



Protokoll Landratssitzung vom 23. September 2020

Ort Stans, Kollegium St. Fidelis, Theatersaal

Zeit 08.30 bis 11.00 Uhr

Anwesend: Landrat: 59 Ratsmitglieder
Regierungsrat: 7 Ratsmitglieder

Absolutes Mehr: 30 Stimmen

2/3 Mehr: 39 Stimmen

Entschuldigt: Landrat Jörg Genhart, Stans

Vorsitz: Landratspräsidentin Therese Rotzer-Mathyer

Protokoll: lic. iur. Emanuel Brügger, Landratssekretär
Maggie Blättler, Sekretärin Staatskanzlei

Behandelte Geschäfte:

- | | | |
|---|--|-----|
| 1 | Tagesordnung; Genehmigung | 853 |
| 2 | Gesetz über die Förderung des Tourismus (Tourismusförderungsgesetz, TFG);
[Änderung aufgrund der Covid-19 Pandemie, Fixierung Kantonsbeitrag für die
Jahre 2021 und 2022]; 2. Lesung | 854 |
| 3 | Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Krankenversicherung
(Krankenversicherungsgesetz, KKV); [Änderung der Individuellen
Prämienverbilligung infolge Bundesrecht]; 2. Lesung | 854 |
| 4 | Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Krankenversicherung
(Krankenversicherungsgesetz, KKV); [Änderung im Bereich Pflegefinanzierung];
1. Lesung | 855 |
| 5 | Interpellation von Landrat Alexander Huser, Ennetbürgen, betreffend
fiskalpolitische Massnahmen Coronakrise | 858 |
| 6 | Postulat von Landrat Armin Odermatt, Büren, und Mitunterzeichnenden
betreffend Linienführung des Radweges von Wil, Oberdorf, nach Dallenwil | 864 |
| 7 | Bericht der Interparlamentarischen Geschäftsprüfungskommission zum
Geschäftsbericht 2019 des Verkehrssicherheitszentrums der Kantone Obwalden
und Nidwalden (VSZ); Kenntnisnahme | 889 |
| 8 | Bericht der Interparlamentarischen Geschäftsprüfungskommission zum
Geschäftsbericht 2019 des InformatikLeistungszentrums der Kantone Obwalden
und Nidwalden (ILZ); Kenntnisnahme | 890 |
| 9 | Bericht der Interparlamentarischen Geschäftsprüfungskommission zum
Geschäftsbericht 2019 der Interkantonalen Polizeischule Hitzkirch (IPH);
Kenntnisnahme | 891 |

- 10 Einfaches Auskunftsbegehren von Landrätin Erika Liem Gander, Beckenried, und Mitunterzeichnenden betreffend Überführung der schulisch-therapeutisch tätigen Fachpersonen der logopädischen und psychomotorischen Schuldienste aus der Lehrpersonalverordnung in die Personalverordnung

892

Landratspräsidentin Therese Rotzer: Am 29. August 2020 ist Oberrichter Peter Epper von Buochs im Amt verstorben. Er ist 2012 in das Obergericht gewählt worden. Vorher war er Mitglied des Landrates. Ich bitte Sie, sich zu einer kurzen Schweigeminute zu erheben.

Landratspräsidentin Therese Rotzer: Ich begrüsse Sie herzlich zur heutigen Sitzung.

Gewohnheiten verändern – das fällt uns Menschen oft schwer. Wir halten uns gerne fest, an dem was war, was wir kennen. Neues wagen – das ist mit Risiken verbunden und deshalb gehen wir vorsichtig damit um. Ich persönlich finde, man muss sich nicht dauernd neu erfinden und immer alles verändern. Oft hat sich etwas bewährt – warum sollte man denn das ändern? Manchmal sind aber Anpassungen unserer Gewohnheiten nötig, weil es gute oder sogar zwingende Gründe dafür gibt. Es ist nicht immer alles richtig, weil wir es immer so gemacht haben. Es gilt Vor- und Nachteile einer Neuerung abzuwägen, sich zu entscheiden und dann den Entschluss durchzuziehen.

Sie wissen vermutlich, was ich mit diesen einleitenden Gedanken ansprechen will. Bei der Vorbereitung auf die erste Landratssitzung diesen Sommer, hat mich unser Landratssekretär Emanuel Brügger darauf hingewiesen, dass unsere Art und Weise, wie wir im Landrat das Gesetzgebungsverfahren abwickeln, nicht in allen Teilen dem Gesetz und vor allem nicht dem Landratsreglement entspreche.

Das Gesetzgebungsverfahren ist in drei Teile gegliedert:

- Zuerst entscheiden wir, ob wir auf eine Vorlage eintreten wollen.
- Dann folgt die Lesung, das heisst, die artikelweise Einzelberatung der vorgeschlagenen Änderungen (vgl. § 48 LRR). Unser Landratsreglement schreibt dabei vor, dass wir bei Gesetzesvorlagen zwei Lesungen machen müssen. Vorbehalten bleibt ein Entscheid des Landrates, dass zum Beispiel wegen Dringlichkeit auf eine zweite Lesung verzichtet wird.
- Unmittelbar nach der Lesung folgt gemäss § 57 LRR die Schlussabstimmung.

Nun war es bisher so, dass wir nicht erst ganz am Schluss nach der zweiten Lesung eine Abstimmung über die gesamte Vorlage gemacht haben, sondern dass wir – obwohl das im Reglement nicht vorgesehen ist – bereits nach der ersten Lesung über das gesamte Gesetz abgestimmt haben. Ich gebe zu, mir ist bisher auch nicht aufgefallen, dass dies nicht unserem Reglement entspricht und sich Probleme aus dieser Praxis ergeben könnten. Wir hatten mit diesem Vorgehen – bis jetzt zumindest während meiner Amtszeit – nie ein Problem.

Was würde aber passieren, wenn bei einer solchen Gesamtabstimmung nach der ersten Lesung das Gesetz abgelehnt würde? Wäre das Gesetz damit bereits definitiv vom Tisch? Oder müsste das Landratsbüro die Vorlage trotzdem für die zweite Lesung traktandieren? Welche Rechtsfolgen hat diese „Schlussabstimmung“ nach der ersten Lesung?

Wir haben diese Problematik an der Sitzung des Landratsbüros vom 27. August 2020 diskutiert und das Landratsbüro war mit mir mehrheitlich der Auffassung, dass nach der ersten Lesung keine Gesamtabstimmung mehr gemacht werden soll. Zum einen, weil das Reglement dies so nicht vorsieht, und zum anderen, weil die Rechtsunsicherheit bei einer allfälligen Ablehnung der Gesetzesvorlage nach der ersten Lesung zu gross wäre. Ich werde deshalb ab der heutigen Sitzung neu nach der ersten Lesung keine Gesamtabstimmung mehr durchführen.

Der Landratssekretär hat Ihnen per E-Mail eine Zusammenfassung der Rechtslage zukommen lassen und Sie haben das Thema an Ihren Fraktionssitzungen besprochen. Ich weiss, dass nicht ganz alle von Ihnen mit diesem neuen Vorgehen einverstanden sind. Ich bin aber klar der Meinung, dass wir nur mit dieser Anpassung ein rechtskonformes Verfahren haben und dass – wer an der bisherigen Praxis festhalten will – einen Antrag auf Änderung des Reglements bzw. eine entsprechende Motion einreichen muss. Ich lasse hier die Frage bewusst offen, ob es sinnvoll ist, immer nach der ersten Lesung eine Gesamtabstimmung durchzuführen. Eine Abstimmung, die keine rechtliche Verbindlichkeit, das heisst, nur konsultativen Charakter haben kann. Es ist am Landrat über einen solchen Vorstoss zu entscheiden und nicht an mir, meine Meinung dazu hier zu äussern.

Nach dieser informativen Einleitung komme ich zur

Orientierung über die parlamentarischen Vorstösse:

1. Die Kleine Anfrage von Landrat Kilian Duss, Stans, und Mitunterzeichnenden vom 18. Juni 2020, betreffend Fluktuation von Führungskräften in der Justiz- und Sicherheitsdirektion des Kantons Nidwalden wurde vom Regierungsrat mit Beschluss Nr. 447 vom 1. September 2020 beantwortet.

Kleine Anfragen werden im Ratsplenum nicht behandelt. Der Wortlaut des Vorstosses sowie die Stellungnahme des Regierungsrates wurden Ihnen per Post zugestellt und ist in der SitzungsApp aufgeschaltet.

Folgender **parlamentarische Vorstoss** wurde neu eingereicht:

1. Landrätin Erika Liem Gander, Beckenried, und Mitunterzeichnende haben mit Eingabe vom 9. September 2020 ein Einfaches Auskunftsbegehren betreffend Überführung der schulisch-therapeutisch tätigen Fachpersonen der logopädischen und psychomotorischen Schuldienste aus der Lehrpersonalverordnung in die Personalverordnung.

Das Landratsbüro hat den parlamentarischen Vorstoss geprüft und dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen; die mündliche Beantwortung erfolgt an der heutigen Sitzung.

Ich erkläre die heutige Sitzung somit offiziell als eröffnet.

1 Tagesordnung; Genehmigung

Landratspräsidentin Therese Rotzer: Ich stelle fest, dass die heutige Landratssitzung rechtzeitig im Amtsblatt angezeigt worden ist und die Geschäftsunterlagen termingerecht den Mitgliedern des Landrates zugestellt wurden.

Die Traktandenliste wurde mit dem vorgenannten Einfachen Auskunftsbegehren von Landrätin Erika Liem Gander ergänzt.

Das Wort wird nicht verlangt.

Abstimmung

Der Landrat beschliesst einstimmig mit 58 Stimmen: Die ergänzte Tagesordnung wird genehmigt.

2 Gesetz über die Förderung des Tourismus (Tourismusförderungsgesetz, TFG); [Änderung aufgrund der Covid-19 Pandemie, Fixierung Kantonsbeitrag für die Jahre 2021 und 2022]; 2. Lesung

Landratspräsidentin Therese Rotzer: Wir führen heute die Einzelberatung in 2. Lesung durch. Es sind keine schriftlichen Anträge eingereicht worden. Wünscht Volkswirtschaftsdirektor Othmar Filliger das Wort?

Das Wort wird nicht verlangt.

Die Lesung erfolgt ohne Wortbegehren.

Schlussabstimmung

Der Landrat beschliesst einstimmig mit 58 Stimmen: Die Änderung des Gesetzes über die Förderung des Tourismus (Tourismusförderungsgesetz, TFG) [Änderung aufgrund der Covid-19 Pandemie, Fixierung Kantonsbeitrag für die Jahre 2021 und 2020] wird beschlossen.

3 Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Krankenversicherung (Krankenversicherungsgesetz, KVG); [Änderung der Individuellen Prämienverbilligung infolge Bundesrecht]; 2. Lesung

Landratspräsidentin Therese Rotzer: Wir führen heute die Einzelberatung in 2. Lesung durch. Es sind keine schriftlichen Anträge eingereicht worden. Wünscht Gesundheits- und Sozialdirektorin Michèle Blöchliger das Wort?

Das Wort wird nicht verlangt.

Landrätin Regula Wyss, Vertreterin der Grüne-SP-Fraktion: Jetzt sind wir also in der 2. Lesung angelangt, dem neuen Gesetz, bei welchem es um die Krankenkassen-Prämienverbilligung geht. Und ich kann Ihnen sagen: Wir haben gerungen mit dem Entschluss in der Fraktion. Ich bin sicher, es überrascht Sie nicht, dass wir von der Grünen-SP-Fraktion uns nochmals intensiv mit der Prämienverbilligung auseinandergesetzt haben.

Ihnen allen ist wohl bekannt, dass wir uns in der Budgetdebatte jeweils mit viel Engagement für mehr Krankenkassen-Prämienverbilligung für den unteren Mittelstand eingesetzt haben.

In unserem Kanton Nidwalden, welcher Weltspitze im Steuerfuss sein will, unser Kanton der Millionen in den Finanzausgleich zahlt, aber für die Nidwaldnerinnen und Nidwaldner, die auf schmalen Budget leben, die keine Ergänzungsleistung oder Sozialhilfe beziehen, die alles selbst bezahlen und manchmal sparen müssen, damit sie die Steuern bezahlen können, ihnen gegenüber hat sich unser Kanton bislang immer wieder sehr knausrig gezeigt.

Ich habe beim Bundesamt für Gesundheit BAG nachgefragt und Tabellen erhalten in welcher Rangliste der Kanton Nidwalden in der Krankenkassen-Prämienverbilligung steht. Da sind wir in der Schweiz nicht mehr die Besten wie bei den Steuern. Nein, im Jahr 2018 belegten wir abgeschlagen den letzten Platz. Immer gerechnet, was die Kantone zusätzlich zum Bundesbeitrag zur Verfügung stellen und heruntergerechnet auf die jeweilige Bevölkerungszahl der Kantone. Und genau in diesem Jahr 2018 ist dann durch das Engagement der Grünen-SP-Fraktion das Budget 2019 während der Debatte um 1 Mio. Franken erhöht worden. So konnte der Selbstbehalt von 12% auf 11% gesenkt werden. Dadurch haben wir dann im Jahr 2019 drei Plätze gut gemacht und sind von unseren 26

Kantonen auf dem viertletzten Platz gelandet. Die Rangliste für das Jahr 2020 steht noch aus, aber wir alle können erahnen, wo der Kanton Nidwalden auf dieser Liste platziert sein wird.

Nein, haben Sie keine Angst; ich stelle keinen Antrag mehr. Wir von der Grüne-SP-Fraktion sind bereit, konstruktive Politik zu betreiben. Aber ich möchte in Erinnerung rufen, wenn wir jetzt dieses Gesetz verabschieden und alle steuerlichen Schlupflöcher gestopft sind, werden wir durch die Senkung der Steuerwerte der Eltern von 120'000 Franken auf 100'000 Franken nochmals 550'000 Franken sparen.

Wir von der Grüne-SP-Fraktion erwarten genau deswegen vom Regierungsrat, wenn er das Budget erstellt, dass er die vorgegebenen Richtprämien des Bundes übernimmt, genauso wie er das bei den Ergänzungsleistungen und Sozialhilfebezüglern auch übernehmen muss. Denn jetzt kann wohl niemand mehr behaupten, es komme nicht den Richtigen zugute.

Wir, die Grüne-SP-Fraktion, werden die Budget-Zahlen genau studieren, und wenn wir es für nötig halten, werden wir halt in Gottes Namen wieder intervenieren.

Auch wenn das Herz von gewissen Fraktionsmitgliedern blutet, wird die Grüne-SP-Fraktion grossmehrheitlich dem Gesetz zustimmen.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Die Lesung erfolgt ohne Wortbegehren.

Schlussabstimmung

Der Landrat beschliesst mit 57 gegen 0 Stimmen: Das Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Krankenversicherung (Krankenversicherungsgesetz, KKVg) [Änderung der Individuellen Prämienverbilligung infolge Bundesrecht] wird beschlossen.

4 Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Krankenversicherung (Krankenversicherungsgesetz, KKVg); [Änderung im Bereich Pflegefinanzierung]; 1. Lesung

Eintretensdiskussion

Gesundheits- und Sozialdirektorin Michèle Blöchliger: Die ambulanten und stationären Pflegeleistungen werden meist von älteren Menschen entweder zu Hause oder in Pflegeheimen in Anspruch genommen.

Die Finanzierung dieser Pflegeleistungen erfolgt von drei Seiten: Durch die versicherte Person selber, den Krankenversicherer und durch den Wohnkanton der versicherten Person. Dabei ist der Kanton Nidwalden ein sogenannter Restfinanzierer. Die Pflegeleistungen werden bekanntlich im ambulanten sowie im stationären Bereich mit Taxen verrechnet. Schweizweit gibt es verschiedene Arten von Taxen. Bisher wurden im Kanton Nidwalden ambulante sowie stationäre Pflegeleistungen über eine Normtaxe finanziert. Der Regierungsrat legt dabei unter anderem die stationären Pflegegetaxen fest.

Zurzeit sind drei Einsprachen von Nidwaldner Pflegeheimen gegen die vom Regierungsrat festgelegten stationären Pflegegetaxen für das Jahr 2019 pendent. Aufgrund dessen und auch aufgrund eines Bundesgerichtsentscheides, welcher jedoch den Kanton Luzern betroffen hat, entschied der Regierungsrat, die gesetzliche Regelung für die stationäre Pflegegetaxe im Kanton Nidwalden anzupassen. Dabei soll mit der vorliegenden Gesetzesvor-

lage von einer Normtaxe auf eine Mischtaxe gewechselt werden. Diese Mischtaxe berücksichtigt die durchschnittlichen Pflegekosten über alle Nidwaldner Pflegeheime sowie die Pflegekosten, die individuell pro Pflegeheim anfallen. Die Mischtaxe ermöglicht es, dass die Restfinanzierung der stationären Pflegeleistungen deutlicher abgebildet wird und dennoch die individuellen Eigenheiten pro Pflegeheim teilweise berücksichtigt werden können. Die Basis der Mischtaxe bilden die geprüften Kostenrechnungen der letzten drei Jahre, korrigiert um den Normallohnindex für den Sektor "Gesundheitswesen, Heime und Sozialwesen".

Bei Renovationen, Umbauten und Erweiterungen bei bereits anerkannten Pflegeheimen werden die bisherigen Kosten zur Ermittlung der Mischtaxe herangezogen.

Bei neuen Leistungserbringern liegt jedoch noch keine geprüfte Kostenrechnung vor. Daher basiert die individuelle Taxe zu 100% auf den gewichteten Pflegekosten aller Pflegeheime, bis geprüftes Datenmaterial vorliegt.

Bei interkantonalen Verhältnissen muss der Regierungsrat neu eine Referenztaxe festlegen. Diese Referenztaxe basiert auf den gewichteten Pflegekosten aller Nidwaldner Pflegeheime, korrigiert um den Normallohnindex.

Steht im Kanton Nidwalden kein Pflegeplatz zur Verfügung oder wird ein Platz mit spezialisierter Pflege benötigt, dann wird die Taxe des entsprechenden Pflegeheims übernommen.

Die ambulante Pflegetaxe erfährt keine wesentlichen Änderungen durch die vorliegende Gesetzesänderung. Es wird lediglich eine Bestimmung für die Einzelverrechnung von Mitteln und Gegenständen in die Gesetzgebung aufgenommen.

Grundsätzlich wurden die Änderungen und Anpassungen des kantonalen Krankenversicherungsgesetzes im Bereich der Pflegefinanzierung von allen Vernehmlassungsteilnehmenden begrüsst.

Im Namen des Regierungsrates beantrage ich Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und dieser zuzustimmen.

Landrätin Lilian Lauterburg, Vertreterin der Kommission für Finanzen, Steuern, Gesundheit und Soziales (FGS) und als Vertreterin der FDP-Fraktion: Die Kommission FGS hat an der Sitzung vom 19. August 2020 in Anwesenheit von Gesundheits- und Sozialdirektorin Michèle Blöchliger und der Vorsteherin des Gesundheitsamtes, Karen Dörr, die Teilrevision zum Bundesgesetz über die Krankenversicherung im Bereich Pflegefinanzierung beraten.

Wie wir bereits gehört haben, geht es in dieser Vorlage im Wesentlichen um die Finanzierung der Pflege im stationären Bereich (Pflegeheime) und darum, eine gesetzliche Grundlage für die Vergütung der Mittel und Gegenstände in der ambulanten Pflege (Spitex) zu schaffen.

Neu soll bei der stationären Pflegefinanzierung statt einer Normtaxe eine Mischtaxe zur Anwendung kommen. Dabei wird für jedes Pflegeheim eine individuelle Taxe festgelegt.

Keine Änderung gibt es bei der ambulanten Pflege – hier gibt es weiterhin eine Normtaxe. Es wird aber neu für die Finanzierung der Mittel und Gegenstände eine gesetzliche Grundlage geschaffen, damit diese künftig einzeln verrechnet werden können.

Die Kommission unterstützt die vorliegende Teilrevision vollumfänglich. Sie begrüsst insbesondere, dass die Vergütung der Kosten für Mittel und Gegenstände klar geregelt wird und sie neu einzeln verrechnet werden können. Auch mit dem Wechsel von der Normtaxe zu einer Mischtaxe bei der stationären Pflegefinanzierung ist die Kommission einverstanden. Die für die Mischtaxe angewendeten Berechnungen sind für die Kommission nachvollziehbar und schlüssig.

Die Kommission FGS beantragt dem Landrat mit 9 zu 0 Stimmen, bei keiner Enthaltung, auf die Vorlage einzutreten und dieser zuzustimmen.

Ich darf noch die Meinung der FDP bekannt geben: Die FDP-Fraktion hat die Vorlage an der Fraktionssitzung vom 16. September 2020 diskutiert. Sie ist mit den vorgeschlagenen Änderungen einverstanden und stimmt der Teilrevision des Krankenversicherungsgesetzes im Bereich Pflegefinanzierung einstimmig zu.

1. Landratsvizepräsident Stefan Bosshard, Vertreter der Finanzkommission (Fiko):

Ich kann mich kurz halten: Die Finanzkommission hat das Geschäft ebenfalls beraten und ist zum gleichen Schluss gekommen wie die FGS als Hauptkommission. Gestützt auf unseren Mitbericht vom 17. August 2020 empfiehlt Ihnen die Finanzkommission deshalb einstimmig mit 7 zu 0 Stimmen, der vorliegenden Gesetzesrevision zuzustimmen.

Landrätin Alice Zimmermann, Vertreterin der CVP-Fraktion: Die CVP-Fraktion hat die Teilrevision zum Krankenversicherungsgesetz im Bereich Pflegefinanzierung beraten und diskutiert.

Wir unterstützen den Systemwechsel im Bereich Pflegefinanzierung. Wie schon von Regierungsrätin Blöchliger erwähnt, soll die Mischtaxe die Normtaxe in den stationären Pflegeleistungen ablösen. Die Mischtaxe berücksichtigt die durchschnittlichen Pflegekosten über alle Nidwaldner Pflegeheime, wie auch die individuellen Pflegekosten pro Pflegeheim. Mit der vorgeschlagenen Mischtaxe werden die Situation und die Eigenheiten der einzelnen Heime besser abgebildet.

Weiter begrüsst die CVP-Fraktion, dass für Mittel und Gegenstände in der ambulanten Pflege nun die gesetzlich notwendigen Grundlagen geschaffen werden.

Die CVP-Fraktion ist für Eintreten und unterstützt die Vorlage mit allen Änderungen einstimmig.

Landrat Roland Blättler, Vertreter der SVP-Fraktion: Die SVP hat sich in ihrem internen Ausschuss und in der Fraktion eingehend mit der Teilrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über die Krankenversicherung befasst. Wir begrüssen diese Teilrevision zum Gesetz und beurteilen die Anpassungen positiv. Ich denke, ich muss nicht mehr auf die Details eingehen, die wir bereits zweimal gehört haben.

