



LANDRAT

Protokoll der Sitzung

vom Mittwoch, 21. März 2007, 14.00 bis 15.41 Uhr
in Stans, Landratssaal des Rathauses

Anwesend:	Landrat: 57 Ratsmitglieder Regierungsrat: 7 Ratsmitglieder
Absolutes Mehr:	29 Stimmen
2/3 Mehr:	38 Stimmen
Entschuldigt:	Landrat Karl Tschopp, Stans Landrat Klaus Odermatt, Dallenwil Landrat Hans Christen, Wolfenschiessen
Vorsitz:	Landratspräsident Bruno Durrer
Protokoll:	Hugo Murer, Landratssekretär Angela Gander, Verwaltungsangestellte Staatskanzlei

Behandelte Geschäfte:

1	Tagesordnung; Genehmigung	258
2	Protokolle der Landratssitzungen vom 13. Dezember 2006, vom 17. Januar 2007 und vom 7. Februar 2007; Genehmigung	258
3	Wahl der Kommission für die Vorberatung der Totalrevision des Gesetzes über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Baugesetz)	259
4	Teilrevision des Gesetzes über die Volksschule (Volksschulgesetz); 2. Lesung	261
5	Landratsbeschluss über die Zulässigkeit des Gegenvorschlages zur Änderung des Familienzulagengesetzes	262
6	Landratsbeschluss über die finanzielle Beteiligung an einem Zusatzkredit für die weitere Planung des Projektes „Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn“	262
7	Interpellation von Landrat Maurus Adam, Hergiswil, und Mitunterzeichnende betreffend den öffentlichen Verkehr	268

Landratspräsident Bruno Durrer: Wie immer zu Beginn der Landratssitzung erheben wir uns zur Besinnung. Wir erinnern uns dabei und gedenken an den kürzlich verstorbenen Kollegen Altlandratspräsident Kaspar Leiser, Emmetten, der seinem schweren Krebsleiden erlegen ist. Am 10. März 2007 wurde er beerdigt.

Ich begrüsse Sie zur heutigen ordentlichen Sitzung.

In der Regel findet einmal pro Jahr der Besuch einer Ratsleitung eines anderen Kantons bei uns statt. Die Vertretung des jeweiligen Kantons wird von uns eingeladen. Um welchen Kanton es sich jeweils handelt, darf der amtierende Präsident oder die amtierende Präsidentin mitbestimmen. Wir haben heute die Präsidentenkonferenz des Grossen Rates des Kantons Graubünden bei uns in Nidwalden zu Besuch. Geleitet wird diese Präsidentenkonferenz von der Landespräsidentin oder dem Landespräsidenten. Dieses Jahr ist dies Frau Landespräsidentin Agathe Bühler-Flury.

Weshalb kam ich auf den Kanton Graubünden: Einerseits, weil er noch nie bei uns zu Besuch war und andererseits, weil ich spezielle Beziehungen zu diesem Kanton habe. Schon beim Mittagessen habe ich erzählt, dass ich in Sedrun in den Skiferien weilte und dort auch Verwandte habe. Eine Zeit lang durfte ich in Chur wohnen. Nach dem Technikum führte ich zusammen mit einem Kollegen dort ein Architekturbüro. Auch unser erstes Projekt wurde hier realisiert. Auch heute noch bin ich häufig im Oberengadin in den Ferien. Somit hat sich mein Wunsch, die Bündner einmal zu uns einzuladen, ergeben. Sobald die Gäste im Landratssaal eintreffen werde ich die Sitzung kurz zur Begrüssung dieses hohen Besuches aus dem Kanton Graubünden unterbrechen.

Regelmässig treffen sich auch die Büros der Parlamente der Kantone Obwalden und Nidwalden zu einem Gedankenaustausch. Am 7. März war dieses Treffen. Die Nidwaldner haben diesmal die Obwaldner eingeladen. Wegen den noch bestehenden Differenzen betreffend die gemeinsamen Spitäler Ob- und Nidwalden haben wir die Vertreter ganz bewusst ins Kantonsspital Nidwalden eingeladen. Spitaldirektor Paul Flückiger hat einen kurzen Rundgang organisiert, damit die Kollegen der Ratsleitung einen Einblick in unser Spital erhalten konnten. Dies wurde sehr begrüsst und wir konnten sehr kameradschaftlich und freundschaftlich zusammensitzen. Im Anschluss daran wurde ausführlich über die beiden Spitäler diskutiert. Auf beiden Seiten ist die Absicht klar, den Kontakt auf parlamentarischer Ebene weiter zu pflegen. Auch besprochen wurde die Reaktivierung der interparlamentarischen Spitalkommission, um die kantonsübergreifende Diskussionsplattform wieder zu beleben. In den jeweiligen Büros wird diese Idee noch ausdiskutiert. Offiziell, weder in Obwalden noch Nidwalden, wurde diese Kommission niemals aufgelöst. Ausgeschieden sind jene Parlamentarier, die heute nicht mehr im Rat sind. Damals war das Ziel, eine Begleitkommission bei den Bestrebungen zu einer allfälligen Zusammenführung der beiden Spitäler zu haben. Dies als Information.

Die Ratsleitungen behalten den Kontakt und den Gedankenaustausch bei und werden sich weiterhin regelmässig treffen. Nach aussen hin soll signalisiert werden, dass die beiden Räte sehr wohl noch miteinander reden können.

Seit der letzten Sitzung sind keine neuen parlamentarischen Vorstösse eingereicht worden.

1 Tagesordnung; Genehmigung

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

Das Wort wird nicht verlangt.

Der Landrat beschliesst einstimmig: Die Traktandenliste wird genehmigt.

2 Protokolle der Landratssitzungen vom 13. Dezember 2006, vom 17. Januar 2007 und vom 7. Februar 2007; Genehmigung

Das Wort wird nicht verlangt.

Der Landrat beschliesst einstimmig: Die Protokolle der Landratssitzungen vom 13. Dezember 2006, vom 17. Januar 2007 und vom 7. Februar 2007 werden genehmigt.

3 Wahl der Kommission für die Vorberatung der Totalrevision des Gesetzes über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Baugesetz)

Landratsvizepräsident Paul Matter: Gemäss Art. 24 des Landratsgesetzes besteht die Möglichkeit, dass der Landrat zur Vorbereitung, Vorberatung und Antragstellung eines Geschäftes dieses an eine nichtständige Kommission überweist. Es ist eher die Ausnahme. Es muss denn auch ein Gesetz vorliegen, das eine entsprechend weitreichende Bedeutung hat, so wie hier das Baugesetz. Das Landratsbüro hat sich entschieden, Ihnen die Wahl einer Kommission für die Vorberatung des Baugesetzes auf der Basis der heute bestehenden Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt plus unseren folgenden Vorschlägen zu beantragen. In der Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt sind nicht alle Politischen Gemeinden vertreten. Wir erachten es aber als wichtig, die nicht vertretenen Gemeinden beizuziehen und ihnen Einsitz zu gewähren. Es wurde diskutiert, ob diese in beratender Funktion tätig oder mit Stimmrecht versehen werden sollen. Wir kamen zum Schluss, dass die fehlenden Gemeinden durch Landratsvertreter ersetzt werden, die damit auch ein Stimmrecht haben. Somit schlägt Ihnen das Landratsbüro eine Kommission „BUL plus“ vor, damit alle 11 Gemeinden vertreten sind.

Unsere Nominationsvorschläge lauten: Landrat Peter Epper Buochs, Präsident, Landrat Beat Ettlín, Stans, Landratsvizepräsident Paul Matter, Ennetmoos, Landrat Maurus Adam, Hergiswil, Landrätin Susann Trüssel, Oberdorf, Landrat Max Achermann, Stans, Landrat Martin Ambauen, Beckenried, Landrat Josef Barmettler, Buochs, Landrat Eduard Christen, Wolfenschiessen, Landrat Conrad Wagner, Stans, Landrat Martin Zimmermann, Ennetbürgen, Landrat Walter Brändli, Stansstad, Landrat Paul Joller, Dallenwil, Landrätin Jeannine Schori, Ennetbürgen, Landrätin Alice Zimmermann, Emmetten. Als Sekretär wird Landratssekretär Hugo Murer vorgeschlagen.

