



LANDRAT

Protokoll der Sitzung

vom Mittwoch, 1. April 2009, 14.00 bis 18.07 Uhr
in Stans, Landratssaal des Rathauses

Anwesend:	Landrat: 54 Ratsmitglieder Regierungsrat: 7 Ratsmitglieder
Absolutes Mehr:	28 Stimmen
2/3 Mehr:	36 Stimmen
Entschuldigt:	Landrat Walter Brändli, Stansstad Landrat Ulrich Schweizer, Stansstad Landrätin Susann Trüssel, Oberdorf Landrat Heinz Risi, Ennetbürgen Landrat Hans Christen, Wolfenschiessen Landrat Erich Näf, Hergiswil
Vorsitz:	Landratspräsident Alfred Bossard
Protokoll:	Hugo Murer, Landratssekretär Erich von Rotz, administrativer Leiter Staatskanzlei

Behandelte Geschäfte:

1	Tagesordnung; Genehmigung	267
2	Protokoll der Landratssitzung vom 4. Februar 2009; Genehmigung	267
3	Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (Kantonales Gewässerschutzgesetz, kGSchG); 2. Lesung	268
4	Landratsbeschluss über die Teilrevision des kantonalen Richtplanes	270
5	Landratsbeschluss über die Bewilligung eines Objektkredites für die Planung eines Ausbaus der kantonalen Mittelschule Nidwalden	293
6	Motion von Landrat Maurus Adam, Hergiswil, und Mitunterzeichnete zur Planung eines Bauprojektes des Doppelspurtunnels Hergiswil Matt-Hergiswil Bahnhof	297
7	Einfaches Auskunftsbegehren von Landrat Peter Keller, Hergiswil, über die Haltung des Regierungsrates in Bezug auf das Harnos-Konkordat	309

Landratspräsident Alfred Bossard: Ich begrüsse Sie zur heutigen Sitzung.

Anlässlich der Medienkonferenz vom letzten Freitag hat unser Finanzdirektor die Staatsrechnung 2008 präsentiert. Aus den Unterlagen konnten wir mit Befriedigung davon Kenntnis nehmen, dass auch der Kanton Nidwalden - wie übrigens auch andere Kantone - ein sehr gutes Ergebnis erzielen durfte. Die Verbesserung des Ergebnisses – um 30,8 Mio. Franken über dem Budget – ist sehr erfreulich. Der ausgewiesene Ertragsüberschuss beträgt 7.1 Mio. Franken. Unter Berücksichtigung von sämtlichen verbuchten Rücklagen beträgt der effektive Überschuss rund 30 Mio. Franken. Das ist eines der besten Ergebnisse des Kantons. Durch das gute Ergebnis erhöht sich das ausgewiesene Eigenkapital auf über 100 Mio. Franken. Dass dieses ausgezeichnete Ergebnis sowohl auf

der Einnahmen- wie aber auch auf der Ausgabenseite erzielt werden konnte, ist positiv und es darf den Verantwortlichen sicher ein Lob ausgesprochen werden. Mit dem erneut sehr guten Abschluss konnte die Substanz des Kantons weiter erhöht werden. Wir sind damit gut gerüstet, um die bevorstehenden Herausforderungen positiv und zielgerichtet in Angriff zu nehmen.

Dass der Regierungsrat die Präsentation der sehr guten Staatsrechnung mit der Vorstellung der Steuerstrategie 2011 verbunden hat, erachte ich als geschickten Schachzug und spreche dazu dem Regierungsrat wiederum ein Lob aus. Damit bekräftigt der Regierungsrat, dass er gewillt ist, nicht unnötig Steuern einzuziehen und Eigenkapital zu schaffen, sondern, dass er willens ist, dem Bürger und den Unternehmen Steuererleichterungen zu gewähren und so den Kanton weiterhin auch im Steuerbereich attraktiv darzustellen.

Der Regierungsrat will und hat es im Vernehmlassungsbericht klar zum Ausdruck gebracht, auch inskünftig und nachhaltig zu den drei steuergünstigsten Kantonen in der Schweiz zu gehören. Dies ist eine klare Aussage, welche es umzusetzen gilt. Aufgrund unserer guten Ausgangslage sind wir auch fähig, dieses Ziel zu erreichen. Dass die Schwerpunkte der Steuerstrategie nicht bei allen Parteien gleich gesehen werden, dürfte klar sein. Auf jeden Fall freue ich mich schon heute auf die Diskussion im Landrat über die Steuerstrategie 2011.

Das Kantonale Elektrizitätswerk Nidwalden hat ihre Strompreise 2009 festgelegt. Gegenüber den im Dezember 2008 festgelegten Preisen ergibt dies eine Reduktion der Preissteigerung von gut 50 Prozent. Das heisst, die Preise steigen im Schnitt lediglich um 5 Prozent, entgegen den befürchteten 10 Prozent. Trotz dieser Erhöhung gehören die Strompreise in Nidwalden - dank dem grossen Anteil der Eigenproduktion - nach wie vor zu den günstigsten.

Damit ist ein weiteres Kapitel in der Strommarktöffnung abgeschlossen. Obwohl wir davon ausgegangen sind, dass die Marktöffnung eine Liberalisierung und somit auch tiefere Preise bringen sollte, ist das Gegenteil eingetroffen. Höhere Strompreise im ganzen Land und ein stark reguliertes System ist Tatsache. Ich frage mich wo hier der Markt ist.

Aufgrund der unsicheren Aussichten bei der Stromversorgung - sprich Versorgungslücke und Versorgungssicherheit - darf man sich durchaus fragen, wohin sich die Preise bewegen werden. Denn eines ist klar: Der Strombedarf wird eher zunehmen und die Erhöhung der Produktion kann mit dem Bedarf derzeit nicht Schritt halten. Aufgrund dieser Tatsache ist mit starken Schwankungen beim Strompreis zu rechnen. Stabile Verhältnisse, wie wir es beim Strom bisher kannten, gehören der Vergangenheit an.

Die grösste Herausforderung wird es sein, die Versorgungssicherheit zu garantieren und die Versorgungslücke aufzufangen.

Ich orientiere Sie über den Eingang von Parlamentarischen Vorstössen:

Mit Schreiben vom 11. März 2009 haben Landrat Conrad Wagner, Stans, und Landrätin Claudia Dillier, Stans, und Mitunterzeichnete, eine Interpellation betreffend Wohnungsnot und Wohnbaupolitik im Kanton Nidwalden eingereicht. Mit diesem parlamentarischen Vorstoss wird der Regierungsrat aufgefordert, die folgenden neun Fragen zu beantworten:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Situation des Wohnungsmarktes im Kanton?
2. Wie beurteilt der Regierungsrat die Verdrängung von Familien aus dem Kanton Nidwalden aufgrund des Mangels an günstigen Wohnungen und der hohen Bodenpreise?
3. Wie beurteilt der Regierungsrat die langfristigen demografischen Folgen des Wegzugs von Familien aus dem Kanton Nidwalden?
Was meint er zur Schwierigkeit von jungen Menschen im Kanton Nidwalden zu bleiben, insbesondere wenn sie hier eine Familie gründen wollen?
4. Mit welchen Massnahmen will der Regierungsrat der sozialen Entmischung der Kantonsbevölkerung entgegen wirken?
5. Warum wird in den Legislatur-Zielen und Jahreszielen des Regierungsrats die Wohnungsnot nicht erwähnt? Wird sie im nächsten Jahr thematisiert?
6. Welchen Zusammenhang sieht der Regierungsrat zwischen dem Zustrom von neuen Firmen und der Höhe der Boden- und Mietpreise sowie der Wohnungsnot?

7. Gedenkt der Regierungsrat angesichts des offensichtlichen Zusammenhangs von tiefen Steuern und hohen Mieten an den geplanten Steuersenkungen für Vielverdienende und Vermögende festzuhalten?
8. Wie gedenkt der Regierungsrat den gemeinnützigen Wohnungsbau zu fördern? Mit welchen Massnahmen will er Wohnbaugenossenschaften unterstützen?
9. Welche Bilanz zieht er aus dem 1994 in Kraft getretenen Gesetz über die Wohnbau- und Eigentumsförderung? Welchen Revisionsbedarf sieht er hier?

Mit Schreiben vom 11. März 2009 hat Landrat Alois Niederberger, Stans, eine kleine Anfrage betreffend die allfällige Aufnahme von Guantánamó - Häftlingen eingereicht und stellt folgende Fragen zur Beantwortung durch den Regierungsrat:

1. Teilt der Nidwaldner Regierungsrat unsere Meinung, dass der Bundesrat in dieser Frage (mögliche Aufnahme von Guantánamó-Häftlingen) eigenmächtig vorgeprescht ist?
2. Wurde die zuständige Direktion des Nidwaldner Regierungsrates über die Absichten des Bundesrates informiert?
3. Hat der Nidwaldner Regierungsrat grundsätzlich die Absicht, entlassene Häftlinge aufzunehmen? Oder ist er auch der Ansicht, dass für dieses amerikanische Problem eine amerikanische Lösung gefunden werden muss?
4. Wenn der Nidwaldner Regierungsrat diese Aufnahme grundsätzlich ablehnt – in welcher Form gedenkt er seine Haltung der für dieses Dossier zuständigen Bundesrätin Eveline Widmer-Schlumpf mitzuteilen?
5. Falls der Nidwaldner Regierungsrat allerdings einer möglichen Aufnahme zustimmt, wie wird er die Sicherheit der Nidwaldner Bevölkerung gewährleisten?

Diese beiden parlamentarischen Vorstösse wurden vom Landratsbüro dem Regierungsrat zur Beantwortung zugestellt. Ich ersuche den Regierungsrat, diese Vorstösse binnen der reglementarischen Frist, somit binnen sechs Monaten bzw. binnen zwei Monaten seit der Überweisung, zu beantworten.

1 Tagesordnung; Genehmigung

Landratspräsident Alfred Bossard: Ich stelle fest, dass die heutige Landratssitzung rechtzeitig im Amtsblatt angezeigt worden ist und die Geschäftsunterlagen termingerecht den Mitgliedern des Landrates zugestellt worden sind. Ich stelle die zugestellte Traktandenliste zur Diskussion.

Das Wort wird nicht verlangt.

Der Landrat beschliesst einstimmig: Die Tagesordnung wird genehmigt.

2 Protokoll der Landratssitzung vom 4. Februar 2009; Genehmigung

Landratspräsident Alfred Bossard: Ich stelle das Protokoll der Landratssitzung vom 4. Februar 2009 zur Diskussion.

Das Wort wird nicht verlangt.

Der Landrat beschliesst einstimmig: Das Protokoll der Landratssitzung vom 4. Februar 2009 wird genehmigt.

3 Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (Kantonales Gewässerschutzgesetz, kGSchG); 2. Lesung

Landwirtschafts- und Umweltdirektor Ueli Amstad: Zuhanden der 2. Lesung ist ein Antrag eingegangen betreffend Art. 11. Der Regierungsrat hält an der Fassung der 1. Lesung fest. Ich werde zusätzlich bei Art. 45 bzw. Art. 159 des Baugesetzes eine kleine Korrektur beantragen.

Im Weiteren wird das Wort nicht verlangt.

Eintreten bleibt unbestritten und wird stillschweigend beschlossen.

Die Detailberatung nimmt folgenden Verlauf:

Art. 11

Landrat Walter Odermatt: Wie bei der 1. Lesung der Vorlage angekündigt, haben Landrat Hans-Peter Zimmermann und ich den Art. 11 genauer unter die Lupe genommen. Wir stellen zu Art. 11 folgenden Antrag: „Der Kanton und die Gemeinden können Renaturierungen von Gewässern und ihrer Uferbereiche fördern.“

Unsere Begründung dazu ist, dass sich aus der Formulierung gemäss der 1. Lesung eine Forderung nach Renaturierungsschritten ableiten lässt. Eine Kann-Formulierung bietet einen gewissen Handlungsspielraum für die kantonalen und kommunalen Behörden und lässt auch eine Förderung offen.

Wir danken für die Unterstützung unseres Abänderungsantrages und hoffen, dass für Sie der Handlungsspielraum ebenfalls wichtig ist.

Landwirtschafts- und Umweltdirektor Ueli Amstad: Art. 11 verpflichtet niemanden, Gewässer und Ufer zu renaturieren. Es geht lediglich um die Verpflichtung der Gemeinwesen, bei entsprechenden Renaturierungsmassnahmen Entschädigungen zu entrichten. Das heisst, dass bei Projektausführungen zum Beispiel wegen Hochwasserschutz aufgrund von Art. 11 entsprechende Zahlungen auch zu tätigen sind. Dies gilt jedoch nicht bei kleinen Projekten. Gemäss § 5 der Gewässerschutzverordnung werden bei kleinen Projekten die Zahlungen durch den Kanton ausgeschlossen.

Es ist Sache des Landrates, Beiträge für Renaturierungen zu beschliessen. Dies hat der Landrat ja auch bereits getan, indem er der Rahmenvereinbarung mit dem Bund für die Jahre 2008-2011 zugestimmt hat und entsprechende Mittel für Renaturierungen vorsieht. Eine Kann-Förderung in Art. 11 verdient das Gesetz nicht. Ich ersuche Sie deshalb, diesen Änderungsantrag abzulehnen.

Landrat Norbert Furrer: Ich ersuche Sie, der Vorlage des Regierungsrates Folge zu leisten und den Antrag meiner Kollegen abzulehnen. Es wäre ein falsches Zeichen, die Kann-Formulierung aufzunehmen. Die Renaturierungen im Kanton haben sich bewährt und werden von der Bevölkerung geschätzt, denken wir nur an den Scheidgraben, der nach der Renaturierung als Naherholungsgebiet viel an Attraktivität gewonnen hat. Niemand in Ennetbürgen möchte sich diese Aufwertung wegdenken. Es ist ein Naherholungsgebiet geworden, das alle schätzen. Mit der Kann-Formulierung setzen wir auch ein falsches Zeichen gegenüber dem Bund. Regierungsrat Ueli Amstad hat die Rahmenvereinbarung bereits angesprochen, worin wir sagen, wo und was wir in den nächsten vier Jahren an Renaturierungsmassnahmen realisieren möchten. Förderung heisst nicht, dass jemand verpflichtet ist, etwas zu machen, sondern es ist stets der Eigentümer, der sagt, dass er etwas machen möchte. Es ist nicht der Kanton, der den Eigentümer verpflichtet. Der Eigentümer kann sich aber darauf verlassen, dass der Kanton sein Projekt unterstützt. Die Unterstützung durch den Kanton macht auch Sinn, denn der Kanton zieht seit Jahren Millionen von Franken Einnahmen aus den Gewässern. Denken wir nur an die Gebühren für Grundwasserpumpen, an die Wasserzinsen, die die Staatskasse füllen sowie an die Einnahmen in Millionenhöhe aus der Nutzung

des Seewassers. Deshalb ist es rechtens, dass ein kleiner Teil davon an Renaturierungsmassnahmen zurückfliesst und auch Eigentümer, die Renaturierungsmassnahmen umsetzen möchten, finanziell unterstützt werden.

Landrat Hans-Peter Zimmermann: Bei unserem Antrag geht es nicht um die Beiträge, die Regierungsrat Ueli Amstad erwähnt hat und es geht auch nicht darum, dass wir Bedenken hätten betreffend einer Förderung, wo es sinnvoll ist. Mit der Kann-Formulierung geht es uns darum, dass nicht Alles im Voraus festgeschrieben ist. Zu wissen, dass die Möglichkeit besteht, beflügelt oft mehr und nachhaltiger, als die Befürchtung des Müssens. In diesem Sinne müssen Sie dem Antrag zwar nicht zustimmen, aber können dürfen Sie schon.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Der Landrat lehnt mit 38 zu 13 Stimmen den Antrag von Landrat Walter Odermatt ab.

Art. 45 Änderung des Baugesetzes

Art. 159 Gewässerabstand / 1. Begriff

Art. 45

Landwirtschafts- und Umweltdirektor Ueli Amstad: Wie Sie vielleicht bemerkt haben, wurden im Verweis zu Art. 159 die kleinen Buchstaben falsch gesetzt. Diese Bestimmung muss richtigerweise lauten:

Art. 159 Gewässerabstand 1. Begriff

Der Gewässerabstand ist die kürzeste horizontale Entfernung zwischen der Gewässerraumzone gemäss Art. 74a oder beim Fehlen einer solchen zwischen der gemäss Art. 159b und Art. 159c festgelegten Gewässerabstandslinie und der Fassade beziehungsweise dem äussersten Anlageteil.

Ich beantrage, dieser Korrektur zuzustimmen.

Im Weiteren wird das Wort nicht verlangt.

Landratspräsident Alfred Bossard: Diese Korrektur ist somit stillschweigend genehmigt.

Die Detailberatung erfolgt im Übrigen ohne Wortbegehren.

Landrat Bruno Duss: Vor der Schlussabstimmung möchte ich ein paar Anmerkungen einbringen. Es betrifft dies das Berechnungsmodell für die Gebühren. Diese sind ein wichtiger Bestandteil dieses Gesetzes. Darin wird festgelegt, dass die Gebühren verursacher- und kostengerecht sein sollen. Das ist auch richtig so. Anhand eines Beispiels möchte ich Ihnen aufzeigen, wieviel dies ausmacht. Für eine Bergliegenschaft in Buochs wurde zuvor aufgrund des Wasserverbrauchs Fr. 13.– bezahlt, nach neuem Gesetz sind es Fr. 1'287.– aufgrund der Liegenschaftsfläche. Als weiteres Beispiel nehme ich ein Einfamilienhaus mit Einliegerwohnung mit zuvor Fr. 344.– Gebühren, neu jedoch Fr. 660.–, also rund das Doppelte. Ich bekräftige nochmals, dass verursacher- und kostendeckende Gebühren berechtigt sind.

Im Weiteren möchte ich jedoch Beispiele aufzeigen, die nicht verursacher- und kostengerecht sind. Wir haben letztes Jahr im Juni in der Prozesskostenverordnung die Gebühr für Kopien auf Fr. 1.30 festgelegt. In der Staatsrechnung 2007 steht den Notariatsgebühren bei einem Aufwand von Fr. 590'000.–, ein Ertrag von sage und schreibe Fr. 2'120'000.– gegenüber, also ein Delta von über Fr. 1'500'000.–. Ob man das als verursacher- und kostengerecht bezeichnen kann?

Die Handänderungssteuer war ursprünglich eine Steuer, die für Erschliessungs- und Anschlussgebühren erhoben wurde. Davon hat man rund 3 bis 4 Mio. Franken einkassiert, ohne jegliche Gegenleistung. Ich glaube, dass auch Sie sehen, dass hier ein Handlungsbedarf besteht, die Gebührenverordnungen in Ordnung zu bringen. Es sollen nicht nur jene Gebühren angepasst werden, wo es teurer geworden ist, sondern es sollen auch solche Bereiche angepasst werden, wo die Gebühren günstiger geworden sind. Ich werde demnächst einen parlamentarischen Vorstoss zu diesem Thema einreichen und ich hoffe, dass dieser auch durch den Landrat unterstützt wird.

Der Landrat beschliesst mit 49 gegen 0 Stimmen: Das Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (Kantonales Gewässerschutzgesetz, kGSchG) wird in 2. Lesung genehmigt.

Die Anordnung einer Volksabstimmung wird nicht verlangt.

4 Landratsbeschluss über die Teilrevision des kantonalen Richtplanes

Baudirektorin Lisbeth Gabriel: Der geltende Richtplan wurde 2002 totalrevidiert und in die neue Form gebracht. Nach der Verabschiedung durch den Landrat wurde der Richtplan 2003 vom Bundesrat genehmigt.

Die Richtplanung muss sich primär mit der Frage auseinandersetzen, wie die zukünftige räumliche Entwicklung des Kantons verlaufen könnte. Der kantonale Richtplan ist im Grundsatz ein Arbeitsinstrument für die Behörden und die kantonale Verwaltung. Es ist das erklärte Ziel, den Richtplan aktuell zu halten und dynamisch weiterzuentwickeln.

Im April 2005 hat der Regierungsrat das Raumordnungskonzept „Flugplatz Buochs“ genehmigt. Dies hatte zur Folge, dass der Richtplan entsprechend angepasst werden musste. Man hat die Gelegenheit genutzt, den gesamten Richtplan zu überprüfen und wo notwendig, zu aktualisieren.

Das hat dazu geführt, dass bei der Teilrevision gesamthaft rund 40 Koordinationsblätter geändert worden sind; 5 wurden entfernt, 5 neu erstellt und 7 Karten angepasst. Bei den Änderungen der rund 40 Koordinationsblätter hat es sich zum grossen Teil um relativ marginale Anpassungen gehandelt. Zum Teil betraf es nur redaktionelle Änderungen, weil Ämter umbenannt worden sind, zum Teil, weil zwischenzeitlich Aufgaben erfüllt worden sind, sich die Gegebenheiten geändert haben oder Gesetze angepasst wurden. Mit Ausnahme der Fragen bezüglich Militärflugplatz Buochs, wo jetzt umfassendere Aussagen gemacht werden, als in der geltenden Fassung, hat es nicht wirklich revolutionäre Veränderungen gegeben. Nicht zuletzt, weil eine Totalrevision des Richtplanes erst vor 7 Jahren durchgeführt wurde.

Der Regierungsrat hat im Januar 2008 den Richtplan in die Vernehmlassung gegeben. Von 34 Vernehmlassungsteilnehmern sind 157 Hinweise oder Abänderungsanträge eingebracht worden. Die weitaus grösste Resonanz hatte selbstverständlich die Frage der Nutzung des Militärflugplatzes.

Der Regierungsrat hat sich intensiv mit den Vernehmlassungsergebnissen befasst. Der grösste Teil der Anträge ist bei der Weiterbearbeitung des Richtplans berücksichtigt worden. Sie sehen in der Fassung, die heute beraten wird, dass sämtliche Änderungen gegenüber der geltenden Fassung farblich abgesetzt sind. Im Bericht und Antrag an den Landrat finden Sie auf den Seiten 5 bis 15 alle relevanten Änderungen aufgeführt und kommentiert. Dort ist auch ersichtlich, wie auf die Änderungsanträge eingegangen worden ist.

Deshalb verzichte ich darauf, auf die einzelnen Änderungen jetzt einzugehen, da allfällige Fragen und Anträge bei der Detailberatung diskutiert werden können.

Ich beantrage Ihnen, auf das Geschäft einzutreten und nach gewalteter Diskussion die Änderungen zum Richtplan zu genehmigen.

Landrat Paul Matter, Vertreter der Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt: Der Regierungsrat beantragt dem Landrat mit Beschluss vom 13. Januar 2009 auf den Landratsbeschluss über die Teilrevision des kantonalen Richtplanes einzutreten und der Vorlage zuzustimmen. Die Kommission BUL hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 12. Februar und 2. März 2009 in Anwesenheit von Baudirektorin Lisbeth Gabriel sowie Markus Gammeter und Markus von Holzen, beide Vertreter des Amtes für Raumentwicklung, beraten.

Auslöser für die Teilrevision des kantonalen Richtplanes ist das Raumordnungskonzept (ROK), das der Regierungsrat am 19. April 2005 genehmigt hat. Damit das ROK behördenverbindlich umgesetzt werden kann, sind Anpassungen im kantonalen Richtplan nötig. Eine Projektgruppe unter der Federführung des Amtes für Raumentwicklung und unter Mitwirkung der Volkswirtschaftsdirektion sowie der Fachstelle Natur- und Landschaftsschutz hat in der Folge den kantonalen Richtplan gesamthaft überprüft und kam zum Schluss, dass von den insgesamt ca. 130 Koordinationsaufgaben deren 50 Koordinationsaufgaben überarbeitet und den aktuellen Gegebenheiten angepasst werden müssen.

Die Darstellung des Richtplanes in der Form eines Ordners, der im Landrat am 17. April 2002 verabschiedet und am 15. Januar 2003 vom Bundesrat genehmigt wurde, erwies sich als ein handliches Werk. So kann ohne grossen Aufwand eine Überarbeitung vorgenommen werden.

Wirkung und Verbindlichkeit unterscheiden sich in drei Vorhaben, die in den wesentlichen räumlichen Auswirkungen bereits abgestimmt sind.

Festsetzung: Das sind Vorhaben, die noch nicht abgestimmt sind, zu denen aber klare Aussagen zu den weiteren Abstimmungsschritten gemacht werden können.

Zwischenergebnisse: Das sind Vorhaben, die noch nicht abstimmungsreif sind oder über die bloss generelle Vorstellungen bestehen, die aber erhebliche Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung haben können.

Vororientierung: Der Richtplan bindet Behörden von Bund, Kanton und Gemeinden sowie Zweckverbände, regionale Körperschaften und ähnliche Gebilde, soweit sie sich mit raumwirksamen Aufgaben befassen.

Ich verweise ergänzend auf den regierungsrätlichen Bericht vom 13. Januar 2009.

