



## Protokoll Landratssitzung vom 18. Dezember 2024

Ort Stans, Rathaus, Landratssaal

Zeit 14.15 Uhr bis 17.15 Uhr

### Nachmittag

Anwesend: Landrat: 59 Ratsmitglieder  
Regierungsrat: 7 Ratsmitglieder

Absolutes Mehr: 30 Stimmen

2/3-Mehr: 39 Stimmen

Entschuldigt: Landrat Gianni Clavadetscher, Ennetbürgen

Vorsitz: Landratspräsident Toni Niederberger, Stans

Protokoll: lic. iur. Emanuel Brügger, Landratssekretär  
Conny Testorelli, Protokollführerin Sekretariat Landrat

---

### Behandelte Geschäfte:

1	Tagesordnung; Genehmigung	1103
2	Protokoll der Landratssitzung vom 23. Oktober 2024; Genehmigung	1103
3	Inpflichtnahme von Landrat Hubert Würsch, Stans	1103
4	Ersatzwahl eines Mitglieds in ständige Kommissionen	1104
5	Wahl eines Mitglieds des Verwaltungsrates des Kantonalen Elektrizitätswerks Nidwalden für den Rest der Amtsdauer 2022-2026	1104
6	Teilrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über die Ausländerinnen und Ausländer sowie zum Asylgesetz (EG zum Ausländerrecht) [Anpassungen an das Bundesrecht, Videokonferenz, Zuständigkeiten wirtschaftliche Sozialhilfe]; 2. Lesung	1105
7	Genehmigung Generelles Projekt und Objektkredit für Sicherheitsmassnahmen und Ausbau Radweg KH3 Beckenried	1107
7.1	Beschluss über die Linienführung- und Regelquerschnitt sowie die Einwendungen betreffend KH3 Beckenried, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Ausbau Radweg, alte Kantonsstrasse – Fähre	1112
7.2	Landratsbeschluss über den Objektkredit für die Planung und Umsetzung des Ausführungsprojektes betreffend KH3 Beckenried, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Ausbau Radweg, alte Kantonsstrasse – Fähre	1112
8	Postulat von Erika Liem Gander, Beckenried, und Mitunterzeichnende betreffend Sicherheit für Radfahrende auf dem Abschnitt Buochs Unterfeld - Beckenried Fähre bis zur Realisierung des Radweges.	1122
9	Gesetz über das kantonale Ordnungsbussenverfahren (Kantonales Ordnungsbussengesetz, KOBG) [Neuerlass]; 1. Lesung	1128
10	Teilrevision des Gesetzes über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz, PBG) [Aufhebung Vorwirkung]; 1. Lesung	1133

**Landratspräsident Toni Niederberger:** Die Landratsmitglieder werden gebeten, bei den Abstimmungen deutlich sichtbar die Hand zu heben und zu warten, bis die Zählung erfolgt ist.

Sehr geschätzte Ratskolleginnen und -Kollegen, geschätzte Gäste. Ich freue mich, Sie alle hier im Landrat von Nidwalden begrüßen zu dürfen.

Besonders möchte ich unseren Gast aus dem Nachbarkanton Obwalden, den amtierenden Kantonsratspräsidenten Andreas Gasser begrüßen. Ich hatte bereits das Vergnügen an einer Sitzung im Kantonsparlament Obwalden dabei sein zu können und konnte dabei spannende Einblicke in deren Ratsbetrieb gewinnen.

Lieber Andreas, letzte Woche hatten wir beide die ehrenvolle Pflicht, als Kantonsvertreter gemeinsam mit dem Luzerner Ratspräsidenten mit der Eisenbahn nach Bern zu reisen, um die drei Standesinitiativen von Luzern, Ob- und Nidwalden zum Durchgangsbahnhof Luzern der zuständigen Kommission im Bundeshaus zu überreichen. Dass dieses Anliegen in Bundesbern auch ernstgenommen wird, hat es umso mehr Gewicht, dass wir in diesen drei Kantonsparlamenten geschlossen hinter der Standesinitiative stehen.

Als im letzten Jahr die beiden Kantonspräsidenten Paul Odermatt und Dominik Rohrer mit vertauschten Kantonswappenschlüsseln aus dem Bundeshaus zurückkehrten, berichteten die Medien, dass Obwalden mit unserem Landrat Armin Odermatt einen neuen Kantonsrat bekommen habe. Es ist immer wieder amüsant, wie unsere Kantone Obwalden und Nidwalden verwechselt werden.

Das Jahr 2024 geht langsam dem Ende entgegen und wir schauen auf ein ereignisreiches Jahr zurück. Wirtschaftlich gesehen konnten viele Betriebe in Nidwalden ein erfolgreiches Jahr verzeichnen. Die Arbeitslosenquote bleibt niedrig, was zur sozialen Zufriedenheit beiträgt. Politisch war es ein Jahr voller wichtiger Entscheidungen, sowohl auf kantonaler als auch auf nationaler Ebene. Die Volksentscheide haben gezeigt, wie stark unsere Demokratie ist. Im sportlichen Bereich haben unsere Athleten erneut beeindruckende Leistungen erbracht und den Namen Nidwaldens in die Welt hinausgetragen.

Ein bedeutendes Ereignis war die Überreichung der Nidwaldner Standesinitiative für den Durchgangsbahnhof Luzern im Bundeshaus in Bern. Unsere Zentralschweizer Bundesparlamentarier können nun mit dem überbrachten Schub dem Infrastrukturprojekt zum Gelingen verhelfen, damit der Durchgangsbahnhof Luzern im nächsten Ausbauschnitt der Eisenbahninfrastruktur finanziert und bis spätestens 2040 vollständig eröffnet wird.

Auch sehr bedeutend für unseren Kanton ist der Spatenstich für das Hochwasserschutzprojekt Buholzbach, symbolisch mit dem Fällen eines Baumes. Rund 20 Jahre nach dem Grossschadensereignis ist es an der Zeit, dieses Projekt umzusetzen, damit die Entwicklungen im Oberdorfer/Stanser Talboden weitergehen können. Das Jahr 2025 wird sicherlich neue Herausforderungen mit sich bringen. Wir werden weiterhin an wichtigen Projekten arbeiten, die unsere Region voranbringen.

Weihnachten gibt uns die Gelegenheit, im Namen des Landrats Danke zu sagen. Danke an alle Regierungs- und Landratsmitglieder für Ihren unermüdlichen Einsatz für unseren schönen Kanton Nidwalden. Ich danke auch unserem Landratssekretär Emanuel Brügger und dem Landschreiber Armin Eberli sowie ihren Mitarbeitenden für die hervorragende Unterstützung in unserer politischen Arbeit. Ein herzliches Dankeschön geht auch an unsere gute Seele, Landweibel Edy Amstad. Es ist mir auch wichtig, dass Sie, geschätzte Regierungsrätinnen und Regierungsräte, ein herzliches Dankeschön an Ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die geleistete Arbeit richten.

Es kommt einem manchmal so vor, dass sich das Rad der Zeit immer schneller dreht und schon ist das neue Jahr wieder da. Der Jahreswechsel ist für viele der Zeitpunkt, sich Vorsätze für Veränderungen im Leben zu nehmen. Ich mache mir keine speziellen Vorsätze für das Jahr 2025,

sondern lasse es gelassen auf mich zukommen. Meistens kommt es doch anders, als man denkt. Einen Vorsatz könnten wir gemeinsam mit ins nächste Jahr nehmen: Wir arbeiten täglich daran, dass der Kanton Nidwalden auch im Jahr 2025 sympathisch und erfolgreich bleibt.

Es ist mir eine Ehre, als Landratspräsident die letzte Sitzung im Jahr 2024 zu eröffnen.

### **Orientierung über parlamentarische Vorstösse:**

Folgende parlamentarische Vorstösse wurden neu eingereicht und an den Regierungsrat überwiesen:

1. Landrätin Nathalie Hoffmann, Stansstad, und Mitunterzeichnende haben am 27. November 2024 eine Interpellation betreffend bezahlbaren Wohnraum und der Rolle von Airbnb im Kanton Nidwalden eingereicht.
2. Landrat Sepp Odermatt-Niederberger, Ennetbürgen, und Mitunterzeichnende haben am 2. Dezember 2024 eine Kleine Anfrage zur Fusion des Kantonsspitals Obwalden mit der LUKS-Gruppe eingereicht.

Ich erkläre die heutige Sitzung offiziell als eröffnet.

### **1 Tagesordnung; Genehmigung**

**Landratspräsident Toni Niederberger:** Ich stelle fest, dass die heutige Landratssitzung rechtzeitig im Amtsblatt publiziert worden ist und die Geschäftsunterlagen termingerecht den Mitgliedern des Landrates zugestellt wurden.

Das Wort wird nicht verlangt.

#### Abstimmung

***Der Landrat beschliesst einstimmig mit 57 Stimmen: Die Tagesordnung wird genehmigt.***

### **2 Protokoll der Landratssitzung vom 23. Oktober 2024; Genehmigung**

**Landratspräsident Toni Niederberger:** Ich stelle das Protokoll der Sitzung vom 23. Oktober 2024 zur Diskussion.

Das Wort wird nicht verlangt.

#### Abstimmung

***Der Landrat beschliesst einstimmig mit 57 Stimmen: Das Protokoll der Landratssitzung vom 23. Oktober 2024 wird genehmigt.***

### **3 Inpflichtnahme von Landrat Hubert Würsch, Stans**

**Landratspräsident Toni Niederberger:** Ich ersuche Landrat Hubert Würsch für die Vereidigung nach vorne zu treten. Die Anwesenden bitte ich, sich zu erheben. Ich lese Ihnen die Formel des Handgelübdes vor.

„Ich gelobe, die Verfassung und Gesetze des Bundes und des Kantons treu zu halten, für die Einheit und Unabhängigkeit des Vaterlandes einzustehen, die Freiheit und die Rechte des Volkes und seiner Bürger zu schützen, die gebotene Verschwiegenheit zu wahren und alle mir übertragenen Pflichten nach bestem Wissen und Gewissen, ohne Ansehen der Person und ohne Rücksicht auf persönliche Vor- und Nachteile zu erfüllen.“

**Landrat Hubert Würsch:** Ich gelobe es.

#### 4 Ersatzwahl eines Mitglieds in ständige Kommissionen

**Landratspräsident Toni Niederberger:** Mit dem vorzeitigen Rücktritt von Landrätin Eva Maria Odermatt ist für die Aufsichtskommission und für die Justizkommission eine Ersatzwahl zu beschliessen.

Aufsichtskommission

**1. Landratsvizepräsidentin Erika Liem Gander:** Das Landratsbüro schlägt dem Landrat gestützt auf Artikel 16, Absatz 1, Ziffer 3 Landratsgesetz, für die Ersatzwahl in die Aufsichtskommission für den Rest der Amtsdauer 2022 bis 2026 den soeben vereidigten Landrat Hubert Würsch vor.

Das Wort wird nicht verlangt.

Abstimmung

***Der Landrat beschliesst mit 57 Stimmen: Landrat Hubert Würsch wird als neues Mitglied der Aufsichtskommission (AK) für den Rest der Amtsdauer 2022 bis 2026 gewählt.***

Justizkommission

**1. Landratsvizepräsidentin Erika Liem Gander:** Das Landratsbüro schlägt dem Landrat für die Ersatzwahl in die Justizkommission für den Rest der Amtsdauer 2022 bis 2026 Landrat Hubert Würsch vor.

Das Wort wird nicht verlangt.

Abstimmung

***Der Landrat beschliesst mit 57 Stimmen: Landrat Hubert Würsch wird als neues Mitglied der Justizkommission (Juko) für den Rest der Amtsdauer 2022 bis 2026 gewählt.***

#### 5 Wahl eines Mitglieds des Verwaltungsrates des Kantonalen Elektrizitätswerks Nidwalden für den Rest der Amtsdauer 2022-2026

**Landratspräsident Toni Niederberger:** Mit dem vorzeitigen Rücktritt von EWN-Verwaltungsrat Markus Stolz ist für den EWN-Verwaltungsrat eine Ersatzwahl zu beschliessen.

**1. Landratsvizepräsidentin Erika Liem Gander:** Aufgrund des vorzeitigen Rücktritts von Markus Stolz als Mitglied des Verwaltungsrates des Kantonalen Elektrizitätswerks Nidwalden wurden die Fraktionen aufgefordert, Vorschläge für die Ersatzwahl einzureichen. Sowohl von den Fraktionen als auch vom Verwaltungsrat wurden dem Landratsbüro

Vorschläge eingereicht. Nach Prüfung der Bewerbungsunterlagen und gestützt auf die mit sämtlichen Vorgeschlagenen geführten Vorstellungsgespräche schlägt das Landratsbüro dem Landrat einstimmig Herr Roger Schmid, Geschäftsführer, Horw, zur Wahl als Mitglied des Verwaltungsrats des Kantonalen Elektrizitätswerks vor.

**Landrat Sepp Odermatt:** Für mich ist die heutige Wahl eines Mitgliedes in den Verwaltungsrates EWN keine eigentliche Wahl. Man schlägt uns von sechs gemeldeten Kandidaten eine Person vor, und nur die vorgeschlagene Person vom Landratsbüro kann gewählt werden. Herr Schmid verfügt sicher als Geschäftsführer der Steinag AG über Führungserfahrung. Keine Angaben gibt es über sein Fachwissen im Strommarkt. Ein Wohnsitz in Nidwalden hätte ich bevorzugt. Aber eben, die Wahl ist entschieden, bevor wir im Landrat abstimmen. Ich habe geschlossen.

Das Wort wird nicht mehr verlangt.

### Abstimmung

***Der Landrat beschliesst mit 55 Stimmen (3 Enthaltungen): Roger Schmid wird als neues Mitglied des Verwaltungsrates des Kantonalen Elektrizitätswerks Nidwalden (EWN) für den Rest der Amtsdauer 2022 bis 2026 gewählt.***

## 6 **Teilrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über die Ausländerinnen und Ausländer sowie zum Asylgesetz (EG zum Ausländerrecht) [Anpassungen an das Bundesrecht, Videokonferenz, Zuständigkeiten wirtschaftliche Sozialhilfe]; 2. Lesung**

**Landratspräsident Toni Niederberger:** Wir führen heute die Einzelberatung in 2. Lesung durch. Wir führen die Lesung seitenweise durch. Es ist ein schriftlicher Antrag eingegangen. Antrag Landrat Thomas Wallimann

### **Art. 8a** (neu)

#### **Videokonferenz**

<sup>1</sup> Das Amt kann Befragungen, Anhörungen und Entscheideröffnungen, die Zwangsmassnahmen betreffen, mittels Videokonferenz durchführen, **wenn die Parteien damit einverstanden sind.**

<sup>2</sup> **Die Übertragung von Ton und Bild zwischen sämtlichen an der Prozesshandlung beteiligten Personen erfolgt zeitgleich.**

<sup>3</sup> Die Befragungen, Anhörungen und Entscheideröffnungen werden in Ton und Bild festgehalten. Zusätzlich ist ein Protokoll zu führen.

<sup>4</sup> Eine mündliche Erklärung der von der Zwangsmassnahme betroffenen Person, sie habe das Protokoll zur Kenntnis genommen, ersetzt die Unterzeichnung und Visierung. Die Erklärung wird im Protokoll vermerkt.

**Landrat Thomas Wallimann, Vertreter der Grüne-SP-Fraktion:** An der letzten Sitzung hat unsere Kollegin Landrätin Eva Maria Odermatt den Antrag zu Artikel 8a gestellt sowohl im Zusatz Ziffer 1 wie in der Neuformulierung Ziffer 2. Das Gesetz sollte dadurch im Einklang mit der nationalen Gesetzgebung stehen. Die Mehrheit des Landrates hat in der 1. Lesung den Antrag abgelehnt. Trotzdem haben wir uns dafür entschieden, den Antrag schriftlich zu stellen. Nach reiflicher Überlegung ist er in unseren Augen staatspolitisch wichtig. Rechtsprechung ist für unsere Demokratie wichtig. Gerade in der Rechtsprechung kommt zum Ausdruck, ob in unserem Staat jeder Bürger und Einwohner als Mensch in seiner Würde ernstgenommen wird und die Gleichberechtigung und Gleichbehandlung vor dem Gesetz sicherstellt. Ich habe mich bereits beim Waldgesetz zu den Waldbesitzern geäussert. Dies aus demselben Grund, weshalb ich mich auch heute äussere. Wenn wir in unserem Staat zu viele Ungleiche haben, ist das für die Rechtsprechung nicht vorteilhaft. Das zeigt sich insbesondere im Umgang mit den Schwachen. Gerade in der Asyl- und

Ausländergesetzgebung sind die Schwachen nicht die Einheimischen, sondern jene, die sich hier niederlassen wollen, die wir aber vielleicht aus berechtigten Gründen abweisen müssen. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, über ein Prozedere zu verfügen, dass diese Menschen in ihrer Gleichwertigkeit ernst genommen werden, gerade weil sie im System weniger Einfluss haben. Wir sind überzeugt, dass diese Gleichbehandlung gerade bei einer Videokonferenz oder -besprechung zum Ausdruck kommen kann, wo beide betroffenen Parteien ihr Einverständnis geben können. Wir sind doch alle sensibel, wenn es darum geht, nicht gefragt zu werden, was wir denken und einfach entschieden wird. Wir können doch diesen Menschen diese Möglichkeit gewähren, es sind ja nicht Tausende, die von diesem Paragraf betroffen wären. Es wäre ein Zeichen dafür, dass wir die Rechtsgleichheit ernst nehmen. Pragmatisches Handeln hängt immer davon ab, wer mit wem spricht. Gesetzlich die Möglichkeit zu bieten, halte ich staatspolitisch für ein wichtiges Zeichen. Ich bitte Sie daher, unserem Antrag zuzustimmen. Danke.