Ich bitte Sie, diesem Nominationsvorschlag Ihre Zustimmung zu erteilen.

Landrat Bruno Duss: Das Baugesetz gehört zu den wichtigsten Gesetzen unseres Kantons. Es regelt die Entwicklung Nidwaldens, sei es im Bereich Wohnen, Wirtschaft, Gestaltung der Dörfer u.s.w.. Es ist ein sehr komplexes Gesetz, was man an den stattlichen 315 Artikeln der Vernehmlassungsfassung erkennen kann! Es handelt sich hierbei auch um eine Totalrevision, nicht um eine Teilrevision. Die Zielsetzungen der unterschiedlichen Interessensgruppen werden sehr widersprüchlich sein. Ende März ist Vernehmlassungsende. Schon der Zweckartikel, Art. 1, lässt die Breite erkennen: haushälterische Nutzung des Bodens, fordert eine verdichtete Bauweise, nachbarrechtliche Regelungen, visuelle Gestaltung der Dörfer, insbesondere an exponierten Lagen etc.. Es ist zu erwarten, dass intensive Diskussionen auf uns zukommen werden. Daher ist die Zusammensetzung dieser Kommission sehr wichtig, damit das Gesetz bereinigt in den Landrat zurückkommt. Die Ziele der Zusammensetzung der Kommission sind definiert. Wir müssen uns aber Gedanken machen, ob die Prioritäten und die Gewichtung der Fachkenntnisse richtig sind. Dies muss bei dieser Zusammensetzung ernsthaft in Frage gestellt werden. Es ist wichtig, dass Personen die Erfahrung im Baubewilligungsprozess haben, hier involviert sind. Einerseits die Gesuchsteller, die mit Baubewilligungsverfahren Erfahrung haben und andererseits die Baubewilligungsbehörden. Eigentlich ist es offensichtlich, dass zu wenige dieser Personen für die Kommission nominiert sind. Es wäre sogar richtig – so meine ich – diese Kommission in beratender Funktion noch zu erweitern. Es kommt vor, dass sich die Zielsetzungen widersprechen können. Vergleicht man Punkt 1 und 4 der Zielsetzungen, so „beisst“ sich dies. Das übergeordnete Ziel muss sein, dass eine gute Kommissionsarbeit geleistet werden kann und dass diese Vorlage gut bereinigt in den Landrat zurückkommt. Die Gefahr ist gross, dass es – wie schon beim Jagdgesetz und beim Hundegesetz – hier im Landrat wieder zum grossen „Hick-Hack“ kommen wird. Nur: hier geht es um 315 Artikel und das Baugesetz ist noch komplexer.

Daher stelle ich den Antrag, den Nominationsvorschlag nochmals zurückzunehmen und die Gewichtung auf Personen mit Erfahrungen in Baubewilligungsprozessen zu legen.

Landratspräsident Bruno Durrer: Ich nehme diesen Ordnungsantrag entgegen. Wir unterbrechen somit die Beratung dieses Geschäftes. Ich eröffne nun die Diskussion zum Verschiebungsantrag von Landrat Bruno Duss.

Landratsvizepräsident Paul Matter: Ich denke es ist falsch, das Geschäft mit der Begründung, eine neue Kommissionszusammensetzung zu machen, zurückzuweisen. Sollte eine neue Kommission anfangs Mai eingesetzt werden, so würden die bereits gesetzten Termine für Kommissionssitzungen allenfalls mit privaten oder geschäftlichen Terminen der Mitglieder kollidieren. Aus dieser Überlegung heraus bitte ich Sie, dieses Geschäft nicht zurückzuweisen.

Landrat Viktor Baumgartner: Wir müssen Vertrauen in die Personen setzen, die für diese Kommission vorgeschlagen worden sind. Mich hat es schon befremdet, dass die Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt erweitert werden musste. Ich wäre sogar der Meinung gewesen, dass die BUL kompetent genug gewesen wäre, dieses Geschäft für uns vorzubereiten. Diese Kommission übergeht sicherlich nicht die Vernehmlassungen der Gemeinden. Wie Landrat Bruno Duss bereits erwähnt hat empfinde auch ich das Wachstum unseres Kantones und unserer Gemeinden als wichtig. Ich mute es den Vorgeschlagenen zu, dass sie – falls notwendig – Fachpersonen bei der Vorberatung zuziehen werden. Ich finde den Vergleich mit dem Hundegesetz nicht treffend. Das Baugesetz ist doch umfassender! Dieses Gesetz ist für unseren Kanton enorm wichtig. Wir müssen für unsere Zukunft die Augen und Ohren offen halten. Ich denke, dass die vorgeschlagene Kommission „BUL pus“ fähig ist, die Vorlage verantwortungsvoll vorzubereiten.

Im weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Landratspräsident Bruno Durrer: Wir stimmen über den Rückweisungsantrag von Landrat Bruno Duss ab.

Für Rückweisung der Wahl der Kommission Baugesetz	2
Gegen Rückweisung der Wahl der Kommission Baugesetz	52

Der Landrat lehnt mit 52 gegen 2 Stimmen den Rückweisungsantrag von Landrat Bruno Duss ab.

Zur Zusammensetzung der Kommission wird das Wort nicht mehr verlangt.

Der Landrat beschliesst mit 54 Stimmen: Für die Vorberatung der Totalrevision des Gesetzes über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Baugesetz) wird folgende Kommission eingesetzt:

Landrat Peter Epper, Buochs, Präsident
Landrat Beat Ettlín, Stans
Landratsvizepräsident Paul Matter, Ennetmoos
Landrat Maurus Adam, Hergiswil
Landrätin Susann Trüssel, Oberdorf
Landrat Max Achermann, Stans
Landrat Martin Ambauen, Beckenried
Landrat Josef Barmettler, Buochs
Landrat Eduard Christen, Wolfenschiessen
Landrat Conrad Wagner, Stans
Landrat Martin Zimmermann, Ennetbürgen
Landrat Walter Brändli, Stansstad
Landrat Paul Joller, Dallenwil
Landrätin Jeannine Schori, Ennetbürgen
Landrätin Alice Zimmermann, Emmetten
Sekretär: Landratssekretär Hugo Murer

4 Teilrevision des Gesetzes über die Volksschule (Volksschulgesetz); 2. Lesung

Bildungsdirektorin Beatrice Jann, Frau Landammann: Für die 2. Lesung dieser Teilrevision des Volksschulgesetzes sind keine Änderungsanträge eingegangen. Ich beantrage Ihnen somit, dieses Gesetz unverändert zu verabschieden.

Ich erlaube mir aber noch folgende Zusatzbemerkung: Anlässlich der CVP-Fraktionssitzung soll dem Unmut kundgetan worden sein, dass bereits im „Schulblatt Nidwalden“ gestanden sein soll, dieses Modell sei sakrosankt. Dafür möchte ich mich entschuldigen. Offenbar hat es bei uns an Fingerspitzengefühl gefehlt. Selbstverständlich hätte erwähnt werden müssen, dass die 2. Lesung im Landrat abgewartet wird. Wir haben auch in keiner Weise bereits eine neue Stundentafel verabschiedet. Diesen ‚Fauxpas‘ nehme ich auf mich. Wir waren zeitlich in rechtem Druck und die Schulpräsidenten kannten unseren Antrag. Das Resultat der ersten Lesung war als Vernunftentscheid klar. Somit konnten die Schulpräsidien organisatorisch die Neuerungen an die Hand nehmen und in die Wege leiten.