Wir stellen keinen Antrag auf Korrekturen oder weitere Anpassungen und beantragen Eintreten auf diese Vorlage und werden diese auch einstimmig unterstützen.

Landrätin Erika Liem Gander, Vertreterin der Grüne-SP-Fraktion: Auch die Fraktion Grüne/SP hat die Teilrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über die Krankenversicherung im Bereich Pflegefinanzierung an der letzten Fraktionssitzung besprochen. Wir unterstützen diese Vorlage in allen Bereichen.

Mit dem Wechsel bei der stationären Pflögetaxe von einer Norm- zu einer Mischtaxe werden die effektiven Kosten besser abgebildet und angemessener vergütet. Hier gilt es lobend zu erwähnen, dass eine Kompromisslösung mit den verschiedenen Anbietern gelungen ist.

Die Pflögetaxe bei neuen Leistungserbringern schafft einerseits Planungssicherheit für Angebote, die neu entstehen könnten und andererseits für Betriebe, die sich mit Renovationen, Umbauten oder Erneuerungen beschäftigen.

Auch die Klärung der interkantonalen Verhältnisse mit Schaffung der Referenztaxe bringt Rechtssicherheit. Dass hier im Besonderen die palliative Pflege mit dem Beispiel eines Sterbehospizes erwähnt ist, zeigt, dass der Wille da ist, mittels Leistungsvereinbarungen für möglichst passende Lösungen einzustehen.

Bei den Kosten für Mittel und Gegenstände begrüssen wir – wie dies auch die zuständige Kommission FGS macht – dass bei der ambulanten Leistungserbringung neu eine Einzelverrechnung erfolgt. Und auch hier bleibt Raum für die Beibehaltung einer bewährten Praxis mittels Sammelrechnung bei der Spitex.

Alles in allem ist es eine gelungene Kompromisslösung, die vielleicht Modellcharakter hat für andere Anliegen.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Eintreten ist unbestritten und wird stillschweigend beschlossen.

Die Einzelberatung in 1. Lesung erfolgt ohne Wortbegehren.

Landratspräsidentin Therese Rotzer: Die Einzelberatung in 1. Lesung des Krankenversicherungsgesetzes ist damit abgeschlossen. Das Geschäft wird für die 2. Lesung an der nächsten Sitzung traktandiert.

5 Interpellation von Landrat Alexander Huser, Ennetbürgen, betreffend fiskalpolitische Massnahmen Coronakrise

INTERPELLATION

Alexander Huser, Aumühlestrasse 9b, 6373 Ennetbürgen

Ennetbürgen, Donnerstag, 23. April 2020

Dringliche Interpellation gemäss Art 53 Abs 4 Landratsgesetz betreffend „fiskalpolitische Massnahmen Coronakrise“

Die Coronakrise fordert die Gesellschaft in vielseitigen Aspekten. Betreffend die Wirtschaft wurde auf Seiten des Bundes, aber auch vom Kanton Nidwalden, bereits geldpolitische Sofortmassnahmen ergriffen. Da die Coronakrise noch weitläufigere und langjährige Auswirkungen auf Gesellschaft sowie Wirtschaft haben wird, kann man davon ausgehen, dass mit der schrittweisen Lockerung des Lockdowns die Krise noch lange nicht ausgestanden ist. Dies auch in Anbetracht möglichen V, L, U oder W- Konjunkturszenarien. Die Weltwirtschaft steuert auf eine Rezession zu. Auch in der Schweiz wurden die Konjunkturprognosen bereits im März nach unten korrigiert. Die Szenarien, die der Bundesrat am 8.4.2020 vorgestellt hat, rechnen mit einem BIP-Verlust bis Ende Jahr von -7% bis -10%. Selbst bei einer teilweisen Erholung der Wirtschaft in der zweiten Jahreshälfte muss mit einem nominellen Wertschöpfungsverlust bis Ende 2021 von 90 Milliarden, mit Zweitrundeeffekte sogar bis zu 170 Milliarden gerechnet werden. Bei der Finanzkrise im Jahr 2009 erlitt die Wirtschaft einen Einbruch des BIP von -1.9%. Angesichts dieser Prognosen werden die geldpolitischen (Sofort)- Massnahmen nicht ausreichen und müssen durch fiskalpolitische Instrumente und Massnahmen unterstützt werden. Die Konjunkturmassnahmen der Kantone und Gemeinden waren in der vergangenen Krise 2008 bis 2010 beinahe doppelt so gross wie jene des Bundes. Angesichts dieser Tatsache sind die fiskalpolitischen Massnahmen des Kantons Nidwalden um die langfristige Bekämpfung der Coronakrise von zentraler Bedeutung.

Deshalb ersuche ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Aus der Finanz- und Wirtschaftskrise von 2008 hat man bereits Erkenntnisse über ein stufen-gerechtes Vorgehen und Wirksamkeit von Massnahmen erhalten. Unter anderem ist ein zentraler Erfolgsfaktor die Abstimmung mit dem Bund. Wie stellt die Nidwaldner Regierung die Abstimmung bezüglich der Massnahmen mit dem Bund sicher?
2. Aus dem Bericht (Die Konjunkturmassnahmen des Bundes 2008 - 2010 Evaluation der Konzeption und Umsetzung der Stabilisierungsmassnahmen, 2012) der Eidgenössischen Finanzkontrolle (EFK) sind kleinere, lokale Massnahmen und Projekte förderliche Konjunkturmassnahmen. Welche Projekte und Massnahmen sieht der Regierungsrat in diesem Bereich?

- 2.1 Wie werden diese Projekte und Massnahmen finanziert? (Bspw. à fonds perdu-Beiträge etc.)
3. Gibt es einen Stufenplan (Kriterien, Zeitpunkt und Dauer) für die Umsetzung der fiskalpolitischen Massnahmen im Kanton Nidwalden?
4. In den kommenden Jahren stehen grosse Investitionen in den Klimaumbau an. Es bietet sich an, bereits geplante Investitionen, wie z.B. Gebäudesanierungsprogramme, Mobilitätsprogramme, Digitalisierungsprogramme etc. im Zuge der Krise vorzuziehen. Welche nachhaltigen Investitionen kann der Regierungsrat in diesen und weiteren Bereichen vorziehen?

Ich bitte die Interpellation als dringlich zu erklären.

Ich bedanke mich bereits im Voraus für die Beantwortung der Fragen.

Alexander Huser, Landrat Ennetbürgen

REGIERUNGSRAT

PROTOKOLLAUSZUG

Nr. 343

Stans, 23. Juni 2020

Parlamentarische Vorstösse. Volkswirtschaftsdirektion. Finanzdirektion. Landwirtschafts- und Umweltdirektion. Dringliche Interpellation von Landrat Alexander Huser, Ennetbürgen, betreffend fiskalpolitische Massnahmen Coronakrise. Beantwortung

1. Sachverhalt

1.1

Mit Schreiben vom 8. April 2020 übermittelte das Landratsbüro dem Regierungsrat die Interpellation von Landrat Alexander Huser, Ennetbürgen, betreffend fiskalpolitische Massnahmen Coronakrise.

1.2

Der Interpellant ersucht um die Beantwortung verschiedener Fragen im Zusammenhang mit fiskalpolitische Massnahmen in der Coronakrise. Zu den einzelnen Fragen wird auf die nachfolgenden Erwägungen verwiesen.

1.3

Das Landratsbüro hat die Interpellation geprüft und festgestellt, dass sie Art. 53 Abs. 5 des Gesetzes über die Organisation und die Geschäftsführung des Landrates (Landratsgesetz, LRG; NG 151.1) entspricht. Zur Interpellation ist binnen zwei Monaten Stellung zu nehmen (vgl. § 108 Abs. 2 bzw. § 107 Abs. 2 des Reglements über die Geschäftsordnung des Landrates [Landratsreglement, LRR; NG 151.11]). So wurde der parlamentarische Vorstoss anlässlich der Landratssitzung vom 27. Mai 2020 als dringlich erklärt.

1.4

Für die Beantwortung der Interpellation hat die Volkswirtschaftsdirektion die Finanzdirektion und die Landwirtschafts- und Umweltdirektion zum Mitbericht eingeladen.

2. Erwägungen

Der Regierungsrat nimmt fristgemäss zu den gestellten Fragen Stellung.

2.1 Anträge

1. Aus der Finanz- und Wirtschaftskrise von 2008 hat man bereits Erkenntnisse über ein stufengerechtes Vorgehen und Wirksamkeit von Massnahmen erhalten. Unter anderem ist ein zentraler Erfolgsfaktor die Abstimmung mit dem Bund. Wie stellt die Nidwaldner Regierung die Abstimmung bezüglich der Massnahmen mit dem Bund sicher?

Der Regierungsrat teilt die Einschätzung des Interpellanten, dass bei der Bewältigung der wirtschaftlichen Auswirkungen der Coronakrise von den im Zusammenhang mit der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008 gemachten Erfahrungen profitiert werden kann und soll. Dies sieht im Übrigen auch der Bundesrat so – gerade bezüglich der Abstimmung von auf kantonaler und nationaler Ebene getroffenen Massnahmen.

Mit Schreiben vom 26. Mai 2020 hat sich der Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Wirtschaft, Bildung und Forschung (WBF), Bundesrat Guy Parmelin, zwecks Koordination der Sicherstellung einer konjunkturstabilisierenden Fiskalpolitik zwischen Bund und Kantonen an die Konferenz Kantonalen Volkswirtschaftsdirektoren (VDK) gewandt. Die VDK hat daraufhin eine aus drei Fragen bestehende Konsultation bei allen 26 Kantonen in die Wege geleitet, welche seitens Volkswirtschaftsdirektion – in Abstimmung mit der Finanzdirektion, am 9. Juni 2020 folgendermassen beantwortet worden sind:

a) Existieren bereits Beschlüsse für eine stabilisierende Fiskalpolitik der Kantone?

Nein, im Zusammenhang mit der Coronakrise hat der Kanton Nidwalden bisher keine Beschlüsse im Sinne einer stabilisierenden Fiskalpolitik getroffen. Unabhängig von der Coronakrise ist auf die kantonale Ausgaben- und Schuldenbremse hinzuweisen, die über einen längeren Zeitraum betrachtet eine hohe stabilisierende Auswirkung hat.

Der Kanton Nidwalden hat im Rahmen der Umsetzung der eidgenössischen Steuerreform (STAF) beschlossen, dass die Gewinnsteuer von 6 auf 5.1 Prozent reduziert werden soll. Da die kantonalen Steuerprivilegien für Holding- und Verwaltungsgesellschaften abgeschafft werden, kann dadurch die entstehende steuerliche Mehrbelastung für die betroffenen Gesellschaften gemindert werden. Gleichzeitig profitieren durch die Senkung auch die lokalen Firmen. Gegen die Teilrevision wurde das Referendum ergriffen. Die Abstimmung findet am 27. September 2020 statt.

b) Plant der Kanton Nidwalden weitere konjunkturstabilisierende Massnahmen oder umfassende Konjunkturpakete?

Der Kanton Nidwalden ist bestrebt, dass die Umsetzung von anstehenden Projekten im geplanten Zeitrahmen erfolgt und es nicht zu Verzögerungen kommt. Der Kanton will weiterhin als konstanter und verlässlicher Auftraggeber agieren. Darüber hinaus sind aktuell aber keine konjunkturstabilisierenden Massnahmen oder Konjunkturpakete geplant.

c) Gibt es seitens Kantone Ideen, wie die Unternehmen in anderen Bereichen unbürokratisch unterstützt werden können (beispielsweise einfachere Genehmigungen für Gastronomie-Sitzplätze im Freien)?

Es sind bereits verschiedene Ideen umgesetzt worden. So zum Beispiel die angesprochene einfachere Genehmigung für Restaurantsitzplätze im Freien, die Verlängerung der Zahlungsfristen für staatliche Dienstleistungen (Steuern, Abgaben, etc.) oder die Zusicherung des gesetzlich maximal zulässigen Beitrages zugunsten der Tourismusförderung. Der Kanton steht in ständigem Kontakt mit den Unternehmen und den Wirtschaftsverbänden, ist sehr offen für Vorschläge aus den jeweiligen Branchen und ist bemüht, diese – sofern die hierfür notwendigen gesetzlichen Grundlagen vorliegen – auch umzusetzen.

Im bisherigen Verlauf der Coronakrise hat die VDK von Beginn weg wichtige Koordinations- und Informationsaufgaben zwischen Bund und den Kantonen übernommen und wird dies auch weiterhin tun. Dies ermöglicht es, dass die Kantone ihre Massnahmen sowohl untereinander wie auch mit dem Bund koordinieren können.

In diesem Zusammenhang ist auch zu erwähnen, dass die Zentralschweizer Volkswirtschaftsdirektoren seit Ausbruch der Krise in regelmässigem Kontakt stehen und ihre Massnahmen bei Bedarf jederzeit aufeinander abstimmen können.

2. Aus dem Bericht (Die Konjunkturmassnahmen des Bundes 2008-2010 Evaluation der Konzeption und Umsetzung der Stabilisierungsmassnahmen, 2012) der Eidgenössischen Finanzkontrolle (EFK) sind kleinere, lokale Massnahmen und Projekte förderliche Konjunkturmassnahmen. Welche Projekte und Massnahmen sieht der Regierungsrat in diesem Bereich?

Die Erfahrung aus der Finanzkrise zeigt unter anderem auf, dass eine Stimulierung der Binnennachfrage in Krisenzeiten – insbesondere bei Bau- und Investitionsprogrammen – ihre beabsichtigte Wirkung oft erst mit grosser Verzögerung und somit zu spät auslöst. Vor diesem Hintergrund sieht es der Regierungsrat als nicht zweckdienlich, jetzt möglichst rasch neue Projekte und Massnahmen aufzugleisen und zu lancieren. Hingegen ist es von grosser Bedeutung, dass die bereits weit vorangeschrittenen Projekte nun wie geplant umgesetzt werden.

Mit der Modernisierung des Flugplatzes Buochs, der Realisierung des Gewerbegebietes Faden, des Industriegeländes Nidwalden AirPark oder auch des Ausbaus der Kehrsiten- und Wiesenbergstrasse sind diverse solche Projekte kurz vor und teilweise bereits in Umsetzung. Dies ist in der jetzigen Situation sehr wertvoll, da die damit verbundenen Aufträge zeitnah ausgeführt werden können, was den Unternehmen in den kommenden wirtschaftlich herausfordernden Monaten Auslastung verschafft.

2.1 Wie werden diese Projekte und Massnahmen finanziert? (Bspw. à fonds perdu-Beiträge etc.)?

Die Finanzierung sämtlicher Projekte und Massnahmen hat basierend auf den bestehenden gesetzlichen Grundlagen zu erfolgen und ist für jeden Fall individuell zu prüfen. Diesbezüglich hat der Regierungsrat nur wenig Spielraum. Für eine nachhaltige Finanzpolitik ist es dem Regierungsrat ein Anliegen, dass im Rahmen des Budgetprozesses die zukünftigen Ausgaben seriös beurteilt werden und ein zukünftiger, finanzierbarer Nutzen gegeben ist.

3. Gibt es einen Stufenplan (Kriterien, Zeitpunkt und Dauer) für die Umsetzung der fiskalpolitischen Massnahmen im Kanton Nidwalden?

Während des bisherigen Verlaufes der Coronakrise hat es sich für die Kantone als sinnvoll erwiesen, dass sie ihre Massnahmen subsidiär und ergänzend zu jenen des Bundes planen und umsetzen. Vor diesem Hintergrund erachtet es der Regierungsrat als nicht zielführend, einen solchen Stufenplan zu erstellen, bevor auf Bundesebene ein Vorgehen festgelegt worden ist.

Nach wie vor ist offen, wie sich die gesundheitliche und wirtschaftliche Situation in den nächsten Monaten und insbesondere im Winterhalbjahr 2020/2021 entwickeln wird. Der Regierungsrat erachtet es angesichts dieser Ausgangslage als sinnvoll, weiterhin etappenweise zu analysieren und zu planen sowie jeweils mit Szenarien zu arbeiten.

Sollte sich zeigen, dass auf kantonaler Ebene zusätzliche Massnahmen erforderlich sind, so wird der Regierungsrat darum bemüht sein, dass diese Massnahmen zielgerichtet, zeitgerecht und zeitlich befristet branchenspezifisch dort eingesetzt werden, wo die Betroffenheit am grössten ist.

In diesem Zusammenhang ist auch auf die vom Regierungsrat und Landrat verabschiedete Steuergesetzesrevision zu verweisen, über die das Nidwaldner Stimmvolk anlässlich der kantonalen Volksabstimmung vom 27. September 2020 befinden wird. Kann diese Revision per 1. Januar 2021 in Kraft gesetzt werden, so führt dies zu einer – im aktuellen Kontext umso wichtigeren – Entlastung der Unternehmen bei den Steuerabgaben.

4. In den kommenden Jahren stehen grosse Investitionen in den Klimaumbau an. Es bietet sich an, bereits geplante Investitionen wie z.B. Gebäudesanierungsprogramme, Mobilitätsprogramme, Digitalisierungsprogramme etc. im Zuge der Krise vorzuziehen. Welche nachhaltigen Investitionen kann der Regierungsrat in diesen und weiteren Bereichen vorziehen?

Im Bereich der Förderung von Gebäudesanierungen wird derzeit im Zusammenhang mit dem Budgetierungsprozess 2021 geprüft, ob und in welchem Ausmass Investitionen vorgezogen werden sollen. Würde im Jahr 2021 der Kantonsbeitrag an das Gebäudesanierungsprogramm zum Beispiel um 100'000 Franken erhöht, so erhöht sich der Globalbeitrag des Bundes um 200'000 Franken und es stünden zusätzliche Förderbeiträge in der Höhe von total 300'000 Franken zur Verfügung. Die Erfahrung zeigt, dass pro Förderfranken im Durchschnitt ein zehnmal höheres Investi-

tionsvolumen ausgelöst wird und dass bei Gebäudesanierungen vorwiegend das einheimische Gewerbe den Zuschlag erhält.

Bezüglich Digitalisierungsprogramm und Mobilitätsprogramm ist festzuhalten, dass keine weit ausgearbeiteten Projekte vorliegen, bei denen zeitnah Investitionen ausgelöst werden könnten. Das vom Landrat an seiner Sitzung vom 27. Mai 2020 zur Kenntnis genommene Vierjahresprogramm sieht vor, dass der Regierungsrat im 1. Quartal 2021 erste Digitalisierungsschwerpunkte verabschiedet, welche dann bis Ende 2024 umgesetzt werden. Im Bereich der Mobilität wird in den nächsten Monaten eine Gesamtschau erarbeitet, auf deren Basis dann eine Gesamtmobilitätsstrategie erstellt wird. Hier bereits jetzt zeitnah Investitionen auszulösen wäre verfrüht und nicht sinnvoll.

Relativ rasch und unkompliziert können Projekte im Rahmen der neuen Regionalpolitik des Bundes (NRP) gestartet und mit staatlichen Mitteln unterstützt werden. Der Kanton selber kann jedoch nicht als Projektträgerschaft agieren. Das aktuelle Umsetzungsprogramm 2020-2023 enthält die Schwerpunkte Tourismus, Digitalisierung und Seilbahnen. Gesuche für NRP-Projekte können jederzeit beim Regionalentwicklungsverband Nidwalden und Engelberg eingegeben werden.

In anderen Bereichen sieht der Regierungsrat kaum Möglichkeiten, zeitnah nachhaltige Investitionen auszulösen, ohne damit zu riskieren, die finanziellen Mittel nicht effizient und effektiv einzusetzen.

Beschluss

Dem Landrat wird beantragt, von der Beantwortung der Interpellation von Landrat Alexander Huser, Ennetbürgen, betreffend fiskalpolitische Massnahmen Coronakrise Kenntnis zu nehmen.

Landrat Alexander Huser, Interpellant, und als Vertreter der Grüne-SP-Fraktion: Zu Beginn möchte ich dem Regierungsrat für die Beantwortung der Interpellation danken.

Gerne möchte ich auch noch einige Gedanken zu den Antworten in der Interpellation einbringen. Bei den fiskalpolitischen Massnahmen gibt es zwei Hebel. Zum einen die Steuern und zum anderen die Staatsausgaben.

Bei den Steuern wurde in der Antwort mehrfach auf die Senkung der Unternehmensgewinnsteuern hingewiesen, worüber wir bekanntlich am 27. September dieses Jahres abstimmen werden. Diese Senkung als fiskalpolitische Massnahme zu verkaufen, ist angesichts der bevorstehenden Herausforderungen mehr als fragwürdig, wenn man sich vor Augen hält, dass die Regierung in den nächsten Jahren mit Steuerausfällen bei juristischen Personen rechnet. Zudem zeigt die Coronakrise, dass der Bund sowie der Kanton im Krisenfall benötigt werden, um die Wirtschaft beziehungsweise die Unternehmen mit finanziellen Mitteln zu unterstützen.

Jetzt noch zu den Staatsausgaben: Wir begrüssen es, kantonale, nachhaltige Projekte zu forcieren, wie beispielsweise die Förderung von Gebäudesanierungen. Wie in der Beantwortung der Interpellation geschrieben steht, zeigt sich, dass pro Förderfranken im Durchschnitt ein zehnmal höheres Investitionsvolumen ausgelöst wird und dass bei Gebäudesanierungen vorwiegend das heimische Gewerbe den Zuschlag erhält. Ein Beispiel, welches zeigt, wie wir uns Wirtschaftspolitik vorstellen und dem heimischen Gewerbe damit zu Aufträgen verhelfen.

Landrat Sepp Odermatt, Vertreter der CVP-Fraktion: Die CVP-Fraktion teilt die Meinung des Regierungsrates und ist mit dem Sanierungsprogramm einverstanden. In der ersten Phase sind ja viele Geldmittel beschlossen worden, um die Liquidität hoch zu halten. Das war sehr wichtig. Wir halten jedoch weiter an der beschlossenen Steuerreform mit der Senkung der Gewinnsteuer fest. Mit der Entlastung des Gewerbes erhoffen wir, dass die Arbeitsplätze eher erhalten werden können und dass auch das Gewerbe auf Innovationen setzen kann. Verschiedene Hilfspakete sind ja bereits in der Umsetzung und das Investitionsvolumen im Kanton ist relativ gross. Für die CVP ist es aber auch wichtig,

dass die Aussage der Regierung, Aufträge für das Gewerbe zu beschaffen, auch umgesetzt wird. Das heisst, dass bei kleineren Auftragslosen bei öffentlichen Gebäuden vielleicht vermehrt das einheimische Gewerbe den Zuschlag erhält und nicht auswärtige Grossunternehmen.