**Justiz- und Sicherheitsdirektorin Karin Kayser-Frutschi:** Die ausländerrechtliche Befragung und die Eröffnung der Ausschaffungshaft können nicht mit medizinischen Behandlungen verglichen werden. Während medizinische Eingriffe ohne Zustimmung eine strafrechtlich relevante Körperverletzung darstellen, beinhalten Einvernahmen oder Haftanordnungen weder einen Eingriff in die körperliche Unversehrtheit noch eine Verletzung der Menschenwürde.

Zudem erfolgt die Anordnung der Ausschaffungshaft ausschliesslich als Ultima Ratio und wird nur dann veranlasst, wenn die betroffene Person ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommt. In diesem Kontext befindet sich die betroffene Person in einem Zwangsverhältnis, da sie in der Regel bereits die freiwillige Rückkehr verweigert hat.

Eine Videobefragung stellt keine Verletzung der Menschenwürde dar. Die Revision orientiert sich an den Vorgaben von Art. 144 der Strafprozessordnung, der Videobefragungen in Strafverfahren erlaubt, ohne dass das Einverständnis der betroffenen Person vorausgesetzt wird. Analog dazu sollte dies auch im Ausländerrecht gelten. Die Videokonferenzen werden zudem in Bild und Ton aufgezeichnet, was der Beweissicherung dient und der betroffenen Person zugutekommen kann, etwa wenn sie einen Missstand geltend macht.

Die Haftanordnung wird in jedem Fall von einem zuständigen Zwangsmassnahmengericht geprüft und bestätigt. Spätestens nach 96 Stunden erfolgt eine mündliche, richterliche Überprüfung, bei der die betroffene Person Gelegenheit hat, sich zu äussern.

Videokonferenzen tragen dazu bei, aufwendige Überstellungen oder Gefangenentransporte zu vermeiden, die sowohl personal- und zeitintensiv sind als auch für die betroffene Person eine zusätzliche Belastung darstellen. Falls der Transport nicht durch JTS organisiert werden kann, muss die Kantonspolizei einspringen, was insbesondere bei Inhaftierungen im ZAA Zürich organisatorische Herausforderungen darstellt.

Schliesslich garantiert die Videokonferenz ein faires und rechtsstaatlich korrektes Verfahren, in dem die betroffene Person ihre Verfahrensrechte uneingeschränkt ausüben, Stellung beziehen und angehört werden kann. Grundlegende Rechte werden dabei nicht verletzt.

Das Wort wird nicht mehr verlangt.

#### Bereinigungsabstimmung

Vorlage gemäss Beschluss 1. Lesung / Antrag LR Th. Wallimann

***Der Antrag wird mit 47 gegen 11 Stimmen abgelehnt.***

Das Wort wird nicht mehr verlangt, die Diskussion ist geschlossen.

### Schlussabstimmung

**Die Teilrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über die Ausländerinnen und Ausländer sowie zum Asylgesetz wird gemäss 2. Lesung mit 57 gegen 1 Stimmen beschlossen.**

## **7 Genehmigung Generelles Projekt und Objektkredit für Sicherheitsmassnahmen und Ausbau Radweg KH3 Beckenried**

**Landratspräsident Toni Niederberger:** Der Landrat hat hier zwei Beschlüsse zu fassen: Erstens über die Linienführung- und den Regelquerschnitt sowie die Einwendungen und zweitens den Objektkredit für die Planung und Umsetzung des Ausführungsprojekts.

Die Eintretensdiskussion führen wir über beide Geschäfte gemeinsam. Die Lesung und Abstimmung über die Linienführung und den Regelquerschnitt einerseits und über den Objektkredit andererseits erfolgen getrennt.

### Eintretensdiskussion

**Baudirektorin Therese Rotzer-Mathyer:** Der Regierungsrat beantragt Ihnen, die Kantonsstrasse KH3 zwischen Buochs und Beckenried ab der Verzweigung alte Kantonsstrasse bis zum Träschlibach einer Totalsanierung zu unterziehen, und dabei die heutige Strasse um rund 3.5 Meter auf einen Regelquerschnitt von zirka 9.5 Meter Fahrbahnbreite zu verbreitern. Damit kann die Fahrbahn mit Radstreifen versehen werden und wir können eine grosse Lücke im Radwegnetz zwischen Beckenried und Buochs schliessen. Durch dieses Projekt erhalten wir eine durchgehende Veloverbindung von Luzern bis Beckenried.

Dabei ist klar festzuhalten, dass die Strassenbreite auch ohne Radstreifen zu schmal ist. Begegnen sich Lastwagen und Busse, so passiert es fast täglich, dass diese aufs Trottoir ausweichen müssen. Die heutigen Normen werden nicht mehr erfüllt. Wir müssten die Geschwindigkeit auf diesem Abschnitt ausserorts auf 40 km/h herabsetzen, wenn wir die Strassenbreite unverändert lassen und trotzdem die Normen einhalten wollten.

Das Projekt ist im Grundsatz nicht umstritten. Sowohl der Gemeinderat Beckenried wie auch die vorberatenden Kommissionen Fiko und BUL haben sich klar und einstimmig für die Sanierung mit dem Vollausbau, das heisst einer Verbreiterung um 3.5 Meter, ausgesprochen. Von einem solchen Ausbau profitieren der Langsamverkehr, also Velofahrer und Fussgänger, der motorisierte Individualverkehr wie auch der in den letzten Jahren stark zunehmende öffentliche Busverkehr. Für alle wird durch die Verbreiterung der Strasse die Sicherheit und der Komfort erhöht. Weil Einstimmigkeit besteht, dass sich der Vollausbau der Strasse im Zuge der Sanierung lohnt, verzichte ich im Moment darauf, weitere Ausführungen zum Inhalt des Projektes zu machen.

Umstritten sind allerdings die prognostizierten Kosten von rund 25 Mio. Franken. Hier steht der Minderheitsantrag der BUL auf eine Kürzung auf 19 Mio. Franken sowie die Anträge der Fiko und der BUL auf 22.6 Mio. Franken im Raum.

Ich werde mich später bei der Detailberatung zu diesen Anträgen äussern. Ich beantrage jetzt schon, das generelle Projekt gutzuheissen, die Einwendungen abzulehnen sowie dem Objektkredit zuzustimmen.

**Landrat Josef Bucher, Vertreter der Kommission Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL):** Die Kommission BUL hat an ihren Sitzungen vom 28. Oktober und 25. November 2024 in Anwesenheit von Frau Regierungsrätin Therese Rotzer, Stephanie von Samson, Richard Blättler und Herr Käslin, Schubiger Bauingenieure, das Geschäft beraten.

Vor der ersten Beratung hat die BUL eine Besichtigung vor Ort gemacht. Die Entscheidung haben wir uns nicht leicht gemacht, weil es doch um einen grossen Objektkredit geht. Für die Ausgangslage verweise ich auf den RRB 572 vom 17. September 2024. Die Kommission BUL anerkennt den Sanierungsbedarf der Strasse und die Notwendigkeit der Erstellung eines Radstreifens in diesem Abschnitt der Kantonsstrasse. Wir haben die vorgestellten Varianten dieses Vorhabens ausgiebig diskutiert und sind der Ansicht, dass bei einem generellen Projekt grundlegende Varianten mit einem normgerechten Ausbau der Kantonsstrasse und beidseitigen Radstreifen die Situation am besten erfüllt. Die Kommission unterstützt die allgemeine Linienführung und den Regelquerschnitt gemäss der Variante 4.

Mit 11 zu 0 Stimmen, keine Enthaltung, stimmt die Kommission BUL zu und lehnt die Einwendungen einstimmig ab. Es geht bei diesem Projekt um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Ein kombinierter Veloweg beidseitig wäre denkbar gewesen, würde aber seeseitige Liegenschaften nicht erschliessen. Auf die Kosten hätte das nur unwesentlich Auswirkungen gehabt.

Die Höhe des Objektkredites gab Anlass zu grossen Diskussion. Im Verhältnis zur Länge des Projektperimeters von rund 1000 Metern erachtet die Kommission BUL den beantragten Kredit von 25 Mio. Franken als ausgesprochen hoch. Gleichzeitig ist nachvollziehbar, dass die Projektplanung aus verschiedenen Gründen anspruchsvoll ist: Durch die Verbreiterung der Strasse und der bergseitigen Böschung, die mit Stützmauern gesichert werden muss und zwei Bächen, die im Projektperimeter aufwändige geologische Abklärungen nach sich ziehen und die Nachweise in Bezug auf Naturgefahren erfordern. Schliesslich liegt der Projektperimeter im Bundesinventar von Landschaften und Naturdenkmälern (BLN), sodass erhöhte Anforderungen an die landschaftliche Wirkung des Vorhabens gestellt werden.

Die Kommission BUL ist sich einig, dass für das Gelingen der Volksabstimmung der vom Regierungsrat beantragte Kredit von 25 Mio. Franken gekürzt werden muss. Wir werden zwei Kürzungsanträge zur Diskussion stellen. Als Kommissionsantrag BUL wird die Kürzung auf 22.6 Mio. Franken beantragt. Die Kommissionsmehrheit sieht gewisse Einsparungsmöglichkeiten beim Honorar. Aus der Kostenzusammenstellung in den Unterlagen ergibt sich, dass die Regierung mit Erstellungskosten von rund 22.6 Mio. Franken gerechnet hat. Diese basieren auf der Grundlage von Fachpersonen. Der Regierungsrat hat den beantragten Kredit in der Höhe von 25 Mio. Franken mit zusätzlichen Reserven eingeplant. Auf diese soll nach Ansicht der BUL verzichtet werden, was eine Kürzung des Kredits auf 22.6 Mio. Franken rechtfertigt, im Wissen, dass wir in der Planung erst auf Stufe generelles Projekt sind und das Ausführungsprojekt noch ausgearbeitet werden muss.

Beim Minderheitsantrag der BUL, der Kürzung auf 19 Mio. Franken, erachtet eine Kommissionsminderheit die Höhe der Honorare von 3.74 Mio. Franken im Verhältnis zu vergleichbaren Projekten, zum Beispiel die Wiesenbergstrasse, Stans-West, Buholzbach, als überhöht.

Vorliegend beträgt der Honoraranteil im Verhältnis zu den Gesamtkosten rund 16.6 Prozent. Bei den vergleichbaren Projekten hat sich der Honoraranteil zwischen 7.2 und 9.6 Prozent bewegt. Aus Ansicht einer Minderheit der Kommission BUL rechtfertigt es sich daher, den Honoraranteil auf 15 Prozent zu kürzen. Nach Meinung der Kommissionsminderheit sind bei den Baukosten 10 Prozent Einsparungspotential vorhanden, insbesondere bei den sehr teuer veranschlagten Stützmauern. Das ergibt ein Total von rund 18.74 Mio. Franken, was den Kürzungsantrag der Minderheit von 19 Mio. Franken ergibt.

Wir haben intensiv diskutiert, aber mit dem Honorarvergleich der anderen Projekte erscheint es wichtig, diese Abgrenzung zu machen. Mit der Wiesenbergstrasse und Stans-West lagen Bauprojekte vor, die sich bereits in einer anderen Planungsstufe befinden. In Beckenried sind wir auf der Stufe generelles Projekt und müssen noch ein Bauprojekt

ausarbeiten, welches nach der Honorarverordnung mindestens noch einmal Fr. 650'000.- kostet, was im Kostenvoranschlag bereits enthalten ist. Beim Projekt Stans West wurden verschiedene Planungskosten bereits in früheren Jahren gesprochen, letztmals vor wenigen Jahren Fr. 500'000.-, die im Vergleich beim Minderheitsantrag fehlen. In unserem Projekt sind weitere Fachpersonen im Bereich Realisierung notwendig, die das Honorar beeinflussen werden. Ich denke an den Naturgefahrennachweis, den Einbezug der Bäche, die von Geologen beurteilt werden müssen, aber auch das spezielle Terrain gegenüber der Autobahn, wo eventuell das ASTRA notwendige Nachweise einfordert. Es benötigt personelle Ressourcen bei der Baudirektion, vielleicht eine externe Bauherrenbegleitung. Es werden Umweltbaubegleiter benötigt in Bereichen, wo Gewässer betroffen sind. Dies war in den Projekten Wiesenbergstrasse und Stans West weniger aufwendig. Eine Mehrheit der Kommission BUL erachtet eine Kürzung der Baukosten auf mehr als 10 Prozent als nicht seriös. Baufachleute der Baudirektion wie auch die externen Ingenieurbüros haben sich mit Sicherheit nicht derart verrechnet, dass man blind 10 Prozent streichen kann. Andernfalls muss vielleicht mit einem Nachtragskredit gerechnet werden. Eine Bauplausibilitätsprüfung hat gezeigt, dass der Untergrund inhomogen mit wasserführenden Schichten ist. Das wird im Bauprojekt mit Sondierungen zu klären sein, um die richtigen und zweckmässigen Stützbauwerke zu realisieren. Aktuelle Bodenuntersuchungen liegen keine vor.

Bei der Gegenüberstellung der beiden Kürzungsanträge, auf der einen Seite die Kürzung auf 22.6 Mio. Franken, obsiegt dieser klar mit 8 zu 3 Stimmen. Die Mehrheit der Kommission erachtet eine Kürzung auf 19 Mio. Franken auf der aktuellen Planungsstufe in Anbetracht der anspruchsvollen Projektperimeter als unseriös. Hinzu kommt die Gefahr für aufwendige Nachtragskreditverfahren und dadurch Mehrkosten entstehen, sollte allenfalls die Baustelle eingestellt werden müssen.

Bei der Schlussabstimmung stimmt die Kommission BUL dem gegenüber dem regierungsrätlichen Antrag gekürzten Objektkredit in der Höhe von 22.6 Mio. Franken mit 8 zu 3 Stimmen, ohne Enthaltung, zu.

#### Anträge der Kommission BUL:

Mit 11 zu 0 Stimmen ist dem Landratsbeschluss über die Linienführung und den Regelquerschnitt sowie die Einwendungen betreffend Kantonsstrasse Beckenried gemäss Antrag Regierungsrat zuzustimmen.

Die Kommission beantragt mit 8 zu 3 Stimmen, ohne Enthaltung, einen Objektkredit im Umfang von 22.6 Mio. Franken zu beschliessen.

**Landrat Matthias Christen, Vertreter der Finanzkommission (Fiko):** Im Namen der Fiko erstatten wir Bericht im Zusammenhang mit dem Objektkredit KH3 Beckenried. Das Projekt war im Grundsatz in den Diskussionen unbestritten. Wir haben die Kosten der einzelnen Varianten genau untersucht und ausführlich diskutiert. Die Mehrheit der Finanzkommission kam zum Schluss, dass die vorgeschlagene Variante zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zum Ausbau des Radweges richtig ist. Im Weiteren erachtet die Fiko das Vorgehen der Regierung als wichtig und richtig, dass trotz des frühen Projektstandes auf Grund des Zeitdruckes wegen des Agglomerationsprogramms der Kredit heute dem Landrat und anschliessend dem Stimmvolk vorgelegt wird. Wichtig war die Beurteilung der Finanzsituation bei diesem Projekt, dass die politischen Vertreter der Gemeinde Beckenried hinter diesem Projekt stehen und der Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinde klar ausgewiesen ist. Die Fiko ist für Eintreten auf diese beiden Geschäfte und beantragt den Kredit von 22.6 Mio. Franken. Zu den Kürzungsanträgen nimmt die Fiko später Stellung.

**Landrat Daniel Niederberger, Vertreter der Grüne-SP-Fraktion:** Gerne teile ich Ihnen die Grüne-SP-Fraktionsmeinung zum Eintreten auf das Geschäft und zu Traktandum 7.1 Linienführung und Regelquerschnitt mit. Dass an diesem Kantonsstrassenabschnitt nicht

nur ein Veloweg gebaut werden soll, sondern auch die Verkehrssicherheit des motorisierten Verkehrs im gleichen Ausbauschnitt erhöht werden soll, ist nicht nur für unsere Fraktion unbestritten, sondern sicherlich für eine grosse Mehrheit von Landrätinnen und Landräten hier im Saal.

Die Kommission BUL, in der ich Einsitz nehme, hat am 28. Oktober 2024 eine Begehung durchgeführt. Gerne schildere ich Ihnen meine Eindrücke, die ich während 45 Minuten vor Ort erlebt habe. Die Strasse ist zwischen ein und zwei Uhr nach dem Mittag sehr stark befahren. Es war akustisch schwierig, den Erläuterungen der Fachpersonen und der Amtsverantwortlichen zu folgen. Die Strasse ist definitiv zu schmal und somit gefährlich. Unsere Gruppe von 15 Personen stand auf dem schmalen Trottoirstreifen, als sich in 20 bis 30 Meter Distanz ein Linienbus und ein Lastwagen gekreuzt haben. Hätten sich die beiden Verkehrsteilnehmer auf unserer Höhe gekreuzt, hätte der Rückspiegel des Linienbusses vermutlich die halbe Kommission enthauptet. Die Reifen des Busses sind dicht am Trottoirrand auf uns zu gefahren. Keines der beiden Fahrzeuge hat das Tempo merklich reduziert. Eine definitiv gefährliche Situation.

Wir sind klar der Meinung, dass die gewählte Variante aus einem Fächer von vier Varianten die beste Variante ist. Sie ist aber auch die teuerste Variante. Folgende Argumente legitimieren die Wahl der teuersten Variante:

**Verkehrssicherheit:** Es ist bezüglich Sicherheit der schwachen und schwächsten Verkehrsteilnehmer die beste Variante. Die Strasse wird beidseitig mit klar sichtbaren Velostreifen markiert und wird breiter. Fussgänger auf dem Trottoir müssen ihren Strassenbereich nicht wie heute mit den Velofahrern teilen. So erhält jeder Verkehrsteilnehmer seinen klar zugewiesenen Strassenraum.