Wir bedauern zudem, dass die Förderstunde in der Stundentafel wegfällt. Die Schulleitungen bzw. Schulbehörden haben aber die Möglichkeit, mehr Lektionen in der Form des alternierenden Unterrichts anzubieten. An der Schulpräsidentenkonferenz haben wir die Empfehlung abgegeben, dass bei grossen Klassen oder mehrklassigen Abteilungen alternierende Lektionen zugelassen werden sollen. Dies steht nicht in der Stundentafel, sondern betrifft die personelle Organisation. Das Problem ist also sicher erkannt. Die Umsetzung des Modells 3/5 bringt Probleme im organisatorischen Ablauf mit sich. Dies wird aber gut beobachtet. Vielleicht werden dann in Zukunft die Förderstunden wieder eingeführt. Im Moment ist dies aber undenkbar.

Dies zur Klärung der Unsicherheiten, die bei den Diskussionen entstanden sind. Ich bitte Sie, uns die Möglichkeit zu geben, diesen Vernunftentscheid umzusetzen. Ich ersuche Sie somit, der Vorlage zuzustimmen.

Landrätin Verena Bürgi, Vertreterin der CVP-Fraktion: Die CVP-Fraktion stellt sich nach ausführlicher Diskussion nicht gegen das in 1. Lesung knapp angenommene Volksschulgesetz. Wir gaben auch damals zum Ausdruck, dass Nidwalden keine Insel sein soll, haben jedoch weiterhin grosse Bedenken, dass die Kinder mit dem Mehrsprachenunterricht überfordert werden und ihre Lernfreudigkeit nicht unbedingt gefördert wird. Insbesondere die Kinder, die allgemein Mühe haben, werden dies zu spüren bekommen. Unserer Meinung nach ist diesem Aspekt Rechnung zu tragen. Unsere Bildungsdirektorin erwähnte jetzt bereits das Problem Stundentafel. Der Landrat kann auf die Gestaltung der Stundentafel keinen Einfluss nehmen. Trotzdem möchten wir nochmals betonen, dass gerade zum Beispiel Deutsch unsere Umgangssprache ist. In Deutsch sollten alle Kinder sehr gut lernen können. Ich will auch den Förderunterricht nochmals ansprechen: genau bei diesem Unterricht können die schwächeren Kinder gefördert werden. Genau diese Kinder haben eine solche Förderung auch nötig. Wir möchten Sie, Frau Bildungsdirektorin, bitten, doch noch einmal über diese Frage nachzudenken.

Landratspräsident Bruno Durrer: Ich unterbreche hier die Eintretensdebatte und begrüsse unseren Besuch, die Mitglieder der Präsidentenkonferenz des Kantons Graubünden. Wir stehen mitten in der Debatte zum Volksschulgesetz. Sie als Besucher sind heute in der privilegierten Lage, die bequemeren Sitze als wir einnehmen zu können. Sie sind uns willkommen und führen die Beratungen weiter.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Eintreten ist unbestritten und wird stilschweigend beschlossen.

Die Detailberatung erfolgt ohne Wortbegehren.

Der Landrat beschliesst mit 44 gegen 6 Stimmen: Die Teilrevision des Gesetzes über die Volksschule (Volksschulgesetz) wird in 2. Lesung genehmigt.

Die Anordnung einer Volksabstimmung wird nicht verlangt.

5 Landratsbeschluss über die Zulässigkeit des Gegenvorschlages zur Änderung des Familienzulagengesetzes

Justiz- und Sicherheitsdirektor Beat Fuchs: Letzten Herbst hat der Landrat die Vorlage zur Änderung des Familienzulagengesetzes verabschiedet. Am 8. November wurde innerhalb der verfassungsmässigen Frist von zwei Monaten ein Gegenvorschlag zur Änderung des Familienzulagengesetzes hinterlegt. Die Schweizer Arbeiter Partei, vertreten durch Stephan Bestler, hat am 11. Januar 250 beglaubigte Unterschriften bei der Staatskanzlei eingereicht. Der Regierungsrat stellt mit Beschluss Nr. 59 vom 30. Januar 2007 fest, dass die gemäss Kantonsverfassung notwendige Unterschriftenzahl von 250 Stimmberechtigten zustande gekommen ist. Über die Zulässigkeit hat der Landrat zu entscheiden. Der Regierungsrat hat den Gegenvorschlag geprüft und stellt fest, dass er nichts enthält, was dem Bundesrecht und der Kantonsverfassung widerspricht. Auch in formeller und gesetzlicher Hinsicht ist der Vorstoss korrekt. Wir beantragen daher dem Landrat, dem Landratsbeschluss über die Zulässigkeit des Gegenvorschlages zur Änderung des Familienzulagengesetzes zuzustimmen.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Eintreten ist unbestritten und wird stillschweigend beschlossen.

Die Detailberatung erfolgt ohne Wortbegehren.

Der Landrat beschliesst mit 47 Stimmen: Der Landratsbeschluss über die Zulässigkeit des Gegenvorschlages zur Änderung des Familienzulagengesetzes wird genehmigt.

6 Landratsbeschluss über die finanzielle Beteiligung an einem Zusatzkredit für die weitere Planung des Projektes „Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn“

Volkswirtschaftsdirektor Gerhard Odermatt: Mit Beschluss vom 7. Juni 2006 hat der Landrat vorläufig einen Beitrag von 15% oder 330'000 Franken an den Planungskredit von 2,2 Mio. Franken für das Auflageprojekt „Doppelspurausbau und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern“ gesprochen. Das Vorgehen und der Zeitplan waren darauf ausgerichtet, Bundesmittel aus der zweiten Tranche des neu geschaffenen Infrastrukturfonds zu erhalten. Als sich abzuzeichnen begann, dass die Mittel für diese zweite Tranche der Förderung von Agglomerationsprojekten erst nach 2010 zur Verfügung stehen werden, beschloss das Steuerungsgremium S-Bahn Luzern, das Projekt Doppelspurausbau und Tieflegung der zb in Luzern zu beschleunigen. In der Folge konnten das federführende Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und das für die Bewilligungsverfahren zuständige Bundesamt für Verkehr (BAV) überzeugt werden, dass dieses Projekt auf die Liste der dringlichen und baureifen Projekte gehört. Durch ein geeintes Auftreten trugen die eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentarier der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden dazu bei, dass das Projekt Doppelspurausbau und Tieflegung zb in Luzern in der Herbstsession 2006 in die Liste der dringlichen und baureifen Projekte aufgenommen wurde. Über diesen Fonds beteiligt sich der Bund mit 50 % an den subventionsberechtigten Objekten, was gemäss Kostenschätzung 111 Mio. Franken ausmacht. Der Bundesbeitrag fliesst jedoch nur bei einem Baubeginn vor Ende 2008.

Der vorgezogene Baubeginn hat Auswirkungen auf das Vorgehen in der Projektierungsphase. So ist neu folgendes Vorgehen parallel geplant: Ausarbeitung des Bau- und Auflageprojekts, Durchführung des Plangenehmigungsverfahrens, Bewilligung Baukredit und Durchführung der Bausubmissionen.

Infolge des neuen Vorgehens müssen mehr Arbeiten als geplant, früher und zeitgleich durchgeführt werden. So sind die Voraussetzungen zu schaffen, damit nach der Bewilligung des Baukredits und der Verfügung der Plangenehmigung durch das BAV sofort mit der Realisierung angefangen werden kann. Insbesondere müssen für das Submissionsverfahren die Bedingungen sehr exakt und detailliert beschrieben werden. Die Ausschreibung für dieses Grossprojekt erfordert die Erstellung von umfangreichen Unterlagen und Dossiers. Diese gesamten Leistungen können mit den bisher bewilligten Finanzmitteln nicht erbracht werden und so müssen weitere Mittel vorzeitig aus dem Gesamtkredit heraus gelöst werden. Es handelt sich hier gemäss der Projektleitung um vorgezogene Kreditmittel und nicht um zusätzliche Kosten.

