



## Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsgesetz, ÖVG). Vernehmlassung

<b>Name und Vorname:</b>	Pro Bahn Zentralschweiz
<b>Adresse:</b>	Hirschmattstrasse 54, 6003 Luzern
<b>Zuständig für Rückfragen:</b>	Romeo Degiacomi
<b>Email-Adresse:</b>	romeod@sunrise.ch
<b>Telefon Nr.:</b>	076 222 44 14

Dieses Formular kann auch elektronisch ausgefüllt werden. Es ist zusammen mit den zugehörigen Unterlagen unter [www.nw.ch](http://www.nw.ch) → Vernehmlassungen abrufbar.  
Wir sind Ihnen dankbar, wenn Sie sich bei Ihrer Stellungnahme an der Struktur dieses Formulars orientieren. Sie erleichtern damit die Auswertung der Vernehmlassung.

1. Das Angebot an öffentlichem Verkehr im Kanton Nidwalden hat sich in der Vergangenheit kontinuierlich weiter entwickelt. Die Aufwendungen der öffentlichen Hand sind dabei stark gestiegen. Um die künftige Entwicklung gezielt steuern zu können, soll mit der Teilrevision des ÖVG ein Steuerungsmechanismus eingeführt werden. Sind Sie mit der Einführung eines solchen Steuerungsmechanismus grundsätzlich einverstanden?

JA                      x                      NEIN

Bemerkungen:

Nicht nur die Aufwendungen für den ÖV sind gestiegen, auch die Passagierzahlen haben sich sehr erfreulich entwickelt.

Der kontinuierliche öv-Ausbau ist richtig und muss unbedingt sinnvoll fortgesetzt werden – vor allem deshalb auch, weil sich die Bevölkerungszahl in Nidwalden in den letzten Jahren überdurchschnittlich entwickelt hat.

2. Die Steuerung des Angebots an öffentlichem Verkehr soll durch die Einführung von Schwellwerten als Kriterium für die Bestellung von Linien umgesetzt werden. Sind die vorgeschlagenen Schwellenwerte (Kostendeckungsgrad und die minimale bzw. maximale Querschnittsbelastung) das richtige Mittel dafür?

JA                      x                      NEIN

Bemerkungen:

Nein, die vorgeschlagenen Kriterien würden einer Kürzung von bis zu 21 % der gesamten öV-Abgeltung entsprechen (Bericht zur Vernehmlassung, Seite 23). Deshalb sind die unverhältnismässigen Schwellenwerte abzulehnen.

3. Gibt es andere Kriterien um die künftige Entwicklung des Angebots an öffentlichem Verkehr steuern zu können? Wenn Ja, welche?

JA                       NEIN

Bemerkungen:

4. Mit der Einführung von Schwellenwerten und dem damit verbundenen Controlling der Linien werden die Gemeinden allenfalls verpflichtet, sich finanziell an Linien zu beteiligen, welche die minimalen Schwellenwerte nicht erreichen. Stimmen Sie dieser Beteiligung der Gemeinden zu?

JA                       NEIN

Bemerkungen:

Der öv soll primär eine kantonale Aufgabe bleiben. Finanz- und bevölkerungsschwächere Gemeinden können die Linien mit so hohen Anteilen nicht mitfinanzieren. Die Streichung oder Ausdünnung von Linien würde die Wohn- und Standortattraktivität Nidwaldens unnötig schwächen.

Nur wenn der öV eine Aufgabe des Kantons bleibt, ist ein stimmiges und kompatibles öv-Gesamtkonzept möglich. Wenn Gemeinden aufgrund von hohen Beteiligungsbeiträgen einzelne Streckenabschnitte nicht mehr bestellen/finanzieren können, bricht das Gesamtkonzept auseinander.

5. Der Gesetzesentwurf sieht vor, dass sich die Gemeinden künftig mit 30% an den Abgeltungen von Linien beteiligen, welche zweimal in Folge die minimalen Schwellenwerte nicht erreichen. Stimmen Sie diesem Vorschlag zu?

JA                       NEIN

Bemerkungen:

Die vorgesehene Kostenbeteiligung von 30 Prozent der Gemeinden ist deutlich zu hoch. Die Abgeltungen von nichtrentablen Linien durch die Gemeinden sollen 10 bis maximal 15 Prozent betragen.

Die Kadenz einer jährlichen Überprüfung des Kostendeckungsgrads ist zu hoch und die Konsequenzen für die Gemeinden kommen bei nicht Erreichen der Schwellenwerte nach zwei Jahren zu rasch.

6. Beim (zweimaligen) Nichterreichen der kantonalen Schwellenwerte bei einer Linie haben die betroffenen Gemeinden gemäss 13 Abs. 2 ÖVG die Wahl, ob sie 30 Prozent des Kantonsanteils tragen wollen oder ob die Linie vollständig aufgehoben werden soll. Der Gesetzesentwurf regelt nicht, welche Instanz innerhalb der einzelnen Gemeinden für diesen Beschluss zuständig ist. Jede Gemeinde muss dies – unter Beachtung der kommunalen Fi-

nanzkompetenzen – selber regeln. Soll der Kanton eine für alle Gemeinden geltende Zuständigkeitsregelung in Art. 13 ÖVG vorsehen:

JA                     NEIN

Bemerkungen:

Die Gemeinden sollen autonom entscheiden können, wer solche schwerwiegenden Entschiede – wie Aufhebung von Linien und somit Nichtmehrschliessung von ganzen Ortsteilen – treffen soll.

