



Protokoll Landratssitzung vom 2. September 2015

Ort	Stans, Landratssaal
Zeit	08.30 bis 12.00 Uhr
Anwesend:	Landrat: 57 Ratsmitglieder Regierungsrat: 7 Ratsmitglieder
Absolutes Mehr:	29 Stimmen
2/3 Mehr:	38 Stimmen
Entschuldigt:	Landrat Dino Tsakmaklis, Stansstad Landrat Werner Küttel, Buochs Landrat Dr. Ruedi Waser, Hergiswil
Vorsitz:	Landratspräsident Conrad Wagner, Stans
Protokoll:	Armin Eberli, Landratssekretär Maggie Blättler, Sekretärin Staatskanzlei

Behandelte Geschäfte:

1	Tagesordnung; Genehmigung	440
2	Protokolle der Landratssitzungen vom 27. Mai 2015 und 24. Juni 2015; Genehmigung	440
3	Motion von Landrat Armin Odermatt, Oberdorf, und Mitunterzeichnenden betreffend die Anpassung des Hundegesetzes; Beschluss über die Dringlichkeit	440
4	Teilrevision des Gesetzes über die Förderung der Wirtschaft (Wirtschaftsförderungsgesetz, WFG); 1. Lesung	442
5	Teilrevision des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsgesetz, ÖVG); 1. Lesung	444
6	Parlamentarische Initiative der Justizkommission zur Änderung des Gerichtsgesetzes betreffend das Präsidium des Obergerichts und des Verwaltungsgerichts	460
6.1	Beschluss über die vorläufige Unterstützung	460
6.2	Bezeichnung der vorberatenden Kommission	462
7	Motion von Landrat Martin Zimmermann, Ennetbürgen, und Mitunterzeichnenden betreffend eine Standesinitiative zur Abschaffung von Doppelbürgerschaften bei Einbürgerungen	463
8	Interpellation von Landrätin Therese Rotzer, Ennetbürgen, und Mitunterzeichnenden betreffend Verkehrserschliessung Bürgerstock Resort	471

Landratspräsident Conrad Wagner: Ich begrüsse Sie zur heutigen Sitzung. Ein neues Amtsjahr des Landrates hat angefangen und gleichzeitig hat der Regen den unglaublich schönen Sommer verabschiedet. Ich begrüsse Sie zu diesem politischen Jahr, wo ich als Landratspräsident die Sitzungen des Landrates leite. Bei Besuchen im Kanton und ausserhalb des Kantons darf ich vermitteln, Identität schaffen und kann in verschiedenen Bereichen konkrete Impulse geben. „Machemer's eifach!“

Zum stillen Gebet vorangehend habe ich auf Nidwaldner hingewiesen, welche diesen Sommer verstorben sind. Das Leben geht verschiedene Wege und ist ein grosses Glück. Doch der Tod gehört ebenso zum Leben. Bei einem Todesfall besinnen wir uns aufs Leben der verstorbenen Personen; das macht uns betroffen.

Der verstorbene Alt-Landratspräsident Roland Christen aus Wolfenschiessen, der „Eintracht-Roli“, habe ich selber nicht gut gekannt. Doch viele haben sein grosses Wirken erwähnt und erinnern sich an seine tatkräftige Hilfe, wie zum Beispiel für die Alterspflege in Wolfenschiessen.

Das Unglück vom „Unterhaus-Werni“ und vom Andre von Wiesenberg hat uns alle sehr bestürzt. Ich erwähne sie hier, weil wir selber in jungen Jahren jeweils mit einer WWF-Gruppe am Südhang vom Stanserhorn wildheuen gingen. So kennen wir die Zusammenhänge in Nidwalden und nehmen so Anteil. Und: Der Andre, ein Ausländer aus Polen, ist immer zusammen mit Werner erwähnt worden; ein Ausländer, aber gleichwohl „eysere eine“.

Im Weiteren erwähnte ich Edwin Achermann, Alt-Landrat, aus Stans. Er bleibt uns in Erinnerung als Erneuerer einer modernen Volksschule in Stans, in Nidwalden und in der ganzen Schweiz. Sein Wirken ist geprägt von seinem langjährigen Leitmotiv: „Der Vielfalt Raum und Struktur geben“. Lehrpersonen schöpfen noch lange aus dieser Erkenntnis und Motivation.

Zurück zum Landrat. Da will ich nochmals die Landratspräsidentenfeier vom 24. Juni 2015 erwähnen und Revue passieren lassen. Vielen Dank allen Beteiligten für die Feier an diesem allerschönsten und strahlenden Frühlingstag:

Gemeindepräsidentin Beatrice Richard hat in ihrer Rede von der Holzenergie gesprochen, als ein bedeutender Teil der Energiewende. Klimaneutral habe ich im Sommer bei einer Wanderung über den Seewligrat am Bürgenberg „mein geschenktes Holz“ angeschaut: bäumig im wahrsten Sinne des Wortes. Und bald heisst es ja auch auf dem Bürgenberg: „Saba al cher, el hamdullilah“. Es gilt jetzt, Arabisch zu lernen, nicht nur Französisch und Englisch. So ändern sich die Zeiten – auch in Nidwalden.

Gemeindepräsident Remo Zberg hat sich aufs Grüne fokussiert, nämlich ein Grün auf verschiedenen Wegen, wie er sagt. So sind es denn die Vielfalt, die Facetten und der Zusammenhalt über Parteigrenzen hinweg, welche eine erfolgreiche Politik in Nidwalden geschehen lassen.

Alt-Landammann Res Schmid hat erwähnt: „Einer für alle, alle für einen“. Das ist das traditionsreiche und umfassende Leitmotiv bei der Gründung des Schweizer Bundesstaates, wobei Nidwalden ja nicht gerade durch grosse Einsicht und grossen Mut gegläntzt hat. Jedenfalls zu Beginn. Im Zeitalter des nationalen NFA und internationaler Völkerwanderungen mag der Spruch uns Schweizerinnen und Schweizer nicht mehr oder noch nicht so recht gelingen.

Die Vertreterin der Fraktionen, Alice Zimmermann, hat mit der Bähnli-Safari und der Mobilität als Schlüssel für Nidwalden den Nagel auf den Kopf getroffen. Ja, genau:

- Die Franzosen – also wieder einmal Ausländer – sind noch zu Fuss gekommen und haben Nidwalden (und Obwalden und Engelberg) an den Bundesstaat anschliessen lassen. Helvetik, Wiener Kongress, Sie alle kennen diese Stationen.

- Die Pioniere Bucher/Durrer – für einmal zwar keine Ausländer, aber dafür Obwaldner – mit den elektrischen Seilbahnen auf das Stanserhorn, den Bürgenstock samt Hotellerie, etc., das neue Spiel von Tourismus.
- Dann 1964 die Öffnung des Loppers und der Bau der Acheregg-Brücke mit Kantonsstrasse, Bahn LSE sowie die Autobahn und der ganze automobiler Aufschwung nach dem 2. Weltkrieg. Aber?! - aber Nidwalden immer noch als Sackgasse. Doch nicht mehr lange, denn:
- 1980 kommt der Durchzug mit dem Seelisbergtunnel und damit liegt Nidwalden neu am Weg zwischen Hamburg und Palermo.
- Im kommenden Jahr 2016 dann die Eröffnung der NEAT. Für uns mit einer Haltestelle in Flüelen, später (2020/2021) in Altdorf.

Stuttgart und Milano werden damit zum Greifen nahe. Das Konzept ist so bestechend, technisch alles möglich. Andere würden vielleicht sagen, wir werden nur noch vom Ausland bestimmt. Doch halt, wir haben in Nidwalden die Entwicklung alle so gewollt, seit den Franzosen, seit Marignano, seit Sempach, seit Morgarten und seit dem Tell und dem Winkelried. Sie können sich selber ein Bild davon machen.

Pirmin Meier, mein Gymi-Lehrer aus Beromünster, sprach vom höchsten Auftrag im Leben, nämlich, „Frieden zu gebieten“. Mir geht es ein wenig kalt den Rücken hinunter. Sie wissen, so einfach ist das nicht mit dem Frieden. Umso einfacher denn sein Lösungsvorschlag: zusammen Essen. Aha, deshalb werden wir nachher zusammen auf dem Stanserhorn das Mittagessen einnehmen. Das ist unser Frieden, immer wieder, durch unser Zusammensein.

Franziska Bircher und Familien-Band singt und motiviert uns abschliessend zum „Zäme stah“, so auch bodenständig und gegenseitig unterstützend. Das wünsche ich mir. Ein Nidwalden, das „zäme stahd“ und wieder Grosses leistet. Also: Wir brauchen wieder Mut für grosse Würfe.

„Machemer's eifach!“ Ich freue mich auf unser gemeinsames Jahr! Danke!

Das war nun ein bisschen länger als 45 Sekunden; ich entschuldige mich dafür.

Orientierung über parlamentarische Vorstösse:

1. Landrat Armin Odermatt, Oberdorf, und Mitunterzeichnende haben mit Eingabe vom 24. Juni 2015 eine dringliche Motion betreffend die Anpassung des Hundegesetzes eingereicht.

Über die Dringlichkeit wird an der heutigen Sitzung beschlossen.

2. Landrat Josef Odermatt, Ennetbürgen, hat mit Eingabe vom 1. September 2015 eine Kleine Anfrage betreffend die Richtlinien für Bauten ausserhalb der Bauzone eingereicht.

Das Landratsbüro hat den parlamentarischen Vorstoss geprüft und zur Stellungnahme dem Regierungsrat überwiesen.

Ich erkläre die heutige Sitzung offiziell als eröffnet.

1 Tagesordnung; Genehmigung

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

Zur Tagesordnung wird das Wort nicht verlangt.

Der Landrat beschliesst mit 56 Stimmen: Die Tagesordnung wird genehmigt.

2 Protokolle der Landratssitzungen vom 27. Mai 2015 und 24. Juni 2015; Genehmigung

Protokoll vom 27. Mai 2015

Landratspräsident Conrad Wagner: Ich stelle das Protokoll der Sitzung vom 27. Mai 2015 zur Diskussion.

Das Wort wird nicht verlangt.

Der Landrat beschliesst mit 56 Stimmen: Das Protokoll der Landratssitzung vom 27. Mai 2015 wird genehmigt.

Protokoll vom 24. Juni 2015

Landratspräsident Conrad Wagner: Ich stelle das Protokoll der Sitzung vom 24. Juni 2015 zur Diskussion.

Das Wort wird nicht verlangt.

Der Landrat beschliesst mit 56 Stimmen: Das Protokoll der Landratssitzung vom 24. Juni 2015 wird genehmigt.

3 Motion von Landrat Armin Odermatt, Oberdorf, und Mitunterzeichnenden betreffend die Anpassung des Hundegesetzes; Beschluss über die Dringlichkeit

Landratspräsident Conrad Wagner: Die Motion von Landrat Armin Odermatt wurde Ihnen mit den Landratsakten zugestellt. Wir beschliessen heute lediglich über die Dringlicherklärung dieses parlamentarischen Vorstosses; eine Debatte über den Inhalt findet somit nicht statt.

Landrat Armin Odermatt und als Vertreter der SVP-Fraktion: Am 5. Juni 2015 hat ein Wolf in Emmetten zehn Schafe gerissen. Ich weiss nicht, wer von Ihnen die Bilder gesehen hat; der Wolf hat diese Schafe regelrecht auseinandergerissen. Es hat wie auf einem Schlachtfeld ausgesehen. Und das ist nicht irgendwo in den Bergen passiert, sondern direkt an der Hauptstrasse von Emmetten nach Seelisberg. Bevor dieser Wolf nach Emmetten kam, hat er bereits vorher schon im Kanton Uri Schafe gerissen. Später, am 10. Juli 2015, ist ein SMS-Alarm ausgelöst worden, weil im Gebiet Oberarni / Juchlipass in Wolfenschiessen offenbar ein Wolf gesichtet worden war. Dieser SMS-Warndienst für die Schafhalter wurde eingerichtet, weil es am 15. Juni 2015 im Gebiet Isenthal (Uri) einen mutmasslichen Wolfsriss gegeben hatte. Offenbar sucht sich der Wolf ein neues Revier und wie sich das im Gebiet um Calanda im Kanton Graubünden gezeigt hat, ist auch bei

uns eine Rudelbildung absehbar. Wer von Ihnen heute Morgen die Zeitung gelesen hat, ist sicher auf der letzten Seite hängen geblieben: Im Tessin hat ein Jäger eine Wölfin mit ihren drei Jungen fotografiert. Das wäre dann das zweite Wolfsrudel in der Schweiz. Im Gegenzug liegt im Wallis die nächste Abschussbewilligung für einen Wolf vor, der in den letzten zwei Monaten 44 Schafe gerissen hat. Ich gehe jetzt nicht näher auf Sinn oder Unsinn zur Wiederansiedlung von Wölfen in unseren Breitengraden ein. Das wäre ein anderes Thema.

Der grösste Schutz für die Herdentiere bieten zurzeit die sogenannten Herdenschutzhunde. Bei solchen Hunden handelt es sich nicht um klassische Hofhunde, die ausgebildet wurden, um eine Herde von der einen Weide auf die nächste zu treiben. Nein, diese Herdenschutzhunde sind ausschliesslich zur Verteidigung von Nutztieren da. Die Herdenschutzhunde haben eine spezielle Ausbildung und können nur über den staatlich anerkannten Verein HSH bezogen werden. Pro Wolf und 200 Schafen braucht es im Normalfall zwei Herdenschutzhunde. Bei zwei Wölfen braucht es dann vier Herdenschutzhunde, um einen optimalen Schutz gewährleisten zu können.

Bei einem Wolfsriss, wie wir das in Emmetten erlebt haben, zahlt die Staatskasse 20% der Schadenssumme an die Schafhalter. Um die Staatskasse zu entlasten, sollten wir eigentlich solche Herdenschutzhunde fördern. Es ist in meinen Augen paradox, wenn wir für solche Hunde Hundesteuer verlangen, aber im Gegenzug eigentlich für Schäden aufkommen, weil solche Herdenschutzhunde gefehlt haben. Nach meinen neuesten Erkenntnissen werden in Zukunft die Schafe, bei denen die notwendigen Schutzmassnahmen nicht ergriffen worden sind, nicht mehr zum Risskonto vom Wolf gezahlt, was aber für einen Wolfsabschuss ausschlaggebend ist. Deshalb sollten wir bereits jetzt mit der Förderung von Herdenschutzhunden starten. Die Begründung für die Dringlichkeit des Vorstosses haben Sie alle schriftlich erhalten. Ich danke Ihnen für Ihre Zustimmung.

Die SVP-Fraktion hat sich meiner Meinung angeschlossen.

Landrätin Alice Zimmermann, Vertreterin der CVP-Fraktion: Die CVP-Fraktion erklärt die Motion als nicht dringlich. Der Alpsommer dauert keinen Monat mehr und bald werden die Schafe wieder im Tal sein, wo sie dann einen besseren Schutz haben sollten. Lese ich das Hundegesetz durch, ist Hund, Hund. Hier gibt es keine Kategorien von verschiedenen Hundebezeichnungen, wie Herdenschutzhunde, Blindenhunde, Lawinenhunde, Jagdhund etc. Will man nun das Hundegesetz anpassen, müsste das ganze Gesetz vertieft angeschaut werden und ganzheitliche Abklärungen getätigt werden. Und nur den Herdenschutzhund von der Hundesteuer zu befreien, ist für die CVP etwas zu einseitig, auch das Verhältnis. Ich denke, auch andere Kategorien von Hunden leisten für Mensch und Tier grosse Aufgaben, nicht nur der Herdenschutzhund. Packen wir die Chance und lassen wir das Hundegesetz genau überprüfen. Vielleicht ergeben sich dadurch noch weitere, wichtige Anpassungen. Deshalb erklärt die CVP-Fraktion die Motion als nicht dringlich.

Landrat Niklaus Reinhard, Vertreter der FDP-Fraktion: Auch wir haben das Thema in der Fraktion diskutiert, haben das Problem erkannt, jedoch nicht dessen Dringlichkeit. Deshalb erachten wir den Vorstoss als nicht dringlich.

Justiz- und Sicherheitsdirektorin Karin Kayser: Auch von Seiten der Justiz- und Sicherheitsdirektion, wie auch von Seiten der Regierung, sieht man Handlungsbedarf, indem das Hundegesetz durchleuchtet und genauer angeschaut wird. Aber gerade, weil es wichtig ist, dass es genauer geprüft wird und nicht nur einseitig angeschaut werden soll, ist die Dringlichkeit nicht gegeben. Man will das Hundegesetz vertieft prüfen, insbesondere auch aufzeigen, welche Hunde, welche Funktionen in unserem Kanton haben und auch, welche Hunde allenfalls von der Hundesteuer befreit werden sollen. Wir wollen

nicht, dass quasi in einem Schnellschuss lediglich eine Hundefunktion geprüft wird. Deshalb sind wir gegen eine Dringlichkeit.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Der Landrat beschliesst mit 33 gegen 19 Stimmen: Die Motion von Landrat Armin Odermatt, Oberdorf, und Mitunterzeichnenden betreffend die Anpassung des Hundegesetzes wird als nicht dringlich erklärt.

4 Teilrevision des Gesetzes über die Förderung der Wirtschaft (Wirtschaftsförderungsgesetz, WFG); 1. Lesung

Eintretensdiskussion

Volkswirtschaftsdirektor Othmar Filliger: Die Regierung beantragt eine Anpassung von Artikel 8 des Wirtschaftsförderungsgesetzes. Es geht darum, dass nicht mehr alle Gesuche, die im Zusammenhang mit der Neuen Regionalpolitik (NRP) gestellt werden, von der Regierung zu genehmigen sind. Gesuche um Beiträge und Darlehen bis maximal 50'000 Franken sollen durch die Direktion beschlossen werden können. Gesuche, die über diesem Betrag liegen, durch die Regierung.

Die Verfahren werden damit vereinfacht. Kleinere Gesuche können schneller behandelt und entschieden werden. Die Regierung erfährt dadurch eine Entlastung. Rückblickend hätten rund die Hälfte der gewährten Beiträge und Darlehen durch die Volkswirtschaftsdirektion bewilligt werden können. In Zahlen sind das 18 von 35 Bewilligungen. Auch die Kantone Obwalden und Uri haben die gleiche oder eine ähnliche Kompetenzregelung, wie sie jetzt die Nidwaldner Regierung Ihnen vorschlägt. Die Vereinfachung ist auch deshalb angezeigt, weil in der Zukunft, das heisst, in der Programmperiode 2016-2019, weniger Mittel zur Verfügung stehen werden.

In der Vernehmlassung war die Anpassung des Wirtschaftsförderungsgesetzes unbestritten; sämtliche Parteien und Gemeinden haben der Änderung zugestimmt.

Teilweise umstritten war in der Vernehmlassung dagegen der Regionalentwicklungsverband Nidwalden & Engelberg (REV). Es wurde die Frage gestellt, ob dieses Organ noch benötigt werde – und falls ja, wofür. Die Regierung hat das vertieft angeschaut und ist zum Schluss gekommen, dass es den REV weiterhin braucht. Dies aus folgenden Gründen:

- Der Titel „Neue Regionalpolitik“ weist darauf hin: Der Bund orientiert sich bei seiner Unterstützung an Wirtschaftsräume und nicht an Kantonsgrenzen. Für den Bund ist die Region Nidwalden/Engelberg ein Wirtschaftsraum.
- Der REV begutachtet Gesuche aus Nidwalden und Engelberg und stellt Antrag, entweder an den Kanton Nidwalden oder im Fall eines Engelberger Projektes an den Kanton Obwalden. Der REV ist breit abgestützt mit Vertretern aus Nidwaldner Gemeinden, mit einem Vertreter der Pro Wirtschaft Nidwalden/Engelberg und einem Vertreter aus der Gemeinde Engelberg. Diese breite Abstützung ist wichtig für eine sachgerechte Bearbeitung der Gesuche.

Aus Sicht des Regierungsrates und des Gemeinderates Engelberg ist der REV auch weiterhin notwendig. Es ist aber auch klar – und das muss an dieser Stelle auch gesagt werden –, wenn künftig weniger Mittel für die NRP-Projekte zur Verfügung stehen sollten, dass es dann auch Anpassungen beim REV geben würde. Diese würden über die Leistungsvereinbarung vorgenommen. Bezüglich des REV braucht es deshalb keine Gesetzesanpassung. Der REV ist also weiterhin wichtig für uns. Soweit der Exkurs zum Regionalentwicklungsverband Nidwalden & Engelberg.

Geschätzte Damen und Herren, ich beantrage im Namen der Regierung Eintreten und Gutheissung der Vorlage.

Landrätin Karin Costanzo, Vertreterin der Kommission für Bildung, Kultur und Volkswirtschaft (BKV) und Vertreterin der CVP-Fraktion: Die Kommission für Bildung, Kultur und Volkswirtschaft BKV hat an ihrer Sitzung vom 1. Juli 2015 im Beisein von Volkswirtschaftsdirektor Othmar Filliger die Vorlage für die Teilrevision des Gesetzes über die Förderung der Wirtschaft (Wirtschaftsförderungsgesetz, WFG) beraten.

In der Vernehmlassung zu dieser Gesetzesänderung wurde von verschiedenen Gremien die Daseinsberechtigung des Regionalentwicklungsverbandes Nidwalden & Engelberg (REV) in Frage gestellt. Diese Thematik hat der Regierungsrat in seinem Bericht abgehandelt. Er ist zum Schluss gekommen, dass zum jetzigen Zeitpunkt die bestehende Struktur immer noch zeitgemäss sei. Die BKV teilt diese Einschätzung.

Eigentlicher Gegenstand der Vorlage ist eine inhaltlich äusserst beschränkte Teiländerung des Wirtschaftsförderungsgesetzes in Artikel 8 Abs. 2 und Abs. 3. Neu müssen nur noch Beiträge und Darlehen des Kantons über 50'000 Franken durch den Regierungsrat bewilligt werden. Über kleinere Beiträge kann die Volkswirtschaftsdirektion selbständig verfügen. Dies erleichtert und beschleunigt die Behandlung von Gesuchen. In der Vernehmlassung wurde diese Neuregelung von keiner Seite her bestritten.

Die Kommission BKV beantragt dem Landrat einstimmig, auf die Vorlage betreffend die Teilrevision des Wirtschaftsförderungsgesetzes (WFG) einzutreten und diese gutzuheissen.

Ich kann Ihnen noch die Meinung der CVP-Fraktion kundtun: Auch sie unterstützt die Teilrevision dieses Gesetzes einstimmig.

Landrat Christian Landolt, Vertreter der SVP-Fraktion: Die vorliegende Teilrevision des Wirtschaftsförderungsgesetzes haben wir an unserer Fraktionssitzung behandelt. Der Neuregelung der Kompetenzstufe haben wir einstimmig zugestimmt. Bei der Vernehmlassung hat die SVP und selbst Gemeinden die Frage gestellt, ob die Vorprüfung der Gesuche durch den Regionalentwicklungsverband Nidwalden & Engelberg noch notwendig sei. In der heutigen Zeit von knappen Finanzen ist es äusserst fraglich, ob man sich den Luxus dieser Doppelspurigkeit noch leisten kann. Da die heutige Vorlage aber nur die Revision der Kompetenzstufen beinhaltet, ist eine Motion erforderlich, welche sich diesem Thema annimmt. An der Herbstklausurtagung unserer Fraktion wird diese Motion auf der Traktandenliste stehen.