**Umlagerungseffekt/Effizienz:** Velowege die möglichst wenig Umwege und Strassenquerungen haben und nicht mit Fussgängern geteilt werden müssen, eignen sich am besten als mögliche Pendlerstrecken. Autopendler, die täglich zur Arbeit fahren, sind am ehesten zu einem Wechsel auf das Velo zu bewegen, wenn ihre Strecke möglichst ohne grosse Hindernisse und Umwege verläuft. Dies entspricht auch dem Verkehrskonzept und der 4-V-Strategie. V wie Verkehr verlagern und wenn Verkehr verlagert wird, wird der Verkehr auch V wie vermeiden.

**Aufwand und Ertrag:** Die drei günstigeren Varianten sind nicht in dem Masse günstiger, als dass sie punkto Effizienz, also Umlagerungseffekt und punkto Sicherheit, die gleiche Wirkung und den gleichen Erfolg versprechen würden. Das Kosten- und Nutzenverhältnis der teuersten Variante ist also am besten.

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, die Grüne-SP-Fraktion empfiehlt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und geschlossen und mit Überzeugung die Linienführung und den Regelquerschnitt gutzuheissen. Ich werde mich im Namen der Fraktion beim Objektkredit wieder zu Wort melden.

**Landrat Alexander Schuler, Vertreter der FDP-Fraktion:** Die Kantonsstrasse KH3 in Beckenried, zwischen der Seestrasse und der Autofähre, hat diverse Mängel und genügt den heutigen Anforderungen nicht mehr. Die Fahrbahn ist zu schmal, die Stützmauern haben keinen Abstand zur Strasse und ein Veloweg fehlt. Der Individualverkehr und der Langsamverkehr nehmen stetig zu, ebenfalls wird der ÖV-Fahrplan dichter. Das Kreuzen von zwei Postautos oder Lastwagen ist nicht einfach und eine grosse Herausforderung für die Lenker. Wenn zusätzlich Velofahrer in dem Abschnitt unterwegs sind, wird es schwierig und gefährlich.

Es ist für die FDP-Fraktion unbestritten, dass dieser Strassenabschnitt saniert und an die aktuellen Anforderungen angepasst werden muss. Darum unterstützt die FDP einstimmig

die allgemeine Linienführung sowie den Regelquerschnitt gemäss dem generellen Projekt KH3 Beckenried zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie den Ausbau der Radwege gemäss Variante 4. Wir haben uns auch über die Einwendungen unterhalten. Nach kurzer Diskussion über den Erhalt der vier bis fünf Parkplätze haben wir uns zugunsten der Verkehrssicherheit gegen diese Einwendung entschieden. Ebenfalls lehnt die FDP die zweite Einwendung ab. Dies, weil die erforderliche Landfläche im aktuellen Projektfortschritt nicht klar ist und erst im Ausführungsprojekt festgelegt werden kann. Danke für die Aufmerksamkeit.

**Landrat Jonas Tappolet, Vertreter der GLP-Fraktion:** Die Fraktion der GLP begrüsst den geplanten Ausbau der Fahrbahnbreite für den motorisierten Verkehr. Die Strassen- und Fahrbahnbreiten entsprechen nicht mehr der Norm und eine Sanierung ist in absehbarer Zeit sowieso fällig. Wenn man schon die Verbreiterung der Strasse in Angriff nimmt, erscheint es uns sinnvoll, dass ebenfalls die Infrastruktur für den Langsamverkehr ausgebaut wird und auf den heutigen Standard gebracht wird. Darum ist für die GLP der Vollausbau, also die Variante 4, die sinnvollste und nachhaltigste Lösung. Die Verbreiterung des Strassenquerschnitts mit Radstreifen schliesst auch eine Lücke im kantonalen Radwegnetz wie auch der nationalen Veloroute 4, wo dieses gefährliche Nadelöhr der letzte Abschnitt auf Nidwaldner Boden ist. Hat man es als Velofahrer erfolgreich auf die Fähre in Beckenried geschafft, so bleibt der letzte Kilometer ganz bestimmt nicht sympathisch in Erinnerung.

Uns hat die Höhe der Kosten auch überrascht. Egal ob 19 oder 25 Millionen oder eine Zahl dazwischen, es ist viel Geld für relativ wenig Strasse. Die Topografie und örtlichen Gegebenheiten treiben die veranschlagten Kosten in die Höhe. Die einzige Alternative wäre, nichts zu tun und es der nächsten Generation zu überlassen. Die Autos sind in den letzten Jahren nicht schmaler geworden, der Veloverkehr nimmt hoffentlich weiter zu und somit besteht unserer Meinung nach Handlungsbedarf. Deshalb stimmen wir diesem Projekt trotz hohen Kosten zu.

**Landrat Andreas Suter, Vertreter der SVP-Fraktion:** Wir von der SVP-Fraktion anerkennen den Sanierungsbedarf und die Notwendigkeit für die Erstellung eines Radstreifens in Beckenried. Die Sicherheit und der Zustand der Verkehrsinfrastruktur ist uns wichtig, weshalb die SVP sich für das Projekt ausspricht.

Auch sind wir der Meinung, dass der Verkehrsteilnehmer auf dem Weg nach Beckenried und zurück eine vernünftige Lösung braucht und stimmen sowohl der Linienführung als auch dem Regelquerschnitt gemäss dem Antrag des Regierungsrates einstimmig zu. Wenn man das Projekt realisiert, Stützmauern verschiebt, Bachverbauungen und Böschungen neugestaltet, Strassen und Installationen saniert, sind wir überzeugt, soll man dies richtig machen.

Umso wichtiger ist demzufolge aber auch, dass wir dem Volk ein vernünftiges Projekt zur Abstimmung vorlegen. Ein Projekt, welches dem Kostenbewusstsein Rechnung trägt und ein angemessenes Preisschild bekommt. Dies ist mit dem vorliegenden Antrag der Regierung nicht gewährleistet und der Grund, weshalb wir dem Objektkredit von stolzen 25 Millionen Franken mit Überzeugung ablehnen werden. Besten Dank.

**Landrat Thomas Käslin, Vertreter der Mitte-Fraktion:** Als Vertreter von Beckenried im Landrat, manchmal auch auf zwei Rädern unterwegs, ist mir die Erstellung eines Radweges und der Ausbau der Kantonsstrasse im Gebiet Neuseeland bis zum Träschlibach ein wichtiges Anliegen. Seit Jahren sind die prekären Platzverhältnisse und die schlechte Übersicht für viele Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer täglich eine grosse Herausforderung. Besonders die Velofahrer, die dem See entlangfahren, sind bei der Einfahrt auf die Kantonsstrasse im Neuseeland gefährlichen Situationen ausgesetzt. Aus Respekt vor der bergseitigen Stützmauer fahren viele Velofahrer eher in der Fahrspurmitte und können über lange Strecken nicht sicher überholt werden, was zu langen Fahrzeugkolonnen führt.

Paul Zimmermann, Alt-Gemeindeschreiber von Beckenried, setzt sich seit vielen Jahren bei der Gemeinde und beim Kanton dafür ein, dass die Teilstrecken des Radwegkonzepts aus dem Jahr 2008 endlich vollständig ausgebaut werden. Das Konzept verfolgt das Ziel, für den Langsamverkehr sichere und attraktive Verbindungen zwischen den Gemeinden bereit zu stellen. Dies schafft die Voraussetzung für eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs. Kapazitätsengpässe im Strassennetz können auf diese Weise entschärft werden. Damit unterstützt das Radwegkonzept den Kanton in der Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes.

Auch ich schluckte zweimal leer, als mir die Höhe des Objektkredites von 25 Mio. Franken bewusst wurde. Die hohen Kosten relativieren sich, wenn man berücksichtigt, dass in diesem Gebiet in den nächsten Jahren auch ohne Ausbau mehrere Millionen Franken für den Unterhalt und Ausbau der bestehenden Infrastrukturen nötig sind. Zusätzlich kann der Kanton das Projekt im Rahmen des Agglomerationsprogramms 5. Generation beim Bund einreichen und um eine finanzielle Beteiligung ersuchen. Die Mitte wird sich dafür einsetzen, dass die notwendigen Mittel zur Verfügung stehen, damit das dringend notwendige Projekt zeitnah und ohne Verzögerung realisiert werden kann. Auch befürworten wir die Umsetzung der Sofortmassnahmen auf diesem Strassenabschnitt, die gemäss einer Studie im Entfernen der Mittelinie und einer damit zu erwartenden Temporeduktion bestehen.

Das Wort wird nicht mehr verlangt.

#### **7.1 Beschluss über die Linienführung- und Regelquerschnitt sowie die Einwendungen betreffend KH3 Beckenried, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Ausbau Radweg, alte Kantonsstrasse – Fähre**

Eintreten ist unbestritten und wird stillschweigend beschlossen.

Einzelberatung des Landratsbeschlusses

Das Wort wird nicht verlangt.

Schlussabstimmung

***Der Landrat beschliesst die Linienführung- und Regelquerschnitt sowie die Einwendungen betreffend KH3 Beckenried, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Ausbau Radweg, alte Kantonsstrasse – Fähre mit 58 gegen 0 Stimmen.***

#### **7.2 Landratsbeschluss über den Objektkredit für die Planung und Umsetzung des Ausführungsprojektes betreffend KH3 Beckenried, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Ausbau Radweg, alte Kantonsstrasse – Fähre**

Eintreten ist unbestritten und wird stillschweigend beschlossen. Einzelberatung des Landratsbeschlusses

Antrag Kommissionen BUL und Fiko

**Landrat Josef Bucher, Vertreter der Kommission Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL):** Ich habe meine Argumente bereits vorgebracht, weshalb die Kommissionsmehrheit der BUL die Kürzung des Kredits auf 22.6 Mio. Franken beantragt. Der Objektkredit wurde von Fachleuten erstellt und von weiteren Experten geprüft, die bestätigt haben, dass aufgrund der Topografie und der Bodenbeschaffenheit aufwendige und kostenintensive Bauwerke notwendig sind. Im geologisch-geotechnischen Gutachten sind die hydrologischen Gegebenheiten aufgeführt und es wird klar darauf hingewiesen, dass die Bodenschichten Richtung Kantonsstrasse einfallend sind. Verwerfungen sind klar vorhanden. Die

Bodenschichten sind inhomogen und teilweise wasserführend. Die Vordimensionierung der Stützmauerwerke erfolgte mit homogenem Bodenmaterial ohne Berücksichtigung der Hangwasserstände. Die Berücksichtigung des Hangwasserdruckes ist mit Entlastungsbohrungen aufzuzeigen. Das ist bis heute nicht erfolgt. Erst dann kann eine Optimierung der Stützsysteme der Mauern entsprechend umgesetzt werden und Kosteneinsparungen hervorbringen. Der Zeitpunkt dafür ist heute der falsche. Noch kurz ein Wort zu den Honorarvergleichen: Man muss Gleiches mit Gleichem vergleichen und nicht mit Projektkosten von anderen, nicht vergleichbaren Projekten. Daher die Meinung der Kommissionsmehrheit BUL, dass beim Kostenvoranschlag der Regierung von 25 Mio. Franken Reserven dazugechnet wurden, die man auf 22.6 Mio. Franken reduzieren kann. Ich bitte Sie um Zustimmung für diesen Antrag.

**Landrat Matthias Christen, Vertreter der Finanzkommission (Fiko):** Die Fiko hat im Rahmen der Diskussionen zum Objektkredit Kenntnis von beiden Kürzungsanträgen gehabt. Es hat sich klar herausgestellt, dass die Reserven im ursprünglichen Antrag der Regierung für die Mehrheit der Finanzkommission klar zu hoch sind. Der Kürzungsantrag der Kommission BUL auf 22.6 Mio. Franken wurde von einer komfortablen Mehrheit der Fiko gutgeheissen. Die Kürzung des Kredits auf 19 Mio. Franken ist für uns ein falsches Zeichen gegenüber der Bevölkerung. Aus Sicht der Mehrheit sind 19 Mio. Franken für dieses Projekt unrealistisch. Der Kredit von 19 Mio. Franken wird als unseriös beurteilt, weil wahrscheinlich später beim Landrat ein Zusatzkredit bewilligt werden muss. Aus diesem Grund hat der Minderheitsantrag der BUL bei der Fiko keine Mehrheit gefunden.

Die Fiko bittet Sie, dem Mehrheitsantrag der BUL und der Fiko für den Objektkredit von 22.6 Mio. Franken zuzustimmen und gegen aussen ein starkes Zeichen zu setzen und zu zeigen, dass wir hinter diesem Projekt stehen.

**Landrat Armin Odermatt, Präsident der Kommission Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL):** Im Namen einer Minderheit der Kommission BUL stelle ich den Antrag, den Objektkredit auf 19 Mio. Schweizer Franken, inklusive Mehrwertsteuer, gemäss Preisbasis Baupreisindex April 2024, festzulegen. Wir sind der Meinung, dass die vorgeschlagenen 25 Mio. Franken viel zu hoch sind.

Ich möchte vorwegschicken, dass es uns nicht darum geht, dieses Projekt schlecht zu reden. Im Vorfeld dieser Landratssitzung habe ich diverse Gespräche mit vielen Personen geführt. Dabei habe ich festgestellt, dass der Handlungsbedarf im Grundsatz anerkannt wird, sobald aber das Preisschild genannt wird, eine grosse Skepsis aufkommt. Deshalb glauben wir, dass mit diesem Minderheitsantrag die Chancen höher sind, dass dieses Projekt von den Stimmberechtigten nicht ganz den Bach hinuntergeschickt wird. Wir haben uns diese 19 Mio. Franken nicht einfach aus dem Finger gezogen, sondern haben versucht, eine realistische Kostenanalyse zu machen. Wir glauben, mit diesen 19 Mio. Franken kann ein gutes Projekt realisiert werden. Es ist immer noch sehr viel Geld.

Ich selbst habe mehrere kantonale Projekte, welche wir in der Vergangenheit hier im Landrat behandelt haben, miteinander verglichen. Man kann daraus einen Quervergleich ziehen und dabei habe ich festgestellt, dass dieses Projekt sehr nach oben ausschlägt. Dabei fallen die Honorare am meisten auf. Allein 3.7 Mio. Franken sind für diesen Posten vorgesehen. Das sind rund 16.65 Prozent der Gesamtkosten. Ich nehme als Vergleich die Wiesenbergstrasse, Abschnitt zwei und drei. Dieser Teilabschnitt hat ungefähr die gleiche Komplexität wie der Ausbau Radweg Beckenried. Bei diesem doppelt so langen Strassenstück haben wir Gesamtkosten von 11.4 Mio. Franken bewilligt. Das Honorar belief sich dabei auf rund 10 Prozent, oder 1.1 Mio. Franken. Wenn ich den Vergleich zu der Strassenlänge anschau, haben wir beim Honorar pro Meter Strassenlänge folgendes Bild: Wiesenbergstrasse 545 Franken pro Meter, Stans West 1'355 Franken pro Meter, Ausbau Radweg Beckenried rund 3'747 Franken pro Meter. Dazu ist zu sagen, dass beim Ausbau in Beckenried kein Vorprojekt gemacht wurde, welches vielleicht auch eine halbe Million gekostet hätte. Ich erlaube mir, dieses Honorar ein wenig zu durchleuchten. Bei einem

Stundenansatz eines Projektleiters von Fr. 175.- und einem Zeichner von Fr. 125.-, die 8.25 Stunden pro Tag arbeiten, können diese zwei tüchtigen Mitarbeiter für 3.7 Mio. Franken über sechs Jahre lang nur an diesem Projekt arbeiten. Ich weiss, dass bei unserem Projekt zusätzliche Spezialisten benötigt werden. Geologen, Denkmalpfleger, Verkehrsplaner und vielleicht noch ein Spezialist für die bodenkundliche Baubegleitung. Trotzdem finde ich dieses Honorar zu hoch. In diesem Punkt können sicher noch Einsparungen gemacht werden.

Zusätzlich finden wir, dass die Bauausführung durch eine aufgelöste, freistehende Bohrpfehlwand kostenintensiver ist als eine normale Winkelstützmauer. Dies vor allem im Bereich der Stützmauer Typ C. Aktuell steht da seit 60 Jahren eine Natursteinmauer, zum Teil nicht einmal ausgemörtelt. Das heisst die Steine sind trocken wie Legosteine aufeinander geschichtet worden. In diesem Bereich sind wir überzeugt, dass auch eine herkömmliche Winkelstützmauer diese Lasten aufnehmen könnte. Wäre dieser Hang tatsächlich so schlecht, wären schon viele dieser Legosteine auf die Strasse gefallen.

Die jetzt auch noch vorgeschlagenen 22.6 Mio. Franken sind eigentlich die Kosten gemäss Kostenschätzung. Dabei sind 1.9 Mio. für Unvorhergesehenes schon eingerechnet worden. Also sind diese 22.6 Mio. Franken die Gesamtkosten. Warum man noch 2.4 Mio. Franken draufgeschlagen hat, um auf 25 Mio. Franken zu kommen, ist mir schleierhaft. Das haben wir bis jetzt in dieser Form noch nie erlebt. Üblicherweise wurde der Kostenvoranschlag zur Abstimmung gebracht und nicht nochmal über 10 Prozent dazugerechnet.

Ich bin überzeugt, dass wir dieses Projekt auch mit Gesamtkosten von 19 Mio. Franken zum Abschluss bringen können. Ich bin zudem überzeugt, dass dieser Kredit in der Höhe von 25 Mio. Franken bei der Nidwaldner Stimmbevölkerung keine Zustimmung finden wird.

Ich möchte Sie bitten, diesen Minderheitsantrag zu unterstützen.

**Landrat Daniel Niederberger, Vertreter der Grüne-SP-Fraktion:** Nachdem wir jetzt der teuersten, aber auch besten Linienführung und Regelquerschnitt mit grosser Mehrheit zugestimmt haben, müssen wir jetzt noch das Geld für diese Bestvariante sprechen. Wir haben es von meinen Vorrednern und meiner Vorrednerin gehört. Es eilt, wenn man erstens das Projekt möglichst schnell umsetzen will und zweitens dazu noch Geld aus dem Agglomerationsprogrammtopf für ein A-Objekt sichern will.

