



Protokoll

Landratssitzung vom 21. Oktober 2015

Ort Stans, Landratssaal

Zeit 13.30 Uhr bis 17.30 Uhr

Anwesend: Landrat: 55 Ratsmitglieder
Regierungsrat: 3 Ratsmitglieder

Absolutes Mehr: 28 Stimmen

2/3 Mehr: 36 Stimmen

Entschuldigt: Landrat Hans-Peter Zimmermann, Stans
Landrat Rudolf Wanzenried, Buochs
Landrätin Therese Rotzer, Ennetbürgen
Landrat Christian Landolt, Beckenried
Landrat Leo Amstutz, Beckenried

Vorsitz: Landratspräsident Conrad Wagner

Protokoll: Armin Eberli, Landratssekretär
Maggie Blättler, Sekretärin Staatskanzlei

Behandelte Geschäfte:

1	Tagesordnung; Genehmigung	526
2	Protokoll der Landratssitzung vom 2. September 2015 ; Genehmigung	526
3	Interpellation von Landrätin Michèle Blöchliger, Hergiswil, und Landrat Urs Amstad, Beckenried, betreffend Flüchtlingsstrom nach Europa; Beschluss über die Dringlichkeit	526
4	Öffentlicher Verkehr	527
4.1	Landratsbeschluss über die kantonalen Schwellenwerte im öffentlichen Personenverkehr	527
4.2	Landratsbeschluss über den Rahmenkredit für den regionalen öffentlichen Personenverkehr betreffend die Jahre 2016-2017	539
5	Motion von Landrat Markus Walker, Ennetmoos, und Mitunterzeichnenden, betreffend die umgehende Planung und Realisierung der Entlastungsstrasse Stans-West als Kantonsstrasse	549
6	Interpellation von Landrätin Therese Rotzer, Ennetbürgen, und Mitunterzeichnenden betreffend Bürokratieabbau für KMU	574

Landratspräsident Conrad Wagner: Wir erheben uns zum stillen Gebet. Landweibel Eduard Amstad hat eine Kerze angezündet in Erinnerung an Eduard Amstad, Beckenried, welcher in diesen Stunden beerdigt wird. Eine Delegation des Regierungsrates ist an dieser Beerdigung zugegen: Ueli Amstad, Yvonne von Deschwanden, Res Schmid und Karin Kayser.

Ich begrüsse Sie zur heutigen Sitzung. Als Erstes wünschen wir Michèle Blöchliger alles Gute zu ihrem heutigen Geburtstag. Im Weiteren gratulieren wir Hans Wicki zur ehrenvollen Wahl in den Ständerat. Er wird in den nächsten vier Jahren den Stand Nidwalden als einer der 46 Ständeräte und Ständerätinnen in Bern vertreten. Von der Landratspräsidentenfeier habe ich ein paar Fotos gefunden: Da gibt es zum Beispiel ein Foto, wo du bereits mit Peter Keller abgebildet bist. Diese Fotos möchte ich dir gerne übergeben. Dann gratulieren wir auch Peter Keller zu seiner Wiederwahl in den 200-köpfigen Nationalrat in Bundesbern. Auch er ist für weitere vier Jahr gewählt.

Für den Ständerat und den Nationalrat hat es einen intensiven Wahlkampf gegeben. Interessante Kandidaten haben sich eine faire Ausmarchung um die grossen Ämter in Bern geleistet. Mir ist ein weiterer Dank sehr wichtig. Das Wahlbüro unter der Leitung von Hugo Murer und alle Teams in den elf Gemeindeverwaltungen haben speditiv gearbeitet. Die Resultate standen am Wahlsonntag früh zur Verfügung. Wegen den Resultaten hat man denn auch an der gleichzeitig stattfindenden Älperchilbi in Stans manchen Juizer, aber auch manchen Seufzer hören können. Im Weiteren steht es mir nicht an, die Wahlen für den Ständerat und den Nationalrat weiter zu kommentieren. Sie konnten ja einiges in den Zeitungen lesen, im Radio hören, im Fernsehen sehen oder im Internet lesen.

In meinem Eingangsvotum möchte ich Ihnen gerne einen Einblick in die neueren Entwicklungen im Bereich Verkehr und Mobilität geben. Nein, ich rede nicht von Volkswagen, wo die Amerikaner den VW-Konzern in die Pfanne hauen oder von der Elektromobilität, die seit 100 Jahren beschworen wird. Aber auch nicht von der Stadler-Rail, welche weltweit Bahnen verkauft und auch unsere Zentralbahn im Jahr 2016 mit neuem Rollmaterial bestücken wird. Aber, das ist alles Hardware und hier lag bislang der grosse Fokus, nämlich in der Infrastruktur von Strasse und Schiene mit ihren entsprechenden Fahrzeugen.

Eine Überraschung ist heute neuerdings eher Software in einem Gesamtsystem, nämlich Prozess und Abläufe bei Nutzerinnen und Nutzern, dann die Mobilität, der Zugang oder die Zugänglichkeit und die Effizienz. Das alles für den Kunden und den Nutzer gepaart mit individuellen Lösungen, Flexibilität, Convenience und Komfort. Möglicherweise ist es eine durchdachte, intelligente Mobilität, wo Städte und Autohersteller dazulernen müssen.

Dank dem Smartphone erlebt die individuelle Mobilität, ohne eigenes Auto, weltweit einen grossen Aufschwung. Das ist positiv, denn die Mobilität wird dadurch intelligenter. Vor allem lassen sich Ressourcen effizienter einsetzen, von der Energie für die Produktion von Fahrzeugen bis hin zum knappen Strassenraum. Geteilt werden heute nicht mehr nur Autos (CarSharing), wie dies in der Schweiz bereits seit 30 Jahren möglich ist, sondern neu auch Fahrten (RideSharing) und Parkplätze (ParkingShare).

Auch das konventionelle CarSharing, bei dem man den Wagen an die Station zurückbringt, wo man ihn übernommen hat, wird durch neue Spielformen ergänzt. So kann man heute von A nach B fahren, ohne den Wagen an den Startpunkt zurückbringen zu müssen. Oder man kann das Fahrzeug innerhalb von einem bestimmten Einzugsgebiet völlig frei benutzen. Dazu kommen Angebote, die sich nicht nur an Einzelpersonen und Haushalte richten, sondern auf Firmen oder ganze Siedlungen massgeschneidert sind.

Die Zusammenarbeit mit öffentlichen Verkehrsunternehmen hat nicht nur die Nutzung von CarSharing deutlich gesteigert, sondern zum ersten Mal überhaupt erlaubt, dass individuelle und kollektive Mobilität zu einer sinnvollen Mobilitätskette verbunden werden.

Fortlaufend werden neue Zielgruppen und Märkte erschlossen, wobei Anbieter zunehmend dazu tendieren, Produktionsrisiken – also Investitionen in Fahrzeugflotten, Stellplätze und IT-Systeme – zu minimieren. Den Kunden öffnen sich anhand von Apps eigentliche Supermärkte der Mobilität, die es ihnen erlauben, ihre Reise immer kurzfristiger oder gar nicht mehr im Voraus planen zu müssen, weil die Anbieter versprechen, jederzeit ein Fahrzeug verfügbar zu halten. Das ist erst der Anfang. Die Zahl der Angebote wird weiter zunehmen und diese werden noch kundenfreundlicher werden. Die Anbieter werden versuchen, mit möglichst individualisierbaren Angeboten Gelegenheitsnutzer zu Stammkunden zu konvertieren.

Schlüsselfaktoren werden sein, wie nah und wie zuverlässig etwa ein Fahrzeug verfügbar sein wird. Zudem werden Preis und Komfort des Angebots, beziehungsweise die Buchung eine Rolle spielen. Solche Angebote können lokal, regional, national oder gar global ausgerichtet sein, wie etwa die Dienstleistungen des jungen Unternehmens „Uber“ aus Kalifornien. Uber operiert mit nationalen Unterorganisationen und verleiht dem traditionellen Konzept Taxi, dieser Einweg-Automiete mit Chauffeur, – ich würde sagen ‚endlich‘ – neuen Schwung.

Mit ihrem Konzept wollen die Gründer von Uber das Teilen von Fahrten und Autos kombinieren. Die Produktionsrisiken für das Angebot delegieren sie schlauerweise an die Fahrer, welche so zu mit ihnen vernetzten Kleinunternehmer werden. Die Fahrer profitieren vom weltweit einheitlich elektronischen Abwicklungsprozess und vom Marketing der Plattform, die ihrerseits von den fahrtenabhängigen Kommissionen lebt. Als Anbieter einer Internet basierten Online-Plattform, über die dann Privatpersonen ihre Dienste bzw. Fahrzeuge Dritten zur Mitnutzung anbieten können, repräsentiert Uber jene Gruppe von Akteuren, welche die Entwicklung hin zu einer neuen individuellen Mobilität am stärksten vorantreibt.

Neben Newcomern benötigt es hierfür auch die Unternehmen, die – wie Google oder Tesla – Kommunikations- oder die Mobilitätstechnologie in den letzten Jahren entscheidend weiterentwickelt haben. Noch ist offen, wer dem Markt der intelligenten Mobilität seinen Stempel weiter aufdrücken wird und welches Gewicht dabei der Loyalität der Kundschaft, aber auch der Automation und der Vereinfachung zukommen wird. Werden sich national oder regional De-Facto-Monopole etablieren, wie etwa dasjenige des Zentralschweizer Unternehmens „Mobility Car-Sharing“, das in der Schweiz das klassische Auto-Teilen bis heute dominiert? Oder werden sich globale Technologiekonzerne, welche günstige und komfortable Angebote programmieren können, durchsetzen? Oder sogar eine Kombination von globalen Lösungen und lokalen Applikationen?

Ganz bedeutend und neu ist die Tatsache, dass im Moment IT-Firmen Treiber von Innovationen im Mobilitätssektor sind, nicht etwa die Autohersteller. Also Firmen, die zudem keine Berührungsängste mit Mitbewerbern haben und Patente offenlegen, damit sich in ihrem Schlepptau ein Ökosystem von Mobilitätsdienstleistern entwickeln kann – lokal, regional, national. Diese Innovatoren entwickeln sich schnell, vielseitig und vernetzt. Sie mobilisieren ihre eigene Mobilität und auch die Mobilität ihrer Kunden im eigentlichen Sinne des Wortes.

Als Schlussfolgerung dann: Vor allem zwei Akteure müssen schnell dazulernen, damit sie diese Entwicklung nicht verpassen. Länder, Regionen, Kantone oder Städte müssen ihre eigenen öffentlichen Verkehrsunternehmen verstärkt zu Innovationen anhalten oder rechtliche Rahmenbedingungen und Mitfinanzierungsinstrumente gezielt so gestalten, dass sie von Privaten getragene Ansätze zu intelligenter Mobilität fördern. Und die klassischen Automobilhersteller müssen endlich davon abkommen, trotz anderslautenden Bekenntnissen, lediglich zu versuchen, den Absatz ihrer Autos zu maximieren. Sie laufen in einem aktuell postindustriellen Zeitalter damit in eine absatzwirtschaftliche Sackgasse, die sich im Umfeld einer globalen Marktbereinigung – zum Beispiel jetzt zwischen USA und Europa beim VW-Konzern – als Indiz ja bereits gezeigt hat.

Nidwalden wird die Entwicklung nicht als Vorreiter entscheiden können. Aber wir Nidwaldnerinnen und Nidwaldner werden an dieser Entwicklung einer intelligenten Mobilität immer teilneh-

men. So, wie wir auch vorgängige Entwicklungen in der Mobilität seit der Öffnung des Lopperunnels 1964, seit der Öffnung des Seelisbergtunnels 1980 gemacht haben und bald mit der Öffnung der NEAT 2016 – also nächstes Jahr – weiter machen werden.

Also, wie ich es manchmal zu sagen pflege: „Machemer's eifach!“

Orientierung über parlamentarische Vorstösse:

Landrätin Michèle Blöchliger, Hergiswil, und Landrat Urs Amstad, Beckenried, haben mit Eingabe vom 25. September 2015 eine dringliche Interpellation betreffend Flüchtlingsstrom nach Europa eingereicht.

Über die Dringlichkeit wird an der heutigen Sitzung beschlossen.

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 einstimmig mit 54 Stimmen: Die Tagesordnung wird genehmigt.

2 Protokoll der Landratssitzung vom 2. September 2015 ; Genehmigung

Landratspräsident Conrad Wagner: Ich stelle das Protokoll der Sitzung vom 2. September 2015 zur Diskussion.

Das Wort wird nicht verlangt.

Der Landrat beschliesst einstimmig mit 54 Stimmen: Das Protokoll der Landratssitzung vom 2. September 2015 wird genehmigt.

3 Interpellation von Landrätin Michèle Blöchliger, Hergiswil, und Landrat Urs Amstad, Beckenried, betreffend Flüchtlingsstrom nach Europa; Beschluss über die Dringlichkeit

Landratspräsident Conrad Wagner: Die Interpellation von Landrätin Michèle Blöchliger und Urs Amstad 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. Zur beantragten Dringlicherklärung übergebe ich das Wort der Erstunterzeichnenden, Landrätin Michèle Blöchliger.

Landrätin Michèle Blöchliger: Wir hören täglich wieder über Flüchtlinge, die über diverse Wege und Routen nach Europa kommen, sei dies, weil sie tatsächlich an Leib und Leben bedroht sind, sei dies, weil sie ein wirtschaftliches Auskommen suchen, das besser

ist als in ihrem Heimatland. Es ist eine Völkerwanderung im Gange, die so schnell nicht aufhören wird.

Mario Gattiker, Chef des Staatssekretariats für Migration, warnte bereits im September, ja bereits im Sommer die Kantone vor einem massiven Zustrom an Flüchtlingen. Die Kantone – also auch Nidwalden – müssen deshalb damit rechnen, dass ihnen deutlich mehr Asylsuchende und Flüchtlinge durch den Bund zugeteilt werden.

Dazu einige Zahlen, damit man auch die Dringlichkeit klar erkennt: Zwischen Juli und September 2015 sind mehr als 12'000 Asylgesuche eingereicht worden. Das sind 60% mehr als im 2. Quartal 2015. Allein im September ersuchten 4'544 Menschen in der Schweiz um Asyl. Bis Ende September sind die Asylgesuche auf über 24'000 angestiegen. Bis Ende Jahr dürfte die Zahl der Asylgesuche 30'000 betragen.

Unseres Erachtens ist deshalb die Dringlichkeit der Beantwortung unserer Fragen klar gegeben, denn unsere Bevölkerung hat ein klares Interesse und ein Recht zu wissen, was auf jeden Einzelnen von ihnen zukommen wird, sei dies nebenan als Nachbar im Rahmen einer Zuteilung einer Wohnung, sei dies in den Schulen mit der Integration von Flüchtlingskindern (Sprache etc.). Dies gilt auch für den Bereich Arbeiten und natürlich auch bezüglich der daraus resultierenden Kosten. Es ist somit dringend Transparenz und Klarheit gefragt, weshalb wir die Dringlicherklärung unserer Interpellation beantragen.

Landammann Hans Wicki: Der Regierungsrat empfiehlt Ihnen, die Dringlichkeit zu unterstützen.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Der Landrat beschliesst einstimmig mit 54 Stimmen: Die Interpellation von Landrätin Michèle Blöchliger, Hergiswil, und Landrat Urs Amstad, Beckenried, betreffend Flüchtlingsstrom nach Europa wird als dringlich erklärt.

4 Öffentlicher Verkehr

4.1 Landratsbeschluss über die kantonalen Schwellenwerte im öffentlichen Personenverkehr

Eintretensdiskussion

Baudirektor Hans Wicki, Landammann: Ich erlaube mir, hier gleich auf die Traktanden 4.1 und 4.2 mein Eintretensvotum abzugeben. Basis zum heutigen Antrag zum öffentlichen Verkehr ist die öV-Strategie 2012. Darin haben wir formuliert, dass wir einen bezahlbaren, nachfrageorientierten und optimierten öffentlichen Verkehr anstreben. Auf dieser Basis haben wir nachgehend das öV-Gesetz angepasst, welches der Landrat vor einem Monat verabschiedet hat. In diesem öV-Gesetz wurde definiert, dass die genannte Strategie mit einem Controlling nachvollziehbar und überprüfbar sein soll.

Heute geht es darum, sowohl die Strategie als auch die angepasste Gesetzgebung erstmals umzusetzen, indem wir die Schwellenwerte festlegen. Schwellenwerte stellen den Grundraster für ein wirkungs- und zielorientiertes Controlling dar. Wenn man gemäss der Strategie einen bezahlbaren öV haben möchte, sollte dies auch durch den Kostendeckungsgrad nachgewiesen werden können. Wenn der öV nachfrageorientiert sein soll, wäre es gut, wenn man die Angebotseffizienz nachweisen könnte, um auch dazu klare Antworten geben zu können.

Mit dem Controlling und den Schwellenwerten, welche wir nun einführen möchten, ist es in keiner Art und Weise unser Ziel, den öV zu reduzieren. Sondern, der Regierungsrat hat die Absicht, mit diesem Controlling aufzuzeigen, wo Handlungsbedarf besteht. Dort sollen dann Massnahmen für eine Verbesserung ergriffen werden, um die geforderten Schwellenwerte wieder zu erreichen.

Die Schwellenwerte sollen aber durchaus den Namen verdienen und das damit beabsichtigte Ziel treffen, also eine Wirkung erzielen. Sie müssen deshalb eher am oberen Limit angesetzt werden und nicht am tiefsten Limit, das es gibt. Ich denke, das können Sie als Landrätinnen und Landräte hervorragend nachvollziehen. Das sind ja auch jeweils die Worte, wenn wir über die Legislaturziele und die Jahresziele der Direktionen diskutieren. Dort orientiert man sich auch eher am oberen und nicht am unteren Bereich.

Der Regierungsrat unterbreitet nun dem Landrat den Vorschlag, dass pro Verkehrsmittel und Kurspaar-Kategorie ein Schwellenwert definiert werden soll. Erlauben Sie mir ganz kurz zu dieser Kategorisierung und Einteilung einige Ausführungen:

Es besteht hier ein Unterschied zur Vernehmlassungsvorlage. Wir konnten aufgrund der Stellungnahmen zur Vernehmlassung, aber auch aufgrund von Diskussionen mit Transportunternehmen in dieser Phase feststellen, dass es besser und fairer ist, wenn pro Verkehrsmittel und pro Kurspaar-Kategorie ein Schwellenwert festgelegt wird und nicht einfach ein Schwellenwert „Kostendeckungsgrad“. Das hat dazu geführt, dass wir nun einen differenzierteren Vorschlag unterbreiten. Wir glauben aber auch, dass es so etwas fairer wird für einzelne Linien oder einzelne Kurspaare.

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass er ein neues Instrument in Vorschlag bringt. Die Einführung von neuen Instrumenten können Verunsicherungen auslösen. Ich kann Ihnen aber versichern, dass die Regierung hier ein faires Instrument einführen möchte. Ein Instrument, welches sowohl dem Landrat, wie auch dem Regierungsrat aufzeigen soll, wo tatsächlich die Schwachpunkte unseres öffentlichen Verkehrs liegen. Sie helfen auch mit, dass der öffentliche Verkehr verbessert und nicht abgebaut wird. Die allenfalls vorhandene Unsicherheit können Sie relativ gelassen nehmen, denn der Landrat hat alle vier Jahre wieder die Möglichkeit, die festgelegten Schwellenwerte anzupassen. Also kann man nun durchaus ein System auf den Weg schicken, um dann zu beurteilen, ob es sich bewährt oder etwas zu ändern ist. Soviel zum Thema „Schwellenwerte“.

Rahmenkredit für die Abgeltung des Regionalen Personenverkehrs (RPV): Auch beim Rahmenkredit bildet die öV-Strategie die Basis. Diese öV-Strategie war bereits für die Fahrpläne 2014 und 2015 die Grundlage. Wir haben somit bereits etwas Erfahrungen gemacht. Wir durften dabei eine sehr positive Bilanz ziehen: Einerseits bei den Transportunternehmen, welche eine sehr gute Rücklaufquote aufwiesen, und andererseits bei den Kunden, von denen wir kaum negative Rückmeldungen erhielten. Das war in den früheren Jahren etwas anders. Das darf man also durchaus als positiv werten. Der Erfolg einer Strategie ist aber meines Erachtens vor allem darin zu sehen, ob die Nachfrage gesteigert werden konnte. Da kann ich Ihnen sagen, dass die Zentralbahn und unser Bus-system eine Steigerung zwischen 7 und 24% gegenüber dem letzten Jahr erfahren durften. Das sind Traumwerte, welche kaum in der Schweiz zu finden sind. So haben wir das Gefühl, doch nicht allzu viel falsch gemacht zu haben.

Nachfolgend begannen wir mit der Erarbeitung des neuen Rahmenkredites. Welches waren unsere Vorgaben für diesen Rahmenkredit? Anlässlich der Haushaltgleichgewichts-Diskussion haben wir uns dahingehend geäußert, dass wir nicht mehr als 8 Mio. Franken pro Jahr für den öffentlichen Verkehr ausgeben wollen. Das war unsere Leitlinie, welche wir nun auch einhalten.

Was haben wir neu konzipiert? Wenn ich über einen erfolgreichen Fahrplan verfüge, ist es immer etwas heikel, etwas anzupassen, denn eine Anpassung könnte ja auch eine Verschlechterung bringen. Also haben wir möglichst viel so belassen, wie im Jahr 2015. Wie gesagt, konnten wir da erfolgreich agieren. Deshalb haben wir lediglich im Nuancenbereich etwas angepasst.

So gab es Anpassungen in Bereichen, wo wir Handlungsbedarf sehen, wie beispielsweise beim Bürgenstock-Resort. Das Bürgenstock-Resort soll auf Ende des ersten Halbjahres 2017 eröffnet werden. Auf diesen Zeitpunkt hin müssen wir dafür sorgen, dass der öffentliche Verkehr auf den Bürgenstock wirkungsvoll ist. Er kann also nicht im bestehenden Umfang weitergeführt werden. Ich denke, das ist für alle nachvollziehbar. Da ist selbstverständlich ein Angebotsausbau vorgesehen und zwar von Stansstad auf den Bürgenstock hinauf. Bezüglich der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr war sich der Regierungsrat jedoch einig, dass es optimaler wäre, wenn auch von Ennetbürgen her der Bürgenstock mit einer Postautolinie erschlossen würde. Dieses Postauto dürfen Sie sich nicht als ein grosses Seelinien-Postauto vorstellen. Dorthin würde ein kleiner 12er-Bus fahren, solange die Nachfrage nicht zunimmt. Aber zu Beginn soll ein kleiner Bus die Verbindung auf den Bürgenstock gewährleisten.

Weshalb wollen wir überhaupt diese Verbindung von Ennetbürgen auf den Bürgenstock realisieren? Warum sollen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bürgenstock Resorts, welche aus dem Raum Beckenried, Buochs und Emmetten kommen, einen Umweg nach Stansstad machen, wenn es gescheiter ist, von Ennetbürgen aus ihre Arbeitsstelle auf dem Bürgenstock zu erreichen? Dadurch ergibt sich ein kürzerer Arbeitsweg. Ich denke, das könnte eine Attraktivitätssteigerung sein.

Andererseits wäre das auch für die Gemeinde Ennetbürgen eine Attraktivitätssteigerung in Bezug auf den Tourismus. Es könnte eventuell sogar dazu führen, dass die Schiffsstation in Ennetbürgen wiederbelebt wird. Es könnten allenfalls Rundreisen realisiert werden, indem man von Ennetbürgen herkommend mit dem Postauto auf den Bürgenstock fährt, sich dort im Resort verweilt, um dann wieder mittels Bahn und Schiff nach Luzern zu fahren. Das als Beispiel, als eine Idee. Damit wir das Potenzial der Linie Bürgenstock-Ennetbürgen auch wirklich ausnützen können, müssen wir einmal damit beginnen. Deshalb möchten wir Ihnen empfehlen, auf das Jahr 2017 – wenn das Resort eröffnet wird – diese Linie entsprechend einzurichten.

Es gibt auch Verkehrslinien, welche nicht so erfolgreich sind. Eine davon ist die Verbindung Beckenried-Flüelen. Ich weiss nicht, wer von Ihnen schon je einmal diese Linie benutzt hat, aber ich kann Ihnen sagen, es sind wenige. Es begann mich zu nerven, eine Linie aufrecht zu erhalten, nur damit sie aufrecht erhalten blieb.

Wir waren dann „brainstormingmässig“ zwischen Nidwalden und Altdorf unterwegs und mussten feststellen, dass relativ viele aus dem Kanton Nidwalden in den Kanton Uri arbeiten gehen, aber auch viele Urner nach Nidwalden kommen. Das führte dazu, dass wir uns entschlossen haben, die nicht wirklich erfolgreiche Linie von Beckenried nach Flüelen neu zu gestalten. Wir führen keine neue Linie ein, sondern nennen ihn neu „Winkelriedbus“ – das ist etwas attraktiver und sexy – und wir konzipieren ihn als Punktbeziehung von Altdorf nach Stans. Weshalb von Altdorf nach Stans? Es ist das klare Ziel, dass es eine attraktive Linie für Pendler sein soll. Leute, die vom Kanton Uri nach Nidwalden zur Arbeit gehen, wollen kein Sightseeing machen, sondern wollen schnellstmöglich die Arbeitsstelle erreichen. Es soll also fast eine Punkt-zu-Punkt-Linie geben. Selbstverständlich werden wir bei den Flugzeugwerken einen Halt vorsehen. Der Fahrplan ist noch nicht festgelegt, aber dort wird sicher ein Halt vorgesehen. Selbstverständlich werden wir auch bei den Dätwyler-Werken in Uri einen Halt haben, denn dort arbeiten die meisten Nidwaldner. Es wird sich also ergeben, von wo bis wo genau und mit welchen Haltestellen dieser Bus unterwegs sein wird.

Das ist eine eigentliche Attraktivitätssteigerung und kostet natürlich etwas. Wir möchten das aber umsetzen. Sollte diese Buslinie erfolgreich werden, würden wir diesen Bus nicht einfach wieder aufgeben, sondern ausbauen. Für das nächste Jahr empfehlen wir, lediglich in der Hauptverkehrszeit zu fahren. Sollte es ein Erfolg werden, könnte ich mir durchaus vorstellen, auch tagsüber eine solche Linie zu führen. Spätestens dann, wenn der Gotthard-Basis-Tunnel offen sein wird, könnte es durchaus eine sehr attraktive Verbindung werden für alle, die in Nidwalden wohnen und ins Tessin wollen. Damit würde der Umweg über Luzern entfallen. Selbstverständlich können alle, die Lust und Zeit und Sightseeing gerne haben, auch weiterhin über Luzern ins Tessin fahren.

Im Weiteren haben wir eine dritte Neuerung vorgenommen. Da verspreche ich hoch und heilig – es darf auch protokolliert werden –, dass es nichts mit meinem Weg nach Bern zu tun hat, aber wir mussten feststellen, wenn jemand in Basel oder Bern erst abends um 20.00 Uhr den Zug besteigt und in Luzern ankommt, – es ist ja nicht mehr so eine grosse Schandtats, wenn man bis halb acht Uhr arbeitet –, gibt es bislang keine Verbindung mehr nach Engelberg. Deshalb erachten wir es als angezeigt, einen weiteren Zug nach Engelberg zu führen, mit Abfahrt um 21.10 Uhr ab Luzern. Es ist immer noch kein Luxus, aber ein wichtiger Akt, dass auch abends eine attraktive Verbindung nach Engelberg angeboten wird.

Das sind unsere Neuerungen: Wir haben eine Mängelbehebung mit dem Interregio, wir haben eine Potenzialausschöpfung mit dem „Winkelriedbus“ nach Altdorf und wir haben einen Angebotsausbau auf den Bürgenstock. Soviel zum Thema Fahrplan. Der Fahrplan hat ja auch einen Zusammenhang mit den Kosten.

Es gibt noch ein weiteres Thema, welches lediglich das Qualitätsverhalten und die Kosten betrifft. Nächstes Jahr werden die neuen Zugkompositionen geliefert. Darüber ob das Rollmaterial der alten 1964-Zugkomposition ersetzt werden soll, konnten wir auch schon in den Kommissionen diskutieren. Das wird nun das nächste Jahr geschehen. Selbstverständlich, wenn du ein neues Fahrzeug bekommst, ist auch der „Ischiasgriff“ gefragt und du kannst nach hinten greifen und zahlen. Aber wir hoffen natürlich, dass unsere Kundinnen und Kunden die Neuanschaffung goutieren und schätzen und deshalb noch öfters unsere wundervollen Busse und die Bahn benützen werden.

Somit beantragt Ihnen die Regierung, auf das Geschäft einzutreten. Das Geschäft hat zwei Komponente: Einerseits das Festlegen der Schwellenwerte und andererseits die Genehmigung des Rahmenkredites. Der Regierungsrat beantragt Ihnen, den Rahmenkredit von 15.8 Mio. Franken zu genehmigen und die Schwellenwerte gemäss Antrag zu beschliessen.

Landratspräsident Conrad Wagner: Wir konzentrieren uns hier nochmals auf Traktandum 4.1 betreffend die Schwellenwerte. Wir werden im Nachgang unter 4.2 über den Rahmenkredit im Detail beraten.

Landrat Martin Zimmermann, Präsident der Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL): Die Kommission BUL hat das vorliegende Geschäft an der Sitzung vom 29. Juni 2015 eingehend beraten. Die Kommission BUL ist für Eintreten.