Ich bin auch überzeugt davon, dass sich der Bürger den gegebenen eigenen Finanzen anpasst und auf teure Artikel und Reisen verzichtet. Wir haben doch wieder gelernt, dass wir unser Land auch mit dem Velo oder zu Fuss erkunden können. Ein Stichwort aus der Landwirtschaft heisst: Nach sieben fetten Jahren gibt es halt auch sieben magere Jahre. Hoffen wir aber doch, dass diese Krise nicht so lange dauern wird.

Volkswirtschaftsdirektor Othmar Filliger: Ich denke, die Fragen, welche am 8. April 2020 eingereicht worden sind, waren sehr gut. Mit Beschluss Nr. 343 vom 23. Juni 2020 hat der Regierungsrat diese Fragen beantwortet.

Ich erlaube mir, Ihnen kurz ein Update zu dieser Angelegenheit zu geben. Es geht hier letztlich um eine Wirtschaftskrise, die seinesgleichen sucht. Wir haben in der Zwischenzeit viel mehr Daten zur Verfügung und wissen viel mehr, wie dannzumal, als wir die Interpellation beantwortet haben.

Wir wissen mittlerweile, dass das, was im ersten halben Jahr gelaufen ist, in der Geschichte seinesgleichen sucht. Es war ein einmaliger Wirtschaftseinbruch von grossem Ausmasse. Das Bruttoinlandprodukt, welches auch da ein illustrier Massstab ist, ist im ersten Quartal um 2.5% und im zweiten Quartal um 8.2% zurückgegangen. Das heisst also, im ersten Halbjahr um insgesamt über 10%. Wenn man das so für sich anschaut, ist es eigentlich ein Horrorszenario sondergleichen. Man weiss aber, weshalb es dazu gekommen ist. Es war ein Virus, welches das ausgelöst hat, worauf Massnahmen von Seiten der öffentlichen Hand getroffen worden sind. Danach kam der sogenannte Angebotsschock, das heisst, viele Firmen mussten schliessen. Fast gleichzeitig erfolgte ein Nachfrageschock – volkswirtschaftlich gesprochen –, die dann insgesamt zu dieser Situation geführt haben.

Mittlerweile wissen wir auch, dass wir die Talsohle durchschritten haben und auf einem guten Weg sind. Das zeigen die Indikatoren, über welche wir verfügen. Das Bruttoinlandprodukt erhalten wir immer quartalsweise. Deshalb werden wir auf Ende September die aktuellen Zahlen erhalten. Die Indikatoren zeigen, dass es in eine gute Richtung geht. Da spricht man eigentlich von einem Erholungsszenario. Wir sind also insgesamt auf einem guten Weg aus der Talsohle heraus. Das sieht man daran, wenn sich Angebot und Nachfrage gleichmässig erholen. Das ist sehr wichtig.

Eine weitere ökonomische Kennzahl, die von grosser Wichtigkeit ist in dieser wirtschaftlichen Situation und worüber wir mittlerweile auch mehr Erkenntnisse haben, ist die Arbeitslosenquote. Die Arbeitslosenquote ist klar höher als noch vor einem Jahr. Beim Kanton Nidwalden hatten wir im August 2019 eine Arbeitslosenquote von 0.7%. Das ist eigentlich eine Sockelarbeitslosigkeit. Jetzt haben wir 1.4%, also eine Verdoppelung. Aber diese Arbeitslosenquote hätte ich im März sehr gerne genommen, wenn man gesagt hätte, dass es im August 1.4% sein würde. Der Kanton Nidwalden ist sehr tief bei der Arbeitslosigkeit. Das waren wir schon immer. Wir sind diesbezüglich gut aufgestellt. Wir haben gute Voraussetzungen und sind breit abgestützt und verfügen über eine gute Wirtschaftsstruktur. Wir machen eine wirtschaftsfreundliche Politik und deshalb sind wir auch bei diesen Kennzahlen gut dabei.

Ein dritter Punkt, welcher sehr wichtig ist: Ein makroökonomisches Preisniveau. Dieses ist zum Glück stabil geblieben. Wir sprechen von Inflation und Deflation. Es ist gut, wenn hier keine Teuerung kommt. Und das dürfen wir im Moment so feststellen. Es ist wichtig, dass man in einer Krisensituation immer analysiert, wo man steht und nachgehend nüchtern

überlegt, welches Vorgehen am sinnvollsten ist. Solange man in diesem Erholungsszenario ist, worin wir jetzt nachweislich stehen, sollte sich der Staat möglichst zurückhalten.

Noch kurz eine Verbindung zur Abstimmung, welche wir Ende September haben werden. Für uns ist die Vorlage eine langfristige Perspektive und hat auch nicht im Zusammenhang mit der Coronakrise-Bewältigung gestanden. Eine Lehre, die man auch aus Untersuchungen von Krisenbewältigungen gezogen hat, ist, dass der Staat gut beraten ist, dass man bei den Erfolgsfaktoren nichts verändern sollte. Im Kanton Nidwalden sind tiefe, moderate Steuern ein Erfolgsfaktor. Das ist mit einer der Gründe, weshalb wir vor der Krise so gut dagestanden sind.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Landratspräsidentin Therese Rotzer: Nachdem die Diskussion nicht mehr verlangt wird, ist dieses Geschäft abzuschreiben. Eine Beschlussfassung findet gemäss Paragraph 111 Absatz 2 Landratsreglement nicht statt.

6 Postulat von Landrat Armin Odermatt, Büren, und Mitunterzeichnenden betreffend Linienführung des Radweges von Wil, Oberdorf, nach Dallenwil

POSTULAT

Landrat Armin Odermatt, Ürtistr. 12, 6382 Büren
Landrätin Iren Odermatt, Hurschlistr. 4, 6383 Dallenwil
Landrat Otmar Odermatt, Grunggis 1, 6386 Wolfenschiessen

Büren / Dallenwil / Wolfenschiessen, 12. Februar 2020

Postulat zur Linienführung des Radweges von Wil nach Dallenwil

Gestützt auf Art. 52 und Art. 53 Abs. 3 des Landratsgesetzes reichen wir folgendes Postulat ein:

Der Regierungsrat wird gebeten, die verschiedenen Varianten für einen allfälligen Radweg von Wil nach Dallenwil gegenüberzustellen und mit der Planung erst dann zu starten, wenn die Bestvariante bekannt ist.

An der Sitzung vom 19. November 2009 hat der Landrat von Nidwalden dem Radwegkonzept 2008 gross mehrheitlich zugestimmt. In diesem Radwegkonzept ist auch ein Radweg mit der Streckenbezeichnung K, KH 2 Oberdorf Wil – Dallenwil enthalten.

Heute haben wir auf der Strecke Wil – Büren – Dallenwil parallel zur Hauptstrasse innerhalb von 300 Metern verschiedene Möglichkeiten, mit dem Fahrrad diese Strecke abzufahren:

Variante 1: Entlang der Hauptstrasse Wil – Dallenwil befindet sich ein fast unbenutztes Trottoir. Dieses Trottoir ist mit "für Velofahrer gestattet" signalisiert und kann von den Velofahrern genutzt werden.

Variante 2: Der Aawasserdamm verläuft parallel zur Hauptstrasse und wird vorwiegend von Schulkindern und Freizeitvelofahrern rege benützt.

Variante 3: Auf der Strecke Wil – Hostetten – Büren – Dallenwil sind die Velofahrer zurzeit geduldet. Sie wird vor allem von Schulkindern aus Büren und Oberdorf genutzt.

Variante 4: Wenn der Kreisel Büren, welcher sich im Bau befindet, fertig erstellt ist, gibt es die Möglichkeit, über diesen Kreisel auf den Radweg Dallenwil – Stans zu gelangen. Ab diesem Radweg erreicht man abseits der Hauptstrasse von Dallenwil das Zentrum von Stans.

An der Landratssitzung vom 21. November 2018 wurden fast einstimmig die 40'000 Franken für eine Vorplanung in diesem Streckenabschnitt aus der Investitionsrechnung gestrichen. Die Begründung für dieses Vorgehen war vor allem, dass man Zeit gewinnen und nicht Geld für eine unnötige Fehlplanung aufwenden wollte.

Es gab in der Zwischenzeit diverse Gespräche mit der Baudirektion, welche jedoch zu keinem Ergebnis führten.

Da der Landrat das Geld für eine Vorplanung gestrichen hat, gab es keine Möglichkeiten, Alternativen zu prüfen oder Verkehrszählungen durchzuführen.

An der Landratssitzung vom 27. November 2019 stimmte der Landrat dem Budget 2020 zu und somit auch einem Kredit für eine Vorplanung auf diesem Streckenabschnitt.

Mit diesem Postulat bitten wir den Regierungsrat, eine Auslegeordnung zu machen.

Es interessiert uns, wie viele Velofahrer täglich diese Strecken befahren. Eine Verkehrszählung schafft hier Klarheit.

Im Weiteren bitten wir den Regierungsrat aufzuzeigen, wie der Dammweg angepasst werden muss, damit der Winterdienst gewährleistet und allenfalls als offizieller Veloweg genutzt werden kann.

Bei einem Radweg entlang der Hauptstrasse interessiert uns, wie viel Kulturland die Varianten „Radweg auf der Hauptstrasse gekennzeichnet“ (wie z.B. von Stans nach Ennetbürgen) und „Radweg mit Grünstreifen“ (wie z.B. in Ennetmoos, Allweg nach St. Jakob) benötigen. Ein Kostenvergleich ist auch da hilfreich.

Bei der Variante „Radweg auf der Hauptstrasse“ stellt sich uns die Frage, ob allenfalls das selten benutzte Trottoir von der Verzweigung Gigi bis zur Einfahrt Büren aufgehoben werden kann, wenn der Radweg niveaugleich ausgeführt wird. Damit würde Platz geschaffen für den Langsamverkehr, wie landwirtschaftliche Fahrzeuge etc.

Ebenfalls soll berücksichtigt werden, dass allenfalls langfristig die Tempolimiten auf diesem Teilstück auf 60 km/h gesenkt werden.

Wir danken dem Regierungsrat für eine unterstützende Stellungnahme zum vorliegenden Postulat und bitten die Mitglieder des Landrates, dieses Postulat gut zu heissen.

Armin Odermatt Iren Odermatt Otmar Odermatt

Mitunterzeichnende: Niklaus Reinhard, Walter Odermatt, Remo Zberg, Sepp Gabriel, Paul Odermatt, Markus Walker, Dominik Steiner, Klaus Waser, Rudolf Wanzenried, Lilian Lauterburg, Remigi Zumbühl, Pius Furrer, Urs Christen, Kilian Duss, René Schuler, Philippe Banz, René Wallimann, Urs Zumbühl, Alexander Joller, Peter Scheuber, Peter Waser, Stefan P. Müller

REGIERUNGSRAT

PROTOKOLLAUSZUG

Nr. 340

Stans, 23. Juni 2020

Baudirektion. Amt für Mobilität. Parlamentarische Vorstösse. Postulat von Landrat Armin Odermatt, Büren, und Mitunterzeichnenden betreffend Linienführung des Radweges von Wil, Oberdorf, nach Dallenwil. Gutheissung und Erledigung. Antrag und Bericht an den Landrat

1 Sachverhalt

1.1 Postulat zur Linienführung des Radweges von Wil, Oberdorf, nach Dallenwil

Mit Datum vom 12. Februar 2020 haben Landrat Armin Odermatt, Büren, sowie Mitunterzeichnende ein Postulat betreffend Linienführung des Radweges von Wil, Oberdorf, nach Dallenwil dem Landratsbüro Nidwalden eingereicht. Sie beauftragen den Regierungsrat, eine Auslegeordnung zu machen.

Dazu sind im Postulat die folgenden Anträge aufgeführt:

Beschrieb zu Antrag 1:

Heute haben wir auf der Strecke Wil – Büren – Dallenwil parallel zur Hauptstrasse innerhalb von 300 Metern verschiedene Möglichkeiten, mit dem Fahrrad diese Strecke abzufahren:

Variante 1: Entlang der Hauptstrasse Wil – Dallenwil befindet sich ein fast unbenutztes Trottoir. Dieses Trottoir ist mit "für Velofahrer gestattet" signalisiert und kann von den Velofahrern genutzt werden.

Variante 2: Der Aawasserdamm verläuft parallel zur Hauptstrasse und wird vorwiegend von Schulkindern und Freizeitvelofahrern rege benutzt.

Variante 3: Auf der Strecke Wil – Hostetten – Büren – Dallenwil sind die Velofahrer zurzeit geduldet. Sie wird vor allem von Schulkindern aus Büren und Oberdorf genutzt.

Variante 4: Wenn der Kreisel Büren, welcher sich im Bau befindet, fertig erstellt ist, gibt es die Möglichkeit, über diesen Kreisel auf den Radweg Dallenwil – Stans zu gelangen. Ab diesem Radweg erreicht man abseits der Hauptstrasse von Dallenwil das Zentrum von Stans.

- Antrag 1 Es interessiert uns, wie viele Velofahrer täglich diese Strecken befahren. Eine Verkehrszählung schafft hier Klarheit.
- Antrag 2 Im Weiteren wird gebeten aufzuzeigen, wie der Dammweg angepasst werden muss, damit der Winterdienst gewährleistet und dieser allenfalls als offizieller Veloweg genutzt werden kann.
- Antrag 3 Bei den Varianten mit einem "Radweg auf der Hauptstrasse" und "Radweg mit Grünstreifen" ist ein Vergleich der benötigten Kulturlandflächen und den dadurch entstehenden Kosten zu erstellen.
- Antrag 4 Bei der Variante "Radweg auf der Hauptstrasse" stellt sich die Frage, ob allenfalls das selten benutzte Trottoir von der Verzweigung Gigi bis zur Einfahrt Büren aufgehoben werden kann, wenn der Radweg niveaugleich ausgeführt wird. Damit würde Platz geschaffen für den Langsamverkehr, wie landwirtschaftliche Fahrzeuge etc.
- Antrag 5 Weiter soll das Teilstück aus Antrag 4 allenfalls langfristig auf Tempolimit 60 km/h gesenkt werden.

Der Regierungsrat wird gebeten, die verschiedenen Varianten für einen allfälligen Radweg von Wil, Oberdorf, nach Dallenwil gegenüberzustellen und mit der Planung erst zu starten, wenn die Bestvariante bekannt ist.

Das Landratsbüro hat den parlamentarischen Vorstoss geprüft und festgestellt, dass der Vorstoss Art. 53 Abs. 3 des Gesetzes über die Organisation und die Geschäftsführung des Landrates (Landratsgesetz, LRG; NG 151.1) entspricht. Zum Postulat ist binnen sechs Monaten Stellung zu nehmen (vgl. § 108 Abs. 2 des Reglements über die Geschäftsordnung des Landrates [Landratsreglement, LRR; NG 151.11]).

1.2 Ausgangslage

Die Linienführung des geplanten Radweges im Raum Wil/Büren/Dallenwil ist seit Beginn der 80er-Jahre ein wiederkehrender Diskussionspunkt.

Das kantonale Radwegkonzept 1983 sah im Raum Wil - Büren zwei parallele Radrouten vor. Die erste Route führte entlang der Kantonsstrasse KH2 von Wil, Oberdorf, nach Dallenwil. Parallel dazu war die Routenführung von Wil via Hostetten nach Büren vorgesehen. Mit Landratsbeschluss vom 2. September 1992 wurde auf die Routenführung entlang der Kantonsstrasse aus Kostengründen verzichtet. Die Route Hostetten hingegen blieb im Radwegkonzept.

Im Jahre 2003 haben Vertreter der Baudirektion in mehreren Gesprächen versucht, mit den Grundeigentümern eine für alle akzeptable Linienführung für den Radwegausbau gemäss Radwegkonzept 1983 zwischen der Wilbrücke - Hostetten - Bürerbrücke zu finden. Die Strasseneigentümer forderten bei diesem geplanten Radwegausbau, die Flurstrassen seien auf Gegenverkehr auszubauen. Ohne förmliche Enteignung der Grundeigentümer schien der Bau eines angemessenen Radweges auf der rechten Aawasserseite als Ding der Unmöglichkeit. Aus diesem Grund wurde der Bau des Radweges auf der rechten Aawasserseite von der Baudirektion zurückgestellt.

Mit Schreiben vom 10. März 2004 reichte Landrat Norbert Furrer, Stans, und Mitunterzeichnende eine Motion betreffend die Überarbeitung des Radwegkonzeptes vom 30. August 1983 ein und forderte, insbesondere in der Gemeinde Oberdorf die Route Wilbrücke - Hostetten - Bürerbrücke aus dem Radwegkonzept zu streichen und durch eine Streckenführung entlang der KH2 vom Kreisel

Wil bis zur Abzweigung Bürerbrücke zu ersetzen. Damit ist die geforderte Linienführung wieder identisch mit dem ursprünglichen Radwegkonzept 1983, welches vorsah, die Hauptverbindung entlang der Kantonsstrasse KH2 und die Schulwegsicherung auf der rechten Aawasserseite zu realisieren.

Im Radwegkonzept 2008, genehmigt durch den LR am 19.11.2008, wird die Hauptroute entlang der KH2 geführt. In den Erläuterungen zum Radwegkonzept wird aufgeführt:

- Die Verbindungen im Raum Stans / Wil / Büren / Dallenwil müssen gesamtheitlich betrachtet werden. Insbesondere sind keine weiten Umwege der Radwege, die von Radfahrern nicht genutzt werden, zu bauen.
- Bis zur Realisierung könnte jedoch das wenig benutzte Trottoir vom Knoten Büren bis Rechenmacher für die Radfahrer freigegeben werden (Anpassung Signalisation).
- Mit der Route entlang der KH2 und über die Bürenstrasse steht für alle Radfahrer eine sehr direkte und sichere Verbindung zur Verfügung. Dabei wird diese Route vor allem den Berufspendler und die Schüler ansprechen.
- Dem Freizeitfahrer steht zudem der attraktive Fussweg auf dem Damm der Aa auf Zusehen hin zur Verfügung. Dieser Dammweg wird aber nicht ins Radwegkonzept aufgenommen, da er in erster Linie den Fussgängern dienen soll.
- Die bestehenden Flurstrassen (bspw. Wilbrücke – Hostetten – Bürerbrücke) werden vor allem bei guter Witterung benutzt. Da diese Wege nur lokalen Charakter haben, werden sie nicht in das Radwegkonzept des Kantons integriert, sondern bleiben eine Aufgabe der Gemeinden.

Mit dem Bau des Kreisels Büren wurde entschieden, die Verbindung Stans-Büren und die Verbindung Dallenwil-Büren über den neuen Knoten zu führen. Die Verbindungen Pilatuswerke (Wil) – Büren und Pilatuswerke (Wil) – Dallenwil (Engelberg) sind vorgesehen über den Kiesel Büren zu führen.

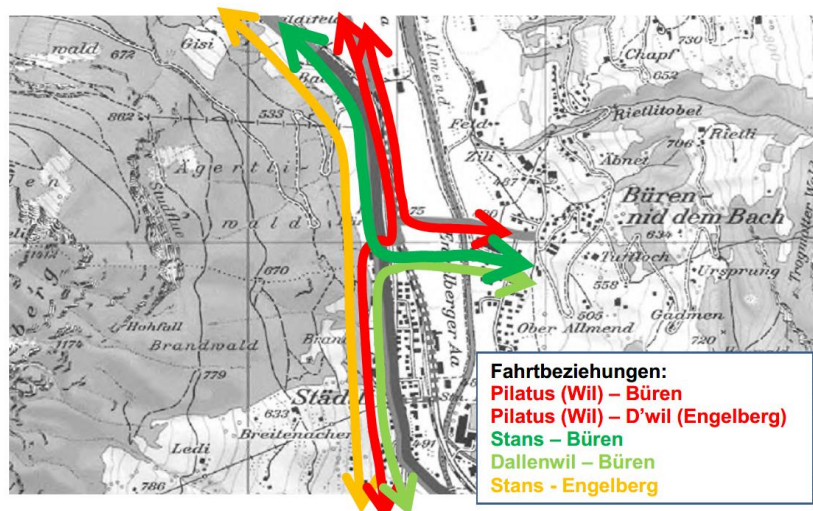


Abbildung 1: Übersichtskarte Velofahrbeziehungen Raum Dallenwil - Büren

1.3 Grundlagen / Rechtliche Randbedingungen

1.3.1 Radwegkonzept

Die Erarbeitung des Radwegkonzeptes 2008 basierte auf Bundeserlassen, kantonalen Gesetzen und Landratsbeschlüssen, die im Radwegkonzept aufgeführt sind.

Das Radwegkonzept 2008 (siehe unter www.nw.ch) unterscheidet, basierend auf den SN-Normen, zwei Gruppen von Nutzern:

- Bedarfsverkehr: Fahrten zur Arbeit, Schule, Einkaufsläden, Freizeitanlagen etc.
- Freizeitverkehr: Zum Vergnügen am Velofahren

Die beiden Nutzer haben verschiedene Bedürfnisse. Nach Möglichkeit sind der Bedarfsverkehr und der Freizeitverkehr gleichgestellt. Bei sich widersprechenden Bedürfnissen betreffend Linienführungen ist der Bedarfsverkehr zu priorisieren.

Nachfolgend eine Abbildung zum Raum Dallenwil – Büren aus dem aktuell gültigen Radwegkonzept 2008.

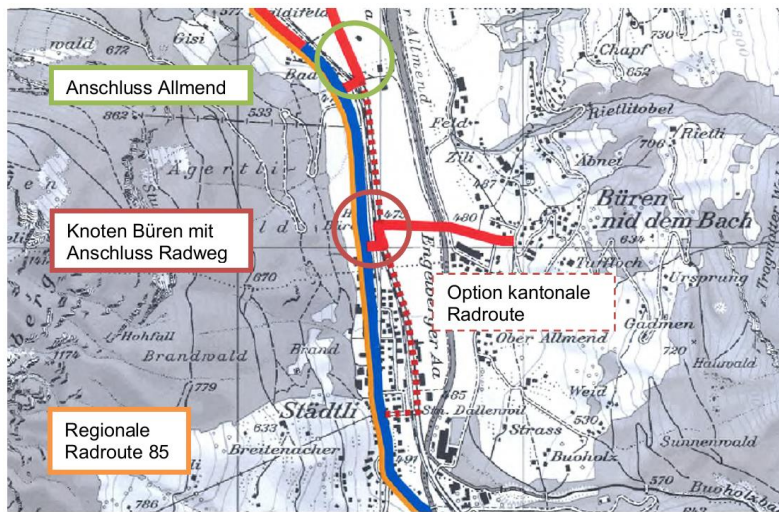


Abbildung 2: Auszug Radwegkonzept 2008

Das Radwegkonzept 2008 wurde vom Landrat gestützt auf Art. 21 des Gesetzes über den Bau und Unterhalt der Strassen (Strassengesetz, StrG; NG 622.1) i.V.m. Art. 11 ff. des Gesetzes über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz, PBG; NG 61.1) erlassen. Es hat den Charakter eines Verkehrsrichtplans und ist somit behördenverbindlich. Den Beschluss über die Planung, den Bau sowie den Ausbau fällt je nach Betragshöhe der Regierungsrat (< 400'000 Franken) oder der Landrat (> 400'000.-).