Im Normalfall diskutieren wir hier im Landrat über Objektkredite basierend auf detaillierteren Grundlagen. Die Weile hat jetzt mehrere Jahre gedauert. Es handelt sich um das letzte Veloteilstück aus dem vor gefühlt 20 Jahren beschlossenen Velowegkonzept. Jetzt ist Eile angesagt. Die Grüne-SP-Fraktion wird geschlossen für den Mehrheitsantrag der Kommission BUL stimmen.

Ich erläutere kurz die Gründe für unseren Entscheid: Die Kostenschätzung mit einer Genauigkeit von plus/minus 20 Prozent kommt auf 22.6 Mio. Franken. Bei der kantonalen Abstimmung im Frühling wird es schwierig sein, dem Stimmvolk plausibel zu erklären, weshalb der Objektkredit elf Prozent höher liegt. Wir alle haben hier im Saal bekundet, dass wir das Projekt realisieren wollen. Es muss alles darangesetzt werden, dass auch die Obbürger, Wolfenschiesser und Hergiswiler überzeugt werden können, dass am anderen Ende unseres Kantons ein teures Strassenbauprojekt notwendig ist. Die hohen prognostizierten Kosten von 22.6 Mio. Franken um elf Prozent zu erhöhen, gefährdet den Abstimmungserfolg und somit die Ausführung des Projekts. Für uns ist es also auch ein abstimmungsstrategischer Entscheid.

Wir wollen, dass das Projekt vom Agglomerationsprogrammtopf als A-Objekt klassiert wird und somit in drei Jahren möglichst schnell umgesetzt werden kann und darüber hinaus auch Geld von diesem Programm erhält. Mehrkosten bis zu fünf Prozent, also Gesamtkosten von

23.7 Mio. Franken hätten keinen Nachtragskredit zur Folge. Sie würden nicht zu Projektverzögerungen führen. Wir wollen, dass die Beckenrieder schnellstmöglich die von uns allen beschlossene Verkehrssicherheit erhalten.

Die Grüne-SP-Fraktion ist gegen den Minderheitsantrag der BUL für einen Objektkredit von 19 Mio. Franken. Auf Grund der Höhe der Kostengrobschätzung hat die Baudirektion eine Zweitmeinung von einem ausgewiesenen, erfahrenen Strassen- und Kunstbauten-Ingenieurbüro eingeholt. Dieses Büro hat die Kosten plausibilisiert und kommt auch auf Kosten von 22.6 Mio. Franken. Es empfiehlt der Regierung auf Grund der Projektunschärfe einen Kredit von 22 Mio. Franken. Die Baudirektion hat richtig gehandelt und eine Zweitmeinung eingeholt. Das gilt es zu anerkennen. Es ist unseriös, diese plausibilisierten Kosten um fast 25 Prozent auf 19 Mio. Franken zu reduzieren, im Wissen um die bekannten Unschärfen.

Geologie: Stichwort zwei Bäche, unmittelbare Uferzone mit unsicherem Baugrund, unterhalb dem Lehenviadukt der Autobahn muss die Statik der Brückenpfeiler gewährleistet sein.

Umgestaltung Hafenanlage: Das Projekt tangiert den bestehenden Hafen. Hier werden Anpassungen an der Hafeneinfahrtsmauer notwendig. Hydrologisch und bautechnisch sicher kein Zuckerschlecken.

BLN- und ISOS-Gebiet: Das Gebiet befindet sich nicht nur im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN), sondern auch im Bundesinventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS). Die zu erwartenden Auflagen an die Optik und Ausführung der Kunstbauten können Sie vielleicht im Kaffeesatz Ihres nächsten Kaffees lesen.

Schnellstmögliche Realisierung: Bei einer Objektkredithöhe von 19 Mio. Franken besteht das grosse Risiko, dass ein Nachtragskredit beantragt werden muss. Dies würde die Realisation verzögern.

Obwohl die Aufzählung noch minutenlang fortgeführt werden könnte: Ständige Kürzungen von Objektkrediten: Ich habe das bei Kürzungen von vorangehenden Objektkrediten - Jobvision, Zeughaus und so weiter- bereits angesprochen: Wenn ein Auftraggeber, der mir als Architekt immer wieder Aufträge erteilt, meine Kostenvoranschläge um mehr als 10 Prozent streichen würde, dann würde ich als Kostenkalkulator meine erarbeiteten Kostenvoranschläge einfach um 10 bis 20 Prozent erhöhen. Ich will damit sagen: Wir laufen hier im Rat in Gefahr, dass durch unseren ständigen Kürzungswillen Objektkredite durch Fachleute tatsächlich nach oben frisiert werden, weil man uns als Parlamentarier und uns als Mitglieder einer Fachkommission BUL nicht mehr zutraut, objektiv und fachlich Geschäfte zu beurteilen, sondern dies politisch steuern. Ich finde dies eine gefährliche Tendenz. Ich würde für einen solchen Auftraggeber keine Kostenvoranschläge mehr erstellen.

Unsere Fraktion im Allgemeinen und ich im Speziellen als Architekt und Planer bitte das Ratsgremium, dem Antrag auf Reduktion von 2.5 Mio. Franken auf 22.6 Mio. Franken zuzustimmen. Besten Dank.

**Landrat Remo Zberg, Vertreter der FDP-Fraktion:** Zuerst möchte ich betonen, dass Hergiswil der Anfang des Kantons und nicht das Ende ist. Wir alle hier im Saal sind in einem echten Dilemma, ja in einem mehrfachen Dilemma. Dies deshalb, weil zwar alle einsehen, dass ein Ausbau der Strasse und besonders des Radweges dringend und notwendig ist, vor allem aus Sicherheitsgründen. Ein Dilemma besteht darin, dass die Baudirektion dieses Projekt unter einem enormen Zeitdruck als generelles Projekt erarbeiten musste, um es ins Agglomerationsprogramm aufnehmen zu können, das im März 2025 beim Bund eingereicht wird, in der Hoffnung auf Bundesbeiträge von 30 Prozent oder mehr. Notabene sind aber Bundesbeiträge auch Steuergelder, einfach aus einer anderen Kasse.

Ein zweites Dilemma besteht darin, dass im Zusammenhang mit dem Abbruch und Neubau der bergseitigen Stützmauer - und damit verbunden mit dem Eingriff in die Parzellen - viele Unbekannte vorhanden sind. Nur so ist es zu erklären, warum die Honorare im Vergleich zu anderen Projekten exorbitant hoch sind.

Das dritte Dilemma besteht darin, dass die Baudirektion aufgrund des Zeitdruckes, der vielen Unbekannten und damit zusammenhängend der mangelnden Projektgenauigkeit, die Kosten vorsorglich im obersten Bereich, mit reichlich Reserven, angesiedelt hat, um keine Überraschungen zu erleben.

Das vierte Dilemma, oder zumindest eine hohe Hürde, ist die Volksabstimmung vom Mai 2025. Eine Projektvorlage von 25 Mio. Franken für einen Kilometer Strasse an der Urne zu gewinnen, dürfte nicht einfach sein. Die Argumente von allfälligen Gegnern für eine Ablehnung sind in den soeben geschilderten verschiedenen Dilemmata zu suchen und einfach und verständlich unters Volk zu bringen. Bei einer Ablehnung würden wir vor einem grösseren Scherbenhaufen stehen, als wenn wir jetzt schon korrigierend eingreifen oder ein ausgereiftes Projekt erst im Agglomerationsprogramm 6. Generation, mit entsprechender zeitlicher Verzögerung, aufnehmen würden.

Mit einem Objektkredit von 19 Mio. Franken, plus/minus 20 Prozent, was im schlechtesten Falle immer noch 22.8 Mio. Franken entspricht, ist die Mehrheit der FDP-Fraktion überzeugt, dass das Projekt einerseits realisiert werden kann und andererseits das Potenzial einer Ablehnung bei der Volksabstimmung wesentlich mindert, wenn nicht sogar eliminiert.

Ich bitte Sie daher, beim Objektkredit der Reduktion auf 19 Mio. Franken zuzustimmen.

**Landrat Jonas Tappolet, Vertreter der GLP-Fraktion:** Ich möchte auf einen Punkt aufmerksam machen: Wir entscheiden über einen Betrag, welcher der Nidwaldner Stimmbevölkerung unterbreitet wird. Ich habe bisher keine Argumente gehört, welche mich oder die Fraktion überzeugen, dass der Zahl 19 Millionen eine fundierte Schätzung zugrunde liegt. Alle, die den 19 Millionen zustimmen, versprechen der Stimmbevölkerung, dass diese Strasse um diesen Preis zu haben ist. Besonders stossend fänden wir es von der Fraktion der GLP, wenn sich im Verlauf des Projekts herausstellen sollte, dass es nun doch teurer wird, und der Landrat über den Kopf des Stimmvolks hinweg einen Nachtragskredit gutheissen muss – ja muss – denn eine halb gebaute Strasse muss dann wohl oder übel fertig gebaut werden. Es ist kein Hochbauprojekt, wo man sich im Verlauf des Projekts entscheiden kann, zum Beispiel den Dachstock im Rohbau zu belassen. Die GLP spricht sich darum dezidiert gegen eine mögliche Salomitaktik der 19-Millionen-Variante aus und bittet um Zustimmung zur fundierten Kostenschätzung von 22.6 Mio. Franken.

**Landrat Thomas Käslin, Vertreter der Mitte-Fraktion:** Die Diskussion geht darum, ob man das Projekt mit diesem Betrag in vernünftiger Zeit realisieren kann. Wenn man hier mit einer Salomitaktik vorgeht, besteht die Gefahr, das Projekt in die Länge zu ziehen. Es wird schwierig sein, den Betroffenen zu erklären, weshalb sie noch länger aufpassen müssen, weil es der Landrat verpasst hat, die notwendigen Mittel zu sprechen. Ich bitte Sie um Zustimmung für den Objektkredit in Höhe von 22.6 Mio. Franken.

**Landrat Andreas Suter, Vertreter der SVP-Fraktion:** Machen wir uns nichts vor, der Grund für die vorliegenden Diskussionen hier im Landrat, in den Kommissionen und den Fraktionen, welches Preisschild das Projekt bekommen darf und soll, ist doch ganz offensichtlich durch den vorliegenden Zeitdruck und die fehlenden Planungsgrundlagen verursacht. Wir müssen die A-Massnahmen für das Agglomerationsprogramm 5 im kommenden März eingegeben haben. Es geht um einen möglichen Finanzierungszuschuss, den wir von der SVP zwar sehr begrüssen, aber auch eine gewisse Erwartungshaltung dazu haben. Dass der Bund hierfür ein Projekt in der Bau- und Finanzierungsreife verlangt und der

Regierungsrat aufgrund dessen einen Projektkredit anstelle eines Planungskredites beantragt, führt uns in die heutige Unklarheit, was das Projekt tatsächlich kosten könnte.

Dass wir alle das Projekt unterstützen und die Sinnhaftigkeit und die Notwendigkeit anerkennen, haben wir in den vorherigen Voten und Abstimmungen bewiesen.

Hinsichtlich des beantragten Objektkredits von 25 Mio. Franken äussern wir jedoch sowohl im Vorgehen als auch an der vorliegenden Zusammenstellung der Kosten Zweifel. Die Kostengenauigkeit liegt bei lediglich plus/minus 20 Prozent, was Kosten zwischen 18 bis 27 Mio. Franken bedeuten könnte. Selbst die aktuelle Kostenschätzung von 22.6 Mio. Franken enthält Reserven für Unvorhergesehenes von 1.89 Mio. Franken. Die Summe wird dann grosszügig auf 25 Mio. Franken aufgerundet. Diese Ausgangslage ist aus der Sicht der SVP zu wenig vernünftig, um dem Objektkredit von 25 Mio. Franken zustimmen und dem Volk zur Abstimmung vorlegen zu können.

Wir erachten den Vorschlag, welcher hier als Minderheitsantrag gestellt wird, als vernünftig. Mein Landratskollege Armin Odermatt hat uns basierend auf Erfahrungen früherer Projekte und aus Erfahrungswerten der Baubranche eine nachvollziehbare Kostenaufstellung präsentiert, wie das Projekt ohne Einschränkung preisgünstiger realisiert werden kann. Ich mache Ihnen beliebt, den Antrag zur Kürzung auf 19 Mio. Franken zu unterstützen. Wir können so trotzdem am Agglomerationsprogramm teilnehmen, das Projekt kann vorangetrieben werden und es wird sowohl für den Nidwaldner Steuerzahler als auch für die Gemeinde Beckenried günstiger.

Schlussendlich sind wir überzeugt, soweit der immer noch grosse Betrag von der Nidwaldner Stimmbevölkerung auch unterstützt wird, wird Beckenried den Abschnitt inklusive Veloweg realisiert bekommen, ohne auf etwas verzichten zu müssen. Auch unter diesen Umständen können wir in Zukunft einen sanierten und sicheren Abschnitt in Gebrauch nehmen.

Sollte der Antrag der BUL für 22.6 Mio. Franken obsiegen und dem Antrag des Regierungsrats gegenübergestellt werden, wird sich die SVP der Abstimmung enthalten. Wir sind konsequent weder für 22.6 Mio. Franken noch für 25 Mio. Franken. Auch in der Schlussabstimmung werden wir dem Objektkredit nur dann zustimmen, wenn der Minderheitsantrag von Landrat Armin Odermatt hier im Landrat eine Mehrheit gefunden hat. Ansonsten können wir im Interesse von Nidwalden und Beckenried nicht hinter diesem Objektkredit stehen.

**Baudirektorin Therese Rotzer-Mathyer:** Zuerst erlauben Sie mir eine Vorbemerkung: Warum holen wir den Objektkredit schon in diesem frühen Stadium des Vorprojektes und nicht erst bei Vorliegen des Bauprojektes mit besserer Kostengenauigkeit ab? Weil wir dieses Projekt als A-Massnahme im Agglomerationsprogramm der 5. Generation nächstes Jahr eingeben wollen. Bei einer A-Massnahme mit Baustart ab 2028 muss die Finanzierung sichergestellt sein.

Jetzt zurück zu den Kosten. Dieser Streckenabschnitt wurde letztmals im Jahr 1968 mit der Erweiterung des Trottoirs einer grösseren Sanierung unterzogen. Stützmauern, Bachübergänge und das Strassenbett sind also mindestens sechzigjährig.

Die Sanierung ist aus bereits genannten Gründen aufwendig, ich werde sie nicht wiederholen. Die Baudirektion hat vom Ingenieurbüro tbf partner AG ein Vorprojekt ausarbeiten lassen. Bei diesem Büro handelt es sich um ein international tätiges Unternehmen mit Niederlassungen in Bern, Genf, Zürich, Hamburg, Mailand und so weiter. Gemäss Homepage verfügt dieses Unternehmen über rund 300 Fachleute. Die beauftragten Ingenieure haben mit dem Vorprojekt auch eine Kostenschätzung erstellt, welche aufgrund des Planungsstandes eine übliche Toleranz von plus/minus 20 Prozent aufweist.

Ich habe an der Kostenschätzung des Ingenieurbüros, welche durch den internen Projektleiter redigiert, und von unserem erfahrenen Abteilungsleiter plausibilisiert worden ist, keine Sekunde gezweifelt. Weil ich den Nidwaldner Landrat aber schon seit rund zehn Jahren kenne, habe ich gehnt, dass die Kosten zu reden geben und mir vermutlich jemand vorrechnen wird, dass sie zu hoch sind. Daher habe ich verlangt, dass eine Zweitmeinung von einem lokalen Ingenieurbüro eingeholt wird, das vor allem auch die hiesigen Verhältnisse kennt. Insbesondere die teuren Stützbauwerke wurden darum von Schubiger Bauingenieure mit Sitz in Hergiswil nachgerechnet. Das Büro kam zu demselben Schluss wie die Projektersteller. Deshalb haben wir entschieden, dem Landrat gestützt auf die Kostenschätzung von 22.6 Mio. Franken einen Kredit von 25 Mio. Franken zu unterbreiten; ein Kredit der rund 10 Prozent über der aktuellen Kostenschätzung, mit einer Genauigkeit von plus/minus 20 Prozent, liegt. Ich erinnere mich an den Austausch mit Abteilungsleiter Richard Blättler: Mehr als 25 Mio. Franken darf es nicht kosten waren meine Worte.

Ich habe nach wie vor keinen Grund am Vorprojekt und der Kostenschätzung zu zweifeln. Ein Projekt, das von renommierten Ingenieuren berechnet und bei dem die Kosten und Machbarkeit von einem lokalen Ingenieur auf Plausibilität geprüft worden sind. Ich kann aber nachvollziehen, wenn der Landrat die zusätzliche Reserve von 10 Prozent streicht und den Kredit auf die Kostenschätzung von 22.6 Mio. Franken streicht.

Eine weitergehende Kürzung auf unter 20 Mio. Franken erachte ich als nicht vertretbar. Dies sehen auch die vorberatenden Kommission Fiko und BUL so, die den Minderheitsantrag von 19 Mio. Franken klar mit 8 zu 3 Stimmen abgelehnt haben.

Mit der Kürzung eines Kredites ist kein Geld gespart, weil keine Leistungen gestrichen werden. Namentlich wollen die Antragssteller trotz Kürzung des Kredits den Vollausbau. Da das Projekt unverändert gutgeheissen wird, können wir weder auf die Verbreiterung der Strasse noch auf die Sanierung der Bushaltestelle oder der Träschlibachbrücke verzichten. Abstriche an der Sicherheit der Bauwerke, an den Bestimmungen im Umweltschutz oder im Landschaftsschutzbereich oder an der Qualität der Sanierung kann die Baudirektion nicht machen. Wenn wir die Qualität nicht einhalten, dann riskieren wir teure vorzeitige Sanierungsmassnahmen. Diese kosten den Kanton am Schluss dann deutlich mehr. Ich bin nicht bereit, dieses Kostenrisiko einzugehen und eine günstige Mauer zu bauen, welche den Qualitätsstandart nicht erfüllt. Kurzum, mit dem Kürzungsantrag wird kein Geld gespart. Es wird nur sehr wahrscheinlich, dass in ein paar Jahren die Planung oder Ausführung unterbrochen werden muss, um hier im Landrat einen Zusatzkredit einzuholen. Auch das führt zu Mehrkosten und ist gerade angesichts der knappen Personalressourcen in meiner Direktion nicht sinnvoll. Wenn Sie den Kredit unter 20 Mio. Franken kürzen, dürfen Sie nicht mit mir schimpfen, wenn ich in ein paar Jahren einen Zusatzkredit brauche.