Landrätin Susi Ettlín Wicki, Vertreterin der Grüne-SP-Fraktion: Sowohl die SP, wie auch die Grüne Nidwalden haben sich bereits in der Vernehmlassung für die Teilrevision des Wirtschaftsförderungsgesetzes ausgesprochen. Wir erwarten von dieser Gesetzesänderung eine Reduktion der bürokratischen Wege und damit eine effizientere und schnellere Abwicklung von Gesuchen. Auch bezüglich der Neuregelung der Kompetenzstufe erachten wir den Betrag von 50'000 Franken angemessen. Wir passen uns damit den Nachbarkantonen an. Aus diesen Gründen unterstützen wir die vorliegende Revision.

Landrat Niklaus Reinhard, Vertreter der FDP-Fraktion: Dass wir für die Optimierung von Abläufen sind, versteht sich von selber. Dass wir die Verantwortlichkeiten vermehrt an die richtige Stelle delegieren könnten, wäre vielleicht auch andernorts zu überlegen. Aus diesen Überlegungen sind wir für diese Teilrevision des Wirtschaftsförderungsgesetzes.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Eintreten ist unbestritten und wird stillschweigend beschlossen.

Die Detailberatung erfolgt ohne Wortbegehren.

Schlussabstimmung

Der Landrat beschliesst mit 56 gegen 0 Stimmen: Die Teilrevision des Gesetzes über die Förderung der Wirtschaft (Wirtschaftsförderungsgesetz, WFG) wird in 1. Lesung beschlossen.

5 Teilrevision des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsgesetz, ÖVG); 1. Lesung

Eintretensdiskussion

Baudirektor Hans Wicki, Landammann: Das aktuelle Verkehrsgesetz stammt aus dem Jahre 1997. Eine leichte Revision erfolgte im Jahr 2009 aufgrund der Bahnübergangssanierungen, woraus sich ein eigentlicher Finanzierungsbeschluss ergab. Seitdem ist das Verkehrsgesetz nicht mehr revidiert worden. Ich glaube, Sie stimmen mir zu, dass sich in diesem Bereich seit 1997 einiges verändert hat. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs wurde kontinuierlich ausgebaut, das heisst im Fachjargon, die Kurskilometer sind gestiegen. Auch die Abgeltungen sind gestiegen und zwar überproportional, weil die Erträge bei den öffentlichen Verkehrsmitteln zu wenig stark gestiegen sind. Man musste auch feststellen, dass die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs grossmehrheitlich den Transportunternehmen überlassen wurde, was damals durchaus für richtig befunden wurde, da diese ja schliesslich auch wussten, wovon sie sprechen und was sie machen.

Seit 1997 haben sich aber auch Veränderungen im Umfeld ergeben. Selbstverständlich hatten auch wir ein gutes Wachstum im Kanton Nidwalden, insbesondere bezüglich der Verkehrsströme und zwar von Nidwalden nach aussen, aber auch von aussen nach Nidwalden hinein. Dies mehrheitlich zu Spitzenzeiten, was naturgemäss dazu führte, dass die Produktion dieser Verkehrsmittel teurer geworden ist. Wir durften auch feststellen, dass die Ansprüche der Bevölkerung, aber auch der Gemeinden bezüglich des öffentlichen Verkehrs enorm zugelegt haben. Man ist heute nicht mehr bereit, sieben, acht Minuten auf eine Verkehrsverbindung zu warten, sondern diese muss innert fünf Minuten gewährleistet sein, sonst ist es keine Verbindung mehr. Selbstverständlich sind auch die Anforderungen an das Rohmaterial ebenfalls entsprechend gestiegen. Schliesslich muss auch festgestellt werden, dass die Finanzmittel, die im Kanton Nidwalden schon immer etwas knapp waren, noch knapper geworden sind. Dadurch ergab sich ein Problem, welches wir genauer anschauen und überdenken wollten, um eine andere Lösung zu finden.

Aufgrund dessen wurde eine öV-Strategie erarbeitet, welche sehr breit abgestützt ist. Sie wurde mit allen Gemeinden und den Transportunternehmen abgesprochen. In der Zukunft möchten wir einen bedarfsgerechten, optimierten und bezahlbaren öffentlichen Verkehr im Kanton Nidwalden haben. Weil die öV-Strategie breit abgestützt ist, ergab sich wohl dagegen auch keine grosse Opposition. Man kann ja auch fast nichts dagegen sagen. Es war kein wahnsinniger Wurf, aber ein wichtiger.

Wir haben im Dezember 2013 bereits mit der Umsetzung der öV-Strategie begonnen. Ich kann Ihnen sagen, dass wir dadurch bereits in den Jahren 2014 und 2015 eine recht gute Steigerung im öffentlichen Verkehr erreichen konnten. Wenn Sie die Bahn oder den Zug benutzt haben, haben Sie das sicherlich auch bemerkt; es gab extreme Frequenzsteigerungen bei unseren Transportmitteln.

Eine Strategie ist aber nur dann sinnvoll, wenn man auch überprüfen kann, ob man auf dem Weg zu den festgelegten strategischen Zielen ist. Deshalb waren wir der Meinung, dass zusätzlich ein Controlling eingeführt werden sollte. Dafür hatten wir aber bislang keine Rechtsgrundlagen. Diese fehlten. Das war mit ein Grund, weshalb wir diese Gesetzesänderung vorgenommen haben.

Vom September 2014 bis Januar 2015 führten wir eine Vernehmlassung durch. Es gab eine rege Teilnahme, aber auch eine rege Rückmeldung. Das ist auch gut so. Allgemein kann gesagt werden, dass die Einführung eines Controllings begrüsst wurde; das war eigentlich unbestritten. Gehapert hat es aber bei der Mitfinanzierung durch die Gemeinden. Da war man sich nicht ganz einig, ob das der richtige Ansatz sei und die Finanzierung vollständig beim Kanton verbleibt oder ob die Gemeinden sich bei der Finanzierung mit beteiligen sollen und dadurch auch mitreden könnten.

Am 29. Januar 2015 wurde dieses Thema mit den beteiligten Gemeinden und den Parteien besprochen. Bei der Baudirektion kamen wir zur Überzeugung, dass die Gesetzesvorlage nochmals angepasst werden sollte. Dem Regierungsrat wurde nachfolgend eine überarbeitete Vorlage mit folgenden Grundzügen unterbreitet:

- Bei den Schwellenwerten sollen der Kostendeckungsgrad und die Angebotseffizienz im Fokus stehen.
- Das Controlling soll in zwei Schritten erfolgen, nämlich jährlich durch die Baudirektion und alle vier Jahre durch den Landrat.
- Weiter wurde vorgeschlagen, dass der Landrat nicht nur die finanziellen Vorgaben geben soll, indem er den Rahmenkredit beschliesst, sondern auch die Definition der Schwellenwerte in seiner Kompetenz liegen solle. Der Regierungsrat legt dagegen weiterhin das Mengengerüst fest und entscheidet weiterhin über das öV-Angebot.
- Selbstverständlich ergaben sich auch noch einige weitere Anpassungen, welche aber mehrheitlich aufgrund der Bundesgesetzgebung erfolgten. Einerseits ist das die Bahnreform 2 des Bundes, welche nun umgesetzt werden muss. Dabei geht es darum, eine Ausschreibungsplanung im Gesetz zu formulieren, um die Kompetenz zu erhalten, eine solche Ausschreibung zu tätigen, wenn es notwendig ist. FABI ist nun in der Umsetzung. Die Bahninfrastruktur-Verantwortlichkeiten und auch die Mitfinanzierung von Bike- und Rail-Abstellplätzen müssen neu geregelt werden, denn diese haben immer wieder zu unschönen Situationen in den Gemeinden geführt, insbesondere zur Frage der Zuständigkeiten, auch in finanzieller Hinsicht.

Die Gesetzesvorlage wurde in den Kommissionen BUL und Fiko beraten. Wir werden nachgehend sicher davon hören und Sie haben ja auch deren Bericht erhalten. Es war grundsätzlich eine gute Diskussion. Wir haben jetzt im Regierungsrat entschieden, heute und auch das nächste Mal lediglich das öV-Gesetz zu behandeln. Über die Schwellenwerthöhe soll dann entschieden werden, wenn der Rahmenkredit für den RPV im Landrat behandelt wird. Das wäre dann auch gleich die Vorgehensweise, wie es in Zukunft verlaufen soll. Alle vier Jahre sollen die Schwellenwerte überarbeitet und gleichzeitig über den Rahmenkredit debattiert werden. Das passt ja auch zusammen. Wenn die Schwellenwerte abgeändert werden, kann das durchaus Auswirkungen auf die Finanzierung haben – oder auch umgekehrt. Der Regierungsrat beantragt Ihnen Eintreten auf die Gesetzesvorlage und selbstverständlich auch, diese zu beschliessen.

Landrat Albert Frank, Vertreter der Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL) sowie Vertreter der SVP-Fraktion: An unserer Fraktionssitzung vom 26. August 2015 haben wir die Anpassung des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsgesetz) diskutiert. Dabei ging es nicht um die Schwellenwerte im öffentlichen Verkehr, sondern um die Grundlagen für dieses Gesetz zu schaffen. Die Fraktion der SVP ist für das Eintreten auf die Vorlage. Ebenso vertrete ich die Meinung der Kommission BUL gemäss der Sitzung vom 29. Juni 2015.

Landrat Stefan Bosshard, Vertreter der Finanzkommission (Fiko) und Vertreter der FDP-Fraktion: Die Finanzkommission hat an der Sitzung vom 2. Juli 2015 die Teilrevision des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs, in Anwesenheit von Baudirektor Hans Wicki, Direktionssekretär Urs Achermann und Hanspeter Schüpfer, Leiter Fachstelle Öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung, beraten. Die Details der Beratung sind in unserem Mitbericht vom 13. Juli 2015 enthalten.

Die aktuelle Vorlage weist insbesondere bezüglich des Einbezugs der Gemeinden wesentliche Unterschiede zur Vernehmlassungsvorlage auf. Die Finanzkommission kam zum Schluss, dass eine Rückweisung der Vorlage zwecks Durchführung einer erneuten Vernehmlassung nicht angezeigt ist, da die Gemeinden grundsätzlich entlastet werden und mit den Anpassungen insbesondere die Vernehmlassungskommentare der Gemeinden berücksichtigt worden sind.

Die Finanzkommission begrüsst die dem Landrat nun vorgelegte Vorlage mit dem Controlling-System und der Festlegung der beiden Schwellenwerte grossmehrheitlich. Die Finanzkommission ist jedoch der Ansicht, dass im Gesetz noch Präzisierungen bzw. Korrekturen vorzunehmen sind, damit das System, wie vorgesehen, umgesetzt werden kann, bzw., dass das Gesetz auch effektiv so funktioniert wie es im Bericht dargelegt wird.

Die Finanzkommission wird deshalb in der Detailberatung folgende Anträge zu folgenden Artikeln stellen:

Erster Antrag zu Art. 8 Abs. 3 „Kantonale Schwellenwerte“:

Die Festlegung der Schwellenwerte in einem Landratsbeschluss und der Beschluss über den Rahmenkredit sind zwei gesonderte Prozesse, die in der Regel zeitgleich oder wenigstens zeitnah durch den Landrat behandelt werden sollten. Die Schwellenwerte sollten sinnvollerweise nicht alle zwei Jahre angepasst, sondern für eine längere Periode festgelegt werden.

Die Rahmenkredite werden meistens auf eine kürzere Dauer festgelegt. In der Vergangenheit hat man diese sogar jährlich festgelegt. Der Regierungsrat stellt in seinem Bericht künftige Rahmenkredite mit einer Dauer von zwei Jahren in Aussicht.

Die Formulierung gemäss der Vorlage des Regierungsrates hatte zur Folge, dass mit dem Rahmenkredit immer auch die Schwellenwerte neu festgelegt werden. Damit der tatsächlichen Situation Rechnung getragen werden kann und die Schwellenwerte mit der unterschiedlichen Zeitdauer der Rahmenkredite synchronisiert werden können, beantragen wir folgende Formulierung bei Artikel 8, Absatz 3:

„3 Der Landrat legt die kantonalen Schwellenwerte für mindestens vier Jahre und in der Regel gleichzeitig mit dem Rahmenkredit gemäss Art. 19 fest.“

Unser zweiter Antrag betrifft Art. 14 Abs. 2 Ziff. 2 „2. Massnahmen“:

Das in Art. 14 Abs. 2 vorgesehene Ampelsystem wird im Bericht ausführlich erläutert. Eine Linie wird zur Streichung beantragt, wenn im letzten Jahr die Farbe der Ampel rot ist. Dies trifft zu, wenn beide Schwellenwerte nicht erreicht werden. Wird nur ein Schwellenwert nicht erreicht, so ist die Ampel gelb, was für die Beurteilung durch den Landrat als grün gewertet wird (vgl. Bericht Seite 12). Die Formulierung in Art. 14 Abs. 2 Ziff. 2 ist daher nicht korrekt. Die Finanzkommission beantragt deshalb, diese Ziffer wie folgt zu formulieren:

„2. im letzten Jahr beide kantonalen Schwellenwerte nicht erreicht wurden.“

Unser dritter Antrag betrifft Art. 14. Dort möchten wir gerne einen zusätzlichen Absatz 2 einfügen. Der bestehende Absatz 2 würde dann Absatz 3.

Der Regierungsrat führt im Bericht zu den Auswirkungen auf die Gemeinden aus (Kapitel 6.2 auf S. 27), dass diese eigenständig den Entscheid fallen können, ob sie Abgeltungen an Verkehrslinien leisten, welche eingestellt werden sollen. Mit diesen Beiträgen soll offenbar erreicht werden, dass der Kostendeckungsgrad erhöht und damit der Schwellenwert wieder erreicht wird – also die Ampel auf Grün gestellt werden kann. Die Finanzkommission ist der Ansicht, dass für diese Art der Beiträge der Gemeinden eine gesetzliche Grundlage im Verkehrsgesetz fehlt. Sie beantragt daher einen neuen Absatz 2 aufzunehmen, welcher den Gemeinden die Möglichkeit gibt, mit Beiträgen den Kostendeckungsgrad zu erhöhen. Unser Vorschlag lautet wie folgt:

„2 Die Gemeinden können Beiträge leisten, die als Einnahmen des Verkehrsangebotes gelten und zu einer Erhöhung des Kostendeckungsgrades führen.“

Die Finanzkommission beantragt dem Landrat mit 10 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung auf die Teilrevision des Verkehrsgesetzes einzutreten, die Anträge der Finanzkommission zu unterstützen und die Teilrevision des Verkehrsgesetzes zu beschliessen.

Die Stellungnahme der FDP-Fraktion: Die FDP-Fraktion schliesst sich im Wesentlichen der Meinung der Finanzkommission an. Das heisst, wir begrüssen die Einführung eines potentiell griffigen Controlling-Systems. Wie effektiv dieses dann einmal sein wird, hängt im Wesentlichen mit der Höhe und der Bestimmung der Schwellenwerte zusammen. Ebenfalls sind wir der Meinung, dass es keine zweite Vernehmlassung braucht, da gemäss Auskunft der Baudirektion die Hauptanliegen der Gemeinden in der nun vorliegenden Überarbeitung umgesetzt wurden, insbesondere die Pflicht oder die Möglichkeit zur Ausfinanzierung von Linien.

Betreffend die drei Abänderungsanträge der Finanzkommission wird die FDP die beiden ersten Anträge zum Ampelsystem bzw. zur Häufigkeit der Anpassung der Schwellenwerte unterstützen. Den dritten Antrag, den neuen Absatz mit der Erläuterung der Möglichkeit zur Mitfinanzierung der Gemeinden, werden wir nicht unterstützen. Wir sind der Meinung, dass diese Möglichkeit auch ohne diesen Absatz besteht. Das übrigens bereits in der aktuell gültigen Fassung des Gesetzes, wie das Beispiel Stansstad und Stans zeigt. Der Absatz hat somit keine zusätzliche Wirkung und kann daher weggelassen werden, um das Gesetz nicht mit unnötigen Artikeln und Absätzen zu belasten.

Landratspräsident Conrad Wagner: Landrat Stefan Bosshard ist sehr intensiv auf die Thematik eingegangen, insbesondere auch auf die einzelnen Anträge der Finanzkommission. Ich möchte ihn darauf hinweisen, dass anlässlich der Lesung, diese Anträge auch entsprechend zu stellen sind. Dann werden wir diese Anträge auch in der Detailberatung behandeln. Dies als Hinweis für zukünftige Sitzungen. Jetzt geht es um das Eintreten auf die Vorlage. Ich danke für die umfassende Berichterstattung von Seiten der Fiko.

Landrat Norbert Rohrer, Vertreter der CVP-Fraktion: Im Namen der CVP-Fraktion nehme ich zur Revision des Verkehrsgesetzes Stellung. Die Fraktion hat in einer sehr engagierten und ausführlichen Diskussion die Chancen und auch die Problemzonen des Gesetzes diskutiert.

Die erste Fassung wurde ja von fast allen Gemeinden in der Vernehmlassung abgelehnt, weil sie eine finanzielle Beteiligung der Gemeinden an einzelnen Linien vorgesehen hatte. Die zweite Fassung wurde zwar den Vertretern der Gemeinden vorgestellt, eine erneute Vernehmlassung und somit Behandlung in den Gemeinderäten fand jedoch nicht statt, obwohl wichtige Änderungen vorgenommen wurden. Nebst der Streichung der Gemeindebeiträge wurden nämlich die Kriterien für das Controlling teilweise ausgetauscht. Neben dem Kostendeckungsgrad, der in der CVP unbestritten war, wurde an Stelle der Querschnittbelastung neu die Angebotseffizienz eingeführt. Zusätzlich ist geplant, die Schwellenwerte des Kostendeckungsgrades heraufzusetzen, was eine Linie schneller in den roten Bereich bringt. Die CVP kritisiert die fehlende zweite Vernehmlassung, obwohl sie

auch den zeitlichen Druck sieht, der mit der Umsetzung von FABI, samt den unbestrittenen neuen Artikeln, entstanden ist.

Inhaltlich stimmt die CVP-Fraktion grossmehrheitlich der Revision des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs zu. Sie erachtet das vorgeschlagene Controlling mit dem Ampelsystem grundsätzlich als sinnvoll. Ein wirtschaftlicher Einsatz der Mittel ist unbestritten. Optimierungspotenzial soll bei allen, den roten und den grünen Linien ausgeschöpft werden.

Sinnvoll sind auch der Betrachtungszeitraum von vier Jahren und die klare Definition der Abläufe. Dazu einen kleinen Exkurs: Das war bisher leider nicht immer der Fall. Die Buslinie Stansstad-Stans-Büren war als Durchmesserlinie konzipiert und gut ausgelastet. Die Gemeinden Stans und Stansstad bezahlten an den Streckenabschnitt Stansstad-Stans die Hälfte der ungedeckten Kosten, je Gemeinde etwas über 40'000 Franken. Das war immer unbestritten. Mit der überarbeiteten öV-Strategie des Regierungsrates wurden die Sportanlagen im Eichli neu in die Linie aufgenommen und das Angebot in der Gemeinde Oberdorf verbessert. Das hatte zur Folge, dass die Linie aufgeteilt werden musste und die zwei Gemeinden neu mehr als das Doppelte bezahlen mussten. Davon war jedoch bei der Änderung der öV-Strategie nicht die Rede gewesen. Schliesslich wurden die beiden Gemeinden ultimativ und kurzfristig aufgefordert, die verdoppelten Beiträge zu zahlen, ansonsten werde die Linie kurzfristig aus dem Fahrplan genommen. Alt Landratspräsident und noch Gemeinderatsmitglied Walter Odermatt könnte den Sachverhalt bestätigen. Solche Verfahrensfehler sollten in Zukunft vermieden werden.

Der Rahmenkredit und die Linien sollen vom Landrat festgelegt werden. Der Landrat legt auch die Schwellenwerte für vier Jahre fest. Dem Regierungsrat obliegen die Festlegung des Mengengerüsts und die Bestellung des öV-Angebotes. Das Controlling ist Sache der Baudirektion. Damit ist die CVP-Fraktion einverstanden. Sie hat allerdings Bedenken, dass Nebenlinien unter vermehrten Druck geraten.

Die Bahnlinie durch das Engelbergertal ist nicht in Diskussion und auch die Hauptachse der Buslinie Stans-Seelisberg steht kaum zur Debatte. Gefährdet sind aber Linien wie Stans-Büren oder Stans-St. Jakob. Es kann jedoch nicht sein, dass die Mehrheit der Gemeinden ihren öV-Anschluss quasi auf sicher hat, einige Randgemeinden aber ständig um ihren öV-Anschluss bangen müssen. Hier wird der Landrat Fairness und auch etwas Grosszügigkeit bei der Bemessung der Schwellenwerte zeigen müssen.

Gerade auch in dieser Hinsicht unterstützt die CVP-Fraktion die drei Anträge der Fiko, die mehr Klarheit bringen und in Artikel 14 den Gemeinden explizit die Möglichkeit geben, den Kostendeckungsgrad durch freiwillige Gemeindebeiträge zu verbessern. Das wird ja durch Beiträge beispielsweise an Schülertransporte bereits praktiziert, ist aber im Gesetz nicht geregelt.

Die CVP-Fraktion beantragt dem Rat, die drei Anträge der Fiko gutzuheissen und dann dem Gesetz als Ganzes zuzustimmen.

Landrat Thomas Wallimann, Vertreter der Grüne-SP-Fraktion: Wie Sie vielleicht wissen, ist der öV quasi mein täglich Brot und zwar mit seinen schönen, wie auch ambivalenten Seiten. Der Bus von St. Jakob nach Stans fährt so, dass ich regelmässig zu spät an die Landratssitzung kommen würde oder viel zu früh. Deshalb nehme ich das Velo. Das hat zur Folge, dass ich schwitze. Es hat aber auch noch etwas anderes zur Folge: Der Deckungsgrad der Buslinie sinkt und es ist nicht so effizient, weil doch übers Jahr hinaus einige Fahrten mit einigen Personen weniger gemacht werden. Trotzdem unterstütze ich den öV aus voller Überzeugung und habe auch nichts dagegen, dass er etwas kostet, da er eben Ennetmoos und St. Jakob an ein grösseres Verkehrsnetz anbindet.

In diesem Sinne haben wir auch in unserer Fraktion ambivalent die Bedeutung des öV diskutiert und darauf hingewiesen, dass es wichtig ist, dass der Netz-Charakter des öV immer wieder berücksichtigt wird. ÖV ist mehr als ein individuelles auf Linien bezogenes Rendite-Denken und Zahlen-Beigen, obwohl das immer so faszinierend ist, wenn da Ampeln auf Grün, Rot und Orange schalten, aber es ist halt etwas komplizierter, wenn Menschen zusammenleben, als nur nach Ampelsystem zu funktionieren. Das heisst, wir müssen immer berücksichtigen, dass öV auch ein Zeichen ist für Zusammengehörigkeit und dass man mit dem öV die Gemeinden nicht gegeneinander ausspielt, geschweige denn Quartiere, je nachdem, wie viel Geld im Portemonnaie zur Verfügung steht.

