



Zusatz-Bericht zur Botschaft des Regierungsrats zu einer Neufassung des Gesetzes über die För- derung des öffentlichen Verkehrs

11. März 2014

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren Kantonsräte

Wir unterbreiten Ihnen einen Zusatz-Bericht zur Botschaft des Regierungsrats vom 25. Juni 2013 zu einer Neufassung des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs mit dem Antrag, darauf einzutreten.

Im Namen des Regierungsrats
Landammann: Paul Federer
Landschreiber: Dr. Stefan Hossli

1. Ausgangslage

Mit Botschaft vom 25. Juni 2013 hat der Regierungsrat dem Kantonsrat den Entwurf für eine Neufassung des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (GBD 772.1) unterbreitet mit dem Antrag, es sei darauf einzutreten. Im Gesetz aus dem Jahre 2002 wurden verschiedene Anpassungen notwendig, weil in mehreren Bundesgesetzen Änderungen vorgenommen wurden, welche Auswirkungen auf das kantonale Gesetz haben. Der Entwurf sieht aber auch vor, dass in Anlehnung an die Gesetzgebung und Praxis des Bundes künftig die Abgeltungen für den Betrieb, die Abschreibungen und die Investitionsdarlehen nicht mehr gesondert, sondern zusammen beschlossen werden.

Neu vorgeschlagen wird in Art. 11 Abs. 4, dass bei schlecht frequentierten Linien die beteiligten Gemeinden unter gewissen Bedingungen zu höheren Beiträgen verpflichtet werden können. Der Regierungsrat wird ermächtigt, bei schwach frequentierten Linien, bei denen die tatsächliche Benutzung gering ist und die Wirtschaftlichkeit nicht oder nicht mehr erreicht wird, höhere Gemeindebeiträge zu verlangen, wenn die betroffene Einwohnergemeinde die Weiterführung der Linie verlangt. Davon ausgenommen sind Angebote, von denen eine ganze Gemeinde betroffen ist, also insbesondere die Bahnersatzbusse nach Lungern und Engelberg, und zwar jeweils für die ganze Strecke.

2. Vorberatende Kommission

Die vorberatende Kommission, die Kommission Öffentlicher Verkehr, ist an der Sitzung vom 21. August 2013 auf den Antrag des Regierungsrats eingetreten, hat aber einstimmig dem Antrag auf Verschiebung des Geschäfts bis nach der Abstimmung über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) vom 9. Februar 2014 zugestimmt. Gleichzeitig beauftragte die Kommission den Regierungsrat, die Botschaft in Bezug auf die Fahrgastzahlen der Buslinien, die Kosten für die Gemeinden und die Auswirkungen von FABI auf das Gesetz zu ergänzen.

3. Fahrgastzahlen

Im Anhang sind die detaillierten Fahrgastzahlen 2013 mit Ein- und Aussteigern bei allen Haltestellen der Bus-Linien im Kanton Obwalden aufgelistet.

Der Kostendeckungsgrad (KDG) bei allen Linien hat sich mit Ausnahme des Bahnersatzbusses Lungern und des IR Luzern–Interlaken resp. Luzern–Engelberg verbessert. Da das Berechnungsverfahren 2013 angepasst wurde, sind die Zahlen 2013 jedoch nicht direkt mit jenen von 2012 vergleichbar. Sie haben aber Einfluss auf den Kostendeckungsgrad. Daraus ergeben sich folgende Kostendeckungsgrade:

Buslinien	KDG 2012	KDG 2013	Bahnlinien	KDG 2012	KDG 2013
Sarnen–Kerns–Sand	27 %	29 %	S 5 Luzern–Giswil	41 %	44 %
Stans–Ennetmoos–St. Jakob–Sand	23 %	25 %	IR Luzern–Interlaken	59 %	43 %
Sarnen–Kägiswil–Alpnach Dorf	23 %	26 %	Bus Bahnersatz Lungern	9 %	7 %
Sarnen–Melchtal–Stöckalp	55 %	56 %	IR Luzern–Engelberg	63 %	47 %
Sarnen–Stalden	32 %	32 %	Bus Bahnersatz Engelberg	23 %	25 %
Sarnen–Oberwilen	28 %	30 %			
Sachseln–Flüeli	27 %	32 %			
Giswil–Grossteil–Kleinteil	32 %	37 %			