1.3.2 Gewässerraum / Gewässerschutzgesetz

Der Gewässerraum der Engelbergeraas besteht aus dem Raum für die Gerinnesohle und den beiden Uferbereichen. Der orographisch linksseitige Damm der Engelbergeraas – und damit der Dammweg – liegt innerhalb dieses Gewässerrums. Die Bestimmungen der Gewässerschutzgesetzgebung zum Gewässerraum, insbesondere diejenigen für Bauten und Anlagen, gelten auch für Radwege. Die Vorgaben betreffend die Nutzung des Gewässerrums für Radwege sind in der "Modularen Arbeitshilfe zur Festlegung und Nutzung des Gewässerrums in der Schweiz" präzisiert worden (Juni 2019).

Der bestehende Hochwasserschutzdamm Wilbrücke – Brücke Büren – Dallenwil ist für Unterhaltszwecke mit einer rund 3.5m breiten Foundationsschicht ausgebildet. Oberflächlich wird als Dammweg ein Kiesweg von rund 2m unterhalten. Der Dammweg wird heute neben dem Unterhalt als Fussweg (Spazier-, Wander- und Joggerweg) sowie als Veloweg (zumeist Freizeitverkehr) genutzt. Dabei wird das Ziel verfolgt, der Bevölkerung im Talboden einen attraktiven Naherholungsweg anbieten zu können, welcher den Nidwaldner/innen Einblick in den attraktiven Lebensraum Engelbergeraas ermöglicht.

Die relativ hohen Frequenzen auf dem Dammweg zeigen, dass diese Wegverbindung bei grossen Teilen der Bevölkerung beliebt ist. Mit entsprechender Rücksichtnahme und Toleranz sind auf dem bestehenden Dammweg verschiedene Aktivitäten nebeneinander möglich. Dies ist auch der Grund, dass der bestehende Dammweg Wilbrücke – Brücke Büren – Dallenwil bis heute auf Zusehen hin nicht mit Verboten belegt wurde. Bereits heute sind jedoch ab und zu Nutzungskonflikte feststellbar. Diese halten sich bis dato im Rahmen, sodass bisher keine Nutzungseinschränkungen verordnet werden mussten.

Eine Klassifizierung des bestehenden Dammwegs als öffentlicher kantonaler Radweg würde für den Bedarfsverkehr (Wettertauglichkeit – Winter und Regen; Fahrkomfort und erreichbare Geschwindigkeit) und zur Minderung von Nutzungskonflikten (Begegnungsfall: Fussgänger / Velofahrer; Geschwindigkeitsdifferenzen: Freizeitnutzung / Bedarfsnutzung) einen entsprechend höheren Ausbaustand erfordern. Für das resultierende Anforderungsprofil Rad- und Gehweg im Gegenver-

kehr ist eine minimale Wegbreite von 3.5m und zumindest eine teilweise befestigte Weganlage notwendig.

2. Erwägungen

Der Regierungsrat nimmt fristgemäss – gestützt auf das Schreiben von Landrat Armin Odermatt vom 12. Februar 2020 (vgl. Beilage) – zu den Anliegen der Postulanten Stellung.

2.1. Anträge

2.1.1. Antrag 1

"Um die Anzahl an Velofahrenden auf diesen Strecken zu erfassen, wird der Regierungsrat gebeten, eine Langsamverkehrserhebung durchführen zu lassen."

Mit neuester Technologie wurde von Samstag, 4. April 2020 bis Sonntag, 17. Mai 2020 während 6 Wochen der Langsamverkehr an vier Standorten erhoben. Diese vier Standorte widerspiegeln die verschiedenen Wegmöglichkeiten von Wil nach Büren bzw. Dallenwil.

Auswertung der Langsamverkehrserhebung zwischen Wil und Büren

Die Auswertung wurde zusammengefasst für 3 Referenzwochen: KW 15 – in der 'Corona'-Sonderzeit, inkl. Osterwochenende, dann die KW 18 – die erste Phase der Lockerung der 'Corona'-Sonderzeit mit Öffnung u.a. der Baumärkte, Gesundheitseinrichtung und die KW 20 – die zweite Phase der Lockerung der 'Corona'-Sonderzeit mit der Öffnung u.a. der Schulen und Läden.



Abbildung 3: Übersichtskarte der Messstellen

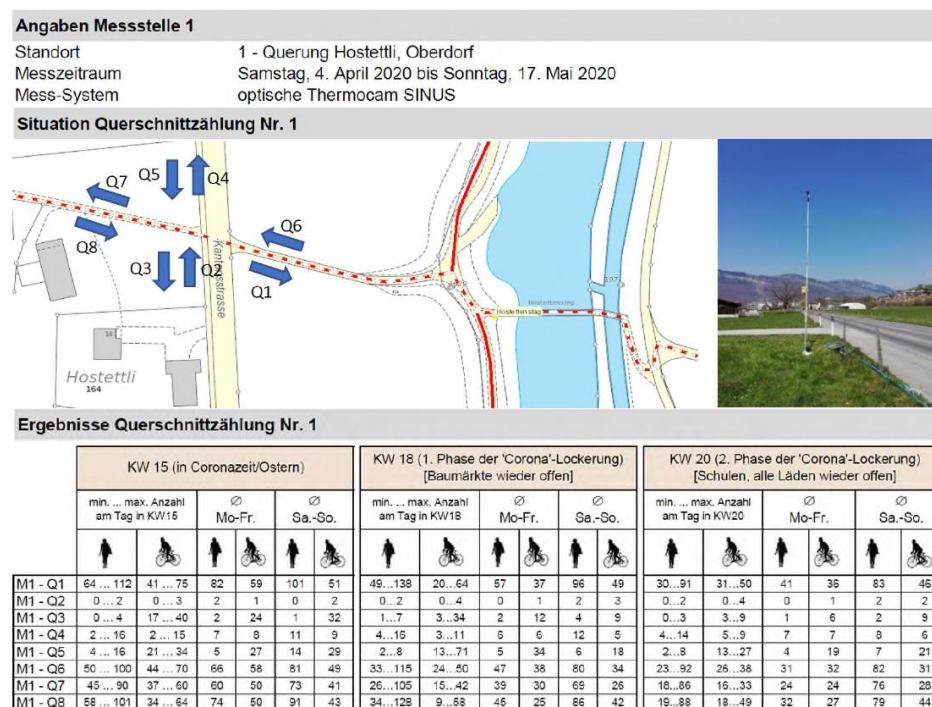
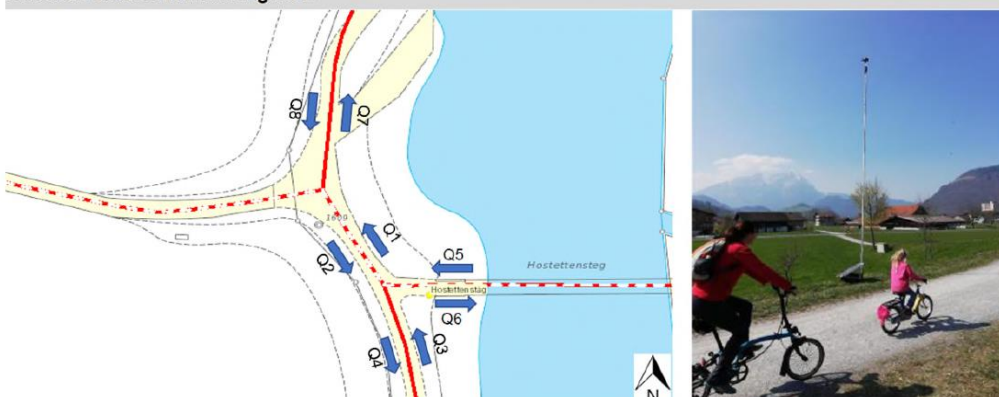


Abbildung 4: Messstandort 1 - Situation und Auswertung Langsamverkehrserhebung

Angaben Messstelle 2

Standort 2 - Hostettensteg, Oberdorf
 Messzeitraum Samstag, 4. April 2020 bis Sonntag, 17. Mai 2020
 Mess-System optische Thermocam SINUS

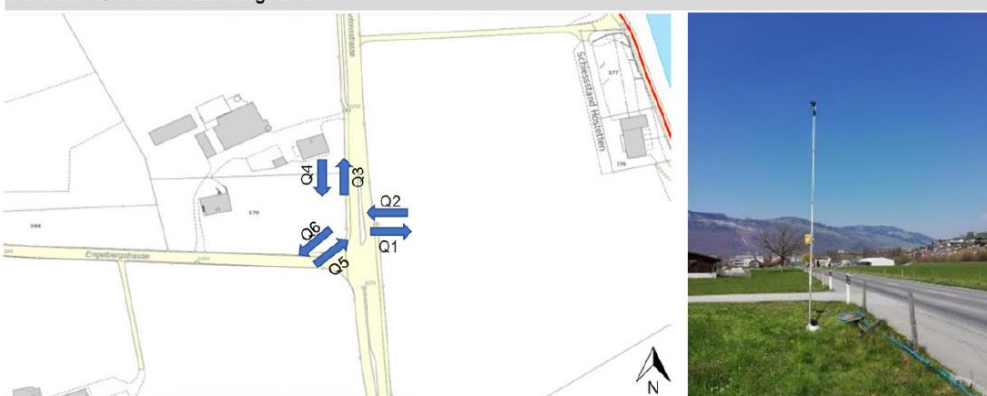
Situation Querschnittszählung Nr. 2**Ergebnisse Querschnittszählung Nr. 2**

	KW 15 (in Coronazeit/Ostern)						KW 18 (1. Phase der 'Corona'-Lockerung) [Baumärkte wieder offen]						KW 20 (2. Phase der 'Corona'-Lockerung) [Schulen, alle Läden wieder offen]					
	min. ... max. Anzahl am Tag in KW15		Ø		Ø		min. ... max. Anzahl am Tag in KW18		Ø		Ø		min. ... max. Anzahl am Tag in KW20		Ø		Ø	
	Personen	Fahrräder	Personen	Fahrräder	Personen	Fahrräder	Personen	Fahrräder	Personen	Fahrräder	Personen	Fahrräder	Personen	Fahrräder	Personen	Fahrräder	Personen	Fahrräder
M2 - Q1	191...278	223...276	247	245	226	250	93...361	96...342	143	165	252	225	93...256	100...368	118	122	238	281
M2 - Q2	187...296	216...249	249	261	261	245	99...425	81...325	157	150	285	210	93...308	102...315	125	125	264	255
M2 - Q3	147...243	159...199	183	170	186	186	68...255	80...283	96	132	180	181	69...159	77...267	91	95	159	203
M2 - Q4	180...334	177...233	235	190	251	216	72...339	78...336	127	156	232	214	86...233	102...333	112	122	204	262
M2 - Q5	116...224	35...51	154	46	161	43	56...199	13...81	76	36	135	55	39...137	19...65	63	29	125	54
M2 - Q6	111...195	23...42	145	31	158	39	47...227	16...59	87	30	149	41	46...141	28...39	61	30	133	38
M2 - Q7	170...251	213...244	224	214	215	231	79...322	88...325	126	153	225	210	83...229	88...353	106	111	212	268
M2 - Q8	175...261	202...232	232	204	223	220	85...380	72...309	123	149	254	196	83...275	90...302	113	113	235	243

Abbildung 5: Messstandort 2 - Situation und Auswertung Langsamverkehrserhebung

Angaben Messstelle 3

Standort 3 - Knoten KH1/KH2 Gigi, Oberdorf
 Messzeitraum Samstag, 4. April 2020 bis Sonntag, 17. Mai 2020
 Mess-System optische Thermocam SINUS

Situation Querschnittszählung Nr. 3**Ergebnisse Querschnittszählung Nr. 3**

	KW 15 (in Coronazeit/Ostern)						KW 18 (1. Phase der 'Corona'-Lockerung) [Baumärkte wieder offen]						KW 20 (2. Phase der 'Corona'-Lockerung) [Schulen, alle Läden wieder offen]					
	min. ... max. Anzahl am Tag in KW15		Ø		Ø		min. ... max. Anzahl am Tag in KW18		Ø		Ø		min. ... max. Anzahl am Tag in KW20		Ø		Ø	
	Personen	Fahrräder	Personen	Fahrräder	Personen	Fahrräder	Personen	Fahrräder	Personen	Fahrräder	Personen	Fahrräder	Personen	Fahrräder	Personen	Fahrräder	Personen	Fahrräder
M3 - Q1	1...2	2...5	1	4	1	5	0...4	0...3	1	1	1	1	0...4	0...4	1	2	3	3
M3 - Q2	1...2	1...8	1	4	1	5	0...6	0...4	2	1	2	1	0...6	0...4	1	1	4	4
M3 - Q3	1...1	1...3	1	2	1	2	0...2	0...3	1	1	1	1	0...1	0...1	0	0	0	1
M3 - Q4	0...5	0...1	2	0	1	1	0...1	0...0	1	0	0	0	0...1	0...1	0	0	1	1
M3 - Q5	0...1	0...2	0	1	0	2	0...1	0...4	0	1	1	2	0...0	0...1	0	0	0	1
M3 - Q6	0...5	0...1	2	0	1	0	0...1	0...0	0	0	0	0	0...2	0...0	0	0	1	0

Abbildung 6: Messstandort 3 - Situation und Auswertung Langsamverkehrserhebung

Angaben Messstelle 4

Standort 4 - Allmend, Oberdorf
 Messzeitraum Samstag, 4. April 2020 bis Sonntag, 17. Mai 2020
 Mess-System optische Thermocam SINUS

Situation Querschnittszählung Nr. 4**Ergebnisse Querschnittszählung Nr. 4**

KW 15 (in Coronazeit/Ostern)							KW 16 (1. Phase der 'Corona'-Lockerung) [Baumärkte wieder offen]							KW 20 (2. Phase der 'Corona'-Lockerung) [Schulen, alle Läden wieder offen]						
min. ... max. Anzahl am Tag in KW15		☺ Mo-Fr.		☺ Sa.-So.			min. ... max. Anzahl am Tag in KW16		☺ Mo-Fr.		☺ Sa.-So.			min. ... max. Anzahl am Tag in KW20		☺ Mo-Fr.		☺ Sa.-So.		
🚶	🚲	🚶	🚲	🚶	🚲		🚶	🚲	🚶	🚲	🚶	🚲		🚶	🚲	🚶	🚲	🚶	🚲	
M4 - Q1	1..5	2..10	3	5	7	10	0..2	0..9	0	3	1	2		0..2	0..5	1	1	2	4	
M4 - Q2	1..13	5..16	3	8	12	15	0..8	0..15	1	2	4	9		0..6	0..12	1	1	5	9	
M4 - Q3	16..32	50..55	20	53	30	47	14..70	21..116	19	43	47	69		10..34	22..86	12	34	28	67	
M4 - Q4	33..66	55..76	41	66	59	69	20..92	33..115	36	51	63	74		13..49	19..92	21	33	47	71	
M4 - Q5	5..23	20..42	8	34	21	37	1..25	14..46	5	22	16	33		2..13	13..52	4	17	11	43	
M4 - Q6	12..33	31..50	13	35	27	43	5..28	11..65	7	24	20	40		3..13	9..46	4	15	12	36	

Abbildung 7: Messstandort 4 - Situation und Auswertung Langsamverkehrserhebung

Hinweise zur Langsamverkehrserhebung

Die Erhebung erfolgte während der Corona-Sondersituation.

Unabhängig von der Corona-Situation kann die Langsamverkehrserhebung nur das heutige Angebot abbilden. Damit ist fraglich, wie hoch die effektiven Langsamverkehrszahlen wären, wenn eine durchgängige, direkte, attraktive und sichere Langsamverkehrsrouten von Wil nach Büren vorhanden wäre. Soll der Umstieg vom Auto auf das Velo gefördert werden, braucht es zuerst eine attraktive, sichere und direkte Route. Diese These belegt auch eine Studie der beiden kanadischen Verkehrsökonominnen Gille Durant und Matthew Turner. Sie untersuchten anhand von Zahlendaten aus Investitionen in den Strassenbau und der Entwicklung des Verkehrsaufkommens von 1983 bis 2003 in den USA die Veränderung des Strassennetzes und Verkehrs in einzelnen Regionen. Dabei kamen sie zum Schluss, dass mehr Infrastruktur auch zu mehr Verkehr führt.

Auch zeigt sich aktuell bei der Langsamverkehrszählstelle in Hergiswil eine deutliche Zunahme des Langsamverkehrs im Vergleich zum selben Zeitraum im letzten Jahr. Dies deckt sich auch mit ersten Aussagen einer ETH-Studie: Aktuell wird über eine halbe Stunde auf dem Velo verbracht. Im Herbst 2019 waren es rund 15 Minuten pro Tag. Erste Erklärungsansätze des zuständigen Professors vermuten, dass die Menschen einerseits mehr in der Freizeit aufs Velo steigen und andererseits seien aber wohl auch Berufspendler aufs Velo umgesattelt, da beim öV ein markanter Einbruch festgestellt werden kann.

2.1.2. Antrag 2

"Es wird gebeten aufzuzeigen, wie der bestehende Dammweg angepasst werden muss, damit der Winterdienst gewährleistet und allenfalls als offizieller Veloweg genutzt werden kann."

Gemäss den Vorgaben aus der Gewässerschutzgesetzgebung können bestehende Mobilitätsinfrastrukturen erweitert werden, solange ihre Identität bezüglich Erscheinung und Zweck dadurch nicht verändert wird. Damit ist eine moderate Verbreiterung des bestehenden Wegs bei gleichbleibender Oberfläche und Linienführung grundsätzlich zulässig. Eine Verbreiterung des Wegs muss möglichst auf der gewässerabgewandten Seite erfolgen. Eine Asphaltierung oder massgebliche Änderung des Deckbelags einer bestehenden Anlage ist grundsätzlich als Neuanlage zu betrachten. Eine Neuanlage muss standortgebunden und im öffentlichen Interesse sein, um bewilligt werden zu können.

Das öffentliche Interesse für den Radweg ist zweifelsfrei vorhanden. Eine Standortgebundenheit kann dann geltend gemacht werden, wenn der Weg eine besonders enge sachliche Beziehung

zum Gewässer oder zum Ufer aufweisen muss. Eine solche enge, sachliche Beziehung kann bejaht werden, wenn der Weg dem Freizeitverkehr ("Weg als Ziel") und der Erschliessung von für die Erholung geeigneten Gebieten wie Natur- und Kulturlandschaften, Aussichtspunkten und Ufern dient. Soll ein Freizeitverkehrsrادweg befestigt werden, ist dieser – wie befestigte Wege für den Bedarfsverkehr ("Weg zum Ziel") – ausserhalb des Gewässerraums zu führen. Dies weil befestigte Wege die gewässerschutzrechtlichen Voraussetzungen nicht erfüllen. Wege für den Bedarfsverkehr können nur aufgrund standörtlicher Verhältnisse, z. B. infolge enger Verhältnisse in Schluchten oder falls dadurch innerhalb eines stark bebauten Gebiets eine möglichst sichere, direkte und konfliktfreie Verbindung erstellt werden kann, innerhalb des Gewässerraums bewilligt werden.

Wird der Dammweg neben dem Fussweg zum offiziellen Radweg, so beträgt die minimale Breite unter Beachtung des Gegenverkehrs im Minimum 3.5m. Zudem wäre dieser, um den Winterdienst zu gewährleisten, zumindest teilweise zu befestigen.

Eine moderate Verbreiterung des bestehenden Dammwegs bei gleichbleibender Oberfläche und unter Wahrung der heutigen Identität ist aus Sicht Gewässerschutzgesetzgebung denkbar. Trotz einer derartigen moderaten Verbreiterung müsste jedoch der Weg, seine leicht geschwungene Linienführung, welche abwechselnd durch Baum- und Gebüschgruppen gesäumt wird, beibehalten. Ein "Ausbau" des bestehenden Dammwegs zu einem ganzjährig nutzbaren, wintersicheren Radweg ist, da dies zumindest eine teilweise Befestigung des Dammwegs mit sich zieht, jedoch mit der Gewässerschutzgesetzgebung nicht vereinbar und damit nicht bewilligungsfähig. Zudem würde dadurch die heute bestehende hohe Qualität des Wegs für die Naherholung negativ beeinträchtigt.

2.1.3. Antrag 3

"Bei den Varianten mit einem "Radweg auf der Hauptstrasse" und "Radweg mit Grünstreifen" ist ein Vergleich der benötigten Kulturlandflächen zu erstellen."

Angaben bzw. Annahmen zu den Varianten

Beide Varianten wurden konzeptionell aufgezeichnet, um die benötigten Kulturlandflächen zu ermitteln. Der Perimeter reicht vom Ortsausgang Oberdorf (Wil) bis Knoten Büren.

Der heutige Strassenquerschnitt bemisst in dem Abschnitt inkl. Trottoir eine Breite von rund 9.60m und setzt sich im Einzelnen aus einem 2m breiten Trottoir und einer Fahrbahnbreite von rund 7.6m zusammen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt aktuell 80 km/h. Der täglich durchschnittliche Verkehr beträgt gemäss Messstellen zwischen 10'000 und 11'000 Fahrzeuge pro Tag.

Bei der Variante "Radweg auf der Hauptstrasse" werden ausserorts Radstreifen angehängen. Das heisst, die heutige Kantonsstrasse muss ausgebaut werden. Eine Kernfahrbahn, also ein "Einrücken" von Radstreifen in die Fahrbahn des motorisierten Individualverkehrs (MIV), ist ausserorts nicht zulässig (vgl. Art. 74a Abs. 2 der Signalisationsverordnung [SSV; SR 741.21]). Gemäss aktuellen Normvorgaben, Erfahrungsberichten etc. aus der Verkehrswelt werden ausserorts mit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h keine Radstreifen empfohlen. Grund ist die Verkehrssicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden – der Velofahrenden. Stattdessen wird ein abgetrennter Veloweg mit Grünstreifen als Trennelement empfohlen. Auch mit einer Geschwindigkeitsreduktion von 80 km/h auf 60 km/h wird dieses Modell bei einem Verkehrsaufkommen von mehr als 5'000 Fahrten pro Tag, möglicher Schulwegnutzung und wenig Veloverkehr nicht empfohlen. Die Führung des Veloverkehrs auf Radstreifen stellt aus verkehrstechnischer Sicht auch nur einen Spezialfall des Mischverkehrs dar.