Deshalb sind wir mit kritischen Fragen an die Vorschläge der Schwellenwerte gegangen, die heute noch nicht im Detail zur Diskussion stehen. Es sollen aber heute Kriterien eingeführt werden, wo wir denken, dass es auch mit weniger genügen würde. Man müsste sich allenfalls auch fragen, ob der Landrat tatsächlich die richtige Instanz ist, um gewisse Sachen zu entscheiden, oder ob es nicht doch gescheiter wäre, wenn der Regierungsrat das entscheiden würde, weil wir ihm eine grössere Übersicht zumuten und dadurch das Ausspielen von einzelnen Gemeindeinteressen ein wenig abgedefert würde.

Kurz und gut: Wir sind in unserer Fraktion für Eintreten in der ganzen Ambivalenz der Fragestellung. Wir werden einzelne Anträge zu den verschiedenen Artikeln einbringen. Ich möchte aber doch sagen, dass wir noch abwägen, ob wir den Gesetzesvorschlag zurückweisen sollen, weil die Voraussetzungen nicht ideal waren, um das Ganze zu diskutieren. Dabei denke ich insbesondere an Artikel 6 Absatz 3, welcher zum Teil als neu dargestellt wird (grössere Schrift). Wenn ich das aber mit dem ursprünglichen Gesetz vergleiche, muss ich aber feststellen, dass dieser bereits im ursprünglichen Gesetz enthalten ist. Im Vernehmlassungsentwurf ist der betreffende Absatz nicht aufgeführt, weil er beibehalten werden soll. Ich habe festgestellt, dass ich quasi jeden Artikel über drei Gesetze vergleichen muss. Wir haben uns gefragt, ob es nicht eine einfachere Methode gibt, eine Art Parallelschaltung, gerade wenn drei solcher Anträge vorliegen und der Vernehmlassungsentwurf so stark überarbeitet worden ist. Damit würde unsere Arbeit etwas erleichtert. So haben wir halt die Gesetze nebeneinander gelegt und durchgeschaut. Kurz und gut: Wir sind für Eintreten. Weiter diskutieren werden wir in der Beratung.

Landrat Joseph Niederberger: Es geht hier um das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Wenn ich die Ergebnisse der Vernehmlassung vergleiche mit dem Bericht an den Landrat und den Berichten der vorberatenden Kommissionen, habe ich ein komisches Gefühl. Ich komme zum Schluss, dass mit diesem Gesetz der öffentliche Verkehr nicht gefördert wird, sondern dass wir genau das Gegenteil machen. Mit diesem Meccano werden im Endeffekt finanzielle Mittel gestrichen und damit wird logischerweise das Angebot ausgedünnt. Das erachte ich nicht als öV-Förderung!

Mit diesem Gesetz werden die Bestrebungen, den Pendler zum Benützen der öffentlichen Verkehrsmittel zu bewegen und dass auch Randregionen ein gut ausgebautes öV-Netz nutzen können, unterbunden.

Als Oberdorfer Landrat läuten bei mir sämtliche Alarmglocken! Vor rund zehn Jahren musste der Gemeinderat Oberdorf auf Druck der zb und der Regierung – unter lautem Getöse – den Klein-Bahnhof Oberdorf schliessen. Begründet wurde das damals damit, dass es nachgehend den Busbetrieb Stans-Oberdorf-Büren geben würde und Parallelerschliessungen nicht mehr mitfinanziert würden. Der Gemeinderat hat damals Hand zur Schliessung geboten und – ich erinnere mich noch ganz genau daran – musste nachfolgend massive Kritik einstecken. Da wurden Leserbriefe geschrieben und einzelne Gemeinderäte mussten sogar persönliche Anfeindungen in Kauf nehmen. Später wurde dann auch noch der Klein-Bahnhof Büren aufgehoben, weil man ja den Busbetrieb Stans-Oberdorf-Büren habe.

Jetzt operiert man mit den Schwellenwerten und dem Controlling. Das ist ein schöner Ausdruck. Man kann dem auch ein regierungsrätliches Instrument sagen. Die Schwellenwerte sind so angesetzt, dass es mit ziemlicher Sicherheit eine Linie treffen wird. Mit diesem Gesetzesvorschlag werden die Buslinie Stans-Oberdorf-Büren – oder zumindest einzelne Kurse – mittel- bis langfristig in Frage gestellt.

In den Unterlagen steht, dass dann der Landrat die finanziellen Ziele des Kantons mit dem öV-Angebot und dessen Kosten in Übereinstimmung zu bringen habe. Was heisst das, liebe Kolleginnen und Kollegen? Das heisst, dass wenn wenig Geld vorhanden ist, es auch weniger Bus-Kurse gibt und unter Umständen sogar Buslinien gestrichen werden.

Der Regierungsrat will dem Landrat Kompetenzen geben. Der Landrat soll dann die heisse Kartoffel in die Hand nehmen. Für mich ist es immer komisch, wenn der Regierungsrat freiwillig Kompetenzen abgeben will. Dann läuten bei mir gleich nochmals die Alarmglocken!

Das wird dann lustig, wenn das Ganze im Landrat diskutiert wird. Stellen Sie sich das vor. Eine Gemeinde ist dann eventuell auf den Goodwill und die Gnade der anderen Gemeinden angewiesen. Wenn es ums Geld geht, das wissen wir ja, ist sich jede Gemeinde selbst die Nächste. Der Landrat kann dann quasi als anonyme Masse, den Geldhahn für eine Linie schliessen. Man kann es drehen und wenden wie man will: Die Letzten beissen die Hunde. Zuerst mag dies Oberdorf sein. Es könnte aber auch eine andere Gemeinde davon betroffen sein, wie Ennetmoos oder Emmetten. Die Gemeinden können dann gegeneinander ausgespielt werden. Wenn es Oberdorf treffen würde, könnte unter Umständen Ennetmoos sogar froh darüber sein, weil sie dann wieder „etwas Luft“ hätten. Solch eine Situation darf es doch nicht geben! Wir sprechen von einem Tunnel-Projekt in Hergiswil, welches mehrere hundert Millionen kostet, aber wenn es um kleine, finanzschwache Gemeinden geht, hat man plötzlich kein Geld mehr für den öV.

Im Bericht steht, dass man „Massnahmen treffen“ könne. Ich frage mich, welche Massnahmen damit gemeint sind. Wenn eine Gemeinde Marketingmassnahmen lanciert, kostet das auch Geld. Letztendlich wird es für die Gemeinden heissen: Mitzahlen oder schliessen. Das wird der Trend, die Zukunft sein!

Ich bin klar der Meinung, dass ein starkes öV-Angebot zur Grundversorgung zählen sollte und zur Standortattraktivität eines Kantons gehört. Das darf auch etwas kosten. Wenn eine Gemeinde Bus-Kurse anbietet, dann sollen sie auch genügend Kurse anbieten, damit das Angebot attraktiv ist. Es heisst immer wieder, die Busse würden oft leer herum fahren. Das mag teilweise stimmen. Es muss aber das Ziel sein, wenn jemand morgens um 7.00 Uhr mit dem öV wegfährt, dass er dann nicht nur mehr abends zwischen 17.00 und 19.00 Uhr einen Rückfahrt-Anschluss hat, sondern auch davor oder danach.

Selbstverständlich darf man Kurse hinterfragen, die keinen Sinn machen, wo kein Bedarf besteht. Das erwarte ich von einem Gemeinderat ebenfalls, dass er seine Hausaufgaben diesbezüglich macht. Das muss jedoch nicht durch Schwellenwerte erfolgen, sondern im direkten Dialog zwischen Regierung und den Gemeinden.

Die Gemeinden wurden zwar – wie wir das gehört haben – zur Vernehmlassung eingeladen – sogar noch zu einer zweiten Anhörung –, dann wurde offenbar aber nicht mehr informiert. Das war auch eine spezielle Vorgehensweise. Die Gemeinden hatten nicht wirklich das Gefühl, dass sie mit „im Boot“ waren und sie sich da wirklich hätten einbringen können.

Ich bin der Meinung, dass es in unserem kleinen Kanton möglich sein sollte, dass die Regierung einzeln mit den elf Gemeinden verhandelt und gemeinsam Lösungen erarbeitet werden und nicht aufoktroiert werden. Dann genügte der bisherige öV-Rahmenkredit. Ich

werde den Verdacht nicht los, dass man den Dialog mit den Gemeinden als eher lästig erachtet hat und sich der Regierungsrat von dieser „lästigen“ Aufgabe loslösen will.

In der Zukunft wird es noch wichtiger, dass wir ein gut ausgebautes öV-Netz haben. Wir haben immer mehr ältere Personen, welche auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen sind. Das ist gerade auch für Gemeinden wie Oberdorf mit verschiedenen Ortsteilen sehr wichtig. Viele ältere Personen, welche nicht mehr so mobil, sonst aber rüstig sind, wollen vermehrt in Zentrumsnähe wohnen. Wir alle wissen aber, dass Wohnungen im Zentrum teuer sind und nicht jeder kann sich eine Eigentumswohnung in Stans leisten.

Insgesamt gesehen, bin ich vom Gesetzesvorschlag sehr enttäuscht. Dieses Gesetz zeugt nicht gerade von grosser Weitsichtigkeit. Ich kann nur alle warnen, die dem Gesetz zustimmen wollen: Die Folgen werden in den Gemeinden mittel- bis langfristig direkt spürbar sein. Die Gemeinden werden nämlich nicht entlastet. In unserem Kanton muss es möglich sein, dass sich der Kanton und die Gemeinden auf eine gemeinsame Strategie einigen können. Ich bin für Eintreten, werde das Gesetz jedoch aus innerster Überzeugung ablehnen.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Eintreten ist unbestritten und wird stillschweigend beschlossen.

Die Detailberatung nimmt folgenden Verlauf:

Landratspräsident Conrad Wagner: Wir wissen, dass von Seiten der Finanzkommission drei Anträge und von Seiten der Grüne-SP-Fraktion weitere Anträge gestellt werden. Selbstverständlich steht es allen frei, Anträge zu stellen.

Art. 8 Abs. 2 Kantonale Schwellenwerte

Landrat Leo Amstutz, Vertreter der Grüne-SP-Fraktion: Bei Artikel 8 geht es um die kantonalen Schwellenwerte. Für die Grüne-SP-Fraktion geht es konkret um den Indikator „Angebotseffizienz“. Die Angebotseffizienz wird aus der Division der Personen-Kilometer durch die Platz-Kilometer in Prozent pro Verkehrslinie errechnet. Die Personen-Kilometer entsprechen den von allen Passagieren (Einsteiger) gesamthaft gefahrenen Kilometern. Mit dieser Zahl wird die Nachfrage abgebildet. Die Platz-Kilometer ergeben sich aus der Anzahl Sitzplätze der eingesetzten Fahrzeuge mal den produktiven Kilometern. Mit dieser Zahl wird das öV-Angebot beschrieben. Die Methodik der Erhebung der einzelnen Kennzahlen ist im Leitfaden des BAV zu den Kennzahlen RPV enthalten. Die Angebotseffizienz zeigt auf, wie der angebotene Fahrplan von der Bevölkerung effektiv genutzt wird. Das ist die sogenannte „Angebotseffizienz“.

Die Grüne-SP-Fraktion ist der Meinung, dass ein Indikator dafür genügt, nämlich der Kostendeckungsgrad. Damit sind wir bislang gut gefahren und wir werden damit auch in Zukunft gut fahren können. Wir sehen keine Verbesserung, wenn nebst dem Kostendeckungsgrad ein weiterer Schwellenwert eingeführt wird. Der Kostendeckungsgrad wird auch in den meisten anderen Kantonen als Messwert verwendet. Mit diesem Wert kann – wie ich das bereits gesagt habe – das Kostenverhältnis und die Effizienz des öV gut und genügend abgebildet werden. Deshalb beantragt die Grüne-SP-Fraktion, dass nur aufgrund des Deckungsgrades berechnet wird und somit der Indikator „Angebotseffizienz“ gestrichen wird.

Landrat Stefan Bosshard: Ich glaube, dass wir uns mit der Streichung des Faktors „Angebotseffizienz“ ins eigene Fleisch schneiden würden. Ich war zuerst ebenfalls der Meinung, dass diese zwei Faktoren relativ stark miteinander korrelieren, dass wenn einer erreicht ist, auch der andere erreicht wird. Aber gerade auf kleine Verkehrslinien hat das

durchaus einen Einfluss, der helfen kann, Linien zu erhalten. Wenn man nämlich mit einem kleinen Bus fährt – sei das ein 8-Plätzer oder 10-Plätzer –, kostet der Betrieb dieser Linie nur unwesentlich weniger, als wenn ein 30- oder 40-Plätzer eingesetzt wird. Wenn ich dann aber bei einem kleinen Bus die acht Plätze besetzen kann, wird dadurch die Angebotseffizienz erreicht. Ich habe dann also eine Verkehrslinie, die angemessen benützt wird, wodurch sich ein Schwellenwert grün ergibt. Obwohl der Kostendeckungsgrad eventuell nicht erreicht wird, bleibt die Gesamtlinie grün, weil ein Schwellenwert grün ist. Besonders für Nebenlinien, kleine Linien, wie beispielsweise „Mueterschwandenberg“, kann so eine Anbindung erreicht werden. Deshalb erachte ich es als wichtig, dass wir zwei Faktoren (Indikatoren) haben.

Landrat Thomas Wallimann: Vielen Dank Stefan Bosshard für die Ausführungen, welche mir die Mutlosigkeit bestätigt, einen Entscheid zu fällen, welche Linie man haben möchte aufgrund von miteinander sprechen, wie es Kollege Joseph Niederberger gesagt hat, wo man das grössere Ganze im Blick hat. Man versteckt sich auf Biegen und Brechen hinter irgendwelchen Zahlen, damit man ja nicht sagen muss, man ist dafür, dass wir alle einen guten öffentlichen Verkehr haben. Wir verstecken uns hinter irgendwelchen Prozentzahlen, welche so kompliziert gerechnet werden, dass der Landratsvizepräsident vorangehend nur noch die Augen verdreht hat, als er den Ausführung von Leo Amstutz zugehört hat. Bei der ersten Vernehmlassungsversion habe ich noch einigermaßen begriffen, worum es geht. Ich teile die Ansicht von Kollege Joseph Niederberger, dass hier etwas „gedreht“ wird, auch wenn es im Einzelfall dann sogar noch grün wird. Wieso sagt man nicht einfach, wir sind dafür, dass wir einen guten öV haben und deshalb beantragen wir, dass die Verkehrslinie beibehalten wird. Das würde Grösse von vielen zeigen, das wäre Grösse der Politik und kein sich verstecken hinter Zahlen und „weiss der Kuckuck was“. Deshalb bin ich ebenfalls für die Streichung des zweiten Indikators.

Landrat Martin Zimmermann: Ich kann den Antrag aus der Ecke der Grünen nicht ganz begreifen. Da geht es ja um einen Auftrag an ein Busunternehmen. Dieses Busunternehmen ist daran interessiert, möglichst viel zu fahren und möglichst viele Linien zu bedienen. Wenn er nun aber daran interessiert ist, diese Linie weiter zu betreiben, wird er einen optimalen Bus einsetzen. Die Kosten, wie das Stefan Bosshard gesagt hat, reduzieren sich bei einem kleinen Bus nicht viel, aber umweltschutzmässig ist es wohl dreimal gescheiter, mit einem 8-Plätzer als mit einem Citaro-Bus zu fahren. Deshalb bin ich gegen den Antrag und möchte beliebt machen, dass die Variante so beibehalten wird, wie sie vorgeschlagen wird.

Baudirektor Hans Wicki: Das Controlling ist nur dann sinnvoll – wie ich das bereits in meinem Eintretensreferat gesagt habe –, wenn es auch einen Grund dafür gibt, ein Controlling durchzuführen. Den Grund haben wir hier, indem wir eine Strategie festgelegt haben. Diese Strategie lautet in abgekürzter Version: Nachfrageorientiert, optimiert – bezüglich Verbindungen, aber auch bezüglich Anschlüsse – und Bezahlbarkeit. Wir möchten Ihnen zwei von dreien anbieten, damit auch überprüft werden kann.

Nachfrageorientiert bedeutet: Wenn ein Bus oder die Bahn benötigt werden und besser besetzt sind. Das kann ich aber nur messen, indem ich berechne, wann der Sitzplatz während den gefahrenen Kilometern auch besetzt war. Das ist das einzig messbare Element. Alles andere hat keine Relevanz.

Bezahlbar: Leider ist der öV nicht selbsttragend. Leider, denn wir von der Öffentlichkeit müssen Geld daran geben. Also sage ich, bezahlbar bedeutet, dass der Kostendeckungsgrad relevant ist. Der Kostendeckungsgrad ist das Verhältnis der Vollkosten zum Erlös. Der Erlös ist davon abhängig, welches Abo damit verbunden ist. Es gibt Abos, die günstiger sind, weil man sie attraktiv machen will, der Erlös aber dadurch geschmälert wird. Es gibt halt auch Abos, die prozentual mehr daran zahlen. Deshalb ist es wichtig, dass der bezahlbare Teil geprüft werden kann, also mit einem Kostendeckungsgrad. Da-

bei sollen die Vollkosten zum Erlös in Relation gesetzt werden. Ich möchte aber auch gerne ein nachfrageorientiertes Controlling machen, wo man sieht, ob der Bus oder der Zug überhaupt voll ist. Genau das macht es aus! Die Angebotseffizienz soll die Attraktivität oder die richtige Linienwahl und das richtige Angebot widerspiegeln. Die Angebotseffizienz kann ich verändern, indem ich beispielsweise nicht mehr einen Halbstundentakt, sondern einen Stundentakt fahre. Ich fahre auch nicht mehr bis nachts um zwölf Uhr, sondern nur noch bis abends acht Uhr. Damit kann ich die Angebotseffizienz erhöhen und der Linie helfen, dass sie weiter geführt werden kann. Wenn ich nur den Kostendeckungsgrad zur Verfügung habe, würde der ganze öV – gemäss Antrag der Grünen – nur noch finanzgetrieben. Es gäbe also nur noch ein Instrument, nämlich das Geld; alles andere wäre nicht mehr von Interesse. Ich bin jedoch der Ansicht, dass der öV etwas komplexer ist und auch etwas komplexer behandelt werden sollte. Es soll die Möglichkeit gegeben werden, an verschiedenen Schrauben drehen zu können, damit wir den öV auch entwickeln können. Der öV ist ein heikles Ding; es gibt viele Schrauben zum Drehen, aber man sollte sie auch drehen können. Es sollte auch grundsätzlich probiert werden, dass es geht. Deshalb war es uns wichtig, dass zumindest zwei Indikatoren für das Festlegen der Schwellenwerte gelten sollten. Wenn einer rot ist – das kann nun einmal passieren – wäre gleich alles weg. Das erachten wir als falschen Ansatz. Es braucht etwas mehr. Es braucht die Nachfrageorientierung und das Kostendenken. Vollkosten zu Erlös ist nicht Personen-Kilometer zu Platz-Kilometer. In der Strategie haben wir festgelegt, dass es nachfrageorientiert und bezahlbar sein soll. Wir möchten gerne diese zwei Schwellenwerte zur Messung haben. Das ist strategisch sinnvoll.

Landrat Leo Amstutz: Natürlich sind die Grünen nicht nur kostengetrieben. Ich denke – Thomas Wallimann hat es gesagt, auch die Befürchtungen von Joseph Niederberger haben wir gehört und ebenso die Worte von Norbert Rohrer, die nachgeklungen haben –, dass man dann halt anfängt, auszudünnen und das Angebot im öffentlichen Verkehr zurückzufahren. Da kann man sich tatsächlich hinter rot-grün, rot-grün – das sind eigentlich noch gute Farben! – verstecken. Mit dieser Regelung machen wir kein Bekenntnis zum öffentlichen Verkehr. Wenn der Kostendeckungsgrad nicht erreicht wird, muss auf der politischen Ebene diskutiert werden. Dann sprechen wir miteinander.

Ich gehe einig mit Stefan Bosshard und es war für mich auch ein Ansatz, dass das nebeneinander läuft. Es braucht, um den Kostendeckungsgrad zu erreichen, ein effizientes Bewirtschaften. Ausgerechnet wirtschaftsfreundliche Kreise denken nun, dass jemand den Kostendeckungsgrad nicht erreichen will, obwohl er auch effizient schafft. Ich habe da schon noch Vertrauen in die Betreiber der Buslinien. Diese müssten denn schon dafür schauen, dass sie für den Auftrag auch das entsprechende Geld erhalten. Oder der Kanton beschliesst, dass dafür nicht mehr so viel Geld zur Verfügung gestellt werde. Wenn man den Auftrag aber weiterhin fahren möchte, wird die Linie dann vielleicht auch effizienter gefahren. Aber uns geht es im Grundsatz darum, dass wir ein Bekenntnis zum öffentlichen Verkehr machen und dann reicht uns Grüne-SP-Fraktion der Kostendeckungsgrad.

Landrat Thomas Wallimann: Ich habe folgende Frage: Wieso muss der Kanton das überhaupt berechnen? Meines Wissens war es bis anhin so – bei der Zentralbahn zumindest – dass die Zentralbahn die Berechnungen macht. Die Zentralbahn weiss genau, was für sie rentiert und was nicht. So machen es auch die Busunternehmen. Die Busunternehmen rechnen sicherlich aus, welchen Bus sie nehmen müssen und ob es sich lohnt, einen neuen anzuschaffen und zu investieren, wenn sie diese und jene Strecken fahren. Wir müssen einen politischen Entscheid fällen, ob wir ihn wollen oder nicht. Hans Wicki, du musst es mir sagen, wenn du die Rechnungen nicht selber machst, in deinem Departement. Aber ich nehme an, dass du die Zahlen von anderen übernimmst. Dann sage ich mir doch, diese sollen sie machen; das ist nichts anderes als unternehmerisches Verhalten. Wir müssen den politischen Entscheid treffen, wollen wir sie oder wollen wir sie nicht. Aber selber nachrechnen? Ich weiss nicht; das ist für mich nicht nötig per Gesetz.

Baudirektor Hans Wicki: Ich bin gerade am Studieren. Glückseelig sind jene, die nichts wissen! Das ist genau der Punkt. Landrat Thomas Wallimann hat mir soeben die entsprechende Vorlage gegeben. Das nehme ich gerne auf. Das ist genau das, was in den 90er-Jahre uns alle getrieben hat. Wir haben uns gesagt, die Transportunternehmen wüssten doch, was sie machen. Diese machen es richtig und gut. Hervorragend! Geben wir ihnen doch die Chance. Wir müssen lediglich das Geld geben; den Rest machen diese dann schon! Was ist passiert? Wir haben immer mehr Geld gegeben und mehr Geld gegeben und mehr Geld gegeben. Weshalb? Ich sage Ihnen das! Wenn Sie ein Unternehmen haben, welches gar nicht rentiert, Sie aber nicht selber finanzieren müssen, weil jemand da ist, der zahlt, dann werden immer mehr Wünsche eingebracht. Diese sind stets hervorragend ausformuliert. Diese sind sensationell argumentativ unterlegt. Aber wirkungslos! Ständig ausbauen heisst nicht, dass es besser wird, sondern das Produkt muss verbessert werden. Das ist nicht in der Intension aller Unternehmen. Das schmerzt manchmal, wenn man etwas nicht mehr so machen kann, wie man es in den letzten zehn Jahren gemacht hat, sondern etwas ändern muss. Deshalb ist, was rentiert und was nicht rentiert, nicht eine Frage der Transportunternehmen. Das muss auch nicht den Transportunternehmen überlassen werden, sondern ich möchte das gerne wissen.