Unsere Kommission hat den teilrevidierten Richtplan unter Berücksichtigung der Vernehmlassungsergebnisse – die sehr breit abgestützt und auch im Amtsblatt vom 16. Januar 2008 publiziert wurde – beraten. Die Kommission ist der Meinung, dass mit der vorliegenden Revision die räumlichen Gegebenheiten des Kantons gut berücksichtigt werden.

Wir diskutierten im Speziellen, ob die Koordinationsaufgabe V2-1 explizit um eine Koordinationspflicht von durchgehenden Radwegstreckenabschnitten im Siedlungsgebiet der Gemeinden ergänzt werden soll. Die Kommissionsmehrheit ist der Meinung, dass die Aufgabe zur Erstellung von gemeindeinternen Radwegen eine klare Aufgabe der Gemeinden ist. Dies kam auch als Grundsatz im Zusammenhang mit der hier im Rat vor kurzem erfolgten Beurteilung des kantonalen Radwegkonzeptes zum Ausdruck. Eine Koordination ist dort, wo sie nötig ist, bereits sichergestellt. Darauf werde ich in der Detailberatung nochmals zu sprechen kommen.

Die Kommission BUL diskutierte auch darüber, ob nach der teilweisen Gutheissung der Motion von Kollege Maurus Adam in Sachen Doppelspurtunnel, dieser nicht allenfalls in die Koordinationsaufgabe V3-1 integriert werden soll. Man kam aber zum Schluss, hier nur eine textliche Präzisierung anzubringen. Der Text „Doppelspurausbau im Raum Hergiswil – Horw – Luzern“ ist wie folgt anzupassen: „Doppelspurausbau im Raum Hergiswil Dorf – Horw – Luzern“.

Weiter wurde in der Kommission die Koordinationsaufgabe V5-1 kritisch diskutiert. Die Kommissionsmehrheit folgt der Meinung der Regierung, dass es vernünftig ist, in diesem Bereich eine solche Anzahl Flugbewegungen festzulegen, die für die Zukunft Raum für eine gewisse Erhöhung der Anzahl Flugbewegungen zulässt. Zwar sind beim BAZL nur 19'500 Flugbewegungen beantragt worden, doch plafoniert der SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) die Bewegungen auf 25'000. Falls man die beantragten 19'500 Bewegungen später erhöhen wollte, müsste man den Richtplan alleine deswegen wieder anpassen. Auch dazu werde ich in der Detailberatung zurück kommen.

Es ist sicher richtig, langfristig zur Umwelt Sorge zu tragen, aber es gehört auch dazu, dass dabei der Erhalt und die Förderung von Arbeitsplätzen genügend berücksichtigt werden.

Die Kommission BUL beantragt auf den Landratsbeschluss über die Teilrevision des kantonalen Richtplanes einzutreten und die Richtplananpassungen gemäss den Anträgen der Kommissionsmehrheit gutzuheissen.

Landrat Toni Niederberger, Vertreter der SVP-Fraktion: Die SVP Fraktion ist für Eintreten. Wir haben den Richtplan studiert, ausgiebig diskutiert und Vergleiche mit dem alten Richtplan 2002 angestellt. Im Weiteren haben wir Informationen bei direkt betroffenen Grundeigentümern eingeholt. Den vorliegenden Richtplan unterstützen wir bis auf einen Punkt und zwar möchten wir die kantonale Zone betreffend Industriegebiete im Gebiet „Allmendhuisli“ aus dem Richtplan heraus streichen. Die SVP-Fraktion wird diesbezüglich bei der Detailberatung den Änderungsantrag von Kollege Walter Odermatt unterstützen.

Im Weiteren sind Grundsatzdiskussionen über diesen Richtplan notwendig. In welche Richtung soll sich der Kanton wirtschaftlich entwickeln? Ich setze hier zwei Fragezeichen. Wollen wir weiterhin ein Schlafkanton sein? Wo sollen neue Arbeitsplätze entstehen und welche Art von Arbeitsplätzen? Auf welchem Gebiet?

Der von der Fraktion akzeptierte Richtplan beinhaltet folgende Zonen:

Verbindung Rohrhüsli Flugplatz, Gebiet Fadenbrücke: Unserer Ansicht nach, sollten dort mehrheitlich Aviatik- und Technologiefirmen angesiedelt werden, die auf einen Flugplatz angewiesen sind. Als Bedingungen müssten gelten, dass es Firmen sind, die produzieren, Firmen, die in der Region Arbeitsplätze schaffen sowie Firmen, die weltweit tätig sind.

Zone Pilatus / RUAG: Aviatik- und andere Technologiefirmen. In dieser Zone hat es bereits vorhandene Gebäude, die genutzt werden könnten. Durch verdichtetes Bauen wäre allenfalls eine noch eine bessere Nutzung dieser Zone möglich.

Als weitere Zone erwähne ich das Galgenried und die Oberstmühle für Gewerbefirmen.

Alles in allem ist sehr viel Land für neue Firmen vorhanden. Es wäre möglich, sehr viele Arbeitsplätze zu schaffen. Im Hightechbereich könnten das tausende von Arbeitsplätzen sein bei so vielen Hektaren von Land. Aber woher nehmen wir diese Firmen? Wenn wir sie nicht herkriegen, was tun wir? Gründen wir sie selber? Unternehmer sind gefragt, neue Produkte braucht das Land. Auch die Landräte sind gefordert, neue Firmen zu gründen. Diese Aspekte sollen Denkanstösse sein. Wir sollten darüber diskutieren.

Darum sollte unser Kanton nicht nur Land reservieren, sondern auch wissen, was in der Zukunft damit passieren soll. Wir sollten zukunftssträchtige Arbeitsplätze anstreben, die keinen Lärm verursachen und wenig Ressourcen benötigen. Firmen mit hoher Wertschöpfung sollte unser Ziel sein. Damit könnte auch die vorhandene Lebensqualität im Talboden erhalten werden. Es sollte vermieden werden, noch mehr Logistikfirmen ansiedeln zu lassen, die wenig Arbeitsplätze anbieten und grosse Landflächen benötigen. Mit der Konzentration auf diese Zonen hätten wir eine gute Ausnützung und eine Verzettlung würde verhindert.

Daneben sollten aber auch die Interessen der Landwirtschaft berücksichtigt werden. Die Landwirtschaft hegt und pflegt die unüberbauten Flächen und die Allgemeinheit profitiert von

einer Landschaft, die zur Erholung einlädt. Ganz wichtig ist dies auch, weil Technologieunternehmen ihre Innovation und Kreativität in einer intakten Landschaft besser wahrnehmen können. Ich denke hier insbesondere an die Biotech-Firma, die ins ehemalige Kloster kommt, um hier Ruhe zu finden zur Förderung ihrer Kreativität. Die Technologie hat heute einen solch hohen Level erlangt, dass es immer schwieriger wird, diesen zu halten bzw. zu steigern. Das ist unsere Chance. Wir sollten uns auf die genannten Zonen konzentrieren und nicht zu viel Land reservieren. Wenn es möglich sein sollte in den nächsten zehn Jahren gleich viele Technologiefirmen im Kanton anzusiedeln, wie in den letzten 30 Jahren, reicht die Landfläche noch für die nächsten 100 Jahre.

Landrat Conrad Wagner, Vertreter der GN-Fraktion: Die Grüne Fraktion Nidwalden ist für Eintreten. Der Richtplan ist ein Nachschlagewerk, das wir seit 2002 revidieren. Der Bund sieht vor, dass der Richtplan alle zehn Jahre revidiert wird. Man könnte dies als Pflichtübung betrachten, eine Hausaufgabe, die die Behörde zwischen anderen Arbeitspflichten ausführt. Wir denken jedoch, dass der Richtplan als ein eigentliches Führungsinstrument zu werten ist und er ist entsprechend auch behördenverbindlich. Wir haben auch den Eindruck, dass die Kommunikation noch verstärkt werden dürfte. Dies auch im Bereich der Medien, aber auch durch die politischen Parteien sollte der Richtplan verstärkt in der Öffentlichkeit präsentiert werden. Beispielsweise im Rahmen der Revision der Zonenpläne oder der Erarbeitung der Verkehrsrichtpläne.

Es war auch nicht immer einfach festzustellen, was nun genau die Funktion des Richtplanes ist: Soll er nur „im Groben“ die Richtung weisen oder soll er Detailgenau verstanden werden. Diese Frage wurde deutlich beim Thema Verkehr. Man hat dies auch in Bezug auf den Seesteg in Ennetbürgen gesehen, wo man sehr detaillierte Aussagen macht. Ähnliches gilt es zur Agglomeration Stans festzustellen, nur ist bekanntlich das Agglomerationsprogramm Stans von Seiten des Bundes nicht genehmigt worden. Hier besteht noch eine gewisse Unsicherheit, wie stark man diese Anliegen im Richtplan regeln oder wie stark man diese Aspekte in den nachfolgenden Programmen und Planungen regeln soll. Diesbezüglich gibt es auch Fragen zur Haltestelle Bitzi in Stans oder – im regionalen Rahmen – betreffend die Gesamt-Verkehrskoordination in der Zentralschweiz. Es wird sich auch im Nachgang dieses Richtplanes zeigen, wie stark man diese Themen aufgreift und entsprechend in andere Planungen einfließen lässt.

Wir sind auch über die aktuelle Meldung eines Unternehmers erstaunt, dass er im Bereich der Autobahnanschlusses Stans-Nord ein Hotel – was wir grundsätzlich begrüßen – als Turm verwirklichen möchte mit Baubeginn 2010 und Bauende 2012. Dieses Projekt wird wahrscheinlich auf der Basis von Richtplan, Bauzonenplan - auch bezüglich der Hochhauszone, die das Volk in der Abstimmung zum Baugesetz abgelehnt hat - zu beurteilen sein. Dort haben wir sicher noch eine gewisse Führungsaufgabe wahrzunehmen, wie sie Kollege Toni Niederberger auch angesprochen hat.

Interessant wird es dann auch sein, wie der Richtplan in Zukunft weiter entwickelt wird, insbesondere weil das eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG) wiederum in Revision steht.

Der Richtplan hat auch Auswirkungen auf die Zonenplanung und die Verkehrsplanung. Dort wird sich die Qualität des Richtplanes zeigen. Wir müssen mutig sein, um die zukünftigen Aufgaben zu erfüllen.

Bei der Detailberatung werden wir Anträge betreffend Kantonsstrassen / Radwegen und die zivile Nutzung des Flugplatzes Buochs stellen.

Landrat Max Achermann, Vertreter der FDP-Fraktion: Der kantonale Richtplan, der vor fünf Jahren durch Beschluss des Bundesrates abgeschlossen wurde, ist eines der wichtigsten Planungswerke in unserem Kanton. Dieses Arbeitsinstrument für Behörden und auch für die Verwaltung muss, wie in einer eigenen Koordinationsaufgabe umschrieben ist, immer aktuell gehalten und weiterentwickelt werden.

Unsere Fraktion hat sich deshalb intensiv mit der Teilrevision 2009 des Richtplanes auseinandergesetzt, nicht nur bei der Vernehmlassung vor einem Jahr, sondern auch jetzt bei der Beratung der heutigen Vorlage.

Diese Mitwirkung, respektive die Resultate daraus, dürfen aus unserer Sicht als positiv betrachtet werden. So sind doch ein Grossteil der total 157 Hinweise oder Anträge in die vorliegende Revision eingeflossen und bilden somit zukünftig – wie dies auch meine Vorredner gesagt haben – wichtige Eckpfeiler für die Entwicklung unseres Kantons.

Aufgrund von Anträgen der FDP sind zum Beispiel folgende Koordinationsaufgaben neu aufgenommen worden: Seeufersteg in Ennetbürgen, die Aufnahme einer regionalen, zentralen Schiessanlage sowie die Ergänzung der Blättler mit dem Aggloprogramm Stans respektive inklusive Aggloprogramm Stans plus im Zusammenhang mit der Gesamtverkehrspolitik. Das Gesamtverkehrskonzept über den ganzen Kanton, das wir gefordert haben, ist bereits jetzt in Bearbeitung.

Weitere Punkte, die nicht explizit im Richtplan aufgenommen wurden, wurden durch das Amt für Raumentwicklung anerkannt, diskutiert und teilweise textlich angepasst und bereinigt.

In Bezug auf die Anträge der Kommission BUL begrüssen wir die textliche Anpassung bei der Aufgabe V3-1, wo es neu heissen soll „Doppelspurausbau Hergiswil Dorf – Horw – Luzern“ anstelle von „Hergiswil – Horw – Luzern“.

Die zwei Minderheitsanträge zu V2-1 betreffend die Aufnahme der Koordination der durchgehenden Radwege im Siedlungsgebiet der Gemeinden und zu V5-1 betreffend die Reduktion der Flugbewegungen von 25'000 auf 19'500 lehnen wir geschlossen ab.

Im Namen der FDP-Fraktion beantrage ich Ihnen Eintreten. Wir begrüssen diese Teilrevision als wichtiges Arbeitsinstrument für unsere Entwicklung im Kanton und werden dieser Teilrevision im Grundsatz auch zustimmen.

Landrat Bruno Durrer, Vertreter der CVP-Fraktion: Landrat Max Achermann hat bereits die Grundsätze des Richtplanes als Arbeitsinstrument erwähnt. Darauf möchte ich nicht mehr in meinem Votum eingehen. Seitens der CVP-Fraktion begrüssen und unterstützen wir die Vorlage und beantragen Eintreten und Zustimmung.

Verschiedene Punkte haben wir in unserer Fraktion ausgiebiger diskutiert und besprochen. Insbesondere möchten wir ebenfalls die Minderheitsanträge, wie sie im Bericht der Kommission BUL formuliert sind, nicht unterstützen. Ebenfalls würden wir einen allfälligen Antrag auf Streichung der Einzonung im Bereich des A2-Kreisels Rohrhuisli nicht unterstützen. Diese Einzonung tangiert vor allem die geplante Erschliessung von Gewerbeazonen in Richtung Buochs. Wir begründen dies damit, dass es hier ganz klar um übergeordnete Interessen geht. Diese Einzonung, die gemeindeübergreifend gelöst und angeschaut werden müssen. Wenn die Erschliessung an einem solchen Ort ein Streitpunkt ist, dann soll das übergeordnete Interesse gelten. Von Seiten der CVP werden wir allenfalls auf einzelne Punkte zurückkommen. Die Diskussion hier über den Richtplan ist sehr wichtig und muss zwingend geführt werden. Der Entscheid des Landrates ist endgültig, sofern der Bund dem Richtplan die Zustimmung erteilt. Umso wichtiger ist es, hier nachvollziehbare Entscheide zu fällen. Sollte der Bundesrat den Richtplan teilweise oder gar nicht genehmigen, könnte das Verfahren bis zu drei Jahre dauern, bis ein endgültiger Entscheid vorläge. Das wollen wir aber alle mit Sicherheit nicht. Ich bitte Sie im Sinne einer Gesamtschau zu entscheiden und sich nicht zu sehr in Kleinigkeiten zu verlieren.

Landrat Paul Leuthold: Ich möchte noch ein paar Bemerkungen zum Koordinationsblatt L8 anbringen. Der Kanton hat hohe Ausgaben im Bereich Wirtschaftsförderung. Es erfolgen auch sonst durch den Kanton Förderungen von Betrieben nach innen und aussen, das heisst, dass einheimische Betriebe ebenfalls unterstützt werden. Ich möchte nun auf die Bergbahnen Engelberg-Titlis eingehen, die eine bedeutende Rolle in unserem Kanton spie-

len. Nachfolgend einige Kennzahlen zu diesem Unternehmen. Der Betrieb hat 220 Vollzeit-angestellte, im Winter werden 340 Angestellte beschäftigt. 30 Prozent der Angestellten haben ihren Wohnsitz im Kanton Nidwalden. Die Investitionssumme der letzten Jahre bezifferte sich auf 35 bis 40 Mio. Franken. Für die nächsten fünf Jahre sind nochmals Investitionen in gleicher Höhe geplant. Jährlich werden für Getränke, Nahrungsmittel, sonstige Materialien und Dienstleistungen Ausgaben im Bereich von 4 bis 6 Mio. Franken getätigt. Die Stromkosten des Betriebes belaufen sich auf 1 Mio. Franken, wobei 6 Prozent des Energiebedarfs durch das EWN geliefert wird.

Die FDP hat in ihrer Vernehmlassung zum Richtplan gefordert, dass Jagdbanngebiete nicht in den touristischen Intensivnutzungsgebieten liegen dürften. Ich bin froh, dass ein neuer Abschnitt beim Koordinationsblatt L8 aufgenommen wurde, worin es heisst: „Anpassungen an der Abgrenzung der Eidgenössischen Jagdbanngebiete sind auf begründeten Antrag des Kantons möglich. Interessenkonflikte mit Touristischen Intensivnutzungsgebieten und Lösungsmöglichkeiten werden in den hier notwendigen Touristischen Feinkonzepten aufgezeigt.“

Dem Regierungsrat danke ich an dieser Stelle für die Aufnahme dieses Abschnittes und hoffe, dass sich der Regierungsrat in Zukunft proaktiver verhält. Wie Sie wissen, wurde vor einem Jahr durch das Bundesgericht ein jahrelanger Rechtsstreit betreffend die Sulzlipiste mit der Begründung abgeschmettert, dass diese Piste im Jagdbanngebiet liege. Das war ein vernichtendes Urteil, obwohl unsere Regierung, als auch das Verwaltungsgericht sowie der Gemeinderat Wolfenschiessen dieses Pistenprojekt unterstützt hatten. Die Gebiete Jochpass und Jochstock sind ebenfalls dem eidgenössischen Jagdbanngebiet zugewiesen. Wir müssen die Augen offen halten. Sobald das touristische Feinkonzept vorliegt, sollten die entsprechenden Änderungen umgesetzt werden.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Die Detailberatung nimmt folgenden Verlauf:

B ENTWICKLUNGSSTRATEGIEN

B 1 Entwicklungsstrategien: Fassungsvermögen der Bauzonen

Landrat Bruno Duss: Bezüglich Fassungsvermögen der Bauzonen hat es einige interessante Aussagen im Richtplan. Laut Erhebungen aus dem Jahre 2000 haben wir eine Bauzonenreserve von 22 Prozent. Dies sollte genügen.

Das neue Berechnungsmodell liegt jedoch nicht mehr in Tabellenform vor. Gerne möchte ich von unserer Frau Baudirektorin wissen, warum dies nicht mehr derart dargestellt wurde, denn meines Erachtens war die Darstellung in Tabellenform sehr aussagekräftig.

Weiter ist aufgeführt, dass zusätzliche Einzonungen in verschiedenen Gemeinden nur möglich seien, wenn an anderer Stelle flächengleich ausgezont würde. Anhand des Beispiels von Stans haben wir festgestellt, dass Stans lediglich eine Bauzonenreserve von wenigen Jahren hat und dass ein zusätzlicher Wohnzonenbedarf von 7'000 m² pro Jahr aufgeführt ist. Dies habe man auch für die Gemeinden Hergiswil, Stansstad und Buochs festgestellt. Diese Gemeinden zusammen mit Stans gelten als sehr attraktive Wohngemeinden und sind für die Entwicklung unseres Kantons von Bedeutung. Gemäss der Tabelle müsste Buochs eine Kapazität von 803 Personen bis im Jahre 2025 haben, also rund ein Sechstel der Einwohner von Buochs. Ich wüsste beim besten Willen nicht, wo man diese unterbringen könnte. Die Aussagen im Richtplan sollten zu Denken geben; es sind keine Banalitäten.

Ein weiteres Problem ist auch in den Bauzonenreserven zu sehen, die nicht auf dem Markt angeboten werden. Damit ist die sogenannte Baulandhortung gemeint, welche auch gesamtschweizerisch ein grosses Problem ist. Gemäss Medienberichten ist das Konzept für das schweizerische Raumplanungsgesetz in der Vernehmlassung. Darin hat das Thema

„Baulandhortung“ einen hohen Stellenwert. Ich verweise auch auf den Kanton Obwalden, wo zwar Baulandreserven von 25 Prozent vorhanden sind, aber rund die Hälfte wird davon zurück gehalten. Der Kanton Obwalden will diesem Problem nun unter bestimmten Bedingungen sogar mit Enteignungen begegnen.

Zusammenfassend halte ich fest, dass zu umfangreiche Einzonungen einerseits am falschen Ort gemacht wurden und andererseits in einzelnen Gemeinden zu wenig Bauland zur Verfügung steht. Dazu kommt das Problem der Baulandhortung. Kollege Konrad Wagner sieht darin ebenfalls ein Problem und diese ist bestimmt auch ein wichtiger Grund dafür, dass wir so hohe Wohnungskosten haben. Es geht nicht darum und ist auch keinesfalls das Ziel, dass nun alles schnellstens überbaut werden soll, aber ein gesundes, vernünftiges Wachstum in unserem Kanton müssen wir mittels Richtplan und auch mit gesetzlichen Grundlagen ermöglichen. Das sind wir auch der jüngeren Generation schuldig. Es kann nicht sein, dass Junge von hier wegzügelten, weil es hier zu teuer ist. Nachfrage und Angebot scheinen nicht mehr im Gleichgewicht zu sein.

Nun habe ich konkrete Fragen an unsere Frau Baudirektorin Lisbeth Gabriel: Die letzten Erhebungen datieren aus dem Jahre 2000; wann dürfen wir aktuellere Daten erwarten? Warum ist die Auswertung nicht mehr in Tabellenform im Bericht integriert? Die Begründung des Regierungsrates überzeugt mich diesbezüglich nicht. Was unternimmt der Regierungsrat in Bezug auf die nötige Einzonung in den Gemeinden Stans, Hergiswil, Stansstad und Buochs? Was gedenkt der Regierungsrat gegen die Baulandhortung zu unternehmen? Hat er das Problem erkannt?

Baudirektorin Lisbeth Gabriel: Zu den gestellten Fragen nehme ich gerne Stellung: Die Zahlen aus dem Jahre 2000 hat der Regierungsrat bewusst so im Richtplan belassen, um zu zeigen, wie die Situation vor rund zehn Jahren war. Aber zwischenzeitlich haben wir andere Instrumente zur Verfügung, um die Aussagen im Richtplan zu belegen.

Die bisherigen Angaben zum Fassungsvermögen der Bauzonen haben wir – gekennzeichnet durch sichtbare Durchstreichungen – zuhanden der Vernehmlassung und auch der heutigen Beratung bewusst beibehalten, damit die Änderungen sichtbar sind. und wir verfügten auch über aktuellere Zahlen. Es gab hierzu recht viele Rückmeldungen, insbesondere von den Gemeinden. Einige davon wollten unseren Berechnungen betreffend Entwicklung nicht glauben. Wir gingen nochmals über die Bücher und haben in der Folge zusammen mit den Gemeinden und Sachbearbeitern der Firma „LandInformationSystem Nidwalden“ eine sogenannte Bauzonenstatistik erstellt. Die Darstellung bietet für jede Gemeinde eine Übersicht über die Bauzonen, die bebauten Parzellen ohne und mit Verdichtungspotential sowie über die nicht bebauten Parzellen. Zudem gibt es eine Übersichtsplanung sowohl für die Gemeinden als auch für den Kanton. Damit sind die Daten in den Gemeinden stets top aktuell, weil alle Veränderungen erfasst und in der Liste aktualisiert werden. Deshalb haben wir uns im Richtplan lediglich für die Aufnahme der Formel entschlossen. Die Formel ist sicher nicht für jedermann leicht verständlich zu handhaben, aber wichtig ist es ja vor allem für die Gemeinden, dass sie wissen, wie die Formel zu verwenden ist. Bei jeder Gemeinde können diese Daten für Interessierte zur Verfügung gestellt werden. Nidwalden ist diesbezüglich vorbildlich und den Gemeinden wurde ein gutes Arbeitsinstrument zur Verfügung gestellt.

Zur Frage der Massnahmen gegen die Baulandhortung verweise ich auf die entsprechenden Bestimmungen der Vorlage zum neuen Baugesetz, worin der Regierungsrat und eine Mehrheit des Landrates griffige Massnahmen einführen wollten. Mit dem Referendum über das ganze Baugesetz ist diese Möglichkeit ebenfalls zum Fall gebracht worden. Der Volkswille ist zu respektieren, darum sind vorderhand keine weiteren gesetzlichen Änderungen geplant.