Die Kommission BUL begrüsst die Einführung eines Controllings. Die Festlegung der Schwellenwerte ist keine einfache Aufgabe. Der Regierungsrat orientierte sich für die Festsetzung der Schwellenwerte an den aktuellen Zahlen. Dass damit nicht alle Linien den vorgegebenen Schwellenwert erreichen werden, ist grundsätzlich richtig und sinnvoll. Es zeigt auf, welche Linien kritisch zu beurteilen sind. Würden nämlich die Schwellenwerte so angesetzt, dass alle bestehenden Linien die Schwellenwerte spielend erreichen, hätte auf die Festsetzung dieser Schwellenwerte verzichtet werden können. Durch die Selektion der Linien wird erreicht, dass für die ineffizienten Linien nach geeigneten Mass-

nahmen gesucht werden muss, um ihre Attraktivität zu steigern. Selbstverständlich wird es in einigen wenigen Fällen nicht zu umgehen sein, dass solche Linien, trotz eingeleiteten Massnahmen, keinen Bestand mehr haben werden und aufgehoben werden müssen. Eine solche Aufhebung erfolgt gemäss Vorschlag des Regierungsrates erst mit Beschluss durch den Landrat. Dieser hat die Massnahme mit Hilfe der Justierung im Rahmenkredit vorzunehmen. Die Kommission BUL empfiehlt Ihnen einstimmig auf die Vorlage einzutreten und diese ohne Änderungen anzunehmen.

Landrat Stefan Bosshard, Vertreter der Finanzkommission (Fiko): Ich werde mein Votum um das kürzen, was Martin Zimmermann bereits gerade gesagt hat. Die Finanzkommission hat an der Sitzung vom 2. Juli 2015 den Landratsbeschluss über die kantonalen Schwellenwerte im öffentlichen Verkehr beraten. Die Finanzkommission hat sich eingehend mit der Festlegung der Schwellenwerte auseinander gesetzt. Sie ist ebenfalls zum Schluss gekommen, dass es sehr anspruchsvoll ist, die Schwellenwerte unter Nachachtung des gesamten öV-Angebotes angemessen festzulegen.

Die Finanzkommission begrüsst das Controlling-System und unterstützt in der Mehrheit den Antrag des Regierungsrates, der im Vergleich zur Vernehmlassung auf den ersten Blick strenger erscheint, auf den zweiten Blick aber vor allem feiner abstuft und zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (Bus, Bahn, Seilbahnen, Schiffe) unterscheidet.

Die Kommissionsmehrheit geht davon aus, dass mit geeigneten Massnahmen bei allen aktuellen Linien die Schwellenwerte erreicht werden können und die Verkehrslinien grundsätzlich Bestand haben werden.

Eine Kommissions-Minderheit wird dem Landrat beantragen, die Schwellenwerte bei den Buslinien gemäss der Vernehmlassungsvorlage festzulegen. Diese sah eine Minimalvorgabe und eine Zielvorgabe vor. Der Vorschlag des Regierungsrates sieht jedoch vor, für Bahn, Bus, Luftseilbahn und Schiff Schwellenwerte zwischen der ursprünglichen Minimalvorgabe und der Zielvorgabe festzulegen.

Die Finanzkommission beantragt dem Landrat mit 7 zu 4 Stimmen auf den Landratsbeschluss über die kantonalen Schwellenwerte im öffentlichen Verkehr einzutreten und diesen gemäss Antrag des Regierungsrates zu beschliessen.

Landrat Armin Odermatt, Vertreter der SVP-Fraktion: Die SVP-Fraktion hat an ihrer Fraktionssitzung vom vergangenen Mittwoch sehr intensiv über diese Schwellenwerte beraten. Grundsätzlich gelten diese Schwellenwerte für die Jahre 2016 bis 2019. Wir sind der Meinung, auch beim öffentlichen Verkehr dürfe man alles hinterfragen. Ob jetzt diese Werte zu hoch oder zu tief sind, ist aus heutiger Sicht schwierig zu beurteilen, weil uns die Erfahrungen dazu fehlen. Wir stellen einfach fest, je mehr der öffentliche Verkehr ausgebaut wird, desto mehr muss auch die öffentliche Hand zahlen. Deshalb finden wir, dass jetzt die Schwellenwerte gemäss Vorschlag der Regierung für vier Jahr umgesetzt werden sollen, um nachher Bilanz ziehen zu können.

Das Wort „Schwelle“ sagt ja schon alles: Es muss eine Schwelle sein, dass allenfalls jemand darüber stolpert. Wenn dann tatsächlich jemand darüber stolpert, weil diese Schwelle zu hoch war, können immer noch Massnahmen ergriffen werden. Aber schon im Vorfeld die Schwellenwerte so tief anzusetzen, dass alle „darüber laufen“ können, hätte dies nichts mehr mit einer Schwelle zu tun; das wäre dann einfach „schwellenlos“. Die SVP-Fraktion ist für Eintreten und Zustimmung zu den vorgeschlagenen Schwellenwerten.

Landrat Erich von Holzen, Vertreter der FDP-Fraktion: Ich werde mich ebenfalls etwas kürzer halten, da das Meiste schon gesagt wurde. Die FDP-Fraktion hat an ihrer Sitzung vom 14. Oktober 2015 den Minderheitsantrag der Fiko zu den Schwellenwerten diskutiert und ist zu folgendem Schluss gekommen:

Der Landrat hat an der letzten Sitzung ein Controlling-System für den öV eingeführt. Wenn ein solches Controlling-System eingeführt wird, ist das nur dann sinnvoll, wenn es auch Resultate bringt. Wie mein Vorredner mit dem schönen Beispiel von „schwellenlos“ gesagt hat, tiefe Mess- und Schwellenwerte wären wirklich „schwellenlos“.

Wir können nachvollziehen, dass einzelne Gemeinden aus Angst vor Mehrkosten für möglichst tiefe Schwellenwerte kämpfen. Das ist absolut legitim. Aus der Sicht des Kantons geht es aber nicht um Mehrkosten, es geht auch nicht um den Abbau von Linien, sondern darum, möglichst frühzeitig Probleme zu erkennen und diese durch Optimierungen anzugehen. Genau dafür ist ein Controlling-System da.

Wer im Zusammenhang mit dem neuen Controlling-System und den Schwellenwerten von Linienstreichungen spricht, der müsste dann auch gut erklären, wie und warum eine Linie aufgrund nicht erreichter Schwellenwerte gestrichen werden soll. Tatsächlich ist das Gegenteil der Fall: Mit dem neu eingeführten Controlling-System kann jede Linie, welche die Schwellenwerte nicht erreicht, mit einem bescheidenen Gemeindebeitrag, welcher maximal alle vier Jahre zu zahlen wäre, erhalten werden. Es ist deshalb sicher sinnvoll, zumindest die Schwellenwerte so zu setzen, dass unbefriedigende Resultate aufgezeigt und Optimierungen frühzeitig angegangen werden können. Die FDP-Fraktion lehnt deshalb den Minderheitsantrag aus der Fiko einstimmig ab.

Landrat Norbert Rohrer, Vertreter der CVP-Fraktion: Im Namen der CVP-Fraktion nehme ich zur Festsetzung der Schwellenwerte im öffentlichen Verkehr Stellung:

Eine starke Minderheit der Fiko stellt den Antrag, die Schwellenwerte beim Kostendeckungsgrad für Busverbindungen folgendermassen abzuändern: Bei 11 bis 20 Kurspaaren von 25 auf 20%, bei mehr als 20 Kurspaaren von 40 auf 30%. Zudem hat Joseph Niederberger einen Antrag eingereicht, den Schwellenwert bei der Angebotseffizienz für Buslinien über 20 Kurspaare von 10 auf 7% zu senken. Die CVP-Fraktion stellt sich klar hinter diese beiden Anträge und empfiehlt dem Landrat, in der Gesamtabstimmung den vorliegenden Schwellenwerten samt den Änderungen zuzustimmen.

Was ist nun der Hintergrund für die Unterstützung der beiden Anträge? Der Vorschlag des Regierungsrates orientiert sich an den aktuellen Zahlen. Im Vernehmlassungsentwurf sind die Schwellenwerte des Kostendeckungsgrades so angesetzt gewesen, wie sie nun der Minderheitsantrag der Fiko vorschlägt. Im Vergleich zu den umliegenden Kantonen sind die Werte generell eher hoch angesetzt. Das bewirkt, dass einige Linien in Schwierigkeiten kommen werden. Während die Mehrheit der Gemeinden entlang der Bahnlinie und der frequenzstarken Buslinie Stans-Emmetten ihren öV-Anschluss auf sicher haben, müssen kleinere Randgemeinden, wie Ennetmoos und Oberdorf, ständig um ihren Anschluss bangen. Gerade diese Gemeinden sind jedoch für ihre Entwicklung auf einen gut funktionierenden öV angewiesen. Betroffen ist insbesondere die Buslinie Stans-Büren. Die Bahnhaltstellen Oberdorf und Büren wurden seinerzeit mit dem Argument geschlossen, dass ja mit der Buslinie eine Doppelschliessung gegeben sei.

Die CVP-Fraktion befürwortet generell das vorgesehene Controlling, dass das Verbesserungspotenzial für alle Linien ausgeschöpft wird – also auch für die grünen Linien – ohne dass die Kosten aus dem Ruder laufen. Es kann jedoch nicht sein, dass einige wenige Gemeinden entweder zur Kasse gebeten werden oder sogar Gefahr laufen, ihren öV-Anschluss zu verlieren, obwohl die Abgeltungssummen für die betroffenen Linien nur einen sehr kleinen Anteil des gesamten Rahmenkredites für den öV ausmachen. Wir haben es hier mit einer Prozentzahl im tiefen einstelligen Bereich zu tun. Der öV ist eine Aufgabe von Bund und Kanton und soll auch mithelfen, Standortnachteile von Gemeinden auszugleichen. In diesem Sinne ist die Unterstützung der CVP-Fraktion für die beiden Anträge zu verstehen.

Landrätin Ilona Cortese, Vertreterin der Grüne-SP-Fraktion: Die Grüne-SP-Fraktion unterstützt mehrheitlich die Teilrevision des Verkehrsgesetzes sowie die Einführung eines Controllings mit Schwellenwerten im öffentlichen Verkehr. Ich möchte hier nicht weitere Ausführungen machen. Norbert Rohrer hat das vorangehend perfekt gemacht. Wir schliessen uns diesen an. Wir im Landrat haben es ja in der Hand, allenfalls Korrekturen bei den Schwellenwerten vorzunehmen.

Landrätin Lilian Lauterburg: Ich habe mir überlegt, wie ich hier ein bildliches Beispiel bezüglich der Schwellenwerte vorbringen könnte. Wenn ich meiner Tochter, die studiert, sagen würde, dass ich ihr pro Monat einen Betrag gebe und sie mit diesem Betrag nicht auskomme, müsse sie entweder Arbeiten gehen oder ihre Ansprüche reduzieren. Auf ihre Frage, wie hoch der Betrag denn sei, sage ich, dass es 3'000 Franken seien. Sie lacht und meint, da müsse sie ja weder Sparen noch Arbeiten gehen. So kommt mir das vor bei diesen Schwellenwerten. Nicht, dass ich das zahlen könnte; Sie müssen mich nicht falsch verstehen. Dieser Betrag müsste man vielleicht bei 1'000 Franken ansetzen, wenn sie allenfalls auswärts wohnen müsste. Das wäre dann kein wahnsinnig hoher Betrag und sie müsste vermutlich Arbeiten gehen oder sehr bescheiden leben.

Meines Erachtens müssen die Schwellenwerte so angesetzt werden, dass bei öV-Linien, die unrentabel sind, überlegt werden muss, wie die Rentabilität allenfalls erhöht werden kann. Wenn die Schwellenwerte nicht erreicht werden heisst das ja nicht automatisch, dass diese Linien gestrichen werden. Wir haben im Landrat immer noch die Möglichkeit zu entscheiden, dass diese öV-Linien weitergeführt werden. Deshalb möchte ich Ihnen beliebt machen, die Schwellenwerte so anzusetzen, wie sie von der Regierung vorgeschlagen werden.

Landrat Peter Waser: Herr noch-Regierungsrat Hans Wicki hat es gesagt: Der öV muss bezahlbar sein und muss nachfrageorientiert sein. Wenn man nun kommt und sagt, die Schwellenwerte seien zu hoch, muss man ganz klar fragen, ob das Bedürfnis bei den Kunden überhaupt gegeben ist, den öV zu benutzen. Es ist eine ganz einfache Frage. Wir können doch nicht Linien unterhalten, die einen ganz schlechten Kostendeckungsgrad aufweisen. Wenn ich zum Beispiel bei Kollege Niederberger Joseph eine Versicherung abschliessen und eine Vollkasko haben möchte und er mir sagt, dass ich die Prämie der Teilkasko zahlen müsse – wer hätte da den Nachteil? Ich sicher nicht, aber er.

Beim Kanton möchte man nun in dieser Weise vorgehen und verlangt, dass er unsere Bedürfnisse zahlt. Das geht beim besten Willen nicht auf. Der Kanton ist für die Grundversorgung zuständig. Unter Grundversorgung verstehe ich, dass die Dörfer untereinander erreichbar sind, jedoch nicht während 24 Stunden, sondern wenn effektiv eine Nachfrage besteht. Deshalb ersuche ich Sie, den Antrag der Regierung betreffend Schwellenwerte zu unterstützen.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Eintreten ist unbestritten und wird stillschweigend beschlossen.

Die Lesung des Landratsbeschlusses nimmt folgenden Verlauf:

Ziffer 1 Schwellenwerte; a) Kostendeckungsgrad

Landrat Norbert Rohrer: Eine grosse Minderheit der Fiko stellt zur Festlegung der Schwellenwerte für den Kostendeckungsgrad folgenden Antrag:

Für Buslinien von 11-20 Kurspaaren soll der minimale Kostendeckungsgrad auf 20% festgelegt werden.

Für Buslinien über 20 Kurspaaren soll der entsprechende Wert auf 30% festgelegt werden.

Diese Werte entsprechen denen im Vernehmlassungsentwurf. Es ist nicht einzusehen, warum gerade diese Werte erhöht wurden und es ist auch nicht einzusehen, wieso eine Minderheit der Gemeinden mit einem Standortnachteil dadurch in Schwierigkeiten gebracht wird. Die Befindlichkeit dieser Gemeinden hat durchaus eine gewisse Ähnlichkeit mit der Befindlichkeit der Geberkantone beim NFA.

Landrat Thomas Wallimann: Ich unterstütze es ebenfalls, dass die Schwellenwerte zurück gesetzt werden, wie sie ursprünglich vorgeschlagen wurden, nämlich 20% für Buslinien von 11-20 Kurspaaren und 30% für Buslinien über 20 Kurspaare. Dies aus folgendem Grund: Wir sehen jetzt bereits, dass es genau dorthin führen wird, wie wir das an der letzten Sitzung bereits gesagt haben: Zwei Gemeinden dürfen solidarisch die Suppe auslöffeln, welche ihnen die anderen eingebrockt haben. Der öV lebt wesentlich von einem Netzcharakter und in dem Sinne auch von einem Solidaritätscharakter.

Wenn man die Effizienz der Zentralbahn betrachtet und nachgehend schaut, welche Prozentsätze geschrieben werden, frage ich mich ernsthaft, wieso hier die Werte nicht erhöht wurden. Das hätte man nämlich auch machen können. Dann müsste die Zentralbahn sich wohl auch noch mehr bemühen. Diese müssen aber gleich gar nichts machen. Der Solidaritätsgedanke wäre, dass man sich im öV gegenseitig hilft und nicht, dass die Oberdörfler am Ende die Suppe auslöffeln müssen, wenn die anderen freudig die Schwellenwerte erreichen. Ich bin dafür, dass die Schwellenwerte so angesetzt werden, dass der öV wirklich funktioniert und nicht einzelne Gemeinden die Suppe auslöffeln müssen, welche sie sich selber gar nicht eingebrockt haben. Das ist das Eine!

Zweitens: „l' appétit vient en mangeant“, heisst es auf Französisch. Das ist mit dem öffentlichen Verkehr genauso. Wenn ich am Abend von Zürich nach St. Jakob heim fahre und nur noch den Stundentakt zur Verfügung habe und ich entweder in Luzern oder Stans warten muss, benütze ich keinen öV mehr. Wenn ich als Pendler weiss, dass meine Vernehmlassungsantworten seit Jahren nicht gehört werden, gebe ich keine mehr ab. Das ist unter Umständen auch der Grund, weshalb sich kaum mehr jemand auf den Fahrplanelntwurf gemeldet hat, Hans Wicki. Wir wissen, dass nicht auf uns gehört wird. Es gäbe ein paar gute Ideen, wie der Fahrplan gestaltet werden könnte. Aber es wird weder auf die Mitarbeiter der entsprechenden Unternehmen, noch auf die Rückmeldungen von allfälligen Kunden gehört. Das ist der Grund, weshalb es dann auch keine Rückmeldungen mehr gibt. In dem Sinne ist es mehr der Solidaritätsgedanke unter den Gemeinden, der mich leitet und wo ich finde, dass dieser dazu führen soll, dass der öV nun problemlos finanziert sein soll und damit funktionieren kann.

Landrat Erich von Holzen: Wir müssen hier nicht über öV Ja oder Nein diskutieren. Wir haben darüber zu diskutieren, ob wir ein Controlling-System wollen, welches greift oder nicht greift. Die Frage ist nicht, wann eine Linie aufgehoben wird, sondern, wann wir mit einer Linie zufrieden sind. Das sind zwei verschiedene Geschichten. Wenn wir unseren Angestellten im Kanton sagen, dass wir zufrieden seien mit den tiefen Schwellenwerten, dann ist es ok, wenn wir tatsächlich damit zufrieden sind. Das sind wir aber nicht. Wenn wir aus Angst, keine Massnahmen ergreifen können, welche greifen – also tiefe Schwellenwerte setzt –, dann wäre es konsequenterweise besser gewesen, man hätte das ganze Controlling-System an der letzten Landratssitzung abgelehnt. Es macht schlicht keinen Sinn, ein Controlling-System mit so tiefen Schwellenwerten einzusetzen, dass Linien überhaupt nicht begutachtet werden. Es ist doch langfristig in unserem Sinn, dass wir den öV erhalten und schauen, welche Linien schwach sind und welche Optimierungsmassnahmen eingeleitet werden können. Ich bin grundsätzlich für den öV und sehe nicht ein, weshalb dieser nicht optimiert werden soll und wir einfach sagen: „Es ist alles grün; wir müssen nirgends optimieren, es ist alles wunderbar!“ Und das, obwohl wir uns alle immer

wieder nerven und sagen, dass der öV zu viel kosten würde. Deshalb bitte ich Sie, die Schwellenwerte, wie sie der Regierungsrat vorschlägt, welche ich als ein Minimum erachte, einzuführen.

Baudirektor Hans Wicki, Landammann: Es wurden hier verschiedene Voten abgegeben. Ich möchte gerne zu einigen davon etwas sagen. Die Ziele seien hoch angesetzt und vor allem höher als in den anderen Kantonen. Geschätzte Damen und Herren, ich glaube, Sie stimmen mir zu hundert Prozent zu, dass Marcel Hirscher für die kommende Wintersaison andere Ziele hat als Reto Schmidiger. Wenn wir erfolgreich sind, müssen wir ja auch andere Ziele haben als andere Kantone. Das ist nun mal so! Die Werte könnten durchaus höher sein, das heisst aber nicht, dass sie nicht erreichbar sind für erfolgreiche Menschen.

Und wenn gesagt wird, man werde nicht gehört, sprich, man würde sich quasi todschreiben, weil der Baudirektor seine E-Mail-Box nie anschaut, muss ich Folgendes sagen. Einerseits wurde zum System von allen geantwortet und dies sogar sehr positiv von Seiten der „pro öV-Organisationen“. Andererseits ist es natürlich sehr, sehr schwierig, ein System auf 3 bis 5% der Benutzer auszurichten und zu optimieren. Dass diese 3 bis 5% oder 8% nicht glücklich sind, weil die Angebote nicht ihren persönlichen Bedürfnissen entsprechen, kann ich nachvollziehen und respektiere das auch. Aber ich gehe davon aus, dass es die Aufgabe des Kantons ist, die Hauptgruppen, also die meisten Benutzer, optimal zu bedienen. Dazu gehören die Randgruppen nicht in gleichem Umfange dazu. Trotzdem probiert man auch dort Optimierungen, wie bezüglich des Interregio, welcher nun abends zusätzlich nach Engelberg fahren wird. Da profitiert eigentlich auch eine Randgruppe, aber wir erachten das als richtig und wichtig. Aber dass alles erfüllt werden kann, ist halt nicht so gut möglich. Ich denke, das ist auch im privaten Leben nicht immer möglich.

Es ist richtig: Wir haben die Schwellenwerte angepasst; das habe ich im Eintretensvotum auch gesagt. Aber beim Thema die beiden Kurspaar-Kategorien 11-20 und über 20 auf 20% bzw. 30% zu reduzieren, sprechen wir von zwei Bussen. Einerseits betrifft das die Verbindung Stans-Oberdorf-Büren, welcher damit „grün“ würde. Der zweite ist die Verbindung nach St. Jakob und Mueterschwandenberg, welche dann immer noch „rot“ bleiben würde. Wird damit das Problem gelöst? Nein, überhaupt nicht!

Ich habe es bereits zu Beginn gesagt und ich bin mir sicher, dass Sie mir gut zugehört und deshalb auch memoriert haben, dass es in keiner Art und Weise die Absicht der Regierung ist, den öV abzubauen. Kann mir irgendjemand ein plausibles Argument geben, wenn ich in der Kategorie 3 bin, also über 20 Kurspaare, und ich erreiche den Kostendeckungsgrad und die Angebotseffizienz nicht, warum es dann nicht schlauer wäre, mit dem Bus nicht ständig leer herumzufahren, sondern weniger oft, aber dafür gut besetzt? Damit käme man in die Kategorie 2, 11-20 Kurspaare, und würde das gesetzte Ziel wieder erreichen. Ja, ist das denn so schlimm? Ist es besser den Bus leer herumfahren zu lassen, nur damit er herumgefahren wird? Ich bin der Meinung, dass es eine Option wäre, welche auch in Erwägung gezogen werden sollte. Es wäre eine Massnahme, ohne dass der öV abgebaut, sondern lediglich nachfrageorientiert angeboten würde. Das möchte ich gerne.

Wenn Sie die Schwellenwerte so tief setzen, hat die Baudirektion ja überhaupt keine Motivation und keinen Anreiz, das öV-System auszutesten und zu optimieren. Geben Sie uns aber Schwellenwerte, welche auch Schwellen sind, dann werden wir nicht nur angereizt, sondern haben sogar die Verpflichtung, diesen nachzugehen und Verbesserungen anzustreben. Der Regierungsrat empfiehlt Ihnen dringend, dem Antrag auf Reduktion in der Kategorie 11-20 Kurspaare auf 20% und in der Kategorie über 20 Kurspaare auf 30% nicht zuzustimmen, sondern den Antrag der Regierung zu genehmigen.

Landrat Dominic Starkl: Ich möchte hier die Diskussion nicht unnötig verlängern, mir ist aber soeben noch ein Argument in den Sinn gekommen, welches noch nicht diskutiert

worden ist und zwar den „Service public“. Wir diskutieren hier über die Nachfrage, aber wenn dem so wäre, müsste man Rufbusse einführen. Nur wenn ein Bus bestellt wird, ein Bus „en Demand“, dann wird er gefahren, sonst nicht. Aber der Radio läuft auch morgens um drei Uhr, auch wenn die wenigstens dann Radio hören. Das ist ein anderes Argument. Service public wäre gerade für ältere Leute interessant. Beispielsweise für den Besuch der Tochter auf dem Mueterschwandenberg. Dafür wird der Bus vielleicht nur freitags benötigt, nicht aber am Montag und Dienstag.

Baudirektor Hans Wicki: Das wäre perfekt, aber wie ich gesagt habe, der Bus bleibt bestehen. Wenn ich die Tochter besuchen möchte, wird der Bus fahren, wenn ich es möchte. Oder fahre ich dann, wenn der Bus dort steht? Der Bus ist dort, der steht todsicher dort. Ich werde ihn nicht abbauen, aber er fährt allenfalls nicht mehr im Viertelstunden-Takt, sondern im Halbstunden- oder Stundenrhythmus. Damit fällt er in eine Kategorie und muss einen anderen Kostendeckungsgrad erfüllen. Der Bus bleibt bestehen und die Mutter kann ihre Tochter auf dem Mueterschwandenberg besuchen. Da habe ich gar nichts dagegen. Das ist wunderbar.

Landrat Dr. Ruedi Waser (Hergiswil): Ich erlaube mir noch eine Bemerkung zu Dominic Starkl. Der „Bus en Demand“ ist am Bahnhof ein anderer Stand und heisst „Taxi“.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Bereinigungsabstimmung Antrag RR / Minderheitsantrag Fiko

Der Landrat lehnt mit 30 gegen 22 Stimmen den Minderheitsantrag der Finanzkommission ab.

Die Lesung wird weitergeführt.

Ziffer 2 Schwellenwerte; b) Angebotseffizienz

Landrat Joseph Niederberger: Der Baudirektor hat es richtig gesagt: Wir hätten alle vier Jahre die Gelegenheit, die Schwellenwerte anzupassen. Das Schöne ist ja, dass wir nun nicht vier Jahre warten müssen, sondern die Gelegenheit bereits heute beim „Schopf packen“ können.

Ich stelle deshalb den Antrag, bei der minimalen Angebotseffizienz beim Verkehrsmittel «Bus über 20 Kurspaare» eine Reduktion von 10% auf 7% zu machen.

Begründet habe ich meinen Vorschlag bereits in schriftlicher Version, welche Ihnen Landratssekretär Armin Eberli zugestellt hat. Dazu habe ich noch eine kurze Ergänzung: Oberdorf hat erst seit 2014 mehr als 20 Kurspaare. Zuvor waren es bedeutend weniger. Ich erinnere mich an Zeiten, wo wir ganz wenige Kurspaare hatten. Auch damals, Hans Wicki, waren die Busse nicht voll besetzt. Sie waren leer, weil niemand überhaupt auf die Idee gekommen ist, den Bus zu benutzen. Der Gemeinderat Oberdorf hat das sehr wohl überlegt und hat mit gutem Grund das so gemacht, dass man jetzt die Buslinie „über 20 Kurspaare“ führt. Man will nämlich die Entwicklung der Gemeinde auf das öV-Angebot abstimmen. Deshalb schlage ich vor, dass man jetzt auf 7% geht, damit man nicht schon von Beginn an in Schieflage gerät bzw. gemäss Armin Odermatt nicht stolpert. Ich meine, die Oberdörfli sollten nicht stolpern, sondern mit dem Bus fahren. Ich bitte Sie, den Antrag zu unterstützen.

Landrat Stefan Bosshard: Der Antrag von Joseph Niederberger bringt mich – und wahrscheinlich auch meine beiden Nachbarn – in eine spezielle Lage: Als Landrat und Vertreter von Büren und Oberdorf müsste ich diesen Antrag eigentlich unterstützen. Aufgrund einer konsequenten Betrachtung der gesamten Situation und der Ziele des öV-Control-

lings – worüber wir ja vorangehend genügend diskutiert haben – werde ich dies aber nicht tun.

Ich bin der Meinung, dass wir die Chance nutzen und die nächsten vier Jahre dazu verwenden sollten, diese Linie – die anderen natürlich auch – soweit wie möglich zu optimieren. Optimieren ist nicht zu verwechseln mit reduzieren. Ich bin überzeugt, dass auch die Linie Stans-Oberdorf-Büren diese Schwellenwerte schaffen kann. Zum Beispiel, indem Leerfahrten mit kleineren Bussen gemacht werden. Diese müssen gar nicht ganz abgeschafft werden, dann hätte man das früher auch schon erreicht. Ich bin überzeugt, dass diese Schwellenwerte erreicht werden können. Falls es dann aber trotz aller Anstrengungen in vier Jahren nicht so ist, können wir ja dann wieder über die Schwellenwerte sprechen. Eine Anpassung der Ziele vorzunehmen, bevor man überhaupt startet, ist aus meiner Sicht nicht sinnvoll.

Landrat Armin Odermatt: Stefan Bosshard hat es gesagt: Für uns zwei ist es eine recht schwierige Situation. Ich muss Joseph Niederberger recht geben: Niemand gibt gerne etwas ab. Aber wenn ich sehe, dass wir in Oberdorf 24.5 Busfahrten im Gegensatz zur Hauptlinie Stans-Buochs-Beckenried mit 23.5 Busfahrten haben, stimmt für mich das Verhältnis schon nicht ganz. Es kann ja nicht sein, dass wir mehr Busverbindungen haben als nach Beckenried. Und wenn ich schaue, wie viele den Bus benützen, muss ich schon sagen, gibt es da Ausbaupotenzial.

Für mich ist ganz klar: Die Buslinie Stans-Oberdorf-Büren braucht es. Wir haben je ein Schulhaus in Oberdorf und Büren und führen einen regen Schüler austausch. Diese Busverbindung ist deshalb sehr wichtig. Ich wehre mich aber dagegen, dass ich diese Buslinie abschaffen wolle, nur weil ich für die höheren Schwellenwerte bin. Dem ist sicher nicht so. Ich bin aber dafür, dass diese Linie kritisch angeschaut wird und – wo Potenzial besteht – auch umgesetzt werden darf.

Landrat Martin Zimmermann: Wir reden hier immer über Schwellenwerte. Ich möchte Sie aber darauf hinweisen, dass wir ein Haushaltspaket beschliessen wollten. Schwellenwerte, die tiefer sind, generieren im Endeffekt höhere Kosten. Irgendjemand zahlt ja das „Herumfahren“ der Busse. Man kann die Schwellenwerte belassen oder ändern, aber wenn wir dann über den öV-Rahmenkredit im nächsten Traktandum zu beschliessen haben, werden es nicht mehr 15.8 Mio. Franken, sondern 16 Mio. Franken sein.