Um die Frage nach dem Kulturland zu klären, wurde dennoch die Variante "Radstreifen" bzw. "Radweg auf der Hauptstrasse" aufgezeichnet und die benötigten Kulturlandflächen ermittelt.

Der Strassenquerschnitt der **Variante "Radstreifen" bzw. "Radweg auf der Hauptstrasse"** beträgt insgesamt eine Breite von 11.60m und setzt sich im Einzelnen aus je zwei Radstreifen mit einer Breite von 1.80m zusammen, zwei weiteren Fahrstreifenbreiten von mindestens je 3.0m und einem einseitigen Trottoir von 2.0m Breite.

Beim Strassenquerschnitt der **Variante "Radweg mit Grünstreifen"** beträgt die Gesamtbreite 10.60m und basiert auf folgenden Annahmen:

- Die heutige Fahrbahnbreite mit ca. 7.60m entspricht den aktuellen Normen für einen Begegnungsfall LKW/LKW mit 80 km/h und kann belassen werden.
- Seitlich wird ein reduzierter Grünstreifen von 0.5m und ein reduzierter gemeinsamer Rad- und Gehweg von 2.50m Breite angenommen.

➤ Wobei der reduzierte Grünstreifen von 0.5m bautechnisch schwierig umsetzbar ist, aber 2019 bei ersten Gesprächen betreffend die Linienführung als Minimalvariante in Aussicht gestellt wurde.

➤ Zudem ist mit steigenden LV-Frequenzen zu beachten, dass die Minderbreite des kombinierten Rad- und Gehwegs zu einem erhöhten Unfallrisiko beitragen kann und in der Konsequenz die Normbreite für einen gemeinsamen Rad- und Gehweg von 3.0m Breite umgesetzt werden müsste.

- Beim Rad- und Gehweg mit 2.50m Breite ist der Begegnungsfall Velofahrer/Velofahrer oder Fussgänger/Velofahrer abgedeckt. Dies ist vertretbar gegenüber der aktuellen Erhebungssituation.

Der neue Querschnitt pro Variante und der bestehende Querschnitt ist in den folgenden Abbildungen dargestellt.

Bestehender Querschnitt (v=80 km/h)

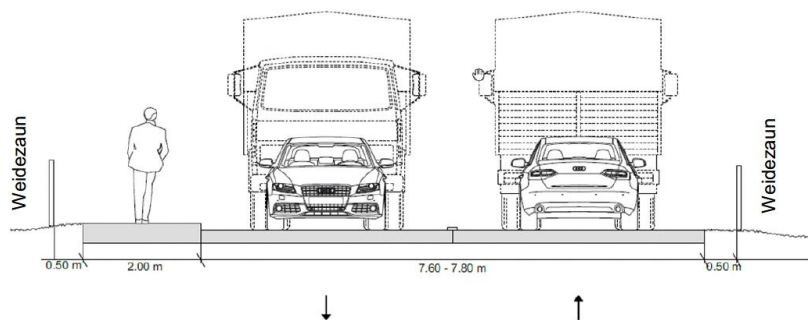


Abbildung 8: heutiger Querschnitt zwischen Knoten KH1/KH2 und Knoten Büren

Querschnitt Variante "Radstreifen" (v=80 km/h)

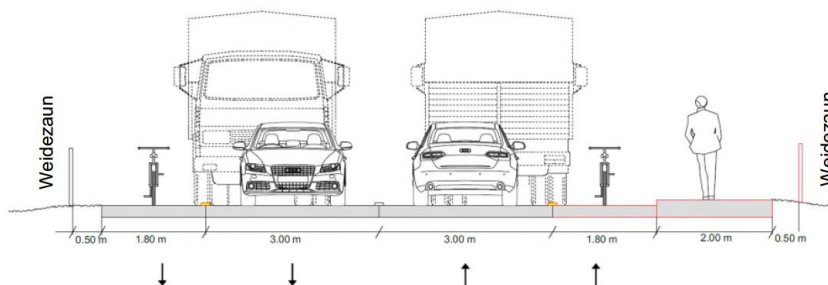


Abbildung 9: Normalprofil Variante "Radstreifen" bzw. "Radweg auf Hauptstrasse"

Querschnitt Variante "Radweg mit Grünstreifen" (v=80 km/h)

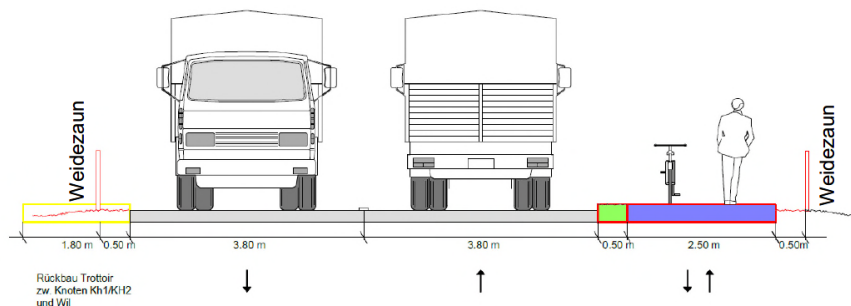


Abbildung 10: Normalprofil Variante "Radweg mit Grünstreifen"

Nachfolgend die Zusammenstellung der benötigten Kulturlandflächen:

Kulturlandvergleich			
	Heutige Situation	Variante "Radstreifen" bzw. "Radweg auf Haupt- strasse" [1]	Varianten "Radweg mit Grünstrei- fen" [2]
Abmessung	B = ca. 9.60m [exkl. Bankett]	B = 11.60m [exkl. Bankett, inkl. Trottoir]	B = 10.60m [exkl. Bankett]
Benötigte Kul- turlandfläche [3]	ca. 15'900 m ²	ca. 20'900 m ² rund 5'000 m ² mehr gegenüber heute	ca. 19'300 m ² rund 3'400 m ² mehr ge- genüber heute

Abbildung 11: Vergleich Kulturlandflächen Ist-Zustand mit den beiden Varianten

Wichtiger Hinweis zum Kulturlandflächenvergleich

[1] Der Querschnitt der Variante "Radstreifen" bzw. "Radweg auf Hauptstrasse" ist ein Prinzipschnitt. Bei Weiterverfolgung der Variante ist die genaue Strassenachse festzulegen. Die benötigten Kulturlandflächen wurden gemäss dem Prinzipschnitt ermittelt.

[2] Bei der Variante "Radweg mit Grünstreifen" liegt die Annahme zugrunde, dass ein einseitiger gemeinsamer Rad- und Gehweg erstellt wird und das Trottoir zwischen Knoten KH1/KH2 und Ortseingang Oberdorf (Wil) teilweise rückgebaut und als Landwirtschaftsland rückgeführt werden kann. So kann eine direkte und sichere Langsamverkehrsachse angeboten werden mit dem Nebeneffekt, dass eine unnötige Langsamverkehrsquerung auf der stark befahrenen Kantonsstrasse wegfällt.

[3] Zur Problematik seitlicher Abstand zum Strassenraum bzw. die Aufstellung von z.B. Weidezäunen:

Generell ist bei Ausbauprojekten im landwirtschaftlichen Raum zu beachten, dass das geometrische Normalprofil, welches den Verkehrsteilnehmenden gestattet sich gemäss der festgelegten Verkehrsqualität sicher fortzubewegen, nicht verletzt wird. Dies kann der Fall sein, wenn z. B. der Weidezaun direkt an die Hinterkante vom Randstein gestellt wird und bei Projektierung von Strassenbreiten die Sicherheitszuschläge vom Lichtraumprofil oder Umgrenzungsprofil der massgebenden Verkehrsteilnehmenden auf die Seite geschlagen werden, um weniger kostbares Land zu verbauen. Beim nachfolgenden Kulturlandvergleich der beiden Varianten wurden diese benötigten seitlichen "Bankettbreiten" nicht in den Strassenraum eingerechnet. Sprich, an beiden Wegrändern ist z.B. bei der Aufstellung von Weidezäunen zu beachten, dass ein seitlicher Abstand von je 0.5m Breite eingehalten werden muss, sonst würde das Lichtraumprofil verletzt werden. Dieses seitliche "Bankett" wurde in die Querschnittsbreite nicht eingerechnet, da es nicht zum Strassenraum erworben wird.

2.1.4. Antrag 4

"Bei der Variante "Radweg auf Hauptstrasse" stellt sich die Frage, ob allenfalls das selten benutzte Trottoir von der Verzweigung Gigi bis zur Einfahrt Büren aufgehoben werden kann, wenn der Radweg niveaugleich ausgeführt wird. Damit würde Platz geschaffen für den Langsamverkehr, wie landwirtschaftliche Fahrzeuge etc."

Bei der Variante "Radweg auf der Hauptstrasse" werden auf der Strasse Radstreifen markiert, wie zwischen Pilatuskurve und Ortseingang Ennetbürgen, siehe folgende Abbildung.



Abbildung 12: Ennetbürgerstrasse zwischen Pilatuskurve und Ortseingang Ennetbürgen

Würde, wie im Antrag 4 angefragt, die Variante "Radweg auf der Hauptstrasse" bzw. "Radstreifen" umgesetzt werden und das bestehende Trottoir zwischen Verzweigung Gigi (Knoten KH1/KH2) und Knoten Büren aufgehoben werden, müssten die Zufussgehenden auf der Kantonsstrasse laufen.

Nachfolgend **zum Vergleich** der Querschnitt zwischen Verzweigung Gigi (Knoten KH1/KH2) und Knoten Büren einmal als **Variante "Radstreifen mit Trottoir"** und einmal als **Variante "Radstreifen ohne Trottoir"**.

Querschnitt Variante "Radstreifen mit Trottoir" (v=80 km/h)

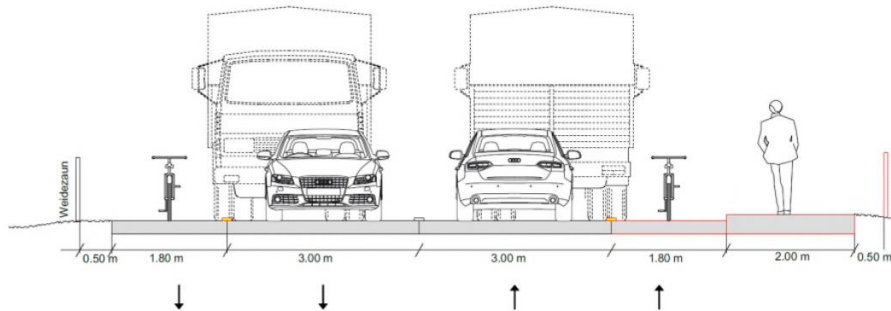


Abbildung 13: Normalprofil Variante "Radstreifen mit Trottoir"

Querschnitt Variante "Radstreifen ohne Trottoir" (v=80 km/h)

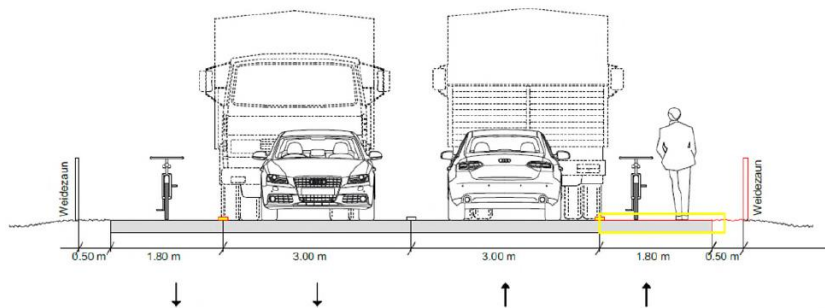


Abbildung 14: Normalprofil Variante "Radstreifen ohne Trottoir" (Rückbau)

Um die Frage gemäss Antrag 4 beantworten bzw. beurteilen zu können, folgen zuerst die wesentlichen Eckdaten zur Verkehrssituation zwischen Knoten KH1/KH2 (Verzweigung Gigi) und Knoten Büren und dann dazu die Empfehlung aus Sicht Verkehrssicherheit.

Eckdaten

Der Abschnitt Knoten KH1/KH2 bis Knoten Büren befindet sich ausserorts. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt aktuell 80 km/h. Der täglich durchschnittliche Verkehr beträgt gemäss Messstelle H203 ca. 11'200 Fahrzeuge pro Tag. Gemäss Messstelle fahren rund die Hälfte der Verkehrsteilnehmenden schneller als 80 km/h.

Das heutige Trottoir, welches für Velofahrende gestattet ist, beträgt rund zwei Meter Breite. Gemäss den aktuellen Langsamverkehrserhebungen nutzen bis zu 33 Zufussgehende und 65 Velofahrende pro Tag das Trottoir in dem Abschnitt.

Damit die Radstreifen Platz finden, müsste der heutige Querschnitt ausgebaut werden, siehe weitere Ausführungen bei Antrag 3. Auch wird bei Antrag 3 erklärt, dass ausserorts mit einer maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h keine Radstreifen als Velo-verkehrsanlage empfohlen werden.

Wenn die Variante "Radweg auf der Hauptstrasse" bzw. "Radstreifen" mit Rückbau vom bestehenden Trottoir umgesetzt wird, beträgt die Fahrbahnbreite insgesamt mindestens 9,60m (wie die heutige) und setzt sich im Einzelnen aus zwei Radstreifen mit mindestens je 1,80m Breite und zwei weiteren Fahrstreifenbreiten von mindestens je 3,00m zusammen. Dazu müsste das Trottoir abgebrochen, die Randabschlüsse verschoben und die Belagsschichten neu eingebaut werden.

Bei dieser Variante müssten die Zufussgehenden auf der stark befahrenden Kantonsstrasse laufen, was gemäss aktueller Erhebung bis zu 33 Personen pro Tag sind. Unsichere Velofahrende sind den hohen Verkehrsbelastungen ohne Abtrennung ausgesetzt.

Die Angabe bei Antrag 4 im Postulat "... wenn der Radweg niveaugleich ausgeführt wird. Damit würde Platz geschaffen für den Langsamverkehr, wie landwirtschaftliche Fahrzeuge etc." ist aus Sicht der Verkehrswelt nicht so begründbar. In der Verkehrswelt (siehe VSS SN 640 070) bezeichnet der Langsamverkehr die Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen, angetrieben durch menschliche Muskelkraft. Demnach sind nur Zufussgehende und Velofahrende dem Begriff Langsamverkehr zugeordnet, landwirtschaftliche Fahrzeuge nicht, auch wenn sie langsamer fahren, als andere Fahrzeuge. Die Radstreifen durch landwirtschaftliche Fahrzeuge zu nutzen ist möglich. Diese Fahrzeuge dürfen aber gemäss Verkehrsregelverordnung Art. 40, Abs. 3 den Fahrradverkehr nicht behindern.

Empfehlung

Aus verkehrstechnischer Sicht wird die Variante "Radweg auf der Hauptstrasse" bzw. **"Radstreifen auf der Hauptstrasse"** zwischen Knoten KH1/KH2 (Verzweigung Gigi) bis Knoten Büren **mit oder ohne Trottoiraufhebung nicht empfohlen**, da das Ziel, dem Langsamverkehr eine sichere und attraktive Langsamverkehrsachse von Wil nach Büren zur Verfügung zu stellen, aus folgenden Punkten nicht erreicht wird:

- Die Zufussgehenden (bis 33 Personen pro Tag) müssten auf der stark befahrenden Kantonsstrasse laufen. Insbesondere für Kinder und ältere Menschen unzumutbar.
- Die Velofahrenden haben mit der Variante keinen abgetrennten Veloweg.
- Die landwirtschaftlichen Fahrzeuge würden durch Mitbenützung der Velostreifen allenfalls die Velofahrenden beeinträchtigen, was gemäss Verkehrsregelverordnung unzulässig ist.

Zudem müsste der bestehende Querschnitt von Ortsausgang Oberdorf bis Knoten Büren umgebaut werden. **Gegenüber heute wird die Verkehrssicherheit des Langsamverkehrs erheblich verschlechtert.** Dies verbessert auch keine Geschwindigkeitsreduktion, dazu weitere Angaben bei Antrag 5 (Kap. 2.1.5). Kulturland kann dadurch auch nicht eingespart werden.

2.1.5. Antrag 5

"Weiter soll das Teilstück aus Antrag 4 langfristig allenfalls auf Tempolimit 60 km/h gesenkt werden."

Ein Geschwindigkeitsgutachten wurde der Rapp Infra AG in Auftrag gegeben. Dabei wurde der Untersuchungsperimeter von Knoten KH1/KH2 (Gigi) bis Knoten Büren auf Wunsch der Gemeinde Oberdorf bis auf Ortsausgang Oberdorf ausgedehnt. Der Gesamtabschnitt wurde bei der Untersuchung in Abschnitt Nord und Abschnitt Süd unterteilt, wie in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

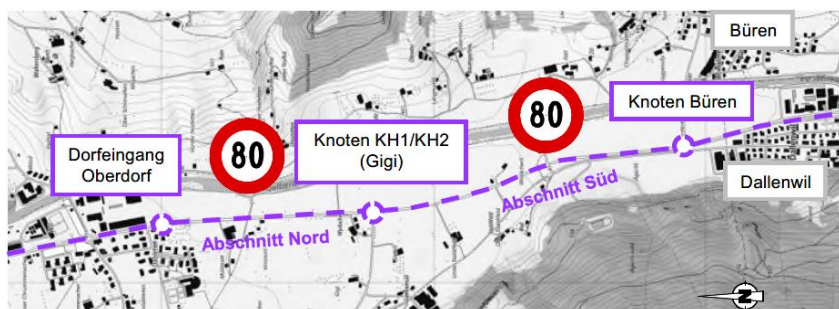


Abbildung 15: Untersuchungsperimeter Geschwindigkeitsgutachten

Das Gutachten zeigt auf, dass eine Geschwindigkeitsreduktion zum Schutz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden in den untersuchten Abschnitten nur wirkungsvoll wäre, wenn zudem bauliche Massnahmen umgesetzt werden.

Dabei wurde festgestellt, dass die befürwortenden und eher ablehnenden Argumente für eine Geschwindigkeitsreduktion sich insgesamt eher ausgleichen. Eine eindeutige Aussage zur Notwendigkeit und Zweckmässigkeit einer Geschwindigkeitsreduktion ist daher auf der gesamten Strecke nicht möglich.

Für den **Abschnitt Süd** wird **keine Geschwindigkeitsreduktion empfohlen**, da der heutige Regelquerschnitt und die dazugehörigen Elemente auf eine Ausbaugeschwindigkeit von 80 km/h ausgelegt sind, was auch die bestehenden Geschwindigkeitsmessungen belegen. Zudem werden mit dem sich im Bau befindlichen Bauprojekt Knoten Büren die grössten Defizite behoben.

Für den **Abschnitt Nord inkl. Knoten KH1/KH2** wird die **Prüfung und Umsetzung von baulichen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit dringend empfohlen**. Durch die baulichen Massnahmen sollten mindestens folgende Verbesserungen erzielt werden:

- Erstellen von angemessenen Querungshilfen für den Langsamverkehr
- Minimierung auf zwingend notwendige Querungen des Langsamverkehrs mittels durchgehend einseitig der Strasse geführter Langsamverkehrsrouten
- Erhöhung der Fahrbahn- und Gehwegbreiten für den Langsamverkehr, damit eine normkonforme Situation entsteht.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Anpassung des Knotens KH1/KH2

Durch die Umsetzung der genannten Massnahmen können die zentralen Defizite im Abschnitt Nord behoben werden und eine Geschwindigkeitsreduktion erübrigt sich.

2.2. Variantenvergleich und -empfehlung

Das Amt für Mobilität hat in einer früheren Phase bereits diverse Varianten hinsichtlich der Ausgestaltung einer Langsamverkehrsanlage zwischen Wil und Büren erarbeitet, verglichen und erste Kosten abgeschätzt. Mit den Abklärungen des Postulats sind weitere Erkenntnisse hinzugekommen.

Somit kann auf Stufe Studie eine Variantenempfehlung abgegeben werden.

Die folgende Variantenzusammenstellung und –empfehlung versteht sich als Hilfsmittel für die Beurteilung des Postulats und darüber hinaus, wie der Abschnitt Wil nach Büren als Teil der Gesamtstrecke Ennetbürgen – Knoten Kreuzstrasse – Wil – Büren – Dallenwil – Wolfenschiessen in Zukunft für den Langsamverkehr gestaltet werden kann.

Es standen vier Varianten im Raum:

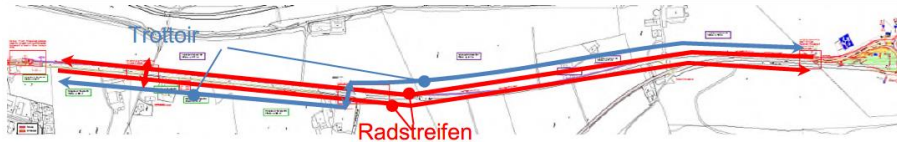
- **Linienführung Wilbrücke - Hostetten – Bürerbrücke:** Diese Variante entfällt, da das bestehende Fahrverbot auch nach erneuter Abklärung mit dem Eigentümer nicht aufgehoben werden kann. Velofahrende Schüler sind geduldet, andere Velofahrende nicht.
- **Linienführung Dammweg:** Diese Variante entfällt, da die Ausbaustandards für kantonale Radwege (Hartbelag) nicht umsetzbar bzw. bewilligungsfähig sind. Im Einzelnen betrifft das die Erstellung eines Hartbelags und den Ausbau für den Begegnungsfall Velo/Velo/Zufussgehende (Mindestbreite von 3.50m), siehe ausführliche Ausführungen unter Punkt 2.1.2 (Beantwortung Antrag 2). Ohne Hartbelag ist der Dammweg für Pendler unattraktiv, da Kieswege bei Schlechtwetter vermehrt dazu beitragen, dass Spritzwasser und nasser Staub die Bekleidung verdecken. Bei Kieswegen kann keine Schneeräumung erfolgen. Somit wird die Mobilitätsart nicht genutzt.
Die Linienführung schafft keine direkte Verbindung zwischen Wil und Büren, was kein zielgerichtetes Angebot für den Bedarfverkehr ermöglicht. Mit dem gewünschten Effekt der Mobilitätsverlagerung ist nicht zu rechnen, was auch nur geringe Anpassungen des Kiesweges nicht rechtfertigt.
Die heute geschwungene Linienführung würde im Falle eines Ausbaus durch eine Streckung für den Zufussgehenden als unattraktiv empfunden. Eine gerade und breite Linienführung verleitet zu schnellem Fahren, was Konflikte zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden mit sich bringt.
- **Linienführung entlang der Kantonsstrasse KH2 – Variante "Radstreifen":** Aus verkehrstechnischer Sicht nicht empfohlen (siehe Punkt 2.1.4, Antrag 4), obwohl aus rechtlicher Sicht gestattet und daher beim Variantenvergleich berücksichtigt. Die Variante benötigt den grössten Flächenbedarf.
- **Linienführung entlang der Kantonsstrasse KH2 – Variante "Radweg mit Grünstreifen":** Aus verkehrstechnischer Sicht empfohlen, Bestandteil des Variantenvergleichs.