Mit dem Richtplan werden die Gemeinden jedoch verpflichtet, Siedlungsleitbilder zu erstellen, mit denen die zukünftige Entwicklung aufgezeigt werden soll. Deshalb hat man auch die Entwicklungszonen geplant. Seit längerer Zeit ist es gängige Praxis des Regierungsrat, dass in Gemeinden, in denen eine Überkapazität besteht, nur noch Einzonungen gemacht werden

dürfen, wenn gleichzeitig anderweitig Land ausgezont wird. Diese Handhabung wird auch durch die Gemeinden akzeptiert. In sechs Gemeinden ist eine Einzonung zur Zeit noch möglich. Die Reserven werden in ca. 15 Jahren ausgeschöpft sein. In fünf Gemeinden haben wir zu grosse Reserven. Die jeweilige Situation muss immer gemeindespezifisch betrachtet werden, nicht kantonsübergreifend. Als Beispiel möchte ich erwähnen, dass eine Gemeinde über Baulandreserven für 3'638,3 Jahre verfügt. Dort findet keine Entwicklung statt, aber die Zonenplanänderung ist im Gange und es besteht dort sicher ein Handlungsbedarf.

Landrat Bruno Duss: Ich stelle fest, dass der Regierungsrat keine Massnahmen in Bezug auf die Baulandhortung ergreifen will. Der Volksentscheid zum Baugesetz ist sicher zu akzeptieren, es zeigt sich jedoch, dass ein Handlungsbedarf besteht und ich möchte den Regierungsrat gerne auffordern, betreffend Baulandhortung Überlegungen anzustellen.

S SIEDLUNG, WIRTSCHAFT UND ENTWICKLUNG

S2-2 Wirtschaft: Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung

Landrat Walter Odermatt: Vor uns liegt der kantonale Richtplan, der im Jahre 2002 verabschiedet wurde. In der Zwischenzeit hat sich viel geändert. Zuerst möchte ich noch eine Erklärung abgeben. Kollege Landrat Bruno Durrer hat erwähnt, dass man das Gebiet „Rohrhuisli“ aus der Bauzone herausnehmen möchte. Aufgrund des Beschlusses der Grundeigentümer, war das anfänglich ebenfalls meine Meinung. Inzwischen haben aber Gespräche stattgefunden und man ist zur Einsicht gelangt, sich auf ein Gebiet zu konzentrieren. Deshalb stelle ich heute den Antrag, das Gebiet „Allmendhuisli“, Stans, als Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung aus dem Richtplan zu streichen. Meinen Antrag begründe ich damit, dass auf dem Gebiet der Gemeinde Stans einige Hektaren Land für Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung vorgesehen sind. Als Beispiel erwähne ich das Galgenried, die Oberst Müli, Pilatus Flugzeugwerke und das neue Gebiet „Rohrhuisli“. Nicht einbezogen sind dabei die Gebiete in den umliegenden Gemeinden, wie beispielsweise Buochs.

Die Ausgangslage rund um den Flugplatz hat sich geändert, insbesondere, weil man im Gebiet Fadenbrücke ein zusätzliches Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung vorsieht. Dieses Gebiet benötigt eine neue Erschliessung, die ab dem Kreisel Allmend geplant ist.

Aufgrund dieser Situation sieht man vor, neu ein Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung im Gebiet „Rohrhuisli“ vorzusehen. Dazu möchte ich erwähnen, dass die Grundeigentümer in ihrer Vernehmlassung, welche ich vom Genossenpräsidenten von Stans erhalten habe, im Gebiet „Allmendhuisli“ keinen Handlungsbedarf sehen. Ich glaube, auch im Landrat wären wir gut beraten, wenn wir die Anliegen der Genossenkorporation berücksichtigen, insbesondere in Bezug auf das Gebiet „Allmendhuisli“, das keinen Zusammenhang mit dem Gebiet „Fadenbrücke“ hat. Die Genossenkorporation hat seit Jahrzehnten viele Arbeitsgebiete beim Aufbau unterstützt und durch die Ansiedlung von Gewerbebetrieben eine grosse Anzahl von Arbeitsplätzen ermöglicht. Dazu verweise ich auf die Firmen im Gebiet Rieden, die Firma Schallberger im Gebiet Aawasseregg, Firmen im Galgenried, in der Oberst Müli und im Bereich der Pilatus Flugzeugwerke.

Ich möchte nochmals mein Anliegen zusammenfassen: Es besteht kein Handlungsbedarf im Gebiet „Allmendhuisli“ ein Arbeitsgebiet im Richtplan aufzunehmen und man will auch keine Neuerschliessung. Wir haben genügend zusätzliche Arbeitsgebiete ausgeschieden. Es wurden nur Gebiete aufgenommen, aber keine aus dem Richtplan herausgenommen. Wichtig erscheint mir auch die Berücksichtigung von Fruchtfolgeflächen. Anmerken möchte ich noch, dass gemäss Rückfragen bei der Gemeinde Stans im Bereich „Allmendhuisli“ keine Änderung in Bezug auf die Zonenplanung vorgesehen ist.

Ich danke Ihnen für die Unterstützung des Antrages, das Gebiet „Allmendhuisli“ aus dem Bereich Arbeitsgebiete zu nehmen und in der Landwirtschaftszone zu belassen. Es ist ein sehr

schönes Gebiet, das es zu erhalten gilt. Zudem hat dieses Gebiet keinen direkten Zusammenhang mit den Nachbargemeinden.

Landrat Josef Barmettler, Vertreter der CVP-Fraktion: Das Arbeitsgebiet „Allmendhuisli“ war bereits Bestandteil des letzten Richtplans und als im revidierten Richtplan dieser Bereich wieder einbezogen wurde, hat das die CVP zur Kenntnis genommen. Auch über die neu aufgeführte Fläche „Rohrhuisli“ wurde intensiv diskutiert und beraten. Zur Begründung, weshalb aus unserer Sicht diese Fläche als Arbeitsgebiet ausgeschieden werden soll, möchte ich ein paar Erläuterungen abgeben.

Auf dem Flugplatz Buochs, westlich der Hallen 2 und 3, ist eine grössere Teilfläche als Industrieland eingezont worden. Ebenfalls möchte man den nicht bebauten Teil des Areals, wo diese beiden Hallen heute stehen, ebenfalls der Industrie zur Verfügung stellen, sofern das Land nicht für den Flugbetrieb benötigt wird. Allerdings soll dort nur Industrie und Gewerbe angesiedelt werden, die der aviatischen Nutzung dient. Dieser Standort würde Raum für hochqualifizierte Arbeitsplätze bieten.

Heute sind diese Parzellen über die alte Fadenbrücke und über die Herdernstrasse erschlossen. Die Fadenbrücke ist eine Holzbrücke mit einer Gewichtsbeschränkung von 8 Tonnen und die Einfahrt in die Stanserstrasse ist sehr unübersichtlich und damit auch gefährlich. Diese Zufahrtsstrasse auf die Allmend soll später lediglich noch für Velofahrer und zur landwirtschaftlichen Bewirtschaftung gestattet sein.

Die Erschliessung über die Herdernstrasse ist beschränkt auf maximal 100 Arbeitsplätze. Wie alle wissen, ist geplant, diese Verbindungsstrasse zu schliessen, damit der Flugverkehr sicherer und ungehinderter betrieben werden kann.

Die Gemeinde Buochs hat deshalb verschiedene Varianten für eine neue Erschliessung geprüft. So zum Beispiel den Bau einer neuen Brücke über die Engelbergeraai und zwar östlich des Industriegebietes Faden. Aber es hat sich gezeigt, dass zwischen den Hallen und der Engelbergeraai zu wenig Platz vorhanden ist. Das Kreuzen von zwei Lastwagen wäre nicht möglich. Dazu kommt, dass das Projekt den Gewässerschutzraum tangieren würde.

Eine weitere Variante, die geprüft wurde, war das Versetzen der Holzbrücke und an dieser Stelle eine neue Brücke zu bauen. Aber die Einfahrt in die Stanserstrasse wäre zu gefährlich. Auf der einen Seite ist die Autobahn und auf der anderen Seite sind die Industrie- und Gewerbebauten.

Eine Erschliessung in Richtung See hat sich auch als nicht realisierbar gezeigt, weil für eine Strasse hinter den Hallen zu wenig Land zur Verfügung stehen würde. Mit der Strassenführung vor den Hallen würden die Pisten und Plätze des Flugareals tangiert.

So bleibt uns keine andere Möglichkeit, als die Erschliessung des Industriegebietes über den Kreisel der Autobahnausfahrt Stans in Richtung Flugplatz. Und wenn das Land „Rohrhuisli“ mit einer Strasse erschlossen ist, macht es auch Sinn, dass dort Arbeitsgebiete ausgeschieden werden. Die Arbeitsplätze haben den Vorteil des nahen Autobahnanschlusses. Kein Mehrverkehr durch bewohntes Gebiet. Die Wohnzonen sind weit entfernt. Also bestens geeignet und ideal gelegen für Gewerbe und Industrie.

Die CVP unterstützt einstimmig den vorliegenden Antrag des Regierungsrates und ich hoffe, dass der Landrat diesen Entscheid ebenfalls unterstützen wird.

Landrat Walter Odermatt: Ich bekämpfe den Antrag betreffend das Arbeitsgebiet im Bereiche der Liegenschaft „Rohrhuisli“ nicht. Mir geht es um den Bereich „Allmendhuisli“. Man muss diese beiden Sachen klar auseinander halten. Das ist wohl falsch verstanden worden. Ich habe in meinem Votum erklärt, dass man anfangs dafür war, beide Bereiche aus dem Richtplan herauszunehmen. Aufgrund der geführten Gespräche hat man dann aber eingesehen, dass es wichtiger ist, dass es zusammenhängende Gebiete gibt. Ich verweise nochmals darauf hin, dass das Gebiet „Allmendhuisli“ keinen direkten Zusammenhang mit der Gemeinde Buochs hat. Weder die Gemeinde Stans noch die Grundeigentümerin haben

Interesse daran, im Gebiet „Allmendhuisli“ etwas zu realisieren. Deshalb macht es auch keinen Sinn, dieses Gebiet im Richtplan beizubehalten, umsomehr, als im Gebiet „Rohrhuisli“ zusätzliche Hektaren als Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung in den Richtplan aufgenommen werden sollen. So scheint es richtig, andernorts Gebiete aus dem Richtplan zu entfernen, wo es keinen Sinn macht.

Landrat Josef Niederberger: Ich möchte auf das Gebiet „Breiten Nord“ zu sprechen kommen. Dieses Gebiet ist in Privatbesitz, dessen Land durch den Autobahnbau durchschnitten wurde und an die Überbauung „Breiten Nord“ angrenzt. Der Bereich „Breiten Nord“ besteht aus zwei Teilen: im östlichen Bereich hat es Industriebauten, auf dem linken Teil hat es Wohnbauten. Der Grundeigentümer möchte das Gebiet weiterhin landwirtschaftlich nutzen. Durch die Zuweisung dieses Teils hätten wir dort Arbeitsgebiet, Wohngebiet und Arbeitsgebiet. Eine Erschliessung ist lediglich über die „Breiten Nord“ möglich. Der Grundeigentümer möchte dieses Land aus dem Richtplan als Arbeitsgebiet herausgenommen haben. Ich stelle in diesem Sinne den Streichungsantrag.

Landrat Bruno Durrer: Wie ich in meinem Eintretensvotum befürchtet habe, wird nun Gemeindepolitik betrieben. Das ist ein kantonaler Richtplan und im Richtplan wird aufgezeigt, wo die Möglichkeit besteht, konzentriert Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung usw. vorzusehen. Dieses Arbeitsgebiet, welches gemäss Antrag von Landrat Josef Niederberger nun gestrichen werden soll, war bereits im alten Richtplan vorhanden. Wenn dort etwas realisiert werden soll, muss die Gemeinde Stans ihren Zonenplan ändern. Diese Änderung muss dann auch noch durch die Gemeindeversammlung beschlossen werden. Es ist also noch viel Zeit vorhanden, darüber zu diskutieren. Es ist meines Erachtens grundfalsch, hier und heute über solche Banalitäten zu diskutieren. Ich stelle deshalb den Antrag, die beiden Flächen im Richtplan zu belassen. Die Zukunft wird zeigen, ob die Gemeinde Stans überhaupt dort etwas verwirklichen möchte.

Landrat Bruno Duss: Das Votum meines Kollegen Bruno Durrer unterstütze ich voll und ganz. Der kantonale Richtplan ist ein langfristiges Arbeitsinstrument. Bedenken habe ich bezüglich dem Gebiet „Fadenbrücke“, wo seit Jahren zähe Verhandlungen mit dem Bund stattfinden. Sollten diese Verhandlungen ins Stocken geraten, hätten wir im Bereich „Kreuzstrasse“ eine Alternative. Ich möchte darauf hinweisen, dass dieser Standort sowohl ökologisch als auch ökonomisch viele Vorteile bietet. Ich verstehe die SVP und Landrat Toni Niederberger nicht, wenn von Ansiedlung von Betrieben gesprochen wird und auch noch explizit in welcher Art. Solche Formulierungen können nicht in den Richtplan aufgenommen werden. Ich bin dafür, den Bereich Breiten Nord im Richtplan beizubehalten und unterstütze den Antrag der Regierung.

Landrat Toni Niederberger: Was spricht gegen eine solche Vision? Ideen und Visionen für die Zukunft sind gefragt!

Ich möchte noch eine Korrektur anbringen: Wir sprechen von Industriezonen, Gewerbebezonen und Technologiezonen. Beim Flugplatz möchte ich eine eigentliche Technologiezone mit den betreffenden Betrieben. Andernfalls haben wir dort in 10 bis 15 Jahren Maler- oder Garagenbetriebe oder ähnliches. Das ist aber nicht in unserem Sinne. Mit der Definition „Technologiezone“ wäre die Art der Ansiedlung von Betrieben gegeben. Dieses Land ist sehr wertvoll.

Landrat Bruno Durrer: Was spricht denn gegen eine Vision, wenn das Gebiet im Richtplan belassen wird? Das ist doch die Vision: dieses Gebiet soll als Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung in den Richtplan aufgenommen werden beziehungsweise darin belassen werden und nicht herausgenommen werden! Wir sprechen hier von Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung. Das umfasst Alles. Verlieren Sie sich hier nicht in Kleinigkeiten! Das regt mich auf.

Baudirektorin Lisbeth Gabriel: Ich bitte den Landrat, sich auf die im Richtplan enthaltene Aussage zur Koordinationsaufgabe S2-2 zu konzentrieren. Diese Aussage ist in einem Kästchen dargestellt. Das ist unsere Koordinationsaufgabe und dort geht es um die Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung. Der Regierungsrat möchte keine gemeindespezifische Baupolitik mehr, sondern das Anstreben einer regionalen Baupolitik. Gerade das Gebiet an der Kreuzstrasse eignet sich dafür bestens, insbesondere für eine Technologiezone. Ich betone nochmals, es sind Absichtserklärungen; kein einziges Gebiet davon ist heute eingezont. Es wird Sache des Bürgers sein, dazu Stellung zu nehmen. Selbstverständlich hat der Regierungsrat Visionen: Wir wollen die Ansiedlung von Betrieben, aber wir wollen nicht schon heute bestimmen, was morgen angesiedelt werden soll. Wir müssen heute lediglich Gebiete frei halten und prüfen, wo sich die besten Möglichkeiten dazu bieten. Das ist die Aufgabe des Richtplanes.

Landrat Toni Niederberger: Die Diskussion läuft hier völlig falsch. Es liegt ein Antrag betreffend „Allmendhuisli“ vor. Zudem habe ich nicht Kollege Bruno Durrer, sondern Bruno Duss gemeint. Mit dem Richtplan soll die geplante Richtung angezeigt werden. Im Bereich des Flugplatzes sollen andere Firmen angesiedelt werden, als anderswo. Ein Zimmereibetrieb kann auch in Wolfenschiessen seinen Betrieb haben. Beim Flugplatz sollen zukunftsorientierte Technologie-Betriebe angesiedelt werden und das soll auch im Richtplan so aufgenommen werden. Es ist egal, ob dann eine Firma für Herzschrittmacher oder andere Technologiefirmen angesiedelt werden, aber keinesfalls ein Sanitärbetrieb oder ähnliche Betriebe. Deshalb stelle ich den Antrag, im Richtplan das Gebiet „Fadenbrücke“ als Technologiezone aufzunehmen.

Baudirektorin Lisbeth Gabriel: Es geht hier nicht um Zonen im Sinne der Nutzungsplanung, sondern um die Aussage „Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung“. Das ist massgebend, das ist die Richtplanaussage!

Zudem möchte ich auf das Raumordnungskonzept (ROK) verweisen. Auch bezüglich des Gebietes „Rohrhuisli“ ist das ROK die Basis, denn dort ist bereits klar definiert, dass dort Firmen angesiedelt werden sollen, die entweder aus betrieblichen Gründen die Nähe des Flugplatzes benötigen oder es Betriebe sind, die mit der Aviatik zu tun haben. Dass dies der Regierungsrat anstrebt, das weiss auch die Genossenenkorporation Stans als Grundeigentümerin.

Landrat Viktor Baumgartner: Ich bin mit Kollege Toni Niederberger der gleichen Meinung, dass die Diskussion falsch läuft. Wir reden hier von einer Teilrevision. Nun werden verschiedene Anträge gestellt, die hier im Landrat zu Missverständnissen führen. Ich unterstütze Kollege Bruno Durrer in seinen Aussagen voll und ganz. Ich verstehe nicht, dass nun selbst Gewerbetreibende im kantonalen Richtplan Hindernisse für Gewerbebetriebe eingebaut haben möchten. Es ist egal, ob wir Holzbauer, Sanitärbetriebe oder andere Gewerbebetriebe ansiedeln. Es wird Sache des Grundeigentümers sein, welchem Betrieb er sein Grundstück veräussert. Ich glaube nicht, dass es Sache des Landrates ist zu bestimmen, wo welche Betriebe hingehören. Ganzheitliches Denken ist hier gefragt, kein gemeindeorientiertes Denken. Es ist unsere Aufgabe, dem Gewerbe Möglichkeiten zu bieten. Wir stehen zur Wirtschaftsförderung. Ich bitte um die Unterstützung der Vorlage des Regierungsrates.

Landrat Walter Odermatt: Im Gegensatz zu Kollege Bruno Durrer rege ich mich nicht so schnell auf. Wir sind einmal mehr an einem Punkt angelangt, wo die Anliegen und Aspekte der Grundeigentümer in keiner Art und Weise berücksichtigt werden. Wir sind nicht dagegen im Gebiet „Rohrhuisli“ ein Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung zu schaffen, aber es wäre angebracht, andernorts Gebiete herauszunehmen.

Wenn ich den Richtplan und das Agglomerationsprogramm Stans betrachte, dann frage ich mich schon, wo denn die Landwirtschaft im Talboden noch Chancen haben soll, sich weiter zu entwickeln. Ich bin sehr wohl für eine wirtschaftliche Entwicklung, aber dies soll in gesunden Masse geschehen und dabei soll man dem Lebensraum Nidwalden genügend Sorge

tragen. Ich betrachte es nicht als kleinkariertes Denken, wenn das Gebiet „Allmendhuisli“ aus dem Arbeitsgebiet genommen wird. Sollte der Landrat jedoch das Gebiet im Richtplan behalten wollen, werden wir das selbstverständlich akzeptieren.

Baudirektorin Lisbeth Gabriel: Es ist mir nicht bekannt, dass die Genossenkorporation Stans einen solchen Antrag gestellt hat. Ich habe hier die Stellungnahme des Genossenrates Stans. Darin wird die Einzonung im Gebiet „Rohrhuisli“ befürwortet. Die Genossenkorporation Stans war ebenfalls an der Ausarbeitung des Raumordnungskonzeptes mitbeteiligt. Falls wir da etwas übersehen haben sollten, wäre ich froh, wenn wir die entsprechende Unterlage von Landrat Walter Odermatt weitergereicht erhalten. Fakt ist, dass die Korporation Stans explizit auf das Gebiet „Rohrhuisli“ Bezug nimmt, weil dort die Fruchtfolgeflächen tangiert würden. Diese Bedenken können wir zerstreuen, weil eine Umlagerung möglich ist. Zudem machte die Genossenkorporation Aussagen zur Erschliessung, mit denen sie allenfalls bei der Gemeinde Buochs vorstellig würden. Aber bezüglich der Streichung des Gebietes „Allmendhuisli“ aus dem Arbeitsgebiet habe ich in ihrer Stellungnahme nichts gelesen. Ich habe heute das Original der Stellungnahme nicht hier, aber ich werde der Sache noch nachgehen.

Landrat Paul Leuthold: Es waren nun einige Voten zu den Vor- und Nachteilen zu hören gewesen. Ich stelle deshalb den Antrag auf Beendigung der Diskussion.

Landratspräsident Alfred Bossard: Dieser Antrag auf Abbruch der Diskussion ist ein Ordnungsantrag. Wir beraten nun nur noch darüber.

Landrat Josef Niederberger: Ich möchte den Ordnungsantrag unterstützen, wollte ich doch den Antrag selber stellen. Es war aber wichtig, dass wir darüber diskutiert und dass wir die Hinweise der Betroffenen gehört haben.

Landrat Walter Odermatt: Frau Baudirektorin, Sie haben gesagt, Sie hätten die Kopie, ich habe das Original der Stellungnahme vom 13. März 2008.

Baudirektorin Lisbeth Gabriel: Ich bin froh, das Original zu erhalten.

Der Landrat unterstützt mit 51 Stimmen den Ordnungsantrag von Landrat Paul Leuthold betreffend Abbruch der Diskussion zum Bereich „Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung“.

Der Landrat lehnt mit 38 gegen 11 Stimmen den Streichungsantrag von Landrat Walter Odermatt betreffend das Gebiet „Allmendhuisli“ ab.

Der Landrat lehnt mit 41 gegen 9 Stimmen den Streichungsantrag von Landrat Josef Niederberger betreffend das Gebiet „Breiten Nord“ ab.

Der Landrat lehnt mit 38 gegen 11 Stimmen den Antrag von Landrat Toni Niederberger ab, das Gebiet „Fadenbrücke“ als Technologiezone zu bezeichnen.

L LANDSCHAFT UND UMWELT

L 8-1 Jagd und Fischerei: Wildeinstandsgebiete

Landrat Christian Landolt: Ich bin nicht einverstanden, dass die Richtplanaussagen zu den Wildeinstandsgebieten ohne das Vorliegen der Karten vom Landrat genehmigt werden. Es ist wichtig, dass sich alle Ratsmitglieder ein Bild vom Umfang des Wildeinstandsgebietes machen können, bevor wir darüber entscheiden. Wir wissen auch nicht, ob unsere Anliegen, die wir in der Vernehmlassung eingebracht haben, auch berücksichtigt wurden. Der Regierungsrat wird in eigener Kompetenz diese Gebiete bestimmen können. Deshalb stelle ich

den Antrag, die Wildeinstandsgebiete erst nach dem Vorliegen der einschlägigen Karten und anschliessender Diskussion zu verabschieden.

Baudirektorin Lisbeth Gabriel: Gemäss Art. 27 des kantonalen Jagdgesetzes, dessen Verabschiedung ja keine 100 Jahre zurück liegt, hat der Regierungsrat die Kompetenz, die Wildruhegebiete beziehungsweise die Wildeinstandsgebiete festzulegen. Der Landrat hat diese Kompetenzen an den Regierungsrat delegiert und dementsprechend ist es auch der Regierungsrat, der die Karten abschliessend genehmigt. Deshalb erachtet es der Regierungsrat auch nicht als zwingend, dass die Karten der Wildeinstandsgebiete bereits schon vorliegen müssen.

Landrat Christian Landolt: Es ist zwar richtig, dass die Kompetenz der Festlegung beim Regierungsrat liegt, doch sollte der Landrat meines Erachtens vor der Genehmigung des Richtplans wissen, was betreffend Wildeinstandsgebiete vorgesehen ist. Kollege Paul Leuthold hat bereits erwähnt, dass Rücksicht auf die Wirtschaftsförderung genommen werden soll und es betrifft hier nicht nur einen Grossbetrieb wie die Titlis-Bahnen, sondern es betrifft kleine Betriebe, auf die Rücksicht genommen werden sollte. Aber zumindest sollten die betroffenen Betriebe beziehungsweise Personen in die Diskussion einbezogen werden. Wir haben in der Vernehmlassung die vorgesehenen Gebiete gesehen und es erscheint uns, als wäre der halbe Kanton als Wildeinstandsgebiet vorgesehen. Ich bitte den Regierungsrat, mit den Betroffenen eine einvernehmliche Lösung zu suchen.

Justiz- und Sicherheitsdirektor Beat Fuchs, Landesstatthalter: Das Ganze ist nicht einfach im stillen Kämmerlein passiert. Die betroffenen Kreise sind bestens im Bild. Wir haben ein Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Die betreffenden Stellungnahmen haben wir ausgewertet und Anpassungen und Korrekturen vorgenommen und werden dem Regierungsrat nächstens Antrag stellen. Durch den Wechsel in der zuständigen Amtsleitung haben sich Verzögerungen ergeben. Es ist richtig, dass im Richtplan der Grundsatz besteht, dass Wildeinstandsgebiete festgelegt werden. Aber ich kann Ihnen versichern: der Umfang der Wildeinstandsgebiet ist nicht so gross, wie dies Landrat Christian Landolt annimmt.

