwalden nicht. So beurteilten insbesondere die Fahrgäste auf der zb-Strecke von Luzern nach Engelberg die Abwicklung der Beschwerde sowie die Lösung des Problems als unzufrieden. Hingegen wurden in allen Kantonen der Online-Ticketkauf als sehr zufriedenstellend und 2021 signifikant höher bewertet – dies dank der einfachen Benutzerführung sowie des bequemen und sicheren Bezahls. Weiter erreichten in Nidwalden auch die Werte Sauberkeit der Fahrzeuge, Fahr- und Kontrollpersonal bei Bahn und Bus, Informationsmöglichkeiten, bediente Verkaufsstellen sowie Zuverlässigkeit – analog den Vorjahren – ein «Sehr zufrieden».

Die nächste Kundenzufriedenheitsumfrage ist im Herbst 2025 vorgesehen.

6 Angebotsveränderungen im öV für 2025 und 2026

Wie bereits ausgeführt, sind für die Angebotsperiode 2025 und 2026 primär Angebotsänderungen im Busbereich zur Erschliessung des Entwicklungsschwerpunkts Fadenbrücke auf der Seelinie 311 vorgesehen. Ansonsten finden lediglich kleinere Veränderungen statt.

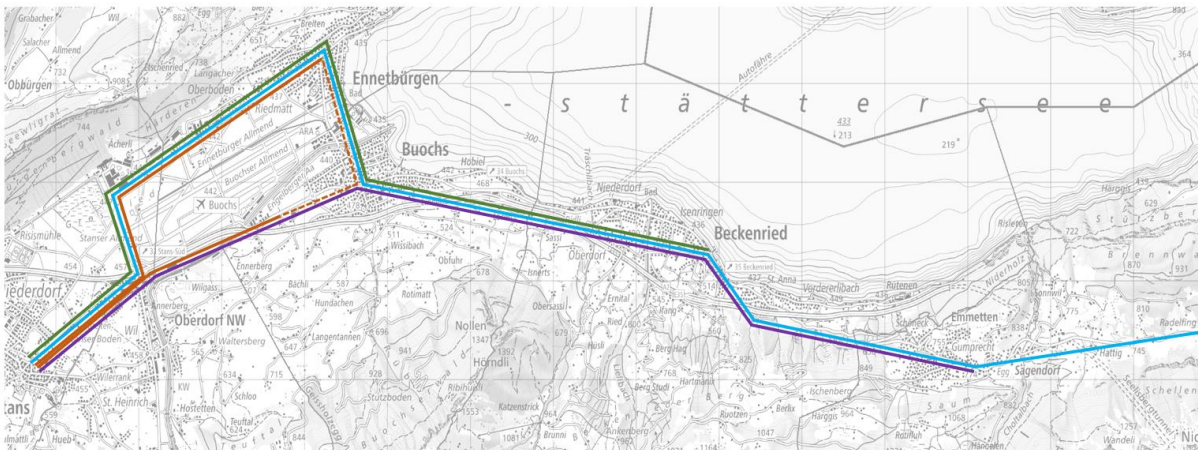
6.1 Verdichtungskurse auf der Buslinie 311 zur Verbesserung der öV-Güte Fadenbrücke

Bereits im Rahmen der Überprüfung der öV-Strategie Nidwalden für die Jahre 2021 bis 2024 zeigte die Untersuchung der ESP in Nidwalden gestützt auf die Vorgaben des kantonalen Richtplans auf, dass beim ESP Fadenbrücke, Buochs, grosser Handlungsbedarf hinsichtlich öV-Erschliessung besteht. Grössere Bereiche befinden sich in der öV-Gütekategorie E und F und entsprechen somit nicht den Anforderungen des kantonalen Richtplans (Gütekategorie D bei Industrie-/Gewerbebetrieben sowie Gütekategorie C bei Dienstleistungsbetrieben). Aufgrund dessen genehmigte der Regierungsrat mit Beschluss Nr. 339 vom 20. Juni 2023 eine Vereinbarung betreffend Massnahmen zur Erreichung der nötigen öV-Gütekategorie. Gleichzeitig beauftragte er die Baudirektion, im Rahmen der Erarbeitung der öV-Strategie Nidwalden für die Jahre 2025 bis 2028 und zuhanden des Rahmenkredits 2025 und 2026, mit der Ausarbeitung einer verbesserten öV-Anbindung für die Haltestelle Buochs, Fadenbrücke.