Zusätzlich zum Kostendeckungsgrad müssen Buslinien, die von der direkten Linienführung abweichen, mindestens 25 Prozent der Gesamtfrequenz erreichen. Die Buslinie Alpnach Dorf–Sarnen erfüllt den geforderten Kostendeckungsgrad. Auf dem Teilstück Alpnach Dorf–Schoried–Alpnach Dorf hingegen werden die geforderten 25 Prozent der Ein- und Aussteiger des Gesamtwerts gemäss Ausführungsbestimmungen zum Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht erreicht. Die Gesamtfrequenz beträgt 884 Ein- und Aussteiger auf der Linie. Auf dem Teilstück Alpnach–Schoried werden nur 190 erreicht. Der Gemeindeanteil von 10 Prozent wird zwischen den Gemeinden Sarnen und Alpnach Dorf gemäss Art. 9 (GDB 772.1) aufgeteilt und beträgt für Alpnach Fr. 6 301.30 für das Jahr 2013. Infolge Nichterreichen der Mindestfrequenz auf dem Teilstück Alpnach–Schoried erhöht sich der Gemeindeteil um weitere 20 Prozent (Fr. 12 602.60) auf Fr. 18 903.30.

4. Kosten der Gemeinden

Nach geltendem Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs werden die Kosten für die Linien des öffentlichen Personenverkehrs in Bezug auf das Angebot im Kanton zu 90 Prozent durch den Kanton und zu 10 Prozent durch die von der Linie einer Transportunternehmung unmittelbar bedienten Gemeinden bezahlt. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gemeindebeteiligung an den ÖV-Kosten für das Angebot im Jahr 2013. Diese sind nach den Abfahrten (25 Prozent) und den Einwohnern (75 Prozent) berechnet. Die touristischen Buslinien (Stalden–Langis, Skibus Mörlialp), der Nachtstern N8 und die Einnahmeausfälle im Tarifverbund Passepartout sind vom Bund nicht abgeltungsberechtigt und müssen vom Kanton und den betroffenen Gemeinden vollumfänglich selber bezahlt werden.

Kosten Angebot	Kostenverteilung Gemeinden						
	Sarnen	Kerns	Sachsln	Alpnach	Giswil	Lungern	Engelberg
S5 Luzern–Giswil	40'600.90	19'381.30	26'664.50	31'132.35	16'734.55	9'364.05	
IR Luzern–Interlaken (inkl. Bus)	70'352.70	33'583.70	46'203.90	53'945.70	28'997.45	16'225.90	
	110'953.60	52'965.00	72'868.40	85'078.05	45'732.00	25'589.95	
IR Luzern–Engelberg (inkl. Bus)							46'759.00
Sarnen–Kerns–Sand	6'235.80	5'056.30					
Stans–Ennetmoos–St. Jakob–Sand		5'490.20					
Sarnen–Kägiswil–Alpnach Dorf	9'962.40			6'301.30			
Sarnen–Melchtal–Stöckalp	8'733.35	8'481.75					
Sarnen–Stalden	10'376.70						
Sarnen–Oberwilen	9'203.40						
Sachsln–Flüeli			8'385.10				
Giswil–Grossteil–Kleinteil					5'775.80	2'429.30	
	44'511.65	19'028.25	8'385.10	6'301.30	5'775.80	2'429.30	
Ausflugsbus Stalden–Langis	26'400.00						
Ausflugsbus Skibus Mörlialp					9'600.00		
NachtBus Obwalden N8	10'340.30	5'228.45	5'669.90	6'268.00	3'182.45	2'730.90	
Kantonsbeitrag Tarifverbund	2'758.50	1'592.65	1'363.30	1'574.85	997.35	580.60	1'132.85
	39'498.80	6'821.10	7'033.20	7'842.85	13'779.80	3'311.50	1'132.85
Total Kosten des ÖV	194'964.05	78'814.35	88'286.70	99'222.20	65'287.60	31'330.75	47'891.85