Landratssekretär Hugo Murer: An der heutigen Sitzung wurden bereits mehrmals Vollzugsfragen angesprochen. Was ist denn eigentlich der Stellenwert des kantonalen Richtplanes? Im Eintretensvotum von Baudirektorin Lisbeth Gabriel wurde bereits darauf hingewiesen, dass der kantonale Richtplan nur – aber immerhin – behördenverbindlich ist. Das Jagdgesetz ist aber nicht nur behördenverbindlich, sondern einzelverbindlich, das heisst, dass dieses Gesetz über dem kantonalen Richtplan steht. Der Regierungsrat kann Wildeinstandsgebiete von Korporationen, aber auch von einzelnen Bürgerinnen und Bürgern als Wildruhezonen deklarieren. Es bestehen somit verschiedene Ebenen und deshalb ist es fehl am Platz, wenn im Richtplan Aussagen aufgenommen würden, dass der Regierungsrat vorgängig die Karten zu den Wildeinstandsgebieten erstellen müsse.

Der Richtplan ist gleichzeitig eine Lesehilfe für die Behörden. Er soll beinhalten, was aktuell ist. Damit er auch im Bereich des Schutzes des Wildes aktuell ist, wird nun folgerichtig die entsprechende Aussage aufgenommen. Dies bedeutet, sobald die Wildeinstandsgebiete ausgeschieden sind, wird die Karte in den „Aktualisierungsordner“ – wie ich den Ordner „Richtplan Nidwalden“ nennen möchte – gelegt. Damit sind die Behörden umfassend orientiert, was zurzeit geltendes Recht im Bereich Wildeinstandsgebiete ist.

Landrat Christian Landolt: Ich gehe davon aus, dass der Regierungsrat, diesen Auftrag mit bestem Wissen und Gewissen erfüllen wird. Aber wenn ich zum Beispiel Bezug nehme auf den immer grösser werdenden Bestand von Gämsen, die Wildschaden verursachen, so bin ich skeptisch. Trotz diesen Schäden haben wir in der Jagdkommission keine Chance das Mindestgewicht eines Jährlings aufzuheben. Da kommen mir Zweifel auf, dass die Angelegenheit richtig läuft. Es ist wichtig, dass die Anliegen der betroffenen Betriebe ernst genommen werden. Meiner Meinung nach wurde zu grosszügig Wildeinstandsgebiete ausgeschie-

den. Auch wenn hier nun nicht darüber abgestimmt werden kann, ist es mir wichtig, darauf hingewiesen zu haben.

Landratspräsident Alfred Bossard: Wir können hier im Landrat über die Koordinationsaufgabe L8-1 abstimmen, aber die Festlegung der Karten für Wildeinstandsgebiete ist Sache des Regierungsrates.

Landrat Christian Landolt: Nachdem eine Abstimmung gemäss meinem Antrag nicht möglich ist, ziehe ich den Antrag zurück.

V VERKEHR UND UMWELT

V2-1 Strassen und Radwege: Kantonsstrassen und Radwege

Landrat Conrad Wagner, Vertreter des Minderheitsantrags der Kommission BUL: Zur Formulierung betreffend Schwergewicht der baulichen Massnahmen bei den Kantonsstrassen stelle ich folgenden Ergänzungsantrag:

Das Schwergewicht der baulichen Massnahmen bei den Kantonsstrassen liegt kurz- und mittelfristig in der Optimierung des bestehenden Netzes und in der verstärkten Koordination durchgehender Radwegstreckenabschnitte im Siedlungsgebiet mit den Gemeinden.

Dieser Antrag entstand einerseits aus der Diskussion der Radwegkonzepte, andererseits aus Abstimmungen, insbesondere in der Gemeinde Stans betreffend die Abweisung des Projektes der Umgestaltung der Robert-Durrer-Strasse. Dies hatte wahrscheinlich einen Zusammenhang mit der fehlenden Koordination zwischen der Gemeinde Stans und dem Kanton. Dazu gehört auch der geplante Kreisel beim Anschluss Robert-Durrer-Strasse zur Buochserstrasse, der nicht Bestandteil der erwähnten Bauvorlage betreffend die Robert-Durrer-Strasse war.

Einige Kantonsstrassen führen durch Dorfzentren. Diese treffen auf Durchgangstrassen im Interesse des Kantons auf Dorfstrassen mit Ziel- und Quellverkehr, im Interesse der Gemeinden. In der Vergangenheit gab es eine ungenügende Koordination zwischen den Gemeinden und dem Kanton, die dann zu unbefriedigenden Lösungsvorschlägen geführt haben. Genannt sei hier wiederum das Beispiel Robert-Durrer-Strasse. Es gilt aber, dass kantonale Strassen mit Gemeindestrassen besser abgestimmt werden, um erfolgreiche Verkehrslösungen zu erreichen. Im Weiteren ist eine verbesserte Koordinationsarbeit zwischen dem Kanton und den Gemeinden anzustreben, die oft kurze, aber problematische kantonale Streckenabschnitten von nicht durchgehenden Radwegen im Siedlungsgebiet zu fokussieren. Dazu möchte ich den Radweg an der Ennetmooserstrasse, Stans, Bereich Karliplatz bis Kantonsspital Stans erwähnen, sowie bei der Buochserstrasse, Abschnitt Brisenstrasse in Richtung Buochs. Hier geht es lediglich um eine Strecke von 50 bis 80 Meter, die nicht gelöst sind. Auf der Strecke von Buochs nach Beckenried, im Bereich Neuseeland in Richtung Beckenried betrifft dies rund 500 bis 800 Meter. Es geht uns einzig um die Verstärkung der Koordination und die Sensibilisierung des Regierungsrates und der Behörden und es soll eine Führungsstütze für den Regierungsrat sein, um auf die Gemeinden zugehen zu können und die notwendige Koordination einzufordern.

Landrat Paul Matter: Die Kommission BUL hat sehr intensiv und im Speziellen die Koordinationsaufgabe V2-1 diskutiert. Die Diskussion, ob die Koordinationsaufgabe für Radwegstreckenabschnitte *innerhalb des Siedlungsgebietes* – für diese Radwege sind die Gemeinden zuständig – dem Kanton übertragen werden soll, ist nie abschliessend geführt worden. Die Kommissionsmehrheit ist der Meinung, dass die Aufgabe von gemeindeinternen Radwegen klar als Aufgabe der Gemeinden zu verstehen ist.

Die Kommissionsminderheit vertritt dagegen die Meinung, dass einige Kantonsstrassen durch Dorfzentren führten und hier auf Durchgangsstrassen treffen, die die Interessen des Kantons, wie auch die Interessen der Gemeinden tangieren. Begründet wird der Minderheitsantrag damit, dass in der Vergangenheit eine ungenügende Koordination zwischen dem Kanton und den Gemeinden und dadurch vereinzelt zu unbefriedigenden Lösungsvorschlägen geführt habe. Landrat Conrad Wagner hat das Beispiel der Ablehnung durch die Volksabstimmung betreffend Sanierung der Robert-Durrer-Strasse in Bezug auf den Anschluss der Robert-Durrer-Strasse an die Buochserstrasse als Kantonsstrasse. Kantonale Strassen müssten besser mit den Gemeindestrassen abgestimmt werden, um erfolgreiche Verkehrslösungen anbieten zu können.

Gerade in Bezug auf die Genehmigung von Radwegkonzepten ist mit aller Deutlichkeit darauf hingewiesen worden, dass der Radweg nur bis zum Siedlungsgebiet führt und der Veloverkehr von dort in den allgemeinen Verkehr integriert werden soll. In der Beratung der Kommission BUL ist auch das klar zum Ausdruck gekommen und in der Diskussion ist auch vermerkt, dass mit der Schaffung von 30er-Zonen in den Dorfzentren, die Integrierung des Veloverkehrs in den übrigen Verkehr ohne Probleme möglich sein sollte. Die Mehrheit der BUL beantragt deshalb die Ablehnung des Minderheitsantrages. Der gleichen Meinung ist die CVP-Fraktion.

Landrat Walter Odermatt: Es erscheint falsch, die Robert-Durrer-Strasse mit dem Minderheitsantrag in Verbindung zu bringen, denn das war ein gemeindeinternes Problem. Der Kanton hatte seine Hausaufgaben gemacht; die Ablehnung des Projektes erfolgte sicher nicht wegen dem Kanton. Das möchte ich hier nochmals klar zum Ausdruck bringen.

Der Landrat lehnt mit 43 gegen 8 Stimmen den Antrag von Landrat Conrad Wagner im Auftrage der Kommissionsminderheit BUL, eine formale Ergänzung betreffend die Koordinationsaufgabe V2-1 ab.

V2-2 Strassen und Radwege: Lärmsanierungsprojekte an der Nationalstrasse A2

Landrat Leo Amstutz: Ich nehme Bezug auf den Text im grauen Kästchen betreffend „Buochs – Beckenried, Einbau eines offenporigen Belags, nach Möglichkeit der Erhöhung bestehender Lärmschutzbauten, partieller Einbau von Schallschutzfenstern.“ Nach Vorschlag des Regierungsrates soll der Textteil „...nach Möglichkeit der Erhöhung bestehender Lärmschutzbauten...“ gestrichen werden. Aufgrund der Vernehmlassung nehme ich an, dass der Gemeinde Beckenried diese Version entschieden zu weit geht. Sie begrüsst jedoch den Einbau eines offenporigen Belags. Hingegen möchte sie nicht, dass die Möglichkeit der Erhöhung von bestehenden Lärmschutzbauten heraus gestrichen wird. Im Gegenteil, die Gemeinde Beckenried wartet auf Lärmschutzbauten im Bereich der Autobahn. Zumindest möchte ich beantragen, dass das, was gestrichen wurde, wieder im Richtplan aufgenommen wird.

Baudirektorin Lisbeth Gabriel: Zwischenzeitlich hat sich einiges im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenbau verändert. Seit dem Januar 2008 liegt die Zuständigkeit beim Bund. Die Federführung für die Sanierung der Nationalstrasse im Bereich Kantonsgrenze Nidwalden und Uri, insbesondere der Seelisbergtunnel, liegt nicht mehr beim Kanton, sondern bei der ASTRA, beziehungsweise deren Filiale in Zofingen. Wir sind quasi Randfiguren, die nichts mehr zur Angelegenheit zu sagen haben. Das Projekt betreffend Erhöhung der Lärmschutzwände haben wir beim Bund eingereicht. Der Bund erachtet die Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwände aber als nicht notwendig, weil mit einer Sanierung des Strassenbelags das Problem gelöst werden könne. Der Regierungsrat hat deshalb den genannten Passus herausgenommen, weil die Zuständigkeit nicht mehr beim Kanton liegt.

Im Auflageverfahren ist es zwar nicht dem Kanton, aber den Gemeinden noch möglich, Einsprache zu erheben. Der Kanton hat die Planung der Lärmschutzbauten forciert. Die ASTRA vertritt jedoch die Ansicht, dass wir einen zu hohen Level von Lärmschutzbauten geplant hätten.

ten. Wir können die beantragte Textstelle zwar im Richtplan wieder aufnehmen; die Sachlage ändert sich jedoch nicht. Das ist die heutige Realität.

Landrat Bruno Duss: Ich möchte hier gerne eine Parallele ziehen zu den aktuell diskutierten Lärmproblemen in Hergiswil. Dieses Thema hat Kollege Maurus Landrat Maurus Adam mit seiner Motion thematisiert. Am Anfang hatte man auch den Eindruck, dass der Vorstoss nichts bringe. Zwar ist Buochs nicht Hergiswil, trotzdem kann man Vergleiche ziehen. Vor ca. fünf Jahren hat Altlandratspräsident Ruedi Jurt einen Vorstoss eingereicht betreffend die Notwendigkeit der A2- Lärmsanierungen in Buochs und Beckenried. Dieser Vorstoss wurde klar unterstützt. Vielleicht ist es wichtig, in Bern unsere Anliegen vorzustellen und nicht einfach alles zu akzeptieren. Deshalb unterstütze ich den Antrag, um so allenfalls die Möglichkeit zu haben, etwas bezüglich den Lärmschutzwänden zu verbessern.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Der Landrat unterstützt mit 42 zu 3 Stimmen den Antrag von Leo Amstutz. Punkt 4 lautet demnach wie folgt:

„Buochs – Beckenried, Einbau eines offenporigen Belags nach Möglichkeit Erhöhung bestehender Lärmschutzbauten, partieller Einbau von Schallschutzfenstern.“

V3-1 Öffentlicher Verkehr: Starkes Angebot zwischen den Zentren
(S-Bahn Zentralschweiz)

Landrat Paul Matter: Es ist bereits erwähnt worden, dass betreffend Doppelspurausbau die Bezeichnung „Hergiswil-Dorf – Horw – Luzern“ im Richtplan aufgenommen werden soll. Ich stelle folgenden Antrag im Namen der Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt:

Doppelspurausbau im Raum Hergiswil Dorf – Horw – Luzern

Baudirektorin Lisbeth Gabriel: Der Regierungsrat hat keine Einwände zu diesem Abänderungsantrag.

Der Landrat unterstützt den Antrag von Landrat Paul Matt als Vertreter der BUL mit 49 gegen 0 Stimmen.

V3 Öffentlicher Verkehr

Landrat Viktor Baumgartner: Im Zusammenhang mit der Erschliessung der Seegemeinden Ennetbürgen, Buochs und Beckenried möchte ich auf die Nachbargemeinde Emmetten hinweisen und den Vorschlag unterbreiten, Emmetten ebenfalls betreffend Überprüfung der Erschliessung im Richtplan aufzunehmen. Auch in der CVP-Fraktion wurde dieses Anliegen besprochen und unterstützt. Wir beantragen, diese Formulierung im Richtplan wie folgt zu ergänzen:

In diesem Zusammenhang ist auch die Erschliessung der Seegemeinden (Ennetbürgen, Buochs, Beckenried und Emmetten) mit dem öffentlichen Verkehr zu überprüfen und der steigenden Nachfrage anzupassen.

Volkswirtschaftsdirektor Gerhard Odermatt: Der Regierungsrat hat keine Einwände gegen diese Ergänzung.

Im Weiteren wird das Wort nicht verlangt.

Landratspräsident Alfred Bossard: Diese Ergänzung wird somit aufgrund der stillschweigenden Zustimmung im Richtplan aufgenommen.

V5-1 Zivilluftfahrt: Zivile Nutzung des Militärflugplatzes Buochs

Landrat Beat Ettlin: In der Koordinationsaufgabe „Zivile Nutzung des Militärflugplatzes Buochs“ wird neu festgelegt, dass als Zielgrösse bis 25'000 Flugbewegungen pro Jahr möglich sind. Im Namen der Kommissionsminderheit stelle ich folgenden Antrag: Die Anzahl der zivilen Flugbewegungen ist auf 19'500 pro Jahr zu begrenzen.

Die Zielgrösse von 25'000 Flugbewegungen jährlich bedeutet eine Verdoppelung der heutigen zivilen Flugbewegungen. Dazu kommen die militärischen Flugbewegungen. Der Ausbau, wie er jetzt im Richtplan beschrieben wird, ist unverhältnismässig und volkswirtschaftlich nicht notwendig. Ob mit der Erhöhung der Flugbewegungen tatsächlich neue Firmen angesiedelt und neue Arbeitsplätze geschaffen werden, ist mehr als fraglich. Vielmehr ist zu befürchten, dass die überlissenen Ausbaupläne verheerende Folgen für die Standortgemeinden haben, Stichwort Fluglärm und Sicherheit.

Die zunehmende Lärmbelastung beeinträchtigt die Wohn- und Lebensqualität und führt zu einem Attraktivitätsverlust: für Anwohner, für Liegenschaftsbesitzer und Grundeigentümer, aber auch für Investoren. Ich möchte daran erinnern, dass Landrat Toni Niederberger in seinem Eintretensvotum bemerkt hat, im Besonderen würden Technologiefirmen Ruhe beziehungsweise eine ruhige Umgebung suchen. Der Fluglärm erhöht aber auch die Gefahr, dass gute Steuerzahler aus Nidwalden abwandern.

Zwischenruf von **Landrat Toni Niederberger:** Ich habe dies nicht in diesem Sinne gesagt.

Landrat Beat Ettlin: Ebenfalls erheblich in Mitleidenschaft gezogen wird die Tourismusregion Nidwalden. Es lohnt sich langfristig, zum Lebensraum Nidwalden und zur Umwelt Sorge zu tragen.

Eine massvolle Flugplatzentwicklung und eine schrittweise Öffnung für die zivile Mitbenützung macht Sinn. Auf Vorrat die Zahl der Flugbewegungen unverhältnismässig zu erhöhen ist erstens nicht notwendig und zweitens auch nicht vereinbar mit bisherigen Versprechungen und Aussagen.

Ich denke, die Regierung und Kommissionsmehrheit schiessen klar über das Ziel hinaus. Der gleiche Regierungsrat sagt selber ja zu einer Beschränkung der Flugbewegungen und beantragt in der Stellungnahme zum Betriebsreglement die jährliche Anzahl auf 19'500 festzulegen. Sogar Gemeinden und Korporationen haben auf diesen Widerspruch hingewiesen und sind mit der Zielgrösse 25'000 nicht einverstanden.

Ich will den Regierungsrat beim Wort nehmen. In logischer Konsequenz muss die gleiche Anzahl Flugbewegungen, also 19'500, im Richtplan aufgenommen werden.

Ich war schon etwas verblüfft, dass der Antrag in der Kommission keine Mehrheit gefunden hat. Die Erhöhung der Zielgrösse auf 25'500 irritiert extrem. Eine solche Planungsgrösse ist schwer fassbar und käme einem volkswirtschaftlichen Irr- beziehungsweise Blindflug gleich. Sie ist verantwortungslos, weil sie überspannt und gar nicht auf die Sorgen der Anwohner und der Nidwaldner Bevölkerung Rücksicht nimmt.

Im Sinne einer glaubwürdigen und zuverlässigen Flugplatzpolitik beantrage ich, die Zahl der Flugbewegungen auf 19'500 pro Jahr zu begrenzen.

Landrat Werner Küttel, Vertreter der GN-Fraktion: Die Grünen Nidwalden haben sich anlässlich ihrer Fraktionssitzung vom 26. März mit der Teilrevision des kantonalen Richtplanes auseinandergesetzt, insbesondere mit der Koordinationsfrage V5-1: „Zivile Nutzung des Mili-

tärflugplatzes Buochs“.

Mit den Plänen der Regierung, die Flugbewegungen vorerst auf jährlich 19'500, davon 500 militärische, auszuweiten mit der Option, später gar auf 25'000 Flugbewegungen zu erhöhen, wird das Versprechen, welches vor gut 10 Jahren gegeben wurde, massiv gebrochen. Damals wurde die Öffentlichkeit nämlich beschwichtigt, bei der geplanten erweiterten zivil-aviatischen Nutzung ginge es nur um eine Erhöhung von 6'000 auf 8'000 Flugbewegungen. Die nun anvisierte Erhöhung entspricht vorerst einer Verzweieinhalbfachung und mit Blick auf die Option von 25'000 Flugbewegungen gar einer guten Verdreifachung. Dies kommt einer Bewilligung von Flugbewegungen auf Vorrat gleich und wird von den Grünen Nidwalden entschieden abgelehnt.

Auf dem Flugplatz Emmen gibt es ein Kontingent von jährlich maximal 1'000 zivilen Flugbewegungen. Diese Beschränkung reicht nachweislich aus, um den Bedarf des grössten aviatischen Arbeitgebers sowie die Geschäftsflüge der bedeutendsten Grossunternehmen, die dort angesiedelt sind, abzudecken. Selbst unter Berücksichtigung und Würdigung des tatsächlichen Bedarfs des wichtigsten aviatischen Arbeitgebers in Nidwalden ist nicht nachzuvollziehen, weshalb die Anzahl ziviler Flugbewegungen auf dem Flugplatz Buochs um den Faktor 20 oder gar 25 höher sein sollte als in Emmen. Mit 25'000 Luftbewegungen würde der Flugplatz Buochs zwar noch nicht zum konzessionierten Regionalflugplatz Zentralschweiz, aber zumindest vorerst zum Regionalen Flugplatz Zentralschweiz.

Die in Nidwalden 2004 gewonnene Wohnqualität ist zu hegen und zu pflegen. Dies, weil sich eine hohe Wohnqualität volkswirtschaftlich nachhaltig positiv auswirkt. In diesem Sinn ist jede unnötige Flugbewegung eine zu viel. Seit zwei, drei Jahren ist das Immobilienangebot in Nidwalden so gross wie nie zuvor. Bei dieser Masse von Luftbewegungen dürfte es schwierig werden, Käufer oder Mieter für diese Objekte zu finden.

Der Flugplatz Buochs ist nach wie vor im Status eines Militärflugplatzes. Dies bedeutet, dass die Luftwaffe bei Bedarf nach wie vor erste Priorität hat. Ich weise darauf hin, dass im Moment nicht klar ist, wie die jährlich landesweit insgesamt 22'000 Kampfflugbewegungen der Luftwaffe ab diesem Jahr neu verteilt werden sollen. Eine Reaktivierung der „Sleeping Base“ Buochs kann keineswegs ausgeschlossen werden. Sollte dies Realität werden, wären weder 19'500 und schon gar nicht 25'000 zivile Flugbewegungen auf dem Flugplatz Buochs möglich.

Parallel zur geplanten Erhöhung der Anzahl Flugbewegungen erhöht sich auch das Sicherheitsrisiko. Gerade in unserem dicht besiedelten Nidwalden, vorab im Raum Stans, Buochs und Ennetbürgen, ist diesem Aspekt besondere Beachtung zu schenken. Der Absturz eines Flugzeuges vor noch gar nicht langer Zeit auf dem Flugplatz Buochs habe ich fast hautnah miterlebt und hat tragische Schicksale hinterlassen.

Schliesslich spricht für eine Beschränkung der Flugbewegungen auch die Tatsache, dass in den letzten Jahren in Nidwalden massive Investitionen gegen den immer unerträglicheren Lärm aus verschiedenen anderen Lärmquellen getätigt werden mussten. Vorab ist der Bau des Kirchenwaldtunnels, als auch der aktuelle Bau der Lärmschutzgalerie auf der A2 im Raum Stansstad zu erwähnen. Zudem verlangen Anwohner und Politiker von Hergiswil immer entschiedener einen Doppelspurtunnel in Hergiswil.

Ich rufe die hier Anwesenden im Namen aller betroffenen Bürgerinnen und Bürger in näherer und weiterer Umgebung des Flugplatzes Buochs auf, die drohende gewaltige Lärmimmission, hervorgerufen durch unzählige, unnötige zivile Luftbewegungen zu verhindern, indem sie dem Antrag der Grünen zustimmen.

Unser Abänderungsantrag in der Koordinationsaufgabe V5-1 lautet: Die Anzahl ziviler Flugbewegungen pro Jahr ist auf 15'000 begrenzt.

15'000 Flugbewegungen gewährleisten den volkswirtschaftlich nachhaltigen Bedarf voll-

kommen, heute und auch zukünftig. Im Jahre 2007 gab es auf dem Flugplatz Buochs insgesamt 12'727 Lärm relevante, zivile Flugbewegungen. In den Jahren 2000 bis 2007 waren es im Durchschnitt 10'300, wovon 7'000 vor allem Flüge der Pilatus-Flugzeugwerke und einzelner anderer Unternehmen waren. Wenn man diese Zahlen hört, reichen 15'000 Luftbewegungen bei weitem aus.

Danke für die Unterstützung dieses Antrages.

Landrat Paul Matter: Als Vertreter der Kommissionsmehrheit BUL nehme ich Stellung zur Anzahl Flugbewegungen. Nach intensiver Diskussion unterstützt die Kommissionsmehrheit den Antrag der Regierung. Es erscheint vernünftig, in diesem Bereich eine Anzahl Bewegungen festzulegen, die auch Raum lässt für eine gewisse Entwicklung im Industriebereich.

Dem BAZL wurden zwar nur 19'500 Flugbewegungen beantragt, doch plafoniert der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) die Bewegungen auf 25'000. Falls man die beantragten 19'500 Flugbewegungen erhöhen wollte, müsste man den kantonalen Richtplan einzig auf Grund dieser Zahl anpassen.

Die Kommissionsminderheit hält dem entgegen, dass die Zielgrösse von 25'000 Flugbewegungen jährlich eine Verdoppelung der heutigen zivilen Flugbewegungen bedeute. Dazu kämen die militärischen Flugbewegungen. Die militärischen Flugbewegungen wurden jedoch in den letzten 20 Jahren massiv reduziert und dadurch auch eine starke Minderung des Fluglärms. Umso wichtiger ist es, die Zahl der Flugbewegungen für den grössten Arbeitgeber, die Pilatus Flugzeugwerke, zu berücksichtigen.