Für die Raumbetrachtung Wil – Büren verbleiben für den Vergleich gemäss den vorherigen Ausführungen zwei Hauptvarianten – Variante "Radstreifen" und Variante "Radweg mit Grünstreifen".

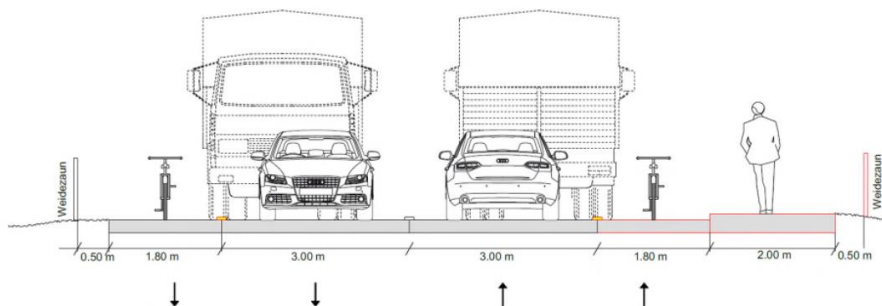
Es folgt die Abbildung der beiden Varianten mit Situation und Querschnitten, anschliessend der Vergleich mit günstigen und ungünstigen Aspekten hinsichtlich Förderung des Langsamverkehrs zwischen Wil und Knoten Büren pro Variante sowie die Flächenbeanspruchung.

Variante "Radstreifen mit Trottoir" ($v=80\text{km/h}$)

Situation Variante "Radstreifen mit Trottoir"



Querschnitt Variante "Radstreifen" zwischen Knoten KH1/KH2 und Knoten Büren



Querschnitt Variante "Radstreifen" zwischen Wil und Knoten KH1/KH2

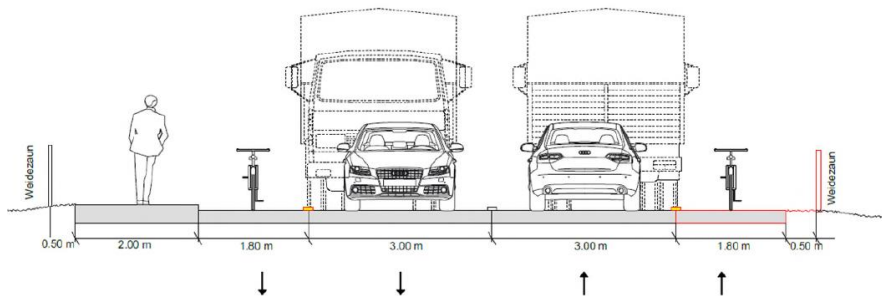
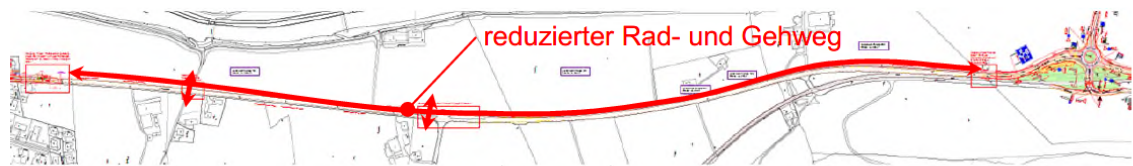


Abbildung 16: Variante "Radstreifen", Situation und Normalprofile zwischen Wil und Büren

Variante "Radweg mit Grünstreifen" (v=80 km/h)

Situation Variante "Radweg mit Grünstreifen" (v=80km/h)



Querschnitt Variante "Radweg mit Grünstreifen"

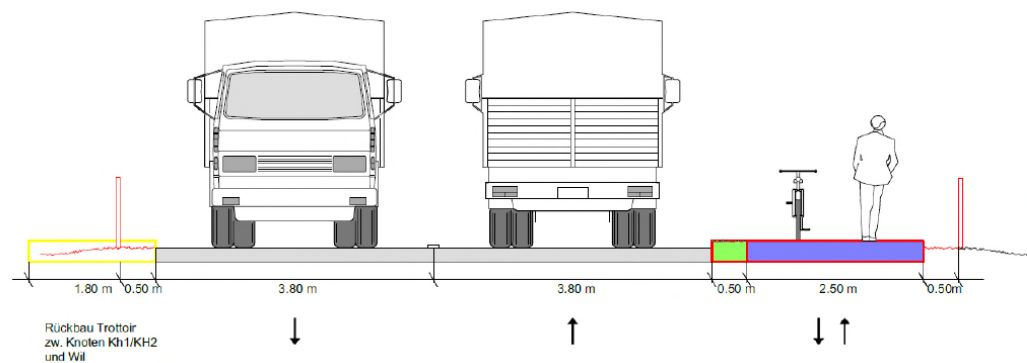


Abbildung 17: Variante "Radweg mit Grünstreifen", Situation und Normalprofil zw. Wil und Büren

Variantenvergleich zur Förderung des Langsamverkehrs zwischen Wil und Knoten Büren

	Variante "Radstreifen" mit Trottoir einseitig	Variante "Radweg mit Grünstreifen"
Günstige Aspekte	· Attraktiv für Pendler mit E-Bikes · Anbindung an Projekt Strassenraumgestaltung Oberdorf gelöst	· Langsamverkehr ist abgetrennt vom MIV · Zufussgehende und Radfahrende können sich begegnen · Einseitig, direkte Linienführung zwischen Wil und Büren · Attraktiv und sicher · Anbindung an Knoten Büren optimal gelöst · Anbindung an Projekt Strassenraumgestaltung Oberdorf gelöst durch Querungshilfe

Variantenvergleich zur Förderung des Langsamverkehrs zwischen Wil und Knoten Büren

	Variante "Radstreifen" mit Trottoir einseitig	Variante "Radweg mit Grünstreifen"
Ungünstige Aspekte	· Es braucht Kulturland. · Velofahrende haben keinen abgetrennten Fahrbereich · Radstreifen sind überfahrbar und behindern allenfalls Radfahrende · Für Kinder und unsichere Velofahrende ungeeignete Verkehrsanlage ausserorts mit DTV 11'200 Fz. · Unsichere, ängstliche Velofahrende nutzen wieder das Trottoir · Verschlechterung der Langsamverkehrsanlage gegenüber heute. · Anbindung an Knoten Büren nicht optimal (Radfahrende fahren im Mischverkehr) · Es braucht extra ein Trottoir, sonst müssten die wenigen Zufussgehenden auf der stark befahrenen Kantonsstrasse laufen. · Begünstigt zu schnelles Fahren des MIV durch breiteren Querschnitt (neu mind. 9.60m, heute ca. 7.60m).	· Es braucht Kulturland. · Langsamverkehrsanlage ist reduziert, bei hohen LV-Frequenzen müsste ausgebaut werden.
Zusätzlicher Flächenbedarf gegenüber heute	ca. 5'000 m ²	ca. 3'400 m ² (inkl. Flächenrückgabe)
Erste sehr grobe Kostenschätzung ^[1]	mind. 2'500'000 Franken (exkl. Strassenentwässerung) Annahme: - Ausbau der Radstreifen bzw. Strassenbreite - Mind. halbe Strassenbreite muss umgebaut werden, wegen der heutigen Querneigung. - Trottoir muss teilweise neu erstellt werden - Bestehende Entwässerung muss neu erstellt werden, da der Querschnitt verbreitert wird.	mind. 1'850'000 Franken (exkl. Strassenentwässerung) Annahme: - kein Ausbau für MIV - Ausbau Rad- und Gehweg kann seitlich angebaut werden, dazu ca. 0.5m der Strassenbreite öffnen - Bestehende Entwässerung umrüsten auf lokal zu erstellende Versickerungsbecken

Abbildung 18: Variantenvergleich Variante "Radstreifen" und Variante "Radweg mit Grünstreifen"

[1] Unabhängig welche Variante in Betracht kommt, müssten Kosten bereit gestellt werden, um den Knoten KH1/KH2 umzubauen, Querungshilfen für den Langsamverkehr zur Verfügung zu stellen und die Strassenentwässerung anzupassen, da die bestehende Entwässerung mit punktuellen Sickerschächten nicht mehr zulässig ist. Die groben Kosten für die Entwässerung belaufen sich auf mindestens ca. Fr. 1'500'000.- abhängig von der Anlagenart. Die Kosten für die

Knoten Anpassung und die Erstellung der Querungshilfen sind abzuschätzen, wenn die Variante feststeht.

2.3. Fazit

Aus verkehrstechnischer Sicht wird die Variante "Radweg mit Grünstreifen" zwischen Wil und Büren für die Weiterplanung empfohlen.

Dies aus folgenden Aspekten:

- Eine sichere, attraktive und direkte Langsamverkehrsachse als Teilstück der Achse Ennetbürgen/Kreuzstrasse – Wil – Büren – Dallenwil – Wolfenschiessen wird vervollständigt.
- Der gewählte Querschnitt ist reduziert gegenüber dem Normquerschnitt, was Kulturland spart, ist aber vertretbar gegenüber den heutigen Frequenzen, da ein Teil des Freizeitverkehrs weiterhin über den Dammweg geduldet ist und auch attraktiv bleibt.
- Verschiedene Nutzerbedürfnisse (mit dem Velo als Pendler / Schüler / Rennvelo, Zufussgehende, Skater etc.) sind abgedeckt, dank der Direktheit und Abgetrenntheit, was bei der Variante "Radstreifen" nicht der Fall ist bzw. nur teilweise.
- Teilweise kann Kulturland zurückgegeben werden (Rückbau Trottoir zwischen Knoten KH1/KH2 und Wil)
- Gegenüber der Variante "Radstreifen" werden rund 1'600m² Kulturland gespart.
- Der Querschnitt ist aufwärts kompatibel, wenn die Langsamverkehrsfrequenzen entlang der Kantonsstrassenachse KH2 zunehmen und der Begegnungsfall Velofahrende/Velofahrende/Zufussgehende abgedeckt werden müsste (dann Mindestbreite 3.0m oder mehr). Dazu müssten aber insbesondere die Frequenzen der Zufussgehenden ähnlich wie auf dem Dammweg steigen, was nicht zu erwarten ist, da die Route entlang der Kantonsstrasse für Zufussgehende nicht gleich attraktiv ist wie entlang dem Aawasserdamm.
- Bautechnisch kann der heutige Querschnitt grösstenteils erhalten bleiben und die anstehende Umrüstung der bestehenden Strassenentwässerung findet Platz im neuen gemeinsamen Rad- und Gehweg entweder örtlich versickert oder durch eine Ableitung. Hier ist in einer nächsten Phase zu prüfen, was kostengünstiger ist und rechtlich zulässig ist.

2.4. Weiteres Vorgehen

Mit dem vorliegenden RRB ist eine Auslegeordnung zum Nutzen der Schaffung einer Langsamverkehrsachse zwischen Wil und Büren vorhanden.

Die verkehrstechnische Empfehlung, die Variante "Radweg mit Grünstreifen" entlang der Kantonsstrasse KH2 zwischen Wil und Büren weiterzuverfolgen, widerspiegelt die Vorgaben des gültigen kantonalen Radwegkonzepts (Version 2008) und deckt sich mit den Vorgaben des aktuellen kantonalen Richtplans (Erlass Landrat 25. September 2019, V4 Langsamverkehr).

Durch die reduzierte Rad- und Gehwegbreite wird Kulturland geschont und dennoch ist der Abschnitt aufwärtskompatibel, wenn der Verkehr zu einer erheblichen Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum Velo erfolgen sollte. Der Dammweg bleibt weiterhin attraktiv für die Zufussgehenden sowie den Freizeitverkehr.

Es ist eine Ausarbeitung der Variante "Radweg mit Grünstreifen" auf Stufe Generelles Projekt zu veranlassen.

Um die weiteren Planungsarbeiten mit Einbezug des Knotens KH1/KH2, notwendigen Querungshilfen für den Langsamverkehr, Anpassung der veralteten Strassenentwässerung etc. erarbeiten zu können, braucht es gestützt auf die aktuelle Grobkostenschätzung einen Planungskredit von Fr.100'000.-. Das Vorprojekt wird recht umfangreich ausfallen (Variantenentscheid Strassenentwässerung, Knotenprüfung KH1/KH2 und deren Massnahmenfindung sowie diversen Abklärungen zum Rad- und Gehweg wie Querungshilfen, etc.).

2.5. Finanzielle Betrachtung

Im Budget 2020 ist dieser Planungskredit nicht enthalten. Zeigt sich vor oder während der Beanspruchung des Budgetkredites, dass dieser nicht ausreicht, muss der Regierungsrat vor dem Eingehen neuer Verpflichtungen ohne Verzug einen Nachtragskredit anfordern (vgl. Art. 47 Abs. 2 des Gesetzes über den Finanzhaushalt des Kantons, Finanzhaushaltsgesetz, kFHG; NG 511.1). Vorlie-

gend liegt keine Dringlichkeit vor, dass die Planung noch zwingend im Jahr 2020 an die Hand genommen wird. Die Baudirektion wird aber beauftragt, für das Jahr 2021 unter der Investitionsnummer I1100 "KH 2, Oberdorf, Radweg Wil-Dallenwil", Kontonummer 5011.27 für das Jahr 2021 einen Kredit in der Höhe von Fr. 100'000.- für die Planung des Generellen Projektes vorzusehen, damit die Planung im Jahr 2021 gestartet werden kann.

Beschluss

Dem Landrat wird beantragt, das Postulat in geänderter Form wie folgt gutzuheissen:

1.1 Die vorliegenden Abklärungen betreffend die Auslegeordnung eines Ausbaus der Langsamverkehrsanlage zwischen Wil und Dallenwil werden zur Kenntnis genommen.

1.2 Der Regierungsrat wird beauftragt, die Planungsarbeiten für den Ausbau einer gesetzeskonformen, attraktiven, sicheren und direkten Rad- und Fussverkehrsanlage zwischen Ortsausgang Oberdorf und Knoten Büren mit der Bestvariante "Radweg mit Grünstreifen" als Generelles Projekt auszuarbeiten. Die Planungsarbeiten sind mit der Gemeinde Oberdorf zu koordinieren. Das Generelle Projekt ist gemäss Strassengesetz (NG 622.1) öffentlich aufzulegen und ist bis Ende 2021 dem Landrat zur Genehmigung vorzulegen.

Die Baudirektion wird beauftragt unter Vorbehalt der Gutheissung des Postulats in geänderte Form gemäss Ziff. 1 im Budget 2021 einen Kredit in der Höhe von Fr. 100'000.- für die Planung des Generellen Projektes zu Lasten der Investitionsnummer I1100, Kontonummer 5011.27 vorzusehen.

Eintretensdiskussion

Landratspräsidentin Therese Rotzer: Zum Eintretensantrag übergebe ich das Wort dem erstunterzeichnenden Postulanten, Landrat Armin Odermatt.

Landrat Armin Odermatt, Postulant: Im Namen meiner Mitunterzeichnenden stelle ich den Antrag auf Eintreten.

Eintreten ist unbestritten und wird stillschweigend beschlossen.

Landrat Armin Odermatt, Postulant, und als Vertreter der SVP-Fraktion: Landrätin Iren Odermatt, Landrat Otmar Odermatt und ich haben am 12. Februar 2020 zusammen mit 22 Mitunterzeichnenden dieses Postulat eingereicht.

An dieser Stelle möchte ich dem Regierungsrat und dem Amt für Mobilität, für die doch sehr ausführliche und umfangreiche Stellungnahme danken. Mich hat doch erstaunt, dass dieser Bericht so schnell erstellt worden ist, bevor das Postulat hier überhaupt im Landrat behandelt worden ist. Im normalen Verlauf wird erst nach der Gutheissung des Vorstosses durch den Landrat so ein Bericht des Regierungsrates erstellt. Wenn Sie heute diesem Postulat nicht zustimmen würden, wäre die ganze Arbeit unserer Verwaltung umsonst gewesen.

Worum geht es bei unserem Vorstoss?

Schon seit den frühen 80er-Jahren steht ein Radweg im Raum Wil – Dallenwil zur Diskussion. Im kantonalen Radwegkonzept 1983 waren noch zwei Routen vorgesehen: Eine entlang der Hauptstrasse und eine über Niederbüren.

Im Jahre 1992 ist die Route entlang der Hauptstrasse aus Kostengründen durch einen Landratsbeschluss aber wieder gestrichen worden. Eine Lösung über Niederbüren ist trotz vielen Bemühungen erfolglos geblieben.

Durch einen Vorstoss im Landrat im Jahr 2004 wurde die Überarbeitung des Radwegkonzeptes von 1983 verlangt. Daraufhin wurde das Radwegkonzept 2008 ausgearbeitet. Dabei wurde wieder eine Linienführung entlang der Hauptroute der KH2 in das Konzept aufgenommen. Das Radwegkonzept 2008 wurde am 19. November 2008 im Landrat ge-

nehmigt. Die meisten Diskussionen gab es auch damals vor allem um die Streckenführung von Wil nach Büren, waren doch vor allem die damaligen Landräte von Oberdorf dagegen.

In den letzten paar Jahren gab es immer wieder neue Diskussion um diesen Radweg. Vor zwei Jahren gab es dann einen runden Tisch mit Gemeinderat, Schulrat, Landräten von Oberdorf und mit dem Regierungsrat zu diesem Thema. Im Anschluss fanden zwei, drei weitere Sitzungen mit Baudirektor Josef Niederberger, Frau von Samson vom Amt für Mobilität und der Korporation Stans, der am meisten betroffenen Landeigentümerin, statt. Doch es lag auf der Hand: Eine einfache Lösung war nicht absehbar.

Mit diesem Postulat wollten wir erfahren, wie jetzt genau die Ströme der Velofahrer und Fussgänger auf dieser Strecke sind.

Nach dem Einreichen des Postulats hat das Amt für Mobilität relativ sehr schnell an vier Messstellen die Velofahrer und Fussgänger gezählt. Ob diese Zählungen aber auch so repräsentativ sind, bezweifle ich, wurden diese doch während des sogenannten Lock-downs vorgenommen. Wir Postulanten haben dieses Vorgehen nicht ganz verstanden und haben deswegen interveniert. Man hat sodann die Dauer der Messungen noch verlängert. Wir wollten ja eigentlich wissen, wie sich der Berufspendler verhält. Denn für die Pendler soll schliesslich dieser Radweg gebaut werden und nicht für die Freizeitvelofahrer. Für diese gibt es genügend Möglichkeiten, sich im Engelbergertal fortzubewegen. Für die Berufspendler wäre aber nur eine Messstelle ab "Gigi" in Richtung Büren nötig gewesen. Obwohl ich probiert habe, die Zahlen auseinanderzunehmen, bin ich nicht ganz schlüssig geworden, wie viele Personen schlussendlich auf dem Trottoir vom "Gigi" nach Büren gelaufen sind, und wie viele Velofahrer diese Strecke benützt haben.

Das die Einleitung zu unserem Postulat.

Unsere Idee dahinter war – das sage ich hier ehrlich und offen –, diesen Kombiweg zu verhindern, um auf dem Aawasser-Damm einen Veloweg zu realisieren. 16 Velofahrer benützen offenbar täglich die Strecke entlang der Hauptstrasse, dagegen 230 täglich den Dammweg.

Wenn ich jetzt die gleichen Gedankengänge haben würde wie unsere Regierung beim Projekt Stans West, dürften wir heute der Planung für das generelle Projekt zu diesem Radweg nicht zustimmen. Wir bauen quasi einen Kombiweg für 16 Velofahrer; da ist das Kosten- Nutzen-Verhältnis sicher nicht gegeben und rechtfertigt den grossen Landverbrauch von 3'400 m² – gemäss den Unterlagen – und den Kosten von Minimum 1.85 Mio. Franken sicher nicht. Und eigentlich könnten wir auch noch zuwarten bis das Gesamtverkehrskonzept vorliegt.

Wir müssen aber vorausschauen und heute einen Schritt vorwärtsgehen, welcher vielleicht auch erst in zehn Jahren zum Tragen kommen wird. Wir möchten heute eine Nuss in den Boden stecken, damit wir vielleicht in zehn Jahren etwas ernten können. Auch wenn ich persönlich diesen Radweg viel lieber auf dem Dammweg oben realisiert gehabt hätte, bin ich heute zur Einsicht gekommen, dass ein solches Unterfangen fast unmöglich geworden ist. Meine diversen Abklärungen beim Kanton und beim Bund haben mir gezeigt, dass wir nie eine Baubewilligung für den Ausbau des Dammweges bekommen würden. Ein Ausbau mit teilweiser Befestigung ist leider mit der Gewässerschutzgesetzgebung nicht vereinbar. Zudem wäre der Widerstand von Umweltverbänden schon vorprogrammiert.

Uns liegt nun heute der Vorschlag vor, einen Kombiweg entlang der Hauptstrasse zu planen und zu bauen. Der Grünstreifen ist 50 Zentimeter breit angedacht und der Kombiweg mit einer Breite von 2.50 Metern. Das ergibt eine Totalbreite von 3.0 Metern.

Beim Landverbrauch bin ich dagegen zu einem anderen Resultat gekommen als die Bau-
direktion. Die Strassenlänge beträgt insgesamt 1'700 Meter. Wenn wir, gemäss Vor-
schlag, am bestehenden Trottoir einen Meter anhängen, haben wir insgesamt einen Kul-
turlandverbrauch von 1'700 Quadratmeter. Und nicht 3'400 Quadratmeter wie es in den
Unterlagen aufgeführt worden ist.

Ich habe auch diverse Rückmeldungen von besorgten Eltern wegen dem Dammweg er-
halten. Da wird mehrheitlich gewünscht, auch wenn einmal der Kombiweg gebaut worden
sei, dass der Dammweg auch weiterhin für Schüler, welche in die Schule nach Oberdorf
gehen, offen bleiben würde. Oder anders gesagt: Solange es möglich ist, sollte der Frei-
zeitvelofahrer noch auf dem Dammweg fahren dürfen.