Gemeinsam mit der PAG erarbeitete die Baudirektion Verdichtungskurse zwischen Stans, Bahnhof - Pilatuswerke - Ennetbürgen sowie Stans, Bahnhof - Fadenbrücke (und in die andere Richtung) an den Werktagen zwischen 06.00 und 19.00 Uhr je einmal stündlich pro Richtung. Werktags zwischen 19.00 und 6.00 Uhr sowie an den Wochenenden sind keine Verdichtungskurse vorgesehen. Da die Wendemöglichkeiten Ennetbürgen und Buochs begrenzt sind, ist es betrieblich effizient, diese beiden Verdichtungen miteinander zu kombinieren. So verkehrt das Fahrzeug des Verdichtungskurses Stans - Ennetbürgen anschliessend nach Buochs, Fadenbrücke, um von dort die Verdichtung nach Stans zu fahren. Gleiches gilt in umgekehrter Richtung (bisher als "Rundkurs" benannt).

Aus Kundensicht wie auch in den Offerten von PAG ist alles im bisherigen Kursbuchfeld 60.311 vereint. Eine formale Auftrennung der Linie ist aufgrund der gegenseitigen Überlagerung der Angebote im Gesamttraum Emmetten - Beckenried - Buochs - Ennetbürgen/Fadenbrücke - Stans kaum möglich.

Das Fahrplanfeld zur Buslinie 311/314 gestaltet sich somit neu wie folgt:



Zur besseren Unterscheidbarkeit für die Kunden ab Stans werden neu alle Kurse via Ennetbürgen als Linie 311 bezeichnet, jene via Fadenbrücke als Linie 314.

311: Bisherige Linienführung Stans – Ennetbürgen – Buochs – Beckenried – Emmetten – Seelisberg (stündlicher Grundtakt)

311: Bisherige Linienführung Stans – Ennetbürgen – Buochs – Beckenried (stündlicher Grundtakt)

314: Bisherige Linienführung Schnellkurs Stans – Fadenbrücke – Buochs – Beckenried – Emmetten (stündlich 6:00 – 18:00)

311/314: Neue Verdichtungskurse Stans – Fadenbrücke und Stans – Ennetbürgen (Hauptverkehrszeit und stündlich 6:00 – 18:00)

→ aus Gründen der Effizienz (Produktion und Wendemöglichkeiten) werden sie miteinander verbunden.

Einzelne Leistungen in der Hauptverkehrszeit Stans – Beckenried sind nicht dargestellt. Zum Teil werden bisherige Leistungen von den Verdichtungskursen übernommen und entsprechend eingekürzt.

Abbildung 9: Situation Linienteile 311/314

Aktuell noch unklar ist die (vollständige) finanzielle Beteiligung des BAV und eine allfällige Kantonsquotenerhöhung, wobei letztere grundsätzlich nicht notwendig ist. Die Abgeltungen in Nidwalden befinden sich in den Jahren 2025 und 2026 rund 2 Mio. Franken unterhalb der Quote. Auch ist mit der Integration der Verdichtungskurse in die bestehende Linie 311 kein Gesuch um RPV-Anerkennung beim Bund zu stellen. Dennoch bleibt eine Mitfinanzierung durch das BAV unter anderem von den Überangeboten (Verhältnis Angebot und Nachfrage) und der Höhe des Kostendeckungsgrads abhängig. Offen ist zudem, wie die Finanzierungsbereitschaft des BAV hinsichtlich der begrenzt vorhandenen finanziellen Mittel des Bundes aussieht. So wies das BAV im Schreiben vom 6. Dezember 2023 daraufhin, dass aus heutiger Sicht noch unsicher ist, ob eine Mitfinanzierung des Bundes bei den Angebotsausbauten möglich sein wird. Der Entscheid einer Bestellung von zusätzlichen Angeboten liegt somit bei den Kantonen. Das Gesamtsystem aus der Linie 311 und den Verdichtungskursen für die Abwicklung des Verkehrs zwischen Stans und den Seegemeinden weist aber weiterhin eine ausreichende Kostendeckung auf. Bei einer vollständigen Mitfinanzierung durch das BAV würde sich sein Anteil an den Abgeltungen auf 55 Prozent belaufen. Es ist anzunehmen, dass der Bund erst kurzfristig vor Fahrplanwechsel bzw. der Einführung der Verdichtungskurse den Entscheid fällen kann (aufgrund Übersicht der nationalen finanziellen Mittel im Rahmen der Budgetdebatte 2025 der eidgenössischen Räte).

Die zusätzlichen Abgeltungen für die Verdichtungskurse wurden in die bestehende Offerte der Buslinie 311 eingerechnet. Im Vergleich zwischen der Offerte 2025 und der Offerte 2024 findet insgesamt lediglich eine Erhöhung der Abgeltungen von rund 150'000 Franken statt. Unter Berücksichtigung des Bundesanteils (55 Prozent) beläuft sich der Anteil für Nidwalden für die Verdichtungskurse auf rund 60'000 Franken. Da die zusätzlichen Abgeltungen für Bund und Kantone im Verhältnis zur Gesamtofferte der Buslinie 311 (rund 2.9 Mio. Franken) gering sind, wird davon ausgegangen, dass der Bund sich finanziell daran beteiligen wird.