Ich denke, wir sollten nun zu einer vernünftigen Lösung kommen, welche effizient ist und mit welcher die Bevölkerung leben kann. Aber Service public ist nicht der „Bachelor“, sondern Service public ist wahrscheinlich die „Tagesschau“. Da muss man also irgendwo einen vernünftigen Weg finden, wo man sagen kann: Jawohl, das funktioniert, das kann man zahlen. Wenn Sie anfangen, überall das Maximum zu fordern, können wir unsere Haushaltsgleichgewichtsmassnahmen spülen und einen Kaffee trinken gehen.

Landrat Walter Odermatt: Ich werde den Antrag von Landrat Joseph Niederberger ablehnen. Sie mögen sich vielleicht noch erinnern, dass wir eine Diskussion wegen der Buslinie Stans-Stansstad geführt haben und sind auch an die Kommissionen gelangt. Das ist ja auch zusammenhängend. Ich bin froh darüber, dass wir – die Gemeinden Stans und Stansstad – im November mit der Baudirektion zusammenkommen und die Angelegenheit anschauen werden, wie sie sich entwickelt hat. Wir sind alle gespannt auf die Zahlen. Ich bin der Meinung, dass wir es nun so, wie beantragt, laufen lassen und nicht bereits jetzt schon daran „herumschrauben“. Ich werde sicher den Antrag ablehnen.

Landrat Thomas Wallimann: Ich habe noch einen Gedanken zu einer Äusserung, die Regierungsrat Hans Wicki vorangehend gemacht hat, der mich nicht loslässt. Es scheint so zu sein, dass die Regierung bzw. bei den Ämtern nur dann auf die Effizienz geschaut wird, wenn von uns quasi entsprechende Richtlinien vorgegeben werden. Wir machen

das nun das erste Mal. Ich mag mich aber erinnern, dass es doch in der Natur des Führens liegen sollte – man hat das wohl bisher schon gemacht – zu schauen, was rentiert und was rentiert nicht. Ich glaube, der Umkehrschluss ist logisch falsch, aber er liegt doch politisch nahe, dass scheinbar nur noch von der Regierung kontrolliert wird, wenn wir vorangehend aufzeigen, was und wie sie kontrollieren sollen. Mich erinnert das an die schlimmsten Exzesse im Militär, als man alle Munition, die man bekam, verschossen hat als hätte man Angst, dass es im kommenden Jahr nichts mehr geben würde. Wenn es in diese Richtung gehen sollte, dass man nur noch dort effizient zu sein hat, wo wir quasi eine rote Lampe aufstellen – das hat vorangehend so getönt und das stelle ich nicht nur da fest; das stelle ich in verschiedenen Bereichen fest –, muss ich doch sagen, hätte ich relativ grosse Mühe mit der Verwaltung, wie sie unser Gemeinwohl organisieren. Ich werde Joseph Niederberger zustimmen, weil ich schon vor einem Monat gesagt habe, dass wir das nicht benötigen. Ich gehe davon aus, dass die Regierung die Verantwortung für die Steuergelder, die ihnen anvertraut sind, und als Führungsleute in diesem Gemeinwohl effizient damit umgehen, ohne dass man ihnen jedes Mal alles bis auf ein halben Prozentsatz vorschreiben muss. Wenn es soweit kommen würde, müsste wohl eine neue Regierung gewählt werden.

Baudirektor Hans Wicki, Landammann: Wenn wir in der Kategorie 3 (über 20 Kurspaare) auf 7% gehen, tangiert das zwei Busse. Einerseits Stans-Seelisberg mit einer Angebotseffizienz von 12%. Dieser Bus ist somit nicht belastet. Andererseits ist es die Linie Stans-Oberdorf-Büren. Diese Linie ist mit 7% unter dem Schwellenwert. Kann mir jemand sagen, weshalb 7% beantragt worden sind? Auf alle Fälle ist grundsätzlich zu sagen, dass wir den öV nicht abbauen wollen, wir wollen ihn effizient machen. Die Linie könnte man allenfalls in die Kategorie 2 setzen; es würde niemand etwas merken; es gäbe einfach eine besser Auslastung und eine bessere Effizienz und man würde damit alle Werte erfüllen.

Landrat Walter Odermatt hat es vorangehend gesagt: Die Linie Oberdorf-Stans-Stansstad ist seit längerer Zeit im Fokus. Wir haben probiert, zwischen Stans und Stansstad eine Attraktivitäts- bzw. eine Potenzialsteigerung zu erreichen. Ob uns das gelungen ist, werden wir dann sehen. Selbstverständlich werden wir auch bei der Linie Stans-Büren –, sollte es zu Problemen kommen – ein Potenzial finden, damit wieder eine Angebotseffizienz um 10% erreicht werden kann. Wenn so viel gefahren wird und die Busse immer leer sind, frage ich mich ja schon, was die Leute denken, wenn sie diese leeren Busse sehen.

Ich möchte noch gerne eine kleine Replik zum Votum von Thomas Wallimann geben. Es ist natürlich schon so, wenn ich eine schlanke Verwaltung haben möchte – ich gehe davon aus, dass das die Intension nicht nur des Landrates, sondern auch der Bürgerinnen und Bürger ist –, dann sind die wenigen Mitarbeiter natürlich froh, dass sie nur das machen müssen, wozu sie verpflichtet sind. Sonst müssten sie ja so viel machen, dass sie grundsätzlich Überstunden machen müssten; das will aber niemand. Das wäre sicher auch nicht die Absicht von Thomas Wallimann. Aber dass man das, was gemacht werden muss, auch effizient macht, ist denn schon die Notwendigkeit. Effizient machen wir es genau dann, wenn wir wissen, da ist rot, da machen wir etwas, da ist grün, da kann man wegschauen. Das wäre genau die Idee des Baudirektors.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Bereinigungsabstimmung Antrag RR / Landrat Joseph Niederberger

Der Landrat lehnt mit 29 gegen 21 Stimmen den Antrag von Landrat Joseph Niederberger ab.

Die weitere Lesung erfolgt ohne Wortbegehren.

Rückkommen auf eine Bestimmung wird nicht verlangt.

Schlussabstimmung

Der Landrat beschliesst mit 46 gegen 5 Stimmen: Der Landratsbeschluss über die kantonalen Schwellenwerte im öffentlichen Personenverkehr wird genehmigt.

4.2 Landratsbeschluss über den Rahmenkredit für den regionalen öffentlichen Personenverkehr betreffend die Jahre 2016-2017

Eintretensdiskussion

Baudirektor Hans Wicki: In Anbetracht der Tatsache, dass ich mich bereits beim ersten Eintretensvotum zum Rahmenkredit für den öffentlichen Verkehr geäußert habe, beantrage ich Ihnen lediglich noch im Namen des Regierungsrates, auf das Geschäft einzutreten und dem Rahmenkredit von 15.8 Mio. Franken Ihre Zustimmung zu geben.

Landrat Martin Zimmermann, Präsident der Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL): Auch die Kommission BUL hat das vorliegende Geschäft an der Sitzung vom 14. September 2015 eingehend beraten. Die Kommission BUL ist für Eintreten.

Der Herr Landammann hat in seinem Eintretensvotum bereits viele technische Angaben erwähnt. Ich verzichte deshalb auf weitere technische Ausführungen. Es ist zu erwähnen, dass der öffentliche Verkehr eine sogenannte positive Entwicklung gemacht hat. Das heisst, die Nachfrage hat zugenommen und mit der Einführung des Fahrplans 2014 konnte diese Entwicklung nochmals gesteigert werden. Die Abgeltungshöhe konnte stabilisiert werden.

Nicht zu vergessen ist aber, dass jedem Franken, welcher durch die Passagiere erzielt wird, ein weiterer Franken durch die Allgemeinheit angehängt wird. Das heisst, es müssen Steuergelder aufgewendet werden. Der öffentliche Verkehr wird also durch die Steuerzahler massiv unterstützt. Ich habe bereits vorher schon gesagt: Irgendwann werden diesbezüglich Zahlen erreicht, wo wir nicht mehr höhere Abgeltungen tätigen können, auch im Hinblick auf die Kantonsfinanzen. Das wurde auch in der BUL dahingehend diskutiert und sie hat mit 8 zu 0 Stimmen und mit 2 Enthaltungen den Rahmenkredit in der Höhe von 15.8 Mio. Franken gutgeheissen.

Landrat Norbert Rohrer, Vertreter der Finanzkommission (Fiko): Ich bin ja froh, dass ich Landammann Hans Wicki wieder einmal unterstützen darf. Die Fiko hat an ihrer Sitzung vom 18. September 2015 in Anwesenheit des Baudirektors den Rahmenkredit für den regionalen Personenverkehr für die Jahre 2016 und 2017 diskutiert. Wir durften mit Genugtuung von der positiven Entwicklung, welche Martin Zimmermann vorangehend bereits erwähnt hat, zur Kenntnis nehmen.

Für die Jahre 2016 und 2017 belaufen sich die jährlichen Abgeltungen auf weniger als 8 Mio. Franken. Damit ist auch die Zielgrösse eingehalten, die im Zusammenhang mit den Massnahmen zur Erreichung des Haushaltgleichgewichtes vorgegeben wurde. Enthalten im Gesamtpaket sind die Angebotsverbesserung am Bürgenstock, selbstverständlich erst mit der Wiedereröffnung des Resorts, dann der Winkelriedbus sowie eine direkte Spätverbindung nach Engelberg. Für die Luftseilbahn Dallenwil-Wiesenberg wurde der Kantonsbeitrag vom Regierungsrat auf 50'000 Franken festgesetzt. Weitere 50'000 Franken soll die Gemeinde Dallenwil übernehmen. Die Finanzkommission beantragt dem Landrat,

dem Regierungsrat zu folgen und den Rahmenkredit für die Jahre 2016/2017 auf 15.8 Mio. Franken festzulegen.

Ein Minderheitsantrag zum Kredit für die Wiesenbergbahn wird von Viktor Baumgartner gestellt werden.

Landrat Dr. Ruedi Waser, Vertreter der FDP-Fraktion: Dem Regierungsratsbeschluss Nr. 637 können wir entnehmen, dass sich der öffentliche Verkehr in den letzten Jahren sehr positiv entwickelt hat. Die Nachfrage hat zugenommen. Wir können sagen; es ist eine Erfolgsgeschichte. Die Höhe der Abgeltungen konnte seit dem Jahr 2011 stabilisiert werden. Mit unter 8 Mio. Franken sind wir an und für sich beim gesetzten Rahmen des Haushaltgleichgewichtes angekommen. Auch die Verbesserungen auf den Bürgenstock sowie der Buslinie nach Altdorf – also der Winkelriedbus – sowie der zusätzliche Interregio nach Engelberg haben im Rahmenkredit Platz gefunden.

Zu heftigen Diskussionen Anlass gab an unserer Fraktionssitzung jedoch die vorgesehene Beteiligung der Gemeinde Dallenwil an die Abgeltung für die Luftseilbahn Dallenwil-Wiesenberg. Im Gebiet Wirzweli, Holzwang, Wiesenberg wohnen gut 200 Leute. Im Sommer benützen sie meist die Strasse. Im Winter fahren zwei Bahnen – Wirzweli und Wiesenberg –, die für den Transport zuständig sind, weil es keine wintersichere Strasse gibt. Aus Sicht des Bundesamtes für Verkehr muss eine Siedlung mit über 200 Personen durch den öffentlichen Verkehr erschlossen sein; welcher denn auch durch den Bund finanziell unterstützt wird. Der Kanton wird damit ebenfalls verpflichtet, Beiträge zu leisten.

In diesem Fall handelt es sich um eine Erschliessung durch zwei Bahnen. Die Aufteilung der Siedlung in diesem Gebiet ist etwas speziell. Keine der beiden Bahnen würde allein die gesetzlichen Anforderungen betreffend die Personenzahl erfüllen. Weil dies eine schwierige Situation ist, hat der Landrat am 19. Dezember 2012 den Beschluss gefasst, dass hier eine Ausnahme gemacht werden soll. Einerseits verpflichtet der Kanton die beiden Bahnen, zusammen zu arbeiten. Das haben sie – wie man das dem Bericht entnehmen kann – sehr gut gemacht. Andererseits verpflichtete sich der Kanton zu zusätzlichen Leistungen, indem er die Bahn Dallenwil-Wiesenberg ebenfalls als öffentliche Erschliessung anerkennt, solange keine wintersichere Strasse besteht.

In dieser Situation ist man auch in anderen Gebieten des Kantons. So beispielsweise in Niederrickenbach, aber auch im Klewengebiet. Dort hat man ebenfalls separate Regelungen getroffen. Die Gemeinde Oberdorf hat beispielsweise zinslose Darlehen gewährt.

Mit der Gemeinde Dallenwil wurde damals vereinbart, dass sich die Gemeinde an den jährlichen Kosten beteiligen würde. Das ist ausdrücklich im Konjunktiv gemacht worden. Sie alle hier haben den Entscheid der Gemeinde Dallenwil ebenfalls erhalten: Der Gemeinderat will sich nicht an den Kosten beteiligen und lehnt es ab, diese 50'000 Franken zu sprechen.

Ich frage mich, was passieren wird, wenn die Wiesenbergbahn saniert werden muss. Wer übernimmt diese Kosten und kommt für den nachgehenden Unterhalt auf? Ich habe die Zahlen von 2013 genauer angeschaut. Die Bahn macht einen Umsatz von ca. 200'000 Franken und weist einen Gewinn von 52'000 Franken aus. Dies nach dem geleisteten Kantonsbeitrag von 75'000 Franken. Das heisst im Klartext: Es können keine Rückstellungen gemacht werden. Ob die Aktivierungen von 100'000 Franken je abgeschrieben werden können, bevor die Bahn saniert werden muss, weiss ich nicht. Die Bahn hat offenbar ca. 80-jährige Tragseile und auch die Steuerung und der Antrieb sind ebenfalls nicht mehr auf dem neuesten Stand. Ich denke und es könnte auch möglich sein, dass die Bahn durch das Bundesamt für Verkehr aufgrund der neuen, angepassten Seilbahnvorschriften und Richtlinien des Bundes relativ rasch Auflagen erhalten wird. Wenn also die Bahn saniert werden muss, wird der Kanton aufgrund der beschlossenen Verpflichtung

durch den Landrat zur Kasse gebeten werden. Und wenn das auch nur in Form eines zinslosen Darlehens sein wird. Ich könnte mir gut vorstellen, dass das doch einen erheblichen Millionen-Betrag ausmachen wird.

Was bedeutet das für den Kanton? Der Kanton wird quasi Bahn-Mitbesitzer, er hat sich daran irgendwie beteiligt und wird im Minimum als Bank da mitmachen. Das finde ich natürlich nicht gut. Nun wurde hier das Halali geblasen: Die Gemeinde Dallenwil will nun die 50'000 Franken nicht zahlen und das finde ich in dieser Situation auch nicht so gut.

Was ist nun zu tun, könnten wir uns die Frage stellen. Ich denke, der Regierungsrat sollte nochmals über diese Beteiligung sprechen. Weiter meine ich – und das sage ich hier allen, die bereits hier im Rat sassen, als der erwähnte Beschluss am 19. Dezember 2012 gefasst worden ist: Man muss sich ernsthaft Gedanken machen, ob der damalige Entscheid, wirklich so schlau gewesen ist. Oder ob wir da nicht auf diesen Entscheid zurück kommen müssten. Ich meine, der damalige Entscheid war nicht besonders schlau, weil wir damit schon eine Eventualverpflichtung eingegangen sind. Niemand weiss hier, wie gross diese einmal werden könnte. Ich fordere den Regierungsrat deshalb auf, diesen Landratsbeschluss nochmals zu überdenken und gegebenenfalls uns nochmals eine angepasste Version zu unterbreiten. Das kann der Regierungsrat machen, oder dass wir dies mit einer Motion anregen.

Unsere Fraktion hat sich für die regierungsrätliche Version ausgesprochen. Zwei Stimmen haben sich dagegen ausgesprochen. Ich bitte Sie, dem Rahmenkredit so zuzustimmen, wie es der Regierungsrat vorschlägt.

Landrätin Ilona Cortese, Vertreterin der Grüne-SP-Fraktion: Wir von der Grüne-SP-Fraktion nehmen mit Freude zur Kenntnis, dass sich der öffentliche Verkehr in Nidwalden positiv entwickelt hat und weiterhin Angebotsverbesserungen geplant sind. Wir unterstützen mehrheitlich den Rahmenkredit für den regionalen öffentlichen Personenverkehr von jährlich rund 7.9 Mio. Franken für die nächsten zwei Jahre.

Landrat Jörg Genhart, Vertreter der SVP-Fraktion: Der öV ist Sache des Staates respektive des Kantons – das ist Fakt. Dass der öV Geld kostet und mit Steuergeldern subventioniert wird, ist ebenfalls Fakt. Wir haben an der Fraktionssitzung diese 15.8 Mio. Franken genau angeschaut. Wir haben vergeblich nach weiteren möglichen Einsparungen gesucht, haben also keine solchen gefunden. Deshalb werden wir den Rahmenkredit von 15.8 Mio. Franken grossmehrheitlich unterstützen, diesem zustimmen und den Minderheitsantrag der Fiko ablehnen.

Es ist aber ganz klar so, wenn jemand aus einer Partei der Wahlsieger vom letzten Sonntag den Antrag stellt, dass Artikel 3 des Beschlusses ersatzlos gestrichen werden soll – wir also Dallenwil nicht zur Kasse bitten –, den Rahmenkredit aber trotzdem bei 15.8 Mio. Franken belassen, werden wir dazu Hand bieten können.

Wir sind zuversichtlich, dass mit den vorangehend eingeführten Schwellenwerten inskünftig die Kosten im öV plafoniert, im besten Falle langfristig reduziert werden können. Bei aller Liebe zum öV darf man nicht vergessen, dass dieser zwar von der ganzen Bevölkerung getragen, aber noch lange nicht von jedem genutzt wird.

Landrat Norbert Rohrer, Vertreter der CVP-Fraktion: Im Namen der CVP-Fraktion nehme ich zum Rahmenkredit Stellung. Ich habe hier nun einen anderen Hut auf dem Kopf, also einen anderen Auftraggeber, als vorangehend bei der Fiko.

Die Fraktion nimmt mit Befriedigung davon Kenntnis, dass die jährlichen Abgeltungen, trotz Verbesserungen bei einigen Linien, unter der Limite von 8 Mio. Franken gehalten werden können. Sie befürwortet den Rahmenkredit als Ganzes. Sie unterstützt jedoch

den Minderheitsantrag der Fiko, vertreten durch Viktor Baumgartner, die den Absatz 3 des Landratsbeschlusses streichen möchte, welcher der Gemeinde Dallenwil die Hälfte der Abgeltung für die Wiesenbergbahn überbindet. Warum?

Die CVP-Fraktion ist klar der Meinung, dass dieser Gemeindebeitrag keine gesetzliche Grundlage hat. Die Finanzierung der Kantonsstrassen ist Sache des Kantons. 2012 hat der Landrat beschlossen, die Wiesenbergstrasse nicht wintersicher auszubauen. Folglich ist die Luftseilbahn im Winter Ersatz für die Kantonsstrasse und deshalb hat der Landrat damals der Bahn 100'000 Franken als jährliche Abgeltung zugesichert.

Eine Zusammenarbeit der beiden Bahnen Wiesenberg und Wirzweli findet statt, hat aber doch ihre Grenzen. Die Halbierung der zugesicherten Abgeltung würde die Existenz der Wiesenbergbahn aufs Spiel setzen. Damit dies nicht passiert, unterstützt die CVP den Minderheitsantrag der Finanzkommission.

Ich möchte noch etwas anmerken, was ich mir persönlich notiert habe: Sollte jemand mit irgendeinem Detail im Rahmenkredit nicht einverstanden sein, ist das noch kein Grund zur Ablehnung des gesamten Kredites. Für diesen ist ja eine Zweidrittelmehrheit erforderlich. Das letzte Mal – das weiss ich jetzt nur aus der Zeitung, ich war ja noch nicht hier im Landrat – wurde der Rahmenkredit mit nur einer Stimme Mehrheit angenommen. So etwas sollte heute nicht passieren.

Landrat Viktor Baumgartner: Wir haben es nun mehrfach gehört, dass der Rahmenkredit in der Vergangenheit reduziert werden konnte. Man hat die Kosten im Griff. In den letzten zwölf Jahren haben wir Rahmenkredite durch das Parlament beschlossen, die jedoch mit rund 460'000 Franken pro Jahr nicht ausgeschöpft wurden. Ob die Vorgaben, die wir gegeben haben, auch in Zukunft erfüllt werden können, sei dahingestellt.

Keine grosse Freude habe ich, wenn ich einen Rahmenkredit in dieser Grösse habe und sehe, welcher Ausbau vorgesehen wird: Bürgenstock, Winkelriedbus, Interregio für Leute, die länger in Bern arbeiten. Das sind alles zusätzliche Angebote, die gut sind und welche wir noch im Kostenrahmen machen können. Es gibt aber keine Kostenangaben zu diesen Angebotserweiterungen. Aber ich denke, es ist auch nicht nötig. Der Rahmenkredit soll der Regierung für die Zukunft den nötigen Spielraum geben.

Mich persönlich stört, dass bei einem Rahmenkredit von 15.9 Franken nach 50'000 Franken gesucht wird und dort ein Sparpotenzial sieht. Ich erinnere daran, dass sämtliche Beschlüsse betreffend Haushaltgleichgewicht und sämtliche Beschlüsse, die wir nächstens im Budget debattieren werden, bereits in den Budgetzahlen enthalten sind. Im Budget werden nach wie vor 100'000 Franken für die Wiesenbergbahn ausgewiesen und auch in den Finanzplänen werden weiterhin diese 100'000 Franken aufgeführt. Ich erachte es als einen Schnellschuss. Ich werde mich in der Detailberatung dazu nochmals melden und einen Antrag stellen. Selbstverständlich bin ich auch für Eintreten.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Eintreten ist unbestritten und wird stillschweigend beschlossen.

Lesung des Landratsbeschlusses:

Ziffer 3

Landrat Viktor Baumgartner: Ich habe es vorangehend gesagt, dass ich mich bezüglich der finanziellen Beteiligung der Gemeinde Dallenwil zu Wort melden werde.

In Ziffer 3 steht explizit: „Für die Jahre 2016 und 2017 leistet die Gemeinde Dallenwil an den Kanton einen Abgeltungsbeitrag von Fr. 100'0000. Wird dieser Beitrag nicht geleistet, reduziert sich die jährliche Abgeltung an die Luftseilbahn Dallenwil-Wiesenberg um Fr. 50'000.“

Ich behaupte als Nicht-Jurist, dass die rechtlichen Grundlagen für ein solches Vorgehen fehlen. Das Parlament befiehlt einer Gemeinde zu Zahlungen an den Kanton. Sollte die Gemeinde den Betrag nicht zahlen, soll die Abgeltung an die Bahn um 50'000 Franken reduziert werden. Das ist für mich keine Partnerschaft zwischen Kanton, Gemeinde und dieser kleinen Luftseilbahn. Ich denke, auch eine Luftseilbahn sollte das Recht auf Planungssicherheit haben. Sie verlässt sich auf Aussagen, erarbeitet einen Bericht, welcher als gut beurteilt wird. Und irgendwann erhält man die Information betreffend diesen 50'000 Franken. Dies wurde selbstverständlich andiskutiert, aber nicht konkret und ist nicht schon länger bekannt, sonst wäre *dieser* Betrag im Budget enthalten gewesen.

Ich gehe etwas auf die Geschichte dieser Luftseilbahn ein. Dr. Ruedi Waser hat einige Punkte davon erläutert. Ich möchte aber dazu doch noch etwas ausholen. Man führte bereits eine ähnliche Diskussion über die Niederrickenbach-Luftseilbahn. Heute werden an diese Bahn als kantonale Linie 170'000 Franken geleistet. Das war dannzumal ebenfalls umstritten. Die Gemeinde Oberdorf wurde damals gebeten, ebenfalls einen Beitrag zu leisten. Auch da haben wir hier klar gesagt, wie es Brauch ist, wie es in der Vergangenheit war und daran wurde festgehalten. Wenn wir heute solche Kosmetikübungen machen, müsste man auch bei der Niederrickenbachbahn anpassen. Ich meine aber, es wäre nicht Sinn und Geist.

2012 wurde erwähnt; die Papiere sind vorhanden. Die Regierung liess eine Studie erarbeiten. Ich erachte diese Studie als neutrale und gute Studie, als eine mehrheitsfähige Studie, welche auch im Tal hinten stark diskutiert worden ist. Diese Studie zeigt auf, dass das Gebiet durch zwei Bahnen und die Strasse erschlossen wird. Mittlerweile hat das Parlament auch über die Strasse befunden. Wir sprechen dabei von 30 bis 40 Mio. Franken, teuerungsbedingt werden es wohl 60 Mio. Franken sein. Da haben hier doch einige sich gefragt, ob das wirklich nötig sei, so viel Geld für einen solch kleinen Weiler auszugeben. Die Strasse wurde einst als Kantonsstrasse definiert. Der Auftrag ist weiter zu verfolgen. Die Baudirektion bzw. die Regierung stellt entsprechend Antrag. Wir werden über die erste Etappe nächstens im Parlament diskutieren können. Die Luftseilbahnen und der Strassenausbau im hohen Millionenbetrag sind aber ganz klar ohne wintersicheren Betrieb der Strasse. Wenn man das wintersicher machen möchte, würden die Baukosten um 8 bis 10 Mio. Franken höher ausfallen. Ich denke, dass der Winterdienst dabei noch nicht einberechnet ist, also lediglich die baulichen Massnahmen. Was kostet ein solcher Winterdienst?

Schlimmstenfalls hätte man auf eine Bahn verzichten können, wenn man damals den Mut gehabt hätte. Man hätte sie noch „nostalgisch“ in Betrieb halten können. Sie hätte aber nicht mehr als öffentliche Erschliessung gegolten und wäre keine kantonale Verkehrslinie mehr gewesen. Dadurch hätte die Baudirektion wahrscheinlich den Auftrag erhalten, die Kantonsstrasse wintersicher zu planen und bauen und den Winterdienst sicher zu stellen.

Durch die Studie hat man sich mit der heutigen Aufteilung gefunden. Wenn ich auf die Geschichte zurück blicke, zeigt sich, dass die eine Bahn die andere bezüglich der Zahlen betreffend die Einwohner benötigt. Das hat Ruedi Waser auch so erklärt. Die Abgeltung wird an eine Bahn geleistet. Früher war es so, dass Teilzahlungen direkt an die kleine Bahn erfolgten. Irgendwann wurde damit aufgehört. Dann hat der Lead mit der Baudirektion angefangen mit der Studie, mit der Erschliessung usw. Ich bin mit Ihnen zu 100% einig; die eine Bahn erhält von Bund und Kanton rund 500'000 Franken. Wenn man das limitiert und die kleine Bahn bekommt davon etwas, dann war es nie das Ziel, mehr Geld für die Region zu erhalten. Dieser Antrag als kantonale Linie und mit 100'000 Franken wurde

von der Regierung ins Parlament eingebracht. Wir haben auch den Auftrag zur Zusammenarbeit gegeben, für eine allfällige Fusion. Im Gespräch in der Finanzkommission hat der Baudirektor verlauten lassen, dass die Zusammenarbeit gut verlaufe, man sei zwar noch nicht dort, wo man sein sollte. Das Sparpotenzial sei teilweise vorhanden, könne aber noch nicht voll und ganz in dem gewünschten Ausmass umgesetzt werden. Ich bin der letzte, der nicht Hand bieten würde im Rahmenkredit für diese Region eine Plafonierung auf 500'000 Franken oder 450'000 Franken vorzusehen, jedoch mit einem gerechten Verteiler. Ich kann nicht Hand bieten, wenn zwei Bahnen ungeachtet der Dinge belässt und einer davon nimmt man 50% weg; man zahlt 100'000 Franken und wenn die Gemeinde nicht Ja sagt, hätten sie dann 50'000 Franken weniger. Dazu kann ich nicht Hand bieten.

Deshalb stelle ich hier den Antrag, Ziffer 3 ersatzlos zu streichen.

Landratspräsident Conrad Wagner: Die Diskussion zum Streichungsantrag ist offen.

Landrat Alexander Joller: Als ratsältester Landrat aus Dallenwil erlaube ich mir einen kurzen Rückblick auf den 19. Dezember 2012. Den damaligen Landratsentscheid möchte ich Ihnen gerne kurz in Erinnerung rufen:

- Für die Projektierung des Ausbaues der Wiesenbergstrasse wird ein nicht wintersicherer Ausbaustandard festgelegt.
- Als öffentliche Verkehrserschliessung des Gebietes Wirzweli / Wiesenberg werden folgende Linien bezeichnet:
 - 1. Luftseilbahn Dallenwil-Wirzweli
 - 2. Luftseilbahn Dallenwil-Wiesenberg

Die zusätzliche kantonale Linie Luftseilbahn Dallenwil-Wiesenberg bleibt solange bestehen, bis die Wiesenbergstrasse wintersicher ausgebaut wird. Die Erschliessung des Gebietes Wiesenberg-Wirzweli mit der Kantonsstrasse und den beiden Bahnen wurde durch den Landrat nach aufwändigen und teuren Studien beschlossen.

Im aktuellen Bericht ist eine jährliche Abgeltung an die Wiesenbergbahn von 100'000 Franken unbestritten; ebenfalls ist diese Abgeltung so im Budget vorgesehen. Der Regierungsrat will, dass sich die Gemeinde Dallenwil ab 2016 mit jährlich 50'000 Franken an der Abgeltung an die beiden Luftseilbahnen beteiligt. Diese Beteiligung wäre an den Kanton zu zahlen. Ob Dallenwil sich an den Abgeltungen beteiligen wird, entscheidet sich an der Gemeindeversammlung vom 20. November 2015. Falls sie dies nicht macht – wovon ich ausgehe – soll die Abgeltung an die Wiesenbergbahn halbiert werden.