Nun kommen wir zum nächsten Punkt: Wenn ich keine entsprechende Intension oder gesetzliche Grundlage habe, was glauben Sie, ob mir ein Unternehmen etwas liefert, was es nicht gerne liefert? Schwierig, oder? Aber wenn ich den gesetzlichen Druck habe, dann müssen sie es liefern. Selbstverständlich haben wir bei der Zentralbahn die etwas kürzeren Hosen an, denn so schnell wird es nicht eine andere Bahn geben, die rauf und runter fährt. Aber sie haben wenigstens die Loyalität und das Pflichtbewusstsein, mich und die Regierung zu unterstützen. Sie wollen das auch und machen das gut. Ich möchte nicht sagen, dass sie das heute nicht machen, aber man muss es ihnen sagen, dass ich es haben möchte und auch in welcher Form. Sie können mir glauben, das sind harte Diskussionen. Alle öV-Organisationen erzählen in den letzten Monaten und Jahren, es gäbe bald einmal die Mobility-Card und die Karte ab dem i-Phone etc. Wir sagen dann alle, wenn wir das lesen, dass das eine gute Sache wäre. Aber letzte Woche erklärte mir ein Transportunternehmen, dass sie gar nicht in der Lage seien, mir mitzuteilen, wie viele ein- und ausgestiegen sind. Das würden sie schätzen. Mich nimmt es dann wunder, wie das dann mit dem neuen System gemacht werden soll. Das sei halt etwas ganz anderes, erhalte ich zur Antwort. Nein, das ist genau das gleiche! Ich möchte einfach wissen, wie viele Leute den öV benutzt haben. Zu sagen, man sei der Grösste, ist einfach, aber wenn ich das beweisen muss, wird es schwieriger. Aber zukünftig werden immer mehr Fahrzeuge mit einer Zutrittskontrolle versehen. Das heisst, dass man dann sehen kann, dass in Dallenwil vier Personen eingestiegen sind, in Stans drei ausgestiegen und 17 Personen eingestiegen sind. Dadurch kann ich die Personen-Kilometer berechnen. Dann wird es transparent, verständlich und es gibt nichts mehr zu verheimlichen, sondern man kann sagen, man ist der Grösste, der Beste und Schönste und man kann ihn loben. Aber dafür benötigt man nun einmal ein Controlling und deshalb finde ich es richtig und zeitgemäss, dass wir heute ein Controlling einführen, welches die Transportunternehmen verpflichtet. Das führt zu mehr Transparenz und Klarheit, was überhaupt Sache ist. Dann glaube ich, kann das Parlament und die Regierung besser abschätzen, was richtig und was rentabel ist und nicht nur die Transportunternehmen, die mir Angaben machen. Darum geht es mir. Ich möchte einen fairen und verlässlichen Partner. Man soll konstruktiv, aber auch kritisch gegenüber den Transportunternehmen sein. Und das sollen der Landrat und die Regierung zusammen sein können. Darum geht es mir beim Controlling.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Bereinigungsabstimmung Antrag Regierungsrat / Antrag Leo Amstutz

Der Landrat lehnt mit 44 gegen 7 Stimmen den Antrag von Landrat Leo Amstutz (Grüne-SP-Fraktion) ab.

Art. 8 Abs. 3 Kantonale Schwellenwerte

Landrat Stefan Bosshard, Vertreter der Finanzkommission: Ich möchte hier den Antrag im Namen der Finanzkommission stellen, welchen ich bereits bei der Eintretensdebatte erwähnt habe. Ich möchte hier nicht mehr ins Detail gehen. Wir möchten hier gerne den Absatz 3 neu wie folgt formulieren:

„3 Der Landrat legt die kantonalen Schwellenwerte für mindestens vier Jahre und in der Regel gleichzeitig mit dem Rahmenkredit gemäss Art. 19 fest.“

Baudirektor Hans Wicki: Diese Neuformulierung ist durchaus sinnvoll. Der Regierungsrat würde es begrüßen, wenn Sie dem Antrag Ihre Zustimmung geben.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Bereinigungsabstimmung Antrag Regierungsrat / Antrag Finanzkommission

Der Landrat unterstützt mit 54 gegen 0 Stimmen den Antrag der Finanzkommission.

Art. 9 Festlegung / 1. ordentliche Verkehrslinien

Landrat Leo Amstutz: Ich möchte mich hier dem Votum von Niklaus Reinhard anschliessen bzw. nochmals daran erinnern. Die Verantwortlichkeit gehört an die richtige Stelle, an den richtigen Ort. Hier will man eine Kompetenzverschiebung vornehmen, nämlich vom Regierungsrat an den Landrat. Beim Bericht an den Landrat heisst es: „Mit der Revision des ÖVG wird der Einfluss des Landrates auf die Ausgestaltung des öV-Angebots des Kantons verstärkt. Damit wird der politischen Bedeutung von Entscheiden bezüglich Verkehrslinien, öV-Erschliessung, Wirtschaftlichkeit oder anderen Aspekten Rechnung getragen. Gleichzeitig übernimmt der Landrat damit auch mehr Verantwortung. Er muss die finanziellen Ziele des Kantons mit dem öV-Angebot und dessen Kosten in Übereinstimmung bringen.“

So begründet der Regierungsrat die Kompetenzverschiebung von der Regierung zum Landrat. Wir sind jedoch der Meinung, dass dies eine Aufgabe ist, die der Regierungsrat zu erfüllen hat, wie das heute bereits geregelt ist. Gemäss geltendem Recht legt der Regierungsrat die ordentlichen Verkehrslinien fest. Wir sprechen hier nicht von der Zentralbahn, aber von Busverbindungen. Es wurde diesbezüglich bereits angetönt, dass diese Verkehrslinien im Landrat zu Diskussionen zwischen einzelnen Landräten führen könnten, die ihre Gemeinde vertreten. Eigentlich müssten die Landräte nicht für ihre Gemeinde sprechen, sondern sie müssten dies eigentlich im Sinne und zum Wohle des ganzen Kantons tun. Das fällt uns halt nicht immer so einfach.

Der Regierungsrat hat die Übersicht; er verhandelt mit den Anbietern und nicht zuletzt vertritt er die Interessen des ganzen Kantons. Uns Landräten gelingt das leider nicht immer, wenn es um die Interessen von einzelnen Gemeinden geht, in der wir gewählt worden sind und vielleicht auch wieder gewählt werden wollen. Ich weiss, Sie entscheiden hier nicht nach solchen Kriterien, sondern Ihnen geht es immer um die sachpolitische Lage. Trotzdem sehe ich, ist ein Unbehagen da, dass vor allem bei Linien in die Randregionen mit dem erwähnten Ampelsystem die Gefahr besteht, auf rot gestellt zu werden. Dann haben wir Landrätinnen und Landräte nicht die Gesamtübersicht, um beurteilen zu können, welche Verkehrslinien weiter aufrecht erhalten und welche geschlossen werden sollen. Ich erachte das als einen ganz klaren Aufgabenbereich der Regierung und stelle den Antrag, keine Kompetenzverschiebung an den Landrat vorzunehmen.

Baudirektor Hans Wicki, Landammann: Es ist in der Tat ein neues Element, welches wir eingeführt haben und eine Veränderung gegenüber dem heutigen Verkehrsgesetz ist. Ich erlaube mir, hier einen kurzen Einschub zu machen, weshalb wir das gemacht haben. Ich durfte bislang drei- oder viermal einen Rahmenkredit beantragen. In diesen fünf Jahren, in denen ich den öV mitgestalten durfte, sind unsere Abgeltungen um rund 35% reduziert worden, bei gleichzeitigem Ausbau und der Verbesserung des Angebots. Trotzdem gab es immer wieder ein Frustpotenzial bei den Kommissionen, aber auch beim Landrat, wenn es um den Rahmenkredit ging. Der Landrat konnte jeweils nur „take or leave it“, also Ja oder Nein zu acht Millionen sagen. Mehr konnte der Landrat nie dazu sagen. Das führt doch unweigerlich zu einem Frustpotenzial. Wenn ich ihnen sagte, sie können den Betrag auf 7.5 Mio. Franken festlegen, wenn sie mir auch sagen, wo ich die gekürzte Summe einsparen soll, dann antworteten sie, das sei nicht ihre Aufgabe. Ich entgegnete dann, dass bereits alles optimiert sei und man versucht habe, alles herauszuholen, also zahlen sie doch bitte diese 8 Mio. Franken.

Als wir das Gesetz konzeptionell, normativ aufgestellt hatten, mussten wir erkennen, dass dieser Umstand ein falsches Machtgebahren darstellt. Wir müssen doch in der Regierung keine falsche Macht haben, nur um sagen zu können, dass der Regierungsrat das selber festlegen kann. Es ist der falsche Ort. Man muss jenen Personen, welche über die Finanzierung entscheiden, auch die Möglichkeit geben, zu bestimmen, nach welchen Kriterien gemessen werden soll. Das war der entscheidende Grund, dass wir uns für eine Änderung entschieden haben. Damit wird Ihnen die Möglichkeiten gegeben, verantwortungsvoll zu agieren und nicht nur aus finanzpolitischen Überlegungen zu argumentieren.

Das Ampelsystem möchte ich Ihnen nochmals kurz erklären. Mit dem Ampelsystem ist im Gesetz vorgesehen, dass wir jährlich die entsprechenden Schwellenwerte erheben und evaluieren, ob die Linien gelb, grün oder rot sind. Bei der Baudirektion gibt es auch noch gelb, nicht nur rot und grün. Nach vier Jahren erhält der Landrat eine Übersicht, was auf diesen Linien passiert ist. Wenn Linien in den letzten zwei Jahren rot waren, beantragen wir dem Landrat, diese Linie zu eliminieren. Rot ist eine Linie nur dann, wenn beide Schwellenwerte rot sind.

Was bedeutet nun gelb? Gelb bedeutet, dass der Kanton – nun ist es wirklich nur noch der Kanton, obwohl in der ersten Fassung die Gemeinden auch zu Beitragsleistungen verpflichtet wurden – mit den Transportunternehmen und den Gemeinden Optimierungen suchen muss, damit die Schwellenwerte wieder in den grünen Bereich gelangen. Das kann die Angebotseffizienz betreffen, indem das Angebot anders gestaltet oder mit einem anderen Bus gefahren wird oder dass Marketingmassnahmen lanciert werden, damit mehr Leute den Bus benutzen und so der Kostendeckungsgrad gesteigert werden kann. Es ist eine Kombination, ein Sammelsurium von Massnahmen. Es ist ja meistens nicht nur eine Massnahme. Das wissen alle, die marketingtechnisch „unterwegs“ sind. Wir erachten dieses Vorgehen als das richtige Verfahren. Wir probieren alles, um die Linien auf den grünen Bereich zu bringen. Wenn eine Linie aber trotz aller Bemühungen rot wird und bleibt, wird der Regierungsrat dem Landrat beantragen, diese Linie zu streichen. Dieser Akt soll der Landrat machen können. Dieser Akt hat selbstverständlich auch Auswirkungen auf die Finanzierung. Wenn eine Linie belassen wird, ebenfalls. Deshalb soll der Landrat die Kompetenz erhalten, die Streichung oder Beibehaltung einer Linie beschliessen zu können, zusammen mit der Finanzierung. Vor allem auch, welche Kriterien er festlegen möchte, um eine Linie beizubehalten. Das ist fast das Wichtigste. Sonst werden Kriterien festgelegt, wofür der Landrat aber die Finanzierung verweigert. Diesem Frustpotenzial möchten wir gerne entgegen wirken. Wir würden uns freuen und bitten Sie, grundsätzlich am Vorschlag des Regierungsrates festzuhalten. Der Regierungsrat verzichtet gerne auf diese Macht und möchte nicht aus Frust die Macht beibehalten. Das Vorgehen ist konzeptionell korrekt. Der Ablauf ist so, dass der Landrat die Schwellenwerte festlegt, aufgrund der Schwellenwerte ergeben sich die Angebote, die Angebote erfordern die Finanzierung und die Finanzierung wird ebenfalls durch den Landrat festgelegt.

Landrat Dominic Starkl: Mir ist soeben etwas aufgefallen. Wir haben vorangehend einen Antrag der Finanzkommission gutgeheissen und zwar in Artikel 8 Abs. 3, wo wir die Anpassung „alle vier Jahre“ und „in der Regel“ gemacht haben. Die Formulierung in Artikel 9 Abs. 1 ist genau gleich aufgebaut. Ich finde, hier müsste das auch geändert werden. Sonst haben wir einen Rahmenkredit, aber keine Kriterien – wie das Hans Wicki gesagt hat –, um die Verkehrslinien festzulegen. Ich finde, die Verkehrslinien sollten zusammen mit den Kriterien festgelegt werden. Ich habe dazu noch keinen Antrag formuliert, aber mir ist das einfach aufgefallen. Vielleicht müsste man das allenfalls auf die 2. Lesung hin ändern.

Landrat Leo Amstutz: Ich kann auf das Votum von Dominic Starkl nichts sagen, möchte aber nochmals auf das Votum von Hans Wicki zurückkommen.

Nun hat ja der Landrat – und ich nehme an, dass das auch so beschlossen wird – mit dem Controlling-System und mit den zwei Indikatoren ein Mittel geschaffen, wo der Landrat letztendlich sagen müsste, das haben wir einmal beschlossen und dazu stehen wir auch. Ich hoffe, dass gestützt darauf begründete Anträge gestellt werden. Beziehungsweise, wenn der Antrag der Grüne-SP-Fraktion durchkommen würde, müsste der Regierungsrat keine Begründung mehr geben, da die Kompetenzen beim Regierungsrat lägen. Aber wenn bei der Zuständigkeit des Landrats jemand in einer Kommission wahnsinnig frustriert wäre, könnte der Regierungsrat darauf hinweisen, dass der Landrat diese Rahmenbedingungen vorgegeben hat, er sich daran gehalten hat und diese Verkehrslinie zu streichen ist. Ich hoffe schon, dass der Landrat dann dieser Argumentation folgen kann. Sonst fängt die Diskussion erneut an: Zwar hat der Regierungsrat aufgrund des Controlling-Systems bzw. Ampel-System gut begründet, weshalb er die Streichung einer Linie beantragt, aber der Landrat fängt trotzdem wieder an zu diskutieren. Der Landrat muss sich dann schon gut überlegen, ob er die eigenen Beschlüsse, die ihm eigentlich helfen sollen beim Fällen des Entscheides, wieder vergessen will. Für mich besteht da keine Logik, das nun dem Landrat zu übertragen.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Bereinigungsabstimmung Antrag Regierungsrat / Antrag Leo Amstutz

Der Landrat lehnt mit 45 gegen 8 Stimmen den Antrag von Landrat Leo Amstutz (Grüne-SP-Fraktion) ab.

Art. 14 Abs. 2 Ziff. 2 2. Massnahmen

Landrat Stefan Bosshard, Vertreter der Finanzkommission: Der Antrag der Finanzkommission wurde bereits angekündigt. Es geht hier in Artikel 14 um Absatz 2 Ziffer 2, wo es heisst: „im letzten Jahr mindestens ein kantonaler Schwellenwert nicht erreicht wurde.“ Neu beantragen wir die Formulierung:

„2. im letzten Jahr beide kantonalen Schwellenwerte nicht erreicht wurden.“

Diese Formulierung entspricht dem System, wie es im Bericht des Regierungsrates dargestellt wird.

Baudirektor Hans Wicki, Landammann: Auch hier stimmt die Regierung dem gestellten Antrag gerne zu.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Bereinigungsabstimmung Antrag Regierungsrat / Antrag Finanzkommission

Der Landrat unterstützt mit 55 gegen 0 Stimmen den Antrag von Landrat Stefan Bosshard (Fiko).

Art. 14 2. Massnahmen (neuer Absatz)

Landrat Stefan Bosshard, Vertreter der Finanzkommission: Wir beantragen hier einen neuen Absatz 2, wodurch der bestehende Absatz 2 zu Absatz 3 würde. Der neue Absatz lautet wie folgt:

„2 Die Gemeinden können Beiträge leisten, die als Einnahmen des Verkehrsangebotes gelten und zu einer Erhöhung des Kostendeckungsgrades führen.“

Damit möchten wir zwei Ziele erreichen: Einerseits den Gemeinden die dazu nötigen gesetzlichen Grundlagen geben und andererseits die Möglichkeit, mit Beiträgen den Kostendeckungsgrad zu erhöhen.

Landrätin Beatrice Richard: Seit mehreren Jahren ist die Gemeinde Stans, zusammen mit der Gemeinde Stansstad gezwungen, einen jährlichen Beitrag von mehreren Zehntausend Franken an die Postautolinie Stansstad-Stans zu leisten. Landrat Norbert Rohrer hat dies vorangehend bereits ausgeführt.

Der vorgeschlagene Zusatz „die Gemeinden können Beiträge leisten“ bringt weder eine Verbesserung, noch eine Verschlechterung der aktuellen Möglichkeiten. Stans und Stansstad können auch das, ohne dass der vorgeschlagene neue Absatz im Gesetz vorhanden ist. Im Gegenteil, wir müssen sogar, sonst würde diese Postautolinie eingestellt. Und da es sich um Beträge handelt, welche meistens über die geltenden Finanzkompetenzen des Gemeinderates hinaus gehen, sind die Beträge sogar ein eigenes Geschäft an der Gemeindeversammlung und somit für die Bürgerinnen und Bürger absolut transparent.

Zudem verweise ich auf den vorhergehenden Artikel 9 Abs. 2, wo es bereits heisst: „er kann die Bestellung einer kantonalen Verkehrslinie von einer anteilmässigen Mitfinanzierung durch Gemeinden abhängig machen“. Also ist die Regelung bereits vorhanden, dass Gemeinden Beiträge an Verkehrslinien leisten können oder dürfen. Also, liebe Kolleginnen und Kollegen, tragen wir doch dazu bei, die Gesetze nicht noch mehr aufzuplustern als sie ohnehin bereits sind. Ich beantrage Ihnen deshalb, den zusätzlichen Absatz in Artikel 14 nicht aufzunehmen.

Landrat Viktor Baumgartner, Präsident der Finanzkommission: Im Gegensatz zu meiner Vorrednerin unterstütze ich das, dass wir den Gemeinden die Möglichkeit geben. Ich denke, es ist schöner, wenn man es kann, als wenn man es muss. Wir hatten hier im Landrat Diskussionen geführt, welche die Gemeindepräsidentin von Stans erwähnt hat, wo man den Gemeinden Stans und Stansstad die Karten aufzeigen musste und sagen: ihr müsst.

Baudirektor Hans Wicki, Landammann: Es ist der Regierung schon wichtig, dass wir schlanke Gesetze haben und nur die eigentlich wirklich notwendigen bzw. die wirklich richtigen Artikel und Absätze im Gesetz integrieren. Frau Gemeindepräsidentin von Stans hat es eigentlich richtig gesagt: Der Gemeinderat kann eigentlich alles, wenn er will; er muss es einfach vor dem Volk begründen. Das ist unsere Demokratie und das ist bislang gut gegangen. Da braucht es keine Bestimmung wo es heisst „sie können“. Das Hässlichste, das sie machen könnten – und das wäre dann vermutlich wirklich das Hässlichste – nur weil sie es können und es im Gesetz steht, die Mitfinanzierung vor dem Volk nicht mehr zu begründen. Das wäre dann der falsche Ansatz. Bei einer Mitfinanzierung, wie es die Gemeinden Stans und Stansstad tätigen, ist es wichtig und richtig, dass es durch das Volk besprochen und abgesehen wird. Deshalb ist es eigentlich für die Gemeinderäte,

wenn sie das wollen, ein Muss, dass sie das Geschäft dem Volk unterbreiten. Es ist nicht ein Können, dass sie mitfinanzieren; sie machen es eh schon. Ein engagierter Gemeinderat macht das und ein nicht engagierter Gemeinderat macht es nicht, auch wenn er könnte. Deshalb braucht es diesen neuen Absatz nicht, weil man es sowieso kann.

Zum Zweiten ist der Regierungsrat auch der Meinung, man sollte nicht einen Anreiz schaffen, indem man jetzt darauf fokussiert und im Gesetz die Möglichkeit gibt. Das ist gar nicht unsere Intension, nur die finanziellen Beiträge zu fördern. Wir möchten einen attraktiven öV zusammen mit den Gemeinden und den Transportunternehmen entwickeln, so dass sie sich selber finanzieren und selber funktionieren. Nun lediglich den Fokus auf den finanziellen Beitrag zu legen, erachte ich als schlecht. Dass es bereits heute funktioniert, zeigt sich darin, dass alle diese Beiträge auch dem Kostendeckungsbeitrag an die jeweilige Linie angerechnet werden. Es ist eigentlich klar; das braucht es nun im Gesetz wirklich nicht. Im Sinne einer schlanken Gesetzgebung ersucht Sie der Regierungsrat, dem Antrag auf einen neuen Absatz 2 nicht zuzustimmen.

Landrat Norbert Rohrer: Die Linie Stans-Stansstad ist ein Spezialfall, weil diese seinerzeit von der Regierung als Doppel-Erschliessung – wenigstens zum Teil – festgelegt wurde. Sie erfüllt gewisse Ortschafterschliessungen, aber mit dem Länderpark und der Sportanlage Eichli hat sie auch eine kantonale Bedeutung. Deshalb hat man von Beginn weg die Mischrechnung gemacht. Das ist also ein anderer Fall.

Die Intensionen der Finanzkommission waren die Folgenden: Wenn eine Gemeinde merkt – beispielsweise Oberdorf – ihre Linie könnte allenfalls aus dem Verkehrsangebot fallen, dann kann die Gemeinde mit einem relativ geringen Beitrag – vielleicht 10'000 Franken – den geforderten Kostendeckungsgrad wieder erreichen. Das ist die Intension, welche hinter diesem Abänderungsantrag der Fiko steht.

Landrat Walter Odermatt: Ich bin einer von jenen, der von Beginn weg bei der Thematik öV der Gemeinde Stans mit dabei war. Ich unterstütze voll und ganz das Votum unserer Gemeindepräsidentin. Es bringt rein gar nichts, wenn hier ein zusätzlicher Absatz eingefügt wird. Ich möchte Ihnen beliebt machen, den Vorschlag des Regierungsrates zu unterstützen.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Bereinigungsabstimmung Antrag Regierungsrat / Antrag Finanzkommission

Der Landrat lehnt mit 30 gegen 23 Stimmen den Antrag der Finanzkommission ab.

Die weitergeführte Lesung erfolgt ohne Wortbegehren.

Rückkommen auf einen Artikel wird nicht gewünscht.

Schlussabstimmung

Der Landrat beschliesst mit 46 gegen 9 Stimmen: Die Teilrevision des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsgesetz, ÖVG) wird in 1. Lesung beschlossen.

6 Parlamentarische Initiative der Justizkommission zur Änderung des Gerichtsgesetzes betreffend das Präsidium des Obergerichts und des Verwaltungsgerichts

6.1 Beschluss über die vorläufige Unterstützung

Landratspräsident Conrad Wagner: Einleitend halte ich fest, dass für Parlamentarische Initiativen gemäss Art. 53 Abs. 1 des Landratsgesetzes ein besonderes Verfahren gilt. Der Landrat hat zunächst zu beschliessen, ob er diese Parlamentarische Initiative vorläufig unterstützen will. Für diesen Beschluss ist die Unterstützung von mindestens 20 Ratsmitgliedern erforderlich. Sofern beim Geschäft 6.1 die vorläufige Unterstützung beschlossen wird, wird nachfolgend eine vorberatende Kommission zu bestimmen sein.

