



KANTON
NIDWALDEN



Passepartout
Einfach gut gelöst.



Allgemeine Informationen zum öffentlichen Verkehr





National

(I)

FABI



(Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur)

- Die Finanzierung und der Ausbau der Bahninfrastruktur werden damit neu geregelt.
- Aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) werden Betrieb, Unterhalt und der künftige Ausbau finanziert.



National

(II)

FABI



- **Das Volk hat am 9. Februar 2014 mit 62 Prozent Ja-Stimmen die Vorlage angenommen.**
- **Damit stehen für den Ausbauschritt 2025 (AS 2025) total Fr. 6,4 Mia. zur Verfügung.**
- **Im AS 2025 sind auch Mittel für die Zentralbahn vorgesehen. Damit sollen Leistungssteigerungen der zb zwischen Luzern und Stans/Sarnen möglich werden.**





National

(III) FABI



Auswirkungen auf die Rechnung des Kantons (in CH Tausend)


	<u>Erfolgsrechnung</u>		<u>Investitionsrechnung</u>	
	bisher	mit FABI	bisher	mit FABI
Betrieb Infrastruktur	700			
Abschreibungen Invest.	2'200			
Darlehen zb			2'200	
Einlage Fonds FABI		2'857		
Mehrertrag Pendlerabzug		- 800		
Total	2'900	2'057	2'200	0

→ **Jährlicher Minderaufwand** beim öV in der Erfolgsrechnung in der Höhe von rund Fr. 0,843 Mio. und in der Investitionsrechnung von Fr. 2,2 Mio.

National

(IV)

FABI

- 
- Nach dem Volks-Ja zu FABI wird in Zukunft das Bundesparlament in regelmässigen Abständen über Ausbauschritte entscheiden.
 - Mit der FABI-Ära ändern sich zudem Planungsabläufe und Zuständigkeiten von Bund, Kantonen und Bahnunternehmen in der Planung der künftigen Ausbauten:

Der **Lead für die Angebotskonzepte des Regionalverkehrs liegt bei den Kantonen**, für den Güter- und Fernverkehr beim BAV.





National

(V) FABI



- Für die Planungen von STEP (Strategisches Entwicklungsprogramm) sind die Kantone im Hinblick auf die Angebotsschritte von FABI in der Verantwortung.
- Der Bund verlangt aufgrund der Zusammenhänge im öV (Netzwerk, Verkehrsachsen) die Organisation der Kantone in Planungsregionen.
- Die Zentralschweiz hat sich im Rahmen der ZKöV (Zentral-schweizer Direktoren des öV) organisiert.