Ich halte es für problematisch, wenn eine Gemeinde erpresst oder genötigt wird. Dies ist nur nötig, weil keine gesetzliche Grundlage für die Gemeindebeteiligung besteht. Da stellt sich mir die Frage, welche Gemeinde als nächstes dran kommt. Wenn wir der Wiesenbergbahn die dringend benötigten Mittel für Investitionen entziehen, wird sie über kurz oder lang eingehen. Die Erhaltung der Wiesenbergbahn ist für den Kanton wichtig, da so die wintersichere Erschliessung gewährleistet wird. Der Kanton spart dadurch nicht unerhebliche 8 Mio. Franken beim Ausbau der Wiesenbergstrasse. Ich bitte Sie, den Antrag von Viktor Baumgartner zu unterstützen und streichen Sie diesen unseligen Absatz drei aus dem Landratsbeschluss.

Landrat René Wallimann: Wir haben die Voten unter uns Dallenwiler Landräte aufgeteilt, wie Sie das vielleicht gemerkt haben. Parteiübergreifend kämpfen wir gegen die unsinnige Ziffer 3. Die Wiesenbergstrasse ist eine Kantonsstrasse, welche in den nächsten Jahren für sehr viel Geld saniert wird. Während dieser Zeit wird die Strasse grösstenteils für den Verkehr gesperrt sein. Die Wiesenbergbahn wird deshalb sicher viele Fahrten mehr machen können, ja sogar machen müssen.

Und genau in dieser Zeit bringt die Regierung einen Vorschlag mit der Ziffer 3, welcher die Bahn gefährden kann. Die Wiesenbergbahn ist auf den Beitrag von 100'000 Franken angewiesen, damit der Betrieb, die Abschreibungen und allfällige Investitionen in den nächsten Jahren gewährleistet werden können. Und glauben Sie mir, die Wiesenbergbahn führt einen sehr schlanken und günstigen Betrieb.

Wir können die Kantonsfinanzen sanieren wie wir wollen, aber mit dem stetigen verschieben von Lasten zu den Gemeinden entlasten wir die Steuerzahler in Nidwalden nicht. Denn auch die Gemeindesteuerzahler sind Nidwaldner, also dieselben Personen. Nun soll plötzlich Dallenwil an die wintersichere Variante einer Kantonsstrasse zahlen, also an die Wiesenbergbahn. Das kann ich nicht nachvollziehen. Denn, wenn die Wiesenbergstrasse wintersicher ausgebaut werden müsste, würde das viel mehr kosten, wie wir das schon mehrfach gehört haben. Ich bitte Sie, geschätzte Landräte, die Ziffer 3 zu streichen. Ich bitte Sie im Namen der Gemeinde Dallenwil, eine unangenehme Abstimmung an der Herbstgemeindeversammlung zu ersparen. Denn dass die Wiesenbergbahn bestehen bleibt ist von kantonaler Bedeutung.

Landrat Dr. Ruedi Waser (Hergiswil): Was gesagt wurde, stimmt – isoliert betrachtet. Zu Wiesenberg habe ich die Zusammenstellung der Studie auch. Die beiden Gebiete Wiesenberg und Wirzweli mit 200 Leuten, die dort oben leben, werden im Winter mit zwei Bahnen erschlossen. Das ist ja schön, wenn man das macht. Aber eine Frage wurde bislang nicht beantwortet. Diese könnte ich Ihnen stellen und Sie könnten versuchen, diese zu beantworten. Es heisst nämlich im Landratsbeschluss vom 19. Dezember 2012 folgendes: „Die zusätzliche kantonale Linie Luftseilbahn Dallenwil-Wiesenberg...“ Meine Frage: Was passiert nun, wenn der Fall eintritt, wie ich ihn vorangehend geschildert habe, dass die Bahn saniert werden muss? Das könnte relativ schnell passieren. Wir haben nämlich eine neue Verordnung in Kraft gesetzt. Wir haben da EU-Recht übernommen; das ist ja offenbar sehr sympathisch, wenn wir so etwas machen. Das gibt denn auch wieder einmal Anlass über die EU zu schimpfen.

Es wird folgendes passieren. Wenn die Bahn abgesprochen wird, muss wegen dem unseeligen Beschluss des Landrates vom 19. Dezember 2012 bei der Sanierung geholfen werden. Wenn wir diese Bahn als öffentliche Linie deklarieren, dann sagen wir damit, dass wir daran zahlen.

Die Alternative dazu – und das ist richtig gesagt worden – ist der Ausbau der Strasse. Das würde so um 8 Mio. Franken oder mehr kosten. Das weiss wohl niemand so genau. Das wäre die Alternative, die wir haben. Wir müssten uns dann überlegen, was billiger ist. Ich weiss nicht, was die Sanierung dieser Bahn kosten würde, aber das würden sicher auch Millionenbeträge sein. Dann spätestens müssten wir uns überlegen, welches der gescheitere, günstigere und für die Besiedlung vernünftigste Weg wäre.

Insgesamt müssen wir uns allmählich alle zusammen setzen, sowohl die Gemeinde Dallenwil als auch der Kanton, als auch wir im Landrat, um über die Situation, welche vor der Türe steht, zu diskutieren. Im Moment weiss niemand, was passiert. Ich wiederhole mich wohl zum dritten Mal. Aber der Entscheid, welchen wir beschlossen haben, ist eine riesige Eventualverpflichtung, auf welche wir uns eingelassen haben, weil wir nicht wissen, wie gross sie sein wird.

Zu Viktor Baumgartner kann ich sagen: Ich bin mit dir vollkommen einverstanden, wenn man da sagt, dass es doch lediglich um 50'000 Franken gehe. Wenn man das noch in einem Prozentsatz ausdrückt, ist das eine verschwindend kleine Zahl. Ich habe grundsätzlich nichts dagegen, wenn wir die Ziffer 3 nicht in den Landratsbeschluss aufnehmen. Ich habe aber etwas dagegen, wenn wir einfach nur zuwarten, bis tatsächlich die Wiesenbergbahn eingestellt wird. Dann werden wir in der Verpflichtung stehen.

Landrätin Iren Odermatt Eggerschwiler: Wir sprechen heute über den Rahmenkredit von 15.8 Mio. Franken für zwei Jahre, fordern jedoch von der Gemeinde Dallenwil 100'000 Franken retour. Das ist der 158. Teil dieser grossen Summe. Bei einem Geburtstagsfest würde dies bedeuten, der Kanton zahlt die Geburtstagstorte, alle elf Gemeinden essen davon, aber Dallenwil muss die Mandelsplitter-Verzierung als bisher erste und einzige Gemeinde zurückgeben. Dazu kommt, dass Dallenwil diese Mandelsplitter-Verzierung nicht einfach so locker aus dem Portokässeli finanzieren kann. Deshalb danke Ihnen für die Unterstützung.

Landrat Josef Odermatt: Vor zwei Jahren haben wir hier über die Wiesenbergerstrasse, wie auch über die Wiesenbergbahn beschlossen. Dieser Beschluss ist gültig. Diesen Beschluss müssen wir als Landräte einhalten. Wir haben nun einen Rahmenkredit für den regionalen öffentlichen Verkehr, wo dieser Punkt aufgeführt wird. Von diesem Beschluss will man nun wegkommen. Trotzdem ist dieser Beschluss noch gültig. Für mich ist ganz klar: Es gibt keine rechtliche Grundlage dazu. Wir haben einen geltenden Beschluss, welcher eingehalten werden muss. Wenn das Ganze nochmals diskutiert werden müsste, müssten wir auch die Planung der Wiesenbergstrasse stoppen und alles nochmals prüfen. Ich bin ganz klar der Meinung, dass wir Fakten auf dem Tisch haben, Beschlüsse, die gefasst wurden. Gemäss diesen Fakten müssen wir auch Ziffer 3 beurteilen und schliesslich darüber abstimmen. Auch ich unterstütze den Minderheitsantrag von Viktor Baumgartner.

Landrat Viktor Baumgartner: Die These, welche Dr. Ruedi Waser aufstellt, kann hier wohl niemand eins zu eins beantworten. Aber zur Behauptung, dass es der falsche Weg sei, würde ich an die Verantwortung der Baudirektion appellieren. Das Geschäft betreffend die Wiesenbergstrasse, das wir wohl dieses Jahr noch zu beraten haben, müsste zurück genommen werden, weil es einen anderen Ausbaustandard erfordern würde. Ich gehe aber immer noch davon aus, dass die Baudirektion nach wie vor an den Weg und an die Studie glaubt; dass sie noch daran glaubt, dass es trotz allem die günstigere Lösung ist über eine längere Zeitdauer. Deshalb hat das für mich jetzt keinen direkten Zusammenhang. Aber den anderen Weg, den Ruedi Waser vorschlägt, müsste geprüft werden bevor der nächste Schritt bei der Instandsetzung der Wiesenbergstrasse gemacht wird.

Landrat Rochus Odermatt: Ich bin wirklich auch der Meinung, dass Ziffer 3 gestrichen werden sollte, und zu versuchen ist, die Bahn zu erhalten. Was für mich aber noch wichtig ist: Wir werden noch dieses Jahr über den Kredit für die Wiesenbergstrasse diskutieren. Zuerst in der Kommission BUL und dann hier im Landrat. Ich hoffe schwer, dass von Seiten Wiesenberg und Dallenwil nicht zusätzlich grosse Forderungen gestellt werden, und beispielsweise Unterschriften sammeln, damit man jederzeit die Strasse befahren kann. Wir leisten jetzt wirklich Beiträge an die Bahnen und ich hoffe denn auch, dass wir dadurch relativ schlank und günstig, vor allem den Strassenkredit durchbringen können.

Es ist ein kleiner Betrag, den wir nun zusprechen würden, wenn wir Ziffer 3 streichen. Ich denke, teuer wird es dann, wenn es um die Strasse gehen wird. Dort wird es dann richtig teuer! Ich bin halt wirklich der Meinung, dass es auch eine touristische Erschliessung mit der Bahn ist. Es hat auch ein Restaurant oben. Die Bahn sollte erhalten bleiben.

Landrat Christoph Keller: Der Rahmenkredit wird nicht erhöht; er bleibt ja gleich. Das wäre für mich – wenn es den Fünfer und das Weggli gäbe – der Fünfer. Die 50'000 Franken von Dallenwil werden ersatzlos gestrichen – aus welchen Gründen auch immer; das ist für mich das Weggli. Ich bin der Meinung, wenn wir das so machen, haben wir eigentlich den Fünfer und das Weggli. Wir halten den Rahmenkredit ein und trotzdem wird die kritische Frage betreffend Dallenwil ersatzlos gestrichen. Irgendwie sollte es doch Möglichkeiten geben, das anders umzuverteilen.

Landrat Dominic Starkl: Ich möchte nochmals auf den RRB 675 vom 19. Dezember 2012 zurückkommen. Darin steht, dass die Gemeinde Dallenwil das machen muss. Ich verstehe nicht genau, wie man das juristisch machen müsste. Muss man darauf zurückkommen? Denn allein damit könnte der Regierungsrat trotzdem, gestützt auf den RRB, einen anderen Auftrag erteilen. Ich meine, es muss doch umgesetzt werden, nehme ich einmal an.

Baudirektor Hans Wicki, Landammann: Ich erlaube mir, zu einigen Voten eine Antwort zu geben. 100'000 Franken sind im Budget enthalten; das ist korrekt. Selbstverständlich muss aber der prozessuale Ablauf in der Situation berücksichtigt werden. Das Budget muss ich spätestens im Mai abgeben, welches dann in den Monaten Juni, Juli und August diskutiert und nachfolgend zuhänden des Landrates verabschiedet wird. Parallel habe ich das Geschäft aufbereitet, das jedoch erst im September durch den Regierungsrat verabschiedet wurde. Dann ist es nachvollziehbar, dass das Budget eine Position beinhalten kann, zu welcher der Regierungsrat im September einen anderen Entscheid fällt. Einfach, damit es klar ist: Es ist nicht so, dass wir einen Budgetposten aufnehmen um zu schauen, ob der Landrat Nein dazu sagt. Wir haben es im Budget, weil aufgrund der Prozessabfolge, das Budget früher verabschiedet wird.

Zum Spielraum des Rahmenkredites: Es wurde richtig gesagt, dass wir in den vergangenen Jahren meistens den Kredit unterschreiten konnten. Ich gehe davon aus, dass das auch im Willen und im Sinne des Landrates ist, dass der gewährte Kredit nicht immer vollständig ausgenützt wird. Wir haben in der Finanzkommission und in der BUL eigentlich auch immer begründet, weshalb wir diesen unterschritten haben. Wir haben den Kredit unterschritten, weil wir aufgrund von mehr zahlenden Fahrgästen erfolgreicher waren. Dadurch wurden einerseits die Abgeltungen reduziert und andererseits hatten wir das Glück, in den letzten drei Jahren von einmaligen Kantonsquotenerhöhungen profitieren zu können. Da muss ich Ihnen sagen, dass es das in den nächsten zwei Jahren mit Sicherheit nicht mehr geben wird. Wir sehen ja, wie es um die Bundesfinanzen steht. Die Wahrscheinlichkeit, dass die Kantonsquoten erhöht werden, ist relativ gering.

Im Weiteren haben wir Effizienzsteigerungen bei den Transportunternehmen erreichen können und wir haben Leistungsvereinbarungen verabschiedet, deren Zielsetzungen bereits im Rahmenkredit berücksichtigt wurden. Es ist auch zu sagen, dass bisher der Rahmenkredit im Mai besprochen und verabschiedet wurde. Heute wird er im Oktober besprochen und verabschiedet. Dann ist es wohl klar, wenn ich im Februar mit den Verhandlungen bereits aufhören und einen Rahmenkreditbetrag formulieren musste, dass dieser etwas mehr „Speck“ daran hatte, damit ich nicht ins Offside gelaufen bin. Dieses Jahr haben wir bis im Juli Verhandlungen und Nachverhandlungen führen können und haben nun einen möglichst realistischen Betrag für den Rahmenkredit. Dieser hat nicht mehr viel „Speck“ daran, wesentlich weniger! Und wie gesagt, das Potenzial, vom Bund noch Beiträge zu erhalten, hat sich ebenfalls reduziert.

Wenn gesagt wird, es gäbe einen gültigen Beschluss und dieser müsse doch berücksichtigt werden, dann muss ich sagen, lieber Landrat Sepp Odermatt, ist das richtig, aber dies betrifft lediglich die Zahlungen für die Jahre 2014 und 2015. Das ist explizit im Beschluss so geschrieben. Das haben wir also erfüllt und das ist ja gut.

Bezüglich der Wintersicherheit kann ich Sie alle beruhigen: Die erste Etappe beinhaltet nicht das Kriterium „Wintersicherheit“. Das kommt erst in der nächsten Etappe.

Ob eine Bahn erhalten werden kann oder nicht, also diese 50'000 Franken nicht geleistet werden – im Rahmenkredit von 15.8 Mio. Franken sind lediglich 50'000 Franken und nicht 100'000 Franken für die Wiesenbergbahn budgetiert – und ob die Bahn überhaupt 100'000 Franken benötigen wird, erläutert Finanzdirektor Alfred Bossard.

Finanzdirektor Alfred Bossard: Zuerst eine Vorbemerkung: Es wurde zwei-, dreimal erwähnt, dass 50'000 Franken ja ein kleiner Betrag sei. Ich gehe mit Ihnen einig, wenn man diese Summe zu den 15.8 Mio. Franken in Vergleich zieht. Ich möchte Sie aber alle daran erinnern, dass unser Staatsbudget 350 Mio. Franken beträgt und wir hier im Rat manchmal über noch kleinere Beträge diskutieren und feilschen. Ich nehme an, dass Sie bei der Budgetdebatte dann auch darauf Rücksicht nehmen und Sie über hohe Beträge diskutieren und nicht über kleine Beträge.

Ich komme zurück auf den Beschluss vom Dezember 2012: Darin wurde klar festgehalten, die Bahn für die Jahre 2014 und 2015 mit 100'000 Franken zu unterstützen. Wir haben aber auch ganz klar im Antrag des Regierungsrates an den Landrat geschrieben, dass einerseits die Kosten von rund 740'000 Franken an die beiden Bahnen auf 500'000 Franken gekürzt werden sollen und dass die Gemeinde Dallenwil ab 2016 einen Beitrag von rund 50'000 Franken – das wurde damals so geschrieben – an die Bahn zu zahlen habe. Das ist der Auftrag, den wir in der Finanzdirektion hatten. Darauf haben wir hingewiesen und deshalb ist der Vorschlag so entstanden.

Ich halte fest, dass wir gemäss Budget nach wie vor die Bahn unterstützen werden. Die Frage ist lediglich, wie hoch der Betrag sein muss. Ich nehme an, dass Sie alle die Analyse der Abschlüsse gemacht haben und mit ruhigem Gewissen sagen können, dass mit diesen 100'000 Franken die Bahn problemlos überleben kann mit Betrieb und Ersatzinvestitionen für die Zukunft.

So wie ich es heute anschau, muss ich klar sagen, mit 50'000 Franken kann der Betrieb überleben, die jährlichen Kosten können gedeckt werden und die kleinen Abschreibungen, die sie noch machen müssen, damit alles abgeschrieben ist, tätigen. Sie können aber keine Ersatzinvestitionen machen, die irgendwann zu tätigen sein werden; auch wenn wir 100'000 Franken zahlen. Damit wird nur Sand in die Augen gestreut. Auch 100'000 Franken genügen nicht, damit die Bahn überleben kann. Wenn Investitionen in den Elektrobereich, für die Sanierung der Masten oder den Ersatz der Drahtseile getätigt werden müssen, kostet das sehr viel Geld. Dann reichen diese Beiträge überhaupt nicht.

Uns fehlen auch die Finanzpläne dieser Bahn, so dass man weiss, wann allfällige neue Investitionen zu erwarten sind. Deshalb sind wir klar der Meinung, nachdem die Zahlungen von 100'000 Franken in den Jahren 2014 und 2015 geleistet wurden, dass die Angelegenheit neu geprüft wird und in die Zukunft geschaut wird. Mit 50'000 Franken ist der Betrieb der Bahn nicht gefährdet; sie kann überleben, aber die Zukunft der Bahn ist gefährdet, wenn Investitionen gemacht werden müssen, da sie diese Leistungen selber nicht erbringen könnten. Deshalb bitte ich Sie, dem Antrag der Regierung zuzustimmen.

Landrat Norbert Rohrer: Viktor Baumgartner hat es kurz angetönt, Hans Wicki hat es vorgängig gesagt, dass eigentlich kein „Speck“ mehr dran ist. Viktor Baumgartner ist da etwas anderer Meinung bezüglich des Kredites von 15.8 Mio. Franken. Ich möchte hier noch auf eine unfreiwillige Sparmöglichkeit hinweisen. Ich persönlich glaube nicht, dass wir im Jahr 2017 die Linie auf den Bürgenstock samt Verlängerung nach Ennetbürgen bereits in Betrieb nehmen können. Mit etwas Glück könnte sich dadurch eine Einsparungsmöglichkeit ergeben. Die bislang gesetzten Termine der Eröffnung auf dem Bürgenstock wurden ständig hinausgezögert. Und wenn ich sehe, dass vom Hotel Bürgenstock, also vom zentralen Teil, dem ehemaligen Parkhotel, noch nicht einmal der Rohbau steht, dann muss ich schon sagen, ist das eine sehr sportliche Meinung, wenn man das Gefühl hat, das werde dann im Jahr 2017 in Betrieb genommen. Das ist jedoch keine Kritik. Ich möchte lediglich darauf hinweisen, dass sich dort allenfalls unfreiwillig noch etwas Handlungsspielraum im Kredit ergeben wird.

Landrat Niklaus Reinhard: Ich finde es interessant, wie viele Leute hier wissen, wie gut die Bahn finanziell da steht, welche Investitionen anstehen, wie viel diese kosten und wie

viel es den Kanton kosten würde. Das ist hier aber nicht das Problem. Es geht hier um die Gemeinde Dallenwil. Es geht nicht, dass der Kanton die Gemeinde Dallenwil dazu verdonnert, 50'000 Franken zu zahlen. Alles andere kommt so oder so zur Diskussion; das kann man ja auch wieder aufnehmen. Aber es geht hier um eine ganz andere Frage, nämlich, ob der Kanton Nidwalden von der Gemeinde verlangen kann, an eine öffentliche Erschliessung 50'000 Franken zu zahlen. Das ist bei keiner anderen Gemeinde so. Aus diesem Grund bitte ich Sie, Ziffer 3 zu streichen.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Bereinigungsabstimmung Antrag RR / Viktor Baumgartner (Minderheitsantrag Fiko)

Der Landrat unterstützt mit 41 gegen 9 Stimmen den Antrag von Landrat Viktor Baumgartner (Minderheitsantrag der Finanzkommission).

Die weitergeführte Lesung erfolgt ohne Wortbegehren.

Rückkommen auf eine Ziffer wird nicht verlangt.

Landratspräsident Conrad Wagner: Wir kommen zur Schlussabstimmung. Ich erinnere Sie daran, dass für die Genehmigung des Rahmenkredites eine Zweidrittelmehrheit benötigt wird.

Schlussabstimmung

Der Landrat beschliesst einstimmig mit 54 Stimmen: Der Landratsbeschluss über den Rahmenkredit von 15.8 Mio. Franken für den regionalen öffentlichen Personenverkehr betreffend die Jahre 2016-2017 wird genehmigt.

5 Motion von Landrat Markus Walker, Ennetmoos, und Mitunterzeichnenden, betreffend die umgehende Planung und Realisierung der Entlastungsstrasse Stans-West als Kantonsstrasse

MOTION

Markus Walker, Bielstrasse 11, Ennetmoos

Ennetmoos, 26. Januar 2015

Motion betreffend die umgehende Planung und Realisierung der Entlastungsstrasse Stans-West als Kantonsstrasse

An der Landratssitzung vom 11. Juni 2014 beschloss der Landrat, den Entwicklungsschwerpunkt für Wohnen und Arbeiten in Stans-West, das Gebiet Bitzi West, aus dem Richtplan zu streichen. Der Landrat unterstützte die Variante Entlastungsstrasse Stans-West vom Kreisel Rotzlochstrasse (Migrolino) über das Galgenried und der Firma Müller-Martini zur Ennetmooserstrasse gegenüber dem Antrag des Regierungsrates mit der Variante Netzerhöhung klar und verankerte damit die provisorische Linienführung behördenverbindlich im kantonalen Richtplan.

Man entschied sich damit, den ganzen Verkehr aus und in Richtung Obwalden ausserhalb des Dorfes und von Wohnquartieren zu führen. Vorteilhaft schien, dass die Entlastungsstrasse Stans-West keine Vorinvestitionen auslöse, die Zentralbahn nicht tangiere und keine Kunstbauten brauche, weil diese Variante günstiger und einfach zu realisieren sei. Diese Umfahrung wird auch von der Bevölkerung klar bevorzugt und auch unterstützt. Das jetzt schon stark befahrene Länderparkgebiet und insbesondere der Bitzikreisel werden nicht noch mehr belastet.

Für den ganzen Kanton ist es wichtig, dass möglichst bald eine Entlastungsstrasse im Gebiet Stans-West gebaut wird, fahren doch täglich rund 8'900 Fahrzeuge über den Karliplatz diesen Weg.

Antrag:

Der Regierungsrat wird beauftragt, die Beschlüsse des Landrates für die Planung und Realisierung der Entlastungsstrasse Stans-West als Kantonsstrasse im Sinne der Strassengesetzgebung vorzubereiten und dem Landrat zu unterbreiten.

Für die Überweisung der Motion danken wir bestens.

Markus Walker, Landrat

Mitunterzeichnende: Ruedi Waser (Hergiswil), Martin Zimmermann, Sepp Durrer, Thomas Wallimann, Peter Scheuber, Conrad Wagner, Rochus Odermatt, Jörg Genhart, Christoph Keller, Peter Waser, René Mathis, Pius Furrer, Albert Frank, Urs Zumbühl, Michèle Blöchliger, Alexander Joller, Walter Odermatt, Christian Landolt

REGIERUNGSRAT**PROTOKOLLAUSZUG****Nr. 636**

Stans, 1. September 2015

Baudirektion. Parlamentarische Vorstösse. Motion von Landrat Markus Walker, Ennetmoos, sowie Mitunterzeichnenden betreffend die umgehende Planung und Realisierung der Entlastungsstrasse Stans-West als Kantonsstrasse. Ablehnung. Antrag an den Landrat

1 Sachverhalt**1.1**

Mit Datum vom 26. Januar 2015 haben Landrat Markus Walker, Ennetmoos, und Mitunterzeichnende eine Motion eingereicht mit dem Antrag, die Beschlüsse des Landrates für die Planung und Realisierung der Entlastungsstrasse Stans-West als Kantonsstrasse im Sinne der Strassengesetzgebung vorzubereiten und dem Landrat zu unterbreiten.

Zur weiteren Begründung wird auf den Motionstext verwiesen.

1.2

Mit Schreiben vom 2. Februar 2015 hat das Landratsbüro die Motion dem Regierungsrat überwiesen.

2 Erwägungen**2.1 Ausgangslage****2.1.1 Vorgeschichte**

Die Umfahrung Stans-West ist seit längerer Zeit in der politischen Diskussion. Sie war bereits in den Entwicklungskonzepten der 1970-er Jahre für Stans enthalten. Diese sahen nördlich der Robert-Durrer-Strasse zwei Norderschliessungs-Strassen vor, welche ab der Stansstader- und der Buochserstrasse mit einer Ost- und Westumfahrung ergänzt waren.

1979: Das erste Projekt für eine Umfahrung Stans-West wurde unter Leitung der Baukommission Stans ausgearbeitet. Dieses Projekt wurde 1979 an der Landsgemeinde abgelehnt. Massgebend für den ablehnenden Entscheid waren die Befürchtungen, die Umfahrung Stans-West werde die Funktion der damals fehlenden Nationalstrassenverbindung A2/A8 übernehmen. Mit den zwischenzeitlich eröffneten Tunnels A8/A2 und dem Verbindungstunnel A8/A2 sind diese Argumente hinfällig geworden.

1993: Nach einer Variantenplanung wurde die Umfahrung Stans-West in den kommunalen Richtplan aufgenommen. Als Linienführung wurde die Verbindung von der A2 zur Ennetmooserstrasse mit Unterquerung der LSE festgelegt. Mit der Genehmigung des Richtplanes an

der ausserordentlichen Gemeindeversammlung 1993 brachte das Stanser Stimmvolk zum Ausdruck, dass die Umfahrung Stans-West erstellt werden soll, um eine massgebende Entlastung des Zentrums von Stans vom Durchgangsverkehr zu erreichen. Die Gemeinde Stans und die Baudirektion arbeiteten verschiedene Varianten aus und entschieden, die Variante 3 weiterzuverfolgen (Ausfahrt A2 – entlang Länderpark – durch Wohngebiet Bitzi – Unterführung LSE – Ennetmooserstrasse; entspricht Vorschlag Netzer Ergänzung).

1995: Nach Entscheiden der Baukommission und des Gemeinderates Stans sollte die Umfahrung Stans-West geplant werden. Die Finanzierung sah folgenden Kostenteiler vor: Bund 40%, Kanton 30% und Gemeinde Stans 30%.

Dieser Kostenteiler basierte auf der Absprache, dass der Kanton die Gemeinde verpflichten würde, die Umfahrung im Sinne von Art. 20 Abs. 3 des Gesetzes über den Bau und Unterhalt der Strassen (Strassengesetz, StrG; NG 622.1) zu erstellen, womit er selbst aufgrund des Strassengesetzes (Art. 77 Abs. 3) verpflichtet ist, 50% der Kosten zu tragen. Die Projektleitung übernahm das Kantonsingenieurbüro.

1998: Aufgrund der Widerstände der Grundeigentümer wurde in Ergänzung zur Variante 3 (Bitzi) eine weitere Variante 4 (Müller-Martini) in die Planung einbezogen. Im März 1998 entschieden die Baukommission und der Gemeinderat, vorerst mit der Variante 4 weiter zu fahren. Bei der Ausarbeitung der Variante 4 erhob die Firma Müller-Martini den Einwand, dass die Anlieferung mit dieser Umfahrung Stans-West nicht mehr möglich sei, und forderte eine Ersatzlösung für die Anlieferung. Die Planung der Ersatzlösung ergab Zusatzkosten von über 1 Mio. Franken. Damit erhöhten sich die Kosten der Variante Müller-Martini auf über 6.2 Mio. Franken. Die Variante 3 kostete im Vergleich 6.8 Mio. Franken. Die Verkehrsabschätzungen zeigten zudem, dass die Variante 4 für die Stansstaderstrasse nur rund 13% Entlastung bringen würde. Dies ergab sich, weil die Distanz (Ennetmooserstrasse-A2) bei Variante 4 doppelt so lang wie bei Variante 3 und damit gegenüber der bestehenden Fahrt über den Karliplatz etwa gleich lang war. Die Fahrten von Ennetmoos nach Stans (Länderpark, Bahnhof, Zentrum, Breiten) über den Karliplatz waren alle kürzer als über Müller-Martini. Das Verkehrsaufkommen Ennetmoos-Stans war zu diesem Zeitpunkt zudem doppelt so gross wie von Ennetmoos zur A2.

1999: Vom beauftragten Ingenieurbüro Ammann wurde deshalb ein Variantenvergleich erstellt. Auf Bundesebene zeichnete sich ab, dass über die bisherigen Subventionen kein Beitrag mehr zu erhalten war. Der Bund riet Nidwalden, auf die kommenden Agglomerationsprogramme zu warten, in welche die bisherigen Subventionen einfliessen würden. Am 21. Juni 1999 entschied der Gemeinderat Stans, die Variante 4 Müller-Martini nicht mehr weiter zu verfolgen.