Für den Antrag auf Eintreten gebe ich das Wort der Präsidentin der Justizkommission, Landrätin Michèle Blöchliher.

2. Vizepräsidentin Michèle Blöchliher, Präsidentin der Justizkommission: Im Namen der Justizkommission stelle ich den Antrag auf Eintreten.

Eintreten ist unbestritten und wird stillschweigend beschlossen.

2. Vizepräsidentin Michèle Blöchliher, Präsidentin der Justizkommission: Zurzeit wird das Ober- und Verwaltungsgericht in Personalunion durch einen einzigen vollamtlichen Präsidenten geführt, nämlich durch Ober- und Verwaltungsgerichtspräsident Dr. Albert Müller, der heute hier anwesend ist. Die Geschäftslast der beiden höchsten kantonalen Gerichte ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Beide Gerichte werden immer häufiger mit sehr aufwändigen und komplexen Verfahren konfrontiert, welche immer mehr Zeit in Anspruch nehmen. Beim Obergericht sind es komplexe Zivilstreitigkeiten, aber auch sehr komplexe Strafverfahren – wie das erst kürzlich der Fall war und den Zeitungen zu entnehmen war –, oftmals mit Parteien aus einem internationalen Umfeld, aber auch komplexen IT-Sachverhalten. Beim Verwaltungsgericht sind es vermehrt aufwändige Verfahren im Sozialversicherungsrecht und Steuerrecht sowie baurechtliche Themen. Der durchschnittliche Zeitaufwand pro Einzelfall ist dadurch merklich grösser geworden. Auch der Aufwand für die Verfahrensleitung hat aufgrund der grösseren Anzahl Fälle klar zugenommen.

Dazu kommt die Justizreform von 2011, die im Strafverfahren vermehrt den Ausstand des Gerichtspräsidenten verlangt. Beispielsweise dann, wenn er im gleichen Fall bereits als Mitglied der Beschwerdeinstanz tätig geworden war oder einen Entscheid des Zwangsmassnahmengerichtes gefällt hat, usw. In solchen Fällen muss heute das nicht berufsmässig – das ist ganz wichtig! – für das Gericht tätige Vizepräsidium oder ein Mitglied des Gerichts die Verfahrensleitung übernehmen, allenfalls eine öffentliche Verhandlung leiten und anschliessend das Urteil mündlich eröffnen.

Beim Verwaltungsgericht hat der Gesetzgeber das Aufgabengebiet in den letzten Jahren deutlich ausgedehnt. Man denke dabei nur schon an die Beschwerdeinstanz in Kindes- und Erwachsenenschutzangelegenheiten, aber auch die Gewährleistung der Rechtsweggarantie.

Infolgedessen war es für uns von der Justizkommission klar, dass aufgrund des Spektrums der verschiedenen Aufgabengebiete, aber auch aufgrund der Pendenzenzahlen, welche insbesondere wegen der Stellvertretungsproblematik entstanden sind, Handlungsbedarf besteht.

Bereits im Rechenschaftsbericht der Gerichte 2013 hat das Obergericht auf diese Problematik hingewiesen. Unsere Kommission hat sich im Jahr 2014 mehrmals mit dieser Thematik auseinandergesetzt, insbesondere mit der Stellvertretungsproblematik. Leider

hat der Regierungsrat mit RRB Nr. 473 vom 16. Juni 2014, angesichts der angespannten Finanzlage, unser Anliegen nicht berücksichtigt bzw. ist nicht einmal darauf eingetreten. Für uns war dieser Entscheid nur schwer nachvollziehbar, insbesondere mit Blick auf die Rechtsweggarantie. Für uns war klar, dass die Gerichtsorganisation angepasst werden muss, insbesondere mit Blick auf die geschilderte Stellvertretungsproblematik und die Verfahrensleitung.

Um ein zweites berufsmässiges Gerichtspräsidium beim Ober- und Verwaltungsgericht oder zumindest eine berufsmässige Stellvertretung für beide Gerichte zu ermöglichen, sind verschiedene Verfahren denkbar. Die Justizkommission hat, wie aus unserem Bericht ersichtlich ist, drei Varianten eingehend geprüft und sich für die nun vorliegende Variante, wie sie Ihnen zugestellt worden ist, entschieden. Dieser Entscheid ist in der Justizkommission einstimmig gefällt worden und lautet wie folgt:

- Das Obergericht und das Verwaltungsgericht bleiben je selbständig. Aufgrund der vorhin bereits erläuterten, unterschiedlichen Rechtsgebiete ist dies der Zusammenlegung vorzuziehen. Zudem ist bei dieser Lösung keine Änderung der Kantonsverfassung erforderlich.
- Die Personalunion des Präsidiums wird aufgehoben und für beide Gerichte wird je ein Präsident/eine Präsidentin gewählt. Dadurch wird je eine eigenständige Verfahrensleitung ermöglicht.
- Für die beiden Präsidien wird beantragt, dass berufsmässig tätige Richterinnen/Richter von Amtes wegen das Vizepräsidium des andern Gerichts inne haben. Damit kann die Stellvertretungsproblematik bei beiden Gerichten behoben werden.
- Der Beschäftigungsgrad für beide Präsidien wird neu vom Landrat festgelegt. Wir gehen davon aus, dass zurzeit höchstens ein zusätzliches Pensum von 50 Prozent erforderlich ist, was einer zusätzlichen Lohnsumme von ca. 102'000 bis 110'000 Franken entspricht. Berücksichtigen Sie dabei bitte auch, dass die bisherigen Entschädigungen an die Vizepräsidien, wie Jahresgehalt, Vorsitzenden-Entschädigung, Sitzungsgeld und Entschädigung Aktenstudium, entfallen.

Die Justizkommission beantragt dem Landrat, die parlamentarische Initiative zur Änderung des Gerichtsgesetzes betreffend das Präsidium des Obergerichts und des Verwaltungsgerichts im Sinne von Art. 53 Abs.1 des Landratsgesetzes vorläufig zu unterstützen.

Landrat Alexander Joller, Vertreter der SVP-Fraktion: Die SVP-Fraktion hat sich ausführlich über die Parlamentarische Initiative der Justizkommission zur Änderung des Gerichtsgesetzes betreffend das Präsidium des Obergerichts und des Verwaltungsgerichts auseinandergesetzt. Ich möchte nun nicht alles von meiner Vorrednerin wiederholen. Die SVP-Fraktion ist für den Beschluss über die vorläufige Unterstützung. Wir sind für eine Anpassung der Organisation der Gerichte und somit für die Parlamentarische Initiative. Ebenfalls sind wir uns einig, dass die Kommission SJS die vorberatende Kommission sein soll.

Landrat Viktor Baumgartner, Vertreter der CVP-Fraktion: Die CVP-Fraktion hat an ihrer letzten Sitzung die Parlamentarische Initiative der Justizkommission zur Änderung des Gerichtsgesetzes betreffend das Präsidium des Obergerichts und des Verwaltungsgerichts über die vorläufige Unterstützung sowie die Bezeichnung der vorberatenden Kommission diskutiert und beraten. Die CVP unterstützt grossmehrheitlich die vorläufige Unterstützung und ist mit dem Vorschlag, die Kommission SJS als vorberatende Kommission zu bestimmen, einverstanden. Die CVP anerkennt den aufgelisteten Handlungsbedarf sowie auch die Anpassung der Gerichtsorganisation. Wir wünschen uns von der vorberatenden Kommission SJS, dass sie die Varianten, insbesondere auch die durch die Justizkommission verworfenen Varianten, nochmals aufnimmt und genau analysiert. Es wird eine Lösung um eine Person herum gemacht, damit kein Zeitdruck entsteht. Eine Verfas-

sungsänderung darf aber kein Hindernis für eine gute Lösung sein. Im heutigen Zeitpunkt würde die CVP-Fraktion eher für die Vereinigung der beiden Gerichte sein. Wir danken Ihnen für die vorläufige Unterstützung und für die Wahl der Kommission SJS als vorbereitende Kommission.

Landrat Sepp Durrer, Vertreter der FDP-Fraktion: Auch ich kann mich kurz halten: Die FDP ist für Weitblick und stimmt der vorläufigen Unterstützung dieser Parlamentarischen Initiative einstimmig zu. Die FDP erachtet es als nicht nötig, eine neue Kommission zu bestimmen; sie stimmt deshalb auch da einstimmig zu, die Kommission SJS damit zu beauftragen.

Landrat Leo Amstutz, Vertreter der Grüne-SP-Fraktion: Die Grüne-SP-Fraktion ist ebenfalls einstimmig für die vorläufige Unterstützung. Wir anerkennen und erkennen den Handlungsbedarf betreffend die Organisation des Obergerichtes und Verwaltungsgerichtes betreffend Präsidium und dessen Stellvertretung. Wir sind sogar überzeugt, dass es eine Reorganisation braucht. Die Richterinnen und Richter in unseren Gerichten sind Laienrichter, zumindest zum grossen Teil sind sie juristische Laien. Das erfordert eine noch grössere Präsenz unserer Präsidien. Heute ist, wie wir das bereits gehört haben, der Obergerichts- und Verwaltungsgerichtspräsident der Präsident beider Gerichte, also in Personalunion. Eine Verteilung der Aufgaben und der damit verbundenen Verantwortung auf eine weitere Person ist aus unserer Sicht dringend nötig bei der bereits vorhandenen Geschäftslast. Schliesslich sollen Urteile möglichst rasch gefällt werden. Das ist für alle wichtig, unabhängig, wie das Urteil gefällt wird, beziehungsweise, wer am Schluss Recht bekommt oder eben nicht. Die Grüne-SP-Fraktion ist für die vorläufige Unterstützung der parlamentarischen Initiative und für die Wahl der SJS als vorberatende Kommission.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr gewünscht.

Der Landrat beschliesst mit 56 gegen 0 Stimmen: Die Parlamentarische Initiative der Justizkommission zur Änderung des Gerichtsgesetzes betreffend das Präsidium des Obergerichtes und des Verwaltungsgerichts wird vorläufig unterstützt.

6.2 Bezeichnung der vorberatenden Kommission

Landratspräsident Conrad Wagner: Wir kommen nun zur Wahl der vorberatenden Kommission. Für den Wahlvorschlag übergebe ich das Wort dem Vertreter des Landratsbüros, Landratsvizepräsident Peter Scheuber.

1. Landratsvizepräsident Peter Scheuber: Die Organisation der Justiz ist Bestandteil des Sachbereichs der Kommission SJS. Das Landratsbüro erachtet es als sachrichtig, die Parlamentarische Initiative der Kommission SJS zur Vorberatung gemäss § 102 des Landratsreglements zuzuweisen und auf die Wahl einer separaten, nichtständigen Kommission zu verzichten. Das Landratsbüro beantragt somit, das Geschäft der Kommission SJS zur Vorbereitung zu überweisen.

Das Wort wird nicht gewünscht.

Der Landrat beschliesst mit 56 gegen 0 Stimmen: Die Kommission für Staatspolitik, Justiz und Sicherheit (SJS) wird als vorberatende Kommission für die Parlamentarische Initiative der Justizkommission eingesetzt.

7 Motion von Landrat Martin Zimmermann, Ennetbürgen, und Mitunterzeichnenden betreffend eine Standesinitiative zur Abschaffung von Doppelbürgerschaften bei Einbürgerungen

Motion

Landrat Martin Zimmermann, Bürgenstockstrasse 30, 6373 Ennetbürgen

Ennetbürgen, 19. November 2014

Motion betreffend eine Standesinitiative zur Abschaffung von Doppelbürgerschaften bei Einbürgerungen

Die Unterzeichnenden unterbreiten Ihnen, gestützt auf Art. 30 Abs. 1 Ziff. 3 und Art. 53 Abs. 2 Landratsgesetz sowie § 104 Abs. 1 Ziff. 2 des Landratsreglements folgende Motion mit dem Antrag, daraus eine Standesinitiative zur Abschaffung von Doppelbürgerschaften bei Einbürgerungen vorzubereiten.

Bei Einbürgerungen behält nach heutigem Recht die eingebürgerte Person ihren ursprünglichen Pass und ihre ursprüngliche Staatsbürgerschaft, sofern sie es will. Dieses System führt zu einer Ungleichbehandlung zu jenen Personen, welche nur eine Staatsbürgerschaft besitzen. Zwei Pässe erschweren die Integration und können zu Loyalitätskonflikten führen. Auch gibt es gehäuft Beispiele von Doppelbürgern, die in ihrem Heimatland ungerechtfertigt Sozialleistungen aus der Schweiz beziehen. In den meisten anderen Ländern verliert man mit Annahme deren Staatsbürgerschaft den angestammten Pass.

Der Regierungsrat wird aufgefordert mit dieser Standesinitiative folgende Ziele zu verfolgen:

- Doppelbürgerschaften sind im Rahmen von Einbürgerungen neu nicht mehr möglich. Wenn eine Person die Schweizer Staatsbürgerschaft annehmen will, muss sie zwingend ihre alte Staatsbürgerschaft aufgeben.
- Personen, bei welchen die leiblichen Eltern verschiedene Staatsbürgerschaften (CH/andere) besitzen, entscheiden bei Erreichen des 18. Altersjahres, welche Staatsbürgerschaft sie annehmen wollen.

Für die Überweisung dieser Motion danken wir ihnen.

Landrat Martin Zimmermann

Mitunterzeichnende: Christian Landolt, Peter Waser, Alexander Joller, Albert Frank, Markus Walker, René Mathis, Urs Zumbühl, Jörg Genhart, Peter Wyss, Armin Odermatt

REGIERUNGSRAT

PROTOKOLLAUSZUG

Nr. 346

Stans, 12. Mai 2015

Justiz- und Sicherheitsdirektion. Parlamentarische Vorstösse. Motion von Landrat Martin Zimmermann, Ennetbürgen, und Mitunterzeichnenden betreffend eine Standesinitiative zur Abschaffung von Doppelbürgerschaften bei Einbürgerungen

1 Sachverhalt

Mit Schreiben 20. November 2014 übermittelte das Landratsbüro dem Regierungsrat eine Motion von Landrat Martin Zimmermann, Ennetbürgen, und Mitunterzeichnenden betreffend eine Standesinitiative zur Abschaffung von Doppelbürgerschaften bei Einbürgerungen.

Gemäss der Motion soll der Regierungsrat eine Standesinitiative zur Abschaffung von Doppelbürgerschaften bei Einbürgerungen vorbereiten, „welche die folgenden Ziele verfolgt:

- Doppelbürgerschaften sind im Rahmen von Einbürgerungen neu nicht mehr möglich. Wenn eine Person die Schweizer Staatsbürgerschaft annehmen will, muss sie zwingend ihre alte Staatsbürgerschaft aufgeben.
- Personen, bei welchen die leiblichen Eltern verschiedene Staatsbürgerschaften (CH/andere) besitzen, entscheiden bei Erreichen des 18. Altersjahres, welche Staatsbürgerschaft sie annehmen wollen.“

Zur weiteren Begründung wird auf den Motionstext verwiesen (siehe Anhang).

2 Erwägungen

2.1 Grundlagen

Die grundsätzlichen Aspekte der mit der Motion aufgeworfenen Fragen werden im Bericht vom Dezember 2005 des Bundesamtes für Migration über hängige Fragen des Bürgerrechts ausführlich erörtert (vgl.

http://www.ejpd.admin.ch/dam/data/pressemitteilung/2006/pm_2006_05_02/bericht_buergerrecht-d.pdf).

2.1.1 Grundsätze und Bedeutung

Schweizerinnen und Schweizer, die sich im Ausland einbürgern lassen wollen, müssen von der Schweiz aus nicht auf das Schweizer Bürgerrecht verzichten. Im Gegenzug müssen Ausländerinnen und Ausländer, welche bei uns eingebürgert werden, ebenfalls nicht auf die bisherige Staatsangehörigkeit verzichten.

Jeder Staat regelt seine Staatsangehörigkeit autonom. So gibt es Staaten, deren Angehörige ihre angestammte Nationalität verlieren, wenn sie sich in einem andern Land einbürgern lassen (Beispiel: Österreicher, der sich in der Schweiz einbürgern lässt); ebenso gibt es Staaten, welche die Einbürgerung im betreffenden Land nur dann ermöglichen, wenn auf die bisherige Staatsangehörigkeit verzichtet oder zumindest eine dahingehende Erklärung abgegeben wird (Beispiel: Schweizer, der sich in Österreich einbürgern lassen möchte).

Die weitaus meisten Doppelbürgerrechte entstehen als Folge von national gemischten Ehen durch die Weitergabe des Bürgerrechts der Eltern an ihre Kinder. In nahezu allen Staaten sind heute Mann und Frau bezüglich der Weitergabe der Staatsangehörigkeit an ihre Kinder gleich gestellt.

2.1.2 Rechtliches zum Doppelbürgerrecht bei Einbürgerungen

Das Doppelbürgerrecht wurde in der heutigen Regelung mit der Streichung des früheren Art. 17 BÜG ermöglicht („Art. 17 Doppelbürgerrecht: „Wer sich einbürgern lassen will, hat alles zu unterlassen, was die Beibehaltung der bisherigen Staatsangehörigkeit bezweckt. Soweit es nach den Umständen zumutbar ist, soll auf die bisherige Staatsangehörigkeit verzichtet werden“).

Diese Änderung erfolgte mit der BÜG-Revision vom 23. März 1990 (in Kraft seit dem 1. Januar 1992). Eine Streichung war in dieser Revision ursprünglich nicht vorgesehen gewesen. Der Vorsteher des EJPD (BR Koller) argumentierte im Parlament für eine Streichung des Einbürgerungshindernisses, da die Zahl der Einbürgerungen rückläufig sei, die Wirtschaftsverbände eine Erleichterung beim Doppelbürgerrecht gefordert hätten und das Erfordernis des Verzichts auf die bisherige Staatsangehörigkeit bei der Einbürgerung junger Ausländer hinderlich sei. Zudem gebe es schon zahlreiche Doppelbürger und die Schweiz habe schon lange gelernt, mit dem Doppelbürgerrecht zu leben. Das Problem, wonach Doppelbürgern gegenüber ihrem anderen Heimatstaat kein diplomatischer Schutz gewährt werden könne, sei inzwischen nicht mehr gleich brisant. Seit der Wende in den osteuropäischen Staaten habe dieses Argument der Aufhebungsgegner an Gewicht verloren.

In Beantwortung einer Motion zur Wiedereinführung des Einbürgerungshindernisses führte der Bundesrat zur Ablehnung am 16. Februar 2005 u.a. an, massgebend für die Aufhebung sei für den Gesetzgeber insbesondere gewesen, dass seit dem 1. Juli 1985 Kinder aus national gemischten Ehen, welche einen schweizerischen Elternteil haben, ohne Einschränkung das Schweizer Bürgerrecht erwerben würden. Die Kinder aus solchen Ehen seien nahezu ausnahmslos Doppelbürger. Beinahe jede dritte Ehe, welche heute geschlossen werde, sei binational. Durch Abstammung ent-

stünden deshalb bereits sehr viele Doppelbürgerrechte, die sich nicht vermeiden liessen. Integrationspolitische Überlegungen seien ebenfalls ein Grund für die Zulassung des Doppelbürgerrechts gewesen. Insbesondere für Jugendliche der zweiten Generation stelle die Aufgabe der Staatsangehörigkeit ihrer Eltern die Preisgabe eines Teils ihrer Identität und damit das grösste Einbürgerungshindernis dar. Die mit dem Doppelbürgerrecht verbundenen Probleme wie insbesondere die Erfüllung der militärischen Pflichten seien bisher in den meisten Fällen ohne Schwierigkeiten gelöst worden; zudem gebe es mit mehreren Staaten entsprechende Abkommen.

Auch auf kantonaler Ebene bestehen heute keine Bestimmungen mehr, die dem Erwerb des Schweizer Bürgerrechts unter Beibehaltung der ausländischen Staatsangehörigkeit entgegenstünden, obschon dies unter der geltenden Kompetenzordnung weiterhin möglich wäre.

Ebenso wenig verbieten völkerrechtliche Abkommen eine schweizerisch-ausländische Doppelbürgerschaft. Es besteht jedoch die Möglichkeit, dass der andere Staat als Voraussetzung für den Erwerb der Staatsangehörigkeit den Verzicht auf die bisherige Staatszugehörigkeit verlangt. Hingegen hat sich die Schweiz im Jahr 1998 mit Italien vertraglich verpflichtet, den Erwerb des Bürgerrechts des einen Staates nicht vom Verzicht auf das Bürgerrecht des anderen Staates abhängig zu machen.

2.1.3 Kollisionsregeln

Sofern keine Sonderregelung besteht, wird für die Staatsangehörigkeit von schweizerisch-ausländischen Doppelbürgern auf das Schweizer Bürgerrecht abgestellt. Doppelbürger üben grundsätzlich alle Rechte aus und erfüllen alle Pflichten, wie wenn sie nur Schweizer Bürger wären. Sie können zum Beispiel das aktive und passive Wahlrecht ausüben, wie wenn sie nur das Schweizer Bürgerrecht hätten.

Sonderregeln bestehen bei der Wehrpflicht: Der Doppelbürger ist wehrpflichtig, wird aber nicht in die Armee eingeteilt und nicht zu Dienstleistungen aufgeboten, wenn er im anderen Heimatstaat die militärischen Pflichten erfüllt oder Ersatzleistungen erbracht hat; im Unterschied zu den Ausländern muss er aber die Wehrpflichtersatzabgabe zahlen und allenfalls Zivildienst leisten. Militärdienst im ausländischen Heimatstaat ist strafbar, ausser der Doppelbürger sei im anderen Staat niedergelassen. Weitgehend ist die Problematik in Staatsverträgen geregelt.

Beim diplomatischen Schutz ist nach einer allgemein anerkannten Regel des Völkergewohnheitsrechts derjenige Staat zuständig, zu dem der Mehrfachbürger den stärkeren effektiven Bezug aufweist. Hält sich die betroffene Person aber in einem ihrer Heimatstaaten auf, darf grundsätzlich der andere Heimatstaat nicht zu ihren Gunsten intervenieren (so genannte Ausschlussregel). Allerdings kann bei gewissen schweren und wiederholten Verstössen gegen das Völkerrecht (wie zum Beispiel bei Verletzung des Folterverbots oder der Menschenrechte) konsularisch und unter Umständen auch diplomatisch interveniert werden.

Im Privat- und Zivilprozessrecht gilt bei Inlands Sachverhalten das Territorialitätsprinzip – nicht die Heimat, sondern der Wohnsitz ist entscheidend. Bei internationalen Sachverhalten gilt, dass zur Bestimmung des Gerichtsstands bei einer Person mit mehrfacher Staatsangehörigkeit ausschliesslich die schweizerische Staatsangehörigkeit massgebend ist. Sonst ist das Recht desjenigen Staates, mit dem sie am engsten verbunden ist, anwendbar; in der Regel wird dies der Wohnsitzstaat sein. Es gibt aber Ausnahmen im Bereich des Personen-, Familien- und Erbrechts. Eine alternative Zuständigkeit des Heimat- oder Wohnsitzstaats besteht für Namensänderungen, Eheschliessungen, Kindsanerkennungen, für Wirkungen des Kindsverhältnisses sowie bei erbrechtlichen Streitigkeiten. Das Recht des Heimatstaates kann anwendbar sein beim Namensrecht, bei Eheschliessungen, den güterrechtlichen Verhältnissen, Kindsan- und -aberkennungen und für die Handlungsfähigkeit. Für die einzelnen Bestimmungen sei auf das Bundesgesetz vom 18. Dezember 1987 über das Internationale Privatrecht verwiesen.