Neben diesen Kosten für das Angebot trägt die Gemeinde Engelberg auch noch einen Teil der Infrastrukturkosten (2013: Fr. 193 569). Die Gemeinden des Sarneraats haben bisher keine entsprechenden Infrastrukturkosten bezahlen müssen, weil der Bund die gesamten Infrastrukturkosten der Brüniglinie selber trägt. Dies wird sich mit der Einführung von FABI auf den 1. Januar 2016 ändern.

5. Auswirkungen der Annahme von FABI

Am 9. Februar 2014 hat das Schweizer Volk die Vorlage betreffend die Finanzierung und den Ausbau der Bahn Infrastruktur (FABI) angenommen. Die Vorlage sieht vor, dass künftig zusätzlich rund eine Milliarde Franken pro Jahr in die Bahninfrastruktur investiert wird. Der erste Ausbauschritt für die Zeit bis 2025 wurde vom Parlament zusammen mit der Schaffung eines unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (BIF) entsprechend beschlossen und nun vom Volk angenommen. Es sind Projekte im Umfang von 6,4 Milliarden Franken vorgesehen, welche bis 2025 realisiert werden sollen, also innerhalb der ersten 10 Jahre. Weitere Projekte werden im Rahmen des Infrastrukturfonds oder der zukünftigen Entwicklung Bahninfrastruktur (ZEB) realisiert. Die Projekte führen zu Verbesserungen in den einzelnen Regionen und wirken gleichzeitig über die Kantons Grenzen hinaus. Obwalden ist von den verschiedenen Doppelspurausbauten der Zentralbahn betroffen.

Mit FABI werden ab 2016 die Infrastrukturbeiträge aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) bezahlt. Zur Finanzierung fliessen die bisherigen Bundesgelder von rund 4 Milliarden Franken jährlich weiterhin in die Bahninfrastruktur. Dies entspricht rund 80 Prozent der Einlagen in den BIF. Diese Gelder stammen aus allgemeinen Bundesmitteln, aus der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), aus Anteilen der Mehrwertsteuer und aus der Mineralölsteuer (befristet bis 2030). Dazu kommt rund 1 Milliarde Franken jährlich aus mehreren neuen Quellen, so ein Promille aus der Mehrwertsteuer. Ein Teil stammt aus Beiträgen der Kantone. FABI sieht vor, dass die Kantone eine Pauschale von insgesamt 500 Millionen Franken jährlich in den Bahninfrastrukturfonds bezahlen. Davon wird aber die Entlastung bei der Privatbahninfrastrukturfinanzierung in der Höhe von 300 Millionen Franken abgerechnet, sodass die Kantone noch eine zusätzliche Pauschale von 200 Millionen Franken bezahlen müssen. Wie hoch die einzelnen Anteile der Kantone tatsächlich sind, stand im Zeitpunkt der Abstimmung noch nicht fest. Gemäss Schreiben des Bundesamts für Verkehr (BAV) vom 27. Februar 2014 wird der Anteil für den Kanton Obwalden pro Jahr rund 3,5 Millionen Franken betragen.

Aufgrund des geltenden Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs werden heute die Infrastrukturbeiträge des Kantons aufgrund der laufenden Leistungsvereinbarung 2013 bis 2016 bezahlt. Grundsätzlich müssen dabei die Gemeinden 15 Prozent der Kosten übernehmen. FABI wird aber nur für die Gemeinde Engelberg zu einer Entlastung führen, weil bisher einzig für die Strecke nach Engelberg ein Beitrag an die Infrastruktur der zb bezahlt werden musste. Die anderen Gemeinden hingegen erfahren – im Vergleich zu heute – künftig eine Mehrbelastung. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass durch die Erhöhung der Kantonsquote von über 2,5 Millionen Franken auf den 12. März 2013 eine massive Entlastung für Gemeinden und Kanton erreicht werden konnte. Die Belastung für den Kanton ergibt folgendes Bild (in Fr. 1 000.–):