2000: Der Landrat strich den Planungskredit für die Umfahrung Stans-West aus dem Budget. Durch den Wegfall der Bundessubventionen fehlte dem Kanton die Grundlage, um einen finanziellen Beitrag zu leisten. Der Gemeinde wurde das Ausbauprojekt zur Ausarbeitung auferlegt. Aus finanziellen Gründen wurde das Projekt jedoch sistiert.

2002: Am 17. April 2002 legte der Landrat im Richtplan die Linienführung der Umfahrung Stans-West, als direkte Verbindung ab dem A2 Kreisel entlang der Westseite des Länderparks mit Unterquerung der LSE zur Ennetmooserstrasse fest (später als Netzer Ergänzung bezeichnet). Er beauftragte die Gemeinde, diese Linienführung in der Nutzungsplanung zu sichern und sie mit der Erschliessung des Migros-Länderparks zu koordinieren.

2004: Die Migros plante mit der Erweiterung des Länderparks eine neue Erschliessung auf der Westseite. Diese wurde in Absprache mit der Gemeinde und dem Kanton so gestaltet, dass damit zugleich die erste Etappe der Umfahrung Stans-West realisiert war. Im Februar 2004 wurde der Bebauungsplan Migros Länderpark an der Urnenabstimmung genehmigt.

2007: Im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 1. Generation nahmen die Gemeinde Stans und der Kanton für die Umfahrung Stans-West gemeinsam eine breite Variantenprüfung mit 11 Varianten vor. Als neue Randbedingung wurde ein Bahnhof Bitzi einbezogen, da damit die ÖV-Anbindung der sich nach Westen ausdehnenden Siedlung wesentlich verbessert werden konnte. Die Evaluation ergab als Bestvariante die Variante C1, Obere Bitzi Tieflage, d.h. die direkte Verbindung vom Länderpark zur Ennetmooserstrasse (Netzer Ergänzung).

2008: Die Gemeinde Stans genehmigte einen Anbau der Müller-Martini AG, welcher den Raum zwischen Industriegebäude und Geleiseabstand von 11.70 m auf 7.90 m reduzierte. Das

Tiefbauamt wies im Vorfeld der Genehmigung die Gemeinde darauf hin, dass mit einer Bewilligung des geplanten Anbaus die Variante 4 Müller-Martini faktisch verunmöglicht würde. Sowohl im kantonalen Richtplan als auch im Verkehrsrichtplan der Gemeinde war jedoch die Variante Netzer Ergänzung behördenverbindlich festgelegt. Der Anbau wurde in der Folge bewilligt und ist heute realisiert.

2008: Das Bundesamt für Raumentwicklung taxierte im Prüfbericht vom 12. Dezember 2008 das Agglomerationsprogramm Stans als knapp ungenügend. Im Bereich Stans-West wurde bemängelt, dass die Abstimmung von Siedlung und Verkehr fehlte. Die geschätzten Kosten für die Netzer Ergänzung von rund 9 Mio. Franken lagen bei der Bewertung im Verhältnis zum Umlagerungseffekt von 30% knapp zu hoch. Das Bundesamt für Raumentwicklung hielt zudem fest, dass eine entscheidende Verbesserung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses und damit eine Mitfinanzierung des Bundes möglich sei, wenn im Rahmen der Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Gebiet Stans-West erfolge. Dazu gehöre auch die Ausarbeitung von flankierenden Massnahmen zur Sicherung einer genügend grossen Entlastungswirkung im Zentrum von Stans. Für eine positive Beurteilung der S-Bahnhaltestelle Bitzi war der Siedlungsraum im Einzugsgebiet zu klein. Die Zweckmässigkeit der Haltestelle wäre aus Sicht Bund dann gegeben, wenn im Gebiet Stans-West eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung mit angemessener Dichte gefördert und eine entsprechende Planung vorliegen würde.

2009: Ab 2009 wurde das Agglomerationsprogramm der 2. Generation erarbeitet. In einem Workshopverfahren wurden unter Mitwirkung sämtlicher Gemeinden die Grundlagen des Agglomerationsprogramms (Zukunftsbild und Massnahmen) definiert. In einem gesonderten Workshopverfahren im September/Okttober 2010 wurde die Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Gebiet Stans-West breit abgestützt erarbeitet. Im Team beteiligt waren die Gemeinden Stans und Ennetmoos, kantonale Stellen und namhafte Experten aus der Schweiz. Die Fortsetzung der bisherigen Siedlungsentwicklung von Stans nach Westen wurde mit zukünftig reduziertem Wachstum bis 2030 hochgerechnet und als Entwicklungsschwerpunkt Stans-West neu aufgenommen. Die breit abgestützte Abstimmung von Siedlung und Verkehr ergab als Bestvariante für die Umfahrung Stans-West die Variante Netzer Ergänzung (halbtiefe Verbindung vom Kreisel Bitzi zur Ennetmooserstrasse). Neben einer maximalen Entlastung der Stansstaderstrasse nimmt diese Strecke zum Umfahrungsverkehr etwa gleichviel Erschliessungsverkehr auf und weist somit ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Sie quert zudem die Wohngebiete auf kürzester Distanz und ermöglicht eine optimale Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft bezüglich aller Verkehrsträger.

Sämtliche Teilschritte der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms und Massnahmenvorschläge wurden von den Gemeinderäten von Stans und Ennetmoos im positiven Sinne verabschiedet.

2011: Das Agglomerationsprogramm der 2. Generation wurde dem Bund am 13. Dezember 2011 eingereicht. Zentrale Bestandteile des Agglomerationsprogramms der 2. Generation sind, in Nachachtung der Kritikpunkte aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation, die Strassen- und Siedlungsprojekte Stans-West inkl. S-Bahnhaltestelle Bitzi.

2014: Im Prüfbericht des Bundes vom 26. Februar 2014 wurde das Agglomerationsprogramm Nidwalden mit integriertem Gesamtverkehrskonzept als deutlich verbessertes Programm eingestuft. Insbesondere die nun enthaltene gesamtkantonale Abstimmung von Siedlung und Verkehr wurde positiv hervorgehoben.

Die Variante Netzer Ergänzung wurde ebenfalls positiv beurteilt, die Realisierung jedoch zeitlich in den B-Horizont (ab 2019) verschoben. Die Zentrumsentlastung sowie die Verstetigung des Verkehrs in Stans mittels der Netzer Ergänzung Stans-West und den dazugehörigen flankierenden Massnahmen, Knotensanierungen und Betriebs- und Gestaltungskonzepten wurden gemäss Prüfbericht denn auch als Stärke des Agglomerationsprogramms gewürdigt.

Entscheidend für die positive Beurteilung durch den Bund waren auch die Verknüpfung der neuen Strasse mit der zukünftigen Siedlungsentwicklung und die Verknüpfung des neuen Siedlungsgebietes mit dem öffentlichen Verkehr. In diesem Sinne zeige der ESP Stans-West eine gute Abstimmung von Siedlung und Verkehr unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel und überzeuge aus Sicht der Gestaltung des öffentlichen Raums. Der Bund sah vor, die Netzer Ergänzung Stans-West bzw. die Kosten des Umfahrungsanteils von 60% (40% Erschliessungsverkehr) in einem zukünftigen Agglomerationsprogramm finanziell mit 40% resp. 1.97 Mio. Franken zu unterstützen.

Mit der vom eidgenössischen Parlament im September 2014 verabschiedeten Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 hat der Bund die Massnahmen mit A-Priorität sowie die Beitragssätze an die einzelnen Agglomerationsprogramme festgelegt. Demnach unterstützt der Bund das Ende 2011 eingereichte Agglomerationsprogramm Nidwalden der 2. Generation mit einem Beitragssatz von 40 Prozent. Entsprechend werden ab 2015 bis 2018 ausgewählte A-Massnahmen mit rund 3.53 Mio. Franken mitfinanziert. Für B-Massnahmen, eine davon die Netzergänzung Stans-West, mit Umsetzungshorizont 2019-2022 sind 7.7 Mio. Franken vorgesehen.

2014: Am 11. Juni 2014 verabschiedete der Landrat den revidierten Richtplan. Er strich dabei insbesondere den Entwicklungsschwerpunkt Stans-West aus der Vorlage sowie die S-Bahnhaltestelle Bitzi. Die von ihm am 17. April 2002 im Richtplan behördenverbindlich festgelegte Linienführung der Umfahrung Stans-West änderte er ab. Der Landrat beschloss anstelle der Netzergänzung die Linienführung über die Rotzlochstrasse und den Galgenriedweg (Variante Müller-Martini).

In einem Schreiben vom 21. August 2014 antwortete das Bundesamt für Raumentwicklung auf eine entsprechende Frage nach den Auswirkungen des Landratsentscheids zur Linienführung Stans-West: „Die neue Linienführung der Umfahrung dürfte aller Voraussicht nach (noch) weniger den Wirkungszielen der Agglomerationsprogramme entsprechen“.

2015: Am 13. Januar 2015 wurde die erforderliche Leistungsvereinbarung für das Agglomerationsprogramm Nidwalden der 2. Generation mit dem Bund durch den Regierungsrat und am 9. Februar 2015 durch das UVEK unterzeichnet. Entsprechend können nun für die bau- und finanzreifen A-Massnahmen des Agglomerationsprogramms Nidwalden der 2. Generation Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen werden.

2.1.2 Entwicklung und Planung

In den vergangenen Jahren erfuhr der Kanton Nidwalden eine kräftige wirtschaftliche Entwicklung. Dies gilt auch für den Kantonshauptort Stans, der von zusätzlichen Einwohnern, neuen Arbeitsplätzen und ausgebauten Einkaufsmöglichkeiten profitieren konnte. Den Haushalten stehen mehr Fahrzeuge zur Verfügung, die Bedürfnisse nach Mobilität sowie der Motorisierungsgrad sind gestiegen. Zudem bleiben auch ältere Personen länger (auto-)mobil.

Zur Steuerung der künftigen Entwicklung sind Zielvorstellungen und Massnahmen zu koordinieren, um Fehlentwicklungen zu vermeiden. Auch bei einem mässigen Zuwachs von Einwohnern oder Arbeitsplätzen ist eine abgestimmte Entwicklung unabdingbar, so dass Verkehrsprobleme möglichst gar nicht entstehen. Für eine effiziente Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stehen dem Kanton folgende Instrumente zur Verfügung:

- Der Richtplan, der die räumliche Entwicklung des Kantons abbildet und vom Landrat erlassen wird;
- Das Agglomerationsprogramm, welches ein Koordinationsinstrument (Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft), ein Planungsinstrument (Abstimmung Bund, Kantone, Gemeinden) und ein Finanzierungsinstrument darstellt. Es wird von der Verwaltung erarbeitet und vom Regierungsrat verabschiedet.

Der Grossraum Stans ist nach der Definition des Bundesamtes für Statistik (BFS) eine Agglomeration (alle Gemeinden des Kantons Nidwalden ausser Dallenwil, Wolfenschiessen, Emmetten und Hergiswil; letzteres zählt zur Agglomeration Luzern). Der Kanton hat 2007 entschieden, die Chancen der Agglomerationspolitik des Bundes zu nutzen und ebenfalls ein Agglomerationsprogramm zu erstellen.

Das Agglomerationsprogramm Nidwalden zeigt auf, wie sich die Siedlungs- und Landschaftsstrukturen sowie die wesentlichen Verkehrsinfrastrukturen in den nächsten 20 Jahren entwickeln sollen, damit Nidwalden als Wohn- und Arbeitsort attraktiv bleibt und die Lebensqualität in diesem Raum für die heutigen und künftigen Generationen erhöht werden kann. Das Agglomerationsprogramm ist in erster Linie ein räumliches Entwicklungskonzept mit Massnahmen zur Umsetzung einer Gesamtstrategie, welche einer nachhaltigen, koordinierten Verkehrs- und Raumordnungspolitik dient. Dabei stehen funktionale Räume im Vordergrund, welche gemeindeübergreifende Planungen bedingen – was bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 2011 gut funktioniert hat. Ohne Abstimmung von Siedlung und Verkehr und ohne überkommunale Strategie werden sich die Probleme aufgrund des erwarteten Bevölkerungswachstums von rund 12% bis ins Jahr 2030 noch ver-

schärfen und können zu einer erheblichen Verschlechterung der Lebensqualität und Attraktivität des Raums Nidwalden führen.

2.1.3 Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr

Eine Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr ist unabdingbar. Entlang von neuen Strassen entstehen Siedlungen, was auch in der Siedlungsentwicklung von Nidwalden gut zu erkennen ist. Es ist deshalb entscheidend, dass die Strassen auf die gewünschte Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Kompakte, zentrumsnahe Siedlungen respektive neue Siedlungen mit Zentren führen zu einem höheren Anteil an Fuss- und Veloverkehr. Die Anbindung ans Netz des öffentlichen Verkehrs muss berücksichtigt werden. Siedlungen sollen so positioniert sein, dass die vorhandene Infrastruktur genutzt werden kann, aber Überlastungen vermieden werden. Da der Verkehr eine abgeleitete Grösse von Bewohnern und Aktivitäten ist, muss diesem Zusammenhang in hohem Mass Rechnung getragen werden. Der Bereich Landschaft ist ebenfalls einzubeziehen.

Grundlage für die Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft bilden die Entwicklungsvorstellungen, die Entwicklungsstrategie der Ortsgemeinde. Diese manifestieren sich in erster Linie im Siedlungsleitbild, das die Voraussetzungen für die bedarfsgerechte, etappierte Erweiterung der Bauzonen darstellt. Das Siedlungsleitbild ist auf die kommunale Erschliessungsplanung abzustimmen, d.h. die Siedlungsentwicklung bedingt optimale Verkehrsanbindungen. Stans ist momentan daran, zur Sicherstellung der Lebens- und Standortqualität sein Siedlungsleitbild zu überarbeiten. Im gleichen Zug wird auch ein Verkehrskonzept erarbeitet, um so die optimale Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr zu gewährleisten. Aufgrund des Verkehrskonzepts wird sich dann zeigen, ob und welcher Form die Kantonsstrassen auszubauen sein werden und allenfalls wie die Umfahrung Stans-West auszugestalten sein wird.

2.1.4 Entwicklung Stans-West

Im Rahmen der Entwicklung des Siedlungsleitbildes wird sich die Gemeinde Stans auch über die Entwicklung im Raum Stans-West Gedanken machen müssen. Der Entscheid des Landrates, in Stans-West keinen (kantonalen) Entwicklungsschwerpunkt festzulegen, hindert die Ortsgemeinde nicht daran, ihre Entwicklung dennoch dort vorzusehen.

Für die Ansiedlung von verkehrsintensiven Nutzungen und Industrien mit Lasttransporten bieten sich in Nidwalden nur die Autobahnanschlüsse Stans Nord und Stans Süd an. Da in Stans Süd die Ortsgemeinde Siedlungsgebiete entwickeln will, bleibt für das Arbeiten nur das Gebiet um den Autobahnanschluss Stans Nord als gut erschlossenes Gebiet. Die Chancen von Stans-West sind auch für den ganzen Kanton von Bedeutung, da eine grosse Anzahl von Arbeitsplätzen geschaffen und die Pendlerströme aus dem Kanton reduziert werden können.

Sollte sich die Bürgerschaft von Stans dafür entscheiden, in Stans-West eine Siedlungsentwicklung zuzulassen, bedeutet dies eine Fortführung der im Agglomerationsprogramm angedachten Entwicklung. Entsprechend müsste eine Umfahrungsstrasse auf diese Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Aber auch dann, wenn die Bevölkerung von Stans von einer Siedlungsentwicklung in Stans-West absehen sollte, kann eine neue Umfahrungsstrasse nicht ohne Abstimmung mit der restlichen Siedlungsentwicklung gebaut werden. Bekanntlich verursacht eine (neue) Strasse Emissionen und erhöht den Druck für den Bau weiterer Siedlungen, weshalb sich eine übergeordnete Betrachtung als unabdingbar erweist.

Wie auch immer sich die Bevölkerung von Stans entscheidet, ist bei der Planung einer Umfahrungsstrasse Stans-West eine Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft zwingend vonnöten. In Zeiten mit drastisch knapper werdenden Landreserven und eingeschränkten finanziellen Ressourcen ist etwas anderes gar nicht mehr denkbar. So oder anders muss ein demokratischer Prozess durchlaufen werden, der seine Zeit beansprucht – zu Recht, um optimale, von allen getragene Lösungen zu ermöglichen. Ein präjudizierendes Vorgehen durch Umsetzung einer einzelnen, nicht abgestimmten Infrastrukturmassnahme ist dabei wenig zielführend. Wichtig zu beachten ist auch, dass langfristige strategische Planungen nicht bereits heute realisierbar sein müssen. Wenn die Grundeigentümer heute nicht bereit sind, die landwirtschaftliche Nutzung zu verlegen, müssen die einzelnen Massnahmen dennoch auf die zukünftige Entwicklung ausgerichtet optimal gewählt werden.

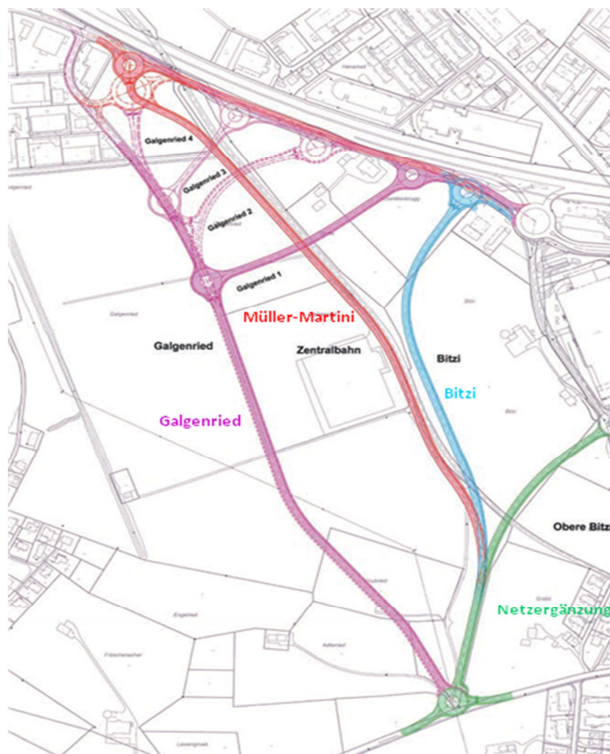
2.2 Umfahrung Stans-West

2.2.1 Varianten der Linienführung

Im Rahmen der Erstellung des Agglomerationsprogramms Nidwalden der 2. Generation wurden aufwendige Variantenuntersuchungen für die Linienführung einer Umfahrung Stans-West vorgenommen. In einem mehrteiligen Workshopverfahren mit Vertretern der Gemeinden Stans und Ennetmoos sowie namhaften nationalen Verkehrs- und Raumplanungsexperten wurden sämtliche denkbaren Varianten auf Vor- und Nachteile geprüft.

Die Variantenprüfung ergab folgendes allseits akzeptiertes Ergebnis:

- Eine Randumfahrung bedingt eine längere Strecke mit längerer Fahrzeit. Die Strecke Ennetmooserstrasse zum A2-Knoten Stans Nord beträgt grob gemessen:
 - über die Variante Müller-Martini 1'860 m
 - über die Variante Galgenried 1'820 m
 - über die Variante Netzergänzung 980 m
 - zum Vergleich: über den Karliplatz: 1'800 m;
- Eine längere Umfahrung bedeutet eine geringere Entlastungswirkung für die Stansstaderstrasse (Galgenried 1'800 Fz/Tag; Netzergänzung 3'900Fz/Tag):
- Eine Investition in eine reine Umfahrung lohnt sich mit den geringen Fahrten pro Tag nicht; erst mit dem Erschliessungsverkehr (Zugang zum Quartier) wird die Strasse häufig befahren (6'300-7'900 Fz/Tag, gemäss DTV-Prognose 2030);
- Eine Randumfahrung bedeutet mehr Landverbrauch und eine stärkere Zerschneidung von Bewirtschaftungsflächen;
- Eine Randumfahrung ist grundwassertechnisch günstiger, führt aber zu einer höheren Lärmbelastung;
- Die Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft ist bei einer Randumfahrung nicht gegeben;
- Eine Randumfahrung wird vom Bund hinsichtlich finanzieller Förderung (schlechteres Kosten-Nutzen-Verhältnis) als ungenügend bewertet.



Im Rahmen des Workshopverfahrens 2010 geprüfte Varianten (Quelle: TBA, Umfahrung Stans-West, Vorprojekt, Variantenstudien, Plan-Nr. 0840-017; Bezeichnungen ergänzt)

2.2.2 Finanzielle Aspekte

Die bisherigen Planungen zum Gebiet Stans-West wurden im Rahmen des Agglomerationsprogramms als Gesamtpaket mit der Netzergänzung, der S-Bahnhaltestelle Bitzi und dem Entwicklungsschwerpunkt Stans-West beim Bund eingereicht und von diesem positiv bewertet. Aufgrund der Beurteilungskriterien besteht für schlechtere Strassenvarianten in Bezug auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis keine Aussicht auf Mitfinanzierung. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis verschlechtert sich durch eine längere Strecke mit weniger Frequenz zwangsläufig.

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat sich betreffend die Linienführung Müller-Martini dahin gehend geäußert, dass diese aller Voraussicht nach den Wirkungszielen der Agglomerationsprogramme weniger entspricht. In diesem Sinne wird die im Richtplan vorgegebene Linienführung der Umfahrung Stans-West (Müller-Martini) aufgrund der geringeren Entlastungswirkung, des bereits jetzt absehbaren schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses und der fehlenden Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft dem Bund nicht zu vermitteln sein. Das heisst konkret, dass die Umfahrung Stans-West mit der heute im Richtplan vorgegebenen Linienführung (Müller-Martini) der Prüfung durch den Bund kaum standhalten wird und eine finanzielle Bundesbeteiligung sehr unwahrscheinlich ist.

Damit besteht das Risiko, dass in einer nächsten Generation des Agglomerationsprogramms nicht nur die in Aussicht gestellte Finanzierungsbeitrag des Bundes an der Massnahme Netzergänzung Stans-West (ca. 1.964 Mio. Franken) und Haltestelle Bitzi (ca. 2.336 Mio. Franken) entfällt, sondern dass das gesamte Agglomerationsprogramm als zu wenig wirksam beurteilt wird und damit die gesamten Fördermittel (gesamte B-Liste, ca. 7.7 Mio. Franken) in Frage gestellt werden.

Angesichts der bestehenden und künftigen Budgetsituation im Kanton Nidwalden ist der Verzicht auf eine Mitfinanzierung dieser und weiterer Massnahmen des Agglomerationsprogramms zu vermeiden. Es stellt sich die Frage, ob der Kanton die Umfahrung ausschliesslich aus eigenen Mitteln bestreiten kann. Es ist ebenfalls damit zu rechnen, dass bei einer künftigen Generation des Agglomerationsprogramms (4. Generation, da die 3. gemäss Beschluss des Regierungsrates übersprungen wird) mit einer ungenügenden Beurteilung des Bundes gerechnet werden muss. Die Mitfinanzierung aller Massnahmen von Gemeinden und Kanton würde damit entfallen.

2.2.3 Siedlungsentwicklung

Bei einer Realisierung der Müller-Martini-Variante wäre eine allfällige Siedlungsentwicklung im Raum Stans-West von der bestehenden Bebauung abgesetzt, also weiter entfernt von Dorffunktionen wie Einkaufen, Schulen etc. Eine Zentrumsbildung wäre damit kaum realisierbar. Es ist zudem von einer ungünstigeren Lärmsituation auszugehen, da grössere Teile der Siedlung vom Lärm der Umfahrungsstrasse betroffen wären. Schliesslich würde westlich der Achse die Siedlung in Landschaftsschutzgebiete eingreifen. Ohne gleichzeitige Siedlungsentwicklung andererseits bliebe die Umfahrungsstrasse von lediglich untergeordneter verkehrlicher Bedeutung, ihr Bau würde sich nicht rechtfertigen.

2.2.4 Agglomerationsprogramm

Obwohl der Regierungsrat aus finanziellen und personellen Ressourcengründen bei Gemeinden und Kanton darauf verzichtet, ein Agglomerationsprogramm der 3. Generation auszuarbeiten, würde es der Bund sehr begrüßen, wenn der Kanton Nidwalden weiter an der Agglomerationsentwicklung arbeiten würde. Im Sinne eines kontinuierlichen Aufbaus eines wirkungsvollen Planungsinstrumentes zur Koordination von Siedlung und Verkehr im Kanton Nidwalden empfiehlt der Bund eine Fortsetzung des Agglomerationsprogramms Nidwalden.

Daran ändert auch die neue Agglomerationsdefinition des BFS (vorläufig) nichts, welche im Übrigen nicht nur ohne Konsultation der Kantone, sondern auch ohne Miteinbezug der anderen Bundesämter entstanden ist. Für die Phase 2019-2022 (3. Generation) gilt auf jeden Fall noch die bisherige Festlegung der Agglomerationsperimeter. Für die weiteren Agglomerationsprogrammphasen (ab 2023) ist die Agglomerationsdefinition momentan in vertiefter Abklärung, wobei Aussagen der Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation eher darauf hindeuten, dass nicht auf die BFS-Definition abgestellt werden soll.

2.3 Motion

2.3.1 Argumentation der Motionäre

In der Motion werden verschiedene Gründe für die Variante Müller-Martini aufgeführt:

- Entlastung des Dorfes Stans und der Wohnquartiere vom Verkehr aus und in Richtung Obwalden;
- Es seien keine Vorinvestitionen erforderlich;
- Die Zentralbahn sei nicht tangiert;
- Es brauche keine Kunstbauten, weil die Variante einfacher und günstiger zu realisieren sei;
- Diese Variante werde von der Bevölkerung klar bevorzugt;
- Das jetzt schon stark befahrene Länderparkgebiet, insbesondere der Bitzikreisel, werde nicht noch mehr belastet.

Diese Argumente sind wie folgt zu beurteilen:

- Die Entlastungswirkung der Müller-Martini-Variante ist wesentlich geringer als bei der Netzergänzung. Dies haben verschiedene Modellrechnungen bei unterschiedlichen Rahmenbedingungen übereinstimmend ergeben.
- Bei Umsetzung des gesamten Programms stellen Vorinvestitionen kein Problem dar, sie sind aus finanzpolitischen Gründen (Staffelung) sogar erwünscht.
- Die Planungen der Zentralbahn werden auch durch die Müller-Martini-Variante erheblich tangiert. Die Baudirektion hat ein Vorprojekt für einen Doppelspurausbau der Zentralbahn im Bereich Stans-West erarbeitet. Ein solcher Doppelspurausbau wird nötig, wenn das Angebot der Zentralbahn weiter ausgebaut werden soll (d.h. nicht zwingend mehr Züge, sondern bessere Verbindungen in Luzern, weil Kreuzungen möglich sind). Der entsprechende Doppelspurausbau ist im Angebotsschritt 2030 der strategischen Entwicklungsplanung der Eisenbahnstrukturen des Bundes (STEP) vorgesehen. Das Vorprojekt des Doppelspurausbaus zeigt, dass durchaus ein Konflikt zwischen der Linienführung der Bahn und der Linienführung der Umfahrungsstrasse besteht. Aufgrund der durch den Doppelspurausbau bedingten neuen Trassierung der Zentralbahn im Bereich von Müller-Martini bleibt kaum Platz für eine normengerechte Umfahrungsstrasse. Sollte dereinst eine S-Bahnhaltestelle Bitzi realisiert werden ist zu bedenken, dass zwischen der Strasse und dem Bahnhof ein Vorraum notwendig ist, da der Perronzugang Unterführungen erfordert. Überdies ist der Langsamverkehr an den Bahnhof anzuschliessen, was ebenfalls Unterführungen bedingt, die Richtung Stans und Rotzberg vertieft weiter verlaufen. Solche kämen unweigerlich mit der Umfahrungsstrasse und dem Industriegebäude in Konflikt.
- Richtig ist, dass bei der Müller-Martini-Variante kurzfristig keine Kunstbauten erforderlich sind. Mit dem Bau des Bahnhofs Bitzi würden jedoch sehr lange und damit kostspielige Unterführungsbauwerke erforderlich.
- Dass die Variante Müller-Martini von der Bevölkerung klar bevorzugt wird ist eine subjektive Einschätzung der Motionäre, welche nicht belegt ist. Bisher wurde keine Bevölkerungsbefragung zum Thema Umfahrungsstrasse Stans-West oder eine entsprechende Abstimmung durchgeführt.
- Es ist fraglich, ob der Bau einer gering frequentierten Umfahrungsstrasse überhaupt sinnvoll ist. Das Verkehrsaufkommen auf der Umfahrungsstrasse Müller-Martini wäre vergleichbar mit demjenigen in Emmetten, einem Ort mit geringer Verkehrsbelastung.
- Die Leistungsfähigkeit des Bitzikreisels sowie der anderen Knotenpunkte rund um den Länderpark kann mit geeigneten Massnahmen (u.a. Turbokreisel) erhöht werden. Mit der neu entwickelten Option Einbahnring Länderpark kann die Leistungsfähigkeit im gesamten Gebiet Stans Nord mit geringem baulichen Aufwand stark gesteigert und eine hohe Flexibilität bei der Schaffung neuer Gebietsanschlüsse erreicht werden.

2.3.2 Linienführung des Landrats

Der Landrat hat im Jahre 2002 die Linienführung der Umfahrung Stans-West im Sinne der Variante Netzergänzung im Richtplan behördenverbindlich festgelegt. Die Variantenstudien und die Planungen haben sich seither zunehmend auf die vom Landrat vorgegebene Linienführung hin entwickelt. Nachdem die Realisierung des Projekts in greifbare Nähe gerückt und insbesondere kurz nachdem

die Mitfinanzierung durch den Bund nach Jahren endlich in Aussicht gestellt wurde, änderte der Landrat seine eigene Festlegung im Rahmen einer Richtplanrevision. Dabei hat er die anderen Elemente der zusammenhängenden strategischen Planung, welche insbesondere die Bundesfinanzierung erst ermöglichen und breit abgesprochen waren, zu wenig mitberücksichtigt.