2.2 Zur Frage der Ungleichbehandlung

Eine „Ungleichbehandlung zu jenen Personen, welche nur eine Staatsbürgerschaft besitzen“ (vgl. Motion) kann unter Hinweis auf das oben stehende (E. 2.1.2) nicht erkannt werden. Personen, die neben der Schweizerischen noch eine weitere Staatsangehörigkeit haben, haben in der Schweiz grundsätzlich die gleichen Rechte und Pflichten wie alle anderen Schweizerinnen und Schweizer. Sie werden weder besser noch schlechter behandelt.

Dass ein ausländischer Staat diese Personen ebenfalls als Bürger behandelt, mag ein faktischer Vorteil sein. Solche Fälle wird es aber auch weiterhin geben, auch wenn eine entsprechende Standesinitiative umgesetzt würde. Beispielsweise erhält das Kind von Schweizer Eltern automatisch die US-Amerikanische Staatsbürgerschaft, wenn es auf dem Territorium dieses Landes geboren wird. Solche Fälle werden durch die Motion nicht abgedeckt.

2.3 Keine Möglichkeit mehr, das Bürgerrecht zu entziehen

Gemäss der geltenden Gesetzgebung (Art. 48 BüG) kann das Bundesamt für Migration mit Zustimmung der Behörde des Heimatkantons einem Doppelbürger das Schweizer, Kantons- und Gemeindebürgerrecht entziehen, wenn sein Verhalten den Interessen oder dem Ansehen der Schweiz erheblich nachteilig ist. Zudem kann eine erfolgte Einbürgerung nichtig erklärt werden, wenn sie durch falsche Angaben oder Verheimlichung erheblicher Tatsachen erschlichen worden ist (Art. 41 BüG).

Die Möglichkeit, einer Person das Bürgerrecht zum Beispiel aus sicherheitspolitischen Überlegungen zu entziehen und sie auszuweisen, würde mit einer Umsetzung der Motion bzw. der entsprechenden Standesinitiative verloren gehen. Ebenfalls könnte eine erfolgte Einbürgerung, die unter Angabe falscher Tatsachen erschlichen worden ist, nicht mehr nichtig erklärt werden, da es unzulässig ist, eine Person in die Staatenlosigkeit zu entlassen. Es ist fraglich, ob dies letztlich im Sinne des Motionärs ist.

2.4 Geführte Diskussionen auf eidgenössischer Ebene

Am 16. September 2008 hat Nationalrätin Jasmin Hutter eine Motion (Mo.08.3457) mit folgendem Wortlaut eingereicht: „Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament eine Vorlage zu unterbreiten, mit welcher zukünftige Doppelbürgerschaften aufgrund Einbürgerungen eingeschränkt werden.“ Der Bundesrat hat die Motion zur Ablehnung empfohlen. Der Nationalrat hat die Motion am 3. März 2010 mit 121 zu 63 Stimmen abgelehnt.

Im Eidgenössischen Parlament wird die Frage der Doppelbürgerschaft bei Einbürgerungen bereits diskutiert. Eine Motion von Nationalrat Lukas Reimann (Mo.14.3220) fordert: „Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament eine Änderung des Bürgerrechtsgesetzes zu unterbreiten, mit welcher zukünftige Doppelbürgerschaften aufgrund Einbürgerungen eingeschränkt und durch ein Optionsmodell ersetzt werden. Insbesondere sollen Staatsangehörige von Ländern, welche Schweizer Staatsbürgern keine Doppelbürgerschaft ermöglichen, ihrerseits auch kein Doppelbürgerrecht erhalten.“ Auch beim Nidwaldner Nationalrat Peter Keller steht dieses Thema im Fokus. Er hat eine Motion (Mo.14.3734) mit dem Titel „Keine doppelte Staatsbürgerschaft für Schweizer Diplomaten“ eingereicht. Beide Motionen wurden in den eidgenössischen Räten noch nicht behandelt; eine Diskussion zu der vom Motionär eingebrachten Thematik steht also im Bundesparlament bevor.

Einerseits zeigt sich somit aufgrund des Ergebnisses der Behandlung, dass eine Standesinitiative, wie sie sich der Motionär vorstellt, im eidgenössischen Parlament kaum Chancen hätte. Andererseits kann aber auch festgestellt werden, dass die Thematik der Doppelbürgerschaften auch weiterhin auf der eidgenössischen Traktandenliste bleibt. Einer Standesinitiative aus Nidwalden bedarf es dazu nicht.

2.5 Spezifische Bedeutung für den Kanton Nidwalden

Die Regelung der Doppelbürgerschaft hat bislang im Kanton Nidwalden zu keinen Problemen geführt. Von den in der Motion angesprochenen „gehäuften Beispielen von Doppelbürgern, die in ihrem Heimatland ungerechtfertigt Sozialleistungen aus der Schweiz beziehen“ sind dem Regierungsrat keine bekannt. Immerhin ist dazu festzuhalten, dass Leistungen der Sozialhilfe an den Wohnsitz in einer Gemeinde gebunden sind. Diese werden von vornherein nicht über die Gemeindegrenze hinaus ausbezahlt, geschweige denn ins Ausland. Der Anspruch auf Leistungen der Sozialversicherung steht in keinem Zusammenhang mit der (doppelten oder einfachen) Staatsbürgerschaft eines Bezügers oder einer Bezügerin. Vielmehr hängt der Rechtsanspruch von einer erfüllten Beitragspflicht und - je nach Versicherung – weiteren versicherungsspezifischen Voraussetzungen ab.

2.6 Staatpolitische Überlegungen zum Instrument der Standesinitiative

Die in der vorliegenden Motion angesprochene Frage der Doppelbürgerschaft widerspiegelt keine spezifischen Nidwaldner Interessen. Der Kanton Nidwalden kennt keine Probleme, welche durch die Gutheissung der Motion bzw. durch die Abschaffung der Doppelbürgerschaft gelöst würden. Daher ist es auch aus staatspolitischen Überlegungen nicht opportun, ohne Not eine Standesinitiative zu diesem Thema einzureichen.

2.7 Fazit

Aus Sicht des Regierungsrats gibt es im Kanton Nidwalden keine Probleme, welche eine Standesinitiative, wie sie von der Motion verlangt wird, lösen könnte. Zudem fehlen stichhaltige kantonale Argumente, mit welchen eine solche Standesinitiative untermauert werden könnte.

Zusammenfassend sieht der Regierungsrat daher keine Veranlassung für den Kanton Nidwalden, beim Bund mittels einer Standesinitiative zur Frage der Doppelbürgerschaft zu intervenieren und beantragt dem Landrat, die Motion abzulehnen.

Beschluss

Dem Landrat wird beantragt, die Motion von Landrat Martin Zimmermann, Ennetbürgen, abzulehnen.

Landrat Martin Zimmermann: Ich beantrage Eintreten.

Eintreten ist unbestritten und wird stillschweigend beschlossen.

Landrat Martin Zimmermann und als Vertreter der SVP-Fraktion: Ich danke für das Eintreten. Am 19. November 2014 habe ich eine Motion betreffend eine Standesinitiative zur Abschaffung von Doppelbürgerschaften bei Einbürgerungen eingereicht. Der Wortlaut dieser Motion ist – wie das Landratspräsident Conrad Wagner gesagt hat – bekannt. Ebenfalls liegen die Stellungnahme des Regierungsrates und der Bericht der Kommission SJS vor. Die Kenntnis dieser Unterlagen wird vorausgesetzt.

Ergänzend möchte ich Ihnen gerne erklären, weshalb wir die Motion eingereicht haben. Seit 1992 müssen Einbürgerungswillige nicht mehr auf ihre ursprüngliche Staatsbürgerschaft verzichten. Das hat zu einem sprunghaften Anstieg von ca. 6'000 Einbürgerungen im Jahr 1991 und von über 10'100 Einbürgerungen im Jahr 1992 geführt. Gegenüber den Vorjahren waren es im Jahr 2006 bereits 48'000 Personen, die eingebürgert wurden. Dieser Trend ist ungebrochen. Deshalb erschien es uns legitim zu hinterfragen, ob die Abgabe der zweiten Staatsbürgerschaft sich nicht auch auf die Anzahl der Einbürgerungen auswirken könnte. Ich bin der Meinung, dass man die Staatsbürgerschaft unserer Heimat nicht so einfach vergeben sollte. Wir haben nämlich keinen Vorteil daraus. Vorteile ziehen nur jene Personen, welche sich mit zwei Pässen in der Schweiz und im Ausland aufhalten können. Man sucht Vorteile mit der neuen Staatsbürgerschaft und bekennt sich nicht klar zum Heimatland. Bei Rechtsunsicherheit oder Rechtsproblemen kann dies zu einem Loyalitätskonflikt gegenüber den verschiedenen Staaten führen, beispielsweise beim Militärdienst.

Auch wenn behauptet wird, der Missbrauch unserer Sozialwerke könne ausgeschlossen werden, so bezweifle ich das, da zwischen den Sozialämtern der verschiedenen Staaten bestimmt kein umfassender Datenaustausch besteht. Wer um das Bürgerrecht ersucht, soll sich bekennen, in welchem Land er seinen Lebensmittelpunkt haben will und bereit sein, eine Staatsbürgerschaft aufzugeben. Deshalb bitte ich Sie, die Motion gutzuheissen.

Landrat Leo Amstutz, Präsident der Kommission für Staatspolitik, Justiz und Sicherheit (SJS): Die Kommission für Staatspolitik, Justiz und Sicherheit hat die Motion betreffend eine Standesinitiative zur Abschaffung von Doppelbürgerschaften bei Einbürge-

rungen am 10. Juli 2015 beraten. Der Motionär und Erstunterzeichner, SVP-Landrat Martin Zimmermann, war dabei anwesend und hat die Motion vertreten.

Die Kommission SJS hat an ihrer Sitzung die folgenden, vom Motionär angeführten Gründe, beraten:

- Der Motionär führt aus, dass das System zu einer Ungleichbehandlung von Schweizerinnen und Schweizern mit nur einer Staatsbürgerschaft gegenüber Bürgerinnen mit Schweizer- und einer weiteren Staatsbürgerschaft führe.
Eine Mehrheit der Kommission konnte das nicht nachvollziehen: Personen mit doppelter Staatsangehörigkeit haben die gleichen Rechte und Pflichten, wie alle anderen Schweizerinnen und Schweizer. Allfällige Vorteile einer anderen Staatsangehörigkeit berühren deshalb das schweizerische Recht nicht.
- Zwei Pässe erschweren die Integration und können zu Loyalitätskonflikten führen, meint der Motionär.
Die Mehrheit der Kommission ist auch in diesem Punkt anderer Meinung. Ein Verbot des Doppelbürgerrechtes würde zwar zu weniger Einbürgerungen führen, davon wären jedoch gerade sehr gut integrierte Angehörige unserer Nachbarländer betroffen. Diese würden auch ohne Doppelbürgerrecht Teil unserer ständigen Wohnbevölkerung bleiben. Was uns aber noch mehr bewogen hat, das zu überdenken und zu diskutieren, war, dass mit einem Verbot des Doppelbürgerrechtes die Kinder aus binationalen Ehen besonders stark betroffen wären, welche ja als Doppelbürger in der Schweiz geboren werden. Diese müssten sich gemäss dem zweiten Punkt der Motion mit Erreichen des 18. Altersjahres für eine der beiden Staatsbürgerschaften entscheiden. Es ist anzunehmen, dass sich diese Kinder in den meisten Fällen für den Schweizer Pass entscheiden würden – ob sie nun integriert sind oder nicht. Zur Integration würde dieser Entscheid nichts beitragen. Sicher kommt es zum Loyalitätskonflikt, aber nicht, wie es der Motionär meint, nämlich zwischen der Schweiz und einem Drittstaat, sondern der Loyalitätskonflikt ist gravierender, weil sich das Kind für eine Staatsbürgerschaft eines Elternteils entscheiden muss und damit zugleich auch gegen die Staatsbürgerschaft des anderen Elternteils entscheiden muss. Das ist für die Kommission stossend.
- Die Behauptung, dass es gehäufte Beispiele von Doppelbürgern gibt, die in ihrem Heimatland ungerechtfertigt Sozialleistungen aus der Schweiz beziehen, entbehrt jeglicher Grundlage und darf als falsch bezeichnet werden. Der Motionär lässt offen, was er unter Sozialleistungen versteht. Wenn er Sozialhilfe meint, ist der Bezug im Ausland nicht möglich, weil für die Ausrichtung von Sozialleistungen der Wohnsitz massgebend ist. Das heisst, wenn die Person im Ausland lebt, ist die Wohngemeinde in der Schweiz nicht mehr verpflichtet, Sozialhilfe zu bezahlen. Es kann tatsächlich vorkommen, dass Leute, welche in der Schweiz ihren Wohnsitz haben, aber sich im Ausland aufhalten, allenfalls Sozialhilfe beziehen können. Aber da kennen Sie unser Sozialamt und die Gemeinden schlecht: Diese überprüfen das regelmässig und führen auch direkte Gespräche, bei denen die Sozialhilfeempfänger anwesend sein müssen. Anders ist es bei den meisten Leistungen aus der Sozialversicherung. Diese können exportiert werden; es spielt dabei aber keine Rolle, ob der Empfänger Schweizer ist oder nicht.

Die Kommission SJS kommt mit 8 zu 3 Stimmen zum Schluss, dass die Motion betreffend eine Standesinitiative zur Abschaffung von Doppelbürgerschaften bei Einbürgerungen abzulehnen ist und beantragt, dass keine Standesinitiative eingereicht werden soll.

Landrat Thomas Wallimann, Vertreter der Grüne-SP-Fraktion: Ein Nein zu einer Motion, welche ein Problem löst, wo gar keines vorhanden ist. Das ist das Fazit unserer Fraktion. Aber, wenn ich so über die Motion nachgedacht habe, gibt es ja Gründe, weshalb eine solche Motion mit einer Standesinitiative eingereicht werden soll. Ich frage mich, was könnte denn da dahinter stecken. Könnte es sein, dass wir uns Sorgen über Bewegungen von Bevölkerungsschichten machen, also von Menschen, die hierher kommen, welche wir nicht im Griff haben und uns irgendwie zwischen den Fingern durch gleiten, wo wir uns

unwohl fühlen? Könnte es denn sein, dass wir uns nach Lösungen sehnen, welche dieses Unwohlsein und das komische Gefühl von neuen Leuten, die hierher kommen, irgendwie möglichst schnell wieder wegbringt? Könnte es denn sein, dass die Sorge, wie die Zukunft aussehen wird mit Menschen, die da sind, welche wir nicht kennen und anders aussehen, so gross ist, dass man am liebsten die Augen schliessen und einen Strich darunter ziehen möchte? Könnte es denn sein, dass uns vielleicht etwas am Herzen liegt, angesichts der Veränderungen, bei denen wir gar nicht so genau wissen, was es ist, denn wir mussten ja noch niemals erklären, was es denn ausmacht, was der Kern unserer Identität ist, worauf wir wirklich Wert legen. Könnte es denn auch noch sein, dass wir plötzlich sehen, dass Menschen, die hierher kommen, allenfalls mindestens so tüchtig, wenn nicht sogar noch tüchtiger sind als wir, weil wir uns ja schon an sehr viel gewöhnt haben? Könnte es dann auch sein, dass wir aus all diesen diffusen Gefühlen heraus, einfach dagegen sind? Und wer ist denn am einfachsten als Zielgruppierung für solches Zeug zu finden? Natürlich jene, welche die anderen sind, sicher nicht wir. Ich bin überzeugt und ich weiss es bei mir selber auch: Auch ich bin beunruhigt, wenn ich sehe, wie sich unsere Welt entwickelt. Auch ich bin beunruhigt, wenn ich sehe, wie sich Menschen in Richtung Europa auf den Weg machen, weil sie sich hier mehr versprechen. Ich sehe aber auch, wie viele Menschen bei uns sind, die stolz sind, dass sie hier sein dürfen, weil sie etwas beitragen wollen zu einer Gesellschaft, die es zu etwas gebracht hat, zur Demokratie, welche weitestgehend diesen Namen noch verdient und durchaus uns zu sagen haben bzw. von uns profitieren können in dem Sinne, dass wir ihnen erklären müssen, was unser Gemeinwesen ausmacht. In diesem Sinne bin ich überzeugt, gegen alle diese Könnte-Fragen, ob es wohl so ist, hilft diese Motion nichts. Man will hier nicht einfach ein Gesetz, es helfen hier auch keine Briefe, sondern da hilft nur, wenn wir uns darüber unterhalten, wenn wir klären, was unser Staatswesen und unsere Gemeinschaft denn ausmacht. Deshalb sind wir denn auch in unserer Fraktion und ich persönlich ebenfalls voll überzeugt, dass diese Motion gar nichts bringt. Deshalb sagen wir Nein zu dieser Motion, welche ein Problem beschreibt, das es gar nicht gibt.

Landrat Joseph Niederberger, Vertreter der CVP-Fraktion: Die CVP-Fraktion hat sich mit der Motion über die Abschaffung der Doppelbürgerschaften befasst. Jeder Staat regelt ja die Staatsangehörigkeit autonom. Bei uns ist es so, dass wenn sich ein Schweizer im Ausland einbürgern möchte, er den Schweizer Pass behalten kann. Es ist aber nicht überall auf der Welt so; jedes Land hat dazu unterschiedliche Regelungen. Vielfach entstehen Doppelbürgerschaften durch eine Heirat. Und das kann man mit der vorliegenden Motion auch nicht verhindern. Zum Beispiel eine Ausländerin, welche einen Schweizer heiratet, wird dann automatisch Schweizerin, weil das ja nicht ein eigentlicher Einbürgerungsvorgang ist, sondern sie erhalten von Gesetzes wegen das Schweizer Bürgerrecht. Übrigens ist jede dritte Ehe binational. Das ist doch interessant und geht querbeet durch alle Parteien.

Die CVP sieht es sehr ähnlich, wie die SJS: Wir stufen den Vorstoss als nicht richtig ein und lehnen ihn deshalb ab. Wir sehen in den Doppelbürgerschaften kein wirkliches Problem, welches eine Standesinitiative rechtfertigen würde. Doppelbürgerschaften schaffen für die Betroffenen weder Vor- noch Nachteile. Doppelbürger haben die gleichen Rechte und Pflichten, wie wenn sie nur Schweizer Bürger wären. Vor allem die Möglichkeit, beispielsweise ein Bürgerrecht aus sicherheitspolitischen Überlegungen zu entziehen und die Person auszuweisen, würde mit dieser Motion verloren gehen. Die CVP ist der Meinung, dass der Bund diese Möglichkeit weiterhin haben sollte. Ebenso könnte eine Einbürgerung, welche durch falsche Angaben erschlichen worden ist, nicht mehr als nichtig erklärt werden, weil diese Leute ja dann staatenlos wären, was unzulässig ist. Wir stellen uns die Frage, ob das wirklich im Sinne des Motionärs und der Mitunterzeichnenden ist. Zudem ist auf nationaler Ebene bereits vieles diskutiert und eingereicht worden. Das Thema wird auch weiterhin diskutiert werden. Es ist beim Bund noch hängig. Wir sind der Meinung, dass es eine Angelegenheit des Bundes ist. Aus diesem Grund lehnt die CVP die Motion ab.

Landrat Karl Tschopp, Vertreter der FDP-Fraktion: An der Fraktionssitzung vom 26. August 2015 hat die FDP-Fraktion diese Motion besprochen, beraten und – ich nehme es gleich vorweg – geschlossen abgelehnt. Es liegen eigentlich schon alle wesentlichen Punkte schriftlich vor oder sind vorgetragen worden, die dafür sprechen, dass man diese Motion ablehnen soll. Ich beschränke mich deshalb mit meinen Feststellungen und Bemerkungen nur noch auf wenige Punkte.

Im Wesentlichen ist festzustellen, dass sich der materielle Inhalt dieser Motion auf eine eidgenössisch zu regelnde Thematik bezieht. Von formeller Seite her ist festzustellen, dass das Ergreifen einer Standesinitiative nur dann sinnvoll ist, wenn der Bezug zu unserem Kanton und damit auch ein gewisses Problem hier im Kanton aufgezeigt werden kann; wenn also die Folgen eines Bundesgesetzes oder eines Bundesbeschlusses hier im Kanton Schmerzen bereitet. Zur Thematik Doppelbürgerschaft bei der Einbürgerung sind unserer Fraktion aber keine konkreten kantonalen Schmerzen bekannt.

Ich gehe aber wie meistens positiv davon aus, dass man mit dieser Motion eine Diskussion anregen wollte. Geschätzter Motionär: Was soll ich denn diskutieren? Die Diskussion beschränkt sich doch einzig auf das Stellen von Fragen; so nämlich, wo denn das grundsätzliche Problem hier im Stand Nidwalden liegt? Oder: Gibt es konkrete Beispiele, die abgeklärt worden sind, Statistiken, die gewisse Annahmen erhärten könnten – und viele Fragen mehr. Die Motion beschäftigt sich gar nicht mit dem aufgezeigten Pseudofaktum, dass eine Doppelbürgerschaft konkrete Probleme hervorbringt. Da habe ich mir persönlich etwas mehr Begründung der Motion vorgestellt.

Nicht abzusprechen ist, dass das ein Thema auf eidgenössischer Ebene ist. Aber man kann ja nachlesen, was auf eidgenössischem Parkett passiert. Der Regierungsrat hat das in seinem RRB zur heutigen Motion bereits ausgeführt.

Man hätte als Motionär allenfalls noch ergänzen können, dass in den Kantonen Baselland und Zug ähnliche SVP-Motionen vor den Kantonsparlamenten hängig sind. Liest man diese nach, sind auch diese schlecht begründet. Die SVP Baselland ist sogar so forsch, dass sie mit einer Volksinitiative droht, wenn ihre Motion im Landrat keinen Erfolg habe.

Zusammengefasst ist es sachlich gerechtfertigt, wenn hier der Kanton Nidwalden nicht zwingend mitmacht und keine Standesinitiative einreicht. Folgerichtig beantragt Ihnen die FDP-Fraktion, die vorliegende Motion emotionslos abzulehnen, weil sie wenig begründet ist und schlicht und einfach keinen Sinn macht.

Justiz- und Sicherheitsdirektorin Karin Kayser: Die vorliegende Motion verlangt die Einreichung einer Standesinitiative zur Abschaffung von Doppelbürgerschaften bei Einbürgerungen. Es geht also in erster Linie um die Einreichung einer Standesinitiative.

Die Standesinitiative soll dann eingesetzt werden, wenn zu einem kantonalen Problem auf Bundesebene Regelbedarf besteht. Bei der vorliegenden Thematik ist dies nicht der Fall. Für Nidwalden stellt die Doppelbürgerschaft kein Problem dar und es besteht kein Handlungsbedarf, welches auf Bundesebene mit der Einreichung einer Standesinitiative gelöst werden müsste.