Ich habe den Eindruck bekommen, dass gewisse Gruppierungen zwar interessiert sind an der Erhaltung von Arbeitsplätzen, aber ich muss darauf hinweisen, dass dies nicht im stillen Kämmerlein erfolgen kann. Die Pilatus Flugzeugwerke sind nebst dem Erbauen von Flugzeugen auch an einer Kundschaft interessiert, die ihre Privat-Flugzeuge zur Wartung in ihre Obhut geben. Wenn ich mich an die früheren Jahre zurück erinnere, so waren die Fluglärmimmissionen massiv stärker, als sie heute sind. Die vielen Starts der Militärfliegerei in Buochs und Alpnach und des Rundumverkehrs beim Stanserhorn in Richtung Alpnachersee, gibt es heute faktisch nicht mehr. Damals gab es deswegen massive Fluglärmimmissionen. Die Kommissionsmehrheit ist gegen den Minderheitsantrag und unterstützt die regierungsrätliche Fassung.

In diesem Sinne spricht sich auch die CVP-Fraktion für die Vorlage des Regierungsrates aus.

Landratsvizepräsident Res Schmid: Ich weise Kollege Werner Küttel darauf hin, dass der Vergleich mit Emmen so nicht richtig ist. Emmen ist kein ziviler Flugplatz, ausser für die RUAG Aerospace Emmen. Diese Firma ist eine national subventionierte Institution, ehemals Flugzeugwerk Emmen. Man darf das nicht mit dem Flugplatz Buochs gleichstellen. Hier versucht man neben den zwingend notwendigen Flugbewegungen, welche die Pilatus Flugzeugwerke benötigen, wirtschaftliche Ansiedlungen von Hochtechnologie-Firmen zu realisieren, wie das Beispiel der Firma Bettermann zeigt. Solche zusätzliche Ansiedlungen sind im Sinne der Wirtschaftsförderung.

Entgegen der Meinung von Kollege Beat Ettlin, reden wir hier nicht von einer Zielgrösse bei den Flugbewegungen von 25'000, sondern es geht um die Festlegung eines Kontingents. Meines Erachtens ist das eine Falschaussage.

Betreffend Fluglärm jammern wir auf einem sehr hohen Niveau. 100 Meter neben der Autobahn hört niemand mehr ein PC-turbogetriebenes oder ein modernes Geschäftsreiseflugzeug starten oder landen. Der Lärm auf der Autobahn durch den Lastwagenverkehr ist nämlich viel grösser. Ich möchte Sie auf die Zeit der Mirage und Tiger erinnern und der damals viel grösseren Lärmbelastung. In unserer Region kann man dafür oder dagegen sein. Zwei

Mal im Jahr ein WK mit Militärflugzeugen, dann wisst Ihr erstens was Lärm bedeutet und zweitens würdet Ihr euch über die Ruhe in den übrigen 48 Wochen freuen.

Baudirektorin Lisbeth Gabriel: Warum kam man auf die Zahl von 25'000 Flugbewegungen? Bereits im Rahmen der Erarbeitung des „ROK“, des Raumordnungskonzepts, hat man sich diesbezüglich Fragen gestellt. Die Zahl von 25'000 ergab sich auf Grund der bisherigen Erfahrungen betreffend ziviler Nutzung, wobei die künftige Entwicklung miteinbezogen wurde, insbesondere die Entwicklung der Pilatus Flugzeugwerke, als auch die Entwicklung der militärischen Nutzung. Man hat entsprechende Lärmbelastungsberechnungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, also eine sogenannte Lärmbelastungskurve gemacht. Die Berechnungen haben klar aufgezeigt, dass es auch mit 25'000 Flugbewegungen zu keinen Grenzwertüberschreitungen kommen wird. Diese Linie wurde enger gefasst, als zu den Zeiten, als das Militär den Flugplatz intensiv benutzte. Man hat heute weniger Lärm, wie noch vor ein paar Jahren. Das Lärmkorsett ist eng, aber die Berechnungen lassen eine Kapazität von 25'000 Flugbewegungen zu. Das ist aber der Plafond. Der Regierungsrat sieht in der ersten Phase die Einreichung eines Bewilligungsgesuchs über 19'500 Flugbewegungen beim BAZL vor, allenfalls später eine Erhöhung auf 25'000 vorsieht. Eine Erhöhung der Flugbewegungen bedingt jedoch auch immer die Anpassung des Betriebsreglementes. Ausschlaggebend ist das Betriebsreglement, worin das BAZL die Anzahl Flugbewegungen bestimmt. Die Zahl 25'000 ist nicht einfach aus der Luft gegriffen und auch nicht überbissen und verantwortungslos, sondern die Zahl basiert auf Grund von fundierten Berechnungen im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeitsprüfung. Wäre das nicht so, würde eine Bewilligung des BAZL keinesfalls erfolgen. Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Landrat, der Anzahl Flugbewegungen von 25'000 im kantonalen Richtplan zuzustimmen.

Landrat Werner Küttel: Landratsvizepräsident Res Schmid möchte ich entgegen halten, dass es sehr wohl in Emmen zivile Flugbewegungen durch dort ansässige Geschäftsunternehmen gibt. Landrat Paul Matter möchte ich sagen, dass die Lärm- und Luftimmissionen zwar im Moment mit der heute gemachten Flugbewegungen von 12'000 nicht extrem belastet ist, ich frage mich jedoch, wie denn die Belastung bei 25'000 Flugbewegungen sein wird.

Landrat Josef Odermatt: Wir reden hier von Lärmimmissionen, verursacht durch den Flugplatz Buochs. In der Hanglage in Ennetbürgen, wo der Fluglärm direkt anschlägt, ist er kaum hörbar, höchstens, wenn die Flugzeuge auf dem Flugplatz mit laufenden Motoren stehen. Da dürfen wir doch gar nicht von Lärm reden. Die einheimischen Anwohner – und Landratsvizepräsident Res Schmid hat dies auch erwähnt - mögen sich noch an die Zeiten erinnern, als die Mirage-Flugzeuge in Richtung Niederbauen starteten; damals erzitterten die Häuser zufolge des grossen Schalldrucks. Das war Lärm! Die heutigen Immissionen kann man im Vergleich damit nicht als Lärm bezeichnen. Ich kenne die Situation als Bewohner des Bürgenberges: den Verkehr von der Autobahn her hören wir, nicht aber die Flugzeuge. Baudirektorin Lisbeth Gabriel hat es richtig gesagt: Wir müssen in die Zukunft schauen, wir müssen die Vision, die Plattform offen lassen. Wir reden hier auch von Arbeitsplätzen und es ist unsere Pflicht, uns heute nicht die Zukunft zu verbauen.

Baudirektorin Gabriel möchte ich jedoch noch fragen, welchen Einfluss die höheren Flugbewegungen auf die Sicherheitsmassnahmen haben werden. Das ist sicher ein zentrales Thema, im Besonderen für die Gemeinde Ennetbürgen. Werden die Sicherheitsauflagen zufolge der höheren Zahl der Flugbewegungen durch das BAZL ausgeweitet?

Baudirektorin Lisbeth Gabriel: Es spielt keine Rolle, ob wir auf dem Flugplatz Buochs 12'000 oder 25'000 Flugbewegungen haben; wir müssen einfach die Sicherheit gewährleisten. Die Frage betreffend die Umzäunung des Flugplatzes ist ja noch offen; die genaue Lösung des Sicherheitsproblems im Zusammenhang mit der Absicherung der Flugpiste muss in einer späteren Phase geklärt werden.

Landrat Norbert Furrer: Die Wahrnehmung von Lärm ist sehr subjektiv. Für die einen sind Töffmotoren Musik in den Ohren, andere empfinden das als Lärm. Kollege Josef Odermatt weiss natürlich auch, dass das Gehörvermögen im Alter abnimmt. Aber dass er die Lärmmissionen – zum Beispiel im Zusammenhang mit den Veranstaltungen der Firma Breitling bei deren Flugübungen - überhören kann, ist mir ein Rätsel. Ich selber stelle fest, dass ich tagsüber den Fluglärm weniger realisiere, dagegen ärgert mich der Fluglärm am Sonntagmorgen und an den Abenden. Wenn Kollege Odermatt diese Flugzeuge nicht hören kann, frage ich mich schon, wo er die Ohren hat.

Ein weiteres Thema sind die Flugzeiten, die der Regierungsrat offen halten möchte. Seine Aussage, dass die Flugbewegungen stattfinden können, wenn es hell ist, stösst bei der Bevölkerung wohl nicht auf gute Resonanz. Die Flugzeiten sollten von 08.00 Uhr bis 11.00 Uhr und nachmittags von 13.00 / 13.30 Uhr bis 17.00 / 18.00 Uhr beschränkt werden. In diesen Zeiten ist der Lärm im Dorf grösser. Das Lärmempfinden ist zudem auch grösser zu Zeiten, wenn man draussen sitzt und seine Ruhe haben möchte. Das ist ein grosser Unterschied. Diese Flugzeiten galten übrigens auch für den Militärflugplatz – ausser sie hatten Nachtflüge – und das Militär hielt sich auch wirklich an die festgelegten Flugzeiten.

Die Besitzer der Bürgenstockhotels haben sich schon früher für restriktive Flugbetriebszeiten eingesetzt. Ich könnte mir vorstellen, dass auch der zukünftige Investor der Bürgenstockhotels das Gespräch betreffend Flugzeiten suchen wird.

Landrat Paul Joller: Ich möchte auf das Votum von Landrat Werner Küttel zurückkommen betreffend die zivile Nutzung des Flugplatzes Emmen. Ich selbst arbeite in einem international und national tätigen Aviatikbetrieb in Emmen und wir sind somit direkt betroffen von der Einschränkung betreffend Flugbewegungen. Wir haben uns aber gut mit der Situation arrangiert, dass nur 1'000 Flugbewegungen möglich sind. Wir haben aber Arbeitsplätze nach Kloten und Genf verlegt; inzwischen arbeitet aber kein einziger Innerschweizer mehr dort. Wenn wir die Arbeitsplätze im Bereich der Aviatik nicht mehr behalten möchten, können wir den Betrieb des Flugplatzes weiter einschränken. Die Betriebe sind nicht auf Buochs angewiesen. Sie werden erfahrungsgemäss sehr schnell ihren Standort andernorts finden. Ich halte somit fest, dass man die Flugbewegungen sehr wohl einschränken kann, aber die Betriebe arrangieren sich dann sehr schnell anderweitig.

Volkswirtschaftsdirektor Gerhard Odermatt: Betreffend die Betriebszeiten möchte ich hier auf die Stellungnahme des Regierungsrates vom vergangenen Sommer zuhanden des BAZL verweisen. In Ausnahmefällen wollen wir die Möglichkeiten von Spezialbewilligungen haben, wenn die Wirtschaft darauf angewiesen ist. Wir haben auch klar gesagt, dass Flüge, die ausserhalb der ordentlichen Betriebszeiten stattfinden, einem Monitoring unterstellt werden und es gibt ein periodisches Reporting gegenüber den Standortgemeinden. Es ist ein Erfordernis, dass Ausnahmbewilligungen erteilt werden können für Mitarbeiter von Wirtschaftsbetrieben, die darauf angewiesen sind.

Das Wort wird im Weiteren nicht mehr verlangt.

Landratspräsident Alfred Bossard: Es liegen zwei Anträge vor: Einerseits der Antrag auf Begrenzung der Flugbewegungen auf 19'500 und andererseits die Begrenzung der Flugbewegungen auf 15'000 gegenüber dem Antrag des Regierungsrates von 25'000 Flugbewegungen pro Jahr.

Wir führen zuerst eine Bereinigungsabstimmung durch und stellen dann den obsiegenden Antrag dem Hauptantrag gemäss der Fassung des Regierungsrates gegenüber.

Der Landrat zieht in der Bereinigungsabstimmung den Minderheitsantrag der Kommission BUL dem Antrag von Landrat Werner Küttel mit 33 Stimmen gegen 8 Stimmen vor.

Der Landrat unterstützt in der Hauptabstimmung den Hauptantrag mit 44 Stimmen; für den Minderheitsantrag der Kommission BUL werden 8 Stimmen abgegeben.

Landrat Werner Küttel: Bei der Koordinationsaufgabe V5-1 sind die Flugzeitbeschränkungen nicht aufgeführt. Regierungsrat Gerhard Odermatt hat erwähnt, dass es ein Kontingent von Flugbewegungen ausserhalb der üblichen Betriebszeiten gibt und dieses Kontingent hat der Regierungsrat auf 2'750 Flugbewegungen festgelegt. Im Klartext heisst das, dass jede 7. Flugbewegung ausserhalb der normalen Betriebszeiten stattfinden würde. Solche Flugbewegungen würden von der Bevölkerung als besonders lästig und störend wahrgenommen. Im Besonderen sind das Flugbewegungen am frühen Morgen, am Mittag und in der Nacht.

Im Namen der Grünen Nidwalden stelle ich den Antrag, die Koordinationsaufgabe V5-1 wie folgt im kantonalen Richtplan aufzunehmen: Grundsätzlich beschränkt sich der zivile Flugbetrieb auf die üblichen Betriebszeiten von Militärflugplätzen analog Emmen. Ausnahmen können in begründeten Einzelfällen nur für die Werkflüge der Pilatus Flugzeugwerke bewilligt werden.

Baudirektorin Lisbeth Gabriel: Es wäre sachlich falsch, wenn wir hier im Richtplan über Flugzeiten Aussagen machen. Der kantonale Richtplan ist dafür nicht das richtige Instrument. Ich verweise nochmals darauf hin, dass die Flugzeiten im Betriebsreglement geregelt werden. Der Regierungsrat wird – wie Kollege Gerhard Odermatt bereits gesagt hat – klare Forderungen stellen, dass die Betriebszeiten angepasst werden und dass ausserhalb der ordentlichen Betriebszeiten die Anzahl der Flugbewegungen kontingentiert werden. Ich bin der Meinung, dass das BAZL dies genehmigen wird. Ich möchte nochmals betonen, dass die Flugzeiten nicht in den kantonalen Richtplan gehören.

Der Landrat lehnt den Antrag von Landrat Werner Küttel mit 45 zu 8 Stimmen ab.

V5-4 Zivilluftfahrt: Standortgerechte Raumnutzung auf dem Flugplatzgelände und den angrenzenden Gebieten

Landratsvizepräsident Res Schmid: Ich nehme Bezug auf den letzten Satz im letzten Abschnitt. Meines Erachtens müsste das letzte Wort im Satz „sollen“ anstelle von „müssen“ heissen.

Baudirektorin Lisbeth Gabriel: Der Regierungsrat stimmt dieser Änderung zu.

Zu diesem Antrag wird im Weiteren das Wort nicht mehr verlangt.

Landratspräsident Alfred Bossard: Der Änderungsantrag wird somit aufgrund stillschweigender Zustimmung des Landrates gemäss dem Antrag von Landratsvizepräsident Res Schmid im Richtplan aufgenommen.

E ABFÄLLE

E4-5 Wasserversorgung: Grundwasserfassung „Obermilchbrunnen“, Stans

Landrat Walter Odermatt: Wie Sie sehen, ist im Gebiet „Obermilchbrunnen“ eine Grundwasserfassung vorgesehen. Vorab möchte ich darauf hinweisen, dass ich zwar im Gebiet Milchbrunnen wohne, aber ich bin in keiner Art und Weise darin involviert. Es soll mir niemand vorwerfen, dass ich hier eigene Interessen vertreten würde. Es betrifft private Eigentümer.

Worum geht es? Im Gebiet „Obermilchbrunnen“ möchte man eine Grundwasserfassung erstellen zur Grundwassersicherung des Kantons. Ich habe die Akten studiert und habe festgestellt, dass sich gleich vis-à-vis, ebenfalls im Gebiet Milchbrunnen, ein besserer Standort für das Vorhaben anbieten würde. Es geht hier um ein öffentliches Interesse und die ge-

nannte Liegenschaft gehört der Gemeinde Stans und diese hat ja auch das Hauptinteresse für eine Grundwasserfassung. Oberhalb dieser Liegenschaft hat es ca. fünf private Eigentümer, die es betreffen würde und unterhalb der Liegenschaft hat es genügend Fläche für die Grundwasserfassung. Deshalb stelle ich den Antrag, dass die geplante Grundwasserfassung auf die genannte Liegenschaft der Gemeinde Stans umlagert wird.

Baudirektorin Lisbeth Gabriel: Ich bitte Sie, auf diesen Antrag nicht einzutreten. Die Grundwasserfassung im Milchbrunnen ist schon ein uraltes Thema und war schon Bestandteil des Richtplanes 2002. Im Richtplan fand lediglich eine textliche Anpassung statt. Zwischenzeitlich wurde das Reglement durch das AfU beurteilt. Es wird Sache der Gemeinde und von Fachleuten sein zu beurteilen, ob der Standort der richtige ist. Ich nehme an, dass für den Standort Obermilchbrunnen Abklärungen gemacht wurden, denn es ist eine langwierige und schon Jahre dauernde Angelegenheit. Man hat bestimmt auch abgeklärt, welcher Standort der geeignetste ist. Man sollte das nun so stehen lassen.

Landrat Walter Odermatt: Es stimmt zwar, was Baudirektorin Lisbeth Gabriel gesagt hat, dass die Grundwasserfassung bereits im Jahre 2002 vorgesehen war. Aber man hat meines Wissens nie, aber auch gar nie Messungen auf dem gegenüberliegenden Gebiet gemacht, um damit abzuklären, ob sich diese Landparzelle ebenfalls für die Grundwasserfassung eignen würde. Ich könnte damit leben, wenn man wenigstens den Auftrag gibt, zumindest das vorgeschlagene Gebiet ebenfalls zu untersuchen. Die Grundwasserfassung ist eine Angelegenheit von öffentlichem Interesse und so wäre es auch sinnvoll, die Parzelle der Gemeinde dazu zu nutzen.

Landrat Viktor Baumgartner: Ich mute es der Gemeinde zu, dass die Gemeinde Stans vor der Realisierung der Grundwasserfassung nochmals geologische Gutachten in Auftrag geben wird. Es wurden bereits welche gemacht. Ich glaube nicht, dass die Gemeinde Stans auf privatem Boden eine Grundwasserfassung realisieren wird, wenn sie über eigenes Land verfügt. Es ist ein Hinweis: in diesem Gebiet möchten wir Wasserfassungen machen und es sind geologische Abklärungen gemacht worden und haben zum entsprechenden Ergebnis geführt. Sollte es anders sein, bevor es gebaut wird, wird man nochmals reden müssen, bevor auf privatem Grund gebaut wird. Wir sollten hier nicht kleinlich sein; es geht hier um die zukünftige Wasserversorgung der Gemeinde Stans.

Landrat Hans-Peter Zimmermann: Im Gegensatz zu Landrat Walter Odermatt bin ich bei diesem Antrag als Grundeigentümer direkt betroffen. Wenn es von Seiten der Gemeinde Stans so wäre, wie Kollege Viktor Baumgartner es formulierte, wäre es etwas anderes. Aber es ist leider nicht so. Tatsache ist, dass eine Grundwasserfassung eine Sache von öffentlichem Interesse ist und in Zukunft auch noch mehr an Bedeutung bekommen wird. Darum erscheint es mir auch berechtigt, die Frage zu stellen, ob ein Projekt von öffentlichem Interesse auch auf öffentlichem Boden realisiert werden soll. Das ist der Unterschied zur Zeichnung, wie sie jetzt dargestellt wird. Jetzt ist es auf einem Gebiet aufgezeichnet, das fünf private Liegenschaften tangiert. Das Gebiet, für das Kollege Walter Odermatt Antrag gestellt hat, betrifft jedoch Gemeindegebiet. Es ist für mich zu vage formuliert, wenn man sagt, es ist im Richtplan enthalten und wenn es dann konkret würde, werde man die Grundwasserfassung sicher auf öffentlichem Gebiet realisieren. Bis anhin wurde das in der Gemeinde Stans nicht auf diese Weise kommuniziert. Deshalb ersuche ich den Landrat, falls die Gemeinde Stans ein solches Pumpwerk verwirklichen möchte, dass sie sich auch bereit erklärt, zuerst abzuklären, ob das auf öffentlichem Grund und Boden gebaut werden kann.

Regierungsrat Hugo Kayser: Als ehemaliger Umweltdirektor kann ich hier einige Auskünfte geben. Es geht hier nicht primär um den Standort für ein Wasserpumpwerk, sondern es geht vor allem um die Schutzzone, die es auszuschneiden gilt. Um die Grundwasserfassung muss man ein genügend grosse Schutzzone ausscheiden und dabei ist die Fliessrichtung des Wassers mitentscheidend. Würde man die Grundwasserfassung auf der anderen Seite der Kantonsstrasse realisieren, käme man in den Bereich von weiteren Strassen und Häusern.

Mit der Bestimmung des Standortes „Obermilchbrunnen“ wäre die Schutzzone in freiem Wiesland und nicht dort, wo Strassen und Häuser betroffen sind. Diese Überlegungen haben zu diesem Standort geführt und man dies im kantonalen Richtplan aufgenommen.

Landrat Hans-Peter Zimmermann: Ich möchte die Frage stellen, wie man sich arrangiert, wenn im Bereich einer solchen Grundwasserschutzzone ein anderes Vorhaben realisiert wird. Ich spreche hier zum Beispiel die Schutzzone im Galgenried an. Dort gibt es Pläne für die Umfahrung Stans-West. Darüber ist die Ennetmooserstrasse. Das ist meines Erachtens auch nicht vereinbar miteinander, wenn man einerseits sagt, man müsse Schutzzone einrichten und andererseits werden Schutzzone in solchen Problemgebieten ausgeschlossen. Ich sehe da einen Widerspruch.

Landrat Walter Odermatt: Zum Flächenvergleich möchte ich gerne noch eine Aussage machen. In der Schutzzone „Obermilchbrunnen“ hat man rund 10 ha. Unter der Strasse könnte ebenfalls eine solche Fläche als Schutzzone ausgeschlossen werden. Die Möglichkeit, die Grundwasserfassung auf öffentlichem Gebiet zu realisieren besteht also. Es geht um ein öffentliches Interesse und hierzu sollte die Gemeinde Stans auch Hand bieten.

Das Wort wird im Weiteren nicht mehr verlangt.

Der Landrat lehnt den Antrag von Landrat Walter Odermatt mit 27 Stimmen zu 14 Stimmen ab.

5 Landratsbeschluss über die Bewilligung eines Objektkredites für die Planung eines Ausbaus der kantonalen Mittelschule Nidwalden

Baudirektorin Lisbeth Gabriel: Im Jahr 2004 hat sich die Mittelschulkommission zusammen mit der Schulleitung entschieden, das Angebot der Schwerpunktfächer von vier auf sieben zu erweitern. Neu wurden die Schwerpunktfächer Biologie/ Chemie, Wirtschaft und Recht und Bildnerisches Gestalten in den Fächerkanon aufgenommen. Im Laufe dieser Jahre zeigte es sich, dass das Interesse der Schülerinnen und Schüler an diesen Fächern sehr gross ist, und diese entsprechend auch stark belegt werden, mit dem Resultat, dass das bestehende Raumangebot nicht mehr genügt. Es fehlen vor allem die für diesen Unterricht erforderlichen Fachzimmer und Räume für Laborarbeiten.

Im Weiteren hat die Schulleitung die Absicht, den hauswirtschaftlichen Unterricht wieder vor Ort anzubieten, da die heutige dezentrale Lösung mit Unterrichtsort an der Schule Stansstad, Schule Stans und im Frauenkloster St. Klara stundenplantechnisch und auch aus finanziellen Überlegungen nicht mehr befriedigen kann. Kommt dazu, dass der Philosophentrakt in einem sehr schlechten Zustand ist und auch die Werkräume im Untergeschoss dringend sanierungsbedürftig sind und in keiner Art und Weise mehr den heutigen Anforderungen genügen.

Nach einem Augenschein vor Ort hat der Regierungsrat den dringenden Handlungsbedarf anerkannt und hat deshalb am 8. Juli 08 einen Kredit von 30'000 Franken gesprochen für die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie, mit dem Auftrag, Lösungen für den schulischen Raumbedarf zu suchen. Gleichzeitig sollen aber auch die Raumbedürfnisse der Bildungsdirektion miteinbezogen werden. Ein externes Planungsbüro hat zusammen mit den Verantwortlichen des Kollegiums ein Betriebskonzept erarbeitet und ein entsprechendes Raumprogramm erstellt. Das Architekturbüro Battagello und Hugentobler hat auf der Basis dieses Betriebskonzepts eine Nutzungsstudie erarbeitet. Diese Machbarkeitsstudie hat dann verschiedene Lösungsansätze aufgezeigt:

Variante 1: Lösung auf dem Areal Kollegi mit Ersatz, also Neubau des Philosophentrakts und Anbau West an den sogenannten Küchentrakt;

Variante 2: Neubau auf dem Klosterareal, auf Parz 1590, die wir als Landreserve bei der Erteilung des Baurechts an Mondobiotech abparzelliert haben.