7. Zum Gesetzesentwurf haben Sie einen erläuternden Bericht erhalten. Erachten Sie den Bericht als verständlich und vollständig?

JA                     NEIN

Bemerkungen:

8. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Teilrevision des ÖVG oder zur Vorlage generell? Wenn Ja, welche.

JA                     NEIN

**Bemerkungen Pro Bahn Zentralschweiz zum ÖVG NW:**

«Förderung des öffentlichen Verkehrs» – dies heisst es im Titel des ÖVGs. Nach Studium der Gesetzesrevision zeigt sich jedoch, dass es vor allem um die Reduzierung von Kosten für den Kanton geht, was mittelfristig einem schleichenden Abbau des öV-Angebots entspricht. Die Messmethoden und die Abwälzung von bis zu 30 Prozent der Kosten auf die finanzschwächeren Gemeinden ist klar der falsche Ansatz.

**10 von 15 Linien sind gefährdet**

Im Bericht für die Vernehmlassung (Seite 22, Pkt 6.1) zeigt sich deutlich, dass das vorgeschlagene System ungeeignet ist. **Nur bei 3 der 15 Linien im Kanton Nidwalden ist der Kostendeckungsgrad gut. 10 gelten als kritisch (gelb) und 2 Linien als ungenügend.**

Zu den kritischen Linien gehört beispielsweise auch die S4 (Luzern – Dallenwil – Wolfenschiessen, mit der immerhin 1,6 Millionen Passagiere reisen (zweithöchste Zahl Passagiere im Kanton Nidwalden, vgl. Seite 22 Bericht zur Vernehmlassung).

Auf Seite 23 zeigt sich, was der Gemeindeanteil von 30 Prozent im einzelnen Fall bedeuten würde. Bei der Linie Stans – Seelisberg liegt der Kostendeckungsgrad bei 46 Prozent (2008 – 2013; Seite 5). Trotzdem müssten die Gemeinden einen Anteil von 344'000 Franken an die Linie bezahlen (Seite 23). Die Linie ist somit so gut wie aufgehoben, obwohl die maximale Querschnittsbelastung mit 2594 äusserst positiv ist (Top 3 aller Linien).

### **Länderpark-Verbindung unverändert belassen**

In Frage gestellt wird auch die Parallelerschliessung zwischen Stans und Stansstad. Die Gemeinden sollen neu zur Kasse gebeten werden. Dabei wird nicht erkannt, dass es bei dieser Busverbindung nicht um eine Parallel-, sondern um eine Feinerschliessung geht. Der Länderpark wäre ohne das Busangebot mit dem öV nicht erschlossen – nach der Ablehnung einer Zentralbahn-Haltestelle Bitzi durch den Landrat im Jahr 2014 braucht es eine solche Buserschliessung mindestens für die nächsten 10 Jahre.

### **Fördern und Optimieren statt Bestrafen**

Sparpotenzial gibt es aus Sicht von Pro Bahn Zentralschweiz durch einen effizienten Einsatz von Personal und Fahrzeugen, Durchbinden von Linien, sinnvollen Umläufen ohne lange Standzeiten und der Schliessung von Taktlücken.

### **Positive Entwicklungen dank Förderung**

Ein positives Beispiel ist die Durchbindung der Postautolinie 312 von Stans nach Sarnen per Fahrplan 2014. Dieser Ausbau ist nach einem Jahr passagiermässig bereits ein Erfolg. Zwischen 2008 und 2013, als die Linie in Sand gekappt wurde und keine Anschlüsse bestanden, darfte die Verbindung vor sich hin.

Die S44 (Morgen-/Abend) weisst nach einem Jahr Betrieb bereits einen Kostendeckungsgrad von 51 Prozent aus (Bericht zur Vernehmlassung, Seite 8), was bei 4 Verbindungen pro Tag 80'000 Fahrgästen entspricht (Seite 14).

### **Fazit**

Die Kosten des Kantons Nidwaldens belaufen sich bei der Bahn auf beinahe 30 Millionen Franken, das Busangebot kostet weniger als 4 Millionen Franken. Von den Angebotskürzungen oder der Einstellung wären vor allem Gemeinden betroffen, die heute ausschliesslich per Bus erschlossen sind. Die definierten Schwellenwerte erachten wir als willkürlich, die gravierende Konsequenzen mitbringen. Ländliche Gemeinden und Ortsteile wären ab 2018 nicht mehr erschlossen.

Gemäss öV-Strategie aus dem Jahre 2011 ein Drittel der Nidwaldner Bevölkerung und Arbeitsplätze nicht an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Es gibt somit noch einiges zu verbessern, zu optimieren und auszubauen. Das kurzfristige Kostendenken und die hohe Kostenüberwälzung auf die Gemeinden sind kontraproduktiv für die positive Weiterentwicklung Nidwaldens als Wohn- und Arbeitskanton. Die Revision des ÖVGs ist grundsätzlich zu überdenken.

Datum 08. Januar 2015

Unterschriften:



Karin Blättler  
Präsidentin Pro Bahn Sektion Zentralschweiz



Romeo Degiacomi  
Vizepräsident Pro Bahn Sektion Zentralschweiz

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme **bis spätestens Freitag, 9. Januar 2015** an:

Staatskanzlei Nidwalden  
Dorfplatz 2  
Postfach 1246  
6371 Stans  
oder an: [staatskanzlei@nw.ch](mailto:staatskanzlei@nw.ch)