Auch soll eine Standesinitiative zweckmässig sein. Auch diesbezüglich ist der Regierungsrat der Meinung, dass diese Zweckmässigkeit nicht gegeben ist. Eben darum nicht, weil kein Regelungsbedarf besteht. Die Zweckmässigkeit sollte bei der Lösungsfindung für den Kanton zu einem Vorteil führen; dieser Vorteil ist bei der Abschaffung der Doppelbürgerschaft für den Kanton Nidwalden nicht gegeben. Es ist eher so, dass uns eine Doppelbürgerschaft in der Praxis eher einen Vorteil bringt. Somit beantragt der Regierungsrat dem Landrat, die Motion abzulehnen.

Landrat Urs Zumbühl: Für mich ist ein Bürgerrecht vergleichbar mit einem Ehebund. Wenn man jemanden liebt, mit dieser Person die Zukunft verbringen möchte und man für diese Person durchs Feuer gehen würde, dann ist die emotionale Bindung so hoch, dass man diese Person – natürlich im gegenseitigen Einverständnis – heiraten kann.

Wenn man den Schweizer Pass erwerben möchte, sollte man unser Land auch lieben, man sollte unserem Land die Treue schwören und auch in schlechten Zeiten für unser Land da sein. Man kann nicht jemanden heiraten, wenn man mit einem anderen Partner noch nicht geschieden ist. Geschätzte Damen und Herren, man muss sich entscheiden können. Man kann nicht gleichzeitig auf zwei Hochzeiten tanzen.

Dass sich Fussballer in letzter Minute für oder gegen die Schweizer Nationalmannschaft entscheiden, kann man als unwichtige Lappalie abtun. Es geht ja nur um den Fussball. Aber eigentlich müssen wir uns in diesem Zusammenhang schon ein paar Fragen stellen, auch unbequeme Fragen:

- Was ist, wenn Leute mit doppelter Staatsbürgerschaft in der Entwicklungshilfe, im Aussendepartement, bei Verhandlungen mit anderen Ländern beteiligt sind? Gibt es hier nicht Probleme mit der Loyalität? Schaffen wir mit dieser doppelten Staatsbürgerschaft nicht unnötige, manchmal sogar gefährliche Interessenskonflikte?
- Oder stellen Sie sich einen Armeechef mit doppelter Staatsbürgerschaft vor? Vielleicht finden Sie das etwas abwegig. Das stimmt. Aber seine Soldaten dürfen dann zwei Pässe haben? Wie werden sie sich in letzter Minute entscheiden? Fussballer sind eben auch Soldaten und umgekehrt.

Ich bin für die Abschaffung der doppelten Staatsbürgerschaft, damit sich in Zukunft nur Leute einbürgern lassen, die unser Land lieben und sich zu unserem Land bekennen. Und damit wir unnötige und für die Schweiz nachteilige Interessenkonflikte verhindern können. Deshalb bin ich Ihnen dankbar, wenn auch Sie die Motion von Martin Zimmermann unterstützen.

Im Weiteren wir das Wort nicht mehr verlangt.

Der Landrat beschliesst mit 39 gegen 16 Stimmen: Die Motion von Landrat Martin Zimmermann, Ennetbürgen, und Mitunterzeichnenden betreffend eine Standesinitiative zur Abschaffung von Doppelbürgerschaften bei Einbürgerungen wird abgelehnt.

8 Interpellation von Landrätin Therese Rotzer, Ennetbürgen, und Mitunterzeichnenden betreffend Verkehrserschliessung Bürgenstock Resort

INTERPELLATION

Therese Rotzer-Mathyer, Buochserstrasse 2, 6373 Ennetbürgen
und Mitunterzeichner

Ennetbürgen, 30. April 2015

Interpellation betreffend Verkehrserschliessung Bürgenstock Resort

Auf dem Bürgenstock entsteht derzeit ein neues Hotel Resort mit insgesamt ca. 800 Betten und 68 Residence-Suites. Die Eröffnung ist im Jahre 2017 geplant. Gemäss Studie des BAK Basel werden dereinst ca. 800 Angestellte dort arbeiten und es wird mit 150'000 Übernachtungen sowie 87'000 Tagesgästen gerechnet. Es müssen somit durchschnittlich täglich ca. 800 Angestellte, 240 Tages-touristen sowie ca. 400 Hotelgäste die Hotelanlage mit privatem oder öffentlichem Verkehr errei-

chen können. In Spitzenzeiten werden es wohl doppelt so viele Gäste sein. Zudem muss die Zulieferung der Hotels auch während der Hochsaison gewährleistet sein.

Bei einem Projekt dieser Dimension stellt sich die Frage, wie die verkehrstechnische Erschliessung des gesamten Hotelkomplexes auf dem Bürgenstock geplant ist. Einer Medienmitteilung der Bürgenstock Resort vom 12. März 2015 kann entnommen werden, dass die Sanierung der Bürgenstock-Bahn derzeit auf Eis gelegt worden ist. Damit ist unklar, ob die direkte Erschliessung von Luzern aus via Schiff und Bahn je realisiert werden kann und welches die Auswirkungen auf die aktuelle Verkehrsplanung sind.

Aber selbst bei einer Renovation der alten Bürgenstock-Standseilbahn ist davon auszugehen, dass der gesamte Berufsverkehr, die Zulieferung wie auch ein grosser Teil der Gäste über den privaten Verkehr abgewickelt werden muss. Es ist insbesondere nicht anzunehmen, dass die Angestellten (mit unregelmässigen Arbeitszeiten) mit dem öffentlichen Verkehr auf den Bürgenstock fahren werden. Das führt unweigerlich zu einem grossen zusätzlichen Verkehrsaufkommen auf der Strasse von Stansstad her auf den Bürgenstock. Sollte die Strasse via Stansstad dieses Verkehrsaufkommen nicht bewältigen können, besteht die Gefahr, dass die Verkehrsteilnehmer via Ennetbürgen ausweichen.

Die Bürgenstockstrasse von Ennetbürgen ist jedoch von ihrem Ausbaustandard wie auch von den fehlenden Parkplatzmöglichkeiten auf dem Honegg absolut ungeeignet einen allfälligen Mehrverkehr aufzunehmen. Zudem würde sich der Verkehr bei der Einmündung Bürgenstockstrasse/Stanserstrasse (kein Kreisell!) zurückstauen und diese Strasse für den Schulweg noch gefährlicher werden.

Die Ennetbürgerinnen und Ennetbürger wie auch die Gemeindebürger von Stansstad haben daher ein grosses Interesse daran, dass mit der Planung des neuen Bürgenstock Resorts auch die gesamte Verkehrsplanung sorgfältig und realistisch erfolgt. Falls die aktuelle Planung zeigt, dass der Mehrverkehr mit den bestehenden und geplanten Infrastrukturbauten nicht bewältigt werden kann, muss der Regierungsrat umgehend Massnahmen ergreifen, um ein allenfalls drohendes Verkehrsproblem zu lösen.

Aus diesem Grund ersuchen wir den Regierungsrat Nidwalden um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie sieht die geplante verkehrstechnische Erschliessung des zukünftigen Bürgenstock Resorts aus? Entspricht das erstellte Verkehrskonzept noch der aktuellen Planung?
2. Wird die Erschliessung via Stansstad genügen, um den gesamten Berufsverkehr, den Verkehr der Zulieferer sowie der Hotel- und Tagesgäste zu bewerkstelligen?
3. Ist eine Erschliessung des Bürgenstock Resort via Ennetbürgen geplant, falls ja wie sieht diese aus?
4. Welche Auswirkungen hat ein allfälliger Verzicht der Sanierung der Bürgenstock-Bahn auf das bestehende Verkehrskonzept?

Wir beantragen dem Landrat, die vorliegende Interpellation als dringlich zu erklären (vgl. § 107 LRR).

Begründung der Dringlichkeit:

Die Eröffnung des Bürgenstock Resorts ist in zwei Jahren 2017 geplant (vgl. Medienmitteilung vom 12.03.2015;
http://de.buergenstock.ch/media/486521/15_03_12_bh_r_medienmitteilung_de.pdf).

Es verbleibt somit nicht mehr allzu viel Zeit, um allfällige verkehrstechnische Probleme zu lösen. Daher wird beantragt, die Interpellation als dringlich zu erklären.

Therese Rotzer-Mathyer, Landrätin

Mitunterzeichnende: Martin Zimmermann, Josef Odermatt, Pius Furrer, Erich von Holzen, Markus Landolt

REGIERUNGSRAT**PROTOKOLLAUSZUG****Nr. 494**

Stans, 30. Juni 2015

Baudirektion. Parlamentarische Vorstösse. Interpellation von Landrätin Therese Rotzer-Mathyer, Ennetbürgen, betreffend Verkehrserschliessung des Bürgenstock Resorts. Beantwortung

1 Sachverhalt**1.1**

Das Landratsbüro übermittelte dem Regierungsrat mit Schreiben vom 4. Mai 2015 eine Interpellation von Landrätin Therese Rotzer-Mathyer, Ennetbürgen, betreffend Verkehrserschliessung des Bürgenstock Resorts. Die Interpellantin ersucht die Regierung um Beantwortung von vier Fragen. Zur Begründung dieser Fragestellungen wird auf den Vorstoss verwiesen.

1.2

Das Landratsbüro hat die Interpellation geprüft und festgestellt, dass sie Art. 53 Abs. 5 des Landratsgesetzes entspricht und überweist den parlamentarischen Vorstoss zur Stellungnahme.

Aufgrund des Antrages, die Beantwortung dieser Interpellation als dringlich zu erklären, wurde der Vorstoss für die Landratssitzung vom 27. Mai 2015 traktandiert. An dieser Sitzung erklärte der Landrat die Interpellation als dringlich (§ 107 Abs.1 des Landratsreglements). Der Regierungsrat hat nun eine Stellungnahme innert zwei Monaten seit der Dringlichkeitserklärung abzugeben (§ 107 Abs. 2 des Landratsreglements).

2 Beantwortung**2.1 Allgemeines**

Mit den umfangreichen Investitionen in die Infrastruktur des Bürgenstock Resorts und die damit verbundene Neupositionierung wird ein einmaliges Tourismusangebot in der Zentralschweiz geschaffen. Dies hat auch Auswirkungen auf die künftige verkehrliche Erschliessung des Bürgenstock. Die Baudirektion hat sich deshalb frühzeitig mit dieser Problematik befasst und ein Konzept dazu erarbeitet. Dabei wurde auch die Idee der Resortbetreiber für eine neue Linie des öffentlichen Verkehrs von Luzern mit dem Schiff nach Kehrsiten und der Standseilbahn zum Bürgenstock berücksichtigt.

Bereits anfangs 2012 wurde der Firma SMA + Partner AG, Verkehrsplaner in Zürich, der Auftrag für einen Variantenvergleich der öV-Erschliessung des Bürgenstock erteilt. Unter Einbezug aller betroffener Akteure (Gemeinden Stansstad und Ennetbürgen, Tiefbauamt, Resortbetreiber Bürgenstock, Bundesamt für Verkehr, Kanton Luzern) wurden die verschiedenen Möglichkeiten der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr einer Analyse unterzogen. Nach Vorliegen des Variantenvergleichs wurden die Kosten dazu erhoben und die betrieblichen Auswirkungen weiter vertieft. Alle Akteure konnten sich zu den verschiedenen Erschliessungsvarianten im Rahmen einer Vernehmlassung äussern. Aufgrund dieser Rückmeldungen und den Empfehlungen der externen Verkehrsplaner zeigte es sich, dass eine politische Würdigung der möglichen Erschliessungsvarianten notwendig ist.

Die Baudirektion erstellte in der Folge einen Bericht zur künftigen Erschliessung des Bürgenstock mit dem öffentlichen Verkehr. Dieser Bericht liegt in angepasster Version der Beantwortung bei. Darin wurde neben der öV-Erschliessung auch die Erschliessung mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) behandelt. Dies ist notwendig, weil sowohl die Busverbindung als auch der Individualverkehr die Bürgenstockstrasse benutzen. Gestützt auf den Bericht fällte der Regierungsrat an seiner Klausur vom 17. November 2014 einen Grundsatzentscheid zur künftigen verkehrlichen Erschliessung des Bürgenstock. Gestützt auf den Grundsatzentscheid des Regierungsrates ist die Baudirektion daran, die Vorbereitungen für die Umsetzung der künftigen Erschliessung des Bürgenstock Resorts (MIV und öV) zu treffen. Mit dem Rahmenkredit für die Abgeltungen zum Fahrplan 2016 und 2017 wird die Baudirektion den Angebotsausbau der Buslinie am Bürgenstock beantragen. Der Landrat hat dann die Möglichkeit, sich zum Ausbau des öV-Angebots am Bürgenstock zu äussern. Parallel dazu wird das Strassenprojekt geplant, damit eine Umsetzung vor Eröffnung des Resorts sichergestellt werden kann.

2.2 Zu den Fragen

1. *Wie sieht die geplante verkehrstechnische Erschliessung des zukünftigen Bürgenstock Resorts aus? Entspricht das erstellte Verkehrskonzept noch der aktuellen Planung?*

Im Grundsatzentscheid des Regierungsrates ist die künftige verkehrstechnische Erschliessung des Bürgenstock Resorts festgelegt. Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr erfolgt wie bisher mit der Buslinie Stansstad-Obbürgen-Bürgenstock. Das Angebot wird angesichts des erwarteten zusätzlichen Potentials (Gäste des Resorts, Mitarbeiter) ab 2017 stark ausgebaut. Dabei werden die Bedürfnisse der Mitarbeitenden hinsichtlich der Arbeitszeiten bei der Ausgestaltung des Fahrplans berücksichtigt. Eine Linienverlängerung vom Bürgenstock nach Ennetbürgen soll als Versuchsbetrieb mit dem Fahrplan 2017 eingeführt werden. Es geht dabei nicht darum eine durchgehende Linie Stansstad-Ennetbürgen zu schaffen. Vielmehr wird die Erschliessung des Bürgenstock um eine zusätzliche Linie Bürgenstock-Ennetbürgen sinnvoll ergänzt. Das heisst es können betrieblich für beide Linien unterschiedlich grosse Busse eingesetzt werden. Mit der Linienverlängerung werden neue Potentiale erschlossen. So können neben den Schülern und den Bewohnern der neuen Überbauungen am Hang von Ennetbürgen auch die Mitarbeitenden des Resorts aus dem Raum Beckenried, Buochs oder Emmetten mit dem Bus effizient befördert werden. Die Mitarbeitenden müssen dadurch nicht den Umweg über Stansstad in Kauf nehmen. Die Abklärungen und Vorbereitungsarbeiten für den Versuchsbetrieb laufen zurzeit.

Die Linie Luzern-Kehrsiten-Bürgenstock wird vom Kanton als Linie des öffentlichen Verkehrs anerkannt, aber ohne finanzielle Beteiligung an den Betriebskosten. Die Erschliessung mit dem MIV erfolgt nach Eröffnung des Resorts über die instand gestellte Bürgenstockstrasse. Die Realisierung von zusätzlichen Ausweichstellen soll die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss auf der Bürgenstockstrasse sicher stellen. Dies auch im Hinblick auf den Ausbau der Busverbindung zum Bürgenstock. Entsprechende Planungsarbeiten laufen zurzeit beim kantonalen Tiefbauamt. Der Bericht der Baudirektion zur künftigen Erschliessung des Bürgenstock Resorts (Beilage) gibt Auskunft über die Gründe für die gewählte Erschliessungsvariante. Diese Variante entspricht vollumfänglich den aktuellen Planungen rund um das Bürgenstock Resort und wurde auch mit den Verantwortlichen des Resorts abgesprochen.

2. *Wird die Erschliessung via Stansstad genügen, um den gesamten Berufsverkehr, den Verkehr der Zulieferer sowie der Hotel- und Tagesgäste zu bewerkstelligen?*

Hier verweisen wir auf die Ausführungen im Bericht zur Erschliessung mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV). Nach Eröffnung des Resorts müssen konkrete Erfahrungen mit den Verkehrsmengen auf der Bürgenstockstrasse gesammelt werden. Gestützt darauf sind situativ allfällige Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit umzusetzen. Die entsprechenden Planungen sind beim Tiefbauamt des Kantons im Gange.

3. *Ist eine Erschliessung des Bürgenstock Resorts via Ennetbürgen geplant, falls ja wie sieht diese aus?*

Auch hier verweisen wir auf die Ausführungen im Bericht. Die Baudirektion ist gegenwärtig an den Vorbereitungen für eine solche Linienverlängerung. Dabei sind Fragen der Durchfahrt der Busse zwischen Honegg und Trogen (Privatstrasse), betriebliche Aspekte, das Potential und die Wirtschaftlichkeit zu klären. Nach Vorliegen der Ergebnisse dieser Abklärungen entscheidet der Regierungsrat, ob er die Linienverlängerung im Rahmenkredit 2016 und 2017 dem Landrat beantragen wird.

4. *Welche Auswirkungen hat ein Verzicht der Sanierung der Bürgenstockbahn auf das bestehende Verkehrskonzept.*

Für die umfangreichen Bauarbeiten im Resorts wurde von den Investoren ein Gestaltungsplan eingereicht. Dieser ist im Rahmen eines längeren Prozesses von der Baudirektion zusammen mit den Gemeinden Stansstad und Ennetbürgen geprüft und bewilligt worden. Als Voraussetzung für die Bewilligung des Gestaltungsplans musste dabei auch die Verkehrserschliessung nachgewiesen werden. Im verkehrstechnischen Gutachten aus dem Jahr 2009 ist eine öV-Erschliessung mit einem gegenüber heute ausgebauten Angebot an Postautokursen vorgesehen. Damit waren die Bedingungen für eine öV-Erschliessung des erweiterten Resorts gegeben. Für die definitive Ge-

nehmung des gesamten Gestaltungsplans wurde dieser in der Folge mehrmals überarbeitet. So wurde 2013 das Verkehrsgutachten um die öV-Erschliessung mit Schiff und Bürgenstockbahn ergänzt. Damit ist eine ganzjährige öV-Erschliessung des neuen Resort über zwei unabhängige Achsen (Schiff/Bahn und Postauto) vorgesehen. Da bereits im Verkehrskonzept 2009 des Resorts die Erschliessung nachgewiesen werden konnte, war die Erschliessungsfrage schon damals gelöst. Sie musste folglich nie als Auflage in der Bewilligung des Gestaltungsplans aufgeführt werden. Einzelne Teile der Erschliessung wurden in der Bewilligung 2015 als noch zu erledigende Aufgabe erwähnt. Diese betrifft die Nutzung der Servicestrasse und den Bau der Haltestellen im Resort, welche in Abstimmung mit den öV-Verantwortlichen des Kantons zu erfolgen haben.

Die beiden öV-Erschliessungsachsen wie sie im 2013 ergänzten Verkehrsgutachten aufgeführt sind, wurden von der Baudirektion unter Einbezug eines externen Verkehrsplaners und den betroffenen Akteuren (Stansstad, Ennetbürgen, Bürgenstock Resort) mit der kantonalen öV- und Verkehrsstrategie in Übereinstimmung gebracht. Es zeigte sich, dass ein allfälliger Verzicht auf die Sanierung der Bürgenstockbahn keinen direkten Einfluss auf das künftige Erschliessungskonzept hat. Wie bereits ausgeführt, basiert die öffentliche Erschliessung zur Hauptsache auch künftig auf der Buslinie Stansstad-Obbürgen-Bürgenstock. Die Bürgenstockbahn dient in Verbindung mit dem Schiffsangebot von Luzern der touristischen Erschliessung. Diese Verbindung des öffentlichen Verkehrs bestand bereits vor dem Umbau und der Erweiterung der Bürgenstockhotels. Die Bürgenstockbahn wurde schon bisher durch die Betreiber der Bürgenstockhotels finanziert und ist Bestandteil des Betriebes des Resorts. Für die Attraktivität des Resorts dürfte die Bürgenstockbahn nach wie vor grosse Bedeutung haben.

Aus diesem Grund hat ein möglicher Verzicht der Sanierung der Bürgenstockbahn keine Auswirkungen auf das Verkehrskonzept.

Beschluss

Dem Landrat wird beantragt, von der Beantwortung der Interpellation von Therese Rotzer-Mathyer, Ennetbürgen, betreffend Verkehrserschliessung Bürgenstock Resorts Kenntnis zu nehmen.

Landrätin Therese Rotzer: Auf dem Bürgenstock entsteht eine aussergewöhnliche Hotelanlage. Die Investoren verbauen voraussichtlich für mehr als eine halbe Milliarde Franken. Für Nidwalden ist dieses Projekt eine einmalige Chance. Ich möchte damit betonen, dass ich grundsätzlich keine Einwände gegen dieses Projekt habe.

Es ist mir aber als Landrätin von Ennetbürgen ein Anliegen, dass die Verkehrserschliessung gut geplant wird und dann schlussendlich auch funktioniert. Das ist nicht nur im Interesse der Gemeinden Ennetbürgen und Stansstad, das muss auch im Interesse der Projektverantwortlichen und des Kantons sein. Alle wollen, dass Hotel- und Tagesgäste, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Anlieferer den Bürgenstock zügig erreichen können – sei dies mit öV oder via Individualverkehr. Darin sind wir uns hier wohl alle einig.

Nun komme ich zur Antwort des Regierungsrates und – ich muss das vorweg nehmen – diese gefällt mir gar nicht. Der Regierungsrat führt des Langen und Breiten aus,

- dass die Buslinie Stansstad-Obbürgen-Bürgenstock ausgebaut,
- dass eine neue Linie Ennetbürgen-Bürgenstock geplant ist
- und dass die Strasse von Stansstad auf den Bürgenstock mit zusätzlichen Ausweichstellen ausgebaut werde.

Soweit so gut. Das ist – angesichts der Dimensionen auf dem Bürgenstock – wohl absolut selbstverständlich.

Völlig unverständlich ist dann aber die Aussage, dass es die Bürgenstockbahn und die Anbindung an den Schiffsverkehr nach Luzern nicht brauche. Das steht im völligen Gegensatz zur bisherigen Planung. Im Bericht zum Gestaltungsplan vom 20. Juni 2013 steht nämlich auf Seite 7, ich zitiere: „Die Bürgenstock-Bahn wird grundlegend saniert. Die

Bahn wird in Zukunft ganzjährig fahren und die öffentliche Erschliessung des Bürgenstock Resorts übernehmen.“

Und im Umweltverträglichkeitsbericht vom 20.09.2013 steht auf Seite 5 unter dem Titel öffentlicher Verkehr: „Als Haupterschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist die Erschliessung mit Schiff und der Standseilbahn vorgesehen.“

Wie kann der Regierungsrat nun plötzlich auf die Idee kommen, dass ein möglicher Verzicht der Sanierung der Bürgenstockbahn keine Auswirkungen auf das Verkehrskonzept habe? Das ist doch völliger Unsinn! Ein Verzicht dieser Bahn hat gewichtige Auswirkungen auf das Verkehrskonzept. Diese Bahn ist gemäss den zitierten Berichten sogar die Haupterschliessung des öffentlichen Verkehrs.