Dann muss ich noch etwas zum Aggloprogramm sagen. Hier stellt sich die Frage, wie der Bund bei der Prüfung unseres Massnahmenberichtes mit einem fachlich nicht abgestützten gekürzten Kredit umgehen wird. Wird er seinen Beitrag ganz streichen, weil er der Meinung ist, dass die Finanzierung nicht sichergestellt ist? Ich weiss es nicht. Auf jeden Fall wird er seinen Beitragssatz auf der Basis von 19 Mio. Franken, und nicht von 22.6 Mio. oder 25 Mio. Franken, festlegen. Allfällige Zusatzkosten, die ich über einen Zusatzkredit abholen muss, haben auf jeden Fall Kanton und Gemeinde Beckenried zu 100 Prozent selbst zu finanzieren. Sie sehen also, geschätzte Landrätinnen und Landräte, Ihr Entscheid über die Höhe des Objektkredits hat finanzielle Folgen. Folgen, die wohl nicht in die gewünschte Richtung gehen.

Noch ein kurzes Wort zum Thema Reserven. Reserven beim Bauen sind sinnvoll, weil Unvorhergesehenes geschehen kann. Wenn nichts passiert und alles nach Plan läuft, wird das Geld nicht benötigt. Was bestellt ist, wird umgesetzt und nicht mehr. Aber für Unvorhergesehenes braucht es Reserven.

Schliesslich noch ein letztes Wort zur bevorstehenden Volksabstimmung. Weil der Ausbau mehr als 5 Mio. Franken kostet, muss der Kredit vor das Nidwaldner Stimmvolk. Wir werden in Zukunft auch mit weiteren Krediten vor das Volk gehen. In meiner Direktion wird selten eine eins vor einem Kredit stehen, wohl eher eine zwei. Wenn diese Volksabstimmung verloren geht, weil man dem Volk 22.6 Mio. Franken anstelle von 19 Mio. Franken vorlegt, dann haben wir ein grosses Problem. Dann bauen wir keine Dreifachturnhalle mehr und können die Wiesenbergstrasse nicht sanieren. Ich habe Vertrauen in das Nidwaldner Stimmvolk und bin überzeugt, dass unsere Bürger die Notwendigkeit dieses Kredites sehen.

Der Bundesrat wurde schon mehrfach vom Bundesgericht gerügt, weil er im Abstimmungsbüchlein mit falschen Zahlen operiert hat. Ich bin der Meinung, wir dürfen das Stimmvolk nicht im Glauben lassen, dass 19 Mio. Franken mit Sicherheit ausreichen. Damit riskiert die Politik ihre Glaubwürdigkeit.

Abschliessend beantrage ich Ihnen, dem Objektkredit über 25 Mio. Franken zuzustimmen. Mit 22.6 Mio. Franken kann ich wie gesagt leben, aber nicht mit 19 Mio. Franken. Besten Dank.

**Landrat Urs Amstad:** Ich war kurz vor einer Schnappatmung, als ich von diesen 25 Mio. Franken gehört habe. Mir ist klar, dass etwas unternommen werden muss. Ich kenne die Situation gut, fahre die Strecke täglich. Immer mehr bereiten mir aber die hohen Kosten unserer Bauwerke Mühe, im Wissen darum, dass es auch günstiger geht. Es darf nicht sein, für einen Kilometer Strasse 25 Mio. Franken zu budgetieren. Es ist mir schleierhaft, wie die Regierung das dem Steuerzahler erklären will. Ich hätte ein schlechtes Gewissen. Ich werde klar für 19 Mio. Franken stimmen.

**Landrat Josef Bucher:** Ich möchte noch zwei Punkte erläutern bezüglich Erfolg vor dem Volk. Die Mehrheit der BUL hat 22.6 Millionen Franken gesprochen. Ich bin persönlich der Meinung, dass dies der richtige Betrag ist und dem Volk so entsprechend verkauft werden kann. Das Stimmvolk wird diesem Betrag zustimmen. Ein allfälliger Nachtragskredit und Unterbruch des Bauwerkes bei diesem Projekt mit Hanganschnitt, Stützmauern, Wasserhaltung, wo unter Umständen der Verkehr für ein Jahr provisorisch geführt werden muss, würde viel Geld kosten. Aus diesem Grund erachte ich einen möglichen Unterbruch bei diesem Projekt als schlechten Ratgeber. Ich bitte Sie deshalb, den 22.6 Mio. Franken zuzustimmen.

**Landrat Urs Christen:** Ich möchte mich bei der Baudirektion Frau Therese Rotzer herzlich bedanken. Als zuständiger Gemeinderat für den Tiefbau bin ich schon seit vielen Jahren involviert in dieses Thema. Seit die Baudirektorin zuständig ist, wurde das Projekt vorangetrieben. Im Namen der Beckenrieder Bevölkerung möchte ich mich für die einstimmige Zustimmung zum Projekt bedanken. Wir sind dankbar, dass das Projekt jetzt endlich vorangeht. In meinen über sechs Jahren im Landrat von Nidwalden ist die heutige anstehende Abstimmung für mich die Speziellste. Den Fraktionsmeinungen nach wird die Abstimmung vermutlich auf eine Pattsituation hinauslaufen und ich werde vielleicht das Zünglein an der Waage sein. Ich habe nicht gut geschlafen in den letzten Tagen. Mit dem Ja des Landrates zur Umsetzung ist erst ein Teilziel erreicht. Wie die Volksabstimmung ausfallen wird, kann hier im Saal heute niemand sagen. Es ist richtig, dass ein Nachtragskredit vermutlich eine Verzögerung bedeuten würde. Wenn aber das Volk Nein sagt zum Projekt, dann wird es deutlich länger dauern, bis die Bagger auffahren. Mir ist bewusst, dass wir uns in einem Graubereich bewegen betreffend Seriosität des Antrages auf 19 Mio. Franken. Wenn der extreme Druck auf die Kosten aber von Anfang an klar ist, muss man alle Hebel in Bewegung setzen, dass der Kredit, der von der Bevölkerung hoffentlich genehmigt wird, eingehalten werden kann. Ich werde dem Minderheitsantrag der BUL zustimmen.

**Landrat Benno Zurfluh:** Trotz meines neuen Platzes im Saal ist die Sicht fast die gleiche geblieben. Ich sehe mich gezwungen, den Begriff orientalischer Basar zu verwenden. Die

Kommissionen BUL und Fiko haben sich mehrheitlich für einen Kredit von 22.6 Mio. Franken geeinigt. Die Erfahrung zeigt, dass es nicht auf den Betrag ankommt. Die rechtsbürgerliche Seite stellt immer einen Antrag auf Kürzung. Die jetzt zur Diskussion stehenden 19 Mio. Franken entbehren jeder seriösen Grundlage, deshalb der Begriff orientalischer Basar. Wenn wir dem Objektkredit von 19 Mio. Franken zustimmen, ist ein Nachtragskredit vorprogrammiert. Das ist keine seriöse Politik. Vor dem Volk 19 Mio. Franken zu vertreten, im Wissen darum, dass es nicht reichen wird, kommt sicher nicht gut an. Ich appelliere an die Mitglieder der BUL und der Fiko, ihre Entscheidung nicht dem Opportunismus zu opfern. Der Appell geht an alle Landrätinnen und Landräte. Ich bitte Sie, den Objektkredit von 22.6 Mio. Franken für eine seriöse und präzise Umsetzung des Projektes zu unterstützen.

**Landrat Armin Odermatt:** Ich habe sowohl politisch wie beruflich einen gewissen Hintergrund. Ich habe das Honorar intensiv hinterfragt. Die Kürzung auf 15 Prozent macht rund 1.7 Mio. Franken aus. Spezialisten werden nötig sein, das ist mir klar, trotzdem ist es ein einfaches Bauwerk, ein Strassenbauprojekt mit einem Projektleiter. Ein Hochbauprojekt benötigt mehr involvierte Fachplaner. Ein Nachtragskredit ist immer unangenehm. Ich kann auch bei einem Hochbauprojekt nicht einfach einen Stock weglassen. Wenn ein Lift bis ins oberste Stockwerk geplant ist, kann nicht einfach der oberste Stock weggelassen werden. Wenn ich ein Projekt plane, wird es durchgezogen, egal ob Hoch- oder Tiefbau. Einen Nachtragskredit einholen zu müssen, wäre schade. Ich bin aber überzeugt, wenn die Höhe des Honorars von Anfang an klar kommuniziert wird, kommt es nicht dazu. Ich habe für mein Haus einen Kredit von 1 Mio. Franken bekommen, hätte aber vielleicht auch lieber 1.5 Mio. Franken erhalten. Dann wäre mein Badezimmer jetzt aus Marmor und ich hätte eine goldene Badewanne. Trotzdem konnte ich ein schönes Haus bauen. Danke für Ihre Unterstützung.

**Landrat Daniel Krucker:** Es gibt eine Person hier im Saal, die eine Behauptung aufstellt und einen gewissen Hintergrund mit Berechnungswerten kundtut. Im Gegenzug steht eine Bewertung von ausgewiesenen Experten. Ich muss gestehen, das ist für mich verwerflich.

**Landrat Armin Odermatt:** Ich habe das als persönlichen Angriff empfunden. Ich bin seit 15 Jahren im Landrat und pflege grossmehrheitlich ein gutes Einvernehmen mit meinen Kolleginnen und Kollegen. Persönlich habe ich noch nie jemanden angegriffen.

**Landrat Christoph Keller:** Ich erinnere mich an den Ausbau der Doppelspur Hergiswil auf einem meterhohen Damm. Alle Fachpersonen waren sich einig, dass es nur so funktionieren kann. Die Hergiswiler Bevölkerung hat dagegen entschieden. Später haben dieselben Fachleute entschieden, dass eine billigere Variante machbar ist. Ich nenne diese jetzt nicht verwerflich, sondern stur. Vielleicht hat auch mal ein anderer recht und nicht die Heerscharen von überzahlten Fachleuten.

Das Wort wird nicht mehr verlangt.

**Landratspräsident Toni Niederberger:** Ich bitte um Aufmerksamkeit für das Abstimmungsvorgehen. Es liegen mit dem Antrag des Regierungsrates insgesamt zwei Anträge vor. Wir stimmen wie folgt ab: Zuerst stellen wir folgende Anträge gegenüber: Antrag BUL/Fiko 22.6 Mio. Franken gegen den Minderheitsantrag BUL 19 Mio. Franken. Der daraus obsiegende Antrag wird schliesslich dem Antrag des Regierungsrates mit 25 Mio. Franken gegenübergestellt.

#### Bereinigungsabstimmung

Antrag BUL und FIKO 22.6 Mio. Franken / Minderheitsantrag BUL 19 Mio. Franken

***Der Landrat unterstützt den Minderheitsantrag der Kommission BUL mit 29 zu 29 Stimmen bei Stichentscheid des Landratspräsidenten.***

Minderheitsantrag BUL 19 Mio. Franken / Antrag Regierungsrat 25 Mio. Franken

**Der Landrat unterstützt den Minderheitsantrag der Kommission BUL mit 34 gegen 21 Stimmen, bei 3 Enthaltungen.**

Schlussabstimmung zuhanden der Volksabstimmung unter Namensaufruf

**Landratspräsident Toni Niederberger:** Gemäss Paragraph 60 Landratsreglement erfolgt die Beschlussfassung durch Namensaufruf bei allen Schlussabstimmungen über Vorlagen, die zuhanden einer obligatorischen Volksabstimmung verabschiedet werden. Wir führen somit eine offene Abstimmung durch.

Liste für Namensaufruf 2022-2026			JA	NEIN	ENTH.
1	Amstad	Urs	X		
2	Amstutz	Christina	X		
3	Blättler	Annette	X		
4	Blättler	Reto	X		
5	Blättler	Roland	X		
6	Bucher	Delf	X		
7	Bucher	Josef	X		
8	Christen	Angela	X		
9	Christen	Matthias	X		
10	Christen	Urs	X		
11	Clavadetscher	Gianni	-	-	-
12	Costanzo	Karin	X		
13	Dremmel	Bruno	X		
14	Eicher	Jvo	X		
15	Engelberger	Edi	X		
16	Furrer	Pius	X		
17	Gabriel	Sepp	X		
18	Gander	Andreas	X		
19	Gerig	Christof	X		
20	Grendelmeier	Florian	X		
21	Grimm	Marcel	X		
22	Häfliger	Pia	X		
23	Hoffmann	Nathalie	X		
24	Huser	Alexander	X		
25	Kaiser	Elena	X		
26	Kaiser	Roland	X		
27	Käslin	Roland	X		
28	Käslin	Thomas	X		
29	Keller	Christoph	X		
30	Krucker	Daniel	X		
31	Liem Gander	Erika	X		
32	Niederberger	Daniel	X		
33	Niederberger	Toni LRP		§ 60 Abs. 3	
34	Odermatt	Armin	X		
35	Odermatt Eggerschwiler	Iren	X		
36	Odermatt	Josef (Dallenwil)	X		
37	Odermatt	Judith	X		
38	Odermatt	Otmar	X		
39	Odermatt	Paul	X		-
40	Odermatt	Sepp (E'bürgen)	X		
41	Poletti Rüfenacht	Brigitte	X		
42	Richard	Beatrice	X		
43	Risi	Beat	X		
44	Rohrer	Norbert	X		
45	Röthlisberger	Mario	X		
46	Rüttimann	Franziska	X		
47	Schuler	Alexander	X		
48	Schuler	René	X		
49	Steiner	Dominik	X		-
50	Suter	Andreas	X		-
51	Tappolet	Jonas	X		
52	Walker	Markus	X		
53	Wallimann	Thomas	X		
54	Waser	Klaus	X		
55	Waser	Peter	X		
56	Weger Fannin	Denise	X		
57	Würsch	Hubert	X		
58	Zberg	Remo	X		
59	Zemp	Verena	X		
60	Zurfluh	Benno	X		
			58		

***Der Landratsbeschluss über den Objektkredit für die Planung und Umsetzung des Ausführungsprojektes betreffend KH3 Beckenried, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Ausbau Radweg, alte Kantonsstrasse – Fähre wird mit 58 gegen 0 Stimmen, bei 0 Enthaltungen, zuhanden der Volksabstimmung beschlossen.***

**8 Postulat von Erika Liem Gander, Beckenried, und Mitunterzeichnende betreffend Sicherheit für Radfahrende auf dem Abschnitt Buochs Unterfeld - Beckenried Fähre bis zur Realisierung des Radweges.**

**POSTULAT**

Landrätin Erika Liem Gander, Beckenried

Beckenried, 17.04.2024

**Postulat von Landrätin Erika Liem Gander betreffend Sicherheit für Radfahrende auf dem Abschnitt Buochs Unterfeld – Beckenried Fähre bis zur Realisierung des Radweges**

Gestützt auf Art. 53 Abs. 3 des Landratsgesetzes reiche ich folgendes Postulat ein:

**1. Antrag**

Der Regierungsrat wird beauftragt, bis zur Realisierung eines definitiven Radweges, provisorische Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Radfahrenden auf dem Abschnitt Buochs Unterfeld – Beckenried Fähre zu prüfen und diese dem Landrat vorzulegen.

**2. Begründung**

Das kantonale Radwegkonzept wurde vom Landrat im November 2008 verabschiedet. Es resultiert aus der Motion Furrer, welche 2004 eingereicht wurde, und soll das übergeordnete Routennetz für den Fahrradverkehr im Kanton sichern. Zu den wichtigsten (damals) noch zu realisierenden Abschnitten zählt Buochs-Beckenried. Hauptziel des Radwegkonzeptes von 2008 stellt das Ziel dar, sichere und attraktive Verbindungen zwischen den Gemeinden für den Langsamverkehr bereit zu stellen. (Quelle nw.ch)

Seit der Verabschiedung des Radwegkonzeptes sind 16,5 Jahre vergangen, der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist stark angestiegen und der Taktfahrplan der Postautos wurde verdichtet. Mit der aktuellen Überbauung „Seepark“ in Beckenried hat die Anzahl an Lastwagen, welche die betroffene Strecke ebenfalls befahren, zusätzlich stark zugenommen. Dies führt entlang dem Strassenabschnitt mit der bergseitigen Stützmauer regelmässig zu gefährlichen Situationen mit Ausweichen aufs Trottoir. Diesem Umstand wurde nun an zwei Stellen entgegnet mit orangen Pfosten zur Verkehrslenkung. An den Stellen ohne Pfosten wurden seither weiterhin einzelne Situationen von Lastkraftfahrzeugen mit Ausweichen aufs Trottoir ohne Verringerung der Geschwindigkeit beobachtet.

Der oben genannte Streckenabschnitt gehört zur Nord-Süd-Route (Nr. 3: Basel-Chiasso) und zur Alpenpanorama-Route (Nr. 4: St. Margrethen-Aigle) von Veloland Schweiz. Der Streckenabschnitt wird nicht nur von vielen ortsunkundigen Touristen befahren. Er wird in hoher Zahl auch von einheimischen Radfahrenden befahren, sehr häufig auch von älteren Menschen und Familien mit Kindern. Diese weichen oft aufs seeseitige Trottoir aus, welches jedoch aufgrund der vielen Ausfahrten ebenfalls viele Gefahren birgt.