6.2 Angezeigte Optimierungen auf der Buslinie / Seelinie 311

Aufgrund der sehr hohen Nachfrage wurde bereits mit dem Fahrplan 2024 auf der Buslinie 311 zwischen Beckenried und Emmetten von Montag bis Freitag der Halbstundentakt eingeführt. Weiter werden während der Hochsaison auch an Wochenenden zusätzliche Kurse zwischen Stans und Emmetten geführt. Diese Optimierungen auf der Buslinie 311 (insbesondere während der Hochsaison am Wochenende) sollen primär die Bedürfnisse des Freizeitverkehrs abdecken und enthalten Teile der Massnahme ÖV-2.3 zur "Optimierung Ausbau Busangebot Seegemeinden" gemäss Gesamtverkehrskonzept Nidwalden.

Die finanziellen Auswirkungen für diese Anpassungen sind gering. Der Landrat hat diese Änderungen an seiner Sitzung vom 30. August 2023 zur Kenntnis genommen und den Kredit für den öV 2024 genehmigt. Diese Änderungen auf der Buslinie 311 sollen auch für die Periode 2025 und 2026 weitergeführt werden. Der Kanton beobachtet gemeinsam mit der PAG die Entwicklung der Nachfrage und passt das Konzept bei Bedarf in geringfügigem Ausmass an.

Auch sind auf der Buslinie 311 auf die Jahre 2025 und 2026 weitere Anpassungen aufgrund der Einführung der Verdichtungskurse vorgesehen. Dabei werden einzelne Fahrten durch die neuen Verdichtungskurse ersetzt, da sie hinfällig werden. Andere Fahrten hingegen werden neu aufgenommen. Aufgrund der Veränderungen soll zudem der interkantonale Verteilschlüssel (iKV) der Buslinie 311 angepasst werden. Bisher betrug der Anteil des Kantons Nidwalden 90 Prozent und jener von Uri 10 Prozent. Neu wird der Anteil für Nidwalden voraussichtlich ca. 92 Prozent und für Uri 8 Prozent betragen. Die zusätzlichen Abgeltungen für die angezeigten Optimierungen (auch zum Abbau der Überlasten am Wochenende) auf der Buslinie 311 belaufen sich insgesamt rund 74'000 Franken. Abzüglich Anteil Bund und Anteil Kanton Uri betragen die zusätzlichen Abgeltungen für Nidwalden rund 30'000 Franken.

6.3 Verschiebung Abendkurs auf der Buslinie 312 ab St. Jakob

Beim Kanton Obwalden gingen diverse Rückmeldungen ein hinsichtlich schlechtes Abendangebot nach Kerns, Sand. Entsprechend soll der letzte Abendkurs auf der Buslinie 312 neu bis nach Sarnen anstelle nur bis St. Jakob geführt werden. Da heute der letzte Kurs in St. Jakob wendet, wird er vollständig durch den Kanton Nidwalden finanziert. Mit dem Wenden in Sarnen wird der iKV um 0.5 Prozent zu Gunsten von Nidwalden angepasst. Somit leistet Nidwalden prozentmässig einen tieferen Beitrag an die Buslinie. Die letzte Rückfahrt in St. Jakob ist neu um 00.13 Uhr statt um 23.43 Uhr. Die Abgeltungen für Nidwalden verändern sich aufgrund der Verschiebung des Abendkurses nur minim. Von den rund 15'000 Franken zusätzlichen Abgeltungen entfallen (abzüglich Anteil Bund und Anteil Kanton Obwalden) etwa 4'000 Franken für den Kanton Nidwalden.

6.4 Anpassung Fahrplan des Winkelriedbusses an die IC-Anschlüsse in Altdorf

Auf den Fahrplan 2025 verändert sich die Haltepolitik beim Kantonsbahnhof Altdorf bzw. die schnellen IC-Verbindungen verkehren neu zu geraden Stunden ab dem Bahnhof Altdorf. Da der Fahrplan der Buslinie 310 zwischen Stans und Altdorf (Winkelriedbus) heute auf die ungeraden Stunden ausgerichtet ist, muss der Fahrplan auf das kommende Jahr angepasst werden. Analog Fahrplan 2024 sind wiederum neun Kurspaare ganztags an den Werktagen sowie neu auch am Wochenende (bisher 8 Kurspaare) vorgesehen. Die Anpassungen verursachen eine Abgeltungserhöhung von rund 100'000 Franken bzw. abzüglich Anteile Bund und Kanton Uri zusätzlich 38'000 Franken für den Kanton Nidwalden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die gesamte Abgeltung für das Jahr 2025 der Buslinie 310 nur geringfügig verändert, da diese vom ausserordentlich starken Nachfragewachstum profitiert (Effizienzgewinn).