Die Entscheidung über eine Kantonsstrasse und damit auch über die Umfahrung Stans-West obliegt unbestrittenermassen dem Landrat. Es stellt sich jedoch volkswirtschaftlich dennoch die Frage, ob der Kurswechsel des Landrates, nachdem nach jahrelangen Bestrebungen die Bundesfinanzierung endlich erreicht wurde, sinnvoll ist. Offenkundig ist nämlich, dass die Linienführung Müller-Martini aufgrund der geringen Entlastungswirkung, des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses und der fehlenden Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft wohl keine Bundesbeiträge erhalten wird. Im Weiteren ist aufgrund der 2008 erteilten Anbaubewilligung der Gemeinde Stans für die Firma Müller-Martini die vom Landrat geänderte Linienführung nur mit hohen Aufwendungen für den Umbau des Industriegebäudes Müller-Martini oder einer voraussichtlich noch aufwendigeren Gleisverlegung realisierbar. Um dem Willen der Motionäre zu entsprechen, eine kostengünstige Strasse zu bauen, müsste wenn schon eine dritte Variante ins Auge gefasst werden, bei welcher allerdings aus den gleichen Gründen wie bei der Variante Müller-Martini keine Bundesbeiträge zu erwarten wären. Diese Variante müsste westlich des Industriegebäudes Müller-Martini geführt werden (Variante Galgenried).

Im Übrigen stellt eine Motion im vorliegenden Fall nicht das richtige Instrument dar. Eine Motion ist darauf ausgerichtet, ein konkretes Projekt umzusetzen, d.h. sie drückt einen konkreten Willen des Landrates aus. Für (strategische) Planungen ist die Motion hingegen weniger geeignet. Wenn, wie bei einer Umfahrung Stans-West, zuerst aus einer Gesamtsicht eine Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft erfolgen muss, damit sich die beste Lösung ergibt, stösst das Instrument der Motion an Grenzen. Auch sind die zeitlichen Restriktionen der Motion (Umsetzung innerhalb von drei Jahren) hinderlich, wenn die Lösungsfindung in einem demokratischen Prozess, der bekanntlich seine Zeit braucht, stattfinden muss.

2.3.3 Umgehende Planung und Realisierung einer Umfahrungsstrasse

Die heutigen räumlichen Herausforderungen müssen ganzheitlich und koordiniert angegangen werden. Zur Vermeidung bzw. Verminderung von weiteren Mobilitäts- und Siedlungsproblemen ist eine integrale Sicht nötig, die Realisierung einzelner Infrastrukturmassnahmen ohne Berücksichtigung des Kontextes entspricht nicht (mehr) einer zukunftsgerichteten Politik. Die Agglomerationsprogrammpolitik des Bundes verlangt denn auch eine Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft bei sämtlichen Massnahmen der Raum- und Verkehrsplanung.

Die Gemeinde Stans ist momentan daran, ihr Siedlungsleitbild zu überarbeiten. Die langfristige strategische Ausrichtung des Gebiets Stans-West muss darin behandelt sein, um die Randbedingungen für eine Entlastungsstrasse Stans-West zu erhalten. Basierend auf dem Siedlungsleitbild ist ein neues Verkehrskonzept Stans zu entwickeln, welches anschliessend in ein neues Gesamtverkehrskonzept Nidwalden zu integrieren ist. Erst wenn diese Planungen (wieder) vorliegen, sind die Randbedingungen für ein Strassenprojekt Umfahrung Stans-West gegeben und können im Sinne einer Abstimmung von Siedlung und Verkehr die Wirkungen von Massnahmen beurteilt werden. Erst dann rechtfertigt es sich, ein Vorprojekt zu erarbeiten. Zum jetzigen Zeitpunkt, ohne Vorliegen der Randbedingungen, ist ein solches wertlos und verursacht unnötige Kosten. Bei der Erarbeitung der kommunalen Konzepte sind die demokratischen Prozesse zu beachten, d.h. es ist die nötige Zeit für die politische Diskussion zuzugestehen.

Wenn die Grundlagen dereinst vorliegen, sollten die drei Varianten Netzergänzung, Müller-Martini und Galgenried auf Stufe Vorprojekt ausgearbeitet werden, damit ein fundierter Variantenentscheid möglich ist. Die Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft, die Koordination zwischen Bund, Kanton und Gemeinde sowie eine geeignete Finanzierungsstrategie für das Gesamtkonzept sind bei diesen Planungen einzubeziehen.

2.4 Fazit

Aus Sicht des Regierungsrats hat die Gemeinde Stans zuerst die nötigen Grundlagen wie Siedlungsleitbild und Verkehrskonzept zu erarbeiten, bevor eine vertiefte Prüfung einer Entlastungsstrasse Stans-West (Umfahrung Müller-Martini) gemäss Beschluss des Landrates im Richtplan an die Hand zu nehmen ist. Daraus ergeben sich allenfalls neue Erkenntnisse. Zum jetzigen Zeitpunkt macht die Planung einer Einzelmassnahme ausserhalb des Gesamtkonzepts einer Verkehrsstrategie keinen Sinn, sondern verursacht unnötige Kosten. Zudem ist das Instrument der Motion nicht

geeignet für die gesamtheitliche Planung und die Koordination von Siedlung und Verkehr. Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Landrat, die Motion abzulehnen.

Beschluss

Dem Landrat wird beantragt, die Motion betreffend die umgehende Planung und Realisierung der Entlastungsstrasse Stans-West als Kantonsstrasse abzulehnen.

Landrat Markus Walker: Ich beantrage Eintreten.

Eintreten ist unbestritten und wird stillschweigend beschlossen.

Landrat Markus Walker: Ich danke dem Regierungsrat für die ausführliche Stellungnahme mit RRB Nr. 636 zur Motion. Die Geschichte zu Stans - West ist eine lange Projektierungs-, Planungs-, Abwarten- und Leidensgeschichte. Es ist darum nicht verwunderlich, dass allein die „Vorgeschichte“ in der Stellungnahme des Regierungsrates ein Drittel des gesamten Berichtes einnimmt.

Die Motionäre und der Regierungsrat haben in diversen Punkten die gleiche Meinung, insbesondere, dass wir in Stans und Umgebung zu den Pendlerzeiten ein massives Verkehrsaufkommen haben und dass der Karli-Platz sowie das Dorf mit der Entlastungsstrasse West entlastet werden soll. In der Frage wann und vor allem wie dies umgesetzt werden soll, gehen die Standpunkte aber weit auseinander. Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, gerne möchte ich Ihnen nun die Hintergründe und Argumente der Motionäre erläutern.

An der Landratssitzung vom 11. Juni 2014 beschloss der Landrat, den Entwicklungsschwerpunkt für Wohnen und Arbeiten in Stans-West, das Gebiet Bitzi-West, aus dem Richtplan zu streichen. Der Landrat unterstützte – im Gegensatz zum Regierungsrat – die Variante Entlastungsstrasse Stans-West vom Kreisel Rotzlochstrasse (Migrolino) über das Galgenried und der Firma Müller-Martini zur Ennetmooserstrasse. Der Landrat hat damit die provisorische Linienführung behördenverbindlich im kantonalen Richtplan verankert.

Geschätzte Anwesende, unsere Motion verfolgt nur das eine Ziel, nämlich, dass der Beschluss vom 11. Juni 2014 weiterverfolgt und umgesetzt wird. Grundsätzlich wollen wir Motionäre nicht, dass eine neue Strasse gebaut wird, sondern, dass die bestehende Strasse erweitert und die bereits vorhandene Infrastruktur besser genutzt wird. Das Argument, dass wir eine neue und längere Strasse bauen wollen, ist nicht korrekt.

Wenn die bestehende Strasse (Variante Müller-Martini) zu einer Entlastungsstrasse ausgebaut wird, würde durch diese Lösung das Dorfzentrum von Stans wesentlich vom Durchgangsverkehr entlastet. Der Verkehr von und nach Ennetmoos wird umgelagert, die Haupthindernisse, wie Bahnübergang, Kreisel Karli-Platz und die Stansstaderstrasse mit den neuralgischen Knoten umfahren und die Sicherheit für die Fussgänger damit erhöht. Weil diese Strasse das Dorf weiträumig umfährt, ist diese Variante auch in 30 bis 50 Jahren noch am richtigen Ort und erfüllt den Nutzen einer effektiven Entlastungs- bzw. Umfahrungsstrasse.

Diese Entlastungsstrasse wird ab der Inbetriebnahme eine hohe Leistungsfähigkeit mit einem ungehinderten Verkehrsfluss bereitstellen, und dies mit einer sehr guten Verkehrssicherheit, da es zu dieser Strasse nur wenige Ein- und Ausfahrten gibt. Der Verkehrsengpass beim Länderpark, welcher vor allem während den Pendlerzeiten und am Samstag auftritt, wird reduziert. Es gibt keine zusätzlichen Verkehrsbelastungen im bestehenden Wohngebiet, weil ein regionaler Schleichverkehr mit dieser Entlastungsstrasse gar nicht möglich ist.

Als weiteres, wichtiges Argument für die Entlastungsstrasse (Variante Müller-Martini) ist, dass sie für alle Lastwagen befahrbar ist, dies im Gegensatz zur Netzergänzung, wo die Lastwagen, wie bisher, über den Kreisel Karli-Platz fahren müssen. Ein Eingriff ins Grundwasser ist mit der Entlastungsstrasse nicht notwendig, und der bereits bestehende Hochwasser-Entlastungskorridor wird nicht abgetrennt, weil die Linienführung der bereits bestehenden Strasse folgt. Dadurch werden Bewirtschaftungsflächen nicht zusätzlich zerschnitten. Da die Strasse und das Bahntrasse der Zentralbahn parallel verlaufen, findet auch keine zusätzliche Zerstückelung von Siedlungen und Landschaften durch mehr Verkehrsflächen statt. Wenn diese Entlastungsstrasse gebaut wird, schränken wir die zukünftige Nutzungsplanung im Gebiet Bitzi nicht ein. Eine allfällige Haltestelle Bitzi ist auch nach dem Bau der Entlastungsstrasse ohne Vorinvestitionen realisierbar. Die Flexibilität betreffend Änderungen des Bahntrassees ist auch in Zukunft gegeben. Zusätzlich profitieren die Gemeinde Stans mit einer besseren Erschliessung des Gebietes Galgenried und die Gemeinde Ennetmoos mit einer direkten Anbindung an die A2.

Im Gegensatz zur Variante „Netzergänzung“ braucht es nur wenige flankierende Massnahmen, um den Verkehr auf die Entlastungsstrasse zu lenken und sicher zu betreiben. Die seit mehreren Jahren berüchtigten Wartezeiten beim Bahnübergang und dem Kreisel Karliplatz, die Staus und Behinderungen auf dem Kreisel Bitzi, wirken bereits jetzt genügend abschreckend. Die Kosten für die Entlastungsstrasse werden tiefer ausfallen als bei allen anderen möglichen Varianten, weil keine zusätzliche Kunstbauten, wie Brücken oder Unterführungen, dafür notwendig werden.

Wenn Sie dieser Motion zustimmen wird der Regierungsrat den entsprechenden Planungskredit dem Landrat unterbreiten und in einem späteren Zeitpunkt den Objektkredit vorlegen. Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, Sie entscheiden heute, ob wir den Landratsbeschluss vom 11. Juni 2014 weiter verfolgen. Sie haben es heute in der Hand, dass nach mehr als 35 Jahren planen, projektieren, abwarten, verschieben, wieder abklären und debattieren endlich dieses Problem angepackt wird und ein erster wichtiger Schritt zu einer Lösung gemacht werden kann.

Ich teile Ihnen noch die Meinung der SVP-Fraktion mit. Die SVP unterstützt diese Motion einstimmig.

Landrat Rochus Odermatt, Vertreter der Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL): Gerne gebe ich Ihnen die Meinung der Kommission Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt BUL betreffend die Motion zur Planung und Realisierung der Entlastungsstrasse Stans-West bekannt.

Die Motion von Landrat Markus Walker und Mitunterzeichnenden wurde an der BUL-Sitzung vom 14. September 2015 in Anwesenheit von Baudirektor Hans Wicki besprochen. Der Motionär wurde durch den mitunterzeichnenden Landrat Walter Odermatt vertreten.

Mit dieser Motion will Landrat Walker den Richtplanentscheid vom Jahr 2014 festigen und die Variante „Netzergänzung“ definitiv begraben. Der Motionär meint, es sei an der Zeit, dass endlich eine sinnvolle Umfahrungsstrasse Stans-West geplant und später auch gebaut werde. Diese Entlastungsstrasse soll an der Bahnlinie vorbei an den Müller-Martini-Werken zur Ennetmooserstrasse geführt werden.

Der Regierungsrat stimmt zu, dass etwas gemacht werden muss. Jedoch sei die Motion das falsche Instrument dazu. Die Entwicklung müsse zuerst über die Gemeinde Stans angeschaut werden. Zuerst müsse der Verkehrsrichtplan von der Gemeinde Stans angepasst und dann erst die Auswirkungen auf das Kantonsstrassennetz und die notwendigen Netzergänzungen geprüft werden. Der Regierungsrat ist auch der Meinung, dass die Netzergänzung weniger Land verbrauche.

Dem widerspricht der Motionär, vertreten durch Walter Odermatt. Mit der Variante „Müller-Martini-Entlastungsstrasse“ werde die bestehende Strasse ausgebaut. Bei der Entlastungsstrasse an der Müller-Martini vorbei, werden keine landwirtschaftlich wertvollen Flächen und Liegenschaften verschnitten. Im Gegensatz zur Variante „Netzer Ergänzung“, wo landwirtschaftliche Flächen verschnitten würden. Der Motionär betont weiter, dass bei der Variante „Netzer Ergänzung“ die Strasse unter dem Zug durchgeführt werden müsste, was im Vergleich zur Entlastungsstrasse massive Mehrkosten verursachen würde.

Es ist diskutiert worden, dass in Ennetmoos zurzeit viele Industriebauten erstellt werden. Das neue Industriegebiet verursacht erheblichen Lastwagenverkehr. Momentan fahren alle diese Lastwagen über den engen Karliplatz-Kreisel. Eine Kostenbeteiligung von Seiten des Bundes ist momentan für beide Varianten sehr ungewiss. Zum heutigen Zeitpunkt kann man nicht mit Geldern für beide Varianten rechnen. Nach einer interessanten Diskussion hat die Kommission BUL mit 6 zu 3 Stimmen der Motion von Markus Walker zugestimmt. Ich bitte Sie im Namen der Kommission BUL, diese Motion zu unterstützen.

Landrätin Lilian Lauterburg, Vertreterin der FDP-Fraktion: Ich habe Ihnen eine Plan-Skizze ausgeteilt, welche ich selber erstellt habe, damit wir die ganze Situation in einem etwas grösseren Zusammenhang betrachten können. Es geht mir nicht darum, jetzt Varianten zu diskutieren und eine Diskussion darüber ablaufen zu lassen, sondern, dass Sie alles in einem grösseren Zusammenhang betrachten können.

Wir haben die Motion von Markus Walker und Mitunterzeichnenden an unserer Fraktions-sitzung vom 14. Oktober 2015 länger diskutiert. Am Schluss der Diskussion entschied die Fraktion, die Motion mit 9 zu 1 Stimmen abzulehnen. Das ist eine deutliche Ablehnung im Vergleich zum Resultat der Kommission BUL, welche mit 6 Stimmen für die Motion war, mit 3 Stimmen dagegen sowie einer Enthaltung.

Die Fraktion der FDP hat grosse Bedenken, dass

- nicht nach der optimalsten Lösung für eine Verkehrsentslastung des Karliplatz-Kreisels und der Stansstadterstrasse gesucht wird, sondern nach jener, die in den Augen der Motionäre am einfachsten zu realisieren ist.
- Es wird auch ausser Acht gelassen, dass für diese Variante mehr Land verbaut wird als für andere Varianten und das Kosten/Nutzen-Verhältnis wurde bei den Betrachtungen vermutlich auch nicht mit einbezogen.
- Wir sind der Meinung, dass eine solche Lösung vor allem den Ennetmoosern dient und die Stansstadterstrasse und die Quartiere um den Länderpark nicht wirklich vom Verkehr entlastet werden. Nichts gegen die Ennetmooser – wir würden ihnen von Herzen gönnen, wenn sie endlich direkter und ohne Halt vor der Bahnbarriere auf die Autobahn gelangen könnten, aber es geht in diesem Fall nicht nur um die Ennetmooser. Und weil es primär eine Umfahrungsstrasse für die Ennetmooser wäre, würde eine solche Lösung ja vom Bund auch nicht finanziell unterstützt.
- Eine Umfahrungsstrasse würde zudem vor allem mehr Verkehr von Ennetmoos her anziehen, weil man nun plötzlich schneller auf die Autobahn gelangen kann. Allenfalls könnte damit in Ennetmoos ein zusätzlicher Bauboom ausgelöst werden, was unter Umständen von gewissen Leuten auch gewünscht wird.

Es stellt sich also die Frage, wollen wir eine Umfahrungsstrasse auf die grüne Wiese bauen, was auch das Naherholungsgebiet tangieren würde, oder soll ein Strassennetz geplant werden, das den bestehenden und zukünftigen Verkehr in diesem Gebiet leitet, kanalisiert und gleichmässiger verteilt?

Was jetzt passiert, ist unserer Meinung nach der Ausdruck von Partikularinteressen und zeugt nicht von einer nachhaltigen, langfristigen Planung, in welcher Siedlungsentwick-

lung, Verkehrsfluss und Einbindung des öffentlichen Verkehrs mit einbezogen wird. Genau das wollte man jedoch mit dem Agglomerationsprogramm erreichen. Das Agglomerationsprogramm zeigt die räumliche Entwicklung auf, die gemeindeübergreifend ist und hier primär die Gemeinde Stans betrifft. Bei der räumlichen Entwicklung soll Siedlung und Verkehr, die wirtschaftliche Entwicklung und Bevölkerungsentwicklung aufeinander abgestimmt werden.

Es ist ein komplexes Thema und gerade weil es ein komplexes Thema ist, darf man keine Hauruck-Übung veranstalten und nun einfach einer Variante den Vorrang geben, ohne die übrigen Varianten diskutiert zu haben bzw. die entsprechenden Kosten und die Vor- und Nachteile jeder Variante geprüft zu haben. Und vor allem auch, ohne die Meinung der Gemeinde Stans und deren Absichten bezüglich Entwicklung in diesem Gebiet abgeholt und berücksichtigt zu haben. Wir würden mit der Annahme dieser Motion einer kurzfristigen und falschen Entwicklung Vorschub leisten. Eine Entwicklung, die notabene eine Mehrheit dieses Landrates am 11. Juni 2014 ablehnte.

Die Fraktion FDP lehnt aus all den genannten Gründen die Motion ab und hofft, dass auch Sie mit der Ablehnung eine breit abgestützte Auseinandersetzung mit dem Thema möglich machen.

Landrätin Susann Ettlin Wicki, Vertreterin der Grüne-SP-Fraktion: Stans hat tatsächlich ein Verkehrsproblem. Die zwei Hauptadern Stansstaderstrasse und Robert-Durrerstrasse sind zu Stosszeiten chronisch verstopft. Die Situation wird sich aufgrund des Bevölkerungswachstums noch weiter verschärfen. Dass das zu einem grossen Leidensdruck der Anwohner führt, ist mehr als verständlich.

Die Gemeinde Stans hat in früheren Jahren die Verkehrsentwicklung sicher unterschätzt. Auch haben sich das Erstellen des Richtplanes und des Agglomerationsprogrammes in die Länge gezogen. Aktuell überarbeitet Stans ihr Siedlungsleitbild und gleichzeitig wird auch ein Verkehrskonzept erstellt. Die Ergebnisse werden nächstens vorgestellt. Stans ist im Moment in einem wegweisenden Prozess, und dieser ist für das Ortsbild und die Ausrichtung von Stans prägend. Siedlung, Verkehr und Landschaft sind drei Pfeiler, welche zwingend miteinander und aufeinander abgestimmt werden müssen.

Die Motion von Markus Walker greift da brachial ein und will uns eine vermeintlich einfache Lösung des Problems verkaufen. Tatsächlich aber wird damit eine Variante präferiert, welche der Prüfung durch den Kanton nicht standhält. Die Strasse ist lang und bedeutet einen grossen Landverbrauch. Besonders bedenklich ist aber die geringe Entlastung für die Stansstaderstrasse. Lediglich ein kleiner Teil des Ennetmooser und des Kernser Verkehrs wird damit umgeleitet. Und darum wird das verheissene Ziel klar verfehlt. Ausserdem verhindert sie eine ganzheitliche Lösung für Stans. Das Problem Stans Nord und damit auch die Robert-Durrerstrasse mit dem Schulbetrieb, ist noch nicht mal angedacht.

Damit Stans nicht im Verkehr erstickt, braucht es eine Strategie und zur Umsetzung ein ganzes Bündel von Massnahmen. Eine Westumfahrung alleine löst die Stanser Verkehrsprobleme nicht. Wie bereits erwähnt, liegt das Verkehrskonzept nicht abschliessend vor, die Erarbeitung ist aber in den Schlusszügen. Sollte der Landrat die Motion heute gutheissen, würde einer notwendigen Diskussion um das Verkehrskonzept vorgegriffen und so auch Geld in den Sand gesetzt. Ein vertieftes Variantenstudium wäre verhindert und somit ein regelrechter Schnellschuss produziert. Ein solches Vorgehen, ohne Einbindung der Stanser Bevölkerung, erscheint mir als Stanserin mehr als fragwürdig.

Lassen wir also zuerst die Gemeinde Stans ihre Hausaufgaben erledigen. Diese paar Wochen sind sicher gut investiert. Nur so können wir verantwortungsvoll über weitere sinnvollere Massnahmen befinden. Die Grüne-SP-Fraktion lehnt die Motion mehrheitlich ab.

Landrat Josef Bucher, Vertreter der CVP-Fraktion: Die CVP-Fraktion hat die Motion Umfahrung Stans-West eingehend diskutiert und unterstützt die Motion von Landrat Markus Walker. Ich stelle die Frage: Ist die Umfahrung Stans-West eine endliche oder eine unendliche Geschichte? Seit über 30 Jahren diskutiert man über eine Umfahrung West mit dem Ziel, das Dorf Stans von Verkehr und Lärm zu entlasten. Die Entwicklung ging weiter, die Ansiedlung von Wohnraum und Arbeitsplätzen hat zugenommen. Die Verkehrsknoten an der Peripherie nach Stans platzen an Stosszeiten aus allen Nähten, wie wir das bereits gehört haben. Aber passiert ist noch nichts. Warum wohl?

Die Gemeinde Stans hat diverse Leitbilder und Planungen erstellt und Absichten zur Siedlung formuliert. Der Kanton hat Visionen, wie der Verkehr gesteuert und gelenkt werden soll. Dazu hat man ein Agglomerationsprogramm erstellt und das räumliche Entwicklungskonzept präsentiert. Man plant und plant mit vielen guten Experten für gutes Geld. Und die Grundeigentümer werden, wenn überhaupt, erst am Schluss konsultiert und sagen dann, dass das Land gar nicht zur Verfügung stehe! Bei der Entwicklung des Agglomerationsprogrammes war dies nicht nur in Stans bei der Umfahrung West der Fall; auch in anderen Gemeinden wurden die Grundeigentümer nicht frühzeitig in den Prozess einbezogen oder wurden vor Tatsachen gestellt. Dies kann und darf nicht sein. Die Grundeigentumsrechte sind nach wie vor ein hohes Gut.

Ist das ein demokratischer Prozess, wie es im RRB 636 (auf Seite 6) erwähnt wird? Die CVP Fraktion meint klar Nein. Auf die Entlastung der Gemeinde Stans lässt sich nicht mehr länger warten.

Eine Siedlungsentwicklung mit haushälterischem Umgang von Kulturland ist auch mit der Umfahrung Müller-Martini möglich, ja sogar noch die bessere Variante. Die Kreisel Bitzi und Länderpark, wie auch die Knoten Spichermatt-Brücke (Nord und Süd) können nachhaltig entlastet werden oder die Kreisel müssen massiv ausgebaut werden, was nicht gerade günstig zu haben ist. Ob dies auf Grund der Platzverhältnisse überhaupt möglich ist, lassen wir offen.

In der Industriezone Galgenried (Müller-Martini) ist beabsichtigt, in absehbarer Zeit eine Recyclinganlage zu realisieren. Zu diesem Zweck muss der Ausbau zu einer normkonformen Strasse mit dem Einmünder in die Rotlochstrasse genau überprüft werden. Die CVP-Fraktion ist klar der Ansicht, dass diese Nutzung im Galgenried wenige Arbeitsplätze bringt, jedoch sehr viele Lastwagen mit dem maximalen Gewicht. Der heutige Zustand der Strasse sowie die Ausbaugeometrie werden diesen Bedürfnissen nicht gerecht. Zudem wissen wir, dass auch die Entwicklung in der Gruob Ennetmoos und im Gebiet Sand weiter gehen und zu weiterem Mehrverkehr führen wird.

Die Randumfahrung Müller-Martini führt zu keiner Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen, wie es im Protokollauszug RRB 636 erwähnt wird. Auch wird dadurch der Landverbrauch nicht grösser, je nach Strassenbreite sogar kleiner. Dagegen führen die Kunstbauten bei der Zentralbahn zu grösserem Verschleiss von Kulturland. Die Fahrdistanzen über den Karliplatz oder über die Müller-Martini-Strasse bleiben annähernd gleich. Das ist auch ausgewiesen.

Dass der Regierungsrat natürlich auch die Kosten anspricht und über das Agglomerationsprogramm zu Geldern kommen will, ist nachvollziehbar. Wenn wir aber all die Kosten, welche die Kunstbauten, Wasserhaltungsmassnahmen und Ausbauten der Kreisel um den Länderpark verursachen, anschauen und zusammenzählen, werden dem Kanton Nidwalden nach Abzug der Bundesgelder aus dem Agglo-Programm, Mehrkosten übrig bleiben, die höher sind als ein Ausbau „Umfahrung Müller-Martini“. Zudem stellt sich die CVP die Frage, woher die Mittel für das Agglomerationsprogramm kommen. Wahrscheinlich auch von Steuergeldern.

Aus all diesen Gründen unterstützt die CVP-Fraktion die Motion von Landrat Markus Walker zur umgehenden Planung und Realisierung der Entlastungsstrasse Stans-West (bei Müller-Martini) als Kantonsstrasse.

Baudirektor Hans Wicki, Landammann: Es ist richtig gesagt worden: Wir haben uns echt Mühe gegeben, die lange Geschichte von Stans-West darzulegen. Einen Strich im Richtplan zu haben heisst noch lange nicht, dass dort auch etwas passiert. Das ist auch die Meinung des Regierungsrates; es ist einfach ein anderer Strich im Richtplan. Es wurde in den letzten 30 Jahren ja auch nichts gemacht; weshalb soll nun plötzlich so gehetzt werden? So vielleicht die alles überspannende Aussage.

Wir haben bereits das Agglomerationsprogramm miteinander diskutiert, notabene mit allen Gemeinderäten. Es waren alle dabei. Wir haben darin die Entwicklung von Nidwalden im Jahre 2030 modelliert und diskutiert und daraus abgeleitet und geschaut, wo wir im Jahr 2030 ein Problem haben könnten. Das war unsere Aufgabe, die wir mit dem Agglomerationsprogramm erfüllen mussten. Das ist auch langfristig und nachhaltig die richtige Aufgabe, dass man gemeinsam die funktionalen Räume – Nidwalden ist eigentlich per se ein funktionaler Raum – plant und schaut, wo es ein Problem zu lösen gibt.

Weshalb machen wir das? Das ist nämlich ein wichtiger Ansatz, weil unsere Ressourcen Land und Geld in diesem Land Schweiz und Nidwalden vermutlich nicht unerschöpflich sind. Deshalb muss man nun etwas vorsichtig sein mit der Umsetzung von Projekten. Man muss sie gut aufeinander abstimmen und klug agieren. Mit der Richtplan-Genehmigung wurde gesagt, dass Stans sein Problem in Stans-West betreffend Entwicklung lösen werde. Nun hat der Landrat bei dieser Sache im Richtplan eine andere Meinung herbeigeführt. Stans-West ist für den Landrat keine Diskussion und er hat dieses Entwicklungsgebiet herausgenommen. Er hat auch die Bushaltestellen herausgenommen und beschliesst, andernorts die Umfahrungsstrasse zu machen. Das mag ja gut und recht sein; das ist die Legitimation des Landrates, so etwas zu sagen. Ich darf aber auch in Frage stellen, wo denn plötzlich das grosse Fachwissen all dieser Leute her kommt.

Damit können wir in der Regierung auch leben. Aber jetzt muss ich Ihnen Folgendes sagen, was Sie vorangehend leicht angedeutet haben: Die Gemeinde Stans bekommt ein gewaltiges Problem damit. Die Entwicklung von Stans ist nicht falsch prognostiziert worden. Zumindest in den letzten zwei Jahren ist sie genauso verlaufen, wie prognostiziert. Wenn die Entwicklung von Stans weiter so verläuft, fragt sich die Regierung, wo sich denn Stans entwickeln wird, wenn nicht in Stans-West? Diese Frage muss der Gemeinderat für die Bevölkerung der Gemeinde Stans beantworten.