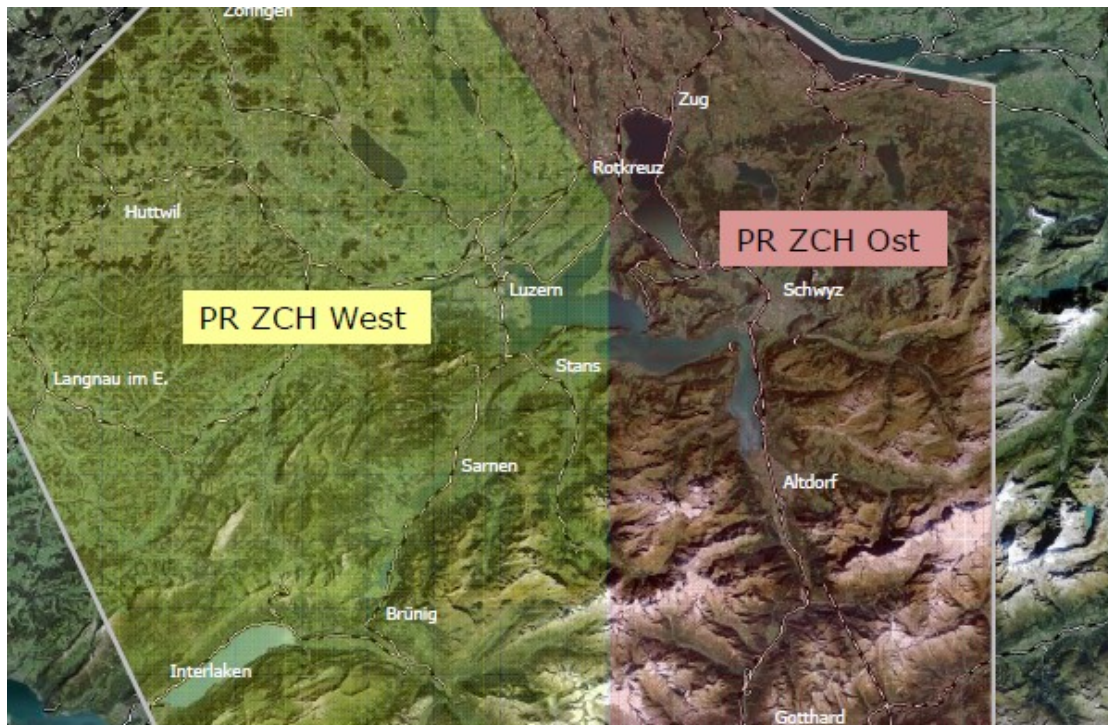
National

(VI)

FABI



Perimeter der Planungsregion Zentralschweiz





National

(VII) FABI

Detailorganisation Planung

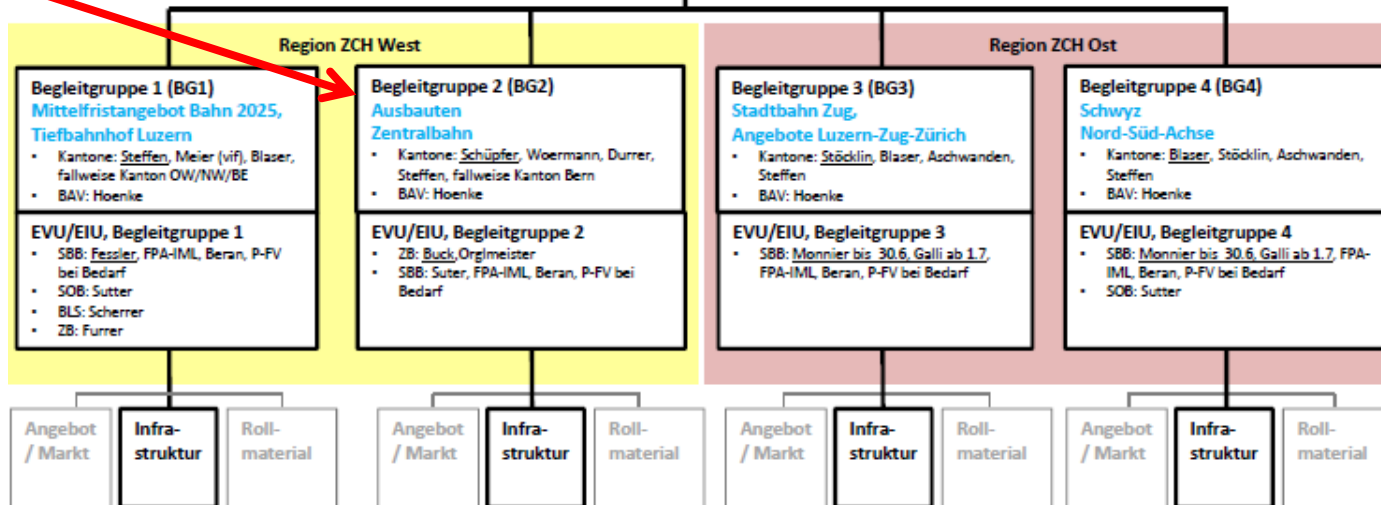
Politik

ZKöV/Lenkungsausschuss (LA)
 Kantone: RR, OW, LU, ZG, SZ, UR, NW plus Meier D.
 BAV: Eder oder Deuschle
 EVU/EIU: Remund, Germanier, Fasciati, Küchler, Dösegger, Berchtold, Schurter

Fachebene

Fk ZKöV/Koordinationsausschuss (KA)
 Kantone: Meier D., Weber, Meyer, Aschwanden, Durrer, Woermann, Schüpfer,
 fallweise vif, plus bei Bedarf KG-Leitung
 BAV: Hoenke
 EVU/EIU: von Salis, Buttler, Schären, Appenzel, Fasciati, Güttinger, Fiechter

Fokus Nidwalden





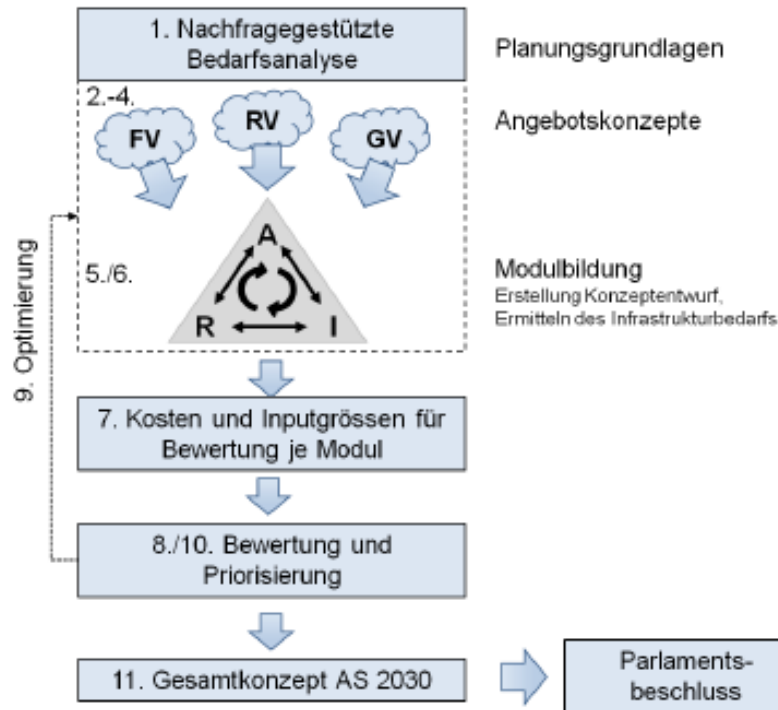
National

FABI (VIII)

Weitere Schritte im Planungsprozess



Methodik zur
Entwicklung
des STEP
AS 2030



Legende

- 1.-11. Arbeitspakete
- RV Regionalverkehr A Angebot
- FV Fernverkehr I Infrastruktur
- GV Güterverkehr R Rollmaterial

- Es sind 11 vom BAV klar vorgegebene Arbeitspakete durch die Planungsregionen zu bearbeiten.
- Die **Begleitgruppe 2** hat am 13. Februar 2014 mit den Arbeiten begonnen.
- Nächste Sitzung ist am 15. Mai 2014.

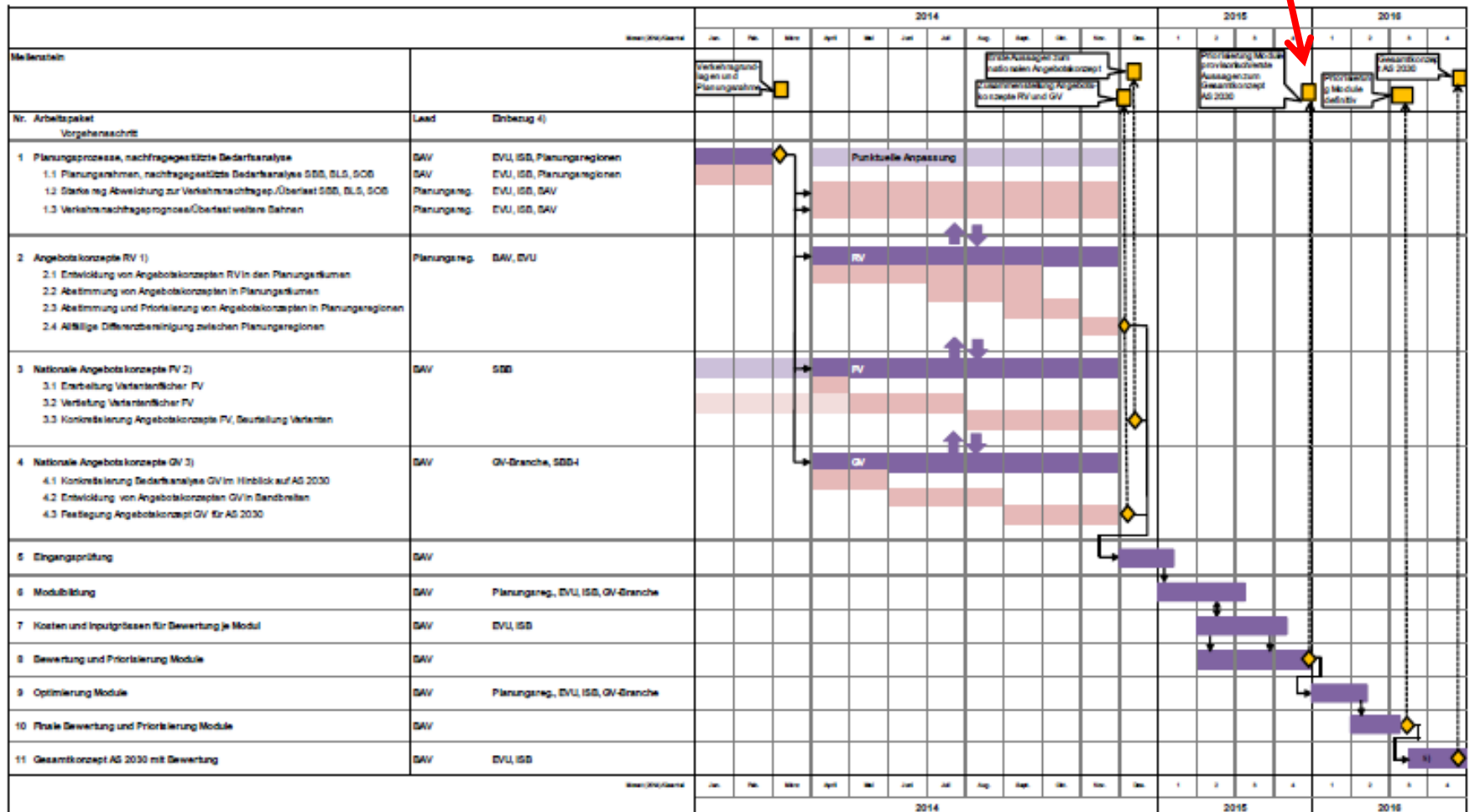


National

FABI (IX)

Erste Aussagen zu Modulen
und Gesamtkonzept AS 2030
(Doppelspur Hergiswil) **Ende 2015**

STEP AS 2030, Terminplan 2014-2016 (Stand März 2014)





Regional

Doppelspurausbau der zb in Hergiswil





Regional

Doppelspurausbau der zb in Hergiswil

Bisherige Meilensteine (1)

- **9. Februar 2011:** Landratsbeschluss zum Objektkredit für ein Vorprojekt des Tunnels lang in Hergiswil in der Höhe von 1,25 Mio. CHF.
- **5. Juli 2011:** Vergabe des Projektierungsauftrags an die IG Zentralbahn (Edy Toscano AG und Jauslin + Stebler AG) durch den Regierungsrat.
- **Juli 2014:** **Vorprojekte für drei Varianten** zum Doppelspurausbau der zb in Hergiswil liegen vor.

Regional

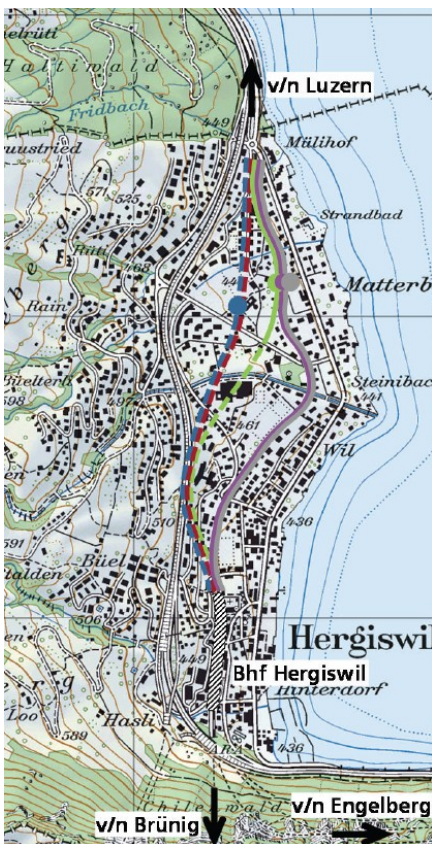
Doppelspurausbau der zb in Hergiswil

Bisherige Meilensteine (2)

- **3. Quartal 2013:** **Bewertung der Varianten und Evaluation der Bestvariante.**
- **18. Dez. 2013:** **Regierungsrat verabschiedet die Bestvariante zu Händen der Vernehmlassung bei den Partnern.**
- **31. März 2014:** **Termin für Stellungnahme der Partner.**

Regional

Doppelspurausbau der zb in Hergiswil



Grundlage für die Evaluation
einer Bestvariante bilden 5 Varianten

Legende:

	Variante 1 à niveau
	Variante 2 Tunnel lang mit Hst. Hergiswil Matt
	Variante 3 Tunnel lang ohne Hst. Hergiswil Matt
	Variante 4 Tunnel kurz
	Variante 5 Kombination m Aufl.- Projekt
	Offene Linienführung
	Tunnel
	Haltestelle

- Nutzwertanalyse** für nicht monetarisierbare Kriterien (zB. Standortnutzen, Verbesserung des Langsamverkehrs, Fahrplanstabilität)
- Kosten-Nutzen-Analyse** für monetarisierbare Kriterien (Bereiche Ökologie, Wirtschaft und Gesellschaft).

Regional

Doppelspurausbau der zb in Hergiswil

Weiteres Vorgehen

- **Juni 2014:** **Entscheid des Regierungsrats zur Bestvariante und zum weiteren Vorgehen.**

- **Anschliessend:** **Öffentliche Informationsveranstaltung zu den Ergebnissen der Varianten-Evaluation und dem weiteren Vorgehen in Hergiswil.**
 - ➔ **Die direkt betroffene Bevölkerung soll aus erster Hand informiert werden.**



Kantonal

Fahrplan 2014

☑ Im Dezember 2013 wurde der **Fahrplan 2014** erfolgreich eingeführt.

➔ die Transportunternehmen werden über erste Erfahrungen informieren.

☑ Landrat hat am 26. Juni 2013 dem **Objektkredit für die Abgeltungen** zum Fahrplan 2014 zugestimmt.

Kantonal

Fahrplan 2014 im Vergleich

- **Im Rahmen der Erarbeitung der öV-Strategie wurde vom externen Verkehrsplaner der Erreichbarkeitsindex gemäss Potentialansatz ARE für den Fahrplan 2011 ermittelt.**
- **Nun wurde dieser Index im Auftrag der Baudirektion auch für den Fahrplan 2014 berechnet.**



Kantonal

Fahrplan 2014 im Vergleich

Fahrplan 2011 und 2014

➔ Über den ganzen Kanton Nidwalden verbessert sich der Index um 5%.

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

Legende:

tief im kant. Vergleich

mittel im kant. Vergleich

hoch im kant. Vergleich

↔ annähernd unverändert

↗ leichte Steigerung

↘ leichte Verminderung

↑ starke Steigerung

Index: Mittelwert Kanton 2011 = 100

Kantonal

öV-Strategie des Kantons (1)

- Am 18. Dezember 2012 hat der Regierungsrat die öV-Strategie verabschiedet und die Umsetzung in die Wege geleitet.
- Folgende zwei Stossrichtungen wurden weiterverfolgt:
 - **Angebotsgrundsätze** (zB. Grundsätze der Netzgestaltung, des Betriebs, usw.) werden bei der Weiterentwicklung des öV-Angebots angewendet.
 - Laufende Überprüfung aller öV-Linien betreffend **Wirtschaftlichkeit und Nachfrage** mit dem Ziel die Mittel des Kantons im öV dort einzusetzen, wo die Wirkung am Besten ist.

Kantonal

öV-Strategie des Kantons (2)

Controlling von Wirtschaftlichkeit und Nachfrage

- **Kontinuierlicher Prozess zur Überprüfung der Kostendeckungsgrade (KDG) und Nachfrage je Linie mit entsprechenden Handlungsoptionen. Voraussetzungen dazu :**
 - **Festlegung von Schwellenwerten zu KDG und Nachfrage durch den Landrat.**
 - **Schaffung von rechtlichen Grundlagen zur Durchsetzung der Ergebnisse aus dem Controlling.**
 - ➔ **Einbezug der Gemeinden (Massnahmen und Finanzen).**



Kantonal

öV-Strategie des Kantons (3)

Erreichte Schwellenwerte am **Beispiel** Fahrplan 2010

Linie	Grundtakt Werktags	KDG			Nachfrage Querschnitte werktags 2010					Schwelle erreicht *
		2009	2010	2011	Schwelle	min	max	Schwelle min	Schwelle max	
IR Luzern – Engelberg	60'	65.6%	65.7%	53.0%	40%	**1'403	**2'176	250	1'000	ja
S4	30'	41.6%	40.7%	41.6%	40%	n/a	**2'506	500	2'000	ja
310 Beckenried - Flüelen	vereinzelt	37.3%	31.2%	32.5%	30%	35	35	32	100	ja
311 Stans – Beckenried (- Seelisberg)	30'	53.7%	47.0%	40.4%	30%	350	**2'566	250	1'000	ja
312 Stans – Ennetmoos – Kerns	60' (30')	27.7%	28.9%	23.4%	30%	72	496	150	500	nein
313 St Jakob – Mueterschwandenberg	60' (L)	17.7%	17.4%	14.4%	20%	17	76	32	100	nein
321 Stansstad – Bürgenstock	60' (L)	16.6%	19.9%	10.7%	20%	30	108	32	100	nein
323 (Stansstad –) Stans – Büren	60' (L)	34.5%	33.2%	35.9%	20%	156	329	100	250	ja
323 Stansstad – Stans (- Büren)	60' (L)	39.9%	31.0%	31.7%	30%	157	299	200	500	nein
331 Wolfenschiessen – Oberrickenb.	60' (L)	31.3%	37.9%	39.0%	20%	37	110	32	100	ja

* wenn KDG **und** einer der Nachfrage-
schwelenwerte erreicht

** = 2011

(L) = Taktlücken



Kantonal

öV-Strategie des Kantons (4)

Weiteres Vorgehen

- 2. Quartal 2014:** Erarbeitung der Vorlage zur Revision des Gesetzes über Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖVG).
- Juni 2014:** Regierungsrat verabschiedet die Vorlage mit dem Entwurf der Gesetzesrevision zu Handen der externen Vernehmlassung.
- Juli-Sept. 2014:** Externe Vernehmlassung bei Gemeinden, Parteien, Interessenvertretungen und Transportunternehmen.
- Dezember 2014:** Regierungsrat verabschiedet die Gesetzesrevision zu Handen des Lndrats.

Kantonal

öV-Strategie des Kantons (5)

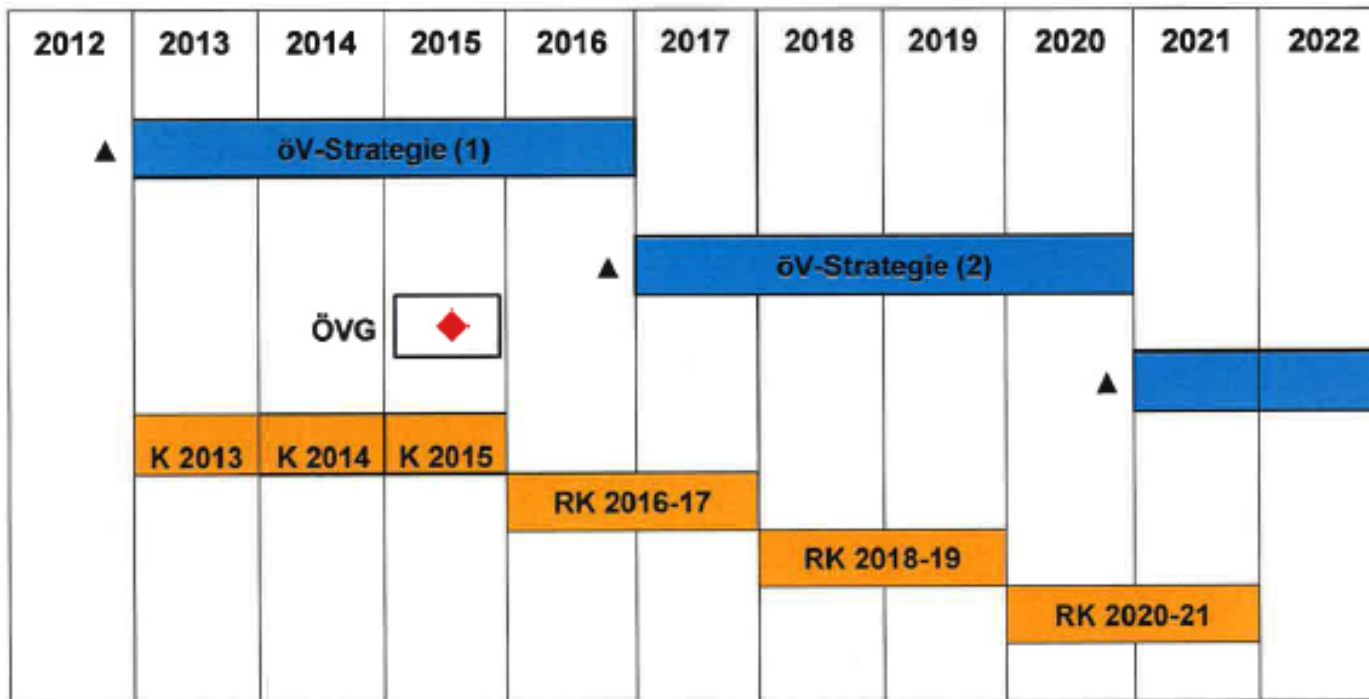
Weiteres Vorgehen

- | | |
|-------------------------|---|
| Jan./Feb. 2015: | Beratung in den Kommissionen des Landrats. |
| März/April 2015: | Beratung und Verabschiedung im Landrat. |
| 1. Juli 2015: | Inkrafttreten des revidierten ÖVG. |



Kantonal

Geplantes Zusammenspiel von öV-Strategie und Rahmenkredite



▲ = Verabschiedung durch Regierungsrat

◆ = Beratung und Beschluss ÖVG im Landrat

➤ öV-Strategie soll **alle 4 Jahre** überprüft werden.



Kantonal

Zusammenarbeit bei der Ausschreibungsstrategie (1)

Ausgangslage

- Hauptsächlichste Leistungen des öffentlichen Verkehrs wurden in Nidwalden bisher jeweils von den gleichen Anbietern (Postauto/zb) erbracht.

→ Sind die Preise für die Leistungen konkurrenzfähig?

- Bund verlangt von den Kantonen künftig eine Ausschreibungsplanung.

Ausschreibungsstrategie

Die Kantone Uri, Ob- und Nidwalden erarbeiten gemeinsam mit externer Unterstützung eine Ausschreibungsstrategie.



Kantonal

Zusammenarbeit bei der Ausschreibungsstrategie (2)

Ablauf

- Grundlage der Ausschreibungsstrategie war eine Kosten- und Qualitätsanalyse (Benchmarking) der betrachteten öV-Angebote.
- Die **Kosten pro Linie** wurden analysiert und mit rund 270 Linien in anderen Kantonen verglichen.
- Die **Qualität** wurde aufgrund der Ergebnisse aus der Kundenzufriedenheitsumfrage miteinbezogen.

Kantonal

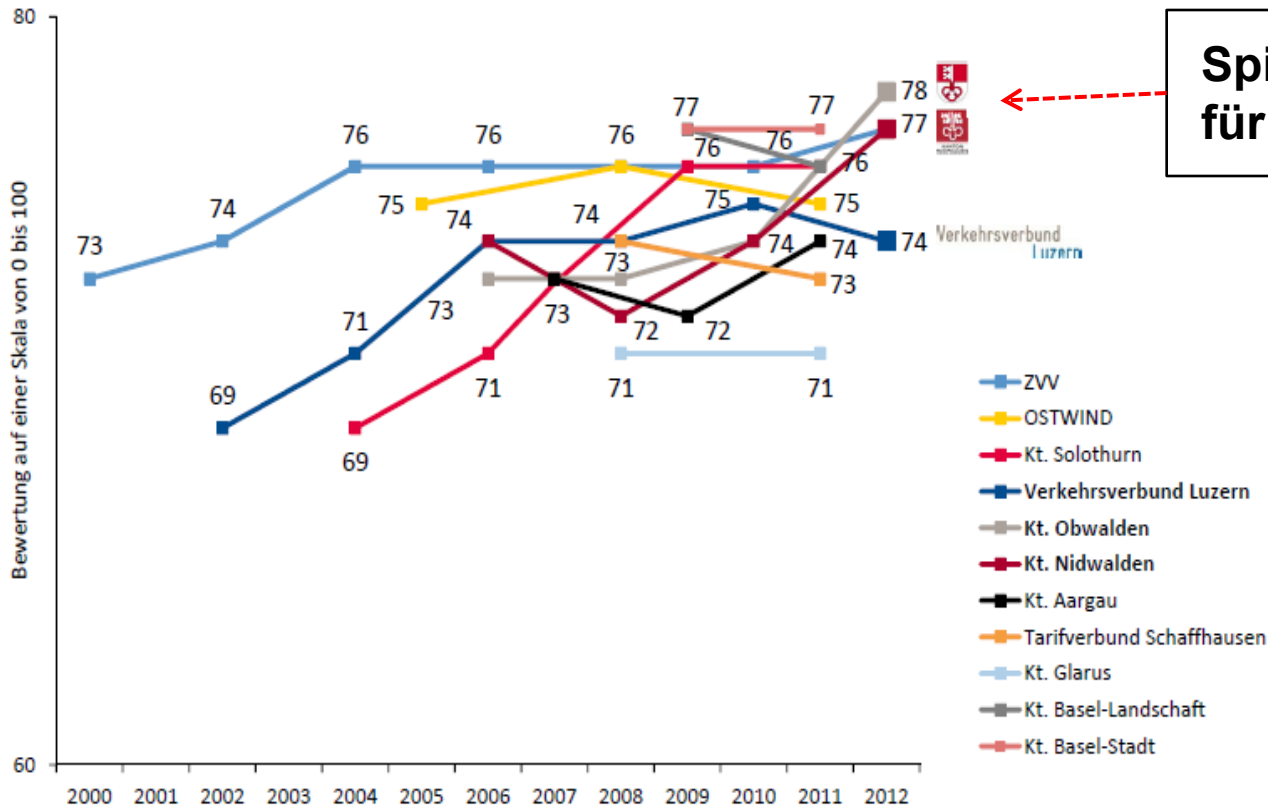
Zusammenarbeit bei der Ausschreibungsstrategie (3)

Ergebnis

- Pro Kanton wurden Empfehlungen für eine Ausschreibungsstrategie gemacht.
- Umsetzung der Empfehlungen sind angelaufen. Kantone Uri, Ob- und Nidwalden wollen gemeinsam vorgehen und Synergien nutzen. Das heisst konkret:
 - Gemeinsames Controlling bezüglich Qualität.
 - Gemeinsame Zielvereinbarung mit Transportunternehmung.

Kantonal

Kundenzufriedenheitsumfrage auch 2014



Spitzenwerte 2012
für OW und NW

☑ Erstmals beteiligt sich auch der **Kanton Uri** an der Erhebung (Vergleichbarkeit Ausschreibungsstrategie).

Kantonal

Fehlende Daten zum Pendlerverhalten (1)

- **Für die Verkehrsplanung werden Angaben zum Pendlerverhalten benötigt. Sie bilden die Grundlage für die Fahrplangestaltung (Anschlüsse, Haltepolitik,...) und Potentialüberlegungen.**
- **Mit der Änderung der Erhebungsmethodik bei der Volkszählung 2010 fehlen aussagefähige Angaben zu den Pendlerbewegungen (Wieviele Personen fahren von A nach B zu welchem Zweck?).**
- **Erhebungen der Transportunternehmen (zB, SBB, zb) bei den Fahrgästen bilden die Grundlage für Verteilschlüssel von Einnahmen und geben keine Auskunft über Wohn- und Arbeitsort.**



Kantonal

Fehlende Daten zum Pendlerverhalten (2)

Gestützt auf diese Ausgangslage haben die Kantone Nidwalden und Obwalden gemeinsam eine Erhebung der Pendlerströme mit folgenden Merkmalen durchgeführt:

- **Methode:** Schriftliche Erhebung mit einem Fragebogen (4 Fragen) als Geschäftsantwortkarte.
Verteilung der Fragebogen durch Mitarbeitende der JobVision OW/NW.
- **Zielgruppe:** Kundinnen und Kunden in den Zügen und Postautos der Kantone Ob- und Nidwalden in den Hauptverkehrszeiten.
- **Zeitraum:** 31. März bis 9. April 2014.

Kantonal

Fehlende Daten zum Pendlerverhalten (3)

- **Stichprobe:** Rund **4500 verteilte Fragebogen** zusammen in beiden beiden Kantonen.
Bis heute sind rund **2800 Fragebogen zurückgeschickt** worden.
Die Ausschöpfung liegt damit bei **62%**.

➔ Repräsentativität der Erhebung sichergestellt.
- **Auswertung:** Die Erfassung und Auswertung der Fragebogen erfolgt bei einem professionellen Meinungsforschungsinstitut.
- **Ergebnisse:** Diese liegen im Sommer 2014 vor und können in die Planungen einfließen.

Kantonal

Neues Rollmaterial bei der Zentralbahn

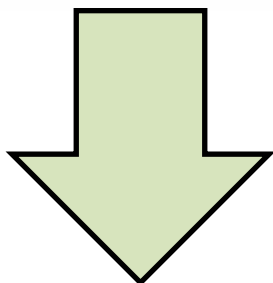


ABe

B 548

ABt 901

Vorzeitiger Ersatz von
S-Bahn-Modulen der zb



- ⊗ Guter Rechnungsabschluss der zb ermöglicht vorzeitigen Ersatz.
- ⊗ Regierungsrat Nidwalden stimmt dem Ersatz am 25. März 2014 zu.
- ⊗ Auch die übrigen Bestellerkantone und der Bund stimmen zu.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