	Budget 2012	Rechnung 2012	Budget 2013	Rechnung 2013	Budget 2014	Finanzplan 2015	Finanzplan 2016
Abgeltung	3'775	3'765	8'100	4'970	6'433	5'533	5'233
Fabi							+ 2'975
Abschreibungen Investitionen	883	883	1'243	1'369	1'778	988	0
Total	4'658	4'648	9'343	6'339	8'211	6'521	8'208

Aufgrund der Annahme von FABI muss im Gesetz lediglich Art. 4 Abs. 1 angepasst werden, weil ab 2016 die Infrastrukturkosten durch den Kanton und die Gemeinden übernommen werden, während der Übergangszeit aber noch der bisherige Artikel Gültigkeit behält. Die übrigen Bestimmungen kommen je nach Fall auch weiterhin zur Anwendung, beispielsweise wenn in einer Gemeinde Infrastrukturvorhaben ausserhalb von BIF realisiert und finanziert werden sollen. In diesen Fällen gelangt die Regelung von Art. 5 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs auch weiterhin zur Anwendung.

6. Erläuterungen zum Änderungsantrag

Art. 4 *Abgeltungen und Finanzhilfen für die Eisenbahninfrastruktur*

Abs. 1

Der Wortlaut und die erwähnten Bestimmungen sind neu, der Inhalt bleibt im ersten Teil unverändert. Dieser verliert jedoch mit der Umsetzung von FABI ab 2016 seine Bedeutung. Ab diesem Datum sind nicht mehr direkte Beiträge für Infrastrukturvorhaben zu leisten, sondern ab 2016 bezahlt der Kanton zusammen mit den Gemeinden die jährlichen Einlagen an den Bahninfrastrukturfonds. Der Anteil der Gemeinden berechnet sich nach Art. 4 Abs. 4 und 5 sowie Art. 6 des Gesetzes.

Beilage:

– Änderungsantrag des Regierungsrats vom 11. März 2014

Anhang

Fahrgastzahlen 2013/Durchschnittswerte pro Tag und Haltestelle/Montag bis Freitag

Sarnen–Kerns Sand/Melchtal

60.341/343

Haltestelle	Einsteiger	Aussteiger	2013	2012	Veränderung
Sarnen Bahnhof	538	440	978	939	4.2 %
Sarnen Kernserstrasse	35	58	93	89	4.5 %
Kerns Foribach	17	17	34	40	-15.0 %
Kerns Boll	40	40	80	79	1.3 %
Kerns Post	348	360	708	697	1.6 %
Kerns Chäli–Burgflue	14	24	38	36	5.6 %
Kerns Bodacher	3	5	8	6	33.3 %
St. Niklausen Haueti	3	3	6	8	-25.0 %
St. Niklausen alte Post	8	8	16	20	-20.0 %
St. Niklausen Alpenblick	30	41	71	74	-4.1 %
St. Niklausen Eistlibach	0	0	0	0	0.0 %
St. Niklausen ged. Brücke	8	8	16	15	6.7 %
Melchtal Weidli	9	10	19	20	-5.0 %
Melchtal Post	61	59	120	139	-13.7 %
Melchtal Plätzli	3	7	10	11	-9.1 %
Melchtal Turrenbach	8	8	16	29	-44.8 %
Melchtal Stöckalp	116	140	256	241	6.2 %
Kerns Post	49	59	108	93	16.1 %
Kerns Sand	107	115	222	201	10.4 %
Total	1397	1402	2799	2737	2.3 %