Ich bitte Sie, dem Postulat zuzustimmen, den Bericht des Regierungsrates zur Kenntnis
zu nehmen und der Ausarbeitung eines generellen Projekts zuzustimmen.

Ich darf Ihnen auch noch die Meinung der SVP-Fraktion bekannt geben: Die SVP-Fraktion
hat am letzten Mittwoch sehr intensiv dieses Postulat beraten. Vor allem der allgemeine
Kulturlandverschleiss hat eine angeregte Diskussion ausgelöst. Da aber die SVP-Fraktion
sehr lösungsorientiert und pragmatisch denkt und auch so handelt, stimmt die SVP-
Fraktion einstimmig dem Postulat zu. Der Bericht wird wohlwollend zur Kenntnis genom-
men und die Ausarbeitung eines generellen Projekts wird fast einstimmig unterstützt.

**Landrat René Wallimann, Vertreter der Kommission für Bau, Planung, Landwirt-
schaft und Umwelt (BUL):** An der BUL-Sitzung vom 20. August 2020 haben wir das vor-
liegende Postulat beraten. Die wirklich sehr detaillierten Antworten im RRB 340 (vom 23.
Juni 2020), die wir für dieses Sachgeschäft erhalten haben, wurden engagiert diskutiert.

Die erste Frage der Postulanten und der Mitunterzeichnenden, wie viele Velofahrer täglich
diese Strecke befahren würden, wurde durch das Aufstellen von Messstationen ermittelt.
Es ist schon erstaunlich, dass an Spitzentagen auf dem Aa-Damm beim Hostettensteg
fast 400 Fussgänger und rund 350 Velofahrer in Richtung Wil gezählt wurden, also ledig-
lich in diese Richtung, oder aber, ich hätte diese Zahlen, die ja sehr übersichtlich sind,
nicht richtig verstanden. Und das in der Coronazeit, wo Homeoffice und Kurzarbeit bei
vielen Pendlern angesagt war. Dieser "Kombiweg", wo Fussgänger erwünscht und Ve-
lofahrer geduldet sind, funktioniert da durch den gegenseitigen Respekt seit Jahrzehnten.
Ich spreche hier als reger Benutzer dieses Aa-Dammes.

Nur, die Lösung, den Radweg auf dem Damm zu erstellen, welche vorgängig viele Kom-
missionsmitglieder als wünschenswerte Lösung sahen, scheitert an den folgenden Punk-
ten, wie uns dies Richard Blättler, Abteilungsleiter "Realisierung" beim Amt für Mobilität,
aufgeklärt hat: Der Dammweg liegt innerhalb der Gewässerzone; hier sind keine befestig-
ten Wege erlaubt. Die Ausbaustandards können nicht eingehalten werden, um einen Win-
terdienst zu ermöglichen. Zudem wären die Kosten für einen 3.5 Meter breiten Geh- und
Fahrweg zu hoch.

Eigentlich sehr schade. Der bestehende Damm misst oben zwischen vier und fünf Metern
Breite und es funktioniert ja heute schon. Ausserhalb unseres Kantons führen viele Rad-
wege entlang von Bächen und diese sind vielfach nicht mit einem deckenden Belag aus-
gestattet. Auch dort geht es.

Eigentlich sollten wir die Normen und Vorschriften von Strassen und Verkehrswegen und
von Gewässerräumen hinterfragen. Sind wir diesen wirklich ausgeliefert? Wir haben in
den letzten Jahren einige Strassenverbindungen erstellt, bei denen dies hinterfragt wer-
den könnte. Bei der Bahnübergangsanieuerung in Wolfenschiessen wurden riesige Landre-
serven verbraucht, obwohl man dort fast nie 80 km/h schnell fahren kann. Auch der Krei-
sel Büren erscheint riesengross und einige Nidwaldnerinnen und Nidwaldner fragen sich,
ob dies wirklich notwendig gewesen wäre.

Aber wieder zurück zum Radweg von Wil nach Dallenwil: Die Kommission BUL teilt grossmehrheitlich die Meinung des Regierungsrates, dass der Fuss-Radweg entlang der Engelbergstrasse von 2.50 Metern Breite, mit einem 0.5 Meter breiten Grünstreifen zur Strasse hin, abgetrennt und ohne Niveauunterschied zur Fahrbahn, die Bestvariante ist.

In den letzten Jahren wurde bezüglich der Planungskosten für diesen Radweg von rund 30'000 Franken gesprochen. Im vorliegenden Antrag der Regierung geht man diesbezüglich nun plötzlich von Kosten im Betrage von rund 100'000 Franken aus. Die Kommission BUL vermisste hier im Bericht des Regierungsrates eine detaillierte Zusammenstellung dieser Kosten. Unser Regierungsrat Josef Niederberger konnte uns jedoch aufzeigen, dass diese grobe Kostenschätzung auch die Strassenentwässerung, die Anbindungen an die bestehenden Knoten und Abklärungen zu Querungshilfen beinhalten würde.

Die Kommission BUL kommt letztlich zum Schluss, dass die vom Regierungsrat vorgeschlagenen Bestvariante die letzte Etappe des Radwegkonzepts im Engelbergertal optimal ergänzt und dass der in Zukunft hoffentlich stark zunehmende Fahrradverkehr, vor allem auch der Pendler von Büren, Dallenwil und Wolfenschiessen, welche in Richtung Wil unterwegs sind, weitergeführt werden kann.

Die Kommission stimmt dem Postulat in geänderter Form mit 10 zu 0 Stimmen zu und nimmt die gemachten Abklärungen zur Kenntnis. Weiter stimmt sie mit 9 zu 1 Stimme, ohne Enthaltung, zu, den Regierungsrat mit der Ausarbeitung des generellen Projekts der Bestvariante "Radweg mit einem 0.5 m Grünstreifen" zu beauftragen.

Landrätin Iren Odermatt Eggerschwiler, Vertreterin der FDP-Fraktion: Als Mitpostulantin bedanke ich mich für die ausführliche Beantwortung des Postulats.

Betreffend Ausbaustandards, welche Landrat René Wallimann vorhin erwähnt hat, dass innerhalb der Gewässerzone keine befestigten Wege möglich sind, möchte ich folgendes aus dem Radwegkonzept 2008, Seite 9 unten und Seite 10 oben, vorlesen:

"Nach Möglichkeit sollen die Radwege auf möglichst verkehrsarmen Strassen geführt werden." Und weiter: "Auf den Flurstrassen ist ein befestigter Belag – zum Beispiel Asphaltbelag –, wie auch ein naturnaher Belag – beispielsweise Kies – möglich. Kieswege sollen jedoch nur bei sehr geringem motorisierten Verkehr gewählt werden. Dient die Flurstrasse auch als Wanderweg, so ist in Abhängigkeit der Belastung "Wanderer zu Velo" abzuwägen, wie die Belagsbeschaffenheit gewählt werden soll."

Obwohl der Aawasser-Damm dem Kanton gehört, kann oder will er nicht auf seinem eigenen Land bauen. In Niederbüren wehrt sich ein Privater, das Durchfahrtsrecht zu geben, die Grundeigentümerin entlang der Hauptstrasse möchte möglichst wenig Kulturland verlieren und sieht die Lösung auf dem Damm, und für Pro Velo kann der Radweg nicht breit genug sein und ist gegen einen solchen auf dem Damm.

Wie allen bekannt ist, haben die Velofahrer im Engelbergertal die luxuriösere Ausgangslage, als sie dies zum Beispiel bei der Strecke Ennetmoos - St. Jakob hatten, bevor dort der Radweg realisiert worden ist. Denn ab Dallenwil haben wir die Wahl zwischen dem Aawasser-Damm, welcher für den Freizeitverkehr sehr beliebt ist und auch bleiben wird; der alten Dallenwilerstrasse und dem Trottoir bei der Hauptstrasse in Niederbüren.

Die drei Odermatt-Postulanten befahren die Hauptstrasse regelmässig zu unregelmässigen Zeiten. Ein Fussgänger ist sehr rar, ab und zu nutzt ein Velofahrer das Trottoir – was offiziell auch erlaubt ist. Weil Büren, Dallenwil und Wolfenschiessen gemäss kantonalem Richtplan in der Raumentwicklungsstrategie 2040 ländlich-touristische Dörfer bleiben sollen, interessiert mich, wie viele Berufstätige von diesen Dörfern im Gebiet Rieden oder bei den Pilatus Flugzeugwerken mit dem Velo zur Arbeit fahren. Ein Radweg entlang der Hauptstrasse anstelle des Trottoirs würde wohl hauptsächlich von Velofahrern für den Ar-

beitsweg genutzt. Sprechen wir da von eher 10 oder eher 100 Velofahrern? Deshalb ein Wunsch des Postulats: Mit einer Verkehrszählung Klarheit zu schaffen.

Am 7. April 2020 habe ich in der Nidwaldner Zeitung gelesen, dass an vier Standorten der Langsamverkehr zwischen Dallenwil und Oberdorf gemessen werde. Eine neue Technik, Kostenpunkt 10'000 Franken; alles gut und nett. Aber ausgerechnet während dem Corona-Stillstand zu starten? Bei diesen Messungen kann der Berufspendler grob anhand der Tageszeiten herausgefiltert werden. Die anfänglich angedachten drei Testwochen wurden wenigstens etwas verlängert. Da konnte ich den Überlegungen des Amtes für Mobilität nicht folgen, weil dafür überhaupt kein Zeitdruck bestanden hatte.

Was ich vermisste, und was für mich die spannendste Zahl gewesen wäre, eine Messstation Velo/Fussgänger nur an der Hauptstrasse, ohne Verzweiger oder Überquerung.

Gut gemeint, doch schade um die Angriffsfläche betreffend Aussagekraft des Ergebnisses. Und eigentlich weiss ich in etwa gleich viel oder eben weniger als vorher. Diese Verkehrszählung hat leider keine Klarheit geschaffen. Schade. Im Protokoll gerne mit Ausrufezeichen.

Die FDP-Fraktion wird den zwei vorliegenden Anträgen zustimmen.

Landrat Otmar Odermatt, Vertreter der CVP-Fraktion: Als Mitinitiant dieses Postulats möchte ich mich ebenfalls herzlich für die ausführlichen Unterlagen bedanken.

Die CVP-Fraktion hat das Postulat letzten Mittwoch beraten; dieses ist für uns unbestritten. Die ausführlichen Grundlagen des Regierungsrates zum Postulat wurden zustimmend zur Kenntnis genommen. Bei den durchgeführten Messungen haben wir uns ebenfalls gefragt, ob diese wirklich aussagekräftig sind. Meine Vorredner haben schon viel gesagt; ich teile diese Aussagen.

Die CVP-Fraktion hätte es ebenfalls begrüsst, wenn der Radstreifen auf dem die Aa-Damm realisiert werden könnte. Weshalb das nicht möglich ist, haben wir ja jetzt gehört. Heute sind ja Normen und Richtlinien viel wichtiger, auch Gewässerräume, die jenseits von Gut und Böse sind. Dies sage ich jetzt als Bauernvertreter. Es ist ja verrückt, wieviel Land damit verschwendet wird.

Die CVP-Fraktion begrüsst den vorgesehenen sparsamen Verbrauch von Kulturland mit einem kombinierten Fuss-/Radweg mit einem 0.5 Meter breiten Grünstreifen. Im Weiteren erachten wir es ebenfalls als wichtig, dass der Aa-Damm weiterhin für den Freizeitverkehr offen bleibt, denn auf der Hauptstrasse wird es bestimmt nicht viel Freizeitverkehr geben. Aufgrund des vielen Verkehrs ist das Fahren entlang der Hauptstrasse wohl für niemanden ein Vergnügen.

Die Aufschlüsselung der Planungskosten von 100'000 Franken, wie dies von der Kommission BUL verlangt worden ist, erachten wir als richtig.

Gut ist, dass mit dem Bau des Teilstückes "Kreisel Büren bis Wil" eine Pendenz aus dem Radwegkonzept 2008 endlich umgesetzt wird, nachdem dies vorgängig zu jahrelangen Diskussionen geführt hatte. Für die CVP-Fraktion ist das eine gute Sache. In diesem Sinne stimmt die CVP-Fraktion dem Postulat in abgeänderter Form einstimmig zu und unterstützt ebenfalls einstimmig den Antrag, dem Regierungsrat den Auftrag für ein generelles Projekt zu übertragen.

Landrätin Ilona Cortese, Vertreterin der Grüne-SP-Fraktion: Auch wir von der Grünen-SP-Fraktion haben die Beantwortung des Postulats beraten.

Die vorliegenden ausführlichen Abklärungen zum Langsamverkehr zwischen Will, Oberdorf und Dallenwil werden von uns dankend zur Kenntnis genommen. Sie zeigen mit den

verschiedenen Variantenvergleichen die Vor- und Nachteile sehr gut auf. Wir haben zudem wohlwollend zur Kenntnis genommen, dass die projektierte Linienführung gemäss Richtplan auch nach neusten Erkenntnissen immer noch die Bestvariante darstellt.

Dass das Ergebnis aus verkehrstechnischen Überlegungen die Variante Radweg mit Grünstreifen zur Weiterplanung favorisiert, ist für uns sehr lobenswert. Mit der Voraussetzung, dass immer mehr Leute in Zukunft aufs Velo umsteigen, sind gute und sichere Radwege dringend notwendig.

Die angestrebte Breite des Rad- und Gehweges von 2.5 Metern plus 50 Zentimeter Grünstreifen ist aus unserer Sicht als Minimum zu betrachten. Mit den heutigen Fahrrädern, vor allem mit den elektrifizierten Bikes, wird – wie wir das alle wissen –, immer schneller gefahren. Das Ziel vieler Fahrradfahrer ist es ja, möglichst schnell von Punkt A zu Punkt B zu gelangen, vor allem wenn auch das Fahrrad für den Arbeitsweg eingesetzt wird. Was aus unserer Sicht sehr zu begrüßen ist. Daher ist die Breite der Fahrbahn für Velo und Fussgänger von 2.5 Metern für uns ein Kompromiss, weil damit nicht zu viel Kulturland verbraucht werden muss.

Die Grüne-SP-Fraktion stimmt dem abgeänderten Postulat zu, ebenso dem Planungskredit für das generelle Projekt inklusive der Entwässerung im Betrage von 100'000 Franken.

Baudirektor Josef Niederberger: Aus verkehrstechnischer Sicht wird die Variante "Radweg mit Grünstreifen" zwischen Wil und Büren für die Weiterplanung empfohlen. Ich gehe nicht mehr auf das Geschehene in der Vergangenheit ein. Ich bin der Meinung, dass wir nun vorwärtsschauen sollten. Dies aus den folgenden Aspekten: Eine sichere, attraktive und direkte Langsamverkehrsachse als Teilstück der Achse Ennetbürgen - Kreuzstrasse - Wil - Büren - Dallenwil - Wolfenschiessen wird mit diesem Projekt vervollständigt.

Der gewählte Querschnitt ist reduziert gegenüber dem Normquerschnitt, was Kulturland spart. Es ist aber vertretbar gegenüber den heutigen Frequenzen, da ein Teil des Freizeitverkehrs weiterhin über den Dammweg geduldet ist und auch attraktiv bleibt wird.

Verschiedene Nutzerbedürfnisse werden optimal abgedeckt für die Pendler, Schüler, Rennvelofahrer, Fussgänger, Skater und anderweitige Benützer. Dieser Weg ist befestigt, entgegen demjenigen auf dem Dammweg. Ich denke, das ist eine optimale Lösung für alle Benützer, auch dank der direkten Linienführung und der Abtrennung durch den Grünstreifen. Durch den Rückbau des Trottoirs kann Kulturland zurückgegeben werden. Gegenüber der Variante "Radstreifen" – damit sind die gelben Linien beidseitig der Fahrbahn gemeint – können rund 1'600 m² Kulturland gespart werden. Der Querschnitt ist jederzeit aufwärts kompatibel. Bautechnisch kann der heutige Querschnitt grösstenteils erhalten werden; die bestehende Strasse bleibt also erhalten. Die anstehende Umrüstung der Strassenentwässerung findet Platz unter dem neuen gemeinsamen Rad- und Gehweg, entweder örtlich versickernd oder durch eine Ableitung.

Mit dem vorliegenden RRB Nr. 340 vom 23. Juni 2020 haben Sie eine Auslegeordnung der Langsamverkehrsachse zwischen Wil und Büren vorgelegt erhalten. Die verkehrstechnische Empfehlung, die Variante "Radweg mit Grünstreifen" entlang der Kantonsstrasse KH2 umzusetzen, widerspiegelt die Vorgaben des gültigen kantonalen Radwegkonzepts 2008. Sie sehen also, seit dem Jahr 2008 sind wir an der Umsetzung dieses Konzeptes.

Um die weiteren Planungsarbeiten in Angriff nehmen zu können, wird – gestützt auf die aktuelle Grobkostenschätzung – ein Planungskredit von 100'000 Franken benötigt.

Das Vorprojekt wird recht umfangreich sein mit der Strassenentwässerung, Knotenprüfung KH1/KH2 im "Gigi" und den diversen Abklärungen zum Rad- und Gehweg mit all den

Querungshilfen, die nötig sein werden. Da der Rad- und Gehweg auf der östlichen Seite geplant ist, werden diverse Übergänge erforderlich sein.

Zur finanziellen Betrachtung: Im Budget 2020 ist dieser Planungskredit nicht enthalten. Wenn wir noch dieses Jahr mit der Planung anfangen wollen, muss der Regierungsrat vor dem Eingehen neuer Verpflichtungen, einen Nachtragskredit anfordern. Die Baudirektion wird aber beauftragt, für das Jahr 2021 einen Kredit in der Höhe von 100'000 Franken für die Planung einzustellen. Die Planung soll somit im kommenden Jahr in Angriff genommen.

Die Anträge des Regierungsrates wurden Ihnen schriftlich zugestellt. Ich beantrage Ihnen im Namen des Regierungsrates, diesen Anträgen Ihre Zustimmung zu geben.

Landrat Joseph Niederberger: Das vorliegende Sachgeschäft bereitet mir Freude. Was lange währt, wird endlich gut. Endlich nimmt das Projekt Fahrt auf und wir haben die Chance für eine endgültige Lösung für den Radweg.

Die aktiven Nutzer dieser Strecke können nun endlich damit rechnen, dass sie als Autofahrer in Zukunft nicht mehr zu riskanten Überholmanövern gezwungen werden, wenn unsichere Velofahrer mit Körbli auf dem Gepäckträger den Weg versperren. Und der Velofahrer muss sich nicht mehr ärgern, wenn der motorisierte Individualverkehrsteilnehmer zu knapp überholt.

Endlich ist die schon längst fällige Auslegeordnung gemacht worden. Meine Worte sind offensichtlich auf offene Ohren gestossen. An der Landratssitzung vom Februar 2019, als es um den Kreisel Büren ging, habe ich nämlich schon gesagt, dass der Kreisel auch eine neue Ausgangslage für den Radweg generieren würde, und ich habe folgendes gefragt: Gibt es Alternativen zum Radwegkonzept 2008? Wäre der Radweg über das Hostettli heute realisierbar? Und vor allem: Wie viele Velofahrer fahren überhaupt von Büren nach Oberdorf bzw. nach Stans? Wurde da schon einmal eine Zählung gemacht? Sind es dabei Freizeitfahrer, Rennvelofahrer oder Biker?

Ich habe auch betont, dass nur der Landrat eine neue Auslegeordnung verlangen könne und deshalb ein Vorstoss in diese Richtung ernsthaft geprüft werden sollte.

Ein entsprechendes Postulat ist genau ein Jahr später eingereicht worden. Lieber spät als nie.

Die Regierung hat – so meine ich – seitdem gute Arbeit geleistet. Sie schlägt vor, die Variante „Radweg mit Grünstreifen“ weiter zu verfolgen. Ich stehe voll und ganz hinter dieser Lösung. Es sind verschiedene Varianten ernsthaft geprüft worden, und man hat eine gute Bestvariante gewählt. Sie wird den Nutzern gerecht und auch das Bedürfnis nach geringem Landverbrauch wird berücksichtigt. Ein Anliegen, das ich übrigens schon im Oktober 2018 im Landratssaal deponiert habe. Die heutige Vorlage ist also ganz in meinem Sinn und Geist. Ich bin sicher, wenn der Rad- und Gehweg einmal gebaut sein wird, dass er auch rege benutzt werden wird. Angebot schafft ja bekanntlich Nachfrage.

Wichtig finde ich auch, dass weiterhin auf dem Aawasser-Damm Velo gefahren werden darf, auch wenn der Radweg an der Kantonsstrasse entlang gebaut werden sollte. Regierungsrat Josef Niederberger hat uns das ja vorangehend selber bestätigt.

Ich kann der Regierung also nur gratulieren. Wir haben nun immerhin ein Ergebnis. Bei dieser Gelegenheit bedanke ich mich auch bei den drei Postulanten für ihre Arbeit. Es hat zwar etwas lange gedauert, bis das Postulat eingereicht worden ist, aber Ihr habt mir damit Arbeit abgenommen. Deshalb habt ihr von mir nach der Landratssitzung noch einen Kaffee zugute.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Abstimmungen

Landratspräsidentin Therese Rotzer: Wir führen zwei Abstimmungen durch aufgrund der Anträge des Regierungsrates. Als erstes beantragt dieser das Postulat gutzuheissen und die Abklärungen betreffend die Auslegeordnung eines Ausbaus der Langsamverkehrsanlage zwischen Wil und Dallenwil zur Kenntnis zu nehmen.

Und er beantragt als zweites, der Regierungsrat sei zu beauftragen, die Planungsarbeiten für den Ausbau einer gesetzeskonformen, attraktiven, sicheren und direkten Rad- und Fussverkehrsanlage zwischen Ortsausgang Oberdorf und Knoten Büren mit der Bestvariante "Radweg mit Grünstreifen" als generelles Projekt auszuarbeiten. Die Planungsarbeiten seien mit der Gemeinde Oberdorf zu koordinieren und das Generelle Projekt sei gemäss Strassengesetz öffentlich aufzulegen und bis Ende 2021 dem Landrat zur Genehmigung vorzulegen.

Abstimmung über die Gutheissung/Ablehnung des Postulats:

Der Landrat beschliesst einstimmig mit 58 Stimmen: Das Postulat von Landrat Armin Odermatt, Büren, und Mitunterzeichnenden betreffend Linienführung des Radweges von Wil, Oberdorf, nach Dallenwil wird gutgeheissen und von den Abklärungen des Regierungsrates wird Kenntnis genommen.

Abstimmung über den Auftrag zur Ausarbeitung eines Generellen Projekts (Motion)

Der Landrat beschliesst mit 56 gegen 2 Stimmen: Der Auftrag zur Ausarbeitung eines Generellen Projekts (Motion) wird gutgeheissen und das Postulat wird als erledigt abgeschrieben.