Die Nutzungsstudie zeigt nun auf, dass sich Variante 1, mit einem Neubau als Ersatz des Philosophentrakts und einem Ergänzungsbau am sogenannten Küchentrakt als sehr gute Lösung darstellt. Im Ersatzbau für den baufälligen Philosophentrakt würden zum einen die heute bestehenden Schulräume ersetzt, und zusätzlich die notwendigen Fachzimmer, Laborräume, die Schulküchen usw. realisiert. Im kleineren Anbau an Küchentrakt könnten 3 Klassenzimmer und Gruppenräume realisiert werden. Die Werkräume würden am bestehenden Standort im Untergeschoss totalsaniert.

Die Variante 2, einen Neubau auf dem Klosterareal hat sich eindeutig als schlechtere Variante dargestellt, weil auf dieser Parzelle allein die Schulraumbedürfnisse gemäss Raumbedarfsprogramm nicht abgedeckt werden können. Ausserdem liegt diese Parzelle in der Dorfzone, Schulbauten sind nicht zonenkonform. Es müsste zuerst eine Umzonung in die öffentliche Zone ins Auge gefasst werden. Damit wäre auch eine höhere Ausnützung möglich, denn in der Dorfzone sind nur drei Vollgeschosse und ein Dachgeschoss zugelassen. Allenfalls könnte dadurch der Raumbedarf knapp abgedeckt werden. Es wäre eine dezentrale Lösung, nicht direkt mit dem Hauptgebäude verbunden. Somit wären zusätzliche Erschliessungen notwendig.

Die Vorteile der Variante 1 überwiegen deshalb klar: Mit den beiden Bauten, also einem 5-geschossigen Ersatzbau an Stelle des Philosophentrakts und einem kleineren Anbau an den Küchenflügel liesse sich das gesamte notwendige Raumflächenprogramm inklusive 2 Re-serveräume realisieren. Durch den Anbau an die bestehenden Gebäulichkeiten kann eine optimale, interne Erschliessung erfolgen, was aus betrieblichen Überlegungen sehr vorteilhaft ist. Der zusätzliche Landbedarf für diese Lösung ist mit 350 m² minimal. Die Höhe des neuen Trakts würde das bestehende Gebäude nicht überragen, somit bleibt der Gesamteindruck des Kollegiums optisch – mindestens von der Frontseite her – unverändert und auch die qualitätsvollen Aussenräume, wie Höfe würden weitestgehend erhalten bleiben.

Der Regierungsrat kam somit klar zum Schluss, dass Variante 1 eine sehr gute Lösung darstellt und weiterverfolgt werden soll.

Bei beiden Varianten könnten jedoch die Bedürfnisse der Bildungsdirektion, also Verwaltungsräumlichkeiten nicht gelöst werden. Der Regierungsrat will momentan auch auf diesen Verwaltungsbau für die Bildungsdirektion verzichten, weil im Rahmen der Büroraumplanung andere Optionen im Vordergrund stehen. Es werden eher Lösungen angestrebt, die eine Zusammenfassung grösserer Verwaltungseinheiten an einem Standort vorsehen. Der Regierungsrat schlägt deshalb dem Landrat Variante 1 zur Weiterbearbeitung vor.

Wie Sie aus den Unterlagen gesehen haben, muss mit Investitionskosten von rund 11 Mio. Fr. gerechnet werden. Das löst jährliche Nettofinanzierungskosten von rund 700'000 Franken aus, abzüglich Mietkosten für die externe Küchenbenützung von heute 45'000 Franken. Es ergibt sich auch eine Umlagerung von Lehrerlöhnen Hauswirtschaft von 120'000 Franken, die heute an die Schulgemeinde Stans bezahlt werden.

Für die weitere Planung ist vorgesehen, im offenen Verfahren einen Projektwettbewerb für Generalplanerteams auszuschreiben, das heisst an Teams von Architekten und Ingenieuren, wie wir dies bereits auch schon beim Zentrum für Bevölkerungsschutz mit Erfolg gemacht haben.

Diese Planung erfordert einen Projektierungskredit von 650'000 Franken. Ein durchzuführender Wettbewerb hat höhere Kosten zur Folge. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind zwingend notwendig, damit die Mittelschule ihre Bildungsziele erreichen kann und die gute Qualität der Schule auch weiterhin gewährleistet werden kann.

Ich beantrage Ihnen deshalb, auf das Geschäft einzutreten und dem Kredit zuzustimmen.

Landrat Dr. Ruedi Waser, Vertreter der Kommission für Bildung, Kultur und Volkswirtschaft: Unsere Baudirektorin macht es mit ganz einfach. Sie informierte uns umfassend zur Ausgangslage, sie informierte zum Ist-Zustand. Ich möchte nur noch zum Vorgehen etwas ergänzen. Sie erinnern sich vielleicht noch: Im Jahr 2004 haben wir hier betreff Aufstockung des Küchentrakts debattiert. Dies wurde relativ schnell realisiert und seit dem Schuljahr 2005/06 werden diese Räumlichkeiten genutzt. Es diente damals dem Zweck, die Mehrklassen in eigenen Klassenzimmern „beschulen“ zu können. Die Erkenntnis, „Ingenieure braucht die Schweiz“ hat man auch an unserer Mittelschule erkannt. Nach der Aufstockung der Schwerpunktfächer von vier auf sieben waren eigene Fachzimmer für Biologie und Chemie nötig. Im Jahr 2004 war dies vielleicht auch eine Fehlplanung, aus damaliger Sicht war es jedoch nicht falsch. Sowohl der Mittelschulrat wie auch die BKV haben dies so besprochen. Die heutige Vorlage deckt insbesondere die zwei erwähnten Fächer ab. Mittel- und langfristig ist es eine sehr gute Investition. Wir investieren auch am richtigen Ort. Der auffällige Philosophentrakt muss abgebaut und neu erstellt werden. Die BKV empfiehlt, auf das Geschäft einzutreten und den Planungskredit zu bewilligen. Auch die FDP-Fraktion stellt sich hinter diesen Antrag.

Landrat Edi Christen, Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt: Unsere Kommission hat die Vorlage an ihrer Sitzung vom 12. Februar 2009 in Anwesenheit der Baudirektorin Lisbeth Gabriel, der Bildungsdirektorin Beatrice Jann, Ernst Huser, Vorsteher Hochbauamt und Christoph Schuler, Rektor Kollegium St. Fidelis beraten. Die Kommission beantragt dem Landrat einstimmig, auf die Vorlage einzutreten. In den vorhergehenden Voten wurde die Vorlage bereits ausführlich vorgestellt. Die Kommission nimmt zu Kenntnis, dass sich das Kollegium in den letzten Jahren von einer Sprachschule zu einer Mittelschule mit breitem Angebot entwickelt hat. Das in den letzten zwei Jahren von den Schülerinnen und Schülern gut gesuchte Schwerpunktfach Biologie/Chemie wie auch die Schwerpunktfächer PAM und Bildnerisches Gestalten benötigen aber spezielle Fachzimmer. Vor allem im Bereich >Labor und Physikzimmer stösst das Raumangebot an seine Grenzen. Es ist nur noch bedingt möglich den Unterricht geordnet durchzuführen. Die Situation ist relativ prekär. Will man das Ausbildungsniveau auf der Stufe Mittelschule erhalten, so ist der Ausbau absolut notwendig. Die möglichen Schulinternen Lösungen wurden bereits ausgeschöpft. Die Kommission ist überzeugt, dass der gesamte Raumbedarf kritisch hinterfragt wurde und heisst die Schlussfolgerungen in diesem Sinne auch gut. Insbesondere wird die geplante Integration des Hauswirtschaftsunterrichts positiv beurteilt. Ebenso auch, dass auf die Integration der Bildungsdirektion verzichtet wird. Die BUL beantragt somit einstimmig, auf den Landratsbeschluss einzutreten und ihn gutzuheissen. Auch die CVP-Fraktion unterstützt diese Vorlage einstimmig.

Landrat Conrad Wagner, Vertreter der Finanzkommission: Auch die Finanzkommission unterstützt diesen Antrag. Unsere Kommission hat am 2. März in einer hochkarätigen Besprechung mit der Baudirektorin, der Bildungsdirektorin und dem Finanzdirektor und weiteren Fachspezialisten die Vorlage besprochen. Wir mussten im Rahmen einer Besichtigung des bisherigen Südtraktes der kantonalen Mittelschule feststellen, dass die bestehende Bausubstanz sehr schlecht ist. Wir konnten auch feststellen, dass das Bedürfnis gemäss dem umschriebenen Raumprogramm ausgewiesen ist. Wir nehmen auch die Summe von 11 Mio. Franken als Bruttoinvestition wahr, müssen jedoch festhalten, dass uns der Planungskredit von 650'000 Franken relativ hoch erscheint. Gemäss der kantonalen Submissionsgesetzgebung wird das Bauvorhaben öffentlich ausgeschrieben und alle Anbieterinnen und Anbieter können ein Angebot unterbreiten. Allein für die Preisgelder sind im Projektkredit 120'000 Franken einberechnet. Dies erscheint uns hoch. Doch mit dem öffentlichen Submissionsverfahren ist dies wahrscheinlich so zu begründen. Die Finanzkommission beantragt Eintreten und Zustimmung.

Auch die Grüne Nidwalden stimmt dem Geschäft zu. Interessant ist, dass der Philosophen-trakt das letzte Glied einer Bauphase über Jahrzehnte ist. Die einen gehen in Richtung Ersatzbau, andere sagen, dass die Mittelschule ein Organismus sei. Der Rektor konnte gut aufzeigen, dass der letzte Teil eben innerhalb des Organismus das letzte Organ ist, nicht nur in Bezug auf die Themen, sondern auch auf den schulischen Ablauf zwischen Lehrern, Leitung und Schülern, somit dem gesamten Schulprozess. Wir sind letztlich froh, wenn der Minergiestandard zum Zug kommt und dass auch Musterverträge im Energiebereich, wie sie der Kanton Luzern in der Verordnung bereits umsetzt, zum Tragen kommen.

Landrat Martin Zimmermann, Vertreter der SVP-Fraktion: An der Fraktionssitzung vom 26. März 2009 hat die SVP-Fraktion das vorliegende Geschäft diskutiert. Wir sind für Eintreten.

Dass der Ausbau der kantonalen Mittelschulen aufgrund der wachsenden Bedürfnisse notwendig ist, ist für unsere Fraktion unbestritten. Ein Augenschein vor Ort durch einen Teil unserer Fraktion im Rahmen der Kommissionsarbeit, zeigte auch, dass eine Sanierung und Umnutzung des bestehenden Traktes aufgrund der ungenügenden Bausubstanz weder sinnvoll noch kostengünstig zu realisieren wäre. Wie die Baudirektorin uns bereits informierte, wird der gewünschte Projektierungskredit von 650'000 Franken dazu verwendet, die Planungsarbeiten als Generalplanerwettbewerb auszuschreiben. Die SVP Fraktion hätte anstelle des Generalplanerwettbewerbes lieber ein Gesamtleistungswettbewerb gesehen.

Da bei einem solchen Gesamtleistungswettbewerb sämtliche Leistungen, von der Projektierung bis zu den Bauarbeiten eingeschlossen sind, wird der Projektand in die Pflicht genommen, kostengünstig eine optimale Lösung zu präsentieren. Einer eventuellen Selbstverwirklichung des Siegerprojektes wird der Riegel geschoben.

Da es sich beim vorliegenden Projekt jedoch nicht um einen reinen Neubau handelt, sondern der geplante Neubau an ein bestehendes Gebäude anschliesst, sind die sich ergebenden Schnittstellen nicht genau zu definieren. Aufgrund dieser Tatsache und der Hoffnung, dass sich die Projektverantwortlichen für ein effizientes und kostengünstiges Siegerprojekt entscheiden, welches eher einem Zweckbau und nicht einem Prunkbau entspricht, sagt die SVP-Fraktion ja zum beantragten Objektkredit für die Planung des Ausbaus der kantonalen Mittelschule von 650 000 Franken. Es ist darauf zu achten, dass die vorgesehenen Bruttoinvestitionen die 11 Mio. Franken in keinem Fall übersteigen.

Für weitere Bauvorhaben des Kantons, welche ja aufgrund der Finanzplanung bereits angedacht sind, ist aber auf jeden Fall die Ausschreibungsmöglichkeit des Gesamtleistungswettbewerbs zu prüfen. Durch diese Art von Projektorganisation werden die kantonalen Personalressourcen geschont und auch in Zeiten erhöhter Bautätigkeit können mit einem Minimum an Personal relativ grosse Volumen erstellt werden.

Im Weiteren wird die Diskussion nicht mehr verlangt.

Eintreten bleibt unbestritten und wird stillschweigend beschlossen.

Die Detailberatung erfolgt ohne Wortbegehren.

Rückkommen wird nicht beantragt.

Der Landrat beschliesst mit 50 gegen 0 Stimmen: Der Landratsbeschluss über die Bewilligung eines Objektkredites für die Planung eines Ausbaus der kantonalen Mittelschule Nidwalden wird genehmigt.

6 Motion von Landrat Maurus Adam, Hergiswil, und Mitunterzeichnete zur Planung eines Bauprojektes des Doppelspurtunnels Hergiswil Matt-Hergiswil Bahnhof

Landratspräsident Alfred Bossard: Ich stelle fest, dass der Wortlaut dieser Motion und die Stellungnahme des Regierungsrates mit den Landratsakten zugestellt wurden. Die Kenntnis dieser Dokumente wird als bekannt vorausgesetzt.

Landrat Maurus Adam
Dorfhaldenstr. 6
6052 Hergiswil

Hergiswil, den 21.09.2008

Landratsbüro Nidwalden
Regierungsgebäude
Dorfplatz 2
6371 Stans

MOTION

Der Regierungsrat wird beauftragt die Arbeiten für die Planung des Bauprojektes <Doppelspurtunnel Hergiswil Matt – Hergiswil Bahnhof> der Zentralbahn aufzunehmen, die einzelnen Planungsschritte aufzuzeigen und die notwendigen finanziellen Mittel im Finanzplan bereitzustellen.

Sehr geehrter Herr Landratspräsident
Sehr geehrte Mitglieder des Landrates

Der Erst- und die Mitunterzeichner unterbreiten Ihnen gestützt auf Art. 53 Abs. 2 des Landratsgesetzes und auf § 104 des Landratsreglements folgende Motion:

Antrag:

1. Für die Planung eines Bauprojektes <Doppelspurtunnel Hergiswil Matt – Hergiswil Bahnhof der Zentralbahn> sei der Regierungsrat zu beauftragen, die Arbeiten aufzunehmen, dem Landrat die einzelnen Planungsschritte aufzuzeigen und die finanziellen Mittel im Finanzplan bereitzustellen.
2. In der ersten Hälfte 2009 findet auf Bundesebene die Priorisierung der Projekte für die Ausführungsperiode 2014-2017 statt. Damit das Projekt <Doppelspurtunnel Hergiswil Matt – Hergiswil Bahnhof> dabei berücksichtigt werden kann, müssen die dazu notwendigen Schritte rasch in Angriff genommen werden. Die Motion ist deshalb als dringlich zu erklären.

Stand des Projektes <Doppelspur und Tieflegung Luzern>

Gestützt auf das Auflageprojekt haben die Parlamente im letzten Herbst sowie die Bevölkerung Anfang 2008 dem voraussichtlich 250 Mio. Franken teuren Ausbau der Zentralbahn zu gestimmt. Am 11. Juni 2008 hat das Bundesamt für Verkehr der Zentralbahn als Antragstellerin die Baubewilligung für das Projekt <Doppelspur und Tieflegung Luzern> erteilt. Dieses soll zwischen 2008 und 2014 realisiert werden. Die Inbetriebnahme aller Teilprojekte erfolgt bei planmässigem Bauverlauf im Dezember 2013.

Die Ausbauten basieren auf einem gültigen Fahrplankonzept und sehen einen strengen Viertelstundentakt Luzern-Hergiswil, stündlich einen Bergzug über den Brünig und nach Engelberg, sowie je einen Saisonzug über den Brünig und nach Engelberg vor. In Spitzenzeiten soll die S-Bahn nach Wolfenschiessen mit zwei weiteren Zügen verstärkt werden.

Der Ausbau der Zentralbahn ist beschlossen. Damit die Kantone Ob- & Nidwalden, das angrenzende Berner Oberland und der Tourismus von diesem Angebot profitieren können, fährt jede Zugskomposition durch dicht besiedeltes Gebiet der Gemeinde Hergiswil. Im Endausbau bedeutet dies, dass alle 3 Minuten eine Zugskomposition durch Hergiswil fährt. Da zum Schutze der Bevölkerung bis dato keine konkreten Massnahmen vorgesehen sind, bildet der Ausbau der Zentralbahn für die betroffene Bevölkerung, neben den zunehmenden Emissionen der Autobahn, auch Anlass für neue, unzumutbare

Lärmquellen. Die Belastungsgrenze in Hergiswil ist erreicht. Eine Tunnelführung in Hergiswil kann diese massgeblich reduzieren.

Ziele und Nutzen des Projektes <Doppelspur und Tieflegung Luzern>

Das S-Bahn-Angebot wird attraktiver und leistungsfähiger. Zwischen Luzern und Stans / Sarnen wird ein 30 Minuten-Takt angeboten. Unter Berücksichtigung der Entwicklung der Energiepreise ist damit zu rechnen, dass der Ruf nach einem 20- oder gar 15-Minuten-Takt zu nehmen wird. Dazu kommen stündliche schnelle Verbindungen nach Engelberg und über den Brünig. In Spitzenzeiten kann das Angebot verdoppelt werden. Die Kantone Ob- und Nidwalden erhalten mehr Züge in die Stadt Luzern und somit bessere Anschlüsse in die Zentren Zürich, Bern & Basel.

Entlastungswirkung A2. Nach Eröffnung der Knonauer-Autobahn wird auf der A2 zwischen Luzern und Horw-Hergiswil bzw. aus Süden nach Luzern, Zug und Zürich eine massive Verkehrszunahme erwartet. Die Kapazitätsgrenze wird erreicht werden und damit sind vermehrte Staus programmiert. Durch das attraktive und leistungsfähige Angebot kann der Pendleranteil, der den öffentlichen Verkehr nutzt, erhöht werden. Somit entsteht eine Entlastungswirkung für die A2.

Haltestelle Allmend. Die neue Haltestelle erschliesst das von unserer Bevölkerung rege frequentierte Sport-, Freizeit und Messegelände optimal.

Weniger Lärm. Die Verkehrsumlagerung – kombiniert mit der Tieflegung der Zentralbahn im Stadtbereich – führt zu einer massgeblichen Reduktion der Lärmimmissionen in der Stadt.

Vom Ausbau der Zentralbahn profitieren vorwiegend die Gemeinden der Kantone Nid- und Obwalden sowie das angrenzende Berner Oberland. Da die Takt-Frequenzen für Hergiswil bereits heute gut sind, ergibt das vorliegende Projekt diesbezüglich für die Gemeinde Hergiswil keine Vorteile. Da dieses aber Anlass für neue, unzumutbare Lärmquellen ist und der Tatsache, dass der Schnellzug nach Obwalden in Hergiswil nicht mehr stoppen wird, sind mit dem vorliegenden Projekt für Hergiswil eher Nachteile verbunden. Für die Hergiswiler-Bevölkerung ist dies schlicht eine Fehlplanung und ist mit einer Tunnelführung in Hergiswil zu korrigieren.

Nachteil des heutigen Projektes

Nadelöhr Hergiswil. Damit der ambitionierte Fahrplan eingehalten werden kann, basieren die Berechnungen auf einer Geschwindigkeit der Züge von 90 Km/h. Nur in Hergiswil quietscht die Zentralbahn weiterhin mit 40 km/h durch das Dorf.

Eingleisige Führung. Die eingleisige Führung in Hergiswil gefährdet die Fahrplanstabilität und verhindert einen weiteren Ausbau der Zentralbahn. Verspätungen können kaum aufgeholt werden und wirken sich auf das ganze Einzugsgebiet der zb aus.

Lärm. Die massgebliche Reduktion der Lärmimmissionen durch die Tieferlegung der Zentralbahn im Stadtbereich war ein gewichtiges Argument im Abstimmungskampf für das Projekt <Doppelspur und Tieflegung Luzern>. Unseres Erachtens gilt diese Argumentation auch für Hergiswil.

Die gleiche Anzahl Züge, die durch das Stadtgebiet fahren und offensichtlich solche Emissionen verursachen, dass eine Tieferlegung notwendig wurde, fahren in Hergiswil durch dicht besiedeltes Gebiet. Die eingleisige Führung durch Hergiswil bedeutet ein erhebliches Risiko für die Fahrplanstabilität und verhindert einen zukünftigen weiteren Ausbau der Zentralbahn. Ein doppelspuriger Tunnel verbessert die Fahrplanstabilität und reduziert die Lärmeinwirkungen auf die Bevölkerung wesentlich.

Weiteres Vorgehen.

Der Tunnel Hergiswil, als Massnahme in der B-Liste im Agglomerationsprogramm Luzern, wurde nach einer ersten Sichtung durch die entsprechenden Bundesstellen von diesen als tauglich und wirksam eingestuft. Eine abschliessende Beurteilung vom Bund ist in der ersten Hälfte 2009 zu erwarten.

Parallel dazu erstellt das zuständige Bundesamt eine Priorisierung aller Massnahmen aus den eingereichten Agglomerationsprogrammen. Diese erfolgt aufgrund der folgenden Kriterien:

- Relevanz der Massnahme für die Agglomeration
- Kosten-/Nutzenverhältnis der Massnahme
- Zeitpunkt der Erreichung der Bau- und Finanzreife.

Die vorliegende Machbarkeitsstudie erfüllt diese Kriterien nicht und muss mit einem weiteren Planungsschritt ergänzt werden. Das letzte Kriterium hängt massgeblich von der Bereitschaft ab, ein Auflageprojekt, der Detaillierungsgrad entspricht einem Bauprojekt, zu erarbeiten. Dabei sind bereits die voraussichtlichen Investitions- Betriebs- und Unterhaltskosten zu ermitteln.

Massnahmen, die in der folgenden Umsetzungsperiode von vier Jahren absehbar die Bau- und Finanzierungsreife erreichen, werden in der Regel vom Bund der Priorität A zugeteilt, jedoch ohne die Sicherheit, dass Bundesgelder auch fliessen werden. Kredite werden nur im Rahmen der vorhandenen Mittel gesprochen. Kredite der Kantone und Gemeinden müssen aber sichergestellt sein, was einseitig ist und der Bund für sich nicht anwendet.

Die Motion <Doppelspurtunnel Hergiswil> ist notwendig:
weil damit die weiteren Schritte und die finanziellen Folgen des Bauprojektes <Doppelspurtunnel Hergiswil> aufgezeigt werden und den zuständigen Stellen in Bern unseren Willen zur Umsetzung dieses Projektes dokumentieren werden kann.
weil das Projekt <Doppelspurtunnel in Hergiswil> dem Taktfahrplan der Zentralbahn die notwendige Stabilität verleiht, der 15-Minuten-Takt für Stans möglich wird und ein wichtiges Teilstück zur Reduzierung der Lärmbelastung in Hergiswil darstellt.

Wir bitten Sie die Motion zu unterstützen und als dringlich zu überweisen.

Mit freundlichen Grüssen

Landrat Maurus Adam, Hergiswil

Mitunterzeichnende:

Max Achermann; Paul Achermann; Martin Ambauen; Claudia Amstutz; Leo Amstutz; Lisbeth Amstutz; Josef Barmettler; Sepp Barmettler; Viktor Baumgartner; Michèle Blöchliger; Alfred Bossard; Walter Brändli; Eduard Christen; Hans Christen; Claudia Dillier; Bruno Durrer; Bruno Duss; Peter Epper; Jutta Floria; Paul Frank; Willy Frank; Norbert Furrer; Paul Joller; Tobias Käslin; Peter Keller; Werner Küttel; Christian Landolt; Paul Leuthold; Doris Marty; Paul Matter; Ernst Minder; Erich Näf; Alois Niederberger; Toni Niederberger; Josef Niederberger; Walter Odermatt; Josef Odermatt; Fritz Renggli; Heinz Risi; Res Schmid; Rafael Schneuwly; Jeannine Schori; Kaspar Schuler; Ulrich Schweizer; Karl Tschopp; Werner von Rotz; Conrad Wagner; Ruedi Waser; Markus Würsch; Alice Zimmermann; Hans-Peter Zimmermann; Martin Zimmermann

REGIERUNGSRAT

PROTOKOLLAUSZUG

Nr. 80

Stans, 10. Februar 2009

Volkswirtschaftsdirektion. Parlamentarischer Vorstoss. Motion von Landrat Maurus Adam, Hergiswil und Mitunterzeichnende zur Planung eines Bauprojektes des Doppelspurtunnels Hergiswil Matt-Hergiswil Bahnhof. Teilweise Gutheissung

Sachverhalt

1.