6.5 Kleine Veränderungen auf einzelnen Buslinien

Im Rahmen der Publikation zu den Fahrplanentwürfen 2024 auf www.öv-info.ch hatte im Frühsommer 2023 die Öffentlichkeit die Möglichkeit, Stellungnahmen einzureichen.

Analog dem Vorjahr ging wiederum ein Fahrplan-Begehren auf der Buslinie 324 Stans - Oberdorf - Büren ein, wobei ein zusätzlicher Kurs um 14.16 Uhr ab Büren (Kostenschätzung der PostAuto AG 2022: 24'000 Franken) verlangt wird. Nach Rücksprache mit der Gemeinde Oberdorf wurde auf die Aufnahme des aufgeführten Kurses im letzten Jahr aufgrund der zusätzlichen Mehrkosten (für die Gemeinde) und der unsicheren Entwicklung der Schwellenwerte des kantonalen Controllings in den Fahrplan 2024 verzichtet. Auch weiterhin besteht keine Finanzierungsbereitschaft durch die Gemeinde. Entsprechend wird auf die Aufnahme in den Fahrplan 2025 und 2026 verzichtet, obschon laut aktueller Offerte mit lediglich zusätzlichen 13'000 Franken zu rechnen wäre.

Auch der Wunsch nach einem zusätzlichen Kurspaar abends um 18.37 Uhr auf der Buslinie 331 Wolfenschiessen - Oberrickenbach (Kostenschätzung der PostAuto AG 2022: 33'000 Franken) ging erneut ein. Nach Rücksprache mit der Gemeinde wurde auf die Aufnahme verzichtet. Im Frühjahr 2024 reichten nun Anwohnerinnen von Oberrickenbach einen Vorschlag eines veränderten Fahrplans zur Buslinie 331 – jedoch mit derselben Anzahl Kurspaare – ein. Aufgrund von Leerfahrten wird die Buslinie an sich weniger produktiv – er entspricht jedoch den Bedürfnissen der Schüler sowie den Anwohnern von Oberrickenbach. Da es sich um kleinere Verschiebungen innerhalb des bestehenden Fahrplans handelt beziehungsweise das Mengengerüst gleichbleibt, kann darauf eingegangen werden. Weiter behält sich der Kanton in Abhängigkeit der Nachfrage und der Produktivität der Linie vor, in zwei Jahren wieder auf den bisherigen Fahrplan zu wechseln. Auch die Entwicklung der kantonalen Schwellenwerte (wie der Kostendeckungsgrad) sind bei dieser Linie im Auge zu behalten. Die Erhöhung der Abgeltung beläuft sich insbesondere aufgrund der Leerfahrten und des späteren Betriebschlusses auf rund 30'000 Franken. Aufgrund des tiefen Kostendeckungsgrades (unter 10 Prozent) ist offen, ob der Bund einen Anteil daran übernimmt.

Zudem wurde die PAG gebeten, eine Grobkostenschätzung zu einem Abendkurs auf der Buslinie 311 Stans - Beckenried/Emmetten zur Abnahme der S-Bahn um 00.54 (Sonntag bis Donnerstag) abzugeben. Ausgehend von den zusätzlichen Kosten für den Kanton Nidwalden von rund 9'000 Franken (abzüglich Anteile Bund und Kanton Uri), den finanziellen Kennzahlen (kantonales Controlling, Überangebote des Bundes) und nach Rücksprache mit den Gemeinden ist die Aufnahme in den Fahrplan gerechtfertigt.

6.6 Ausdehnung der Verkehrszeiten des Saisonzuges sowie die schrittweise Einführung des Halbstundentakts nach Engelberg

Bereits heute verkehrt in der Hochsaison im Sommer und im Winter an den Wochenenden der sogenannte S-LEX zwischen Luzern und Engelberg (jeweils ab Luzern um 08.36 sowie 09.36 Uhr und ab Engelberg um 16.24 sowie 17.24 Uhr). Aufgrund der Kapazitätsengpässe bei schönem Wetter plant die zb bereits auf den Fahrplan 2024 vom 3. Juni und dem 25. Oktober 2024 an Werktagen eine Zusatzverbindung des S-LEX um 09.36 Uhr ein. Auch für die folgende Fahrplanperiode 2025 und 2026 soll bei Kapazitätsengpässen der S-LEX an Werktagen als Entlastungsangebot eingesetzt werden. Die Ausdehnung der Verkehrszeiten des Saisonzuges bewirkt für die Jahre 2025 und 2026 je eine Abgeltungswirkung für die Besteller aus Bund und Kantonen von rund 50'000 Franken. Der Anteil für den Kanton Nidwalden beläuft sich auf rund 14'000 Franken.

6.7 Angebots-Ausblick 2027 und 2028

Wie bereits im Kapitel 4 zur öV-Strategie erläutert, sollen diverse Angebotsveränderungen für 2027 und 2028 geprüft werden – dies insbesondere gestützt auf die Massnahmen des Gesamtverkehrskonzepts Nidwalden. Die wichtigste davon wird der (schrittweise) Halbstundentakt der zb zwischen Luzern und Engelberg ab voraussichtlich 2027 sein. Hierfür wird einerseits zusätzliches Rollmaterial (vgl. RRB Nr. 554 vom 3. September 2019) und andererseits der Bau der Doppelspur Staldifeld notwendig. Laut Informationen der zb ist die Ablieferung der Fahrzeuge per Ende 2026 möglich. Aktuell laufen zudem die Planungsarbeiten bezüglich Baus

der Doppelspur Staldifeld, welcher laut aktuellem Stand bis zum Fahrplanwechsel 2027 im Dezember 2026 in Betrieb genommen werden soll. Verzögerungen sind jedoch nicht ausgeschlossen.

Die schrittweise Einführung des Halbstundentakts zwischen Luzern und Engelberg erfolgt somit frühestens auf den Fahrplan 2027. Damit verkehren auch vermehrt schnelle Verbindungen Stans - Luzern. Die bereits verkehrenden Züge mit der Bezeichnung S44 erfreuen sich morgens und abends grosser Beliebtheit. Mit dem Fahrplan / Mengengerüst auf dieser Strecke wird sich die öV-Strategie Nidwalden für die Jahre 2025 bis 2028 noch vertiefter auseinandersetzen. Wie der erste Mittelfristplan 2027 / 2028 der zb zeigt, wirkt sich die Einführung des (schrittweisen) Halbstundentakts Luzern - Engelberg stark auf die Abgeltungen aus (insbesondere auch aufgrund der Rollmaterialbeschaffung).

Weiter sollen auf den Fahrplan 2027 hin mögliche Optimierungen des Busangebots zwischen Stans und Stansstad inkl. Quartiererschliessung (insbesondere Hansmatt und Kantonsspital) mit den Gemeinden angegangen werden. Auch sind punktuelle Angebotsprüfungen vorgesehen, wie etwa bei verschiedenen ESP Arbeiten (insbesondere Pilatuswerke) oder im Freizeitverkehr (Tourismus und saisonale Angebote).

7 Bisherige Kredite für das öV-Angebot

Die folgende Übersicht gibt den Zielerreichungsgrad der letzten vier Rahmenkredite wieder.

	Rahmenkredite			
	2016/17	2018/19	2020/21	2022/23
Landratsbeschluss	15'800'000	14'400'000	12'750'000	14'000'000
Rechnung	14'763'065	13'978'721	14'027'079	14'380'000
Abweichung in CHF	1'036'935	421'279	-1'277'079	-380'000
Abweichung in %	6.56	2.90	-10.00	-2.70

Abbildung 10: Übersicht Einhaltung Rahmenkredite, 2022-2023: voraussichtliches Ergebnis (da noch nicht abgerechnet)

Bis 2019 konnten alle Objektkredite beziehungsweise Rahmenkredite unterschritten werden. Diese Unterschreitung der Kredite ist zum Grossteil auf ordentliche und einmalige Kantonsquotenerhöhungen des Bundes zurückzuführen. Im Weiteren ergaben sich günstigere Abgeltungen aufgrund verschiedener externer Faktoren bei den Transportunternehmen (insbesondere aufgrund Effizienzsteigerungen). Auch Verhandlungen zu den eingereichten Erstofferten haben zu tieferen Abgeltungen und folglich geringerer Ausschöpfung des Kredits geführt. Zudem konnten die Erlöserwartungen für die Jahre 2017 und 2018 aufgrund des guten Abschlusses der zb im Jahre 2016 erhöht werden. Zuletzt verzeichnete die zb bis 2019 gute Erlöszahlen aufgrund der internationalen Nachfrage. Auch die nationale Tarifierung im Dezember 2014 zeigte sich finanziell positiv. Bei den Abgeltungen für die PAG-Leistungen wirkte sich die abgeschlossene Zielvereinbarung 2015 bis 2018 kostendämpfend aus.

Aufgrund der Auswirkungen im Zusammenhang mit der Covid-19-Krise, welche Ertragsausfälle im öV verursachte, fielen die Abgeltungen ab 2020 höher aus. Der vorgängig durch den Landrat beschlossene Rahmenkredit für 2020 und 2021 von 12.75 Mio. Franken konnte aufgrund der nationalen Vorgaben in Sachen Covid-19-Defizitdeckungen der Transportunternehmen erstmals nicht eingehalten werden. Der Rahmenkredit 2022 und 2023 von 14 Mio. Franken wird voraussichtlich nur knapp nicht eingehalten beziehungsweise die Überschreitung liegt mit 2.7 Prozent unter 5 Prozent gemäss Finanzhaushaltgesetz. Entsprechend musste kein Zusatzkredit beim Landrat beantragt werden.

8 Rahmenkredit öV 2025 und 2026

8.1 Vorgaben zum Fahrplan und Bestellverfahren des Bundes

Mit Schreiben vom 30. Juni 2022 informierte das BAV die kantonalen öV-Ämter über die Bundesmittel für den RPV 2022 bis 2026 beziehungsweise über die Höhe der Kantonsquoten. Die Beteiligung am RPV-Angebot für den Kanton Nidwalden beträgt weiterhin 45 Prozent. Weiter informierte das BAV am 6. Dezember 2023 über das Bestellverfahren im RPV für die Jahre 2025 und 2026. Die Transportunternehmen hatten bis Ende April 2024 die Offerten für die Fahrplanjahre 2025 und 2026 einzureichen. Diese Zahlen sind Grundlage für den beantragten Rahmenkredit zuhanden des Landrats. Das BAV weist im Schreiben weiter daraufhin, dass aus heutiger Sicht noch unsicher ist, ob eine Mitfinanzierung des Bundes bei den Angebotsausbauten möglich sein wird. Der Entscheid einer Bestellung von zusätzlichen Angeboten liegt bei den Kantonen.

Am 21. März 2024 erfolgte durch das BAV ein Schreiben an die PAG in Sachen Überprüfung von Vereinbarungen mit Dritten. Die PAG hat den Auftrag, nach Möglichkeit auf die Jahre 2025 und 2026 die Vereinbarungen mit Dritten zu überprüfen. Davon sind im Kanton Nidwalden

insbesondere die Vereinbarungen zwischen der PAG und den Gemeinden für Schülertransporte (Buslinien 312 Stans - Sarnen, 324 Stans - Oberdorf - Büren und 331 Wolfenschiessen - Oberrickenbach) oder den Ortsverkehr-Anteil auf der Buslinie 311 Stans, Bahnhof - Länderpark betroffen. Je nach Ausgang der Überprüfung und Anpassung der Verträge sind zusätzliche Abgeltungen zu Lasten des Kantons und/oder den Gemeinden nicht ausgeschlossen. Diesbezüglich wurden keine Beträge im Rahmenkredit berücksichtigt.

8.2 Zusammensetzung des Rahmenkredits

Das Bestell- und Fahrplanverfahren ist ein Prozess, an welchem verschiedene Akteure (Besteller, Gemeinden, Interessenvertretungen und Transportunternehmen) beteiligt sind. Bei kantonsübergreifenden Linien wird das Angebot von den beteiligten Kantonen und dem Bund gemeinsam bestellt. Zwischen den Kantonen wird der iKV berechnet.

Wie bereits erläutert, wird für die Fahrplanjahre 2025 und 2026 grundsätzlich vom bestehenden Fahrplan 2024 ausgegangen. Grössere Ausbauten sind primär auf der Buslinie 311 vorgesehen. Vorgängig wurde das Mengengerüst 2025 und 2026 dem Regierungsrat vorgelegt, welcher diesem zustimmte (Beschluss Nr. 643 vom 5. Dezember 2023). In vorliegendem Rahmenkredit zusätzlich eingerechnet wurde das Überangebot der Buslinie 321 Stansstad - Bürgerstock. Dieses beträgt voraussichtlich jährlich rund 150'000 Franken (zu übernehmenden Anteil Bund). Mit Ausnahme der Veränderungen auf der Buslinie 331 Wolfenschiessen - Oberrickenbach wird bei allen Angebotsveränderungen davon ausgegangen, dass der Bundesanteil von 55 Prozent übernommen wird.

Die Zusammenstellung der Abgeltungen / Offerten Version 1 für das Angebot für die Jahre 2025 und 2026 für alle Verkehrslinien des öV inkl. den geplanten Ausbauten / Veränderungen ergibt folgenden Finanzbedarf: 13'036'463 Franken (vgl. nachfolgende Abbildung). Gestützt darauf wird dem Landrat ein Rahmenkredit in der Höhe von 13 Mio. Franken beantragt (weitere Details der Tabelle sind zudem im separaten Exceldokument "RK Fahrplan 2025 und 2026" zu entnehmen).

Offerten 2025 und 2026 der Transportunternehmen (V10) für Rahmenkredit öV

	Offerten 2025	Anteil NW	Offerten 2026	Anteil NW
Abgeltungsberechtigte Angebote				
Linie				
Bahn				
Luzern-Giswil S5	6'290'783	390'658	6'714'231	416'954
Luzern-Sachsln S55	574'728	43'449	657'013	49'670
Luzern-Stans/Wolfenschiessen S4	3'555'870	1'011'289	3'772'478	1'072'893
Luzern-Stans S44	234'074	73'523	275'765	86'618
Luzern-Engelberg IR	4'312'991	1'176'153	4'299'470	1'172'465
Luzern-Engelberg IR (Bahnersatz)	283'459	77'299	287'789	78'480
	15'251'905	2'772'371	16'006'746	2'877'080
Bus				
Stans-St. Jakob-Sarnen	700'415	182'493	690'741	179'973
Stansstad-Bürgenstock	742'568	334'156	735'451	330'953
W'schiessen-Oberrickenbach	380'516	171'232	378'702	170'416
Stans-Seelisberg	2'924'331	1'210'673	2'937'318	1'216'050
Stans-Altdorf (Winkelriedbus)	591'292	206'745	586'775	205'166
Stans-Oberdorf-Büren	428'349	192'757	426'974	192'138
St. Jakob-Mueterschwandenberg	145'462	65'458	146'085	65'738
N4 Luzern-Stans	31'956	5'565	31'186	5'431
N44 Stans-Emmetten	49'157	22'121	49'252	22'163
	5'994'046	2'391'200	5'982'484	2'388'028
Übrige				
LS Dallenwil-Wirzweli	757'957	341'081	815'421	366'939
	757'957	341'081	815'421	366'939
Total abgeltungsberechtigte Angebote	22'003'908	5'504'652	22'804'651	5'632'047
Nicht abgeltungsberechtigte Angebote				
Stansstad-Stans	433'970	433'970	433'399	433'399
LS Dallenwil-Niederrickenbach	175'000	175'000	175'000	175'000
LS Dallenwil-Wiesenberg	100'000	100'000	100'000	100'000
Tarifverbund	110'000	110'000	110'000	110'000
RPV-Angebot ohne BAV, Überangebot	379'265	379'265	376'814	376'814
	1'198'235	1'198'235	1'195'213	1'195'213
Bruttoaufwand Kanton		6'702'887		6'827'260
Beteiligung Gemeinden / Dritte				
Ortsverkehr: 323 (50%), KDG: ODO		246'985		246'700
Nettoaufwand Kanton		6'455'902		6'580'561
Rahmenkredit öV 2025 und 2026				13'036'463

Abbildung 11: Zusammenstellung Rahmenkredit öV 2025 und 2026 gestützt auf die Offerten der Transportunternehmen (Version 1)

8.3 Finanzieller Ausblick

Auswirkungen aufgrund der Teuerung und der Strommangellage

Aufgrund der erreichten Teuerung vor über einem Jahr rechneten die Transportunternehmen bereits in den Offerten 2024 höhere Kosten (insbesondere Personal- und Materialkosten) ein. Auch in Zukunft sind Kostensteigerungen aufgrund der Teuerung möglich. Neben der Teuerung ist im Zusammenhang mit einer möglichen Strommangellage auch in den nächsten Jahren einerseits nicht auszuschliessen, dass die Treibstoffkosten in den Offerten der Busunternehmen (Wegfall Treibstoffzollrückerstattung, Preisschwankungen) und andererseits die Stromkosten in den Offerten der Bahnunternehmen weiter steigen als bis vor 2024.

Finanzierung von Elektro-Bussen und die Suche nach Depot-Standorten

Die PAG ist aktuell an der Planung zur Umstellung der gesamten Busflotte auf alternative Antriebsarten. Für das Gebiet Mitte (inklusive Kanton Nidwalden) erarbeitete die PAG bereits eine Grobanalyse. Neben den Investitions(folge)kosten für Elektrobusse und Energie ist mit Investitionskosten für die Ladeinfrastruktur zu rechnen. Die PAG gab bereits erste Kostenschätzungen bezüglich Investitionskosten ab. Im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Nidwalden 5. Generation ist zudem die Aufnahme solcher Infrastrukturmassnahmen (je nach Zeithorizont als A- oder B-Massnahme) vorgesehen. Mit steigenden Abgeltungen für den Kanton Nidwalden aufgrund des Umstiegs auf Elektrobusse ist jedoch voraussichtlich frühestens ab 2028 zu rechnen. Die Umstellung auf Elektro-Busse im Kanton Nidwalden kann erst nach der Klärung der Garagierungssituation erfolgen (vgl. nachfolgend), weshalb diese aufgeschoben wurde.

Neben dem Umstieg auf Elektrobusse beschäftigt sich die PAG nämlich seit längerem damit, geeignete Depot-Standorte für ihre Fahrzeuge zu finden. Hintergrund sind Kapazitätsengpässe am Depotstandort Ried sowie die Veränderungen beim heutigen Depot an der Kreuzstrasse in Stans mit der geplanten Arealentwicklung des Kantons. Die Suche für eine neue Lösung/Standort wurde seitens PAG nun intensiviert.

Abschluss einer Zielvereinbarung mit der PAG

An seiner Sitzung vom 16. Dezember 2013 (RRB Nr. 878) nahm der Regierungsrat von den Ergebnissen der Ausschreibungsstrategie und der Benchmark-Analyse der Postautolinien in den Kantonen Uri, Obwalden und Nidwalden sowie dem weiteren Vorgehen Kenntnis. Gestützt auf die Empfehlungen aus der Ausschreibungsstrategie beziehungsweise nach Abwägung von Chancen und Risiken einer Ausschreibung sollte eine Zielvereinbarung mit der PAG abgeschlossen werden. Mit Beschluss Nr. 249 vom 31. März 2015 nahm der Regierungsrat zudem Kenntnis davon, dass mit der abgeschlossenen Zielvereinbarung zwischen der PAG und dem BAV sowie den Kantonen Nidwalden, Obwalden und Uri für die Jahre 2015 bis 2018 Abgeltungen eingespart werden konnten. Da sich das Vorgehen bewährte, erhielt die PAG die Erneuerung der Konzession durch den Bund um 10 Jahre bis 2028.

Aufgrund mangelnder Grundlagen im Jahr 2019 verzichteten die Besteller vorerst auf den Abschluss einer weiteren Zielvereinbarung. Sie sahen vor, frühestens für die Fahrplanjahre 2022 bis 2025 eine Zielvereinbarung mit der PAG abzuschliessen und die Arbeiten hierfür im Jahr 2020 aufzunehmen. Anlässlich der Covid-19-Krise im Jahr 2020 und der daraus entstandenen unsicheren, zukünftigen Ertragslage, war der Abschluss einer Zielvereinbarung zu diesem Zeitpunkt nicht möglich. Im Jahr 2023 wurden die Arbeiten – gemeinsam mit einem externen Büro – wieder aufgenommen. Wiederum war die mangelnde Grundlage (geplante Angebotsausbauten, unternehmensinterne Kosten-Verschiebungen) der Hauptgrund, dass die Arbeiten sistiert wurden. Somit soll die Erarbeitung einer Zielvereinbarung gestützt auf die laufende Revision des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1) und der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV; SR 745.16) bei einer Erneuerung der Konzession auf die Fahrplanperioden 2029/2030 und 2031/2032 wieder aufgenommen werden. So werden gemäss der aktuell in Vernehmlassung stehenden Revision des PBG und der ARPV Bund und Kantone mit den Transportunternehmen künftig verpflichtet, eine Zielvereinbarung abzuschliessen – Ausnahmen bleiben vorbehalten.

Als Zwischenlösung definierten die Besteller-Kantone Nidwalden, Obwalden und Uri analog für die Fahrplanperiode 2022 und 2023 Vorgaben bzw. anzustrebende Ziele für die PAG mit hinweisendem Charakter.

Rollmaterialbeschaffung der Zentralbahn

Aktuell laufen die Arbeiten für die Rollmaterialbeschaffung. Die Ablieferung des Rollmaterials ist laut aktuellen Informationen der zb bis Dezember 2026 vorgesehen. In der Finanzplanung der zb wird ab 2026 die Rollmaterialbeschaffung für den Ersatz der 40 bis 60 Jahre alten

Fahrzeuge des LEX Luzern-Engelberg Express insbesondere aufgrund der Fremdkapitalzinsen, Abschreibungen etc. ersichtlich. Dabei wirkt die Auflösung der Wiederbeschaffungsreserve aus Gewinnen in den Jahren 2017-2019 der Abgeltungsspitze entgegen. Neben der Rollmaterialbeschaffung bewirkt auch die Erweiterung der Werkstätte in Meiringen eine leichte Erhöhung der Offerte 2026 gegenüber 2025. Wie bereits unter Kapitel 6.7 erläutert, zeigt der erste Mittelfristplan 2027 / 2028 der zb auf, dass sich die Einführung des (schrittweisen) Halbstundentakts Luzern - Engelberg stark auf die Abgeltungen auswirken wird (angebotsmässig aber auch aufgrund der besagten Rollmaterialbeschaffung). Daher ist zu erwarten, dass die in den folgenden Jahren 2025 und 2026 gesunkenen Abgeltungen der zb auf 2027 und 2028 wohl wieder steigen werden.

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landammann

Michèle Blöchlinger

Landschreiber

Armin Eberli