7 Bericht der Interparlamentarischen Geschäftsprüfungskommission zum Geschäftsbericht 2019 des Verkehrssicherheitszentrums der Kantone Obwalden und Nidwalden (VSZ); Kenntnisnahme

Landrat Pius Furrer, Präsident der Interparlamentarischen Geschäftsprüfungskommission (IGPK VSZ): Am 31. März 2020, also während der Coronakrise, führten wir die Geschäftsprüfung (IGPK) per Telefonkonferenz durch. Im Namen der Geschäftsprüfungskommission IGPK möchte ich nochmals die wichtigsten Zahlen zum Geschäftsbericht VSZ 2019 herauspicken.

So hat sich der Fahrzeugbestand wiederum leicht erhöht auf rund 79'000. Schiffe gibt es rund 3'200 auf den Seen von Nidwalden und Obwalden. Insgesamt wurden 31'000 Fahrzeuge bei der MFK durch 15 Prüfungsexperten in Sarnen und Stans geprüft. 20% der geprüften Fahrzeuge mussten zur Nachkontrolle kommen. Der Rückstand der MFK in Nidwalden und Obwalden ist schweizweit am tiefsten.

Auch der Online-Nummernschilderverkauf läuft sehr gut, wie Sie ja immer wieder durch die Presse orientiert werden. Es werden Spitzenpreise bezahlt.

Zur Erfolgsrechnung: Die Strassenverkehrssteuern betrugen 2019 in Nidwalden und Obwalden 23.3 Mio. Franken. Die Einnahmen beliefen sich auf 5.9 Mio. Franken, im Vorjahr waren es 5.7 Mio. Franken. Der Aufwand 2019 betrug 5.75 Mio. Franken gegenüber dem Vorjahr mit 5.6 Mio. Franken. Per 31. Dezember 2019 wurden bei mobilen Maschinen und technischen Anlagen 300'000 Franken bilanziert.

Die Investitionen beliefen sich auf 136'000 Franken.

Nach Abschreibungen von 148'000 Franken (Vorjahr 156'000 Franken), resultierte ein

Gewinn von 227'000 Franken (Vorjahr 72'000 Franken).

Somit konnten erfreulicherweise je 100'000 Franken in die Staatskassen von Obwalden und Nidwalden ausgeschüttet werden.

Wir haben einmal mehr die Gebühren konsultiert; diese sind schweizweit die günstigsten. Im Gebührenkatalog stehen wir damit im unteren Bereich.

So komme ich zum Schluss: Im Namen der Interparlamentarischen Geschäftsprüfungskommission VSZ, zu welcher auch mein Kollege, Landrat Ruedi Wanzenried, gehört, möchten wir uns bei der Geschäftsleitung, Markus Luther, dem Personal sowie dem Verwaltungsratspräsidenten Erich von Holzen herzlichst bedanken für die hervorragende Arbeit, die sie über das ganze Jahr leisten zum Wohle und für die Sicherheit der VSZ-Kunden von Obwalden und Nidwalden.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit und die Kenntnisnahme des Berichts.

Das Wort wird nicht verlangt.

Kenntnisnahme

Landratspräsidentin Therese Rotzer: Gestützt auf Paragraph 58 Absatz 1 Landratsreglement erfolgt nach Abschluss der Diskussion bei Kenntnisnahmen keine Abstimmung. Ich stelle somit Kenntnisnahme des Berichtes der IGPK fest.

8 Bericht der Interparlamentarischen Geschäftsprüfungskommission zum Geschäftsbericht 2019 des InformatikLeistungszentrums der Kantone Obwalden und Nidwalden (ILZ); Kenntnisnahme

Landrat Dominik Steiner, Vertreter der Interparlamentarischen Geschäftsprüfungskommission (IGPK ILZ): Endlich ist es soweit; dieses Traktandum ist ja schon zweimal verschoben worden. Vor der Pause dachte ich, dass dies nochmals passieren würde.

Bezugnehmend auf den Ihnen vorliegenden Prüfungsbericht der Interparlamentarischen Prüfungskommission des ILZ vom 15. April 2020 bedanke ich mich recht herzlich beim Verwaltungsrat des ILZ für die umsichtige strategische Führung des ILZ sowie bei der Geschäftsleitung, im speziellen dem neuen Geschäftsführer, Herrn Stefan Müller, für die kundenorientierte Art und Führung des Betriebs.

Gerne möchte ich hier festhalten, dass die zunehmende Digitalisierung der Verwaltung sowie die damit verbundenen Anforderungen die Ansprüche an das ILZ steigen lassen und das ILZ bereits heute vielmehr als nur eine IT-Betriebsorganisation ist. Dieser Aspekt hat auch einen direkten Einfluss auf das bestehende Personal sowie auf die zukünftigen Talente. Ich erwähne dies, weil die Zufriedenheit der Mitarbeitenden einen direkten Einfluss auf deren Leistung und Betriebszugehörigkeit hat und der Markt an Informatik-Spezialisten – davon haben Sie sicherlich auch schon gehört – relativ rar ist. In unserem Austausch mit dem Verwaltungsratspräsidenten Erich Ettlin und Geschäftsführer Stefan Müller haben wir diesen Aspekt vertieft angeschaut, und diese konnten uns dabei Handlungspläne aufzeigen und uns versichern, dass sie diese Themen Ernst nehmen und in den nächsten Schritten beim Ausbau des Verwaltungsrates diesem Thema Rechnung tragen werden. Ebenfalls soll die aktuelle Unternehmenskultur gestärkt werden, damit das ILZ im Markt weiterhin als attraktiver Arbeitgeber wahrgenommen wird.

Auch möchte ich hier erwähnen, dass das ILZ die coronabedingten Veränderungen an die Nutzung des IKT-Arbeitsplatzes vorausschauend, schnell und pragmatisch umsetzen

konnte und so einen wertvollen Beitrag zum Aufrechterhalten der Verwaltungstätigkeiten leistete.

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit sowie die Kenntnisnahme des Berichts.

Das Wort wird nicht weiter verlangt.

Kenntnisnahme

Landratspräsidentin Therese Rotzer: Gestützt auf Paragraph 58 Absatz 1 Landratsreglement erfolgt nach Abschluss der Diskussion bei Kenntnisnahmen keine Abstimmung. Ich stelle somit Kenntnisnahme des Berichtes der IGPK fest.

9 Bericht der Interparlamentarischen Geschäftsprüfungskommission zum Geschäftsbericht 2019 der Interkantonalen Polizeischule Hitzkirch (IPH); Kenntnisnahme

Landrat Gianni Clavadetscher, Vertreter der Interparlamentarischen Geschäftsprüfungskommission (IGPK IPH): Die Polizeischule Hitzkirch hat aktuell elf Konkordatskantone, welche ihre Aspiranten zur Ausbildung senden.

Ich darf mitteilen, dass die Polizeischule gut funktioniert und erfreuliche Zahlen im Jahresbericht aufzeigt. Im Berichtsjahr 2019 gab es 220 Auszubildende. Die Zahl der Auszubildenden ist seit 2016 stetig steigend. Der Betriebsgewinn 2019 beläuft sich auf 2.2 Mio. Franken. Nidwalden hatte im Jahr 2019 59 Aspiranten.

Fazit: Die Interkantonale Polizeischule Hitzkirch hat sich unter dem neuen Direktor, Herr Alex Birrer, welcher im 2019 seine Funktion übernommen hat, weiter gut entwickelt. Die IPH funktioniert gut. Über 81% der Mitarbeitenden attestierten der IPH in der Mitarbeiterumfrage 2019 eine gute oder sehr gute Arbeitgeberattraktivität.

Auch die Ausbildungsqualität ist hoch, was insbesondere von Seiten der Polizeikörpers bekräftigt wird.

Zur aktuellen Lage und ein Ausblick: Der neue Lehrgang 20-1 hat am 8. April 2020 ebenfalls mit Homeschooling gestartet. Die Vorgaben an die Ausbildung, welche nun wieder vor Ort stattfindet, sollten dadurch wegen den letzten drei Monaten keine Qualitätsminderung ergeben. Das sind Informationen, welche ich letzte Woche erhalten haben.

Wir danken der Geschäftsleitung und den Mitarbeitenden der IPH für den grossen Einsatz.

Mein Landratskollege Urs Amstad und ich sind bei Fragen für Sie gerne erreichbar.

Kenntnisnahme

Landratspräsidentin Therese Rotzer: Gestützt auf Paragraph 58 Absatz 1 Landratsreglement erfolgt nach Abschluss der Diskussion bei Kenntnisnahmen keine Abstimmung. Ich stelle somit Kenntnisnahme des Berichtes der IGPK fest.

10 Einfaches Auskunftsbegehren von Landrätin Erika Liem Gander, Beckenried, und Mitunterzeichnenden betreffend Überführung der schulisch-therapeutisch tätigen Fachpersonen der logopädischen und psychomotorischen Schuldienste aus der Lehrpersonalverordnung in die Personalverordnung

EINFACHES AUSKUNFTSBEGEHREN

Landrätin Erika Liem Gander, Oberdorfstrasse 52, 6375 Beckenried

Beckenried, 09. September 2020

**Einfaches Auskunftsbegehren gemäss Art. 53 Abs. 6 Landratsgesetz
Überführung der schulisch-therapeutisch tätigen Fachpersonen der logopädischen und psychomotorischen Schuldienste aus der Lehrpersonalverordnung in die Personalverordnung**

Der Regierungsrat hat entschieden, die Anstellungsbedingungen der schulisch-therapeutisch tätigen Fachpersonen Logopädie und Psychomotric per 01. August 2021 anzupassen. Neu sollen Fachpersonen, die alle im schulischen Kontext arbeiten, von der Lehrpersonalverordnung analog Verwaltungsangestellten in die Personalverordnung überführt werden. Die entsprechenden Verträge mussten die Angestellten Personen per 15. Juni 2020 mehr als ein Jahr vor Gültigkeit der neuen Anstellungsverhältnisse unterzeichnen. Die Arbeitsfelder wurden neu definiert, die direkte Arbeit mit Kind, Erziehungsberechtigten und Lehrpersonen macht dabei wie erwartet mit fast 90% den höchsten Anteil aus. Diese Arbeit kann nur während den Unterrichtswochen geleistet werden. Die betroffenen Fachpersonen erachten die neuen Anstellungsbedingungen in ihrer Arbeit als eine Verschlechterung ihrer Arbeitssituation.

Nun nach Start des neuen Schuljahres zeichnet sich ab, dass ab Schuljahr 2021/2022 grosse Vakanzen bei den Fachpersonen Logopädie entstehen. Erschwerend hinzu kommt, dass mit dem IS-Status Sprache voraussichtlich deutlich mehr Lektionen Logopädie benötigt werden. Einzelne Schulen sind sehr besorgt, wie sie die geforderten Lektionen Logopädie abdecken können. Erfahrungsgemäss federn genügend logopädische Leistungen auch einen Anteil an Verhaltensauffälligkeiten ab und tragen so zu einem ruhigeren Schulalltag bei.

Im Zusammenhang mit dieser aktuellen Problematik bitte ich Sie um Beantwortung folgender Fragen:

1. Erachtet die Regierung eine Anstellung in der Personalverordnung als genügend flexibel, um den Arbeitsfeldern der therapeutischen Schuldienste gerecht zu werden?
2. Welche Massnahmen unternimmt die Regierung, um auf dem ausgetrockneten Stellenmarkt genügend Fachpersonal für die Aufgaben der Logopädie im Kanton Nidwalden sicherzustellen?
3. Welche Empfehlungen lässt die Regierung den Gemeinden in Bezug auf eigene Aktivitäten hinsichtlich Rekrutierung von Fachpersonal zukommen?

Für die Beantwortung dieser Fragen bedanke ich mich im Voraus.

Erika Liem Gander

Mitunterzeichnende: Karin Costanzo, Klaus Waser, Dominic Steiner

Bildungsdirektor Res Schmid: Mit Schreiben vom 14. September 2020 übermittelt das Landratsbüro dem Regierungsrat Nidwalden ein Einfaches Auskunftsbegehren von Landrätin Erika Liem Gander, Beckenried, betreffend Überführung der schulisch-therapeutisch tätigen Fachpersonen der logopädischen und psychomotorischen Schuldienste aus der Lehrpersonalverordnung in die kantonale Personalverordnung.

Frau Landrätin Liem Gander stellt unter anderem in ihrem Schreiben fest, dass die Arbeit dieser Fachpersonen nur während den Unterrichtswochen geleistet werden könne und

weist darauf hin, dass die von der Überführung Betroffenen die neuen Anstellungsbedingungen als eine Verschlechterung ihrer Arbeitssituation erachten würden.

Weiter stellt Landrätin Liem Gander fest, dass ab dem Schuljahr 2021/2022 grosse Vakanzen bei den Fachpersonen Logopädie entstehen würden, gleichzeitig mit einem erhöhten Bedarf an Logopädie-Therapien zu rechnen sei und die Schulen deshalb besorgt seien, wie sie die zusätzlich geforderten Lektionen abdecken können.

Bevor ich zur Beantwortung der drei Ihnen vorliegenden Fragen komme, erlauben Sie mir ein paar allgemeine Bemerkungen.

Für den Kanton Nidwalden stehen im Moment ein Logopäde und acht Logopädinnen im Einsatz. Sie arbeiten durchschnittlich in einem 66%-Pensum. Drei Mitarbeitende der Logopädie sind über 60 Jahre alt, vier sind zwischen 40 und 50, und zwei sind jünger als 40.

Zu Zeiten der Seminausbildung spezialisierten sich Lehrpersonen für die Logopädie mit Zusatzkursen. Seit der Gründung der Pädagogischen Hochschulen vor rund 15 Jahren wurde die Ausbildung in Logopädie an spezialisierte Institute, wie beispielsweise die Fachhochschule für Heilpädagogik (HfH) in Zürich, übertragen. Die Studierenden wählen heute das Studium in der Regel ab der Matura. Es sind gegenüber von früher in der Regel also nicht mehr Lehrpersonen. Das ist wichtig hier festzuhalten. Der Kanton übernimmt jedoch für Nidwaldnerinnen und Nidwaldner, welche Logopädie studieren, die Studiengebühren vollumfänglich in der Höhe zwischen 70'000 und 77'000 Franken, wie das bei andern Fachhochschulstudien gemacht wird.

Die Vollzugsverordnung betreffend Lehrpersonen (Lehrpersonalverordnung) ist explizit auf Lehrpersonen und ihre Aufgaben zugeschnitten und beschreibt – im Gegensatz zur Vollzugsverordnung zum kantonalen Personalgesetz, Personalverordnung, deren beruflichen Auftrag. Deshalb war die Umsiedlung respektive der Wechsel in die Lehrpersonalverordnung nötig, weil für Lehrpersonen die definierten Arbeitsfelder "Klasse und Unterricht, Lernende und Umfeld, Schule und Lehrperson" sind. Somit erfüllen Logopädinnen und Logopäden eigentlich andere Aufgaben als sie hier explizit beschrieben sind.

Das vorliegende Einfache Auskunftsbegehren betreffend Logopädinnen und Logopäden bringt zwei Themen in einen Zusammenhang, der im Grunde nicht gegeben ist: Bei der Überführung der Logopädinnen und Logopäden von der Lehrpersonal- in die Personalverordnung handelt es sich um eine hauptsächlich verwaltungstechnisch-formaljuristische Massnahme. Und bei den Rekrutierungsproblemen, welche wir ebenfalls im Bereich der Logopädinnen und Logopäden haben, geht es um ein arbeitsmarktlches Phänomen, welches nicht nur den Kanton Nidwalden betrifft, sondern die ganze Zentralschweiz.

Ich komme zur Beantwortung der Fragen:

1. Erachtet die Regierung eine Anstellung in der Personalverordnung als genügend flexibel, um den Arbeitsfeldern der therapeutischen Schuldienste gerecht zu werden?

Gemäss dem Berufsbild des Deutschschweizer Logopädinnen- und Logopädenverbandes (DLV) verfügen die Fachpersonen über Kompetenzen in Diagnostik, Förderung, Therapie und Beratung. Sie leisten Präventions- und Rehabilitationsarbeit in den Bereichen Sprache, Sprechen, Stimme und Schlucken. Weiter finden logopädische Arbeitssettings sowohl pädagogisch-therapeutisch, als auch medizinisch-therapeutisch in Schulen, Ambulatorien, Heimen, Kliniken und im privaten Rahmen statt. Mit der Einbindung der Logopädinnen und Logopäden in die Personalverordnung wurde genau dieser Ansatz aufgenommen und floss in den Beschrieb des beruflichen Auftrags ein. Die Logopädinnen und Logopäden haben dessen Festlegung wesentlich mitbestimmt.

Die Therapien werden hauptsächlich in der Schulzeit, also während 38 Wochen durchgeführt. Während der unterrichtsfreien Zeit sind – wie bei andern Personen, welche im Schuldienst tätig und im Rahmen der Personalverordnung angestellt sind – administrative Aufgaben, Nach- und Vorbereitungsarbeiten zu erledigen sowie Weiterbildungen zu absolvieren. Dadurch wird die Wochenarbeitszeit der Logopädinnen und Logopäden in einer Vollzeitanstellung – wie bereits heute – starken Schwankungen unterworfen sein, kann aber im Rahmen der zur Verfügung stehenden Bandbreitenmodelle und der gleitenden Arbeitszeit problemlos aufgefangen werden, zumal momentan nur eine Person der 13 Logopädinnen Vollzeit arbeitet.

2. Welche Massnahmen unternimmt die Regierung, um auf dem ausgetrockneten Stellenmarkt genügend Fachpersonal für die Aufgaben der Logopädie im Kanton Nidwalden sicherzustellen?

Die Entwicklung der Stellenbesetzung in den Zentralschweizer Kantonen wird vom Amt für Volksschulen und Sport seit Längerem beobachtet. Es wird festgestellt, dass in den Kantonen Luzern, Obwalden und Schwyz – im Gegensatz zu Nidwalden – seit Jahren nicht alle Stellen besetzt werden können. Zur Entwicklung in Nidwalden wird Folgendes festgestellt:

a) Bestellung von Therapiepensen in Logopädie

Einzelne Gemeinden bestellten seit Jahren mehr Pensum, als der Verordnungsgeber gemäss der Vollzugsverordnung zum Gesetz über die Volksschule für die Logopädie vorsieht. Danach liegt der Richtwert für eine Vollzeitstelle in Nidwalden nach Definition bei 600 bis 700 Kindergarten- oder Primarschul-Kindern. Die sich daraus für Nidwalden ergebenden 430 bis 500 Stellenprozent werden seit Jahren von einzelnen Gemeinden übertroffen und die aktuellen Bestellungen liegen nicht bei 430 bis 500 Stellenprozenten, sondern bei 570 Stellenprozent. Da die Gemeinden diese Leistung bestellen, aber auch selber bezahlen, kann der Kanton im Rahmen seiner Aufsichtspflicht lediglich auf diese Abweichung hinweisen. Das in der Verordnung vorgegebene Angebot kann mit der heutigen Stellenbesetzung knapp erfüllt werden.

Zur Behebung der vorliegenden Problematik wurden folgende Massnahmen in die Wege geleitet:

Für Gemeinden mit einem noch nicht gedeckten Bedarf konnten kurzfristige Lösungen wie der Einsatz von pensionierten Logopädinnen und Logopäden, die Heraufsetzung des Pensums der angestellten Fachpersonen sowie der Einsatz von privaten Logopädinnen und Logopäden gefunden werden.

Es wurde eine Arbeitsgruppe beauftragt, digitale Hilfsmittel zur Unterstützung betroffener Kinder und ihrer Eltern zu evaluieren.

Zur Gleichbehandlung der Gemeinden und zur Einhaltung der in der Verordnung vorgesehenen Logopädiepensum wird ein Kriterienkatalog zur Vereinheitlichung der Ansprüche im Bereich der Logopädie erarbeitet.

b) Einführung der integrierten Sonderschulung Sprache

Die Integration möglichst aller Kinder stellt einen zentralen Bestandteil der Volksschule des Kantons Nidwalden dar. In diesem Sinne wurden 2017 die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen, auch sprachbehinderte Kinder integrativ zu beschulen. Im laufenden Schuljahr fallen dafür – neben der vorher erwähnten Auflistung von beschriebenen Pensum – 93 Stellenprozent in Logopädie an. Das Amt für Volksschulen und Sport stellt fest, dass der Bedarf an Logopädinnen und Logopäden in diesem Bereich prioritär zu behandeln ist.

c) Ausbildung und Arbeitsmarkt

Der Mangel an Logopädinnen und Logopäden in der Zentralschweiz hängt zumindest teilweise damit zusammen, dass hier keine entsprechende Ausbildung angeboten wird. In diesem Zusammenhang hat der Kanton Luzern seine pädagogische Hochschule damit beauftragt, einen Ausbildungslehrgang in Logopädie einzurichten. Es ist allerdings damit zu rechnen, dass ein solcher nicht vor 2022 gestartet werden kann. Im Quervergleich mit Obwalden und Luzern werden unsere Logopädinnen und Logopäden im Kanton Nidwalden bei vergleichbaren Arbeitsbedingungen klar besser entlöhnt.

3. Welche Empfehlungen lässt die Regierung den Gemeinden in Bezug auf eigene Aktivitäten hinsichtlich Rekrutierung von Fachpersonal zukommen?

Der Kanton überlässt die Suche nach geeigneten Logopädinnen und Logopäden den Gemeinden, was von ihnen auch begrüsst wird. Aufgrund des ausgetrockneten Arbeitsmarktes ist nicht davon auszugehen, dass sich die schwierige Rekrutierung in naher Zukunft entspannen wird. Zur Überbrückung können auch Lösungen mit schulischen Heilpädagoginnen und Heilpädagogen sowie Lehrpersonen der Unterstufe gefunden werden. Entsprechende Konzepte sind in Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden am Entstehen.

Geschätzte Damen und Herren, ich bitte Sie im Namen des Regierungsrates, die mündliche Beantwortung zur Kenntnis zu nehmen.

Landratspräsidentin Therese Rotzer: Ich bedanke mich für die Beantwortung des einfachen Auskunftsbegehrens. Gemäss dem Landratsreglement findet keine Diskussion über diesen parlamentarischen Vorstoss statt.

Landratspräsidentin Therese Rotzer-Mathyer: Wir sind nun im Anschluss an diese Sitzung im "Culinarium Alpinum" im ehemaligen Kapuzinerkloster in Stans eingeladen.

Die Sitzung ist offiziell geschlossen.

Landratspräsidentin:

Therese Rotzer-Mathyer

Landratssekretär:

lic. iur. Emanuel Brügger