Unschön an der ganzen Geschichte ist das Gezänk um den Kostenteiler. Wohl jeder der 4 Lastenträger ist der Meinung, er solle möglichst wenig und die anderen sicher mehr bezahlen. An der Sitzung vom 6.12.06 war sich der Strategieausschuss im Grundsatz über einen Teiler, basierend auf Einwohnerzahl, Haltestellenabfahrten und Pendlerströme einig. Mit RRB vom 19.12.06 wurde ich mandatiert, dem ausgearbeiteten Kostenteiler von 8,61 % für Nidwalden zuzustimmen. Der Gesamt-Regierungsrat des Kantons Luzern stimmte in der Folge diesem Teiler nicht zu. Er weigerte sich, die Einwohnerzahl im Teiler mitzurechnen und stimmte nur noch einem Schlüssel mit Pendlerströmen und Haltestellenabfahrten zu.

In weiteren Verhandlungen stimmte der Kanton Luzern wenigstens einem Anteil für die Tieflegung zulasten von Luzern von 55 % statt 50 % zu. Trotzdem führt dies dazu, dass der Kanton Nidwalden neu 9,11 % statt 8,61 % der Gesamtkosten zu tragen hat. Ausschlaggebend dabei ist die höhere Zahl Pendler aus Nidwalden. Der Beitrag erhöht sich für Nidwalden von 19,85 Mio. auf 20,9 Mio. Franken.

Langfristig betrachtet ist der Nutzen dieses Ausbaus für den Kanton Nidwalden unbestritten. Auf dem Abschnitt Hergiswil-Luzern wird bis 2020 eine Steigerung der Nachfrage um 65 % auf 16'500 Personen pro Tag erwartet. Damit dieser Mehrverkehr abgewickelt werden kann, muss das Bahnangebot ausgebaut werden. Das Wachstum soll nicht auf der Strasse noch grösser werden. Um das Ziel eines ¼ Std.-Takts im S-Bahnverkehr und die Trennung von S-Bahn und touristischem Angebot nach Interlaken und Engelberg zu erreichen, ist die Verlängerung der Doppelspur von der Haltestelle Mattenhof in den Bahnhof Luzern, und von der Kantonsgrenze bis Haltestelle Matt erforderlich. Eine Doppelspur-Strecke innerhalb des Stadtgebiets ist unumgänglich und macht eine Tieflegung notwendig.

Die verbleibende Einspurstrecke zwischen der Haltestelle Hergiswil-Matt und dem Bahnhof Hergiswil war bereits im Rahmen der Diskussion im Landrat zur finanziellen Beteiligung am ersten Planungskredit ein Thema. Dabei wurde insbesondere die Eindämmung der Lärmimmissionen aufgrund der Leistungssteigerung der zb diskutiert. Zudem hat der Landrat einer diesbezüglichen protokollarischen Anmerkung bei der Jahreszielplanung 2007 einstimmig zugestimmt. In der Folge hat die Volkswirtschaftsdirektion die Ausschreibung für eine Projektstudie zur Aktualisierung und Vervollständigung des generellen Projekts von 1989 über den Doppelspurausbau des Streckenabschnitts Hergiswil Matt bis Hergiswil Dorf zusammen mit der Gemeinde initiiert. Im weiteren Verlauf der Angebotsplanung hat sich gezeigt, dass südlich und östlich des Loppers weitere Doppelspurabschnitte notwendig sein werden. Es ist durchaus denkbar, dass eine durchgehende Doppelspur in Hergiswil die Infrastrukturerweiterungen hinter dem Lopper überflüssig machen kann. Ohne Zweifel kann ein Doppelspurausbau und die Lärmsanierung wegen der engen Platzverhältnisse in Hergiswil nur mit einer Tunnellösung vernünftig realisiert werden.

Sobald die Offerten für eine Machbarkeitsstudie vorliegen, soll auf der Basis der bereits vorhandenen Arbeiten eine Projektstudie für einen doppelspurigen Tunnel in Hergiswil erstellt werden. Die zur Zeit laufende Projektierung des Streckenabschnitts zwischen Hergiswil Kantonsgrenze und Hergiswil Matt auf Doppelspur muss das Ergebnis von der Planung zwischen Hergiswil Matt und Hergiswil Bahnhof vollumfänglich berücksichtigen. Die Projektlei-

tung in Luzern hat dazu ihre Bereitschaft gegenüber den Ämtern der Kantone Obwalden und Nidwalden signalisiert.

Nach erneuten Verhandlungen ist der Kanton Luzern laut Schreiben vom 19. März 2007 des Bau- Umwelt- und Wirtschaftsdepartements bereit, auf Gesuch des Kantons Nidwalden, dem Bundesamt für Raumentwicklung die nachträgliche Aufnahme des neuen Projekts „Tunnel Hergiswil“ ins Agglomerationsprogramm Luzern zu beantragen. Sinnvollerweise ist das Ergebnis der Projektstudie abzuwarten. Eine Aufnahme ins Agglomerationsprogramm des Projekts „Tunnel Hergiswil“ ist realistischerweise wohl nicht vor 2012 denkbar. Es wurden etwa 25 Projekte zur Agglomeration Luzern eingereicht. Der Bund hat diese noch nicht genehmigt. Es ist vorstellbar, dass einzelne Elemente rausgestrichen werden. Dann könnte es eine Möglichkeit geben, andere Elemente einzubauen. Ich kann dies allerdings hier nicht als Versprechen abgeben.

Ich bitte Sie – trotz dem höheren Kostenanteil – auf den Landratsbeschluss über die finanzielle Beteiligung am Kredit für die weitere Planung des Doppelspurausbaus und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern mit Kosten von insgesamt 3,8 Mio. Franken einzutreten, und den zweiten Beitrag des Kantons Nidwalden als vorläufige Vorfinanzierung von brutto 720'000 Franken zu bewilligen.

Landrat Erich Näf, Vertreter der Kommission für Bildung, Kultur und Volkswirtschaft:

Im Juni 2006 haben wir hier im Landrat bereits 330'000 Franken gesprochen für eine erste Tranche zu Gunsten eines Planungskredites. In erster Linie geht es um die Tieflegung der Brüniglinie in Luzern. In zweiter Linie geht es auch um den Ausbau der Doppelspur Richtung Nidwalden und Obwalden, damit auf dieser Linie die Züge im Takt verkehren können. Diese zwei Anliegen von Luzern einerseits und Nidwalden und Obwalden andererseits haben sich also definitiv gefunden. Niemand wird müde, wenn es darum geht zu vermerken, wie wichtig die Projekte für die anderen sind. So wird es schwierig, abzuschätzen, wer nun wirklich profitiert und wer nun der grosse Zahler, oder der Nutzniesser ist oder wer nur der ist, welcher den Lärm ertragen muss oder darf. Als gesamtes Projekt kann man von einer guten Sache sprechen. Den öffentlichen Verkehr auszubauen ist eine gute Sache. Und wenn es der Kanton als Besteller und die zb als Ausführer meinen, dass es nötig ist, so wird es dies sein.

Einige Punkte stören mich allerdings. Die Politik hat es bereits vor Jahren verpasst, das ganze Projekt durchzudenken. Dannzumal wäre es nämlich aufgefallen, dass man eine Doppelspur bis Hergiswil Dorf und nicht nur bis Hergiswil Matt ins laufende Agglomerationsprogramm hätte aufnehmen müssen. Es kann doch nicht sein, dass es nicht zwei Sekunden Verspätung eines Zuges ertragen kann und der ganze Taktfahrplan wird durcheinander gebracht. Es kann auch nicht sein, dass alle drei Minuten ein Zug durch Hergiswil fährt und laut Lärmberechnungen niemanden stören soll. Man hat mit dieser Variante das Minimum geplant und Nidwalden kann, falls es gut kommt, in ein paar Jahren selber schauen, wie es den Engpass lösen kann.

Der Kostenverteiler wird erst zu einem Zeitpunkt fixiert, wenn die ersten hunderttausend Franken bereits ausgegeben worden sind. Hier muss ich schon ein grosses Fragezeichen setzen. Zum Glück gibt es an der Luzerner Fasnacht keine Schnitzelbänke, sonst würden dort drin einige Namen zu Ehren gelangen. Die Kommission BKV wie auch die FDP-Fraktion sehen allerdings auch Vorteile für Nidwalden in diesem Projekt. Gesamthaft gesehen bringt das Projekt für unsere Pendler sehr viel. Explizit fordern jedoch beide Gremien einstimmig, dass dem Problem für den Doppelspurausbau und der Untertunnelung bis Hergiswil Dorf grösste Beachtung entgegengebracht werden muss. Es wird gefordert, dass sich der Regierungsrat sofort der Problematik anzunehmen hat und alles unternehmen muss, damit das neue Projekt im nächsten Aggloprojekt aufgenommen wird. Der Regierungsrat soll auch lobbiieren, dass sich Luzern und auch Obwalden in Bern dafür einsetzen, um derart auch mehr Gewicht aufbauen zu können.

Aus Hergiswiler Sicht werden wir zum Wohl aller Nidwaldner dem Kredit zustimmen. Wir wollen damit – von Stansstad bis Wolfenschiessen und in die andere Richtung bis Emmetten – der Bevölkerung zu besseren Verbindungen verhelfen. Wir hoffen jedoch sehr, dass Sie auch den Hergiswilern „die Stange halten“, wenn es Geld zu sprechen gilt, um das Hergiswiler Problem zu lösen.

In diesem Sinn beantragt Ihnen die Kommission BKV sowie die FDP-Fraktion, dem Kredit zuzustimmen und den Regierungsrat zu beauftragen, den Doppelspurausbau bis Hergiswil Dorf schnellstens anzugehen und die notwendigen Massnahmen zu treffen.

Landrat Josef Niederberger, Vertreter der CVP-Fraktion: An der CVP-Fraktionssitzung haben wir ausgiebig und intensiv das Projekt Doppelspurausbau und Tieflegung der Zentralbahn diskutiert und sind zum Schluss gekommen, dass die Zentralbahn auch in Zukunft ein wichtiges Verkehrsmittel sein wird. Das Vorziehen des Planungskredits ist sinnvoll und wichtig. Nicht nur aufgrund der Auflage des Bundes, sondern auch für das Vorwärtstreiben und Anpassen des öffentlichen Verkehrsmittels und für die Bedürfnisse unserer Bevölkerung. Der Kostenteiler wurde durch die Finanzpartner ausgehandelt. Unsere Fraktion hat auch die Differenz zwischen Obwalden und Nidwalden aufgegriffen. Wir sind dann zum Schluss gekommen, dass solche Verhandlungen nicht einfach sind und gewisse Kompromisse einzugehen sind. Letztlich wurden ja die jetzigen Verhältnisse für den Kostenteiler beigezogen. Wir können uns somit mit diesen Abmachungen abfinden. Uns stört jedoch im Hinblick auf die Volksabstimmung vom 24. Februar 2008, dass das Teilstück Hergiswil Matt bis Hergiswil Dorf im Projekt nicht enthalten ist. Der Bevölkerung muss die Aufnahme dieses Teilstücks in das Agglomerationsprogramm mit verbindlichen Terminen zugesichert werden können. Hergiswil wird, ob wir es wollen oder nicht, ein Verkehrsflaschenhals werden. Nicht nur für den Schienenverkehr, auch für die Autobahn ist in den nächsten Jahren Handlungsbedarf angesagt. Unter diesem Aspekt kann sich die CVP-Fraktion mit dem Planungskredit abfinden. Wir sind somit für Eintreten und Zustimmung zum Kredit.

Landrat Peter Keller, Vertreter der SVP-Fraktion: Wir können hier nicht mit einer Porta Alpina aufwarten! Nidwalden hat nur eine Bahnlinie, aber die ist sehr wichtig für uns, speziell für die Gemeinde Hergiswil. Im Juni 2006 hat der Nidwaldner Landrat ein erstes Mal über die finanzielle Beteiligung am Planungskredit „Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn“ befunden. Der Volkswirtschaftsdirektor Gerhard Odermatt meinte damals: „Die Bahnstrecke Luzern-Hergiswil ist vor allem dort, wo sie eingleisig ist, durch die beiden Bahnlinien nach Engelberg und Interlaken sehr belastet.“ Er hat recht. In Nidwalden trifft diese enorme Doppelbelastung ausschliesslich auf die Gemeinde Hergiswil zu. Weiter wies Regierungsrat Odermatt darauf hin, dass die Pendlerströme wahrscheinlich noch stark zunehmen würden. Er rechnet mit 65% bis ins Jahre 2020. Man soll zwar vorsichtig sein mit Prognosen – doch auch hier können wir sagen: Er hat wahrscheinlich recht, der Volkswirtschaftsdirektor. Das heisst die Belastung wird zunehmen. Schon wenn das Angebotskonzept 2012 erreicht ist, werden in Spitzenzeiten bis zu 20 Züge pro Stunde durch Hergiswil fahren. Gerhard Odermatt meinte im Juni 2006: „Ich habe auch volles Verständnis, dass die Gemeinde Hergiswil sicher stellen will, dass die Auswirkungen der Leistungssteigerung bezüglich der Lärmsituation rechtzeitig aufgearbeitet werden.“ Wir danken für dieses Verständnis.

Obschon die SVP im Juni 2006 dem Volkswirtschaftsdirektor mehrmals Recht geben konnte und wir sogar auf sein Verständnis hoffen dürfen, wies unsere Fraktion den Planungskredit zurück. Warum? Weil mit Verständnis und gutem Willen in der Politik noch nichts erreicht ist. Was zählt sind letztlich die Ergebnisse. Im damaligen Projekt wurden die Lärmschutzmassnahmen für Hergiswil gegenüber jenen Massnahmen für die Region Luzern ganz klar zu wenig berücksichtigt. Das sehen heute selbst jene Landräte aus Hergiswil so, die damals dem Kredit zustimmten. Unser Landrat Res Schmid schloss sein damaliges Votum mit den Worten: „Wir sind für die Rückweisung, bis die nötigen Massnahmen betreffend Wohnqualität in Hergiswil im Zusammenhang mit diesem Projekt erfüllt sind. Die SVP ist für Rückweisung, weil wir als souveräner Kanton das Recht und die Pflicht haben, im Namen unseren Bewohnerinnen und Bewohner unsere Forderungen rechtzeitig einzubringen.“

Leider wurden wir von den anderen Parteien überstimmt. Leider haben wir unsere Souveränität in dieser Frage verloren. Leider sind wir heute weit entfernt davon, unsere Forderungen rechtzeitig eingebracht zu haben. Und jetzt sehen wir das Ergebnis – und nur das Ergebnis zählt: Die Gemeinde Hergiswil bleibt die grosse Verliererin. Die geforderten Massnahmen – Lärmschutz, Doppelspurausbau bis Bahnhof Dorf – wurden nicht erfüllt. Im nachhinein versuchte die Gemeinde Hergiswil noch über den Nidwaldner Regierungsrat den Doppelspurausbau Hergiswil-Matt bis Bahnhof Hergiswil als Zusatzprojekt ins laufende Projekt „Doppelspurausbau und Tieflegung der zb in Luzern“ aufnehmen zu lassen. Der Kanton Luzern wies das Ansinnen ab. Die Begründung: Schliesslich seien die Bundesmittel an das bestehende, klar definierte Projekt gebunden. Und die grosse Mehrheit des Nidwaldner Landrates hat im Juni 2006 mitgeholfen, dieses Projekt so zu definieren: mit der Gemeinde Hergiswil als klarer Verliererin.

Sehen Sie – mit gutem Willen ist also nichts zu holen. Das war der Grund, warum die SVP im Juni 2006 den Planungskredit zurückwies. Weil man zuerst die Interessen durchsetzen muss, und erst dann das Geld spricht – und nicht umgekehrt. Jetzt läuft das Rad und wir können hinterher rennen. Die SVP-Fraktion stimmt deshalb dem heutigen Zusatzkredit zu; aber nur mit Zähneknirschen.

Zum Schluss noch eine Anmerkung: Im heutigen Antrag des Regierungsrates heisst es, der Kanton Luzern sei bereit, den Tunnel Hergiswil als „Zusatzmassnahme zum Agglomerationsprogramm“ beim Bundesamt für Raumentwicklung einzubringen. Der Kanton Nidwalden wird dazu eine Machbarkeitsstudie in Auftrag geben. „Nach Vorliegen dieser Studie kann mit einer definitiven Aufnahme dieses Projekts im Rahmen des Agglomerationsprogramms gerechnet werden“, schreibt der Regierungsrat. „Kann“ gerechnet werden. Kann aber auch nicht. Was zählt sind die Ergebnisse. Und bis heute stimmen die Ergebnisse nicht.

Landrat Werner Küttel, Vertreter der DN-Fraktion: Die DN Fraktion beantragt auf den Landratsbeschluss über die finanzielle Beteiligung an einem Zusatzkredit für die weitere Planung des Projektes „Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn“ einzutreten. Unsere Fraktion hat sich anlässlich der Fraktionssitzung vom vergangenen Mittwoch mit der Thematik auseinandergesetzt. Einstimmig unterstützt das DN den Antrag des Regierungsrates über einen Zusatzkredit für weitere Planungsarbeiten.

Eine nachhaltige Mobilität und ein optimales Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger – ob Bahn, Bus, zu Fuss, mit dem Velo, mit dem Auto oder LKW haben wir auf unsere Fahne geschrieben. Die Bedürfnisse und die Lebensqualität der wachsenden Nidwaldner Bevölkerung müssen berücksichtigt werden. Insbesondere im Bereich des öffentlichen Verkehrs muss das Angebot zwingend verbessert werden.

Mit seinem Ja am 7. Juni 2006 zu einer finanziellen Beteiligung am Planungskredit für das Auflageprojekt Zentralbahn hat der Nidwaldner Landrat ein deutliches Zeichen für den öffentlichen Verkehr gesetzt. Mit der Zustimmung über den Zusatzkredit für weitere Planungsarbeiten kommen wir dem Bestreben, die Mobilität grösstmöglichst von der Strasse auf die Schiene zu verlagern, ein weiteres Stück näher. Damit wir in den Genuss von Bundesbeiträgen kommen, drängt die Zeit. Es ist uns eine Frist bis Ende 2008 gesetzt.

Dem Argument, dass das Projekt nicht auf Nidwaldner Boden realisiert wird, kann man entgegen, dass die beiden Kriterien für den Kostenverteiler nämlich die Pendlerströme und die Haltestellenabfahrten bezüglich dem Kanton Nidwalden schon noch ins Gewicht fallen. Von total täglich 13'233 Leuten, welche heute mit der zb nach Luzern pendeln, entfallen auf den Kanton Nidwalden 4'956. Das sind 37.45 % aller Zugfahrenden. Gemäss Angebotskonzept 2012 werden 793 oder 40.48 % aller Haltestellenabfahrten im Kanton Nidwalden zu liegen kommen. Auf dem Abschnitt Hergiswil – Luzern werden bis 2020 16'500 Zugspendler erwartet - pro Tag selbstverständlich. Um diese Kapazität zu bewältigen, und da sind wir mit der Kommission BKV gleicher Meinung, muss zwingend eine Weiterführung der Doppelspur bis zum Bahnhof Hergiswil vorangetrieben werden. Um der Lärmsituation dort gerecht zu wer-

den, kommt eigentlich nur eine Tunnellösung in Frage. Die Regierung, die entsprechenden Stellen und wir, der Landrat des Kantons Nidwalden, sind dann diesbezüglich gefordert.

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, betrachten wir das Projekt in einem Gesamtsystem, welches die Bahn von Luzern bis Engelberg, die Brüniglinie und insbesondere auch die Postautolinien beinhaltet. Bezüglich dem Umweltschutz muss es unser Bestreben sein, möglichst viele Leute, und ich denke da vor allem an die Tausenden von Pendlern, von der Strasse auf die Schiene zu bringen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist ein besseres Angebot im öffentlichen Verkehr ein Muss. Aus diesem Grund bitte ich Sie, dem Zusatzkredit zuzustimmen.

Landrat Beat Ettlín: Die SP begrüsst den Ausbau der Zentralbahn ebenfalls und betrachtet dies als sinnvolle Investition. Ich erlaube mir, trotzdem noch auf zwei Punkte hinzuweisen. Als erstes ist es der Wunsch, dass der Zugang zur Zentralbahn auch weiterhin mit vergleichbar preisgünstigen Bedingungen sein wird. Hierzu steht vielleicht die Nachricht der SBB, dass die Bahnbillete deutlich teurer werden sollen, quer in der Landschaft. Unter anderem argumentiert die SBB damit, dass Verbesserungen auf ihrem Streckennetz zu bewerkstelligen sind. Ich appelliere an dieser Stelle an die Politiker und die Verantwortlichen der ZB, dass sie darauf hinwirken, die Preise für die Pendler erschwinglich zu belassen.

Ein zweiter Punkt ist für die SP wichtig. Die Investitionen allein für die Kapazitätserweiterung und Leistungen genügen nicht. Im Sinne einer Vorwärtsstrategie sind neue Instrumente zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zu prüfen. Es sind sinnvolle Anreize zu schaffen, um mehr Leute zum Umsteigen zu bewegen. Ein Thema wäre beispielsweise höhere Steuerabzüge bei der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Leider ist bei der heutigen Gesetzgebung eine solche Bevorzugung nicht zulässig. Doch die Einführung eines Bonus bei Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln ist eine prüfungswürdige Sache und mittelfristig anzustreben.

Landrat Ueli Schweizer: Wir sehen am Beispiel von Hergiswil, das Zeit zum Erwachen brauchte, dass das Projekt nun in einem sehr raschen Tempo durchgepeitscht wird. Es geht ja immerhin um ein Projekt von rund ¼ Mia. Franken. Wäre es ein Strassenprojekt in der entsprechenden Grösse, würde man drei Mal solange entscheiden und planen und mindestens doppelt solange daran bauen.

Volkswirtschaftsdirektor Gerhard Odermatt: Ich beantworte gerne einige der aufgeworfenen Fragen: Wieso wurde nicht anno dazumal der Doppelspurausbau von Luzern nach Hergiswil geplant?

Man ging davon aus, dass dies ursprünglich im Agglomerationsprogramm Luzern integriert war. Es ist schon immer ein Kampf des Kantons Nidwalden, dass Hergiswil Bestandteil des Agglomerationsprogramms Luzern ist. Dieses hört nicht einfach an der Kantonsgrenze auf. Ausschlaggebend war die Angebotssteigerung auf das Jahr 2012. Der ¼-Stunden-Takt kann gefahren werden, wenn zwischen Hergiswil Matt und Hergiswil Bahnhof die Spur eingleisig bleibt. Dies wurde auch von den Bahnverantwortlichen bestätigt. Es ist aber nicht weitsichtig geplant, die sehr eng budgetierten Verkehrsbewegungen weiter so abzuwickeln. Daher kam die Forderung, den Abschnitt in Hergiswil auszubauen. Die Einhaltung der Lärmgrenzwerte war nicht das Problem. Das neue Rollmaterial verursacht weniger Lärm. Luzern will das Projekt ganzheitlich erfüllen. Es war somit eine Chance, uns anzugliedern, weil man in der Lage ist, das Projekt recht kurzfristig zu realisieren. Die NEAT „frisst“ immer mehr finanzielle Mittel weg. Mit der Dringlichkeit dieses Projektes können – wie auch für andere Bahnprojekte in der Schweiz – finanzielle Mittel gesichert werden. Als Region Zentralschweiz ist die Chance für Projektgelder besser. Luzern hätte zwar lieber den Doppelspurausbau der Rootseestrecke zwischen Luzern und Zug gehabt. Der Bund sagte aber nur dem gemeinsamen Projekt der Stadt Luzern und der Kantone Luzern und Nidwalden mit einer Verkehrsverlagerung zu. Zusätzlich entfallen die Niveauübergänge in der Stadt, die Industrie- und Sportgebiete auf der Allmend werden S-Bahn-mässig erschlossen und die Strecke ist schneller befahrbar. Wir

werden das Auflageprojekt wieder in den Landrat einbringen. Was im Juni 2006 versprochen wurde, wird auch eingehalten. Luzern hat ebenfalls eingesehen, dass die Realisierung des Projektes ohne Einbezug von Hergiswil nicht machbar ist. In diesem Zusammenhang zitiere ich ein Schreiben von Regierungsrat Max Pfister, Luzern:

„Aus Sicht der Angebotsgestaltung wäre die Realisierung einer durchgehenden Doppelspur zwischen Luzern und Hergiswil wünschenswert. Nach der Realisierung des Projekts Doppelspurausbau und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern, inkl. des Ausbaus des Abschnitts Hergiswil Schlüssel - Hergiswil Matt verbleiben nur noch die Abschnitte im Bahnhof Luzern und zwischen Hergiswil Matt und Hergiswil einspurig. Der Ausbau des Abschnitts Hergiswil Matt - Hergiswil ist nur in einer Tunnellösung sinnvoll machbar. In der Gemeinde Hergiswil bestehen Bestrebungen eine solche Tunnellösung voranzutreiben.

Bei einem Ausbauprojekt Tunnel Hergiswil würde es sich um ein neues Projekt ausserhalb des laufenden gemeinsamen Projekts „Doppelspurausbau und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern“ handeln.

Der Kanton Luzern ist bereit, auf Gesuch des Kantons Nidwalden hin, dem Bundesamt für Raumplanung die nachträgliche Aufnahme des neuen Projekts Tunnel Hergiswil in das Agglomerationsprogramm Luzern zu beantragen.“

Landrat Conrad Wagner: Kollege Peter Keller sprach vom Ergebnis. Bewilligen wir den Kredit nicht, so stehen wir vor einem Scherbenhaufen. In diesem Verfahren, das sich schon in einem fortgeschrittenen Stadium befindet und ein Teil des 6 Mia. Agglomerationsprogramms ist, ist eine schnelle Entscheidung gefragt. Hätten sich die Parlamentarier in Bern nicht für dieses Projekt eingesetzt – allen voran Nationalrat Georg Theiler – wäre es aus dem Programm gefallen. Sagen wir Nein zur Tieflegung Luzern, so geben wir nicht nur auf regionaler, sondern auch auf nationaler Ebene ein falsches Signal, in welche Richtung der Kanton Nidwalden seine Verkehrspolitik leitet. Ich bitte Sie alle, diesem Kredit zuzustimmen.

Landrat Peter Keller: Es ist mir nicht bekannt, dass hier jemand behauptet, er wolle den Zusatzkredit nicht unterstützen. Ich weiss nicht, was dieses Votum soll.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Die Detailberatung erfolgt ohne Wortbegehren.

Landratspräsident Bruno Durrer: Für das Zustandekommen dieses Beschluss ist gemäss § 63 des Landratsreglements das Zweidrittelmehr erforderlich. Das Zweidrittelmehr beträgt aktuell 38 Stimmen.

Der Landrat beschliesst mit 56 Stimmen: Der Landratsbeschluss über die finanzielle Beteiligung an einem Zusatzkredit für die weitere Planung des Projektes „Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn“ wird genehmigt.

7 Interpellation von Landrat Maurus Adam, Hergiswil, und Mitunterzeichnende betreffend den öffentlichen Verkehr

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

Maurus Adam
Dorfhaldenstrasse 6
6052 Hergiswil

Hergiswil, den 22.09.2006

Landratsbüro Nidwalden
Regierungsgebäude
Dorfplatz 2
6371 Stans

Interpellation zum Kollektivverkehr (Öffentlichen Verkehr) betreffend der Weiterentwicklung der Zentralbahn im Abschnitt Hergiswil – Grafenort.

Sehr geehrter Herr Landratspräsident
Sehr geehrte Mitglieder des Landrates

Gestützt auf Art.53 Abs.4 des Landratsgesetzes bitten der Erst- und die Mitunterzeichnenden den Regierungsrat, über die Weiterentwicklung der Zentralbahn im Abschnitt Hergiswil – Grafenort Auskunft zu geben.

Ausgangslage

Die Fusion der Luzern-Stans-Engelbergbahn mit der Brünigbahn zur Zentralbahn brachte für unsere Region zahlreiche Verbesserungen im regionalen Bahnverkehr. Durch den Ausbau der Kapazität konnte das Angebot wesentlich verbessert werden und der Einsatz der Niederflurfahrzeuge brachte für die Passagiere eine erhebliche Komfortsteigerung. Die Zentralbahn und ihre Trägerkantone haben tüchtig investiert um für die Pendler attraktiver zu werden. Die Passagierzahlen bestätigen eine erfreuliche Entwicklung, aber das Potenzial ist noch nicht ausgeschöpft. Um einen Verkehrskollaps auf der Strasse, wie die langjährigen statistischen Trends befürchten lassen, zu verhindern, ist eine Optimierung des Angebots unumgänglich. In den Gemeinden zeigte die Ermittlung eine grosse Unzufriedenheit gegenüber der Zentralbahn. Diese lässt sich wie folgt zusammenfassen: Die zuständigen Behörden sind nicht informiert über die Strategie und Planung der Zentralbahn, die Gemeindebehörden wissen nicht wie es weiter geht. Deshalb sehen wir in folgenden Punkten grossen Handlungsbedarf:

Bahnhöfe

Die Bahnhöfe im Abschnitt Hergiswil – Grafenort vermögen dem fortschrittlichen Erscheinungsbild der Zentralbahn nicht standzuhalten. Einige Bahnhöfe präsentieren sich grau und düster. Ein Lifting scheint bitter notwendig. Um die Situation für ältere und behinderte Kunden, sowie für Familien mit Kleinkindern zu verbessern ist in Stansstad, aufgrund einer Initiative einzelner Personen, der Einbau eines Liftes vorgesehen. Ein ähnliches Projekt wurde in Hergiswil gestartet. Hier wird jedoch heftig über die Zuständigkeit und Finanzierung solcher Projekte diskutiert. Nebst einer behinderten gerechten Gestaltung gibt es noch andere Verbesserungspotenziale, wie z.B. WC-Anlagen; Anpassung der Perronhöhe an die Züge, Parkplätze und moderne Velounterstände. Das Vorgehen der Zentralbahn fördert den Eindruck, dass überall dort reagiert wird wo entsprechend Druck gemacht wird, vieles ist Stückwerk, ein Konzept scheint zu fehlen.