Ansonsten muss mir der Regierungsrat erklären, wie die ca. 100'000 erwarteten Tagesgäste auf den Bürgenstock hinaufkommen sollen. Dort werden meines Wissens rund 700 Parkplätze gebaut. Diese Parkplätze werden aber von den ca. 800 Angestellten und den durchschnittlich ca. 400 Hotelgästen benötigt. Auf dem Parkplatz wird es keinen Platz für hunderte von Tagestouristen haben. Die Tagestouristen werden auch nicht in Scharen mit dem Bus auf den Bürgenstock fahren. Nein, die meisten werden die attraktive Route via Schiff und Bürgenstockbahn wählen.

Aufgrund der ganzen Planungsgeschichte rund um den Bürgenstock ist völlig klar: Die Bahn und Verkehrsanbindung mit dem Schiff war stets Bestandteil des Verkehrskonzeptes und sie muss es auch bleiben. Die Betreiber des Resorts und der Regierungsrat müssen die Probleme rund um diese Bahn möglichst rasch aus dem Weg räumen. Diese Bahn muss in Betrieb bleiben, ansonsten droht ein Verkehrschaos, welches zum Problem für die betroffenen Gemeinden Ennetbürgen und Stansstad würde. Ich erwarte vom Regierungsrat, dass er da entsprechend handelt und die Auflagen gemäss Gestaltungsplan durchsetzt.

Zum Schluss noch etwas zur mittel- und langfristigen Strategie im Zusammenhang mit dem Verkehr auf den Bürgenstock: Mir scheint, dass die Baudirektion in diesem Thema keine klare Strategie fährt. Auf meine Interpellation wurde abgewiegelt: Man habe alles im Griff; es brauche keine Bahn, die geplante Buserschliessung und die Strasse seien ausreichend etc.

Liest man aber den Rechenschaftsbericht 2014 des Regierungsrates, dann tönt das anders: Der Regierungsrat schreibt da nämlich auf Seite 19, dass eine alternative, tunnelmässige Erschliessung des Resorts von Seiten Ennetbürgen mit unterirdischen Parkplätzen und vertikalem Zugang geprüft werde. Zu diesem Zweck soll dem Landrat ein Antrag für einen entsprechenden Planungskredit unterbreitet werden.

Nun frage ich mich, warum man eine solch teure Erschliessung via Tunnel plant, wenn die geplante Verkehrserschliessung angeblich genügt. Warum schreibt die Regierung bei der Beantwortung meiner Interpellation nichts von diesen Plänen? Hat die Regierung überhaupt eine Strategie? Falls ja, welche von beiden ist es nun?

Die Regierung muss ihre Hausaufgaben machen und möglichst rasch aufzeigen, welche Strategie sie bezüglich der Verkehrserschliessung des Bürgenstocks verfolgt. Es muss eine Strategie sein, die Bestand hat und von der man nicht nach Lust und Laune abweicht. Wie ich bereits eingangs gesagt habe: Der Bürgenstock ist für Nidwalden eine grosse Chance. Das Projekt darf nicht aufgrund ungelöster Verkehrsprobleme scheitern.

Landrat Josef Odermatt: Im Jahr 2017 will man das Resort auf dem Bürgenstock eröffnen. Es ist eine kurze Zeit, welche uns jetzt noch verbleibt, aber ein wichtiger Bereich ist meiner Ansicht nach, noch nicht geregelt. Das betrifft den ganzen Verkehr. Es steht noch alles offen, wie das bereits Kollegin Therese Rotzer gesagt hat. Es sind einerseits In-

standstellungsarbeiten oder Umbauten im Bereich der Bürgenstockstrasse auf der Stansstader-Seite. Das beginnt mit Ausweichstellen und hört auf mit dem Bau eines Kreisels in Stansstad. Dafür haben wir noch gut ein Jahr zur Verfügung.

Ein zweiter Bereich ist die Zufahrt über Ennetbürgen. Es gibt einige Faktoren, die nicht so einfach zu lösen sind. Man kann nicht so einfach, den Verkehr problemlos dort nach oben führen und einen Gemeindeparkplatz besetzen. Man schafft zudem ein weiteres verkehrstechnisches Problem beim Restaurant Kreuz in Ennetbürgen eingangs der Bürgenstockstrasse und der Verkehr auf den Bürgenberg erreicht bereits heute Dimensionen, welche die Gemeinde vor Probleme stellt.

Nur noch eine kurze Zeitspanne steht zur Verfügung; eine Lösung ist jedoch keine auf dem Tisch. Auch ich möchte an dieser Stelle den Regierungsrat ersuchen, eine klare Strategie zu setzen und zusammen mit den Gemeinden Stansstad und Ennetbürgen nach Lösungen zu suchen. Lösungen, welche auch tragbar sind, Lösungen, welche auch dem Bürgenstock-Resort dienen. Weiter bitte ich den Regierungsrat, dass Massnahmen, welche mit der Baueingabe klar definiert wurden, auch umgesetzt werden. Das betrifft im Besonderen die Bahn Kehrsiten-Bürgenstock.

Landrat Walter Odermatt: Ich mag mich noch an den 27. Mai 2015 erinnern, als hier über die Dringlichkeit der Interpellation diskutiert wurde – da bin ich noch an einem anderen Platz gesessen –, war bei einem Votum die Aussage zu hören, dass alles abgeklärt sei. Weshalb wurde dann diese Interpellation eingereicht? Ich habe mir die Zeit genommen und bin eingehend die Fragen und die Antworten durchgegangen. Scheinbar ist doch nicht alles abgeklärt. Denn gemäss Antwort bei der Frage 2 will man nach der Eröffnung des Resorts konkrete Erfahrungen mit den Verkehrsmengen auf der Bürgenstockstrasse sammeln, um danach zu entscheiden, wie es weiter gehen soll. Auch bei der Frage 3 bezüglich der Erschliessung über Ennetbürgen will man ebenfalls die Ergebnisse abwarten und allenfalls einen Betrag in den Rahmenkredit aufnehmen.

Ich muss dazu sagen, dass zwar für das Projekt eine Bewilligung erteilt wurde, aber immer noch sehr viele offene Fragen anstehen, wo der eine oder andere noch erwachen wird, weil das eine oder andere noch auf uns zukommen wird. Diese Interpellation hatte sicher seine Berechtigung, dass sie eingereicht wurde. Die Antworten sind auch für mich nicht ganz befriedigend; es bleiben noch zu viele Fragen offen.

Landrat Martin Zimmermann: Ich kann mich dem Votum von Walter Odermatt anschliessen. Bezüglich der Verkehrserschliessung von der Ennetbürger Seite her ist sehr wenig aus dem Bericht zu entnehmen. Meine Befürchtung ist, wenn eine Buslinie über den Bürgenstock geführt wird, dass dann der Individualverkehr nachfolgen wird. Sollte der Kanton Geld in die Finger nehmen und die Strasse irgendwie über den Bürgenstock bauen, wird man das gleiche Problem wie auf Wiesenberg haben; man kann keine Barriere mehr montieren. Ich habe Bedenken, dass wir ein Problem haben werden, wenn über Ennetbürgen auf den Bürgenstock gefahren wird um Stansstad zu entlasten – eine Entlastung von Stansstad ist aber begreiflich, da Stansstad mit dem Resort eine grosse Belastung hat.

Therese Rotzer hat es gesagt: Die Bahn ist ein Thema, dann ist es wieder kein Thema. Die Bauherrschaft verlangt, dass der Kanton daran zahlen soll, es würden Naturgefahren bestehen usw. Da muss ich einfach sagen, wenn man ein solches Resort baut, muss man auch die Kosten für die Erschliessung einberechnen. Ich bin erstaunt, dass die Betreiber dieses Resorts sich so „auf die Äste herauslassen“ bei diesen millionenschweren Investitionen. Wenn sie eine halbe Milliarde oder eine dreiviertel Milliarde investieren, jedoch die verkehrsmässige Erschliessung nicht mit einbeziehen, obwohl dies eigentlich der Lebensnerv des Resorts ist, würde ich selber das als ausserordentlich wichtig erachten. Wenn die Gäste/Besucher einfach unkontrolliert auf den Bürgenstock kommen, gibt das

ein „Getto“ dort oben und ob das dann dem Resort zuträglich ist, wage ich zu bezweifeln. Deshalb wäre ich schon froh, wenn die Regierung – wie es zuvor gesagt wurde – die Schrauben anziehen würde und genau hinschaut und verlangt, dass die Abmachungen erfüllt werden.

Baudirektor Hans Wicki, Landammann: Ich bin der Ansicht, dass der Regierungsrat seine Hausaufgaben gemacht hat. Man hat die Strategie mit den Investoren entsprechend abgesprochen und ich denke, dass sie auch partizipieren. Die gestellten Fragen, werden im Bericht, den Sie mitgeliefert erhielten, transparent und ausführlich beantwortet. Diesen Bericht konnte man aber nicht erst machen, als die Interpellation eingereicht wurde, sondern wurde bereits lange zuvor gemacht.

Ich möchte Ihnen mitteilen, dass alle von uns wissen und wir sagen es auch häufig, dass es ein Mammutprojekt, ein Jahrhundertprojekt ist. Sie können sich gar nicht vorstellen, wie sich das Projekt seit der ersten Eingabe bis jetzt zur letzten Baubewilligung verändert hat! Aber eines musste zwingend bei der allerersten Eingabe gemacht werden, nämlich die Überprüfung der verkehrstechnischen Erschliessung, ob das Resort überhaupt als erschlossen gilt. Wenn ja, wie. Das ist im Jahre 2009 abschliessend beurteilt worden. Das Resort ist erschlossen und zwar über die Strecke Stansstad-Bürgenstock. Sie ist erschlossen für den motorisierten Individualverkehr und sie ist auch erschlossen für den öffentlichen Verkehr.

Die Bauherrschaft hat verschiedene Änderungen des Projektes eingebracht. Die Interpellantin hat natürlich nur jene Änderung aufgenommen, welche sie für sich richtig befunden hat. Es gab aber auch noch viele andere. Ich kann Ihnen eine solche aus dem Jahr 2014 nennen, wo es unter Punkt 10.1 der Genehmigung vom 18. Juni 2014 heisst: Öffentlicher Verkehr; die Seewlistrasse muss im Bedarfsfall für die Erschliessung des Bürgenstocks mit dem Postauto benutzt werden können, etc. Also ist doch klar, jede weitere Genehmigung und Prüfung hat da und dort zu einer marginalen Änderung geführt. Das ist halt so bei einem so wahnsinnig grossen Projekt. Damit muss man leben können.

Was wir aber gesehen haben, ist, dass auf das Ende der Bauphase hin eine Frage geklärt werden muss. Und diese ist entscheidend und diese interessiert auch die Investoren: Wo wird die öffentliche Verkehrslinie definiert? Nun muss man sich halt bewusst werden – da gibt es eine leichte Nuance in der Definition –, öffentlicher Verkehr heisst, jede Linie, die öffentlich zugänglich ist. Ich nenne dazu ein Beispiel: Die Stanserhornbahn ist eine öffentliche Linie. Es wäre Ihnen aber wohl noch nie in den Sinn gekommen, zu sagen, der Kanton müsse daran etwas zahlen. Das sind Linien des öffentlichen Verkehrs mit Abgeltung. Wir mussten uns natürlich mit den Investoren darüber unterhalten, wo nun diese Abgeltung stattfinden soll. Ist es beim Postauto von Stansstad auf den Bürgenstock und allenfalls vom Bürgenstock nach Ennetbürgen? Oder ist es bei der Bürgenstock-Bahn nach Kehrsiten und dem Schiff nach Luzern? Um diese Frage ging es. Das war denn auch der mediale Aufhänger. Wir haben uns schliesslich für die Linie Stansstad-Bürgenstock / Bürgenstock-Ennetbürgen entschieden. Das möchte ich gerne kurz erläutern.

Wer von Ihnen hier im Rat hätte einem Rahmenkredit von jährlich einer Mio. Franken für die Linie Bürgenstock-Kehrsiten / Kehrsiten-Luzern zugestimmt? Es müsste mir dann jemand erklären, welche Nidwaldnerinnen und Nidwaldner überhaupt einen Vorteil von dieser Linie hätten. Diese Linie wäre für alle Luzernerinnen und Luzerner von Vorteil, welche auf dem Bürgenstock arbeiten, um sie abzuholen und so schnell wie möglich auf den Bürgenstock zu bringen, um sie dann nach der Arbeit wieder nach Luzern zu transportieren. Ich denke, Sie stimmen mir zu, Steuersubstrat würde da für Nidwalden nicht generiert, aber selbstverständlich für Luzern.

Die zweite wichtige Message: Diese Linie hätte eine zweite wichtige Funktion: Entweder Luzernerinnen und Luzerner oder Besucherinnen und Besucher von Luzern so schnell

wie möglich auf den Bürgenstock zu bringen, diese konsumieren dort oben, und sie auch wieder zurück zu bringen. Oder umgekehrt: Den Besucherinnen und Besuchern des Resorts eine Attraktivität zu ermöglichen, nämlich in 20 Minuten im KKL zu sein. Wo, meine Damen und Herren, ist da der Nutzen für Nidwalden? Der Regierungsrat sieht darin keinen Nutzen für uns. Unsere öffentliche Erschliessung ist über das Postauto – es darf auch eine andere Marke sein; es muss nicht unbedingt gelb sein. Das war der Stein des Anstosses und das stand dann auch in der Zeitung. Ich denke, das war auch der Grund dafür, hier genauer nachzufragen. Das ist legitim.

Der Regierungsrat hat alle Vor- und Nachteile geprüft, wo ist eine öffentliche Linie mit Abgeltung und wo ist eine öffentliche Linie ohne Abgeltung. Wir sind selbstverständlich hoch erfreut, wenn die Bahn nach Kehrsiten renoviert wird und wenn das Schiff gebaut wird und eine attraktive Linie übernimmt. Wir sind sogar felsenfest überzeugt davon, dass es ein sogenannter USP (unique selling point / Einzigartigkeit) für das Resort geben könnte. Es ist vielleicht sogar nötig, dass sie das machen, damit sie attraktiv werden für mögliche Kunden.

Geschätzte Damen und Herren, wir von der Regierung haben gar nichts dazu zu sagen; Da ist ein privater Investor, der dort etwas realisiert und das geht uns eigentlich nichts an. Wenn er seinen USP nicht erstellen will, dann will er es nicht und wenn er es will, dann macht er es. Da können wir ihn höchstens ermuntern, aber grundsätzlich haben wir nichts dazu zu sagen. Da sind wir in einem anderen Bereich: Öffentlicher Verkehr mit Abgeltung ist selbstverständlich Sache der Regierung, zusammen mit den Investoren, aber öffentlicher Verkehr ohne Abgeltung geht uns gar nichts an. Selbstverständlich benötigt man auch eine Bewilligung für die Bahn und gewisse Auflagen gehören halt dazu.

Ich möchte noch etwas zum erwähnten Tunnel sagen: Ja, geschätzte Damen und Herren, wir haben uns, zusammen mit den Investoren, einmal den Vollbetrieb angeschaut. Ich darf Ihnen sagen, wenn das Resort absolut gigantisch läuft – und das hoffen und wünschen wir ja alle, auch wenn das zwei bis drei Jahre dauern wird, bis es soweit ist –, dann wird das vermutlich ein Problem bezüglich den Verkehr geben und zwar, ob mit oder ohne Bahn, mit Schiff oder ohne Schiff. Darum haben wir mit den Investoren darüber debattiert, ob sie sich vorstellen könnten, dass auch eine andere Erschliessung gemacht werden könnte, die vielleicht etwas visionär und natürlich sehr teuer wäre. Aber es könnte allenfalls auch ein solcher USP sein, wenn man über einen Tunnel und einen Lift im Berg direkt in die Hotellobby gelangen könnte. Der Investor war gar nicht so abgeneigt, aber es soll weiterhin darüber debattiert werden. Der Regierungsrat wird in naher Zukunft den Landrat über die Möglichkeiten informieren.

Deshalb sind wir der Meinung, dass die Interpellation vollständig und gut beantwortet wurde. Es gibt auch keine Fragen, bei welchen die Regierung oder das Parlament jetzt einen Entscheid zu treffend hätte. Es gibt viele Entscheide, welche die Investoren treffen müssen, aber – Entschuldigung, meine Damen und Herren – das geht die Politik nichts an. Das ist eine private Investorengeschichte, nicht eine politische Geschichte. Die Politik muss lediglich den öffentlichen Verkehr mit Abgeltung absegnen. Alles andere ist keine Geschichte der Politik. Wie gesagt, die Erschliessung wurde 2009 für gut befunden. Es wurde entschieden, dass sie besteht. Welche Probleme daraus entstehen werden, wird die Zukunft zeigen.

Ich hoffe, ich konnte Sie überzeugen, dass wir unser Bestmöglichstes gegeben haben, die Interpellation so gut wie möglich zu beantworten. Selbstverständlich sind wir nicht allwissend und vor allem sind es auch die Investoren, welche selber entscheiden können.

Landrätin Therese Rotzer: Ich möchte kurz etwas entgegnen. Ich glaube, der Baudirektor hat meine Interpellation nicht richtig gelesen oder nicht richtig verstanden. Mir ist es bei meinen Fragen nicht darum gegangen, wer, wie, wo, was kauft. Es geht hier nicht um

das Geld, sondern es geht um die Frage, wie die Leute auf den Bürgenstock kommen, privat oder mit dem öV. Um diese Problematik geht es. Also um ein Verkehrskonzept.

Die Frage, wer alles dann daran zahlen soll, ist auch eine wichtige Frage, aber das ist nicht der Kern meines Anliegens. Der Kern meines Anliegens ist, dass ich befürchte, dass wir ein Problem bekommen. Und da hat der Baudirektor nicht recht; es wird ein Problem geben, wenn das Resort voll am Laufen ist. Das hat er vorher wörtlich so ausgeführt.

Gleichzeitig hat er gesagt, dass sei keine politische Geschichte. Ja, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, wenn ich im Kreuz in Ennetbürgen am Stammtisch sitze und nebenan ein Chaos ist, weil niemand mehr beim Kreuz raus fahren kann, und ich verkünde am Stammtisch, sorry, ich bin zwar Landrätin, aber es ist kein politisches Problem. Dann lachen mich ja alle aus. Es ist ein politisches Problem, wenn ein solches Resort gebaut wird, muss sich der Staat Gedanken machen, wie das Verkehrskonzept aussieht, wie fahren die Leute dorthin, wie laufen sie dorthin, wie fliegen sie dorthin.

Deshalb bin ich der Meinung, dass diese Interpellation notwendig war. Sie hat einen Denkanstoss gegeben und ich hoffe, dass sie etwas in Bewegung gesetzt hat. Ich erwarte wirklich von der Regierung, dass sie dieses Problems zügig angeht und sich Gedanken macht zur Strategie.

Landrat Martin Zimmermann: Ich war auch erstaunt, vor allem wegen diesem Tunnel. Wir waren im Juni an einer Fraktionssitzung auf dem Bürgenstock und man hat über einen solchen Tunnel gesprochen. Dann hat Herr Schöpfer hochhoffiziell verkündet, dass das nicht mehr in Frage komme; sie hätten nun auf dem Bürgenstock ein Parkhaus gebaut. Nur so viel zu diesem Tunnel, der wahrscheinlich nicht mehr vom Resort bezahlt werden könnte.

Bezüglich der Bahn: Wenn im Umweltverträglichkeitsbericht und der Baubewilligung steht, dass die Bahn erstellt werden müsse, dann muss auch die Politik schauen, dass diese Bahn erstellt wird, gehauen oder gestochen. Sonst haben wir wirklich ein Problem.

Landrat René Wallimann: Geschätzter Baudirektor, wir hätten keinen Nutzen von der Schiffs- und Bahnverbindung auf den Bürgenstock. Da bin ich ganz anderer Meinung. Wir haben einen riesigen Nutzen davon, dass die Leute nicht alle durch Stansstad und Ennetbürgen fahren. Das muss ja ein Verkehrschaos geben, wenn diese Leute hinauf fahren! Ich vergleiche das mit den Schallschutzwänden. Wir erstellen Schallschutzwände, damit es nicht so laut ist, wenn die Autos durch Nidwalden fahren. Aber, die Autos, die durchfahren, zahlen dies ja nicht selber, das muss ja auch die Schweiz bezahlen. Kein Deutscher, niemand zahlt daran. Ich begreife nicht ganz, dass das „gestorben“ ist, dass wir etwas an die Bahn zahlen. Der Nutzen ist nämlich sehr gross für Stansstad und Ennetbürgen, wenn die Leute dort nicht durchfahren.

Baudirektor Hans Wicki: Wir haben unsere Antwort wohl doch nicht so gut gemacht, wenn man nicht daraus lesen kann, dass ein Verkehrskonzept besteht. Es besteht auch eines. Im letzten November hat die Regierung ein Verkehrskonzept verabschiedet. Der motorisierte Individualverkehr, genannt Auto, fährt von Stansstad auf den Bürgenstock. Vom Bürgenstock auf Ennetbürgen hinunter ist keine Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr vorgesehen. Ergo, gibt es dort auch keinen Stau wegen dem Bürgenstock. Vielleicht gibt es Stau wegen der grossen Überbauungen am Ennetbürger Hang.

Zweitens haben wir klar festgelegt, dass der öffentliche Verkehr von Stansstad auf den Bürgenstock führt und mit einer separaten Teillinie – da kann man nämlich mit anderen Fahrzeuggrössen fahren – vom Bürgenstock nach Ennetbürgen. Aber diese wird auch nicht im Minutentakt erfolgen. Deswegen wird es auch keinen Stau geben. Dieser wird im

Halbstundentakt, vielleicht nur im Stundentakt fahren. Das kann ich Ihnen heute noch nicht genau sagen. Das Verkehrskonzept besteht, wie das Resort erreicht werden soll.

Und mit der Anzahl Parkplätze auf dem Bürgenstock konnte auch nachgewiesen werden, dass das geht. Aber wir vermuten, dass es bei Vollbetrieb zu verkehrstechnischen Problemen kommen könnte, die dann allenfalls wieder besprochen werden müssten. Wir besprechen das bereits heute mit den Investoren. Deshalb sind wir auf die Idee für eine andere Erschliessung gekommen. Diese Diskussion ist bei den Investoren auf offene Ohren gestossen. Wir führen das nun weiter; das könnte uns auch noch helfen.

Dass die Attraktivität dieses Resort sehr gut ist und die Auswirkungen und Strahlwirkungen auch auf Nidwalden positiv sein werden, ist, so glaube ich, unbestritten. Die Frage ist einfach, wer bestimmt, was gemacht wird. Das bestimmen einzig und allein die Investoren. Wenn es um anderes geht, wie die verkehrstechnische Erschliessung, ist es Sache des Staates. Von daher kann ich Sie beruhigen. Man ist nun in der Vorbereitung eines Parkleitsystems, welches bereits in Stansstad anzeigt, wenn der Parkplatz auf dem Bürgenstock voll besetzt ist. Dann wird man in ein anderes Parkleitsystem geführt. Das ist alles aufgegleist. Es kann also nicht viel passieren. Trotzdem könnte es bei Vollbetrieb zu verkehrstechnischen Problemen führen, die dann allenfalls weiter abgeklärt werden müssten.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Landratspräsident Conrad Wagner: Nachdem die Diskussion nicht mehr verlangt wird, ist dieses Thema sicher nicht abgeschlossen, aber dieses Geschäft ist nun abzuschreiben. Eine Beschlussfassung findet nicht statt.

Die Sitzung ist offiziell geschlossen.

Landratspräsident:

Conrad Wagner

Landratssekretär:

Armin Eberli