Laut Gemeinde und Baudirektion ist geplant, die Realisierung des genannten Radwegabschnittes mit dem aktuellen Agglomerationsprogramm des Bundes (AP 5) einzugeben. Eine Umsetzung nach Plan könnte frühestens ab dem Jahr 2028 realisiert sein. Es ist davon auszugehen, dass sich die Verkehrsdichte von MIV, ÖV und Radfahrenden bis zu diesem Zeitpunkt weiterhin erhöhen wird.

Anfragen ans Amt für Mobilität haben ergeben, dass eine vorübergehende Temporeduktion bisher aus diversen Gründen abgelehnt wird. Nun stellt sich die Frage, welche alternativen Massnahmen die Sicherheit der Radfahrenden bis zur Realisierung des lange währenden Projektes erhöhen könnten.

Für die Überweisung des Postulats bedanke ich mich.

*Landrätin Erika Liem Gander*

*Mitunterzeichnende:*

*Landrat Thomas Käslin, Landrat Roland Käslin, Landrat Matthias Christen, Landrat Delf Bucher*

## REGIERUNGSRAT

## PROTOKOLLAUSZUG

Nr. 372

Stans, 11. Juni 2024

Baudirektion. Amt für Mobilität. Parlamentarische Vorstösse. Postulat von Erika Liem Gander, Beckenried, und Mitunterzeichnende betreffend Sicherheit für Radfahrende auf dem Abschnitt Buochs Unterfeld - Beckenried Fähre bis zur Realisierung des Radweges. Antrag an den Landrat. Gutheissung

### 1 Sachverhalt

#### 1.1

Mit Datum vom 17. April 2024 haben Landrätin Erika Liem Gander, Beckenried, und Mitunterzeichnende ein Postulat betreffend Sicherheit für Radfahrende auf dem Abschnitt Buochs Unterfeld - Beckenried Fähre bis zur Realisierung des Radweges eingereicht.

Das Landratsbüro hat den parlamentarischen Vorstoss geprüft und festgestellt, dass er Art. 53 Abs. 3 des Landratsgesetzes entspricht und das Postulat zur Stellungnahme binnen sechs Monaten gemäss § 108 Abs. 2 Landratsreglements der Baudirektion überwiesen.

#### 1.2 Antrag der Postulanten

Die Postulanten beantragen, bis zur Realisierung eines definitiven Radweges, provisorische Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Radfahrenden auf dem Abschnitt Buochs Unterfeld - Beckenried Fähre zu prüfen und diese dem Landrat vorzulegen.

Zur Begründung verweisen die Postulanten auf das im November 2008 vom Landrat verabschiedete Radwegkonzept. Mit diesem wird das Ziel verfolgt, für den Langsamverkehr sichere und attraktive Verbindungen zwischen den Gemeinden bereit zu stellen.

Seither seien 16.5 Jahre vergangen. Der motorisierte Individualverkehr (MIV), sei stark angestiegen und der Taktfahrplan der Postautos sei verdichtet worden. Auch habe die Anzahl an Lastwagen, welche die betroffene Strecke befahren, stark zugenommen. Dies führe entlang dem Strassenabschnitt mit der bergseitigen Stützmauer regelmässig zu gefährlichen Situationen mit Ausweichen aufs Trottoir.

Der genannte Streckenabschnitt gehöre zur Nord-Süd-Route (Nr. 3: Basel-Chiasso) und zur Alpenpanorama-Route (Nr.4: St. Margrethen-Aigle) von Veloland Schweiz. Er werde von vielen ortsunkundigen Touristen sowie von einheimischen Radfahrenden befahren. Oft handle es sich um ältere Menschen und Familien mit Kindern, welche aufs seeseitige Trottoir ausweichen, welches jedoch aufgrund der vielen Ausfahrten ebenfalls viele Gefahren berge.

Es sei geplant, die Realisierung des genannten Radwegabschnittes mit dem aktuellen Agglomerationsprogramm des Bundes (AP 5) einzugeben. Eine Umsetzung nach Plan wäre frühestens ab dem Jahr 2028 möglich. Es stelle sich deshalb die Frage, welche alternativen Massnahmen die Sicherheit der Radfahrenden bis zur Realisierung des langen währenden Projektes erhöhen könnten.

## 2 Erwägungen

### 2.1 Projektperimeter / Auszug aus Radwegkonzept 2008



Abbildung 1 betroffener Projektabschnitt

Die im Radwegkonzept 2008 zwischen der Einmündung Seestrasse/Buochserstrasse und Abzweigung Fähreanlegestelle Beckenried bezeichnete Strasse ist Teil der Kantonsstrasse KH3.

### 2.2 Rechtliche Grundlagen

Gemäss Art. 2 Abs. 1 des Gesetzes über den Bau und Unterhalt der Strassen (Strassengesetz, StrG; NG 622.1) haben die Strassen den verkehrstechnischen Anforderungen zu genügen; sie sollen insbesondere eine sichere und wirtschaftliche Abwicklung des Verkehrs gewährleisten. Gemäss 54 Abs. 1 StrG sind die Strassen und ihre technischen Einrichtungen sowie die Radrouten und Trottoirs von den Eigentümern oder Unterhaltspflichtigen derart zu unterhalten und zu betreiben, dass ein sicherer Verkehr gewährleistet ist.

### 2.3 Kennzahlen

#### 2.3.1 Vorhandene Strassenbreite

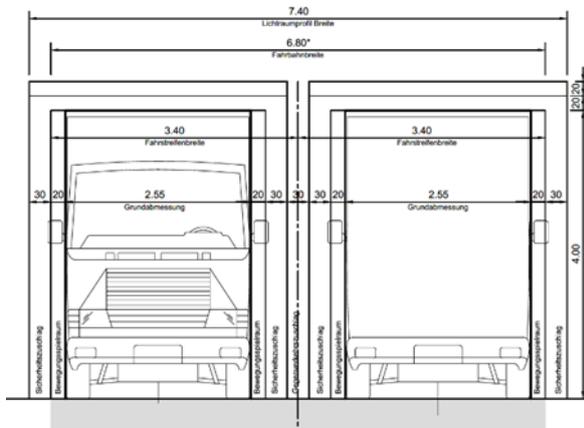


Abbildung 2 Strassenbreite und getroffene Sofortmassnahmen

Ein Kreuzen von Bus-LKW in dem von den Postulanten beschriebenen Abschnitt ist nicht möglich und führt zu wiederholtem Ausweichen auf das Trottoir. Aus diesem Grund mussten mit Aufstellen von Pollern kurzfristige Massnahmen ergriffen werden.

#### 2.3.2 Veloverkehr

Die untenstehende Abbildung zeigt, dass etwas mehr als 18% der Velofahrer das Trottoir benutzen, da ihnen die Strasse zu wenig sicher ist.

Fahrtrichtung	Velofahrer auf Fahrbahn MO - SO	Velofahrer auf Trottoir MO - SO	Total Velofahrer MO - SO	DTV [Alle Velos]	Anteil Velos auf Trottoir [%]
Beckenried	581	157	738	105	21.3
Buochs	608	106	714	102	14.8
<b>Gesamt</b>	<b>1'189</b>	<b>263</b>	<b>1'452</b>	<b>207</b>	<b>18.1</b>

Abbildung 3 Verkehrszahlen Velo (14.05-21.05.2019, 7.00 bis 22.00 Uhr)

### 2.3.3 Unfallstatistik

In der Unfallstatistik des ASTRA werden für den Zeitraum vom 2017 – 2019 im Perimeterbereich drei Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten (■ Schleuder- oder Selbstunfall) aufgeführt, davon deren zwei mit einem Fahrrad. 2018 wurde ein Auffahrunfall (▲) mit Leichtverletzten und Fahrrad erfasst.

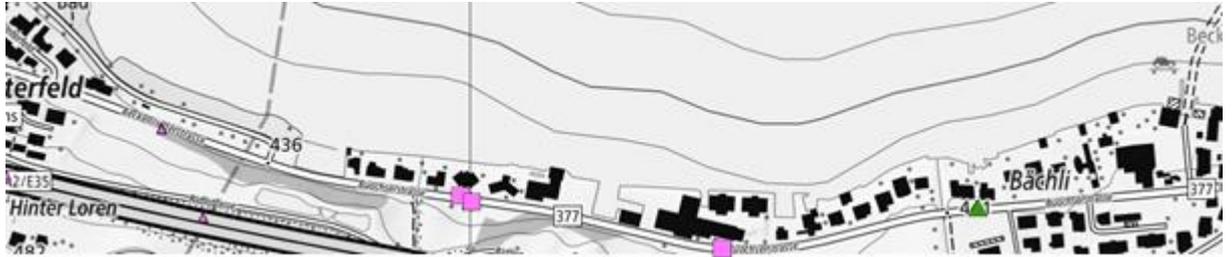


Abbildung 4 Unfallstatistik 2023 (Quelle ASTRA)

Hinzuweisen ist, dass dabei nur diejenigen Unfälle berücksichtigt wurden, welche von der Kantonspolizei aufgenommen worden sind.

## 2.4 Verkehrssicherheit

Dem Regierungsrat ist es ein grosses Anliegen, dass die Sicherheit der Fussgänger und Radfahrenden sowie des motorisierten Individual-Verkehrs (MIV) generell gewährleistet ist. Den Ausführungen der Postulanten ist zu folgen. In dem von ihnen beschriebenen Abschnitt in Beckenried ist die Sicherheit weder für den MIV noch für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden, nämlich die zu Fuss gehenden und die Radfahrenden gewährleistet

## 2.5 Umsetzung Radwegkonzept

Mit dem Radwegkonzept 2008 verabschiedete der Landrat unter anderem auch den Ausbau des Radweges vom Buochs Unterfeld - Beckenried Fähre. Die Arbeiten des Vorprojektes sind weit fortgeschritten, sodass die Regierung und der Landrat bis Ende 2024 über das weitere Vorgehen befinden können. Die Umsetzung und Realisierung erfolgen jedoch aufgrund der Aufnahme als Massnahme ins Agglomerationsprogramm der fünften Generation frühestens ab 2028 und werden 2 – 3 Jahre dauern. Mit der Umsetzung des Radwegkonzeptes wird für alle Verkehrsteilnehmenden die Verkehrssicherheit in diesem Perimeter deutlich verbessert.

## 2.6 Fazit und finanzielle Auswirkung

Die immer wieder vorkommenden Gefahrensituationen ausgelöst durch den MIV (Bus/LKW) ist durch das Aufstellen der Pfosten etwas entschärft worden. Das genügt jedoch nach Ansicht der Regierung noch nicht. Die mögliche Umsetzung des Ausbauprojektes dauert zu lange, als dass diese getroffene Massnahme als hinreichend gelten könnte. Daher wird der Antrag der Postulanten zur Prüfung weiterer kurzfristiger Massnahmen, die zu einer Verbesserung beitragen können, unterstützt. Mit der Untersuchung wird ein externes Büro beauftragt.

Die dafür veranschlagten CHF 10'000 sind im Budget 2024 nicht vorgesehen (Konto 2210.3132.00). Da dieser Betrag im Toleranzbereich liegt, ist das entsprechende Konto nicht zu erhöhen. Die Studie soll bis im Herbst vorliegen.

## Beschluss

1. Dem Landrat wird beantragt, das Postulat von Erika Liem Gander, Beckenried, und Mitunterzeichnende gutzuheissen.
2. Unter Vorbehalt der Gutheissung des Postulates im Landrat beauftragt der Regierungsrat die Baudirektion im aufgezeigten Projektabschnitt eine Studie für Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erstellen zu lassen.

## Eintretensdiskussion

**Baudirektorin Therese Rotzer-Mathyer:** Der Landrat hat am 28. August 2024 das Postulat von Landrätin Erika Liem Gander und Mitunterzeichnende gutgeheissen. Dieses verlangt die Prüfung von Sofortmassnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dem Strassenabschnitt, der bereits beim vorherigen Traktandum Thema war.

Sie konnten das Gutachten, das wir inzwischen eingeholt haben, studieren. Die Fachleute empfehlen zur kurzfristigen Verbesserung der Situation Ummarkierungen. Es sollen die Mittellinie entfernt und stattdessen Randmarkierungen angebracht werden. Gemäss Fachleuten führt dies zu einer Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit und das Sicherheitsgefühl der Radfahrer wird erhöht. Ein Befreiungsschlag ist das allerdings nicht. Nachhaltig verbessert wird die Sicherheit nur mit einer Verbreiterung der Strasse, welche wir hoffentlich ab 2028 realisieren können.

Auch bei diesem Traktandum wurde der Bericht in der vorberatenden Kommission inhaltlich kaum diskutiert, jedoch wiederum die Kosten. Darum werde ich auch hier Ausführungen zu den Kosten machen. Die Sofortmassnahmen sollen durch ein Monitoring begleitet werden, um die Wirksamkeit zu überprüfen. Die Kosten dieses Monitorings belaufen sich gemäss Richtofferte auf rund Fr. 30'000.-. Sie beinhalten insbesondere das Aufstellen und Betreuen von Kameras über eine gewisse Zeit, das Auswerten der Aufzeichnungen durch Fachleute und das Erstellen eines Berichts.

Zu den Markierungen: Vorab muss festgehalten werden, dass es sich um einen Kleinauftrag handelt, was zu höheren Einheitspreisen führt. Je länger der Strassenabschnitt, den Sie markieren lassen, desto günstiger der Meterpreis. Im technischen Bericht gingen die externen Verkehrsplaner von Kosten für die Markierung von Fr. 120'000.- aus. Dieser Betrag erschien uns klar zu hoch. Intern haben wir anhand von Richtofferten und Vergleichszahlen nachgerechnet und kamen für die Markierungskosten auf Fr. 34'000.-. Darin enthalten sind 15 bis 20 Prozent Unvorhergesehenes, Mehrwertsteuer 8.1 Prozent und Planung 10 Prozent. Die reine Markierung schätzen wir auf Fr. 28'000.-, mit einem Preis pro Laufmeter zwischen fünf bis zehn Franken. Ich habe dabei gelernt, Markierungen kann man auch in verschiedenen Qualitäten und Preisklassen haben. Da die Randmarkierungen wichtig für die Verkehrssicherheit sind und noch ein paar Jahre gut sichtbar sein sollten, kann man nicht das billigste Produkt verwenden.

Kurz zusammengefasst: Wir haben eine externe Kostenschätzung des Büros für die Markierungen von Fr. 120'000.- und eine baudirektionsinterne Schätzung inkl. Reserve von rund Fr. 34'000.-. Wir haben uns entschieden, im RRB schlussendlich Kosten von Fr. 50'000.- auszuweisen, um diesem grossen Gap etwas Rechnung zu tragen. Sie können aber sicher sein, wir lassen die Markierungen offerieren und zahlen nur das, was nötig ist. Wir vergolden die Strasse nicht. Aber auch hier wäre es nicht ehrlich, wenn ich Ihnen einen zu tiefen Preis für die Markierungen angeben würde. Schliesslich ist eine Differenz von Fr. 16'000.- wohl kaum massgebend für Ihren Entscheid.

Abschliessend bitte ich Sie, vom Bericht Kenntnis zu nehmen. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

**Landrat Daniel Niederberger, Vertreter der Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL):** Die Kommission Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt hat an einer ersten Sitzung mit Begehung vor Ort das vorliegende Postulat präsentiert bekommen und an einer zweiten Sitzung, in Anwesenheit von Baudirektorin Therese Rotzer, Amtsstellenleiterin Stephanie von Samson und Projektleiter Richard Blättler, beraten. Sie kommt zum folgenden Schluss: Die Kommission BUL begrüsst die aufgezeigten Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere aber die Sicherheit der Fussgänger und des Langsamverkehrs.

Einige Kommissionsmitglieder hätten sich gewünscht, dass die Erkenntnisse dieser Sofortmassnahmen als Grundlage für die Erarbeitung des Strassenprojektes, welches wir im vorhergehenden Traktandum beraten haben, eingeflossen wären. Wegen der Eingabefrist des Agglomerationsprogramms und den lockenden Beitragszahlungen und der gebotenen Eile, sind diese Erkenntnisse nur beschränkt für die Abstimmung verwertbar.

Die Kommission nimmt zudem erfreut zur Kenntnis, dass die budgetierten Fr. 80'000.- für die vorgeschlagenen Massnahmen ausreichen. Auch hier erscheint das Preisschild für die Leistung, die man dafür bekommt, relativ hoch. Abschliessend ist die Kommission überzeugt, dass die geplanten Massnahmen für die nächsten gut zwei Jahre, bis zur Umsetzung des vorhin beschlossenen Projekts, mehr Sicherheit bringen und die gefährliche Situation ein wenig zu entschärfen vermag.

Die Kommission Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt empfiehlt dem Gremium das Postulat abzuschreiben.

**Landrätin Erika Liem Gander: Vertreterin der Grüne-SP-Fraktion:** Ich muss zugeben, dass ich sehr gespannt auf den vorliegenden Bericht zu meinem Postulat gewartet habe. Gespannt vor allem, weil sich die Situation im entsprechenden Strassenabschnitt tatsächlich sehr knifflig darstellt. Andererseits weil es bei der Überweisung des Postulats auch kritische Stimmen gab, welche monierten, dass kaum neue Lösungen gefunden werden, welche nicht sowieso schon auf der Hand liegen. Der Bericht, den die beauftragte bidplan GmbH nun vorlegt, zeigt mit den markierungstechnischen Massnahmen eine nachvollziehbare Lösung zugunsten einer höheren Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer auf. Die Strassenmarkierungen mit den abgesetzten Randlinien und gleichzeitigem Weglassen der Mittellinie erscheinen als eine pragmatische Lösung, einfach umsetzbar und zusammen mit dem Monitoring als die wirksamste Möglichkeit im Sinne von Sofortmassnahmen. Die signifikante Auswirkung der Demarkierung der Mittellinie auf die Verkehrssicherheit, weil nämlich die Fahrgeschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs abnimmt, wird auch im BFU-Report „Massnahmenevaluation Verkehrsinfrastruktur“ aus dem Jahr 2023 erwähnt. Die Senkung der Fahrgeschwindigkeit zur Erhöhung der Sicherheit war vermutlich der Punkt, der am offensichtlichsten auf der Hand lag.