Das Landratsbüro übermittelte dem Regierungsrat mit Schreiben vom 23. September 2008 eine Motion von Landrat Maurus Adam, Hergiswil und Mitunterzeichnende zur Planung eines Bauprojektes des Doppelspurtunnels Hergiswil Matt-Hergiswil Bahnhof. Der Motionär stellt darin den Antrag, die Planungsarbeiten für den Doppelspurtunnel aufzunehmen und im Hinblick auf die Priorisierung der Projekte im Agglomerationsprogramm Luzern die dazu notwendigen Schritte in Angriff zu nehmen. Zur Begründung der Anträge wird auf den Vorstoss verwiesen.

2.

Das Landratsbüro hat den Vorstoss geprüft und dabei festgestellt, dass die Motion dem Art. 53 Abs. 2 des Landratsgesetzes entspricht. Bezüglich Dringlichkeit der Motion wurde der Vorstoss im Landrat vom 22. Oktober 2008 traktandiert. Der Landrat beschloss dabei die Beantwortung der Motion als

nicht dringlich zu erklären. Gemäss dem Landratsreglement (§ 108 Abs. 2) ist in diesem Fall der Vorstoss binnen sechs Monaten zu behandeln.

Beantwortung

1 Ausgangslage

Der Kanton Luzern erarbeite in den Jahren 2003 und 2004 das Agglomerationsprogramm Luzern. Im Perimeter dieses Agglomerationsprogramms liegt auch die Gemeinde Hergiswil. Der Bericht zum Agglomerationsprogramm Luzern wurde im Februar 2005 dem Bund zur Vorprüfung eingereicht. Das Agglomerationsprogramm Luzern umfasst u.a. die Tiefflegung und Doppelspur im Raum Luzern bis Kantonsgrenze. Das Bundesamt für Raumentwicklung beurteilte im Oktober 2005 den Stand des Agglomerationsprogramms Luzern grundsätzlich positiv.

Das Projekt eines Doppelspurausbaus und Tiefflegung der zb Zentralbahn in Luzern schafft die Grundlage für eine Angebotserweiterung der S-Bahn- und IR-Angebote nach Nidwalden und Obwalden.

Diese Angebotssteigerung führt zu mehr Zugfrequenzen in der Gemeinde Hergiswil. Der Gemeinderat intervenierte in der Folge gegen den daraus entstehenden Lärm entlang der verbleibenden Einspurstrecke. Aus diesem Grund hat die Volkswirtschaftsdirektion eine Machbarkeitsstudie für einen Doppelspurtunnel zwischen der Station Hergiswil Matt und dem Bahnhof Hergiswil in Auftrag gegeben. Im Oktober 2007 lag diese Machbarkeitsstudie vor. Sie bestätigte grundsätzlich die Machbarkeit eines 800 Meter langen Tunnels und ergab eine Kostenschätzung von 110 Millionen Franken. Gestützt auf die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurde der doppelspurige Tunnel als Massnahme Nummer M10.2 ins Agglomerationsprogramm Luzern zuhanden des Bundes aufgenommen. Nachdem der Bund alle Agglomerationsprogramme einer eingehenden Bewertung und Prüfung unterzogen hatte, lagen im Dezember 2008 die entsprechenden Prüfberichte des Bundes vor. Der Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm Luzern sieht vor, den doppelspurigen Tunnel in der C-Liste aufzuführen. Der Antrag des Kantons Luzern lautete auf Aufnahme in die B-Liste. Begründet wurde diese Umpriorisierung des Doppelspurtunnels in Hergiswil mit einem ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Die Massnahmen der Agglomerationsprogramme werden in folgende drei Zeithorizonte eingeteilt.

A-Liste : Massnahmen, welche in den Jahren 2011-2014 realisiert werden.

B-Liste : Massnahmen, welche in den Jahren 2015-2018 realisiert werden.

C-Liste : Massnahmen, welche später als 2018 zur Realisierung gelangen.

Am 1. Dezember 2008 hatte eine Delegation der Kantone Nidwalden, Obwalden und der Gemeinde Hergiswil die Gelegenheit, mit dem Direktor des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) die Thematik doppelspuriger Tunnel Hergiswil im Agglomerationsprogramm persönlich zu besprechen. Dabei wurde den Bundesvertretern die Notwendigkeit und der Nutzen des Doppelspurtunnels Hergiswil nochmals eingehend erläutert.

2 Ablauf zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms Luzern

In diesem Abschnitt soll auf den Stand zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms Luzern näher eingegangen werden. Damit wird aufgezeigt, zu welchem Zeitpunkt und in welcher Form der Kanton Nidwalden und die Gemeinde Hergiswil Handlungsmöglichkeiten haben.

Dezember 2007	Letzter Termin für die Eingabe von Agglomerationsprogrammen beim Bund. Der Kanton Luzern reicht sein definitives Programm, das in der B-Liste auch den Doppelspurtunnel Hergiswil beinhaltet, termingerecht ein.
1. Hälfte 2008	Prüfung und Bewertung der Agglomerationsprogramme durch das ARE und Orientierung der Kantone über provisorische Prüfberichte.
2. Hälfte 2008	Fachgespräche zwischen ARE und Kantonen zu den Ergebnissen der Prüfberichte und Erläuterungen dazu (fachliche Würdigung der Vorlage).
19. Dezember 2008	Eröffnung der Vernehmlassung zu den Ergebnissen der Bewertung und Prüfung der Agglomerationsprogramme.
bis 17. April 2009	Vernehmlassungsfrist für den Kanton Nidwalden und die Gemeinde Hergiswil zum Doppelspurtunnel Hergiswil im Rahmen des Agglomerationsprogramms Luzern (politische Würdigung der Vorlage).
Ende 2009	Verabschiedung der Vorlage zu den Agglomerationsprogrammen zuhanden des eidgenössischen Parlaments.

Mitte 2010

Beratung der Vorlage im Bundesparlament. Definitiver Parlamentsbeschluss über die Aufnahme des Doppelspurtunnels Hergiswil in die B-Liste des Agglomerationsprogramms Luzern.

Im ersten Quartal 2009 findet also eine politische Würdigung der Vorlage statt. Das heisst, die Gemeinde Hergiswil und der Kanton Nidwalden können sich im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zu den Ergebnissen des Prüfberichtes äussern. Diese Möglichkeit wird wahrgenommen und dem Bund nochmals deutlich aufgezeigt, welche Bedeutung ein doppelspuriger Tunnel für die Angebotsentwicklung der zb und die Situation in der Gemeinde Hergiswil hat. Nach Abschluss des Vernehmlassungsverfahrens wird die Vorlage dann durch das ARE für die Verabschiedung im Bundesrat zuhanden des Parlaments aufbereitet. Eine letzte Möglichkeit zur politischen Einflussnahme zu den in den Agglomerationsprogrammen unterstützten Massnahmen bietet sich bei der parlamentarischen Debatte im National- und Ständerat. Die Vertreter von Nidwalden im Bundesparlament sind diesbezüglich schon vororientiert worden. Hier gilt es zu berücksichtigen, dass im Agglomerationsprogramm Luzern zahlreiche andere für Luzern wichtige Massnahmen aufgeführt sind. Hier besteht eine gewichtige Konkurrenzsituation zwischen einzelnen Massnahmen. Aufgrund dieser Ausgangslage bedarf es grosser Anstrengungen, im Rahmen der parlamentarischen Debatte in Bern für den Doppelspurtunnel Hergiswil Mehrheiten zu finden.

3 Gründe für den Doppelspurtunnel Hergiswil

Im Folgenden sollen die wichtigsten Gründe für einen Doppelspurtunnel in Hergiswil zusammengefasst werden:

- Die Entwicklung des Siedlungsraumes von Hergiswil wird durch das bestehende Trasse der Zentralbahn im Bereich Hergiswil Matt-Hergiswil Bahnhof stark eingeschränkt. Heute ist das Siedlungsgebiet durch Bahn und Strasse (A2 und Kantonsstrasse) durchtrennt. Neben diesen trennenden Verkehrsachsen fehlt aber eine attraktive Langsamverkehrsachse, welche die verschiedenen Ortsteile untereinander verbinden würde.
- Die aktuelle Streckengeschwindigkeit (50km/h) im Streckenabschnitt Hergiswil Matt-Hergiswil Bahnhof entspricht nicht den Entwicklungsszenarien eines modernen Bahnbetriebes. Sämtliche Streckenausbauten der Zentralbahn sind in den letzten Jahrzehnten auf Streckengeschwindigkeiten von mindestens 90 km/h ausgelegt. Das künftige Rollmaterial ist ebenfalls auf Tempi von 100 km/h ausgelegt.
- Die Umweltbelastungen der drei Verkehrsträger Kantonsstrasse, Bahnlinie und Autobahn sind in Hergiswil sehr hoch und liegen weit über den schweizerischen Durchschnittswerten. Insbesondere bezüglich Lärm liegen entsprechende Gutachten vor.
- Das Zusammenführen zweier „eigenständiger“ Bahnlinienäste in Hergiswil Richtung Luzern hat angebotsseitige Vorteile und betrieblich gravierende Nachteile, solange dieser 1,2 km lange Streckenabschnitt nur einspurig befahrbar ist.
- Mit dem neuen Angebotskonzept VX (auf Fahrplan 2014) können auf dem Streckenabschnitt Luzern-Hergiswil bis 16 Regelzüge pro Stunde fahren (ohne Zusatz- und Entlastungszüge). Dies führt zu entsprechenden Immissionen für die Bewohner von Hergiswil.
- Ein Fahrplan mit maximal 16 Zügen pro Stunde wird im Normalfall auf einer doppelspurigen Strecke abgewickelt. Mit der verbleibenden Einspurstrecke zwischen Hergiswil Matt und Bahnhof ergibt sich eine geringe Fahrplanstabilität, die kaum Verspätungen auffangen kann.

4 Lärmbelastung durch zb Zentralbahn im Raum Hergiswil

Seit anfangs des 21. Jahrhunderts wird vom Bund das Projekt „Lärmsanierung der Eisenbahnen“ im Rahmen der FinöV (Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs) umgesetzt. Der rechtliche Rahmen für das Projekt wird insbesondere durch das am 1. Oktober 2000 in Kraft getretene Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (BGLE) und dem gleichzeitig in Kraft getretenen Bundesbeschluss über deren Finanzierung abgesteckt. Die Strecken der Zentralbahn sind in diesem Zusammenhang ebenfalls auf die Lärmaspekte hin überprüft worden. Dies vor allem dort, wo Bahn und Siedlung nahe beieinander liegen. Dies trifft für Hergiswil in besonderem Masse zu. Die Projektierung von Lärmsanierungsmassnahmen für die Strecke Luzern-Hergiswil läuft seit einiger Zeit. Im Vordergrund stehen dabei Lärmsanierungsmassnahmen an der Quelle, d.h. bei den Schienenfahrzeugen. Mit der Erneuerung der Fahrzeugflotte der Zentralbahn durch die SPATZ-Fahrzeuge ist ein erster Schritt zur Lärmreduktion gemacht. Weitere Rollmaterial-Erneuerungen (z.B. Ersatz des IR Brünig ab 2013) und technische Anpassungen der Bremsen bei den aktuellen Fahrzeugen sind in Bearbeitung. Zur Verringerung des Kurvenkreischens ist die Installation einer Schmieranlage in Planung. Alle diese

Massnahmen führen dazu, dass die Lärm-Grenzwerte auch ohne bauliche Investitionen künftig fast flächendeckend eingehalten werden. Die gestreckte Linienführung des Doppelspurausbaus zwischen Hergiswil-Matt und Schlüssel wird ebenfalls zu geringeren Lärmbelastungen führen.

5 Finanzierung

Gemäss der Machbarkeitsstudie vom Oktober 2007 muss mit Kosten von mindestens 110 Millionen gerechnet werden. Die Finanzierung dieser Investition ist heute noch offen. Selbst wenn der Bund das Projekt ins Agglomerationsprogramm aufnimmt, verbleiben Restkosten von rund 50 - 80 Millionen Franken. Als mögliche Kostenträger kommen die SBB, die zb, die Gemeinde Hergiswil und die Kanton Nidwalden, Obwalden und Luzern in Frage. Sie haben sich bis heute nicht konkret zu einer Mitfinanzierung geäussert.

Das Kosten-/Nutzenverhältnis ist vertieft zu prüfen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass mit der Realisierung des Tunnels beim Kanton hohe Mittel gebunden werden, welche für andere Investitionsvorhaben, insbesondere im Agglomerationsverkehr oder für andere Lärmschutzmassnahmen, nicht mehr zur Verfügung stehen werden. Eine Interessensabwägung der Investitionsschwerpunkte auf kantonaler Ebene ist notwendig.

Eine Finanzierung des Projektes ohne namhafte Mitwirkung des Bundes ist nicht realistisch.

6 Weiteres Vorgehen

Nächster Fixpunkt für die Realisierung des Doppelspurtunnels Hergiswil ist der definitive Entscheid, ob die Massnahme in der B- oder C-Liste angesiedelt ist. Der nun vorliegende Prüfbericht des Bundes sieht den Tunnel in der C-Liste. Nach Abschluss der nun laufenden Vernehmlassung zu den Agglomerationsprogrammen kann davon ausgegangen werden, dass Ende 2009 definitiv zuhanden des Parlaments entschieden ist, in welcher Priorisierung der Doppelspurtunnel Hergiswil verbleibt.

Gelingt es, den Tunnel in die B-Liste zu bringen, wird der Regierungsrat dem Landrat einen Projektierungskredit für die Erstellung eines Vorprojektes für den Doppelspurtunnel Hergiswil mit entsprechenden ergänzenden Unterlagen (Kosten-/Nutzungenbeurteilung, Finanzierungsplan, Stellungnahmen der möglichen Kostenträger) vorlegen. Der Projektierungskredit wird voraussichtlich in der Grössenordnung von rund CHF 2 Mio. ausmachen. Eine Beteiligung der Gemeinde Hergiswil an diesem Projektierungskredit ist Voraussetzung dafür, dass sich der Kanton beteiligt. Diese Projektierungsvorlage kann voraussichtlich in Verlauf des Jahres 2010 dem Landrat unterbreitet werden.

Wenn der Tunnel in der C-Liste verbleibt, wird der Regierungsrat vorläufig auf eine Vorlage für einen entsprechenden Projektkredit verzichten. In diesem Szenario kann mit der Realisierung des Tunnels erst nach 2018 gerechnet werden. Der Regierungsrat wird aber das Tunnelprojekt weiterhin aktiv weiterverfolgen. Sollten sich kurzfristige Änderungen der Priorisierung ergeben, werden die entsprechenden Planungsmassnahmen sofort ergriffen.

Beschluss

Dem Landrat wird beantragt, die Motion von Landrat Maurus Adam, Hergiswil und Mitunterzeichnende im Sinne von Ziff. 6 der Erwägungen teilweise gutzuheissen.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Gemeinderat Hergiswil, Gemeindkanzlei, 6052 Hergiswil
- Kommission für Bildung, Kultur und Volkswirtschaft (Präsidium, Vizepräsidium und Sekretariat)
- Finanzkommission (Präsidium, Vizepräsidium und Sekretariat)
- Aufsichtskommission (Präsidium, Vizepräsidium und Sekretariat)
- Landratssekretariat
- Landrat Maurus Adam, Hergiswil
- Baudirektion
- Finanzdirektion
- Volkswirtschaftsdirektion
- Amt für Raumentwicklung
- Amt für Wirtschaft und Standortentwicklung

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Josef Baumgartner

Landrat Maurus Adam: Ich danke vorerst für die grosse Unterstützung bei der Eingabe unserer Motion. Ebenso danke ich dem Regierungsrat für die termingerechte Beantwortung.

Was war das Ziel meiner Motion? Ich konnte nie verstehen, dass ein solcher Ausbau der zb im vorderen Drittel von Hergiswil einfach endet und nicht weiter geplant werden soll. Grundsätzlich war dies der Ursprung von Diskussionen in Hergiswil selber. Das Projekt sollte vom Bahnhof Matt bis Bahnhof Dorf weiter geplant und umgesetzt werden. Die Motion ist auch darin begründet, dass bei der Eingabe des Agglomerationsprogramms Luzern diverse Fragestellungen offen waren. Diese Fragestellungen müssen beantwortet werden, damit wir eine Chance haben, wiederum in die B-Liste aufgenommen zu werden und die Nachhaltigkeit zu erreichen. Dies auch der Grund, warum ich die Motion als dringlich erklären wollte.

Ich erlaube mir kurz die Beurteilung der Antwort des Regierungsrates. Erfreut bin ich, dass der Regierungsrat auf die Motion positiv reagiert. Er verspricht für den Tunnel vom Bahnhof Matt Unterstützung. Es ist auch gut, wie der Ablauf und die Planungsschritte vorgesehen sind. Dies wird in der Antwort sehr gut und übersichtlich dargestellt. Ich bin auch damit einverstanden, dass ein Projektierungskredit erst dann beantragt wird, wenn das Projekt tatsächlich in der B-Liste ist und dort auch nachhaltig bleiben wird. Nochmals zur Erinnerung: Die B-Liste beinhaltet die Projekte, die nach 2015 bis 2018 ausgelöst werden könnten.

Etwas enttäuscht, eher ausgeglichen beurteile ich die Wertung des Doppelspurtunnels. Hierzu äussere ich mich noch später. Eher negativ und enttäuscht bin ich, dass keine konkreten Massnahmen aufgelistet wurden. Im Text steht zwar: „Gelingt es uns, das Projekt in die B-Liste aufzunehmen....“ Doch was wird diesbezüglich unternommen? Diese Massnahmen fehlen mir.

Erlauben Sie mir noch, zum Vorteil des Doppelspurtunnels sowie zu den konkreten Massnahmen etwas zu sagen. Wie es heute geplant ist, sollen 16 Züge, ohne Extrazüge, innerhalb einer Stunde durch Hergiswil geführt werden. Meines Wissens wird ein solcher Fahrplan doppelspurig fahren müssen. Es gibt keine Strecke, welche einen solch engen Fahrplan nur auf einem Gleis umsetzt. Dies hat auch Konsequenzen. Die Züge müssen nämlich innerhalb kurzer Zeit im Bahnhof Matt kreuzen, sonst ist eine Verzögerung die Folge. Rechnen wir dies aus, so wird es im Bahnhof Matt allein 76 Möglichkeiten geben, die eine Verspätung zur Folge haben könnten. Abgesehen von den übrigen Verspätungsmöglichkeiten, weil die S5 ab Giswil bei jeder Haltestelle Passagiere aufnimmt. Durch diese Planung wird die Fahrplanstabilität gefährdet. Vor allem in Stosszeiten am Morgen auf der Fahrt nach Luzern, um andere Anschlüsse zu erreichen, wären Verspätungen nicht tolerierbar. Ein Doppelspurtunnel bietet natürlich auch eine sehr grosse Flexibilität. Wir könnten dann nämlich zusätzliche Züge fahren, beispielsweise während der Stosszeiten oder auch bei anderen Gelegenheiten. Diese Flexibilität haben wir grundsätzlich nicht, wenn wir nur eingleisig durch Hergiswil fahren.

Noch ein Wort zu konkreten Massnahmen: Es wurde vom Bundesamt für Raumentwicklung signalisiert, dass das Projekt in die C-Liste eingeteilt werde. Man hatte die Möglichkeit, mit dem Direktor des Bundesamtes das Gespräch zu suchen. Er zeigte auf, warum das Projekt in der C-Liste zu finden ist. Da draus ergeben sich Aufträge, die erfüllt werden müssen: Es muss die Relevanz des Tunnels für die Agglomeration Obwalden und Nidwalden aufgezeigt werden. Es muss also bewiesen werden, dass der Fahrplan eine viel bessere Stabilität hat und damit auch einen sehr grossen Vorteil für die Agglomeration, welche doch etwa 80'000 Einwohner umfasst. Es wurde auch das Kosten/Nutzen-Verhältnis kritisiert. Hierzu wären noch entsprechende Antworten abzugeben. Auch die Finanzierung ist zurzeit noch nicht klar definiert. Aus der Antwort des Regierungsrates kann ich auch noch nicht entnehmen, was alles beispielsweise mit dem Kanton Obwalden oder dem Kanton Luzern unternommen wurde, um das Projekt mitzutragen.

Sollte der Doppelspurtunnel trotz aller Bemühungen nicht ausgeführt werden können, dann ist die Situation so, wie sie heute geplant ist. Das heisst, wir hätten eine Doppelspur bis Her-

giswil Matt und dann die eingleisige Führung bis Bahnhof Dorf. Dies würde zusätzliche Immissionen mit sich bringen. Auch hier fehlen mögliche Massnahmen zum Lärmschutz. Auch nicht ersichtlich ist, wer diese zu finanzieren hätte. Die berühmte Schmieranlage gegen das Kuvenkreischen ist zwar immer wieder ein Thema, doch gibt es noch keine verbindliche Antwort, wann diese montiert werde und wann sie in Betrieb genommen werden könnte.

Auch im laufenden Projekt sind noch dieselben Fragen offen. Welche Lärmschutzmassnahmen sind vorgesehen und wer muss die Kosten tragen?

Konkrete Massnahmen vermisse ich somit grundsätzlich in der Antwort des Regierungsrates. Unter dem Strich gebe ich mich jedoch mit der Antwort zufrieden und ich beantrage Eintreten auf die Motion und bitte Sie, dem Antrag des Regierungsrates mit dem Zusatz der BKV zuzustimmen.

Landrat Josef Niederberger, Vertreter der Kommission für Bildung, Kultur und Volkswirtschaft: Unsere Kommission tagte am 4. März und hat diese Motion besprochen. Anwesend waren auch Volkswirtschaftsdirektor Gerhard Odermatt und der Motionär. Ich ergänze unseren schriftlichen Bericht wie folgt: Wir können aus dem Bericht des Regierungsrates entnehmen, dass das Projekt offenbar nicht mehr in die B-Liste aufgenommen wird. Ebenso können wir daraus entnehmen, dass mit dem Projekt sehr viel Geld gebunden werden muss, welches für andere Vorhaben, insbesondere für den Agglomerationsverkehr und für Lärmschutzmassnahmen letztlich nicht mehr zur Verfügung stehen. Alle diese Gedanken sind finanziell gesehen nachvollziehbar. In der Praxis jedoch funktioniert es so nicht. Das Teilstück Hergiswil Matt bis Dorf ist mit einem Wasserschlauch zu vergleichen, welcher neu eingelegt wird und in der Mitte belässt man ein Stück mit wesentlich kleineren Dimensionen. Dieses Teilstück hat weniger Durchmesser und hat bestimmte Durchgangsmengen, die das ganze System bestimmen. In diesem Teilstück entsteht ein derart grosser Druck, mehr Geräusche und eine grössere Abnützung. Auch die Abnützung der diesem Teilstück angrenzenden Bewohnerinnen und Bewohner wird unnötig strapaziert. Auch der Bahnbetrieb wird in diesen engen Verhältnissen seine liebe Mühe haben. Es wird nach dem Endausbau und der Aufnahme des Viertelstundentaktes zum Problem. Daher ist es sehr wichtig, dass wir alle Möglichkeiten wahrnehmen und uns bemerkbar machen, auch wenn es aussichtslos zu scheitern scheint. Wir von der BKV sind überzeugt, dass man zusammen mit Hergiswil mit gezieltem Handeln und Verhandeln die gewünschten Lösungen erreichen kann. Die Infrastrukturen sollen dementsprechend verwirklicht werden. Wir sind in der Kommission einig, dass es höchste Zeit ist, uns auch finanziell dafür einzusetzen. Mit dem vielen Geld, welches jetzt auf den Banken oder bei der Pensionskasse liegt, sollte es doch möglich sein, dass wir Lösungen zur Finanzierung finden sollten. Für uns ist klar, dass auch andere Finanzierungsmodelle zu prüfen sind. Wichtig ist, dass wir jetzt, zum jetzigen Zeitpunkt die Möglichkeiten, die uns gegeben sind, auszuschöpfen haben. Wir müssen dem Regierungsrat Trümpfe in die Hand geben, die er ausspielen kann. Daher beantragt die BKV, auf die Motion von Landrat Maurus Adam und den Mitunterzeichnenden einzutreten und teilweise gutzuheissen. Ergänzen möchten wir, dass der Regierungsrat mit den zuständigen Behörden von Obwalden und Luzern, inklusive den Bundesparlamentariern, an einen Tisch sitzen soll und das gesamte Konzept zum öffentlichen Verkehr in der Zentralschweiz zu diskutieren ist. Diese Verhandlungen sollen bezwecken, dass der öffentliche Verkehr nicht nur in der Stadt Luzern stattfinden soll. Bewirken soll dies auch, dass die drei Zentralschweizer Kantone Obwalden, Nidwalden und Luzern als Einheit auftreten sollen. Der letzten Sonntagszeitung konnten wir entnehmen, dass am 5. Mai bereits ein solches Zusammentreffen stattfinden soll. Dies spielt keine Rolle. Wir geben unseren zuständigen Leuten heute den klaren Auftrag, was wir von solchen Verhandlungen erwarten. Sonst wird nur übe den Tiefbahnhof Luzern gesprochen und unser Problem bleibt... wörtlich „auf der alten Strecke“.