Sarnen–Kägiswil–Alpnach

60.342

Haltestelle	Einsteiger	Aussteiger	2013	2012	Veränderung
Sarnen Bahnhof	124	119	243	231	5.2 %
Sarnen Bitzighofen	7	9	16	16	0.0 %
Sarnen Schatzli	0	1	1	1	0.0 %
Sarnen Kreuzstrasse	32	39	71	56	26.8 %
Kägiswil Dorf	71	72	143	135	5.9 %
Kägiswil Schlieren	11	12	23	25	-8.0 %
Alpnach Hofmättelkreuz	19	25	44	41	7.3 %
Alpnach Dorf Schoried	30	29	59	55	7.3 %
Alpnach untere Feldstrasse	25	40	65	64	1.6 %
Alpnach Hofmättelkreuz	9	13	22	19	15.8 %
Alpnach Dorf Kantonalbank	6	8	14	13	7.7 %
Alpnach Dorf Bahnhof	107	76	183	167	9.6 %
Total	441	443	884	823	7.4 %

Sarnen–Stalden–Langis

60.344

Haltestelle	Einsteiger	Aussteiger	2013	2012	Veränderung
Sarnen Bahnhof	92	95	187	178	5.2 %
Sarnen Ei	5	5	10	7	0.0 %
Sarnen Sonnenberg	2	12	14	16	0.0 %
Sarnen Abzw. Ramersberg	10	5	15	12	26.8 %
Stalden Geren	3	2	5	7	5.9 %
Stalden Haldi	2	3	5	4	-8.0 %
Stalden Post	29	30	59	57	7.3 %
Stalden Sportplatz	50	41	91	84	7.3 %
Stalden Abzw. Stockenmatt	0	0	0	0	1.6 %
Langis	7	8	15	14	15.8 %
Total	200	201	401	379	5.8 %

Sarnen–Oberwilen

60.345

Haltestelle	Einsteiger	Aussteiger	2013	2012	Veränderung
Sarnen Bahnhof	103	77	180	168	5.2 %
Sarnen Kantonsschule	21	34	55	43	0.0 %
Sarnen Kirchhofen	8	11	19	15	0.0 %
Sarnen Kurhaus am See	3	6	9	7	26.8 %
Oberwilen Bodenmattli	10	11	21	23	5.9 %
Wilen	33	34	67	59	-8.0 %
Oberwilen Wilerbad	16	20	36	35	7.3 %
Oberwilen Badmatt	8	7	15	14	7.3 %
Oberwilen Mättli	4	4	8	6	1.6 %
Oberwilen Seefuren	13	12	25	21	15.8 %
Oberwilen Moos	18	21	39	34	7.7 %
Oberwilen Forst	17	18	35	36	9.6 %
Total	254	255	509	461	10.4 %

Sachsln–Flüeli Ranft

60.351

Haltestelle	Einsteiger	Aussteiger	2013	2012	Veränderung
Sachsln Bahnhof	76	50	126	130	-3.1 %
Sachsln Dorf	24	18	42	32	31.3 %
Sachsln Steinen	8	32	40	35	14.3 %
Sachsln Felsenheim	6	16	22	24	-8.3 %
Flüeli-Ranft Chilchweg	1	1	2	1	100 %
Flüeli-Ranft Allmend	1	1	2	3	-33.3 %
Flüeli-Ranft Kehrwaldli	0	0	0	0	0.0 %
Flüeli-Ranft Z'mos	10	8	18	15	20.0 %
Flüeli-Ranft St. Dorothea	8	12	20	19	5.3 %
Flüeli-Ranft Dorf	62	58	120	115	4.3 %
Total	196	196	392	374	4.8 %

Giswil–Kleinteil/Grossteil

60.361

Haltestelle	Einsteiger	Aussteiger	2013	2012	Veränderung
Giswil Bahnhof	78	49	127	101	25.7 %
Giswil Kirche	0	4	4	3	33.3 %
Giswil Schulhaus	32	42	74	54	37.0 %
Grossteil Unterni	1	2	3	3	0.0 %
Grossteil Zopf	4	5	9	8	12.5 %
Grossteil Rüti	12	16	28	21	33.3 %
Grossteil Haltenrain	0	3	3	2	50.0 %
Kleinteil Post	6	6	12	10	20.0 %
Total	133	127	260	202	28.7 %