Die Bevölkerung hat nun die Möglichkeit zu bestimmen, dass sie doch in Stans-West die Entwicklung haben möchte. Das darf sie. Käme das wieder in den Landrat, würde dies wohl wieder zu einer ähnlichen Diskussion führen. Die Bevölkerung kann aber auch sagen, dass die Entwicklung in Stans-Ost erfolgen solle. Das wäre ebenfalls eine Möglichkeit. Wenn das der Fall wäre, würde die Gemeinde Stans darüber entscheiden, wie sie dieses Gebiet erschliessen möchte. Erst wenn wir das haben, kann der Kanton – selbstverständlich zusammen mit der Gemeinde Stans und den anderen Gemeinden – wieder eine umfassende Planung machen und sagen, wo im Jahr 2030 ein Problem bestehen könnte. Es könnte ja auch sein, dass wir in Stans-West gar kein Problem mehr betreffend den Verkehr haben, weil sich allenfalls alles nach Osten verlagert. Damit wird klar, dass wir zu warten haben, bis die Gemeinde Stans entschieden hat, wohin die Entwicklung gehen soll. Und wenn wir das wissen, wird auch die entsprechende Strasse gebaut, wenn es dann eine braucht. Das kann ich heute nicht mit abschliessender Sicherheit sagen. Aber solange wir nicht wissen, was die Stanser möchten, ist der Regierungsrat der Meinung, dass keine Planungen „ins Grüne hinaus“ gemacht werden sollten.

Ob die vom Landrat entwickelte Linienführung wirklich richtig, wirkungsvoll und bezahlbar ist, wird sich zeigen, wenn man sie denn machen will. Wir sind jedoch der Meinung, dass die Bevölkerung – und nicht nur jene von Stans, sondern von ganz Nidwalden – eigentlich ein Anrecht darauf hat, dass ihre Gelder effizient und auch effektiv eingesetzt werden und dies nicht zur Erfüllung persönlicher Individualbedürfnisse erfolgen darf.

Geben wir doch der Stanser Bevölkerung die Chance, ihr Dorf zu entwickeln und gehen wir an die Lösung von Problemen, wenn sie auch da sind. Beachten wir dabei den Landverschleiss und die Kosten, und zwingen nicht einfach etwas durch. Der Regierungsrat war nie gegen diese Variantenführung. Er sagt aber, dass er es jetzt nicht machen will, bevor nicht alle Fakten vorhanden sind. Mit der Motion beauftragen Sie nun aber den Regierungsrat, dort eine Strasse zu planen, welche der Landrat quasi in einer Hauruck-Aktion gemacht hat. Alle reden davon, weniger Land zu verschleissen. Geschätzte Damen und Herren, Sie fahren mit mir zusammen selbstverständlich von A nach B, durch unser schönes Schweizerland und Sie wissen, wenn sie diese Strasse dort unten sehen, da reden wir nicht mehr von dieser Strasse. Sie wissen ganz genau, dass es auch ein Trottoir braucht – zu 100%. Es wird auch die Forderung nach einem Radweg kommen – todsicher. Und wenn Sie diese Flächen zusammenzählen, können Sie sicher sein, dass dort mehr Land verbraucht wird als andernorts. Weshalb kann ich das sagen? Wir haben in einer öffentlichen Informationsveranstaltung im Jahre 2011 auch diese Linienführung gezeigt. Es ist ja nicht so, dass die Motionäre eine Linienführung gefunden hätten, auf welche die Baudirektion und die Gemeinderäte im Agglomerationsprogramm nie darauf gekommen wären! Die Gemeinderäte von Ennetmoos und Stans haben zusammen mit der Baudirektion diese Möglichkeit entwickelt. Die Motionäre waren ja auch dort und haben die Linienführung ebenfalls gesehen. Wir haben sie ja abgeklärt.

Geschätzte Damen und Herren, wir sprechen hier von einer Linienführung von 1'500 m, wenn ich von Ennetmoos zum Länderpark gehen möchte, versus einer Linienführung von 730 m. Es leuchtet wohl jedem ein, dass diese Strasse breiter gemacht werden muss, als sie zurzeit ist. Damit werden bei 1'500 m mehr verbraucht als bei 730 m. Damals haben die Verkehrsplaner des Kantons, der Gemeinde Stans, aber auch von Seiten des Bundes gesagt, dass die Entlastungswirkung nicht gegeben sei und somit diese Linienführung nicht favorisiert werde. Bei der Linienführung bis ins Galgenried, die jetzt vorgeschlagen wird, betragen die berechneten Kosten rund 5 Mio. Franken. Bei der anderen Linienführung, welche damals bestanden hat, rechnete man mit Kosten von 4 bis 6 Mio. Franken. Ich würde sagen, das ist „Hans was Heiri“, aber der Flächenbedarf beträgt bei der bestehenden Linienführung 9'500 m² und bei der kürzesten Variante wären es 4'300 m².

Nun frage ich Sie, wollen wir heute eine Motion umsetzen bzw. den Regierungsrat beauftragen etwas zu tun, ohne alle Details zu kennen? Ist das wirklich die Meinung des Landrates? Wollen Sie das machen, bevor Sie überhaupt wissen, wie und wo sich Stans entwickeln wird? Wollen Sie das machen, nur, um ein paar Individualbedürfnisse zu erfüllen? Der Regierungsrat – ich sage es nochmals – war nie dagegen, dass diese Variante angeschaut wird. Wir sind aber der Meinung, dass das nicht jetzt zu erfolgen hat. Wir wollen keine Hauruck-Übung, sondern wir möchten abwägen und sparsam mit unserem Land, aber auch mit den Kosten, umgehen. Sie müssen wissen, diese Strasse müsste der Kanton Nidwalden alleine finanzieren. Dafür wird es keine Bundesgelder geben.

Ich frage Sie, wollen wir nicht typisch nidwaldnerisch sparsam mit den Landressourcen umgehen, Siedlungsentwicklung und Verkehr aufeinander abstimmen? Wir wollen sparsam umgehen mit dem Land, aber auch mit dem Geld. Deshalb sollte zurzeit nichts geplant werden, sondern wir warten ab, bis die Fakten vorliegen, um danach die Planung zu initiieren. Nachgehend werden wir mit einem Antrag zum Richtplan wieder an den Landrat gelangen. Ob der Landrat dann Ja oder Nein sagen wird, ist dann eine andere Geschichte. Wichtig ist aber, abzuwarten, bis die Gemeinde Stans sich wirklich darüber im Klaren ist, zusammen mit der Bevölkerung, also nicht alleine der Gemeinderat von Stans. Da-

nach kann etwas initiiert werden. Aber bevor die Fakten auf dem Tisch liegen, bereits etwas zu initiieren, erachtet der Regierungsrat als falsch und empfiehlt Ihnen deshalb, die Motion zur Ablehnung. Ich bitte Sie inständig, gehen Sie in sich und überlegen Sie sich nochmals, ob Sie wirklich jetzt einfach eine Linie fixieren wollen oder abwarten, bis wir wissen, welche Linie fixiert werden soll.

Landrat Stefan Bosshard: Bislang haben wir vom Nutzen für Ennetmoos gesprochen. Wir haben vom Nutzen/Nichtnutzen und Kosten für Stans und Nidwalden gesprochen. Aber was fehlt – und das zeigt eben genau, wie wichtig es ist – ist eine gesamtheitliche Planung. Was ist denn beispielsweise der Schaden für Stansstad? Wenn ich hier den Planausschnitt anschau, welchen Lilian Lauterburg verteilt hat, überlege ich mir, wie ich am schnellsten von Ennetmoos nach Stansstad gelange. Mit dieser Variante würde es in Stansstad Mehrverkehr geben, da man über die Rotzbergstrasse durch das Wohnquartier und über die Autobahnbrücke fahren würde. Aus diesem Grunde erachte ich es als richtig, eine gesamtheitliche Verkehrsplanung abzuwarten. Denn eine solche Strasse würde auch noch einige Auswirkungen in die nähere Umgebung ergeben, welche man allenfalls erst später erkennen würde. Deshalb lohnt es sich wirklich, das vorgängig zu planen.

Landrat Ruedi Waser (Stansstad): Es geht hier nicht nur um jene Leute, die von Ennetmoos nach Stansstad wollen, sondern Sie müssen sehen, dass es um den Länderpark herum ein „Puff“ ist – Deutsch gesagt. Was macht jemand, der von Ennetmoos auf die Autobahn möchte? Dieser würde durch die Rotzbergstrasse und die Gemeinde Stansstad fahren und dann auf die Autobahn fahren. Damit würde lediglich ein Problem verlagert. Wir haben dann das Problem in Stansstad und nicht mehr im Kreisel in Stans. Daher sollte das gesamtheitlich angeschaut und ein Verkehrskonzept entwickelt werden, das alles einbezieht und nicht nur den Punkt, wie man am schnellsten von Ennetmoos auf die Autobahn gelangt. Ich denke auch, dass es noch andere Auswirkungen geben würde und deshalb bitte ich Sie auch als Stansstader Landrat, die Motion abzulehnen und zuzuwarten, bis man weiss, was Stans möchte und wie das gesamte Verkehrskonzept in Stans aussehen soll.

Landrätin Beatrice Richard: Schön, machen Sie sich alle solche Sorgen um die Stanser Verkehrssituation. Es ist aber befremdlich, dass jetzt von Seiten einiger Initianten Druck gemacht wird auf die Planung der Umfahrungsstrasse Stans-West und man die Gemeinde bewusst aussen vorlassen will. Es ist allgemein bekannt, dass die Gemeinde Stans mit der Erarbeitung des Siedungsleitbildes und des Verkehrskonzeptes beschäftigt ist. Es sollte doch jedem einleuchten, dass Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt werden müssen. Wir müssen doch heute nicht die Fehler der Vergangenheit wiederholen. Man baut keine Strassen durch ein grünes Gebiet ohne dass man weiss, ob und wie sich eine Gemeinde entwickelt. Aber genau das würde jetzt passieren mit der Gutheissung der Motion Walker.

Das Stanser Siedungsleitbild basiert auf dem Agglomerationsprogramm 2 mit einem Wachstum von ca. 80 Personen, also ca. 1% pro Jahr, abgestimmt auf die Verkehrsbelastung und entsprechend auch auf die Verkehrsentslastung. Aber ist dieses Wachstum heute noch richtig? Das muss doch zuerst in der Gemeinde im Rahmen des Siedungsleitbildes mit der Bevölkerung diskutiert werden.

Der Landrat hat mit der Abstimmung zum kantonalen Richtplan vor einem Jahr mit der Westumfahrungslinie der Gemeinde Stans neue Grundlagen aufgedrückt. Es ist die Linieneinführung mit dem längsten Weg – notabene aber mit einer Ausfahrt am nächsten bei der Gemeinde Ennetmoos – als Entlastungsstrasse für die Stansstaderstrasse und den Kreisel Karliplatz verankert worden. Fachleuten ist bekannt: Je weiter der Weg, desto geringer die Entlastung. Meine Damen und Herren, eine Entlastungsstrasse muss auch für die Gemeinde Stans entlastend sein.

An der gleichen Landratssitzung hat man die Norderschliessung gebodigt und der Entwicklungsschwerpunkt Bitzi-West ist ebenfalls aus dem Agglo-Programm gestrichen worden. Damit wurde an einer Landratssitzung quasi jegliche Verkehrsentslastungen für Stans gebodigt und eine Entwicklungsvision verhindert.

Voilà, veränderte Punkte, die im Verkehrskonzept und im Siedlungsleitbild neu berechnet und einfließen müssen. Weshalb sind wir in Stans noch nicht fertig? Ja, weil wir dauernd mit veränderten Grundlagen konfrontiert werden. Es kommt uns vor wie das berühmte „Leiterlenspiel“!

Für die Gemeinde Stans ist es schon schwierig, weil das vereinbarte Agglo-Programm und der behördenverbindliche Richtplan mit diesen landrätlichen Entscheiden in ganz wesentlichen Punkten nicht mehr deckungsgleich sind.

Dazu kommt, dass sich durch das neue eidgenössische Raumplanungsgesetz ebenfalls neue Voraussetzungen für das Siedlungsleitbild ergeben. Hinzu kommen noch die Auflagen zur inneren Verdichtung. Diese sind ebenfalls nicht einfach umzusetzen in einer Gemeinde, deren Zentrum zu einem grossen Teil als ISOS-Gebiet (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung) gilt. Auch die innere Verdichtung bringt wieder eine andere Verkehrssituation.

All diese Entscheide haben unsere gemeinderätliche Arbeit immer wieder beeinflusst. Ein Siedlungsleitbild und ein Verkehrskonzept sollten doch mit der Bevölkerung von Stans diskutiert werden können. Die Gemeinde Stans steht jetzt mitten in diesem Erarbeitungsprozess. Wollen wir die Gemeinde Stans diesen Prozess nicht zuerst abschliessen lassen? Mit der Gutheissung der Motion Walker würde eben das verhindert.

Und der Gipfel ist: Würde die Westumfahrung, wie jetzt von den Motionären gefordert, geplant und dann auch gebaut werden, dann müsste die Gemeinde Stans und nicht etwa eine andere Gemeinde für die Kosten für ein Trottoir entlang dieser Strasse aufkommen, sofern das dann überhaupt Platz hat zwischen Müller-Martini und dem Bahngeleise. Ich bitte Sie daher eindringlich, die Motion Walker abzulehnen und entscheiden Sie heute nicht etwas über die Köpfe der Stanser Bevölkerung hinweg.

Landrat Karl Tschopp: Ich werde mal da und dort darauf angesprochen, dass ich ein direkt Betroffener sei und deshalb hier im Landrat als Interessenvertreter am besten schweigen solle. Soweit mich die Traktandenliste nicht täuscht, handelt das Geschäft hier von einem Projekt auf der Westseite des Bahntrassées der zb, also in Sichtweite von meiner Terrasse aus gesehen, aber keineswegs in einem Ortsbereich, wo meine persönlichen Interessen betroffen sein könnten. Ich spreche hier also nicht für mich persönlich, sondern für eine sehr grosse Anzahl verkehrsgeplagter Stanser, für Ennetmooser, die sich eine schnelle Anbindung an die Autobahn wünschen und für viele KMU-Betriebe, die sich im Galgenried befinden und sich nun eine neue Erschliessungschance in Richtung Obwalden auftut.

Es sind nun schon viele Vorteile dieser Entlastungsstrasse gemäss Motion Walker ausgeführt worden; ich will sie nicht alle wiederholen. Was ich aber will, ist Ihnen kurz aufzeigen, was denn die kantonalen und kommunalen Behörden vom Landratsentscheid zum Richtplan vom 11. Juni 2014 halten: Ich kann mich kurz fassen: Mit grösster Wahrscheinlichkeit sehr wenig.

Nicht anders lässt es sich erklären, dass man seitens des Kantons offensichtlich an der Variante Netzer Ergänzung festhalten will, das von der Gemeinde zwischenzeitlich erarbeitete und angepasste Verkehrskonzept und Siedlungsleitbild – beide liegen eigentlich seit Mitte Jahr vor – wieder zur Neubearbeitung zurückgewiesen hat, um so wahrscheinlich Zeit zu gewinnen. Ich frage mich ja schon, wie lange man denn noch planen will. Ich will

schon gar nicht wissen, wie viele hundertausende von Franken die Planung Stans-West schon verschlungen hat.

Heute macht man dem Landrat den Vorwurf, er habe seine eigene Linienführung der Netzergänzung im Richtplan aus dem Jahre 2002 letztes Jahr abgeändert und in einem Schnellschuss die Müller-Martini-Variante eingebracht. Das sei eine isolierte Einzelmassnahme ausserhalb des Gesamtkonzepts einer Verkehrsstrategie.

Der kantonale Richtplan wurde 2002, 2009 und 2014 teilrevidiert. Ich kann Ihnen sagen, dass es keine Richtplankarten, weder aus dem Jahr 2002 noch 2009 gibt, die eine Linienführung der West-Umfahrung aufzeigen. Im Richtplan 2002 wurde auf dem Textblatt die Linienführung aufgeschrieben, die in etwa der Netzergänzung entspricht. Im Jahre 2009 ist der Richtplantext hingegen bereits abgeändert und auf das Festhalten der Linienführung im Text verzichtet worden. Auf den eigentlichen Richtplankarten 2002 und 2009 gab es jeweils ab der Ennetmooserstrasse und ab dem Kreisel bei der Autobahnausfahrt Stans-Nord je einen Richtungspfeil, nie aber vom Kreisel Bitzi. Im Übrigen waren beide Richtplanaussagen, 2002 und 2009, als „Vororientierung“ bezeichnet worden, also als Vorhaben bezeichnet, das noch nicht abstimmungsreif ist oder über das bloss generelle Vorstellungen bestehen.

Seit dem 11. Juni 2014 haben wir eine Entlastungsstrasse Stans-West als „Zwischenergebnis“ im Richtplan und vom Bundesrat so genehmigt, also ein Vorhaben, das auch noch nicht abgestimmt ist, zu dem aber klare Aussagen zu den weiteren Abstimmungsschritten gemacht werden können. Das ist erstens eine Stufe höher als im vorherigen Richtplan und zweitens haben wir jetzt sogar eine klare Linienführung im Richtplan. Wieso um Himmels Willen soll jetzt diese Neufestlegung nicht auch behördenverbindlich sein, wie die Vorgängervarianten damals? Mit der Richtplananpassung vom 11. Juni 2014 hat man neben der Entlassung des Entwicklungsschwerpunktes Stans-West auch die Netzergänzung gestrichen. Das ist Faktum und neue Ausgangslage für sämtliche Behörden.

Die Motion Walker verlangt nun schlicht und einfach, dass diese im Richtplan behördenverbindlich festgelegte Entlastungsstrasse realisiert werden soll. Was die Behörden eigentlich angehen sollten, wird nun zeitlich abgekürzt. Das ist nachvollziehbar, weil man nach 35 Jahren Planung „Umfahrung Stans-West“ einfach genug hat. Und zu guter Letzt ist es ja nicht einmal eine schlechte Variante. Es ist ohnehin die kostengünstigste aller Varianten, die nicht Kollege Walker erfunden hat, sondern die schon seit Jahrzehnten in den Köpfen herumschwirrt und dann vor drei Jahren von einem Planungsbüro in enger Zusammenarbeit mit der IG Stans-West konkretisiert worden ist. Man hat in den vergangenen drei Jahren weder die IG Stans-West, noch den erwähnten Verkehrsplaner seitens der Behörden zu einem Meinungsaustausch begrüsst. Demgegenüber hat die IG Stans-West alle betroffenen Grundeigentümer zu einem positiven Meinungsaustausch eingeladen und auch mit den relevanten Unterlagen bedient.

Dass man die IG Stans-West weglässt ist das Eine, aber dass man sich um den Landratsentscheid vom letzten Jahr foutiert, geht einfach nicht. Der Bundesrat hat in seiner Genehmigung des Richtplanes den Prüfbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung vom 11. Mai 2015 einbezogen. Dieser sagt aus, dass die Umfahrung Stans-West, wie sie sich gemäss Motion Walker präsentiert, die höchste Stufe im Richtplan als sogenannte „Festsetzung“ dann erreichen kann, wenn diese Variante in Bezug auf die Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm noch vertieft beurteilt würde. Das wäre eigentlich ein Auftrag an die Behörden, sich gerade damit auseinanderzusetzen. Wenn ich den Regierungsratsentscheid vom 1. September 2015 zur heutigen Motion lese, sehe ich keinesfalls ein solches Bestreben. Im Gegenteil, man ist einfach strikte gegen diese Linienführung. Soviel zur Behördenverbindlichkeit eines Richtplans.

Geben Sie dem neuen Baudirektor oder der neuen Baudirektorin einen guten Auftrag, nämlich die Leidensgeschichte der Umfahrung Stans-West zu beenden, und zwar ohne auch nur ein kleinstes Bisschen das Agglomerationsprogramm zu stören. Die Entwicklung von Stans ist in Stans-West gegeben und erschlossen über den Bitzi-Kreisel. Stimmen Sie also der Motion Walker zu; es wäre seit langem einmal ein grosser Wurf, der tatsächlich auch politisch machbar ist.

Landrat Josef Barmettler: Ich staune eigentlich, dass wir über die Motion sprechen müssen. Der Landrat hat vor rund einem Jahr mit deutlicher Mehrheit entschieden, dass die West-Umfahrung von Stans Richtung Müller-Martini erfolgen muss und alle anderen Varianten zu streichen sind. Eine solche Umfahrung sollte nicht durch ein Quartier geführt werden – es heisst ja Umfahrungsstrasse – und sollte auch über mehrere Jahrzehnte am Dorfrand entlang geführt werden können. Beim Kreisel Länderpark wäre mit Stau zu rechnen, wenn die Westumfahrung über die Bitzi führen würde. Dieser Kreisel ist ja heute schon an bestimmten Tagen annähernd überlastet.

Es wird auch gesagt, die Variante Müller-Martini sei länger und würde deshalb von vielen Autofahrern nicht benutzt. Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, wenn Sie mit dem Auto unterwegs sind, wo fahren Sie durch? Nehmen Sie den Weg, womit Sie am schnellsten am Ziel sind? Oder nehmen Sie den kürzeren Weg, wo möglicherweise eine 30er-Zone ist und Sie vor allenfalls geschlossenen Barrieren warten müssen und somit 5 bis 10 Minuten länger haben? Diesen Entscheid überlasse ich Ihnen. Ich selber bin sehr viel auf der Strasse und nehme immer die schnellere Variante. Die eingesparte Zeit ist mir mehr wert als ein paar weniger gefahrene Strassenmeter.

Dazu kommt, dass auf dem Areal der Müller-Martini ein Unternehmen eine Kiesaufbereitungsanlage realisieren will, was einen regen Lastwagenverkehr bringen wird. Die heutige Erschliessung zu dieser Liegenschaft ist zu schmal zum Kreuzen von zwei Lastwagen. Somit muss das Unternehmen Ausweichstellen schaffen oder eventuell die Strasse verbreitern. Es ist anzunehmen, dass beide Massnahmen so ausgeführt werden, dass der Unterbau nicht tauglich für Hauptstrassen sein würde. Trotzdem würden dem Unternehmen hohe Kosten anfallen, die aber für einen Ausbau als Hauptstrasse nichts nützen, sondern wieder abgebaut werden müssten. Wie will man später diese Strasse ausbauen, wenn das Unternehmen diese Kiesausbeutung betreibt? Dieses Grundstück muss er zu jeder Zeit erreichen können. Das ginge nur noch über eine Notstrasse, was wiederum viel Geld verschlingen würde. Diese Kosten müsste allesamt der Kanton übernehmen. Und wer ist der Kanton? Das sind wir alle.

Deshalb ist es höchste Zeit, dass der Kanton mit den Grundstückeigentümern, mit dem Unternehmen und mit der Gemeinde zusammen sitzt und nach Lösungen gesucht wird. Ich bitte Sie deshalb, die Motion zu unterstützen.

Landrat Walter Odermatt: Das vorliegende Thema erhitzt die Gemüter. Es gibt verschiedene Meinungen dazu. Das ist auch gut so. Ich werde – nach fast 40 Jahren Diskussionen – diese Motion unterstützen und damit die Linienführung Müller-Martini. Mit dieser Variante werden keine Liegenschaften durchschnitten. Es ist wichtig, dass wir diese Strasse bauen, welche den Namen „Entlastungsstrasse“ verdient.

Ich möchte hier gerne die Entwicklung des Gebietes Länderpark in den Raum stellen: Rundherum hat eine rege Bautätigkeit stattgefunden und es wird auch weiterhin gebaut. Das bedeutet, dass es noch mehr Verkehr geben wird. Es wird nicht nur dort gebaut, sondern auch in Ennetmoos, in St. Jakob, in der Löwengrube und im Industriegebiet Drachenried. Auch das wird Mehrverkehr generieren. Zu Spitzenzeiten haben wir bereits heute eine Überlastung.

Zur Netzergänzung wurde gesagt, dass diese nicht tauglich für Lastwagen sei. Dazu gibt es den sogenannten Metron-Bericht, der im Jahr 2010 erstellt worden ist. Auf Seite 35, Tabelle 7 werden die Variantenvergleiche gemacht. Da werden die Kosten und das Grundwasser in Frage gestellt. Wenn man die Strasse lastwagentauglich machen möchte, müsste die Bahnlinie zwei bis drei Meter angehoben werden. So steht das unter „Erkenntnisse und Empfehlungen“. Das bedeutet, solange die Linienführung der Bahn nicht geregelt ist, würden die Lastwagen weiterhin über den Karliplatz fahren.

Gemäss Bericht müsste auch der Bitzi-Kreisel ausgebaut werden. Es sind auch noch Punkte rund um den Länderpark offen. Bei Stans-West hat der Staat grosse Differenzen mit den Grundeigentümern betreffend Entwicklung. Sie haben das bereits gehört: Die Behörden sähen dort eigentlich ein Entwicklungsgebiet, aber kein Grundeigentümer hat daran Interesse. Mit der Entwicklung dort würden wir auch Dienstleistungsbetriebe und Einkaufsmöglichkeiten schaffen. Da habe ich gewisse Bedenken für unser Dorf Stans.

An der Gemeindeversammlung vom 23. November 2011 habe ich einen Antrag gestellt, dass ein städtebaulicher Wettbewerb im Betrage von 100'000 Franken gestrichen werde. Dieser Antrag wurde ganz klar und fast einstimmig angenommen.

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, ich bin mir bewusst, dass dieses Thema sehr emotional ist. Es gab bereits lange Diskussionen und es wird auch weiter zu diskutieren geben. Ich bin der Meinung, dass wir heute „Nägel mit Köpfen“ machen – das erwarten auch die Bürgerinnen und Bürger von uns – und wir den Bau der Strasse vorantreiben.

Landrat Edi Engelberger: Ich habe bereits an der Gemeindeversammlung im Frühling in Stans zu einem ähnlichen Thema Stellung genommen. Es ist wirklich erstaunlich auch hier im Landrat festzustellen, dass Interessenvertreter von Anwohnern und Landbesitzern versuchen, ein Problem zu lösen, das sich vor ihrer Haustüre befindet und damit Lösungen verhindern, die einer Mehrheit von Stans dienen würde.

Das stellen wir, zumindest in Stans, seit Jahrzehnten fest und deshalb werden auch kaum noch Projekte, die sinnvoll wären, ermöglicht. Es macht deshalb keinen Sinn nun hier im Schnellschussverfahren nach 30 Jahren Planung einen Entscheid zu fällen, ohne Verkehrskonzept und über die Interessen der Gemeinde Stans hinweg. Deshalb bitte ich Sie, diese Motion abzulehnen.

Landratsvizepräsident Peter Scheuber: Es wurde hier mehrmals die Gemeinde Ennetmoos erwähnt und so möchte ich dazu auch noch etwas sagen. Bei einer Verkehrszählung vor ca. zwei Jahren auf der Ennetmooserstrasse in Richtung Karliplatz wurden auf der Höhe „Fuhr“ 7'900 Fahrzeuge pro Tag gezählt. Beim Karliplatz waren es 1'000 Fahrzeuge pro Tag mehr, weil das Gebiet Wirzboden, das Kantonsspital und der Paracelsusweg noch dazu kommen.

Es wurde vom Bauboom in Ennetmoos gesprochen. Dieser ist zwar nicht mehr so gross, wie er einmal war, denn unsere Stimmbürger haben zu Einzonungen Nein gesagt, welche wir machen wollten. Es ist aber in der Tat so, dass in der Gewerbezone zurzeit noch die letzten Parzellen bebaut werden. Es gibt dort eine sehr grosse Halle, in der viele Produktionsbetriebe einziehen werden. Im Weiteren wurde auch die Löwengrube erwähnt – rechts von der Josefskapelle –, welche in einer neuen Bauweise überbaut werden soll.

Zur Entlastung des Dorfes Stans: Da muss ich Ihnen sagen, dass wir in Ennetmoos relativ viele Bürger haben, die bei den Pilatus Flugzeugwerken arbeiten. Dies lediglich als Beispiel. Wenn diese durch das Dorf Stans fahren, kommen sie im Zentrum in die 30er-Zone, nachdem sie allenfalls beim Karliplatz im Stau waren. Wenn sie aber direkt über das Galgenried fahren könnten – die Ennetmooserstrasse hat eine 60er-Beschränkung und ebenso die Rotzlochstrasse – gibt es kaum Hindernisse. Eine Person, die in Richtung Sü-

den fahren möchte, würde sich für diese Verbindung zu 100% entscheiden, weil man beim „Migrolino“ direkt die Autobahnzufahrt nehmen kann.

Am Abend kommt der Hauptverkehr aus Richtung Luzern und man würde von der Autobahn her kommend bestimmt über das Galgenried nach Ennetmoos fahren. Der Mensch ist ein Gewohnheitstier: Da wird geschaut, wo der schnellste Weg zum Ziel führt, auch wenn man ein paar Meter weiter fahren muss. Wenn man zweimal an der Barriere beim Karliplatz steht, wird man das nächste Mal über das Galgenried fahren.

Hans Wicki hat gemeint, wenn sich die Gemeinde Stans allenfalls in Richtung Osten entwickeln würde, dass dann das Problem im Westen gar nicht mehr so gross wäre. Ja, wenn sich Stans in Richtung Osten entwickelt, dann gibt es deswegen von Ennetmoos her nicht weniger Verkehr. Auch die Situation beim Länderpark würde weiter bestehen. Ich gehe nicht davon aus, dass es für diesen Bereich durch die Entwicklung im Gebiet Ost eine Entlastung geben würde. Das glaube ich nicht. Zudem hat uns der Baudirektor selber im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm das sogenannte „Ameisenrennen“ gezeigt, wie sich der Verkehr in der Zukunft voraussichtlich entwickeln werde. Ich glaube, im Jahre 2030 – Irrtum vorbehalten – gäbe es einen Stau bis in die untere Säge in Stansstad. Das kann es doch nicht sein! Wenn man solche Entwicklungen voraussieht, müssen wir doch jetzt etwas tun. Seit 30 Jahren wird über eine Entlastung diskutiert; es gab also bereits damals diese Probleme, sonst hätte man ja gar nicht darüber diskutiert. Ich meine, der Zeitpunkt ist jetzt sicher reif, dass wir vorwärts machen.

Die Realisierung der Strasse ist für Stans kein Hemmschuh für die Planung und Entwicklung. Sollte sich Stans in Richtung West entwickeln, betrifft dies zuerst der Bereich Bitzi, bevor wir unter der Bahnlinie etwas machen. Und dann sind wieder einige Jahre vergangen.

Ein positiver Aspekt ist auch, dass die Zentralbahn nicht unterquert werden muss. Eine solche Unterquerung würde sehr viel kosten, weil dadurch das Grundwasser tangiert würde. Wenn die Lastwagen auch dort verkehren sollen, ist das fast nicht realisierbar, ohne wir nehmen Unsummen in die Hände. Das sind Aussagen von Spezialisten. Deshalb wäre in der ersten Phase vorgesehen gewesen, dass man bei der Stans-West-Netzer Ergänzung nur mit 3.5 m queren könnte. Die Lastwagen müssten dann weiterhin über den Karliplatz fahren und zwar noch über mehrere Jahre bis die Bauten bei der Bahnlinie an die Hand genommen würden.

Im Weiteren ist zu sagen, dass der Grundeigentümer, welcher durch das Projekt Stans-West-Netzer Ergänzung betroffen wäre, ganz klar sagt, dass er die nächsten 20 Jahre kein Land geben werde. Und wo wir in Bezug auf die Verkehrsproblematik in 20 Jahren stehen werden, kann sich jeder selber ein Bild machen. Es gibt nicht weniger Autos; im Gegenteil: der Verkehr nimmt stetig zu. Ich werde also klar die Motion von Markus Walker, welche ich selber mitunterzeichnet habe, unterstützen.

Landrätin Beatrice Richard: Nun haben wir es nochmals zu hören bekommen: Es geht doch nicht um eine Entlastung und um einen Nutzen ausschliesslich für die Gemeinde Ennetmoos, sondern es muss für die Gemeinde Stans eine wirkungsvolle Entlastung geben. Das ist zum jetzigen Zeitpunkt so nicht gegeben. Ich bitte Sie eindringlich, diese Motion abzulehnen!

Landrat Albert Frank: „Wer zu spät kommt, bestraft das Leben.“ Liebe Beatrice, es gibt eine Entlastung, wenn eine solche Strasse gebaut wird. Lieber Gewerbepräsident, im Galgenried kann etwas entstehen. Du müsstest eigentlich dafür sein. Es sei denn, dass in Stans-Ost auch Fabriken bzw. ein Kieswerk gebaut werden können.

Landrat Martin Blättler: Wir haben vom schonen der Ressourcen gesprochen. Ich glaube, auch bei einer Planung kann man eine Abkürzung nehmen und sparen. Hier spart man wirklich Land, wenn wir die Linienführung anschauen. Man sieht, wenn Verkehrsträger zusammengefasst werden, ist das auch sehr ressourcenschonend. Also eine parallele Führung unmittelbar neben der Eisenbahnlinie bzw. der Autobahnlinie schont die Landressourcen. Da weiss ich nicht, wie viele Planer hier noch überlegen müssen und hinterfragen und nachdenken. Es scheint mir eine klare Sache zu sein mit dieser Westumfahrung. Ich meine, es ist ein guter Vorschlag, welcher genau das macht, nämlich Ressourcen und Land sparen, indem die Verkehrsträger zusammengelegt und optimiert werden. Ich sage das auch als Hergiswiler. Wir wissen es nämlich, was es heisst, zwischen zwei, drei Verkehrsträgern sehr schmale Siedlungsgebiete zu haben. Das führt zwangsläufig zu verschiedenen Belastungen. In dem Sinne kann ich sagen: Ich kürze das Verfahren ab und glaube an diesen Plan.

Landrat Tobias Käslin: Nun kommt noch ein Beckenrieder! Seit nunmehr dreissig Jahren wird anscheinend auf eine Lösung gewartet. Ich bin der Meinung, ob nun ein, zwei Jahre weiter zugewartet wird bis das Siedlungs- und Verkehrskonzept vorhanden ist, spielt überhaupt keine Rolle mehr, wenn man das Ganze in Betracht zieht. Ich tendiere deshalb dahin, dass zugewartet wird, bis die Stanser soweit sind, damit wir nachgehend entscheiden können, wie es weiter gehen soll.

Landrat Peter Wyss: Ich bin ja nicht Verkehrstechniker und kein Planer, aber ich habe in der Pfadi gelernt, Pläne und Karten zu lesen. Ich weiss auch als Stanser, dass wir ein Verkehrsproblem haben, liebe Beatrice. Das weiss ich. Aber wir diskutieren hier über die Westumfahrung. Wir können damit weder eine Robert-Durrerstrasse noch eine Dorfstrasse entlasten, egal mit welcher Variante. Alle müssen über den Kreisel Wirzboden. Wir können auf der linken Seite von Stans machen, was wir wollen, die Robert-Durrerstrasse wird nicht entlastet. Fakt ist aber – und das ist für mich mit ein Grund, weshalb ich dieser Motion zustimme –, wir haben den Ennetmooser- und die Obwaldner-Verkehr nicht mehr, wenn sie schlau sind und hinten herum fahren. Und, wir haben so oder so ein Bauvorhaben auf dieser Strasse: Sie haben es gehört: Man muss diese Strasse sowieso sanieren, weil nun die grossen Lastwagen kommen wegen dem Recycling-Zentrum, das dort geplant ist. Da würde ich meinen, machen wir „Nägel mit Köpfen“ und bauen die Strasse als Entlastungsstrasse. Dann ist es unerheblich, wo und wie sich Stans entwickeln wird. Ich sage es nochmals: Egal, welche Variante wir nehmen oder vom Baudepartement angedacht worden ist; die Robert-Durrerstrasse entlasten wir mit keiner dieser Varianten, weil alle über den gleichen Kreisel fahren müssen.

Landrätin Lilian Lauterburg: Ich bin leider nicht Gaby Huber, sonst hätten sich meine Fraktionskollegen ihrem Votum enthalten. Aber, ich möchte noch etwas sagen: Wir sind keine Experten, deshalb finde ich, dass wir es den Experten überlassen sollten, uns Varianten aufzuzeigen, um darüber abstimmen zu können.

Wir sind ja nicht grundsätzlich gegen eine Entlastungsstrasse Stans-West, aber wenn man eine vernünftige Lösung erreichen will, sollte man nicht den Weg des geringsten Widerstandes wählen sondern jenen, der langfristig eine vernünftige Entwicklung des Gebietes ermöglicht, ohne dabei zu viel Land zu verbrauchen und ohne, dass es drastischen Mehrverkehr gibt.

Markus Walker macht im Zeitungsbericht der NNZ vom 3. Oktober 2015 die Aussage: „Die Bevölkerung erwartet von uns Politikern, dass wir das Problem angehen und lösen.“ Die Bevölkerung erwartet aber auch von uns, dass wir viele Faktoren bei unseren Entscheidungen mit einbeziehen und vor allem, dass wir sorgsam und haushälterisch mit unserem Land, aber auch mit den Finanzen umgehen. Geben Sie einer klugen, zukunftsgerichteten und vor allem auch mehrheitsfähigen Lösung eine Chance und lehnen sie die vorliegende Motion ab. Sie haben es im Eintretensvotum von Conrad Wagner gehört,

dass sich die individuelle Mobilität verändern werde und das müssen wir in Gedanken mit einbeziehen.

Landrat Karl Tschopp: Ich möchte mich noch zum Votum von Lilian Lauterburg äussern. Wenn du Gaby Huber gewesen wärest, dann hättest du mich vielleicht gefragt, worauf sich alle meine Überlegungen gestützt haben. Ich hätte dir gesagt, dass sich diese auf das Verkehrskonzept Stans-West gestützt haben, welches durch die IG Stans-West in Auftrag gegeben worden ist und seit drei Jahren in 24-seitigem Umfang vorliegt, wo offenbar alle mitgemacht haben und alle Abklärungen darin enthalten sind. Darin sprechen alle Abklärungen zugunsten der Linienführung gemäss der Motion Walker.

Baudirektor Hans Wicki, Landammann: Ich erlaube mir, zu einigen Aussagen eine kleine Replik. Ob die Linie in der Richtplankarte enthalten war oder nicht, können wir hier und jetzt nicht abschliessend beurteilen, sonst müssten wir diese Karte noch besorgen. Das haben wir nicht und machen wir nicht. Also kommentiere ich das einfach.

Ich frage mich aber, wieso in den Verkaufsdokumentationen der Häuser im Gebiet Bitzi die Strasse eingezeichnet ist. Und ich frage Sie, ob diese Frage überhaupt relevant ist, ob das dort enthalten ist oder nicht. Bei der vorliegenden Motion geht es um etwas ganz anderes. Die Motionäre erwarten vom Landrat jetzt eine Legitimation, eine Strasse zu realisieren, ohne zu wissen, ob die Strasse sinnvoll ist, Ja oder Nein, ob sie einen Nutzen hat, Ja oder Nein, ob sie den Stanserinnen und Stansern etwas bringt, Ja oder Nein, ob es den Ennetmoosern wirklich das Erwartete bringt und ob es eine Entlastung ist, wie Landrat Peter Wyss genannt hat: „Wenn sie schlau sind gehen sie dort durch“. Ob dies eine schlaue Umfahrung ist, wissen wir heute noch gar nicht. Der Regierungsrat bittet Sie ja lediglich eingehend, den Entscheid nicht heute zu fällen. Stützen Sie sich nicht ab auf die Aussagen der Motionäre. Sie dürfen mir glauben, ich weiss wovon ich spreche, wenn ein jemand kommt und sagt, er hätte da ein Gutachten. Auch ich weiss, wie man mit solchen Sachen umgeht. Der Regierungsrat und die Baudirektion würden sich ganz bestimmt nie über einen Landratsentscheid foutieren. Nein, das wäre ja unanständig. Wir respektieren jedoch, was dadurch erarbeitet worden ist. Es gibt nämlich neue Fakten, welche abgeklärt werden müssen, damit man weiterhin in Nidwalden sparsam mit Land und Geld umgeht.

Geben Sie doch bitte den Stanserinnen und Stansern die Gelegenheit, ihre Planung für ihr Dorf fertig zu stellen. Auf dieser Basis werden wir dann sehr gerne dem Landrat die Linie, sei es beim Galgenried oder eine andere, unterbreiten. Sie können sicher sein, dann wird der Landrat das Wissen haben, welche Entlastungswirkung die Planer prognostizieren. Dann wissen Sie, wie viel Land benötigt wird. Und Sie wissen, was es kostet. Initiieren Sie keine Planung, wo man gar nicht weiss, worum es eigentlich geht. Von daher kann ich Sie nur noch einmal darum bitten: Machen Sie einen weitsichtigen Entscheid und stimmen Sie dieser Motion nicht zu.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Der Landrat beschliesst mit 28 gegen 16 Stimmen: Die Motion von Landrat Markus Walker, Ennetmoos, und Mitunterzeichnenden, betreffend die umgehende Planung und Realisierung der Entlastungsstrasse Stans-West als Kantonsstrasse wird gutgeheissen.

6 Interpellation von Landrätin Therese Rotzer, Ennetbürgen, und Mitunterzeichnenden betreffend Bürokratieabbau für KMU

INTERPELLATION

Therese Rotzer-Mathyer, Buochserstrasse 2, 6373 Ennetbürgen

Ennetbürgen, 19. Januar 2015

Interpellation zum Bürokratieabbau für KMU

(Art. 53 Abs. 4 Landratsgesetz; NG 151.1)

Unternehmen schaffen in der Schweiz Arbeitsplätze und generieren Wertschöpfung. Sie sind auf gute Rahmenbedingungen angewiesen. Wichtig ist dabei unter anderem auch eine geringe Belastung durch staatliche Regulierungen. Der Kanton Nidwalden weist erfreulich viele KMU Betriebe auf. Diese werden von einer zu grossen Regulierungsdichte mit entsprechenden Kosten übermässig betroffen. Deshalb ist eine Senkung solcher Kosten für die hiesige Wirtschaft von besonderer Bedeutung.

Der Bundesrat hat in seinem Bericht vom 13. Dezember 2013 über Regulierungskosten und Verbesserungsmassnahmen aufgezeigt, wo bei den Unternehmen der Schuh drückt. Er hat Verbesserungsmassnahmen präsentiert, welche teilweise auch auf Stufe Kanton umzusetzen sind. Dazu gehören namentlich Regulierungen im Bau- und Umweltrecht sowie bei der Lebensmittelhygiene.

Der Regierungsrat Nidwalden wird in diesem Zusammenhang um die Beantwortung folgender Fragen ersucht:

1. Wo steht der Kanton Nidwalden bezüglich Bürokratie für KMU im Vergleich mit anderen Kantonen?
2. Der Bundesrat hat am 13. Dezember 2013 den Bericht über die Regulierungskosten gutgeheissen und Verbesserungsmassnahmen präsentiert. Hat dieser Bericht Auswirkungen im Kanton Nidwalden?
3. Der Bundesrat hat in seinem Bericht Verbesserungsmassnahmen vorgeschlagen, welche auch auf kantonaler Ebene umzusetzen sind. Welche Massnahmen wurden im Kanton Nidwalden bereits umgesetzt bzw. sollen umgesetzt werden und wie ist der Stand der Umsetzung?

Ich danke dem Regierungsrat für die Beantwortung der Fragen.

Theres Rotzer-Mathyer, Landrätin

Mitunterzeichnende: Otmar Odermatt, Joseph Niederberger, Bruno Christen, Alice Zimmermann, René Wallimann, Peter Scheuber, Andreas Gander, Stefan Hurschler

REGIERUNGSRAT

PROTOKOLLAUSZUG

Nr. 633

Stans, 1. September 2015

Volkswirtschaftsdirektion. Parlamentarische Vorstösse. Interpellation von Landrätin Therese Rotzer-Mathyer, Ennetbürgen und Mitunterzeichnenden betreffend Bürokratieabbau für die KMU. Stellungnahme

1 Sachverhalt

1.1

Mit Schreiben vom 19. Januar 2015 reichte Landrätin Therese Rotzer-Mathyer, Ennetbürgen, und Mitunterzeichnende eine Interpellation zum Thema Bürokratieabbau für KMU ein. Der Bundesrat habe in seinem Bericht vom 13. Dezember 2013 über Regulierungskosten und Verbesserungsmassnahmen aufgezeigt, wo bei den Unternehmen der Schuh drückt. Er habe Verbesserungsmassnahmen präsentiert, welche teilweise auch auf Stufe Kanton umzusetzen seien (namentlich

im Bau- und Umweltbereich und bei der Lebensmittelhygiene). Der Regierungsrat wird in diesem Zusammenhang um die Beantwortung von drei Fragen ersucht (vgl. Erwägungen).

1.2

Das Landratsbüro hat die Interpellation geprüft, festgestellt, dass sie Art. 53 Abs. 5 des Landratsgesetzes entspricht und den Vorstoss am 22. Januar 2015 überwiesen. Gemäss § 108 Abs. 2 des Reglements über die Geschäftsordnung des Landrates (Landratsreglement, NG 151.11) hat der Regierungsrat binnen sechs Monate seit der Überweisung des Vorstosses seine Stellungnahme abzugeben.

1.3

Die Interpellation ist gemäss Art. 53 Abs. 5 des Landratsgesetzes eine Aufforderung an den Regierungsrat, über einen kantonale Interessen betreffenden Gegenstand Auskunft zu erteilen.

2 Erwägungen

2.1 Frage 1: Wo steht der Kanton Nidwalden bezüglich Bürokratie für KMU im Vergleich mit anderen Kantonen?

Zur Regulierungsdichte im Vergleich zu anderen Kantonen (in Bezug auf kantonale Erlasse) kann mangels entsprechender Untersuchungen keine Aussage gemacht werden. Dem Regierungsrat ist es jedoch ein grosses Anliegen, diese tief zu halten (vgl. auch Ziff. 2.2).

Die Rückmeldungen der Unternehmer im Rahmen der durch die Volkswirtschaftsdirektion/Wirtschaftsförderung zusammen mit einem Gemeinderatsmitglied und einem Vertreter der Pro Wirtschaft Nidwalden/Engelberg regelmässig durchgeführten Betriebsbesuche (rund 35 pro Jahr) zeigen, dass die zunehmende Bürokratie bzw. die steigende Anzahl von Vorschriften ein grosses Thema ist. Die kurzen Wege im Kanton Nidwalden werden jedoch als wichtigen Vorteil angesehen.

Die Volkswirtschaftsdirektion lud Wirtschaftsvertreter am 4. März 2015 zu einem Runden Tisch zum Thema der Frankenstärke (Aufhebung Euro-Mindestkurs durch die Schweizerische Nationalbank) ein. Die unbürokratische Umsetzung und Anwendung von Gesetzen und Vorschriften im Kanton Nidwalden wurde auch im Rahmen des Runden Tisches gelobt.

2.2 Frage 2: Der Bundesrat hat am 13. Dezember 2013 den Bericht über die Regulierungskosten gutgeheissen und Verbesserungsmassnahmen präsentiert. Hat dieser Bericht Auswirkungen im Kanton Nidwalden?

Der Bericht des Bundesrates zeigt, dass sich die wichtigsten Massnahmen mit entsprechend hohem Verbesserungspotential auf Bundeserlasse beziehen. Die Mehrwertsteuer verursache beispielsweise Regulierungskosten von 1.76 Milliarden Franken pro Jahr, was u.a. auf die Bestimmung der steuerbaren Leistungen und des entsprechenden Steuersatzes (keine Einheitssteuer) oder die Korrektur in den Abrechnung zurückzuführen ist. Auch die Bereiche Rechnungslegung/Revisions(aufsichts)recht, Arbeitssicherheit/Unfallversicherung und das Umweltrecht sind vorwiegend bundesrechtlich geregelt. Der Bundesrat sieht aber auch Verbesserungsmassnahmen, zu welchen die Kantone einen Beitrag leisten können.

Dem Regierungsrat ist das Anliegen Bürokratieabbau wichtig. Er hat sich deshalb im Legislaturprogramm 2016-2019 ein entsprechendes Schwerpunktziel mit folgendem Wortlaut gesetzt: „Der Kanton Nidwalden gehört zu den effizientesten Kantonen in der Schweiz. Er minimiert Administration und Regeldichte zugunsten der Wirtschaft und der Bevölkerung.“

2.3 Frage 3: Der Bundesrat hat in seinem Bericht Verbesserungsmassnahmen vorgeschlagen, welche auch auf kantonaler Ebene umzusetzen sind. Welche Massnahmen wurden im Kanton Nidwalden bereits umgesetzt bzw. sollen umgesetzt werden und wie ist der Stand der Umsetzung?

Der Bericht des Bundesrates war bis zur Eingabe der Interpellation kein Thema im Kanton Nidwalden. Aus Sicht der Nidwaldner Regierung liefert er aber wichtige Anhaltspunkte, die es näher zu prüfen gilt. Der Nidwaldner Regierungsrat möchte sich bei der Thematik „Bürokratieabbau“ jedoch nicht bloss auf einen Bericht aus der Bundesverwaltung abstützen, sondern zunächst die Situation im Kanton Nidwalden vertieft analysieren. Hierzu soll eine Befragung bei den Unternehmungen durchgeführt werden. Aufgrund der Ergebnisse der Befragung wird der Regierungsrat die weiteren Schritte in die Wege leiten und Bericht erstatten.

Der Regierungsrat stellt fest, dass bereits einiges unternommen wurde, um die Abläufe zu vereinfachen (Beispiel: Einführung der Software „Pegasus GemDat“ für Baubewilligungsverfahren). Weiteres Potential soll zukünftig erschlossen werden (Stichwort E-Government), um bürger- und wirtschaftsfreundliche Abläufe zu gewährleisten.

Beschluss

Die Stellungnahme zur Interpellation von Landrätin Therese Rotzer-Mathyer, Ennetbürgen, erfolgt im Sinne der Erwägungen.

Landrat Bruno Christen: Ich spreche heute für Therese Rotzer, weil sie als CVP-Parteipräsidentin bekanntlich an der Beerdigung von alt Bundesrichter Dr. Eduard Amstad teilnimmt.

Am 19. Januar 2015 hat meine Landratskollegin Therese Rotzer eine Interpellation zum Bürokratieabbau eingereicht. Sie hat dies gemacht, kurz nachdem die Schweizerische Nationalbank die Wirtschaft mit ihrem Entscheid zur Aufhebung des Euromindestkurses geschockt hat.

Therese Rotzer hat mit ihrem Vorstoss verlangt, dass sich auch der Kanton Nidwalden um eine Senkung der Regulierungskosten bemühe, um damit die Rahmenbedingungen für die hiesige Wirtschaft, insbesondere das Gewerbe, zu verbessern. Sie hat dabei auf einen Bericht des Bundesrates vom 13. Dezember 2013 verwiesen. Mit diesem ausführlichen Bericht wird aufgezeigt, dass auch Handlungsbedarf bei den Kantonen besteht. Der Regierungsrat bestätigt jetzt in seiner Stellungnahme, dass sich die Unternehmer über zunehmende Bürokratie und steigende Anzahl von Vorschriften beklagen.

Auch wenn der Kanton Nidwalden über kurze Wege in der Verwaltung verfügt; man kann sich immer verbessern. Damit kann sich der Kanton Nidwalden – nebst attraktiven Steuern – einen zusätzlichen Standortvorteil erwirtschaften und damit allenfalls auch bei Neuan siedlungen und Neugründungen von Firmen punkten. Es muss im Interesse unseres Kantons sein, neue Arbeitsplätze zu schaffen. Wir wollen nicht nur, dass die Leute hier wohnen, sondern auch dass sie hier arbeiten können.

Selbstverständlich entstehen viele Regulierungskosten auf der Stufe Bund, was wir hier in Nidwalden nicht ändern können. Aber wir können uns verbessern, wo der Kanton für die Regulierung und für Bewilligungen zuständig ist, beispielsweise im Bau- und Planungsrecht. Man muss auch immer hinterfragen, was von Bern kommt; ob neue Vorschriften nicht auch pragmatischer umgesetzt werden können, wie die Verwaltung dies tatsächlich macht, zum Beispiels beim Hochwasser- und Gewässerschutz.

Der Regierungsrat will sich dem Thema annehmen und näher prüfen, wo in Nidwalden Verbesserungspotenzial besteht. Damit wird das Anliegen der Interpellantin aufgenommen und weiterverfolgt. In diesem Sinne danke ich dem Regierungsrat für die zustimmende Stellungnahme zur Interpellation von Therese Rotzer.

Vizepräsidentin Michèle Blöchliger: Das Thema Bürokratieabbau erachte ich persönlich als ein sehr wichtiges Thema und ich befasse mich schon seit längerem damit. So habe ich auch verschiedene Vorstösse eingereicht, unter anderem eine parlamentarische Initiative zur Reduktion der Regelungsdichte und zum Abbau der administrativen Belastung von kleinen und mittleren Unternehmen. Eingereicht habe ich diese vor knapp zehn Jahren am 2. November 2005.

Ganz kurz zu deren Inhalt: Ich beantragte, dass die Regelungsdichte reduziert und die administrative Belastung durch Behörden und Verwaltung abgebaut werden. Im Weiteren beantragte ich, dass Erlasse auf KMU-Verträglichkeit überprüft werden, die Vereinfachungen

chung und Beschleunigung von Verfahren und Formularen sowie den sogenannten „one stop shop“, das heisst, lediglich eine Anlaufstelle für Unternehmen für gewisse Bewilligungen.

Die parlamentarische Initiative wurde damals leider abgelehnt. Der Regierungsrat hat eine Stellungnahme zum Vorstoss vor zehn Jahren abgegeben. Ich habe diese wieder hervorgeholt und war ganz glücklich, dass mein Archiv funktioniert und ich die Stellungnahme wieder gefunden habe. Ich möchte Ihnen daraus zwei, drei Sequenzen vorlesen um aufzuzeigen, was innerhalb von zehn Jahren gegangen ist und wie sich Meinungen ändern können. Vielleicht hat es auch damit zu tun, dass seinerzeit der Vorstoss von der SVP kam und jetzt ist er von der CVP.

Ich zitiere zuerst aus den Erwägungen: „Durch die regelmässigen Betriebsbesuche werden Erkenntnisse über den Geschäftsgang und die Probleme der KMU gewonnen. Aufgrund dieser Rückmeldungen teilen wir die Meinung der Initianten nicht, dass die regulatorischen Auflagen und administrativen Hürden von KMU's diese in ihrer Entwicklungsfähigkeit wesentlich beeinträchtigen.“

Weiter heisst es in den Erwägungen: „Der überwiegende Teil solcher Regulierungen besteht aus Bundesvorschriften (Mehrwertsteuer, Lohnnebenkosten). Der Handlungsspielraum für den Kanton ist deshalb äusserst beschränkt.“

In Ziffer 6 der Erwägungen heisst es weiter: „Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass die parlamentarische Initiative zur Reduktion der Regelungsdichte und zum Abbau unnötig ist. Diese Meinung teilt im Übrigen auch der Gewerbeverband, der festhält, im Gegensatz zu anderen Kantonen, in denen es offenbar weitere Gesetze und Kommissionen brauche, funktioniere in Nidwalden bereits ein kompetentes Netz von Organisationen und Kommissionen, welche die Anliegen der KMU erfolgreich vertrete. (...) Im Weiteren hat die Aufsichtskommission des Landrates jederzeit die Möglichkeit, Verfahrensabläufe innerhalb der Verwaltung auf ihre Verhältnismässigkeit und Zweckmässigkeit zu prüfen.“

Die Volkswirtschaftsdirektion liess sich also damals folgendermassen verlauten und war der Meinung, dass alles bestens und gut sei und hat dementsprechend die parlamentarische Initiative nicht unterstützt.

Die Beantwortung, welche uns jetzt vom 1. September 2015 vorliegt, sieht etwas anders aus. Heute sagt der Regierungsrat in seinem Bericht unter Ziff. 2.1. Abs. 2:

„Die Rückmeldungen der Unternehmer im Rahmen der durch die Volkswirtschaftsdirektion/Wirtschaftsförderung zusammen mit einem Gemeinderatsmitglied und einem Vertreter der Pro Wirtschaft Nidwalden/Engelberg regelmässig durchgeführten Betriebsbesuche (rund 35 pro Jahr) zeigen, dass die zunehmende Bürokratie bzw. die steigende Anzahl von Vorschriften ein grosses Thema ist. Die kurzen Wege im Kanton Nidwalden werden jedoch als wichtigen Vorteil angesehen.“

So kommt man zu verschiedenen Bewertungen vor zehn Jahren und heute. Ich hoffe sehr – so verschieden die Aussagen auch sind –, dass man zu diesem Thema auch wirklich etwas machen will. Der Regierungsrat hält fest, dass Befragungen bei den KMU durchgeführt und die Befindlichkeiten abgeholt werden sollen. Ich möchte lediglich zu bedenken geben, dass es immer entscheidend ist, welche Fragen gestellt werden, um auch entsprechende Antworten zu erhalten. Ich hoffe sehr, dass der „one stop shop“ für KMU nach zehn Jahren wieder eine Chance erhält.

Volkswirtschaftsdirektor Othmar Filliger: „Bürokratieabbau für die KMU“ – so lautet der Titel dieses Vorstosses und ist aus Sicht der Kantonsregierung ein ganz wichtiges Anliegen. Wir wollen ein effizientes Staatswesen in unserem Kanton und haben das auch im

Legislaturprogramm 2016-2019 entsprechend als Schwerpunkt formuliert. Wir sehen das als Daueraufgabe an, welche ganz zentral ist.

Wir sind auch der Meinung, dass wir diesbezüglich in den letzten Jahren einiges umgesetzt haben. Das ist auch in unserem Bericht ausgeführt. Wir wissen aber auch, dass wir in Zukunft weiter dran bleiben müssen. Als Stichwort nenne ich „E-Government: Wir müssen die neuen Technologien nützen. Internet: Wir müssen stetig unsere Software-Lösungen aktualisieren/anpassen. Damit ist auch das Ziel verbunden, bürgerfreundliche und wirtschaftsfreundliche Prozessabläufe zu erarbeiten. Das kann man ständig verbessern; das sind wir uns auch bewusst. Das ist eigentlich die Grundhaltung der Kantonsregierung.

Was wissen wir? Wie ist es eigentlich im Kanton effektiv? Da kann ich nur sagen, dass wir diesbezüglich viel hören. Wir sind oft in Gesprächen und in Kontakt. Wir nutzen die genannten Netzwerke. Es ist effektiv so; die Regulierungsdichte nimmt zu. Firmen beklagen sich über immer mehr Reglemente, Gesetze, Verordnungen und über Normen, welche ja nicht unbedingt nur von der Politik initialisiert werden.

Als wichtigen Vorteil gelten die kurzen Wege im Kanton Nidwalden und man kann schnell mit den Leuten kommunizieren. Diese beiden Sachen hört man immer wieder.

Jetzt möchte die Regierung das Thema „Bürokratieabbau“ genauer analysieren. Hierzu wollen wir eine Umfrage lancieren um herauszufinden, wo genau der Schuh drückt, welche Gesetze und Verordnungen es betrifft und welche Normen allenfalls. Wenn wir das wissen, können wir auf Staatsebene, je nachdem ob es den Bund oder den Kanton betrifft, den Hebel ansetzen.

Zusammenfassend: Aus unserer Sicht, erachten wir es als ein wichtiges Argument und möchten darüber mehr wissen.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

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

Die Sitzung ist offiziell geschlossen.

Landratspräsident:

Conrad Wagner

Landratssekretär:

Armin Eberli