Ich bedanke mich bei der Baudirektion für das schnelle Handeln und den plausiblen Bericht, der auch die weiteren kurz geprüften Lösungsansätze von Sofortmassnahmen aufzeigt.

Die Fraktion Grüne-SP nimmt den Bericht zustimmend zur Kenntnis und bedankt sich für eine schnelle Umsetzung der geplanten Massnahmen. Mit der Kürzung des Objektkredites in der vorherigen Abstimmung könnte es länger als geplant dauern, bis der langersehnte Radstreifen definitiv realisiert wird.

**Landrat Armin Odermatt, Vertreter der SVP-Fraktion:** Die SVP-Fraktion hat die Überweisung dieses Postulates am 28. August 2024 klar abgelehnt. Jetzt haben wir den Bericht und die Erkenntnisse daraus erhalten. Das Hauptproblem sind die engen Platzverhältnisse und dass für die verkehrstechnischen Anforderungen der notwendige Raum nicht vorhanden ist. Als naheliegende Sofortmassnahme sieht der Bericht die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor. Bei der Empfehlung wird das allerdings als nicht zielführend betrachtet. Was nicht beachtet wurde im Bericht, ist die Alternativroute über die Riedlikappelle, da dies schon im Vorfeld ausgeschlossen wurde. Das, obschon dies im Landrat im August 2024 zur Diskussion stand. Die Erkenntnis, dass die Platzverhältnisse eng sind und der notwendige Raum nicht vorhanden ist, wurde auch durch den Bericht nicht besser. Wir hoffen, dass sich die geplanten Massnahmen nicht negativ auf die Volksabstimmung des vorangegangenen Traktandums auswirken werden. Wenn die Volksabstimmung am 18. Mai 2025 durchgeführt wird und die geplanten Massnahmen zur selben Zeit, könnte argumentiert werden, zuerst die Ergebnisse der Sofortmassnahmen abzuwarten, bevor weitere Schritte geplant werden. Die grössten Diskussionen gab es wieder bei den Kosten. Da wir

doch alle für den Ausbau sind, wieso dann ein Moratorium für Fr. 30'000.-? Das wäre nur zielführend, wenn man den Ausbau gar nicht möchte. Ich bedanke mich bei Frau Regierungsrätin Therese Rotzer für die Ausführungen zu den Randmarkierungen. Seit dem Postulat unseres Kollegen Remigi Zumbühl wissen wir, dass ein Meter Randmarkierung zwischen drei und vier Franken kostet. Ich habe das Markieren der Randmarkierung und entfernen der Mittellinie offerieren lassen. Die Offerte belief sich auf Fr. 20'000.-. Im RRB sind schlussendlich Fr. 50'000.- ausgewiesen. Wie die Frau Regierungsrätin erläutert hat, beläuft sich die Schätzung auf Fr. 34'000.-. Es wird also mit Sicherheit kein Nachtragskredit nötig sein.

**Landrat Jonas Tappolet, Vertreter der GLP-Fraktion:** Die Fraktion der GLP kann der Argumentation im RRB teilweise folgen. Wo wir Unverständnis zeigen, ist bei der Bewertung einer Temporeduktion. "Es würde von den Verkehrsteilnehmern wohl kaum akzeptiert" heisst es im Bericht. Wir finden, man hätte es versuchen können. Es bräuchte dazu keine neue Farbe auf der Strasse, sondern nur etwas Blech in Form einiger 50-er Schilder. Möglicherweise wäre das noch etwas günstiger gekommen.

Das Wort wird nicht mehr verlangt, die Diskussion ist geschlossen.

### Kenntnisnahme

**Landratspräsident Toni Niederberger:** Gestützt auf Paragraph 58 Absatz 1 Landratsreglement erfolgt nach Abschluss der Diskussion bei Kenntnisnahmen keine Abstimmung. Ich stelle somit Kenntnisnahme des Berichts fest. Das Postulat ist mit dem Bericht des Regierungsrates vom 21. November 2023 erfüllt und wird als erledigt abgeschrieben.

## 9 **Gesetz über das kantonale Ordnungsbussenverfahren (Kantonales Ordnungsbussengesetz, kOBG) [Neuerlass]; 1. Lesung**

### Eintretensdiskussion

**Justiz- und Sicherheitsdirektorin Karin Kayser-Frutschi:** Mit der vorliegenden Gesetzesvorlage zur Anpassung des kantonalen Ordnungsbussenrechts schaffen wir die notwendige Harmonisierung mit dem eidgenössischen Recht und verbessern gleichzeitig die Effizienz und Übersichtlichkeit des kantonalen Vollzugs.

Seit Jahrzehnten hat sich das Ordnungsbussenverfahren in der Schweiz bewährt. Seit dem 1. Januar 1973 ermöglicht der Bund ein einfaches und kostengünstiges Verfahren zur Ahndung geringfügiger Übertretungen, zuerst im Strassenverkehrsrecht, später im Betäubungsmittelrecht und seit dem Jahr 2020 in zahlreichen weiteren Sachbereichen, darunter Umwelt-, Waffen- und Naturrecht. Der Kanton Nidwalden hat sich dabei als Vorreiter positioniert. Bereits vor dem Bund hat unser Kanton das Ordnungsbussenverfahren in verschiedenen Rechtsgebieten eingeführt. Doch bisher sind diese Vorschriften auf mehrere Erlasse verteilt. Dies führt zu Komplexität und Redundanzen, die es nun zu beseitigen gilt.

Die vorliegende Gesetzesvorlage verfolgt klare Ziele:

1. Anpassung an das eidgenössische Ordnungsbussenrecht, um die Widersprüche zwischen kantonalen und eidgenössischer Gesetzgebung zu beseitigen,
2. Systematische Zusammenfassung und Vereinheitlichung der kantonalen Ordnungsbussenvorschriften in einem übersichtlichen Gesetz,
3. Rechtssicherheit und Effizienz durch eine einheitliche Rechtsgrundlage.

Das Ordnungsbussenverfahren bietet Vorteile für alle Beteiligten: Rasche und unbürokratische Ahndung von geringfügigen Übertretungen vor Ort, Entlastung der Gerichte sowie

Einsparungen bei den Verfahrenskosten. Die beschuldigte Person hat die Möglichkeit, die Busse unkompliziert zu begleichen, ohne ein aufwendiges Verfahren in Kauf nehmen zu müssen. Die maximale Höhe der Ordnungsbusse bleibt bei 300 Franken, die Gesamtbusse bei 600 Franken. Dies schafft Verhältnismässigkeit und Transparenz.

Die externe Vernehmlassung hat gezeigt: Die Vorlage wird breit unterstützt und ist auf grosse Akzeptanz gestossen. Sie schafft klare Zuständigkeiten, berücksichtigt die bisherigen kantonalen Vollzugserfahrungen und ist ein wichtiger Schritt zur Verwaltungsmodernisierung. Ich bitte Sie daher, auf die Vorlage einzutreten und dem Gesetzesentwurf sowie der Vollzugsverordnung zuzustimmen. Lassen Sie uns gemeinsam für ein effizientes, kostengünstiges und bürgerfreundliches Ordnungsbussenverfahren im Kanton Nidwalden sorgen.

**Landrätin Karin Costanzo, Vertreterin der Kommission Staatspolitik, Justiz und Sicherheit:** Es ist eine gelungene Sache, die Revision des kantonalen Ordnungsbussengesetzes, welche uns der Regierungsrat vorschlägt. Das ist die Meinung der zuständigen Kommission für Staatspolitik, Justiz und Sicherheit SJS. Sie empfiehlt das Gesetz mit 10 zu 0 Stimmen zur Annahme.

Mit der Revision wird das kantonale Gesetz mit den Vorschriften des eidgenössischen Ordnungsbussenrechts harmonisiert. Damit soll es möglich werden, leichte Übertretungen, zum Beispiel im Rahmen von Verkehrsdelikten oder gegen das Betäubungsmittelgesetz, in einem einfachen Verfahren schnell und einheitlich zu sanktionieren. Klar definiert wird die Höhe der Busse und die Behörde welche berechtigt ist, eine Ordnungsbusse auszustellen. Wir reden hier von geringfügigen Verstössen. Die maximale Höhe von Einzelbussen wird auf 300 Franken festgesetzt.

Auf nationaler Ebene hat man im Jahr 2020 dahingehend eine Revision gemacht. Der Kanton Nidwalden kennt immer noch unterschiedliche Ordnungsbussen-Vorschriften in verschiedenen Gebieten. Das soll sich jetzt ändern. Die gleiche Regel soll für Bund und Kanton gelten. In der Kommission haben wir intensiv diskutiert. Wir sind überzeugt, dass die Revision viele Vorteile hat. Verfahren werden vereinfacht, schneller und die Verwaltungskosten niedriger. Eine gelungene Sache also. Eine Minderheit der Kommission hat beantragt, dass man weiterhin auch auf Gemeindeebene Ordnungsbussen erlassen kann. Nach bisherigem Recht konnten das die Gemeinden. Bei der Revision ist diese Bestimmung nicht mehr erhalten und ersatzlos gestrichen worden. Die Mehrheit der Kommission ist der Meinung, dass das richtig ist und hat den Antrag mit 6 zu 4 Stimmen abgelehnt.

In der Praxis wurde dieser Artikel nie angewandt. Das heisst, Gemeinden haben das Instrument zwar gehabt, aber nie genutzt. Hinzu kommt, dass der Bereich, wo das angewendet werden könnte, sehr klein und die Wirkung sehr begrenzt wäre, weil nur ganz wenig in die Zuständigkeit der Gemeinden fällt. Es ist nicht klar, wer in den Gemeinden überhaupt für die Umsetzung zuständig wäre. Für eine Kommissionsminderheit ist der Handlungsspielraum für die Gemeinden aber wichtig. Entsprechend stellt die Minderheit der Kommission den Antrag, bei Artikel 1 die Absätze 2 und 3 zu ergänzen. Die Mehrheit der Kommission ist überzeugt, dass es diese Ergänzung nicht braucht.

Die Bussenliste einer Gemeinde müsste zum Beispiel vom Regierungsrat überprüft und genehmigt werden. Bei jedem kommunalen Bussentatbestand müsste geprüft werden, ob die Gemeinde in dem Bereich überhaupt die Kompetenz hat, eine Busse zu erlassen.

Ein unnötiges Durcheinander und eine Rechtszersplitterung auf kleinem Raum. Das versteht die Bevölkerung nicht. Es steht dem entgegen, was die Revision erreichen will: Klare Regeln und klare Kompetenzen. Das Rechtssystem im Kanton soll effizienter und die Verwaltung entlastet werden. Das schaffen wir mit dieser Revision, so wie sie vom Regierungsrat vorgeschlagen worden ist. Eine gute Sache also.

Die Kommission SJS unterstützt die Revision mit 10 zu 0 Stimmen, bei keiner Enthaltung.

**Landrat Florian Grendelmeier, Vertreter der FDP-Fraktion:** Die FDP-Fraktion unterstützt die Revision und ist mit einer Mehrheit gegen den Minderheitsantrag.

**Landrätin Annette Blättler, Vertreterin der GLP-Fraktion:** Die GLP-Fraktion unterstützt die Revision des kantonalen Ordnungsbussengesetzes (kOBG) einstimmig. Das klare und schlanke Gesetz trägt zur Rechtssicherheit bei. Wir begrüßen die Fokussierung auf praktikable und durchsetzbare Regelungen, die eine effiziente Umsetzung ermöglichen. Wir stimmen dem Antrag der Regierung einstimmig zu.

Dem Minderheitsantrag stimmt ein Grossteil der Fraktion zu. Die durch Artikel 101 erhaltene Flexibilität stärkt die lokale Autonomie und ermöglicht es den Gemeinden, bei Bedarf effizient zu handeln.

**Landrat Norbert Rohrer, Vertreter der Mitte-Fraktion:** Die Mitte-Fraktion unterstützt die Revision des kantonalen Ordnungsbussengesetzes. Eine Mehrheit spricht sich für die Beibehaltung der Möglichkeit der gemeinderechtlichen Ordnungsbussen aus und unterstützt den Minderheitsantrag der Kommission SJS. Diese Möglichkeit wurde in der Vergangenheit von den Gemeinden nicht oder wenig in Anspruch genommen, vermutlich aus Unkenntnis über die Rechtslage. Die Mitte Nidwalden hat sich bereits in der externen Vernehmlassung für die Kompetenz der Gemeinden ausgesprochen, weiterhin selbständig Ordnungsbussen erheben zu können. Sie hat einige Bereiche genehmigt, die Sinn machen, zum Beispiel bei der Wasserversorgung und bei der Abfallentsorgung. Insgesamt sieben Gemeinden, auch Stansstad, haben sich für die Möglichkeit der gemeinderechtlichen Ordnungsbussen ausgesprochen. Stansstad hat ein attraktives Strandbad mit moderaten Eintrittspreisen. Die Eintritte wurden bisher von einer leibhaftigen Person kontrolliert. Mittlerweile wurde aus Kostengründen ein Automat installiert, der die Kontrolle ausüben soll. Allerdings gibt es Schlaumeier, die die Schranken austricksen und entsprechend gratis baden gehen. Bei Verdacht filzt das Personal die Schwarzbader und es bleibt nur die Möglichkeit einer Anzeige über das ordentliche Strafverfahren. Wollen wir die offensichtlich übermässig strapazierten Justizorgane mit Bagatelldfällen noch mehr belasten? Beim öffentlichen Verkehr ist es selbstverständlich, Schwarzfahrer vor Ort büssen zu können. Wieso soll das in einem Strandbad nicht möglich sein? Viele Gemeinden verfügen über ein Strandbad, andere Gemeinden haben andere Spezialitäten. Das macht die Essenz unseres Staatswesens aus. Also sprechen wir nicht nur über Gemeindeautonomie, sondern praktizieren wir sie. Aus diesem Grund empfiehlt die Mitte-Fraktion ein Ja zum Minderheitsantrag der SJS.

**Landrat Pius Furrer, Vertreter der SVP-Fraktion:** Die SVP-Fraktion hat an der letzten Fraktionssitzung über das kantonale Ordnungsbussengesetz (kOBG) diskutiert und debattiert. Zu diskutieren gab in unserer Fraktion hauptsächlich Artikel 101. Eine Mehrheit der Fraktion ist dafür, den Minderheitsantrag zu unterstützen und den Artikel bestehen zu lassen. In der Vernehmlassung sind sieben von elf Gemeinden dafür, den Artikel so bestehen zu lassen. So kann die Gemeinde Abfallsünder, unerlaubten Wasserbezug, Pflanzenwüch und so weiter nach Gemeindereglement büssen.

Die SVP-Fraktion ist für Eintreten und stimmt dem kantonalen Ordnungsbussenverfahren, Kantonales Ordnungsbussengesetz, kOBG (Neuerlass) zu.

**Landrat Thomas Wallimann, Vertreter der Grüne-SP-Fraktion:** Das Gesetz wurde an unserer Fraktionssitzung diskutiert. Wir stimmen dem Gesetz grundsätzlich zu, es ist gut nachvollziehbar. Der Minderheitsantrag der SJS hat auch bei uns zu Diskussionen geführt. Wir waren uns nicht ganz einig und die Meinungen gingen auseinander. Auf der einen Seite steht die Schlantheit eines Gesetzes; soll es Inhalte beinhalten, die bisher nicht gebraucht wurden? Auf der anderen Seite steht die Gemeindeautonomie. Will man diese Möglichkeit

weiterhin bieten? Wir verlieren nichts, wenn es weiterhin im Gesetz steht. Warten wir also gespannt auf die Abstimmung.

Das Wort wird nicht mehr verlangt, die Diskussion ist geschlossen.

Eintreten ist unbestritten und wird stillschweigend beschlossen.

### Einzelberatung in 1. Lesung

#### Minderheitsantrag

**Landrat Roland Kaiser, Vertreter der Minderheit der SJS:** Ich stelle den Minderheitsantrag der SJS zur Änderung vom Ordnungsbussengesetz und als Ersatz vom bisherigen Artikel 101 vom Gerichtsgesetz.

Art. 1 Abs. 2 und 3:

<sup>1</sup> *unverändert.*

<sup>2</sup> Für gemeinderechtliche Übertretungen gelten die Bestimmungen dieses Gesetzes sinngemäss. An die Stelle des Regierungsrates tritt der Gemeinderat. Die Bussen fallen den Gemeinden zu.

<sup>3</sup> Von den Gemeinderäten aufgestellte Bussenlisten werden durch den Regierungsrat auf ihre Recht- und Zweckmässigkeit überprüft und genehmigt."

Nicht jede Aufgabe braucht schweres Gerät. Manchmal genügt ein Schraubenzieher anstelle eines Vorschlaghammers. Genau darum geht es heute: Gemeinden das passende Werkzeug zu lassen, um kleine Probleme schnell und pragmatisch lösen zu können. Die Möglichkeit von gemeinderechtlichen Ordnungsbussen ist ein solches Werkzeug. Es ist einfach, pragmatisch und in der Schweiz längst erprobt. Kein System, das den gesamten Staatsapparat belastet, sondern eine Lösung, die vor Ort funktioniert.