Landrätin Claudia Dillier, Vertreterin der GN-Fraktion: Der Doppelspurausbau ist ein wichtiges Anliegen für die Optimierung des öffentlichen Verkehrs in unserem Kanton. Dies zeigt auch die breite Unterstützung der Motion. Die Grünen Nidwalden gehen mit der Kommission BKV einig, dass auf politischer Ebene das Gespräch gesucht werden muss. Aus diesem Grund unterstützen wir den ersten Satz der Kommission.

Den 2. Teil des Kommissionsantrags lehnen wir jedoch ab. Dieser 2. Satz ist einer gemeinsamen Position in keiner Weise förderlich. Worum geht es? Es geht um eine versteckte Drohung, zwar nicht im juristischen Sinne. Man spricht die allfällig später notwendige Unterstützung für den Tiefenbahnhof Luzern an. Wir sind der Meinung, dass dies uns nicht näher zum Ziel führt, im Gegenteil. Psychologisch ist dies äusserst ungeschickt. Es stellt sich doch die Frage: Wer ist auf wen angewiesen? Sind die umliegenden Kantone, egal welcher Grösse auf den Kanton Nidwalden angewiesen? Oder ist der Kanton Nidwalden nicht in zahlreichen Bereichen auf die Zusammenarbeit – gerade auch mit Luzern – angewiesen? Erfreulich ist, dass ein runder Tisch bereits geplant ist. Der Ergänzungsantrag der Kommission soll unserer Regierung den Rücken stärken. Wir stellen deshalb den Antrag, nur den ersten Satz dieser Ergänzung anzunehmen.

Landrätin Michèle Blöchliger, Vertreterin der SVP-Fraktion: Die SVP-Fraktion hat den Doppelspurtunnel Hergiswil Matt-Hergiswil Bahnhof, wie alle hier im Saal, bereits mehrfach diskutiert. Ich nehme unseren Entscheid vorweg: Die SVP ist für Eintreten und unterstützt den Antrag des Regierungsrates mit Einbezug der ganzen Ergänzung der BKV. Uns ist es wichtig, zum Thema heute noch folgendes festzuhalten: Anlässlich der Sitzung vom 7. Juni 2006, an dieser konnte ich persönlich nicht teilnehmen, weil dies der Geburtstermin unserer Zwillinge ist, hat Landratsvizepräsident Res Schmid verdankenswerterweise mein Votum übernommen. Ich komme nochmals auf diese Bemerkung zurück. Namens der SVP-Fraktion stellten wir damals den Antrag, das Geschäft über die finanzielle Beteiligung am Planungskredit für das Ausführungsprojekt abzulehnen, sprich zurückzuweisen. Wir begründeten den Antrag damit, dass unsere Anliegen und die unseres Kantons bezüglich Lärmschutz und Feinstaub im Vergleich zur Region Luzern klar zu wenig berücksichtigt würden. Ich zitiere hier unseren Kollegen Landratsvizepräsident Res Schmid: „Es kann nicht sein, dass wir in Luzern wegen einer grünen Wiese einen Tunnel bauen und in Hergiswil, im dichtbesiedelten Gebiet, keine Tunnel geplant sind.“ Dieses Zitat übernehme ich gerne. Es sagt doch alles aus. Damals schon fehlte die gesamtheitliche Betrachtungsweise. Daher stehen wir auch einstimmig für die ganze Ergänzung der BKV ein. Insbesondere ist auch wichtig, dass wir als Bedingung an die anderen beiden Kantone eine gewisse Rückstärkung von ihnen erwarten. Unsere Meinung war immer klar: die Gemeinde Hergiswil, das Parlament und die Regierung müssen gegenüber dem Bund und den Nachbarkantonen sowie den Beteiligten SBB und zb auf die Hinterbeine stehen und so eine akzeptable Planung betreffend Massnahmen zur Erhaltung der Wohnqualität sowie die Aufnahme des Doppelspurtunnels in die B-Liste erreichen.

Je früher wir aktiv sind, desto eher kann man Einfluss nehmen und muss sich nicht bei jedem Entscheid beugen. Auch wenn man klein ist, man darf für seine Anliegen kämpfen und man muss nicht das Gefühl haben, sich vor den Grossen ducken zu müssen. Und jetzt noch die persönliche Bemerkung: ich hoffe sehr, dass der Doppelspurtunnel Realität wird, sofern er kostenmässig getragen werden kann und falls er auch geologisch möglich ist, und dann würde ich mich sehr freuen, mit meinen Zwillingen, wie gesagt am 7.6.06 geboren, durch diesen Tunnel zu fahren.

Landrat Tobias Käslin, Vertreter der FDP-Fraktion: Die FDP-Fraktion hat anlässlich ihrer Fraktionssitzung über dieses Geschäft diskutiert und beschlossen, diese Motion gutzuheissen.

Mit Beschluss vom 10. Februar 2009 beantragt der Regierungsrat dem Landrat die Motion teilweise gutzuheissen. Die Motion verlangt, die Arbeiten für die Planung des Bauprojektes „Doppelspurtunnel Hergiswil Matt – Hergiswil Bahnhof aufzunehmen, die Planungsschritte aufzuzeigen und den notwendigen Finanzplan aufzuzeigen. Eine Studie vom Oktober 2007 zeigt die Machbarkeit eines 800 Meter langen Tunnels auf. Gestützt auf diese Ergebnisse, wurde der doppelspurige Tunnel als Massnahme ins Agglomerationsprogramm Luzern zuhanden des Bundes aufgenommen. Der Prüfbericht des Bundes sieht vor, den doppelspurigen Tunnel in der so genannten C-Liste aufzuführen. Das heisst, dass diese Massnahme

später als 2018 zur Realisierung gelangt. Unser Ziel muss sein, den Doppelspurtunnel in die B- Liste zu bringen, sodass die Massnahmen in den Jahren 2015 bis 2018 nachhaltig realisiert werden. Dem Antrag der BKV, die zuständigen Politiker von Obwalden, Luzern und Nidwalden, insbesondere die Regierungsräte und Bundesparlamentarier an einen runden Tisch zu bringen, wird von der FDP unterstützt und sehr begrüsst.

Auch wir Beckenrieder, die als Seegemeinde von einer Fahrplanstabilität profitieren sind sich der hohen Lärmbelastungen von Hergiswil ohne Doppelspurtunnel bewusst und fordern die schnellstmögliche Planung eines Bauprojektes. Die Motion ist deshalb gutzuheissen.

Landrat Viktor Baumgartner, Vertreter der CVP-Fraktion: Der Fraktionschef hat mich beauftragt, an seiner Stelle dieses Votum abzugeben. Die CVP-Fraktion setzt sich auch dieses Mal für den öffentlichen Verkehr ein. Daher haben sehr viele aus unserer Fraktion die Motion von Maurus Adam unterstützt. Über die Zielsetzung sind wir uns hier im Saal wohl ziemlich einig, die Antwort des Regierungsrates können wir uns einverstanden erklären. Wir finden auch, dass der Tunnel zwischen Hergiswil Matt und Dorf für den ¼- Stunden-Takt von entscheidender Bedeutung ist. Es wäre wirklich unverständlich und schade, wenn der Ausbau Doppelspur hinausgeschoben wird. Die Regierung hat zusammen mit den eidgenössischen Parlamentariern alles zu unternehmen, damit die wichtigen Abschnitte in die B-Liste aufgenommen werden. Den Weg dazu überlassen wir dem Regierungsrat. Wir werden diese Schritte kritisch verfolgen. Wir sind froh, dass der runde Tisch bereits aufgegleist ist und dass die wichtigen Punkte gesamthaft betrachtet werden. Daher findet es die überwiegende Mehrheit der CVP-Fraktion nicht richtig, zwei Projekte gegeneinander auszuspielen und Bedingungen für eine Beteiligung am Tiefbahnhof Luzern zu stellen. Ich denke, dass wir auf die Partnerschaft angewiesen sind, mit Drohungen kommen wir nicht weiter. Wer ist Profiteur des guten öffentlichen Verkehrs? Wir würden auch von einer Tieflegung in Luzern profitieren. Beide Grossprojekte sind für unseren Kanton sehr wichtig und wir haben alles zu unternehmen, dass beide in nützlicher Zeit realisiert werden kann. Geben wir dem Regierungsrat unser Vertrauen. Er hat den runden Tisch bereits initialisiert und er will versuchen, den Weg zum Ziel gemäss unseren Wünschen aufzunehmen. In diesem Sinn bitte ich Sie im Auftrag der CVP-Fraktion, die Motion gemäss Antrag des Regierungsrates gutzuheissen und den Zusatz mit der Forderung an den Regierungsrat wegzulassen.

Volkswirtschaftsdirektor Gerhard Odermatt: Der Regierungsrat war alles andere als untätig. Wir haben in den letzten Wochen und Monaten sehr viel in Sachen Agglomerationsprogramm unternommen. Bereits im Jahr 2003 hat der Regierungsrat vom Regierungsrat Luzern verlangt, dass Hergiswil Bestandteil des Agglomerationsprogramms Luzern sein müsse. Dieser Einbezug war nicht so einfach zu erreichen. Das erste Projekt war, aufgrund des Fahrplanangebotes, der Doppelspurausbau bis Matt. Bereits damals wurde gefordert, dass es ab Matt weiterzuziehen sei. „Gestrichelt“ wurde es damals bereits in die Planung integriert. Wir wollten, auch ohne Druck einer Motion, eine Machbarkeitsstudie in Auftrag geben. Dies wurde auch umgesetzt. Die vom Regierungsrat in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie bestätigte, dass grundsätzlich eine Machbarkeit für einen 800 m langen Tunnel in diesem Gebiet da ist. Eine erste grobe Kostenschätzung geht von 110 Mio. Franken aus. Dieser Tunnel wurde auf Antrag des Kantons Nidwalden als Massnahme im Agglomerationsprogramm Luzern zuhanden des Bundes aufgenommen. Luzern hat das Projekt als eine Massnahme in der B-Liste eingegeben. In der B-Liste sind Massnahmen, die in den Jahren 2015 – 2018 realisiert werden sollen. Luzern sagte jedoch immer, dass für sie dieser Tunnel nicht zentral sei. Seit Ende 2008 wissen wir, dass das Bundesamt für Raumentwicklung der Meinung ist, die Massnahme gehöre wegen einem ungenügenden Kosten-/Nutzen-Verhältnis in die C-Liste zurückgestuft. Massnahmen in der C-Liste kommen später als 2018 zur Realisierung, sofern die entsprechenden Nachweise zu Kosten-/Nutzen und was sehr wichtig ist, dass die Voraussetzung da ist, dass im betreffenden Gebiet eine nachhaltige Entwicklung stattfinden kann. Nur Lärmschutzmassnahmen genügen für eine Aufnahme als Massnahme in einem Agglomerationsprogramm nicht. Der Regierungsrat kann die Abklassierung in die C-Liste nicht verstehen. Wir vermuten, dass die Kosten-/Nutzen Überprüfung in Unkenntnis

aller Fakten erfolgt ist. In unserer Stellungnahme fordern wir nochmals, dass der Tunnel als Massnahme in der B-Liste belassen wird.

Die Streckenführung der zb durch die Gemeinde Hergiswil wurde bereits im Jahr 1889 realisiert und ist seither nicht mehr angepasst oder verbessert worden. Mit ihren engen Kurvenradien entspricht sie nicht mehr den Anforderungen einer modernen Bahnstrecke. Dazu kommt, dass die Linienführung der Autobahn A2 durch Hergiswil bereits in den 50er Jahren festgelegt wurde und heute nicht mehr den Anforderungen an eine siedlungsgerechte Autobahn genügt. Die Umweltbelastung in der Gemeinde Hergiswil ist in der Tat sehr hoch und weit über dem Schweizer Durchschnitt. Ein Fahrplan mit dieser Dichte an Zügen wird im Normalfall auf einer doppelspurigen Strecke abgewickelt. Neben dem stark zunehmenden Pendlerverkehr auf den beiden S-Bahn Linien Richtung Stans und Sarnen muss die Strecke auch den Interregio-Verkehr nach Engelberg und Interlaken bewältigen.

Aus diesen Gründen haben die zb und der Kanton zusätzliche Studien in Auftrag gegeben. Ein renommiertes Planungsinstitut antwortet uns wie folgt: *„Den Kantonen wird empfohlen, beim Bund zu beantragen, die Doppelspur Hergiswil-Hergiswil Matt wieder in die B-Liste des Aggloprogramms aufzunehmen. Die nicht mehr den heutigen Ansprüchen genügenden Einspur stellt bereits heute einen Engpass dar, der die Entwicklung des Angebots behindert, resp. jede Erweiterung des Angebots weitgehend blockiert.“*

Diese Gründe sprechen für einen Doppelspurausbau des Einspurabschnitts Matt bis Dorf. Ein Ausbau auf Doppelspur ist aber nur durch einen Tunnel realisierbar. Hier müssen die gleichen Kriterien gelten wie in Luzern, wo die Einspurstrecke auch auf Doppelspur ausgebaut wird.

Aus diesen Gründen heisst der Regierungsrat die Motion teilweise gut. Auch weil er die Forderung nach Aufnahme in die B-Liste gegenüber dem Bund nochmals bekräftigt in der laufenden Vernehmlassung. Die Antwort konnte nur in Abhängigkeit der Priorisierung auf Stufe Bund gegeben werden. Eine Realisierung ausserhalb des Perimeters „Agglomerationsprogramm“ dürfte kaum realistisch sein. Es kann davon ausgegangen werden, dass bis Ende 2009 zuhanden des Bundesparlaments entschieden ist, in welche Priorisierung der Tunnel kommen soll. Gelingt es, den Tunnel in die B-Liste zu bringen, ist der Regierungsrat sofort bereit, dem Landrat den Kredit für ein Auflageprojekt zum Beschluss vorzulegen. Dies kann der Regierungsrat aber nur machen, wenn die Gemeinde dahintersteht. Ziel muss es sein, die jetzt innerhalb des Projekts „Ausbau Infrastrukturen der zb“ geplante Doppelspur von Luzern her bis Matt zu realisieren, um langfristig den in der Motion geforderten Tunnel ab Matt bis Dorf überhaupt projektieren und bauen zu können. Ich erinnere Sie daran, dass der Landrat zusätzlich zum beschlossenen Anteil des Kantons Nidwalden an das Gesamtprojekt einen weiteren Kredit von 10 Mio. Franken zur Begradigung der Strecke zwischen Kantonsgrenze bis Matt gesprochen hat, allerdings unter der Voraussetzung, dass die Gemeinde Hergiswil sich dabei mit einem 1/3 an den Kosten beteiligt. Dieser Beschluss muss in der Gemeinde noch gefasst werden.

Ich erinnere Sie auch daran, dass für das begonnene Projekt mit seinen Teilbereichen gültige Parlamentsbeschlüsse aus Obwalden und Nidwalden und sehr eindeutige Abstimmungsergebnisse des Volkes in Stadt und Kanton Luzern vorliegen. Alle haben JA gesagt. Der Kanton investiert 22,9 Mio. Franken in das Projekt Doppelspur und Tieflegung der zb und 6,7 Mio. Franken in die Mehrkosten für die gestreckte Linienführung im Abschnitt Kantonsgrenze bis Matt. Die gestreckte Linienführung ist wie gesagt Voraussetzung für einen künftigen Tunnel Hergiswil Matt bis Bahnhof. Wir würden uns selbst bestrafen, wenn jetzt mit einer Petition verlangt wird, es müsse ab Kantonsgrenze neu geplant werden. Dies hätte fatale Folgen für das vom Landrat bewilligte Projekt zur Finanzierung des Mehraufwands für die begradigte Strecke. Der Kredit würde verfallen. Ob wir mit einer Neuauflage nochmals auf die Unterstützung der Projektpartner aus Luzern und Obwalden zählen können, bliebe dann höchstens als Hoffnung.

Der Forderung der Kommission BKV ist im Grundsatz bereits nachgekommen, da Luzern eine Einladung an die Bundesparlamentarier und Regierungsvertreter der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden zu einem runden Tisch zum Thema „Grossprojekte Schiene und Strasse in der Agglomeration Luzern“ verschickt hat. Die ganze Verkehrsproblematik ist ganzheitlich und auf der funktionalen Ebene in diesen 3 Kantonsgebieten anzugehen. Es wäre falsch, mit Verknüpfungen einen Tiefbahnhof Luzern im vornherein zu torpedieren, da gerade auch Nidwalden und Obwalden von einem solchen Ausbau profitieren würden.

In diesem Sinne beantragen wir die teilweise Gutheissung der Motion bis zum Vorliegen des definitiven Entscheids betr. der Priorisierung des Tunnels.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Landratspräsident Alfred Bossard: Vor der Schlussabstimmung verschaffen wir uns noch Klarheit zu den verschiedenen Anträgen. Ich zitiere den ursprünglichen Antrag des Motionärs: *„Für die Planung eines Bauprojektes „Doppelspurtunnel Hergiswil Matt – Hergiswil Bahnhof der Zentralbahn“ sei der Regierungsrat zu beauftragen, die Arbeiten aufzunehmen, dem Landrat die einzelnen Planungsschritte aufzuzeigen und die finanziellen Mittel im Finanzplan bereitzustellen.“*

Der Regierungsrat stellt nun sinngemäss folgenden Änderungsantrag: *„Wird das Projekt „Doppelspurtunnel Hergiswil Matt – Hergiswil Bahnhof“ in die B-Liste des Bundes über die Finanzierungsetappe 2015-2018 für das Programm Agglomerationsverkehr aufgenommen, wird der Regierungsrat beauftragt, dem Landrat einen Projektierungskredit für die Erstellung eines Vorprojektes für den Doppelspurtunnel Hergiswil mit entsprechenden ergänzenden Unterlagen (Kosten-/Nutzungenbeurteilung, Finanzierungsplan, Stellungnahmen der möglichen Kostenträger) vorzulegen.“*

Wird das Projekt „Doppelspurtunnel Hergiswil Matt – Hergiswil Bahnhof“ in die C-Liste des Bundes über die Finanzierungsetappe nach 2018 für das Programm Agglomerationsverkehr aufgenommen, wird der Regierungsrat beauftragt, das Tunnelprojekt weiterhin aktiv weiterzuverfolgen.“

Die Kommission für Bildung, Kultur und Volkswirtschaft stellt mit Bericht vom 12. März 2009 noch folgenden Ergänzungsantrag zum Antrag des Regierungsrates: *„Der Regierungsrat wird beauftragt die zuständigen Politiker von OW, LU und NW (insbesondere Regierungsräte und Bundesparlamentarier) an einen runden Tisch zu bringen, um ein Gesamtkonzept für den öffentlichen Verkehr für die Zentralschweiz auszuarbeiten. Hierbei sollen die Vertreter des Kantons NW die Realisierung des Doppelspurtunnels Hergiswil Matt – Hergiswil Bahnhof als Bedingung für eine allfällige spätere Unterstützung von ausserkantonalen Projekten (z.B. Tiefbahnhof Luzern) festhalten.“*

Die GN-Fraktion beantragt, nur den ersten Satz des Antrags der Kommission BKV als Ergänzung zu unterstützen. Deshalb bereinigen wir zunächst diese zwei Anträge.

Mit 24 Stimmen gegen 23 Stimmen zieht der Landrat in der Bereinigungsabstimmung den Antrag der Kommission BKV dem Antrag der GN-Fraktion vor.

In der zweiten Bereinigungsabstimmung bevorzugt der Landrat mit 28 Stimmen gegen 16 Stimmen den Antrag der Kommission BKV gegenüber dem Antrag des Regierungsrates.

Der Landrat beschliesst in der Schlussabstimmung mit 48 gegen 0 Stimmen: Die Motion von Landrat Maurus Adam, Hergiswil, und Mitunterzeichnende zur Planung eines Bauprojektes des Doppelspurtunnels Hergiswil Matt - Hergiswil Bahnhof wird in geänderter Form gutgeheissen.

Wird das Projekt „Doppelspurtunnel Hergiswil Matt – Hergiswil Bahnhof“ in die B-

Liste des Bundes über die Finanzierungsetappe 2015-2018 für das Programm Agglomerationsverkehr aufgenommen, wird der Regierungsrat beauftragt, dem Landrat einen Projektierungskredit für die Erstellung eines Vorprojektes für den Doppelspurtunnel Hergiswil mit entsprechenden ergänzenden Unterlagen (Kosten-/Nutzungsbeurteilung, Finanzierungsplan, Stellungnahmen der möglichen Kostenträger) vorzulegen.

Wird das Projekt „Doppelspurtunnel Hergiswil Matt – Hergiswil Bahnhof“ in die C-Liste des Bundes über die Finanzierungsetappe nach 2018 für das Programm Agglomerationsverkehr aufgenommen, wird der Regierungsrat beauftragt, das Tunnelprojekt weiterhin aktiv weiterzuverfolgen.

Der Regierungsrat wird beauftragt die zuständigen Politiker von OW, LU und NW (insbesondere Regierungsräte und Bundesparlamentarier) an einen runden Tisch zu bringen um ein Gesamtkonzept für den öffentlichen Verkehr für die Zentralschweiz auszuarbeiten. Hierbei sollen die Vertreter des Kantons NW die Realisierung des Doppelspurtunnels Hergiswil Matt – Hergiswil Bahnhof als Bedingung für eine allfällige spätere Unterstützung von ausserkantonalen Projekten (z.B. Tiefbahnhof Luzern) festhalten.

7 Einfaches Auskunftsbegehren von Landrat Peter Keller, Hergiswil, über die Haltung des Regierungsrates in Bezug auf das Harmos-Konkordat

Landratspräsident Albert Bossard: Zur Beantwortung dieses parlamentarischen Vorstosses übergebe ich das Wort der Vertreterin des Regierungsrates, Bildungsdirektorin Beatrice Jann.

Bildungsdirektorin Beatrice Jann: Ich beantworte Ihnen gerne die drei gestellten Fragen.

1. Teilt der Nidwaldner Regierungsrat die Meinung, dass mit diesem Abstimmungsergebnis HarmoS in der vorliegenden Form für Nidwalden erledigt ist?

Der Regierungsrat respektiert den Volkswillen und nimmt zur Kenntnis, dass der Beitritt des Kantons Nidwalden zum Harmos-Konkordat in der vorliegenden Form zum heutigen Zeitpunkt nicht erfolgen kann. Der Regierungsrat hat die EDK entsprechend in Kenntnis gesetzt.

2. Wird der Nidwaldner Regierungsrat in Vertretung der Erziehungsdirektion sich dafür einsetzen, dass die umstrittenen Punkte im HarmoS-Konkordat überarbeitet werden?

Eine Überarbeitung des Harmos-Konkordats ist zum jetzigen Zeitpunkt kein Thema. Zurzeit laufen die Ratifizierungsverfahren in verschiedenen Kantonen. Während des Verfahrens können die rechtlichen Grundlagen nicht geändert werden. 9 Kantone haben ihren Beitritt definitiv erklärt. In 2 Kantonen (FR und TI) ist die Referendumsfrist noch offen. Es zeichnet sich ab, dass noch vor Sommer 2009 das notwendige Quorum zur Inkraftsetzung des Konkordats erreicht sein wird. Eine Überarbeitung wird sich zum jetzigen Zeitpunkt von daher nicht aufdrängen.

3. Wie gedenkt er sich konkret bei der Erziehungsdirektorenkonferenz für ein „Harmos light“ einzubringen?

„Harmos light“ muss innerhalb der EDK zuerst definiert werden, bevor sich der Regierungsrat in die Diskussion einbringen kann. Zudem steht eine solche Variante zurzeit gar nicht zur Diskussion. Das Konkordat wird auf Grund des geltenden Konkordatstextes abgeschlossen und mit diesem Inhalt in Kraft treten. Eine Änderung dieses Konkordats unmittelbar nach Inkrafttreten ist kein realistisches Szenario. Mit der Ablehnung des Konkordats gelten für Nidwalden die verpflichtenden Bestimmungen des Konkordats wie Einführung des obligatorischen Kindergartens sowie Schaffung von Tagesstrukturen nicht.

Landratspräsident Albert Bossard: Ich bedanke mich für die Beantwortung dieses einfachen Auskunftsbegehrens. Gemäss dem Landratsreglement findet eine Diskussion über diesen parlamentarischen Vorstoss nicht statt.

Landratspräsident Alfred Bossard: Wir sind somit am Schluss der Traktandenliste. Ich danke für die engagierten Diskussionen und wünsche einen schönen Abend. Die Sitzung ist offiziell geschlossen.

Landratspräsident:

Landratssekretär: