



KANTON
NIDWALDEN

REGIERUNGSRAT

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

OBJEKTKREDIT FÜR DIE ABGELTUNG DES REGIONALEN PERSONENVERKEHRS (RPV) 2024

Bericht des Regierungsrates

Titel:	Objektkredit für die Abgeltung des Regionalen Personenverkehrs (RPV) 2024	Typ:	Bericht Regierungsrat	Version:	
Thema:	Öffentlicher Verkehr	Klasse:		FreigabeDatum:	16.05.2023
Autor:	Amt für Mobilität	Status:		DruckDatum:	16.05.2023
Ablage/Name:	Bericht Objektkredit öV 2024.docx			Registratur:	2022.NWBD.53

Inhalt

1	Zusammenfassung	4
2	Ausgangslage	6
2.1	Bericht zum Objektkredit.....	6
2.2	Bestehendes öV-Angebot.....	6
2.3	Moderate Angebotsentwicklung der letzten Jahre.....	7
2.4	Positive Nachfrageentwicklung nach Corona	8
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	12
3.1	Fortlaufende Entwicklung der Bahninfrastruktur.....	12
3.2	Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts Nidwalden	13
3.3	Barrierefreies öV-Angebot in Nidwalden	13
3.4	Erschliessungsgüte der Entwicklungsschwerpunkte	14
4	öV-Strategie für die Jahre 2021-2024	15
5	Untersuchung des öV-Angebots	15
5.1	Qualitätsmesssystem des Bundes	15
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 2024	21
6.1	Zusätzliche Frühkurse auf der Buslinie 312 ab St. Jakob.....	21
6.2	Aktuell keine Aufnahme von zusätzlichen Kursen auf einzelnen Buslinien	21
6.3	Optimierungen am Wochenende sowie Schliessung von Taktlücken auf der Buslinie / Seelinie 311	21
6.4	Streichung einzelner Kurse der Luftseilbahn Dallenwil - Wirzweli	21
6.5	Aktuell keine Aufnahme der Buslinie Ennetbürgen - Honegg / Bürgenstock.....	22
6.6	Überprüfung Betriebsbeiträge Luftseilbahnen Dallenwil - Wiesenberg / Niederrickenbach.....	22
6.7	Verzicht auf Mitfinanzierung von Kursen der Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees	23
6.8	Angebots-Ausblick 2025 und 2026	23
7	Bisherige Kredite für das öV-Angebot	25
8	Objektkredit öV 2024	25
8.1	Vorgaben zum Fahrplan und Bestellverfahren des Bundes	25
8.2	Zusammensetzung des Objektkredits	26
8.3	Finanzieller Ausblick	27

1 Zusammenfassung

Analyse Entwicklung und Ist-Situation

Der öffentliche Verkehr (öV) war in den letzten Jahren durch die Corona Pandemie geprägt. Die Nachfrage ist 2020 und 2021 teils drastisch eingebrochen. Je nach Linie betrug der Rückgang zwischen 15 und 74 Prozent. 2022 setzte eine rasante Erholung ein. Teilweise konnten sogar die ausserordentlich guten Werte von 2019 bereits wieder erreicht oder übertroffen werden. Die finanziellen Auswirkungen sind aber immer noch zu spüren. Um eine Vergleichbarkeit der Werte im Bericht zu ermöglichen, wird jeweils 2019 als Referenzjahr verwendet.

Bei den Bahnlinien stieg die Nachfrage im Schnitt um 6.3 Prozent, während bei den Buslinien ein Rückgang um 2.3 Prozent zu verzeichnen ist. Das öV-Angebot wurde in den vergangenen Jahren nur moderat ausgebaut. Dabei zeigt sich, dass insbesondere Linien mit einem verbesserten Angebot überdurchschnittlich von der Erholung profitieren konnten. Hervorzuheben sind dabei insbesondere der neu gestaltete "Winkelriedbus" Stans – Altdorf mit schlanken Anschlüssen Richtung Tessin sowie die zusätzlichen schnellen Verbindungen mit der S44 Stans – Luzern. Neben Bahn und Bus vermochten auch die Seilbahnen sowie die Schifflinien auf dem Vierwaldstättersee wieder zusätzliche Fahrgäste zu verzeichnen.

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. In der Tendenz waren sie im vergangenen Jahrzehnt leicht rückläufig. Dies vor allem aufgrund der steigenden Erträge der Zentralbahn (zb) im Bereich des internationalen Gruppengeschäfts. Diese fielen ab 2020 praktisch vollständig weg. Entsprechend konnten insbesondere die beantragten Kredite 2020 – 2021 nicht eingehalten werden. Für den Kredit 2022 – 2023 ist nun eine Stabilisierung festzustellen. Allerdings war er insgesamt knapp nicht ausreichend. Diese Tendenz wird sich aufgrund der aktuellen Lohn- und Kostenentwicklung der Transportunternehmen absehbar fortsetzen.

Der öV-Anteil am Verkehrsaufkommen lag 2015 mit 18 Prozent unter dem schweizweiten Schnitt (24 Prozent). Im Rahmen der Auswertung des Mikrozensus 2021 kann sich allenfalls eine Tendenz zeigen, ob die Pandemie zu einer Veränderung im Mobilitätsverhalten geführt hat.

Überprüfung des öV-Angebots

Die öV-Strategie 2021 – 2024 hat für den beantragten Kredit Gültigkeit. Es handelt sich also um ein Übergangsjahr, bis mit der neuen Strategie 2025 – 2028 auch der nächste Rahmenkredit für die Jahre 2025 – 2026 vorgelegt wird.

Die Untersuchung des öV-Angebots im Rahmen des kantonalen Controllings zeigt den möglichen Optimierungsbedarf auf einzelnen Linien auf. Dennoch ist erneut keine Linie dem Landrat zur Streichung zu beantragen. Vertiefte Überlegungen zu möglichen Handlungsfeldern werden im Rahmen der Ausarbeitung der öV-Strategie 2025 – 2028 durchgeführt.

Hierzu gehören unter anderem die Berücksichtigung des Ausbaus der Bahninfrastruktur zb, die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzepts Nidwalden und die Verbesserung der Erschliessungsgüte von Entwicklungsschwerpunkten.

Angebotsveränderungen öV 2024

Auf den Fahrplan 2024 soll das bestehende öV-Angebot der Jahre 2022/23 weitergeführt werden. Insbesondere in Anbetracht der aktuellen wirtschaftlichen Lage und der weiteren Umwelteinflüsse (wie Auswirkungen der Energiepreise sowie der längerfristigen Folgen von Corona) soll für 2024 auf grosse Erweiterungen verzichtet werden. Am 6. Dezember 2022 beschloss der Regierungsrat das Mengengerüst 2024 für das Angebot (RRB Nr. 672). Gestützt auf den Fahrplan 2023 sind dabei folgende Angebotsveränderungen auf 2024 vorgesehen:

PostAuto AG

- *Buslinie 60.312 Stans - Sarnen*
Ein zusätzliches Kurspaar um 5.43 Uhr ab St. Jakob (Ennetmoos) nach Stans
- *Buslinie 60.311 Stans – Emmetten / Seelisberg*
Schliessung der Taktlücken Beckenried - Emmetten (Halbstundentakt)

Luftseilbahn Dallenwil - Wirzweli AG

- Verzicht auf die Kurse um 20.45 Uhr (in den Sommermonaten) und um 21.45 Uhr (ganzjährig)

Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV)

- Nicht-Bestellung der Kurse 410 / 407 Brunnen - Beckenried zwischen 9.49 bis 11.09 Uhr. Damit entfallen die Abgeltungen an Leistungen der Schifffahrt vollständig.

Objektkredit öV 2024

Für den Objektkredit 2024 für die Abgeltungen des öV-Angebots wird dem Landrat der Betrag von 7.3 Mio. Franken beantragt.

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).

Mit Schreiben vom 6. Oktober 2022 teilte der Bund unter anderem den Kantonen mit, dass er eine Anpassung der Fahrplanperioden vornehmen wird. So ergibt sich im Rahmen einer Harmonisierung verschiedener Planungs- und Finanzierungsinstrumente für 2024 eine einjährige Fahrplanperiode und ein einjähriges Bestellverfahren. Entsprechend umfasst der vorliegende Antrag nicht ein Rahmenkredit für zwei Jahre, sondern einen Objektkredit für ein Jahr beziehungsweise für das Jahr 2024. Ab 2025/26 folgen wiederum zweijährige Fahrplanperioden und Bestellverfahren.

2.2 Bestehendes öV-Angebot

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 nach Engelberg beinhaltet konkret die drei folgenden Linien:

- S4 Luzern - Stans - Wolfenschiessen,
- InterRegio (IR) Luzern - Stans - Engelberg und
- zur Hauptverkehrszeit die S44 Luzern - Stans.

Weiter verkehren zwischen Dallenwil und Engelberg zur Taktverdichtung am Morgen sowie am späten Abend Busse, welche in Dallenwil Anschluss auf die S4 bieten. Zuletzt wird der Abschnitt zwischen Luzern und Hergiswil ebenfalls von den Produkten der Brünigstrecke bedient (S5 Luzern - Giswil und S55 Luzern - Sachseln).

Bus

An die Bahnstrecke beziehungsweise an die Hauptachse werden die wichtigsten Siedlungsgebiete der Nidwaldner Gemeinden mit acht Buslinien der PostAuto AG (PAG) angeschlossen. Fünf 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

Neben den aufgeführten Buslinien betreibt die PAG zudem die Nachtbuslinie N44 zwischen Stans und Emmetten sowie die Verkehrsbetriebe Luzern (vbl) zwischen Luzern und Stans.

Diese verkehren mit jeweils drei Kurspaaren 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 Honegg, den die Gemeinde finanziert. Ein geplanter Ortsbus, der auch öffentlich zugänglich gewesen wäre, scheiterte an der mangelnden Behindertentauglichkeit von Fahrzeug und Haltestellen.

Schiff

Das öV-Angebot in Nidwalden umfasst neben den Bahn- und Buslinien ebenfalls Schifflinien 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 zukünftig ausschliesslich als touristische Eigenleistung der Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees angesehen und zukünftig nicht mehr Bestandteil der Objekt- resp. Rahmenkredite sein.

Seilbahn

Zuletzt bestehen im Kanton Nidwalden 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 öV-Angebots.

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).

Bus

- Ausbau der Linie 310 Stans - Altdorf (ab Fahrplan 2016 bzw. 2022) mit schlanken Anschlüssen an die Züge des Gotthard-Basistunnels Richtung Tessin
- 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)
- Durchgehender Stundentakt auf der Buslinie 312 zwischen Stans und Sarnen (ab Fahrplan 2021)
- 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).

2.4 Positive Nachfrageentwicklung nach Corona

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 2022 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 sehr stark. Auf den meisten Linien wurde das Nachfrage-Niveau von 2019 sogar übertroffen und erreichte insgesamt Rekordwerte. Gleiches gilt auch, wenn man die insgesamt zurückgelegten Strecken (Personenkilometer) betrachtet. Eine Ausnahme bilden die Schnellzüge Luzern – Engelberg, auf welchen 2022 insbesondere die Nachfrage durch asiatische Feriengäste noch nicht wieder das Vorkrisen-Niveau erreicht hat.

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.

Linie	Strecke	2019	2020	2021	2022	Veränderung 2019-2022	Veränderung 2021-2022
S4	Luzern-Wolfenschiessen	2'524'028	1'874'246	2'100'661	2'701'510	7.0%	28.6%
S44	Luzern-Stans	135'584	97'674	115'155	193'403	42.6%	68.0%
IR	Luzern-Engelberg	1'575'601	1'088'662	1'107'351	1'514'611	-3.9%	36.8%
S5	Luzern-Giswil	2'768'603	2'042'232	2'350'166	3'039'625	9.8%	29.3%
S55	Luzern-Sachseln	68'968	42'072	49'199	66'096	-4.2%	34.3%
Total		7'072'784	5'144'886	5'722'532	7'515'245	6.3%	31.3%

Abbildung 3: Übersicht Entwicklung Fahrgäste auf den Bahnlinien (Quelle: zb)

Bus

Im Gegensatz zu den Bahnlinien hat sich die Nachfrage auf den Buslinien sehr unterschiedlich entwickelt und insgesamt noch nicht das Niveau von 2019 erreicht. Die grössten Nachfragesteigerungen verzeichneten die Linien 310 Stans - Altdorf (früher Flüelen) und 312 Stans - Sarnen. Allgemein schlägt sich auf den touristisch geprägten Linien insbesondere der Einbruch der Nachfrage in der Corona-Zeit negativ nieder. Auf den eher pendlerorientierten Linien konnten die Frequenzen ebenfalls nicht das Vorkrisen-Niveau erreichen. Ob dieser Effekt dauerhaft sein wird, kann aktuell nicht vorausgesagt werden.

Die nachfolgende Grafik zeigt 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. So beträgt beispielsweise die Reisezeit von Buochs nach Bellinzona weniger als 60 Minuten. Ebenfalls bemerkenswert ist, dass bereits ein Jahr nach Einführung des durchgehenden Studentakts Stans – Ennetmoos – Sarnen ein spürbarer Effekt auf die Nachfrage zu beobachten ist. Wie zu erwarten, ist demgegenüber die Nachfrage nach Mueterschwandenberg und Büren nach der Angebotsreduktion zurückgegangen.

Linie	Strecke	2019	2020	2021	2022	Veränderung 2019-2022	Veränderung 2021-2022
310	Stans-Altendorf/Flüelen	38'658	33'226	27'457	83'295	115.5%	203.4%
311	Stans-Seelisberg	1'404'779	1'034'675	1'114'989	1'330'203	-5.3%	19.3%
312	Stans-Sarnen	302'288	213'990	267'470	342'029	13.1%	27.9%
313	St.Jakob-Mueterschwandenberg	16'592	13'031	10'973	10'976	-33.8%	0.0%
321	Stansstad-Bürgenstock	165'104	110'160	126'115	136'858	-17.1%	8.5%
323	Stans-Stansstad	168'495	121'105	128'830	143'217	-15.0%	11.2%
324	Stans-Oberdorf-Büren	109'503	71'533	80'628	87'927	-19.7%	9.1%
331	Wolfenschiessen-Oberriekenbach	36'241	39'654	41'503	50'040	38.1%	20.6%
N44	Nachtstern Stans - Emmetten				5'258	Neu	Neu
Total		2'241'660	1'637'374	1'797'965	2'189'803	-2.31%	21.8%

Abbildung 4: Übersicht Entwicklung Fahrgäste auf den Buslinien (Quelle: PAG)

Schiff

Die Nachfrage an den einzelnen Schiffstationen hat sich sehr unterschiedlich entwickelt. Generell war die Schifffahrt vom Corona-bedingten Rückgang stark betroffen. Unterdessen ist eine deutliche Erholung zu beobachten. Speziell zu erwähnen ist, dass die SGV aufgrund der grossen Unsicherheiten auch 2022 nur eingeschränkt verkehrte. Dabei wurde insbesondere die Linie Luzern – Stansstad – Alpnachstad mit deutlich weniger Kursen befahren, als dies noch vor der Pandemie der Fall war. Dem gegenüber hat sich die Nachfrage auf der Flüeler Route 2022 gut entwickelt. Auch das Shuttle-Schiff von Luzern nach Kehrsiten-Bürgenstock erfreute sich wieder grosser Beliebtheit.

Station	2019	2020	2021	2022	Veränderung 2019-2022	Veränderung 2021-2022
Beckenried	289'457	85'079	256'730	357'369	23.5%	39.2%
Buochs	4'592	1'342	4'833	4'947	7.7%	2.4%
Ennetbürgen	3'018	996	2'452	3'594	19.1%	46.6%
Hergiswil	25'317	5'441	14'327	17'011	-32.8%	18.7%
Kehrsiten-Bürgenstock	337'762	79'733	211'611	395'910	17.2%	87.1%
Kehrsiten-Dorf	9'602	2'421	4'674	6'017	-37.3%	28.7%
Stansstad	32'885	7'846	11'852	20'400	-38.0%	72.1%
Total	702'633	182'858	506'479	805'248	14.6%	59.0%

Abbildung 5: Übersicht Entwicklung Fahrgäste auf den Schiffslinien (Quelle: SGV)

Seilbahn

Zuletzt vermochten ebenfalls die drei Seilbahnen, welche eine Erschliessungsfunktion aufweisen, eine positive Entwicklung der Fahrgäste verzeichnen. Das Niveau von 2019 konnte zu meist wieder erreicht oder sogar übertroffen werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Sommer 2022 ausgesprochen sonnig und mild war.

Seilbahn	2019	2020	2021	2022	Veränderung 2019-2022	Veränderung 2021-2022
Wiesenbergbahn	17'474	14'283	15'804	16'261	-6.9%	2.9%
Luftseilbahn Dallenwil - Wirzweli	167'592	120'754	149'956	170'397	1.7%	13.6%
Luftseilbahn Dallenwil - Niederrickenbach	128'145	96'970	110'834	138'328	7.9%	24.8%
Total	313'211	232'007	276'594	324'986	3.8%	17.5%

Abbildung 6: Übersicht Entwicklung Fahrgäste der Seilbahnen (Quelle: Wiesenbergbahn, LDW, LDN)

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 und 2015 statt. Die geplante Erhebung 2020 wurde aufgrund der Covid-19-Krise auf 2021 verschoben. Die detaillierte Auswertung der Ergebnisse der letzten Erhebung liegen noch nicht vor. Die ersten Ergebnisse deuten aber darauf hin, dass der Anteil der öV-Reisen während der Pandemie und unmittelbar danach stärker zurückgegangen ist als jener des Individualverkehrs. Im Anbetracht der Passagierzahlen 2022 könnte dieser Effekt vor allem in Agglomerationsgemeinden nur vorübergehend sein. Dies zeigen auch die aktuellen Verkaufszahlen des Tarifverbunds Pässepartout. Dort zeichnet sich ab, dass vor allem der innerstädtische Verkehr weiterhin deutliche Einbussen im Vergleich zu 2019 aufweist.

Die nachfolgende Abbildung stellt den letzten Modalsplit von 2015 dar.

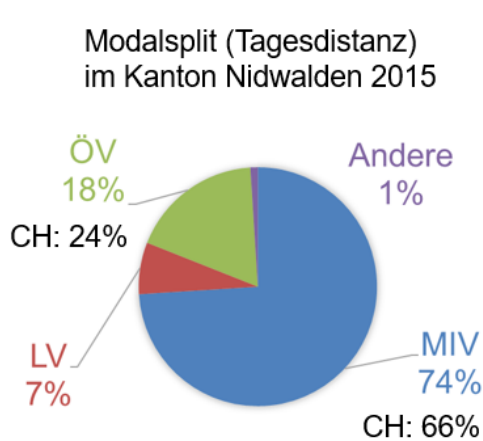


Abbildung 11: Modalsplit (Tagesdistanz) Nidwalden 2015 (Quelle: LUSTAT Statistik Luzern)

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. Für 2022 und 2023 beträgt die Quote für Nidwalden 14'161'453 Franken. Der Anteil wird aufgrund der Bevölkerungszahl, der produktiven Fläche des Kantons und der Bevölkerungsdichte berechnet.

Seit 2016 sanken die Abgeltungen 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. Diese soll voraussichtlich für die Fahrplanjahre 2025-2028 wieder gemeinsam mit den Kantonen Uri und Obwalden sowie dem Bund abgeschlossen werden. Die Arbeiten hierzu wurden 2023 aufgenommen.

Wie bereits im vorangehenden Kapitel erwähnt, gehen ab dem Jahr 2020 zusätzliche Abgeltungen zu Lasten des Kantons Nidwalden 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. Dieses Gesetz enthält Finanzierungsmassnahmen über die Bereiche Personenverkehr, Güterverkehr und Infrastruktur. Es verfolgt das Ziel einer ausgewogenen fairen Lösung, bei welcher nebst dem Bund auch die Transportunternehmen und die Kantone einen Anteil des Ausfalls tragen sollen. 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.

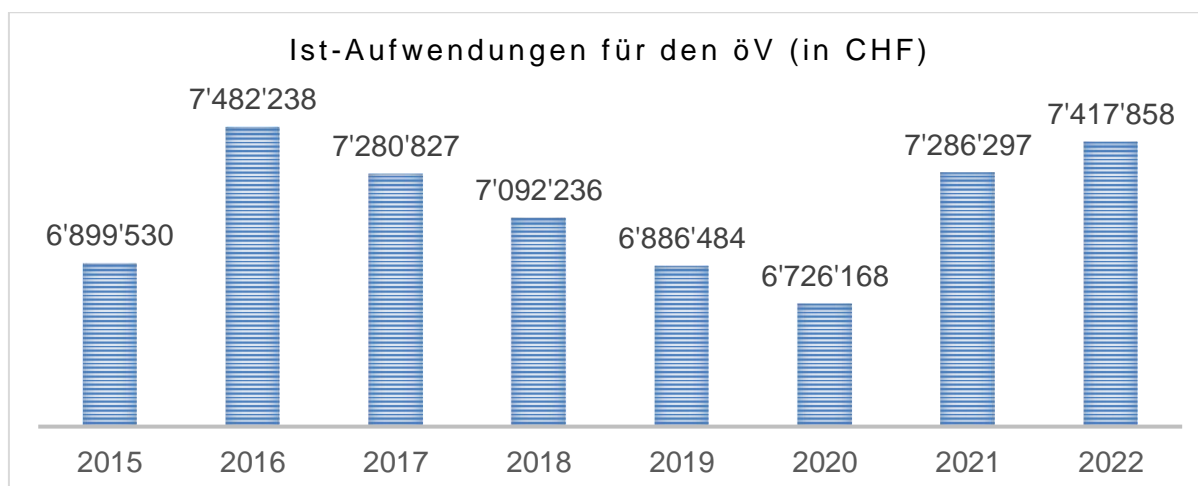


Abbildung 12: Übersicht Abgeltungsentwicklung für den gesamten öV

Aufgrund dieser Ausgangslage wird der bewilligte Rahmenkredits öV 2020 und 2021 von 12.75 Mio. Franken erstmals nicht eingehalten werden können. 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). Der Rahmenkredit 2022 und 2023 von 14 Mio. Franken wird voraussichtlich knapp nicht reichen, beziehungsweise die Überschreitung wird voraussichtlich nicht mehr als 5 Prozent betragen. Entsprechend muss auch hier voraussichtlich kein Zusatzkredit beim Landrat beantragt werden.

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.

Im Sommer 2022 informierte der Bund über den aktuellen Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur und zur Perspektive BAHN 2050 (vormals Langfristperspektive Bahn).

Aktueller Stand Ausbauschritt 2035

Zeitlich betrachtet, sind viele Massnahmen in den Ausbauprogrammen der SBB oder der Privatbahnen 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 drei bis fünf 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 am Angebot und den Kapazitäten. Nicht von den Verzögerungen betroffen sind die Infrastrukturmassnahmen (wie Doppelspurausbau Staldifeld) auf dem Meterspurnetz der zb.

Planung nächster Ausbauschritte

Für den nächsten Ausbauschritt ist die Botschaft im eidgenössischen Parlament für 2026 vorgesehen. Im Rahmen des nächsten Ausbauschritts soll – entgegen den bisherigen Planungen des Bundes – 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. Im Jahr 2030 rechnet der Bund mit einer weiteren Botschaft für den übernächsten und umfassenderen Ausbauschritt.

Perspektive BAHN 2050

Die Perspektive BAHN 2050 des Bundes dient als Grundlage für die kommenden Ausbauschritte und berücksichtigt die Verkehrsperspektiven 2050, den Sachplan Verkehr (Teil Programm) sowie die Klima- und Energiestrategie. Sie löst die Langfristperspektive Bahn aus dem Jahr 2012 ab. Die Vision dieser Perspektive lautet: «Die Bahn leistet dank effizienter Nutzung ihrer Stärken einen grossen Beitrag zum Klimaziel 2050 und stärkt den Lebens- und Wirtschaftsstandort Schweiz». Daraus wurden sechs Ziele abgeleitet, die eine Stossrichtung empfehlen. Diese wiederum sieht einen Ausbau der Bahn primär auf kurzen und mittleren Distanzen vor. Dort kann der grösste Beitrag zur Verlagerung und Erreichung der Klimaziele der Schweiz erreicht werden. Der Bund führt aus, dass jedoch künftig die intensive Nutzung des bestehenden Netzes vor weiteren Infrastrukturausbauten Vorrang hat. In einer nächsten Phase werden die Vision, Ziele und Stossrichtung der Perspektive BAHN 2050 in Handlungsräumen (wie etwa der Handlungsraum Luzern) konkretisiert.

3.2 Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts Nidwalden

Neben eidgenössischen Projekten plant der Kanton Nidwalden ebenfalls Mobilitätsprojekte. Das übergeordnete Gesamtverkehrskonzept wurde im Rahmen einer landrätlichen Motion vom Dezember 2019 gefordert. Es soll Auskunft über die gewünschte Mobilitätsentwicklung im Kanton und die daraus abzuleitenden beziehungsweise die noch zu erarbeitenden Massnahmen im Strassen-, Schienen-, Velo- und Fussverkehr geben. Diese haben übergeordnet zum Ziel, die prognostizierte Verkehrszunahme – bei Bedarf in Koordination mit anderen Kantonen – zu bewältigen, die Kapazität des öV zukunftsgerichtet zu erhöhen, verstärkt Anreize für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu steigern.

Im November 2022 hat der Regierungsrat das Gesamtverkehrskonzept verabschiedet. Die aufeinander abgestimmten Teilstrategien befassen sich mit der Raumplanung, dem Gesamtverkehr, dem motorisierten Individualverkehr, dem öV sowie dem Velo- und Fussverkehr.

Die Massnahmen aus den einzelnen Teilbereichen werden in entsprechenden Strategien und Investitionsplanungen aufgenommen und soweit notwendig mit dem Bund und den Gemeinden abgestimmt. Projekte können teilweise auch über das Agglomerationsprogramm finanziert werden. Die Realisierung der Massnahmen wird etappiert geplant, realisiert und mittels eines Monitorings laufend überwacht.

Bezogen auf den öV sind Massnahmen zum Bahnverkehr (wie Taktverdichtungen des Interregio oder der S-Bahn) sowie zum Busverkehr (wie Ausbau und Optimierung des Angebots auf einzelnen Buslinien) vorgesehen. Diese Massnahmen sollen in den nächsten Jahren – gestützt auf ihre Priorisierung – angegangen werden. Insbesondere im Rahmen der Überprüfung der öV-Strategie Nidwalden 2025 bis 2028 wird das Gesamtverkehrskonzept eine wichtige Grundlage sein.

3.3 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 läuft bis Ende 2023.

Die ZB hat ihr Rollmaterial sowie die Bahnhöfe und Haltestellen (mit Ausnahme Niederrickenbach Station) bereits angepasst. Offen sind teils noch die Bushaltestellen, welche hindernisfrei auszugestalten sind. 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 rund 90 Haltekanten hindernisfrei anzupassen. Davon sind bereits rund 60 Prozent realisiert und rund 30 Prozent in Planung (Stand von Ende 2022). Bei den restlichen 10 Prozent laufen Vorstudien für die spätere Planung. 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, wenn möglich, 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.

3.4 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 6.7 ausgeführt, sollen auf die nächste Fahrplanperiode 2025/26 Angebotsverbesserungen/-ausbauten umgesetzt werden. Mit diesen Massnahmen wird auch der ESP Wohnen in Buochs Aadörfli die geforderte Güteklasse erreichen.

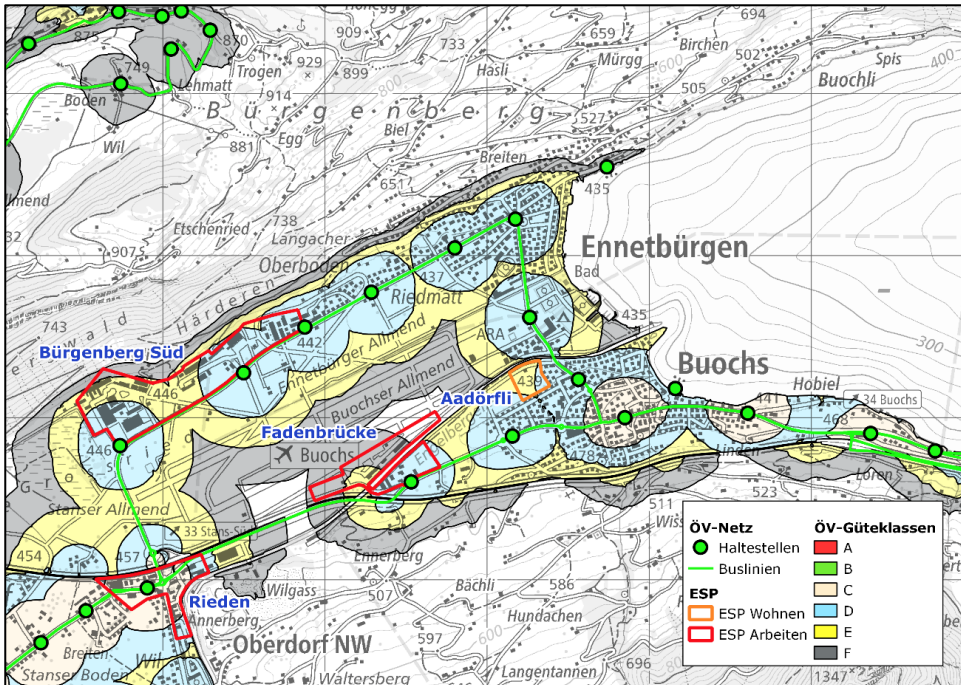


Abbildung 14: ESP mit öV-Güteklassen im Raum Buochs-Ennetbürgen (Rapp Trans AG)

4 öV-Strategie für die Jahre 2021-2024

Die öV-Strategie legt den Rahmen für die Angebotsentwicklung im Kanton fest und dient – wie die nachfolgende Abbildung zeigt – als Grundlage für die Angebotsplanung sowie die Rahmenkredite. Da die öV-Strategie jeweils für vier Jahre festgelegt wird, stand im Jahr 2020 letztmals die Überprüfung der Strategie für die Periode 2021 bis 2024 an. Im Jahr 2024 soll die öV-Strategie wiederum für die Jahre 2025 bis 2028 überprüft werden. Hierfür bildet insbesondere das Gesamtverkehrskonzept Nidwalden mit den öV-Massnahmen zu Bahn und Bus eine wichtige Grundlage.

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.

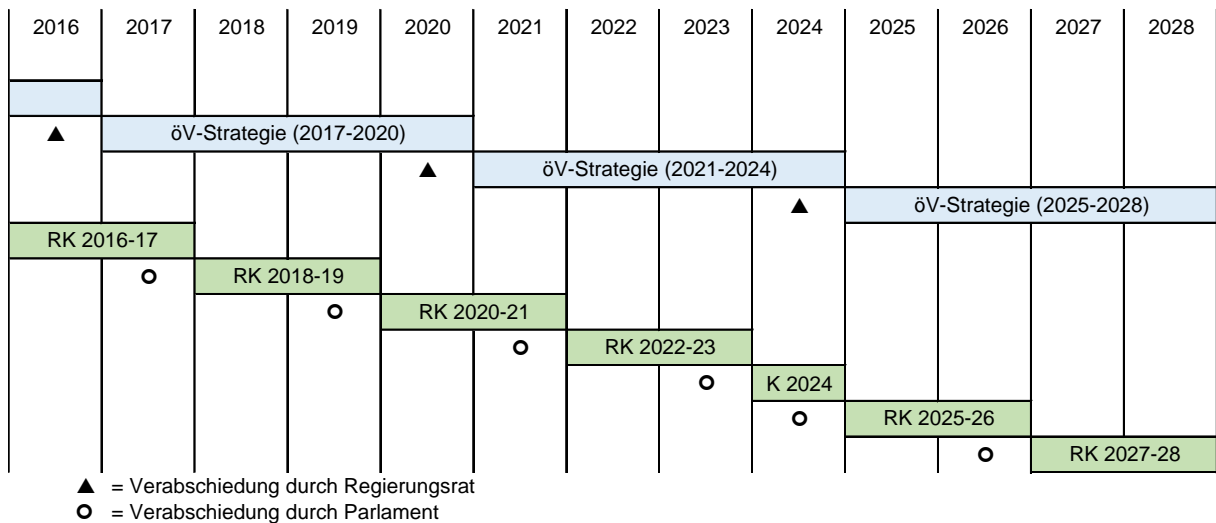


Abbildung 15: Abstimmung Rahmenkredite und öV-Strategie

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 Qualitätssystem des Bundes

Seit 2016 betreibt der Bund ein Qualitätssystem (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.

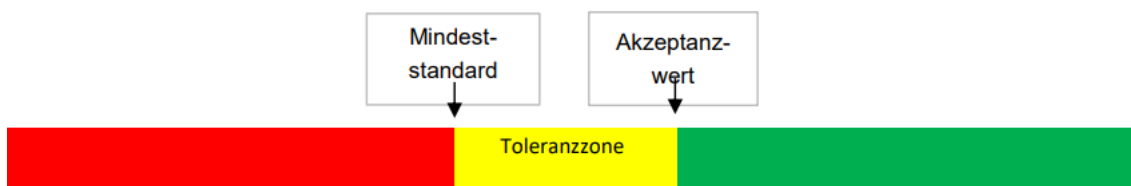


Abbildung 16: Zielwertsystem des QMS RPV Schweiz (Quelle: BAV)

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 Frühjahr 2021 publizierte das BAV die Resultate aus dem Jahr 2021. Insgesamt ist die Qualität im RPV weiterhin hoch und hat sich im Vergleich zu den Vorjahren positiv entwickelt. So kommen 94 Prozent der Züge sowie 90 % der Busse pünktlich am Zielort an. Weiter konnten Fortschritte in Sachen Sauberkeit sowie Fahrgastinformation erzielt werden.

Im Vergleich zu den anderen Kantonen liegt der Kanton Nidwalden bei den Werten im QMS im mittleren Bereich und insbesondere beim Bus über dem schweizweiten Durchschnitt. Die vorgegebenen Akzeptanzwerte der Qualität konnten in Nidwalden deutlich übertroffen werden.

In Sachen Pünktlichkeit im Bahnhof Luzern erhält Nidwalden zudem ein monatliches Reporting durch die SBB. So kommt es teilweise zu Anschlussbrüchen für Fahrgäste des IC21 aus Basel, welche nach Engelberg reisen möchten. 2022 setzte die Zentralbahn Lösungen um und verlängerte die Wartefrist des IR Luzern - Engelberg von 90 auf 120 Sekunden. Diese Massnahme hat sich sehr bewährt. Die Zahl der Reisenden, welche den Anschluss nicht erreichten, ist merklich zurückgegangen.

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 Linien ein Überangebot geltend gemacht:

- Buslinie 312 Stans - Sarnen
- Buslinie 313 St. Jakob - Mueterschwandenberg
- Buslinie 324 Stans - Oberdorf - Büren.

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. Finanziell belief sich das Überangebot dieser drei Linien für das Jahr 2022 auf rund 350'000.- Franken, für welchen der Kanton Nidwalden zusätzlich auch der Bundesanteil von 55 Prozent zu übernehmen hat.

Aufgrund der Überangebote überprüfte der Kanton in den letzten Jahren die drei Buslinien und optimierte das Angebot. So wurde auf der Buslinie 312 Stans - Sarnen der durchgehende Stundentakt zwischen den beiden Hauptorten auf den Fahrplan 2021 (bzw. am Wochenende auf den Fahrplan 2022) eingeführt. Die Nachfrage steigt wie erwartet an und wird in Zukunft absehbar weiter steigen. Weiter wurde der Fahrplan der Buslinie 324 Stans - Oberdorf - Büren optimiert. Neben dem durch das BAV festgestellten Überangebot zeigte zudem das kantonale Controlling, dass die Linie die Schwellenwerte nicht zu erreichen vermochte (vgl. weitere Ausführungen im nachfolgenden Kapitel). Das Überangebot betrug vor der Optimierung der Buslinie 10.5 Kurspaare, beziehungsweise das BAV finanzierte von den gesamthaft 24.5 Kurspaaren lediglich 14 Kurspaare mit. Dank der Optimierung der Linie auf den Fahrplan 2022 mit der Reduktion der Kurspaare konnte das Überangebot um 2.5 Kurspaare reduziert werden.

Im Jahr 2022 kündigte das BAV die Überprüfung der Richtlinie zu den Überangeboten an. Entsprechend sind in den nächsten Bestellverfahren (voraussichtlich ab 2025/26) Änderungen am heutigen Zustand nicht ausgeschlossen.

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 oder Schiff) 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 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 von rund 36 Prozent ist für eine regionale Erschliessungslinie im nationalen Durchschnitt in einer vergleichbaren Gröszenordnung. Die geforderten 40 Prozent sind in Reichweite. Entsprechend soll für das Angebot 2024 auf eine nochmalige Angebotsreduktion verzichtet werden.

Neben der aufgeführten Buslinie behielt das Amt für Mobilität auch die weiteren Verkehrslinien beziehungsweise die Erreichung deren Schwellenwerte im Auge. Auch auf den Fahrplan 2024 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 323, 324 sowie 331 aktuell verzichtet (vgl. Kapitel 6.2).

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 weiterhin im Auge zu behalten (insbesondere bis zum Vorliegen der Ist-Zahlen 2023) und allfällige 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-Wirzweli	●	●	●	●
LS Dallenwil-Niederrickenbach	●	●	●	●
LS Dallenwil-Wiesenberg	●	●	●	●
Schiff				
Luzern-Flüelen (SGV)	●	●	●	●
Anzahl Kurspaare Montag-Freitag				
● = mind. ein Schwellenwert erreicht				
● = kein Schwellenwert erreicht				
● = mind. ein Schwellenwert mit Gemeindebeitrag voraussichtlich erreicht				

Abbildung 18: Ergebnisse des kantonalen Controllings 2020-2023 (2023 gemäss Offerten)

Die Kriterien und deren Bewertung haben sich im Grundsatz bewährt. Allerdings stösst die Methodik namentlich 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 neuen öV-Strategie 2025 – 2028 sollen die Kriterien überprüft werden.

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).

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».

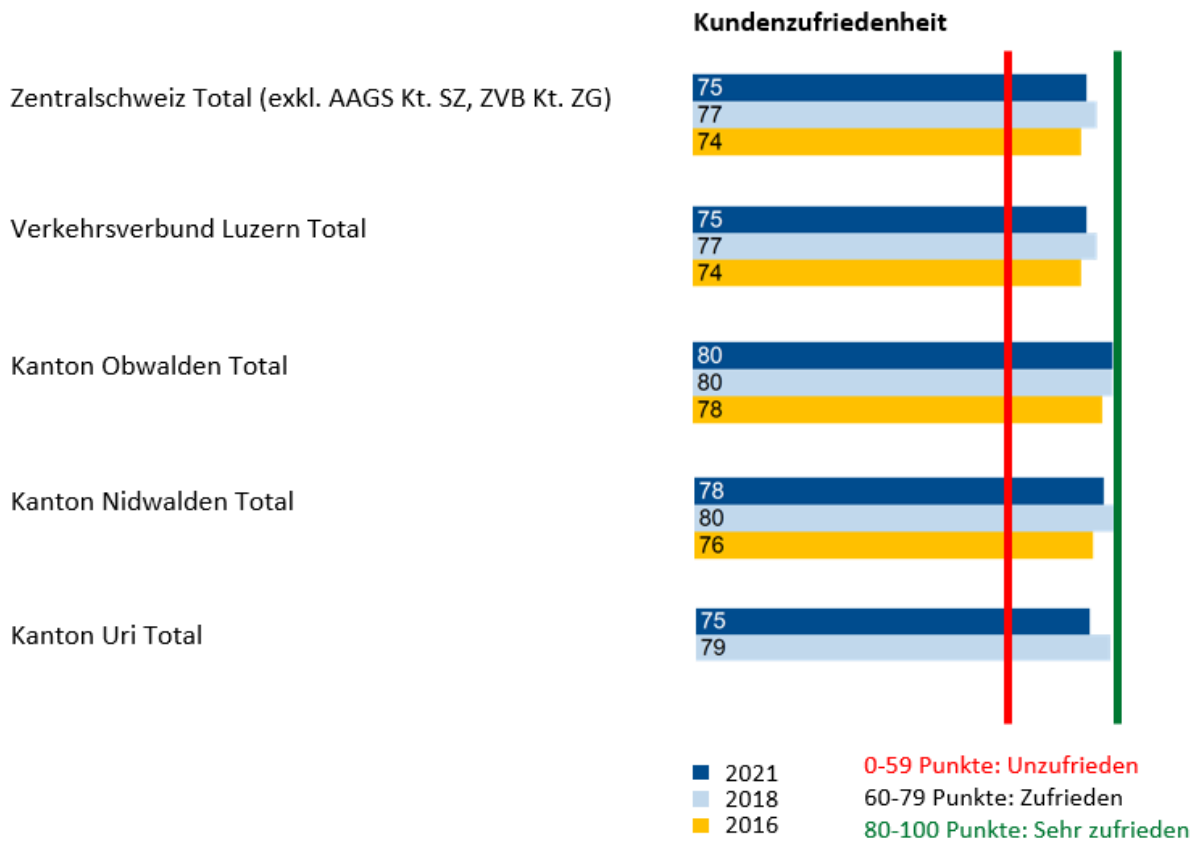


Abbildung 19: Gesamtzufriedenheit und Vergleich mit anderen Kantonen (Quelle: Verkehrsverbund Luzern)

6 Angebotsveränderungen im öV für 2024

Wie bereits ausgeführt, sind für die Angebotsperiode 2025/26 signifikante Angebotsänderungen im Busbereich zur Erschliessung des Entwicklungsschwerpunkts Fadenbrücke auf der Linie 311 (Stans – Seelisberg) vorgesehen. Deshalb sollen für die "Kurz-Periode" 2024 keine wesentlichen Angebotsänderungen vorgenommen werden. Auch der Bund hat angekündigt, für 2024 keine Ausbauten zu unterstützen.

6.1 Zusätzliche Frühkurse auf der Buslinie 312 ab St. Jakob

Im Rahmen der Publikation zu den Fahrplanentwürfen 2023 auf www.fahrplanentwurf.ch hatte im Frühsommer 2022 die Öffentlichkeit wiederum die Möglichkeit, Stellungnahmen einzureichen. Bereits mehrfach ging das Begehren für ein zusätzliches Kurspaar werktags auf der Buslinie 312 Stans - Sarnen um 5.43 Uhr ab St. Jakob ein. Die Kosten belaufen sich laut Schätzung der PostAuto AG auf rund 22'000 Franken (+/- 20 %). Nach Rücksprache mit der Gemeinde Ennetmoos soll dieses Kurspaar für den Fahrplan 2024 vorgesehen werden. Der Vergleich von Betriebszeiten mit anderen Buslinien (wie 311 und 324) und die Einhaltung der Schwellenwerte des kantonalen Controllings in den letzten Jahren rechtfertigen aktuell die Aufnahme des Kurspaares. Weiter wünscht die Gemeinde Ennetmoos die Prüfung eines weiteren zusätzlichen Kurses um 5.13 Uhr ab St. Jakob. Allerdings ist sie nicht zu einer allfälligen Mitfinanzierung bereit, falls die Linie die Vorgaben des Controllings nicht mehr erfüllen würde. Entsprechend wird diese Erweiterung frühestens für die Periode 2025/26 erneut geprüft. Der interkantonale Verteilschlüssel auf dieser Buslinie ist bei der Aufnahme zusätzlicher Kurspaare entsprechend zu Lasten von Nidwalden beziehungsweise zu Gunsten von Obwalden anzupassen.

6.2 Aktuell keine Aufnahme von zusätzlichen Kursen auf einzelnen Buslinien

Neben dem Frühkurs auf der Buslinie 312 wurde die PostAuto AG für folgende Begehren aus der Bevölkerung im Rahmen der Publikation zu den Fahrplanentwürfen 2023 um eine Kostenschätzung (+/- 20 Prozent) angefragt:

- Buslinie 323 Stansstad - Stans: Ein-/Aussetzfahrt Fahrzeug Buslinie 321 (erste Fahrt morgens und letzte Fahrt abends) zur Nutzung als Kurspaar; Kostenschätzung von 17'000 Franken
- Buslinie 324 Stans - Oberdorf - Büren: zusätzlicher Kurs um 14.16 Uhr ab Büren; Kostenschätzung von 24'000 Franken
- Buslinie 331 Wolfenschiessen - Oberrickenbach: zusätzliches Kurspaar abends um 18.37 Uhr ab Wolfenschiessen; Kostenschätzung von 33'000 Franken

Nach Rücksprache mit den jeweiligen Gemeinden sollen die aufgeführten Kurse aufgrund der zusätzlichen Mehrkosten und der unsicheren Entwicklung der Schwellenwerte des kantonalen Controllings aktuell nicht in den Fahrplan 2024 aufgenommen werden. Für die darauffolgende Bestellperiode 2025/26 sind sie jedoch wieder in Betracht zu ziehen.

6.3 Optimierungen am Wochenende sowie Schliessung von Taktlücken auf der Buslinie / Seelinie 311

Geprüft wird derzeit eine Optimierung des Wochenende-Angebots am Nachmittag sowie der durchgehende Halbstundentakt zwischen Beckenried und Emmetten tagsüber (Schliessung einzelner Taktlücken). Diese Veränderungen werden im Rahmen der umfassenden Umgestaltung des Angebots auf der Linie 311 ebenfalls erst per 2025/26 geprüft.

6.4 Streichung einzelner Kurse der Luftseilbahn Dallenwil - Wirzweli

Mit Schreiben anfangs Januar 2019 teilte die Interessengemeinschaft «ÖV Erschliessung Wiesenberg - Wirzweli» ihre Forderungen zur Erschliessung des Gebiets Wirzweli / Wiesenberg

mit. Darin wünschten sie zusätzliche Fahrten frühmorgens sowie am späteren Abend (5.45, 6.45 sowie 20.00, 20.45, 21.45 Uhr). Ein Vergleich der Betriebszeiten von verschiedenen Seilbahnen des RPV in der Schweiz durch das BAV zeigte, dass eine Ausdehnung des Fahrplans der Luftseilbahn Dallenwil - Wirzweli AG (LDW) angezeigt ist. Folglich wurden die fünf Kurspaare in den Fahrplan aufgenommen.

Aufgrund einer ersten Auswertung der Frequenzen auf der Seilbahnlinie zwischen Dezember 2019 und Januar 2021 und auf Wunsch der LDW wurde das letzte Kurspaar um 21.45 Uhr auf Voranmeldung in den Fahrplan 2022 aufgenommen. Nach einer weiteren Auswertung der Frequenzen (Dezember 2019 bis Oktober 2022) äusserte die LDW wiederum den Wunsch, die Kurse um 20.45 Uhr (in den Sommermonaten) sowie 21.45 Uhr (ganzjährig) offiziell aus dem Fahrplan zu nehmen. Gruppen sowie Einzelpersonen können jedoch nach wie vor mit Ticketzuschlag (rund 100 Franken) auf Voranmeldung diese Kurse buchen. Für die Fahrplanoptimierung rechnet die LDW mit Minderkosten von rund 50'000 Franken.

6.5 Aktuell keine Aufnahme der Buslinie Ennetbürgen - Honegg / Bürgenstock

Die Versuchslinie Ennetbürgen - Bürgenstock (Linienverlängerung der Buslinie 321) wurde in der Vergangenheit aus verschiedenen Gründen durch den Regierungsrat zurückgestellt. Letztmals wurde der Landrat im Rahmen des einfachen Auskunftsbegehrens mit Beschluss des Regierungsrates Nr. 279 vom 10. Mai 2022 in Kenntnis gesetzt, dass der Regierungsrat aktuell keine Versuchslinie beim Landrat beantragen wird. Hinsichtlich Schul- und Ortsbus zwischen Ennetbürgen Dorf bis Parkplatz Honegg stand die Baudirektion seit Frühjahr 2022 mit der Gemeinde Ennetbürgen in Kontakt und unterstützte sie bei Fragen (wie bezüglich Konzession, Finanzierung etc.). Zuletzt haben Abklärungen beim BAV ergeben, dass es sich bei einer verkürzten Buslinie von Ennetbürgen Dorf bis Parkplatz Honegg nicht um RPV handeln würde. Laut Art. 4 des ÖVG sind die Förderung und die Finanzierung des Ortsverkehrs Sache der jeweiligen Gemeinde (analog Ortsbus Hergiswil).

6.6 Überprüfung Betriebsbeiträge Luftseilbahnen Dallenwil - Wiesenberg / Niederrickenbach

Am 19. Dezember 2012 bezeichnete der Landrat die Luftseilbahn Dallenwil - Wiesenberg (SGDW) als kantonale Verkehrslinie, und zwar solange bis die Wiesenbergstrasse wintersicher ausgebaut ist (was auch mit der Sanierung der Wiesenbergstrasse noch nicht der Fall sein wird). Gleichzeitig beschloss der Landrat, 2013-2015 je 100'000 Franken an die Linie zu leisten. Weiter hatte die SGDW gemeinsam mit der RPV-anerkannten LDW Massnahmen zur Abgeltungsreduktion geprüft. Aufgrund der guten Zusammenarbeit beider Bahnen und da die Abgeltungen der Bahnen leicht zurückgingen, beschloss der Landrat auch für die folgenden Jahre eine jährliche Abgeltung von 100'000 Franken zu Gunsten der SGDW jeweils als Teil des Rahmenkredits öV. Damit sollen die Grundlagen geschaffen werden, um die ordentlichen Abschreibungen der Bahn im Hinblick auf den Substanzerhalt der Infrastrukturen sicherzustellen.

Mit Beschluss Nr. 756 vom 21. Dezember 2021 gewährte der Regierungsrat der SGDW ein zinsloses Darlehen von 200'000 Franken für die Erneuerung der Steuerung und der Tragseile der Bahn sowie zum Erfüllen von IKSS-Auflagen. Gleichzeitig legte der Regierungsrat fest, dass im nächsten Rahmenkredit öV der Betriebsbeitrag der SGDW von jährlich 100'000 Franken im Hinblick auf eine Reduktion zu überprüfen ist. Die Überprüfung hat ergeben, dass laut Finanzierungskonzept zur Sanierung der Bahn die SGDW den jährlichen Gewinn (analog den Vorjahren) jeweils vollumfänglich der Erneuerungsrückstellung zuweist. Ab 2023 rechnet sie mit rund 58'000 Franken und einer stetigen Zunahme der Frequenzen. Das Darlehen des Kantons von 200'000 Franken kann dadurch innerhalb von 10 Jahren (bis 2031) abbezahlt werden, sofern auch der jährliche Betriebsbeitrag von 100'000 Franken gewährt wird. Weiter stellt die SGDW eine wichtige Kleinseilbahn-Verbindung dar, welche die in der Seilbahnförderstrategie definierten Kriterien erfüllt. Entsprechend soll der Betriebsbeitrag von 100'000 Franken wie bis anhin als Teil des Objektkredits öV 2024 vorgesehen werden.

Neben dem Betriebsbeitrag der SGDW wurde gleichzeitig auch der Beitrag der Luftseilbahn Dallenwil - Niederrickenbach (LDN) überprüft. Die LDN ist seit 2002 gemäss Bundesgesetzgebung nicht mehr abgeltungsberechtigt. Dies aufgrund der zu geringen Anzahl ganzjähriger Einwohner in Maria-Rickenbach (aktuell 36 Personen). Als Teil des Rahmenkredits öV 2003/04 beschloss der Landrat, die LDN jedoch auch künftig mit je 150'000 Franken zu unterstützen. Am 22. Dezember 2004 bezeichnete er die Bahn zudem als kantonale Verkehrslinie und sicherte für die Jahre 2005/06 wiederum einen jährlichen Betriebsbeitrag von 150'000 Franken zu. Nachdem sich die Frequenzzahlen der LDN und die Erträge positiv entwickelten, soll diese Linie als kantonales Verkehrsangebot beibehalten werden. Auch der anvisierte Kostendeckungsgrad von 60 Prozent konnte erreicht werden. Zudem unternahm die LDN in Zusammenarbeit mit Tourismus Maria-Rickenbach grosse Anstrengungen, um die Erträge zu steigern. Die Linie wurde deshalb auch künftig über den Rahmenkredit mitfinanziert. In den Jahren 2007/08 wurde die Seilbahn einer Gesamterneuerung unterzogen. Die Inbetriebnahme der erneuerten Seilbahn erfolgte im Mai 2008. Aufgrund höherer Abschreibungen mit der neuen Bahn wurde der jährliche Betriebsbeitrag für 2009/10 auf 175'000 Franken angehoben. Bis und mit Rahmenkredit 2022/23 blieb der Beitrag unverändert.

Analog der SGDW soll die Abgeltungshöhe von 175'000 Franken zu Gunsten der LDN unverändert im nächsten Objektkredit öV 2024 dem Landrat beantragt werden. Dadurch kann die Bahn die notwendigen Abschreibungen für die erneuerte Seilbahn vornehmen. Die jährlichen Abschreibungen belaufen sich auf über 300'000 Franken. Weiter werden jeweils Rückstellungen von jährlich über 170'000 Franken für Reparaturkosten (inkl. Rückstellung Sanierung Bahnanlagen) vorgenommen. Die Abschreibungen sowie die Reparaturkosten inklusive Rückstellungen kompensieren das positive Bruttoergebnis der Luftseilbahn jeweils vollständig.

Auf den Rahmenkredit öV 2027/28 sind die Rechnungen beider Bahnen erneut zu überprüfen und – wenn angezeigt – Anpassungen am Betriebsbeitrag des Kantons vorzunehmen beziehungsweise beim Regierungsrat und Landrat zu beantragen. Bezogen auf die SGDW ist zudem im Rahmen der Sanierung der Wiesenbergstrasse zu untersuchen, welche Massnahmen zu treffen wären, damit die Strasse als wintersicher gilt.

6.7 Verzicht auf Mitfinanzierung von Kursen der Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees

Das BAV teilte den Kantonen mit, dass es ab 2024 Spezialfälle im öV schweizweit nicht mehr mitfinanzieren wird. Hierzu zählt auch das Angebot der Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV). Heute zahlen das BAV und die Kantone Nidwalden, Uri, Schwyz und Luzern einen jährlichen Pauschalbetrag von 809'000 Franken. Der Anteil für den Kanton Nidwalden beläuft sich jährlich auf 35'313 Franken und wird jeweils im Rahmenkredit öV eingestellt. Mit diesem Pauschalbetrag deckt die SGV heute einzelne, defizitäre Kurse der Linie 3600 Luzern - Brunnen - Flüelen als Grunderschliessung im Winter ab.

Die Kantone Uri und Nidwalden baten die SGV um eine Richtofferte verschiedener defizitären Kurse. Für Nidwalden interessant sind insbesondere die Kurse 410 / 407 der Linie 3600, welche zwischen Brunnen - Beckenried - Brunnen von 9.49 bis 11.09 Uhr verkehren. Die Kosten für die Wintermonate belaufen sich dabei gemäss einer Richtofferte der SGV auf rund 140'000 Franken. Aus Kostengründen ist auf die Bestellung dieser Kurse zu verzichten. Es ist kein Beitrag in den Objektkredit 2024 aufzunehmen.

6.8 Angebots-Ausblick 2025 und 2026

Bereits im Rahmen der Überprüfung der öV-Strategie Nidwalden für die Jahre 2021 bis 2024 zeigte die Untersuchung der Entwicklungsschwerpunkte (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-Güteklasse E und F und entsprechen somit nicht den Anforderungen des kantonalen

Richtplans (Güteklasse D bei Industrie-/Gewerbebetriebe sowie Güteklasse C bei Dienstleistungsbetrieben). Voraussichtlich im Jahr 2024 werden erste Bauten im ESP Fadenbrücke erwartet und Arbeitsplätze geschaffen. Mitte August 2022 reichte nun die Airport Buochs AG beim Bundesamt für Zivilluftfahrt das Gesuch um Plangenehmigung für den Neubau der Maintenance-Halle und des Standlaufgebäudes ein. Bauherrin ist die Pilatus Flugzeugwerke AG. Laut Gesuchsunterlagen wird mit etwa 200 Arbeitsplätzen gerechnet. Das Projekt soll bis im 4. Quartal 2024 realisiert werden. Später sollen weitere Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe folgen und die Zahl der Arbeitsplätze in den Bereich von 1'000 oder mehr ansteigen.

Zur Verbesserung der öV-Güteklasse wurde mit der PostAuto AG (PAG) ein neuer Rundkurs zwischen Stans, Bahnhof - Pilatuswerke - Ennetbürgen - Fadenbrücke - Stans, Bahnhof (und in die andere Richtung) ausgearbeitet. Ziel ist, dass der Rundkurs werktags zu den Hauptverkehrszeiten zweimal stündlich je Richtung sowie zu den Nebenverkehrszeiten einmal stündlich je Richtung verkehrt. Werktags zwischen 20.00 und 6.00 Uhr sowie an den Wochenenden ist kein Betrieb des Rundkurses vorgesehen. Im Rahmen der Fahrplanausarbeitung des Rundkurses wurde gleichzeitig das bestehende Werktags-Angebot auf der Buslinie 311 Stans - Emmetten/Seelisberg überprüft. Insbesondere soll der durchgehende Halbstundentakt zwischen Beckenried und Emmetten zur Schliessung einzelner Lücken in der Nebenverkehrszeit tagsüber eingeführt werden. Die betroffenen Gemeinden Buochs und Ennetbürgen wurden eingeladen, zum neuen Rundkurskonzept eine Stellungnahme abzugeben. Laut Rückmeldungen der Gemeinden begrüssen diese den neu geplanten Rundkurs.

Kanton und PAG sind derzeit an der Ausarbeitung der konkreten Fahrpläne. Darüber hinaus werden die Kosten für die neue Angebotsstruktur ermittelt. Auch sind die finanzielle Beteiligung des BAV und eine allfällige Kantonsquotenerhöhung abzuklären. Das Gesuch um RPV-Anerkennung wird nach Berechnung des Kostendeckungsgrades des Rundkurses und der weiteren zusätzlichen Verbindungen beim Bund gestellt. So ist eine Mitfinanzierung durch das BAV unter anderem von den Überangeboten (Verhältnis Angebot und Nachfrage) und der Höhe des Kostendeckungsgrads abhängig.

Aufgrund des angegebenen Umsetzungszeitpunkts der Maintenance-Halle der Pilatus Flugzeugwerke AG (voraussichtlich 4. Quartal 2024) soll die (schrittweise) Einführung des Rundkurses nicht – wie bis anhin geplant – auf den Fahrplan 2024, sondern neu auf den Fahrplan 2025 angestrebt und als Teil des Rahmenkredits öV 2025/26 sowie der öV-Strategie 2025-2028 dem Regierungsrat und dem Landrat unterbreitet werden.

7 Bisherige Kredite für das öV-Angebot

Ab der Fahrplanperiode 2000 und 2001 beschloss der Landrat jeweils die Rahmenkredite für zwei Jahre, einmal sogar für vier Jahre. Dies entspricht den Vorgaben des ÖVG. Zwischen 2013 und 2015 wurden Objektkredite für jeweils ein Jahr dem Landrat vorgelegt. Die folgende Übersicht gibt den Zielerreichungsgrad der Kredite wieder.

	Objektkredite			Rahmenkredite			
	2013	2014	2015	2016-2017	2018-2019	2020-2021	2022-2023
Landratsbeschluss	9'000'000	8'800'000	7'800'000	15'800'000	14'400'000	12'750'000	14'000'000
Rechnung	7'573'428	7'622'851	6'899'530	14'763'065	13'978'721	14'012'465	14'405'748
Abweichung in CHF	-1'426'574	-1'177'149	-900'470	-1'036'935	-421'279	1'262'465	405'748
Abweichung in %	-15.85	-13.38	-11.54	-6.56	-2.9	9.90	2.90

Abbildung 22: Übersicht bisherige Kredite und deren Einhaltung, *2020-2021 / 2022-2023: voraussichtliches Ergebnis (da noch nicht abgerechnet)

Alle Objektkredite beziehungsweise Rahmenkredite zwischen 2013 und 2019 konnten 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 (Effizienzsteigerungen, neues Rollmaterial). 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 wirkte sich finanziell positiv aus. 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 insbesondere für 2020 (rund 6.7 Mio. Franken) und 2021 (rund 7.3 Mio. Franken) 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. Nach Abschluss der letzten Vereinbarungen zu den Defizitdeckungen 2021 im Jahr 2022 kann der Kredit im Jahr 2023 abgerechnet werden. Der Rahmenkredit 2022 und 2023 von 14 Mio. Franken kann voraussichtlich nahezu eingehalten werden, beziehungsweise die Überschreitung wird voraussichtlich nicht mehr als 5 Prozent betragen. Entsprechend muss kein Zusatzkredit beim Landrat beantragt werden.

8 Objektkredit öV 2024

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. Die Kantonsquote für 2022 und 2023 beträgt 14'161'453 Franken.

Die Transportunternehmen mussten bis Ende April 2023 die Offerten für das Fahrplanjahr 2024 einreichen. Diese Zahlen sind Grundlage für den beantragten Kredit 2024 zuhanden des Landrats.

Am 25. März 2023 informierte das BAV nochmals über die finanzielle Situation. Diese hat sich unerwartet stark verschlechtert. Die vorgesehene Erhöhung der Kantonsquoten ist nicht mehr

realistisch. Stattdessen wird eine deutliche Reduktion der Abgeltungen und damit indirekt der Kantonsquoten erwartet. Die finanziellen Auswirkungen auf den Kanton Nidwalden sind aktuell noch nicht vollständig absehbar.

Der Bund hat angekündigt, im Falle von nicht ausreichend tiefen Offerten per 30. April Nachverhandlungen in die Wege zu leiten. Dies wird auch bei allen abgeltungsberechtigten Transportunternehmen in Nidwalden der Fall sein.

Aufgrund des quasi zweistufigen Bestellverfahrens besteht ein höheres Risiko für Abweichungen, was die Höhe des berechneten Rahmenkredits anbelangt. Sollte die durch die Transportunternehmen aufgestellte Erlös-Prognose höher ausfallen, als zum jetzigen Zeitpunkt angenommen, würde eine Kreditunterschreitung stattfinden. Für die nachfolgenden Ausführungen wird von einem mittleren Szenario ausgegangen. Sollte der Bund aufgrund seiner Sparbemühungen nicht mehr alle vorgesehenen Leistungen mitfinanzieren können, müsste der Kanton diese Lücke schliessen. Gemäss den Offerten vom 30. April 2023 dürfte dieser Fall aber knapp nicht eintreten. Vieles hängt dabei von den Nachverhandlungen mit den Transportunternehmen und möglichen neuen Vorgaben des Bundes ab. Diese werden erst im weiteren Verlauf des Jahres 2023 erfolgen.

8.2 Zusammensetzung des Objektkredits

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 dazu ein sogenannter interkantonaler Verteilschlüssel (iKV) berechnet.

Wie bereits vorangehend erläutert, wird für das Fahrplanjahr 2024 grundsätzlich vom bestehenden Fahrplan 2023 ausgegangen. Die Überprüfung des bisherigen Angebots und insbesondere in Anbetracht der aktuellen wirtschaftlichen Lage und der weiteren Umwelteinflüsse (wie Auswirkungen der Energiepreise sowie der längerfristigen Folgen von Corona) soll für 2024 auf grosse Erweiterungen verzichtet werden. Entsprechend wurden die Transportunternehmen gebeten, das neue öV-Angebot auf der Basis 2023 zu offerieren. Ausnahme ist die Schifffahrt, welche aus der Mitfinanzierung ausscheidet. Vorgängig wurde das Mengengerüst 2024 dem Regierungsrat vorgelegt, welcher diesem mit Beschluss Nr. 672 vom 6. Dezember 2022 zustimmte.

Die Abgeltungen liegen im Bereich des Mittels der vergangenen Jahre. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die Kostensituation bei den Transportunternehmen sehr negativ entwickelt. Dies gilt insbesondere für die Lohnkosten aber vor allem für den Bereich Energie.

Die Transportunternehmen sind von der Entwicklung unterschiedlich betroffen. Die zb als grösster Leistungserbringer entwickelt sich voraussichtlich mit stabilen Zahlen. Eigentliches Sorgenkind ist die PostAuto AG, welche ausserordentlich hohe Kostensteigerungen geltend macht. Es wird in Nachverhandlungen darauf ankommen, Sparpotenziale auszuloten und einzuverlangen (siehe auch Kapitel "Finanzieller Ausblick").

Die negativen Faktoren lassen sich auch nur teilweise durch die zusätzlichen Fahrgäste ausgleichen. Für die Ertragsprognose wird stark auf die Zahlen des Tarifverbundes Passpartout zurückgegriffen.

Im Rahmen des Passepartout-Steuerungsgremiums wurden am 4. April 2023 die Umsatzziele 2024 definiert. Diese sehen eine Steigerung der Umsätze vor. Dazu beitragen wird auch eine durchschnittliche Tarifierhöhung von 3.7 Prozent.

Wichtig für die kantonalen Finanzen ist, dass die Abgeltungen am Ende der Verhandlungen so tief ausfallen, dass auch nach einem allfälligen Sparprogramm des Bundes (siehe Kapitel

8.1) keine zusätzlichen Kosten durch die Kantone getragen werden müssen. Eine mangelnde Mitfinanzierung durch den Bund hätte grosse Auswirkungen auf die Einhaltung des Kredits. Aktuell gehen wir davon aus, dass der Kanton Nidwalden weder die aktuelle Quote noch eine reduzierte Quote überschreiten wird.

Es ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass die avisierten Erweiterungen ab 2025 Mehrkosten verursachen werden.

Für die Angebotserweiterungen auf den Buslinien wurden die Optionen separat ausgewiesen:

- *Buslinie 60.312 Stans – Sarnen: **24'267 Franken***
Ein zusätzliches Kurspaar um 5.43 Uhr ab St. Jakob (Ennetmoos) nach Stans
- *Buslinie 60.311 Stans – Emmetten / Seelisberg: **14'892 Franken***
Schliessung der Taktlücken Beckenried - Emmetten (Halbstundentakt)

Weiter kann mit der Streichung einzelner Kurse im Fahrplan der LDW rund 50'000 Franken eingespart werden. Damit konnte auch erreicht werden, dass die Offerte für die Leistungen 2024 der LDW nahezu auf gleichem Niveau bleibt wie 2023.

Gemäss Art. 28 Abs. 4 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (Personenförderungsgesetz, PBG; SR 745.1) haben unter anderem die Kantone die ungedeckten Kosten von Tarifierleichterungen zu tragen. Damit der Passepartout-Perimeter auf die SBB-Strecke von Gisikon-Root nach Rotkreuz zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2021 erweitert wird, verrechnet die SBB beziehungsweise der Verkehrsverbund Luzern erstmals (rückwirkend) im Sommer 2023 den Kantonen Obwalden (5.5 Prozent) und Nidwalden (6.64 Prozent) ihren Anteil an der Fernverkehrsentschädigung weiter. Gestützt auf erste Verhandlungen verlangen die Kantone Obwalden und Nidwalden ein Kostendach von 300'000.-- Franken zu Lasten Luzern, Obwalden und Nidwalden. Dadurch würde der Beitrag des Kantons Nidwalden max. 20'000.-- Franken betragen. Der Beitrag ist erstmals ab 2023 (für 2022) fällig. Wie im Kapitel 6.9 erläutert, profitieren dank der Erweiterung des Tarifverbund-Perimeters insbesondere Pendelnde aus den Kantonen Obwalden und Nidwalden von und nach Rotkreuz. Die Fahrten werden allesamt günstiger. Aktuelle Schätzungen gehen davon aus, dass die tatsächlich zu leistenden Beiträge deutlich unter den ursprünglichen Annahmen liegen werden.

Die Zusammenstellung der Abgeltungen für das Angebot im Fahrplan 2024 für alle Verkehrslinien des öV ergibt folgenden Finanzbedarf: 7.3 Mio. Franken. Gestützt darauf wird dem Landrat ein Objektkredit für das Jahr 2024 in der Höhe von 7.3 Mio. Franken beantragt.

8.3 Finanzieller Ausblick

Auswirkungen aufgrund der Teuerung, der Energiemangellage und der Covid-19-Krise

Seit einigen Monaten erreicht die Teuerung für die Schweiz ein ungewöhnliches Mass und stellt die Transportunternehmen vor grosse Herausforderungen (insbesondere betreffend Anpassung der Löhne). Entsprechend ist davon auszugehen, dass nachhaltig mit höheren Lohnkosten zu rechnen ist, was sich auch auf die Abgeltungshöhe auswirken wird. Neben der Teuerung ist im Zusammenhang mit den Energiepreisen einerseits zu erwarten, dass die Treibstoffkosten in den Offerten der Busunternehmen und die Stromkosten in den Offerten der Bahnunternehmen weiterhin höher ausfallen werden als bis anhin.

Im Jahr 2022 erholte sich die Anzahl Ein-/Aussteiger auf den einzelnen öV-Linien in Nidwalden und vermochte teils die Werte von 2019 zu übertreffen. Hingegen liegen die Personenkilometer aufgrund der noch immer fehlenden internationalen Gruppen auf dem Zentralbahn-Netz (insbesondere auf dem Luzern-Engelberg Express) hinter dem Niveau von 2019. Dies birgt weiterhin eine gewisse Unsicherheit bezüglich der zukünftigen Entwicklung der Erträge.

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

Die PostAuto AG ist aktuell an der Planung zur Umstellung der gesamten Busflotte auf alternative Antriebsarten. Für das Gebiet Mitte (inklusive Kanton Nidwalden) erarbeitete die PostAuto AG bereits eine Grobanalyse. Kostenschätzungen für Nidwalden sollen 2023 vorliegen. Neben den Investitions(folge)kosten für Elektrobusse und Energie ist mit Investitionskosten für die Ladeinfrastruktur zu rechnen, was sich negativ auf die Abgeltungen auswirken wird. Dabei gibt es verschiedene Vorgehensweisen hinsichtlich Ladeinfrastruktur, wie ein einmaliger Investitionskredit oder Abwicklung über das RPV-Bestellverfahren, wobei bei letzterem auch der Bund einen Anteil zu übernehmen hat. Die Kosten für den Einkauf von Elektrobussen gegenüber Dieseln ist laut aktuellem Stand etwa doppelt so hoch ausgefallen, hingegen können Elektrobusse im Unterhalt und im Verbrauch günstiger als Dieseln betrieben werden. Die PostAuto AG rechnet mit der Umstellung auf Elektro-Busse jährlich mit insgesamt rund 10 Prozent Mehrkosten. Zuletzt wirkt sich die Revision des CO₂-Gesetzes auf die zukünftigen Abgeltungen für Diesel- und Elektrobusse aus. Die Botschaft sieht aktuell vor, dass der Bund ab 2025 bis 2030 75 Prozent der Mehrkosten von fossilfreien Bussen über den RPV-Verpflichtungskredit decken soll. Diskutiert wird zudem der Zeitpunkt zur Aufhebung der Rückerstattung der Mineralölsteuer für Dieseln.

Neben dem Umstieg auf Elektrobusse beschäftigt sich die PostAuto AG aktuell damit, geeignete Depot-Standorte für ihre Fahrzeuge zu finden. Hintergrund ist der Wegfall des heutigen Depots an der Kreuzstrasse in Stans mit der geplanten Arealentwicklung des Kantons.

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 PostAuto AG abgeschlossen werden. Mit Beschluss Nr. 249 vom 31. März 2015 nahm der Regierungsrat zudem zur Kenntnis, dass mit der abgeschlossenen Zielvereinbarung zwischen der PostAuto AG 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 PostAuto AG die Erneuerung der Konzession durch den Bund um 10 Jahre bis 2028.

Im Frühjahr 2023 sind die Arbeiten für den Abschluss einer weiteren Zielvereinbarung zwischen der PostAuto AG und dem BAV sowie den Kantonen Nidwalden, Obwalden und Uri für die Jahre 2025 bis 2028 gestartet. Neben quantitativen Zielen sollen auch qualitative Ziele (gestützt auf Kundenzufriedenheitsumfragen und Qualitätsmessungen des Bundes) vereinbart werden. Bewährt sich das Vorgehen analog der letzten Zielvereinbarung, wird der Bund der PostAuto AG voraussichtlich auch ab 2029 wiederum die Konzession erteilen.

Rollmaterialbeschaffung der Zentralbahn

Die Zentralbahn teilte den Bestellern mit, dass der Ersatz von Rollmaterial unumgänglich ist (vgl. RRB Nr. 554 vom 3. September 2019). Aufgrund der Fahrzeugbeschaffung wird sich der Abgeltungsbedarf für die Besteller (Bund und Kantone) in den kommenden Jahren erhöhen. Laut aktuellen Informationen der Zentralbahn ist die Ablieferung der Fahrzeuge per 2025 vorgesehen. Zurzeit laufen noch Abklärungen zwischen der Zentralbahn und dem BAV im Zusammenhang mit der Normenlage ab 2021 für Meterspurbahnen.

Der Kanton Nidwalden ist durch den Rollmaterialersatz vor allem auf der Strecke Luzern - Engelberg betroffen. Erst mit dem Bau der Doppelspur Staldifeld (voraussichtlich Mitte 2026) und dem neuen Rollmaterial kann der Halbstundentakt Luzern - Engelberg (schrittweise ab Fahrplan 2027) eingeführt werden. Dieser wird Bestandteil der öV-Strategie 2025 – 2027 sein.

Zuletzt wird darauf hingewiesen, dass die finanziellen Aussichten des Kantons aufgrund der ausbleibenden Gewinnausschüttung der SNB und der aktuellen wirtschaftlichen Lage auch in

den Folgejahren angespannt bleiben wird. Erweiterungen können weiterhin nur dort stattfinden, wo raumplanerische Vorgaben zu erfüllen sind, resp. eine grosse Wirkung auf die Nachfrage zu erwarten ist. Dies vor dem Hintergrund, dass bereits das aktuelle Angebot zu Mehrkosten führen wird.

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landammann

Joe Christen

Landschreiber

Armin Eberli