Unsere Nachbarn in Alpnach und Kerns haben an ihren Entsorgungsstellen die Möglichkeit, mit kleinen Bussen Fehlverhalten zu ahnden. Keine grossen Verfahren, keine langen Diskussionen, sondern klare Regeln und klare Konsequenzen. Und es funktioniert. So bleibt Ordnung und alle profitieren davon. In Nidwalden, so scheint es, haben wir bisher keine Notwendigkeit gesehen, solche Instrumente zu nutzen. Aber ist das ein Grund, die Möglichkeit ganz abzuschaffen? Ich denke nicht, denn der Bedarf ist da. Ich habe keinen Kanton gefunden, wo gemeinderechtliche Ordnungsbussen nicht auf die eine oder andere Weise angewendet werden. Kann es sein, dass wir die Einzigen sind, welche das nicht machen? Ich habe meine Recherchen wieder nach innen gerichtet und bin fündig worden. Eine Nidwaldner Gemeinde verlangt bei Verstössen an der Entsorgungsstelle eine Verwaltungsgebühr von 150 Franken. Das zeigt, dass das Instrument sehr wohl auch in Nidwalden genutzt wird, nur mit einem kreativen Namen. Warum also nicht klar, transparent und rechtssicher mit einer bewährten Regelung arbeiten, wie sie vielerorts längst praktiziert wird? Die Gemeinden sollen handlungsfähig bleiben. Nicht jedes Problem braucht die Kantonspolizei, und nicht jeder Verstoss gehört vor Gericht. Wenn wir diese Regelung abschaffen, bleibt den Gemeinden einzig die Möglichkeit, immer die Kantonspolizei einzuschalten oder Anzeige zu erstatten. Statt einer schnellen Lösung belasten wir die Gerichte und vergeuden wertvolle Zeit und Ressourcen. Genau hier liegt der Wert der gemeinderechtlichen Ordnungsbussen: Sie ermöglichen es, Kleinigkeiten pragmatisch zu lösen, ohne unnötige Umwege. Es geht nicht darum, neue Verpflichtungen zu schaffen oder Gemeinden zu etwas zu zwingen. Es geht lediglich darum, den Gemeinden die Wahl zu lassen. Die Wahl, in ihrem eigenen Bereich eigenverantwortlich zu handeln. Und es passiert bereits. Die Beispiele sind da, der Bedarf ist da. Mit einer klaren, rechtlichen Grundlage schaffen wir in Nidwalden Transparenz und Effizienz, ohne das Rad neu zu erfinden.

Ich bitte Sie, lassen Sie uns den Gemeinden dieses praktische Werkzeug erhalten. Es ist klein, aber nützlich. Ein Schraubenzieher in der Werkzeugkiste unserer lokalen Verwaltung, der genau dann zum Einsatz kommen kann, wenn wir ihn brauchen. **Justiz- und**

**Sicherheitsdirektorin Karin Kayser-Frutschi:** Meine Ausführungen zu den verschiedenen Punkten sollen nicht den Eindruck erwecken, dass ich mit Herzblut gegen den Antrag spreche. Vielmehr geht es darum, auf gewisse Herausforderungen und Unklarheiten hinzuweisen, die mit der Umsetzung der vorgeschlagenen Regelung verbunden sind. Es ist wichtig, dass der Landrat sich dieser Punkte bewusst ist und sie sorgfältig abwägt, bevor er eine Entscheidung trifft. Ziel meiner Überlegungen ist es, Sachverhalte klar darzustellen, um eine fundierte Diskussion und Entscheidungsfindung zu ermöglichen.

Klares Bedürfnis und zukunfts offen: Gemäss der externen Vernehmlassung möchten sieben von elf Gemeinden die bestehende Möglichkeit beibehalten, was auf ein theoretisches Bedürfnis hinweist. Allerdings wurde die Regelung seit 2010 nie genutzt, was die Frage aufwirft, ob ein praktischer Bedarf tatsächlich besteht.

Der Wunsch zur Ahndung von Verstössen auf kommunaler Ebene bezieht sich auf Übertretungen, die seit Langem bestehen. Dies deutet darauf hin, dass die bestehenden Strukturen möglicherweise bereits ausreichen und die Einführung neuer Regelungen keinen signifikanten Mehrwert schaffen würde.

Erprobte Praxis und Aufwand-Nutzen-Frage: Es ist unbestritten, dass in anderen Kantonen kommunale Ordnungsbussen bei leichten Verstössen, etwa im Bereich der kommunalen Ordnung, angewandt werden. Allerdings erfordert dies einen erheblichen Aufwand durch die Gemeinden: Erstellung eines Bussenkatalogs, der das übergeordnete Recht nicht tangiert. Definition von berechtigten Kontrollorganen, die Verstösse erkennen und ahnden können. In der Praxis dürften die Anwendungsmöglichkeiten jedoch begrenzt sein. Der Aufwand für die Erstellung, Kontrolle und Umsetzung steht in keinem Verhältnis zum tatsächlichen Nutzen. Sowohl für die Gemeinden als auch für den Kanton entstünde viel Arbeit für wenig Wirkung.

Keine Rechtszersplitterung im kleinen Raum: Der Regierungsrat prüft Bussenkataloge lediglich auf die Gesetzmässigkeit. Ein genehmigter Katalog gilt jedoch nur für die jeweilige Gemeinde. Dies führt unweigerlich zu Rechtszersplitterung, da in verschiedenen Gemeinden unterschiedliche Tatbestände und Bussenhöhen festgelegt werden könnten. Bürgerinnen und Bürger wären gezwungen, die spezifischen Reglemente jeder Gemeinde zu konsultieren, um zu wissen, was erlaubt ist.

Beispiele verdeutlichen dies: Ein Friedhofsreglement könnte das falsche Entsorgen von Abfällen ahnden, während dies in einer anderen Gemeinde nicht gilt. Ähnlich könnte ein Strandbadreglement Bussen für nicht bezahlten Eintritt vorsehen, die jedoch nur lokal gelten. Gerade in einem kleinen Kanton wie Nidwalden führt dies zu Intransparenz und erhöhtem administrativem Aufwand. Das theoretische Bedürfnis steht im Kontrast zur fehlenden praktischen Anwendung bisher. Der Aufwand für Gemeinden, eigene Bussenregelungen zu schaffen und umzusetzen, ist erheblich. Rechtszersplitterung auf kleinem Raum gefährdet die Einheitlichkeit und Rechtssicherheit. Der erwartete Nutzen steht in keinem Verhältnis zum administrativen Aufwand. Wenn der Wunsch der Gemeinden allerdings ist, weiterhin einen Artikel im Ordnungsbussengesetz zu haben, der bisher nicht genutzt wurde, dann soll das so sein.

**Landrat Urs Christen:** Beckenried hat in seiner Vernehmlassung ebenfalls die Beibehaltung der Möglichkeit der gemeinderechtlichen Ordnungsbussen gefordert. Ich muss aber zugeben, dass es tatsächlich unnötig ist und in der Praxis nicht angewendet wird. Die Anwendung von Verwaltungsbussen oder -gebühren bei der Abfallentsorgung funktioniert in Beckenried gut. Nur weil jemand baden geht, ohne zu bezahlen, ist es aus meiner Sicht nicht nötig, den Gemeinden diese Möglichkeit zu lassen.

Das Wort wird nicht mehr verlangt. Die Diskussion ist geschlossen.

Bereinigungsabstimmung

Antrag RR / Antrag LR R. Kaiser (Minderheitsantrag SJS)

**Dem Minderheitsantrag der Kommission SJS wird mit 34 gegen 24 Stimmen zugestimmt.**

Abschluss der 1. Lesung

**Landratspräsident Toni Niederberger:** Die Einzelberatung in 1. Lesung der Revision des kantonalen Ordnungsbussenverfahren (Kantonales Ordnungsbussengesetz (kOBG) [Neuerlass] ist damit abgeschlossen. Das Geschäft wird für die 2. Lesung auf die nächste Sitzung traktandiert.

**10 Teilrevision des Gesetzes über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz, PBG) [Aufhebung Vorwirkung]; 1. Lesung**

Eintretensdiskussion

**Baudirektorin Therese Rotzer-Mathyer:** Der Landrat hat im Jahr 2014 entschieden, die Baugesetzgebung komplett zu revidieren. Durch diese Totalrevision mussten die Gemeinden ihre Bau- und Zonenreglemente sowie die Zonenpläne einer aufwendigen Gesamtrevision unterziehen. Im Sommer 2022 musste die Umsetzungsfrist der Gemeinden ein zweites Mal verlängert werden, da zu diesem Zeitpunkt noch keine Gemeinde die Gesamtrevision geschafft hat. Der Regierungsrat ging damals davon aus, dass eine Fristverlängerung von zwei Jahren bis Ende 2024 für die meisten Gemeinden ausreichen würde. Dem ist leider nicht so. Bis heute haben erst fünf Gemeinden ihre Nutzungsplanungen angepasst. Jetzt ist aber absehbar, dass die restlichen sechs Gemeinden auf der Zielgeraden sind und in den kommenden zwei Jahren die Gesamtrevision verabschiedet werden kann. Bei der letzten Fristverlängerung war vorgesehen, dass der Regierungsrat die Frist ein letztes Mal um zwei Jahre bis Ende 2026 verlängern könnte. Ab dem Jahr 2025 wurde die sogenannte Vorwirkung bei den Übergangsbestimmungen aufgenommen. Das bedeutet, dass ab dem 1. Januar 2025 bei Gemeinden, wo noch die alten Zonenpläne gelten, die Baugesuche dem neuen Recht entsprechen müssen. Die Meinungen über die Praktikabilität dieser Bestimmungen gehen bei Baujuristen auseinander. Bei den Praktikern ist man sich einig darüber, dass dies schwierig umzusetzen sein wird. Es wird bei den sechs Gemeinden, welche die Gesamtrevision noch nicht verabschiedet haben, zu Komplikationen mit Mehraufwand führen. Viele potenzielle Bauherrschaften und Gemeindebauämter wären davon betroffen. Darum soll die Vorwirkung der Gesamtrevision mit dieser Teilrevision abgeschafft werden. Die Umsetzungsfrist bis Ende 2026 soll bestehen bleiben. Bis dann müssen alle Gemeinden ihre Hausaufgaben lösen, sonst gilt bei ihnen ab 1. Januar 2027 ein Baustopp. Zwischenzeitlich haben alle Gemeinden die Gesamtrevision öffentlich aufgelegt. Jede Gemeinde sollte in der Lage sein, diese Frist einzuhalten und bis Sommer 2026 an einer Gemeindeversammlung die Gesamtrevision zum Entscheid vorzulegen.

Ich bedanke mich bei den Gemeinden für die bis jetzt grosse, geleistete Arbeit. Ich gebe zu, im Jahr 2014 wurde unterschätzt, was diese Gesamtrevision bedeutet. Die Gemeinden, die noch nicht am Ziel sind, möchte ich eindringlich auffordern, das Ganze ernst zu nehmen und die Umsetzung dieses neuen Baurechtes spätestens bis Ende 2026 abzuschliessen. Mir ist bewusst, dass die fünfte Teilrevision sehr zügig aufgegleist wurde. Dieses Beispiel einer Gesetzesrevision soll nicht Schule machen. Allerdings ist die Gesetzesanpassung nicht sehr komplex. Wir nehmen einfach das Datum aus dem Artikel 177 Absatz 5. Ohne die Teilrevision würden für die restlichen sechs Gemeinden schwierige Bedingungen für Baugesuche bestehen. Mit der Annahme dieser Teilrevision schaffen wir insbesondere für diese Gemeinden die nötige Rechtssicherheit.

**Landrat Armin Odermatt, Präsident der Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL):** Die Kommission BUL hat sich am 20. Dezember 2024 zu einer ausserordentlichen Sitzung betreffend dieses Traktandum getroffen. Ich arbeite in einem Planungsbüro und wurde auf diesen sehr speziellen Umstand aufmerksam gemacht. Ich habe mich geärgert und gefragt, was wir am 28. September 2022 übersehen haben, als wir diesem Gesetz zugestimmt haben. Ich habe das Protokoll der damaligen Sitzung nochmals gelesen und festgestellt, dass die sogenannte Vorwirkung bewusst bei der damaligen Teilrevision aufgenommen wurde. Erschwerend kommt hinzu, dass dieses Geschäft vom Vorgänger der heutigen Regierungsrätin als letztes Geschäft in der alten Zusammensetzung des Regierungsrates behandelt worden ist. Für unsere Kommission war es das erste Gesetz in der aktuellen Zusammensetzung. Von Seiten der Verwaltung wurde Druck gemacht, dieses Geschäft möglichst schnell zu behandeln. Entgegen der gängigen Praxis, haben wir dieses Geschäft nur einmal in der Kommission behandelt. Auch im Landrat wurde auf die 2. Lesung verzichtet. Wieso wurde die Vorwirkung in das Gesetz aufgenommen? Erstens wollte man den Druck auf die Gemeinden erhöhen und zweitens hat man sich bei der Umsetzung dieser Nutzungsplanung komplett verschätzt. Ich habe die Terminprognosen der Gemeinden angeschaut. Am 22. August 2022 war man der Meinung, dass bis zum 4. Quartal 2023, alle Gemeinden – ausser Beckenried und Emmetten - die Genehmigung erledigt haben. Viele Gemeinden haben sich im Zeitplan verschätzt. Ich möchte mich als Präsident der Kommission entschuldigen, dass ich das damals nicht kritischer hinterfragt habe. Jetzt müssen wir nach vorne schauen und dieser Teilrevision zustimmen, um einen Baustopp ab Januar 2026 bei einzelnen Gemeinden zu verhindern. Ich habe erstmals am 20. November 2024 vom Problem dieser Vorwirkung erfahren. Innerhalb Monatsfrist wurde diese Teilrevision ausgearbeitet. Politik muss also nicht immer langsam sein. Bei unserer Baudirektorin möchte ich mich herzlich für die pragmatische und vernünftige Lösung bedanken.

Die Kommission BUL bittet um Zustimmung dieser Teilrevision und ist mit 10 zu 0 Stimmen dafür.

**Landrat Benno Zurfluh, Vertreter der Grüne-SP-Fraktion:** Die Grüne-SP-Fraktion stimmt der vorliegenden Teilrevision des Gesetzes über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz, PBG) [Aufhebung Vorwirkung] zu und unterstützt den Verzicht auf eine 2. Lesung. Zwei Jahre nach der letzten Teilrevision wieder darüber diskutieren zu müssen, wirft aber einige Fragen auf. Warum hat man im September 2022 dem Landrat die sogenannte Vorwirkung als praktikable und rechtskonforme Lösung angeboten, unabhängig vom zeitlichen Rahmen und den zeitlichen Vorgaben, und jetzt stellt sich diese als nicht praktikabel und nicht umsetzbar heraus? Wir sind der Meinung, dass man diese Erkenntnisse schon vor zwei Jahren hätte haben können.

**Landrat Markus Walker, Vertreter der SVP-Fraktion:** Wir haben an der letzten Fraktions-sitzung ausführlich über die geplante Teilrevision diskutiert. Das Juristendeutsch in den Unterlagen, kombiniert mit der Raumplanung und dem Baurecht ist nicht ganz einfach zu verstehen. Beim Durchlesen der alten Landratsprotokolle habe ich festgestellt, dass der damalige Baudirektor im Jahr 2022 eine zu positive Prognose gemacht hat. Er hat sich um ganze eineinhalb Jahre verschätzt. Auch auf Stufe der Gemeinden sind Verfahren im Zusammenhang mit der Gesamtrevision teilweise massiv unterschätzt worden. Diese sind wesentlich zeitaufwendiger als geplant. Aus diesen Gründen dürfen wir heute einmal mehr über eine Teilrevision der Raumplanung und dem Baurecht beraten. Ohne diese Revision müssen ab dem 1. Januar 2025 in sechs Gemeinden Baugesuche dem alten und dem neuen Recht entsprechen. Bei grossen Baugesuchen mit veränderten Zonenplänen wäre dies schwierig, wenn nicht unmöglich. Der geänderte Wortlaut von Artikel 177, Absatz 5 wird so formuliert, dass die Änderungen rückwirkend in Kraft treten werden. Das bedeutet, dass Baugesuche auch nach dem 1. Januar 2025 nach dem alten Recht eingereicht werden können. Dies so lange, bis die neuen Zonen- und Baureglemente in Kraft treten. Baugesuche können so öffentlich aufgelegt und bearbeitet werden. Die Baukoordination muss zwingend den Ablauf der Referendumsfrist abwarten. Erst danach kann man Gesuche der

Gemeinden zurückschicken. Das ist insofern wichtig, dass Baubewilligungen erst nach Inkrafttreten der Teilrevision eröffnet werden. Die SVP-Fraktion unterstützt die Teilrevision einstimmig und sagt Ja zur Aufhebung der Vorwirkung. Ebenso einstimmig stimmen wir dem Verzicht auf eine 2. Lesung zu.

Das Wort wird nicht mehr verlangt, die Diskussion ist geschlossen.

Eintreten ist unbestritten und wird stillschweigend beschlossen.

#### Einzelberatung in 1. Lesung

Das Wort wird nicht mehr verlangt.

**Baudirektorin Therese Rotzer-Mathyer:** Ich stelle den Antrag auf Verzicht für die 2. Lesung, damit wir heute direkt die Schlussabstimmung durchführen können. Ich bitte um Ihre Zustimmung.

**Landrat Armin Odermatt, Präsident der Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL):** Die Kommission BUL unterstützt einstimmig den Antrag auf Verzicht für die 2. Lesung.

**Landratspräsident Toni Niederberger:** Infolgedessen hat der Landrat über das Gesetz gemäss 1. Lesung zu beschliessen.

#### Abstimmung Verzicht auf 2. Lesung

***Der Landrat hat mit 58 Stimmen dem Antrag des Regierungsrates zugestimmt.***

#### Schlussabstimmung

***Der Landrat beschliesst einstimmig mit 58 Stimmen: Die Teilrevision des Gesetzes über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz, PBG) [Aufhebung Vorwirkung] wird gemäss 1. Lesung beschlossen.***

**Landratspräsident Toni Niederberger:** Die nächste Sitzung findet am Mittwoch, 19. Februar 2025, statt. Es findet ab 17.00 Uhr der Jahresschlussapéro in der Empfangshalle statt. Dazu eingeladen sind neben den Landratsmitglieder auch die Regierungsratsmitglieder sowie die Vertreterinnen und Vertreter der Justiz und die Mitarbeitenden der Parlamentsdienste.

---

Die Sitzung ist offiziell geschlossen.

---

Landratspräsident:

*Toni Niederberger*

Landratssekretär:

*lic. iur. Emanuel Brügger*