Information

Die Zufriedenheit der Reisenden entscheidet über die Akzeptanz eines Verkehrssystems. Der Fahrgast erwartet jederzeit eine lückenlose Information. Wichtig sind dazu die Informationen an den Haltestellen, die neben der visuellen Anzeige von Abfahrts- und Ankunftszeiten die akustische Information über Einfahrten, Abfahrten aber auch über Verspätungen und deren Ursachen beinhalten müssen. Unseres Erachtens besteht diesbezüglich bei der Zentralbahn ein erhebliches Verbesserungspotenzial. Im Bahnhof Hergiswil beispielsweise ist die Information über den Abfahrtsort und –zeitpunkt der Züge völlig ungenügend. Aufgrund des dichten Fahrplanes, der daraus entstehenden Hektik und der schlecht einsehbaren Beschriftung der Züge, kommt es vor, dass Fahrgäste in den falschen Zug einsteigen.

Weil die Bahnhöfe «tot» oder die Öffnungszeiten der Schalter reduziert sind können attraktive Angebote der Zentralbahn nicht genutzt werden. Die Billettautomaten sind zudem sehr störungsanfällig.

Verhältnis zu den Gemeinden

Eine Mehrheit der Gemeinden ist mit der Informationspolitik der Zentralbahn unzufrieden. Sie fühlen sich übergangen, nicht ernst genommen und schon gar nicht als Kunde der Zentralbahn akzeptiert. Wir sind überzeugt, dass mit einer konstruktiven Zusammenarbeit gute Lösungen gefunden werden könnten.

Fahrplangestaltung. Um die Anbindung aller Gemeinden im Kanton sicherzustellen ist die Feinverteilung ab den Bahnhöfen von grosser Bedeutung. So sind z.B. die Postautos zwischen den Seege-

meinden Ennetbürgen, Buochs, Beckenried sowie Emmetten und dem Bahnhof Stans und umgekehrt während den Spitzenzeiten voll gestopft und bieten wenig Komfort. Die Kapazität reicht kaum aus. Unseres Erachtens ergibt sich hier bei einem weiteren Ausbau des S-Bahn-Angebotes ein erhebliches Problem, umso mehr die Mehrzahl der Gemeinden ohne direkten Bahnanschluss in den Stosszeiten einen Halbstundentakt wünschen. Die Gemeinde Beckenried informierte mich über ein entsprechendes Projekt um die Anbindung zwischen Seelisberg, Emmetten und Beckenried an den öffentlichen Verkehr zu optimieren.

Im Weiteren sind auch die Anschlüsse an Sonn- und Feiertagen zwischen der Zentralbahn und dem Postauto nicht koordiniert. Manchmal fährt die Bahn, aber dann wieder kein Postauto. Unseres Erachtens müssen generell für alle Fahrzeiten die Umsteigeknoten Hergiswil und Stans besser auf ihre Verbindungen und erträgliche Wartezeiten hin überprüft werden.

Rollmaterial

Das neue Rollmaterial bewährt sich nach Kinderkrankheiten bezüglich Zuverlässigkeit und Komfort. Besonders zu erwähnen ist die Reduzierung der Lärmemission. Die heutige Situation fördert den Eindruck, dass neues Rollmaterial vorwiegend auf der Brüniglinie eingesetzt wird.

Niveau-Übergänge

Entlang der Zentralbahn bestehen Bahnübergänge mit erheblichen Risiko- und Staupotenzial. Im Budget wiederholen sich Beiträge für die Sanierung der Niveauübergänge ohne das bis anhin entsprechende Projekte oder Anträge vorliegen.

Wir sind uns bewusst, dass für die Umsetzung des aufgezeigten Verbesserungspotenzials und der Wünsche erhebliche finanzielle Mittel notwendig sind. Wenn wir aber aus der Presse entnehmen, dass die Zentralbahn mit der Montreux-Oberland-Bahn flirtet scheint das Geld vorhanden zu sein.

Wir bitten den Regierungsrat folgende Fragen zu beantworten:

Zielsetzungen im Kollektivverkehr (öffentlichen Verkehr)

- Besitzt die Zentralbahn ein Leitbild sowie eine Strategie und wie sehen diese aus?
- Werden die Gemeinden von der Zentralbahn als Kunden, Investoren, als Zahlende oder als Mitwirkende im Zusammenspiel des öffentlichen Verkehrs wahrgenommen?

Finanzierung der Bahninfrastrukturen

- Wer ist für die Finanzierung der Bahninfrastrukturen, z. B. Bahnhöfe, Niveauübergänge, Peronanlagen etc, zuständig und wo ist diese geregelt?

Investitionen

- Welche Projekte sind im Investitionsplan der Zentralbahn enthalten und welche Dringlichkeitsstufe ist diesen zugeordnet?

Information

- Was unternimmt die Zentralbahn um die vielfältigen und attraktiven Angebote, trotz «toter» Bahnhöfe oder wesentlich reduzierter Öffnungszeiten der Schalter, an den Fahrgast und potenziellen Kunden zu bringen?

Verhältnis zu den Gemeinden

- Ist die Zusammenarbeit zwischen der Zentralbahn und den Gemeinden und die gegenseitige Information aus Sicht der Regierung genügend?

Fahrplangestaltung

- Was unternehmen Sie bei einer weiteren Kapazitätssteigerung der Zentralbahn um die Feinverteilung zu optimieren, so dass im ganzen Kanton der Halbstundentakt erreicht werden kann?
- Besteht ein Abgleich zwischen allen Anbietern im Kollektivverkehr, im Besonderen mit der SBB (vor allem im Hinblick auf Verkehrsleistungen Richtung ZH, BS, BE, TI); dem Postautodienst Zentralschweiz (Richtung Ennetbürgen bis Emmetten und Berggebiete) und möglichen lokalen Angeboten, z. B CarPooling der Gemeinde Stans?
- Wie wird sich das NW/OW P+R-Konzept in das gesamte Verkehrsangebot in Nidwalden einfügen?
- Besteht für neue Haltestellen im Kanton Nidwalden, z.B. Länderpark, Kantonsspital eine Strategie oder Planung?

Nebst der Beantwortung der Fragen, ist die Interpellation mit dem Ziel verbunden den kollektiven öffentlichen Verkehr, als wichtigen Bestandteil des Regionalverkehrs, auf die politische Traktandenliste zu nehmen. Deshalb beantragen wir anlässlich der Beantwortung der Interpellation die Führung einer Diskussion.

Sehr geehrte Damen und Herren Regierungsräte wir danken Ihnen im Voraus für die umfassende Beantwortung der Interpellation.

Mit freundlichen Grüssen

Landrat Maurus Adam

Mitunterzeichnende:

Kaspar Schuler, Paul Leuthold, Karl Tschopp, Hans Christen, Lisbeth Amstutz, Heinz Risi, Walter Brändli, Josef Durrer, Bruno Duss, Alfred Bossard, Claudia Dillier, Jutta Floria, Tobias Käslin, Josef Odermatt, Martin von Rotz

Max Achermann, Susann Trüssel, Eduard Christen, Paul Matter, Beat Ettlín, Peter Epper, Sepp Bar-mettler, Conrad Wagner, Martin Zimmermann

REGIERUNGSRAT

PROTOKOLLAUSZUG

Nr. 45

Stans, 23. Januar 2007

Parlamentarische Vorstösse. Interpellation von Landrat Maurus Adam, Hergiswil, und Mitunter-zeichnenden betreffend öffentlicher Verkehr. Beantwortung

Sachverhalt

1.

Das Landratsbüro übermittelte dem Regierungsrat mit Schreiben vom 26. September 2006 eine Interpellation von Landrat Maurus Adam, Hergiswil, und Mitunterzeichnenden betreffend öffentlichem Verkehr. Der Interpellant ersucht den Regierungsrat um die Beantwortung von verschiedenen Fragen zum Themenkreis öffentlicher Verkehr in Nidwalden. Zur Begründung dieser Fragestellungen wird auf den Vorstoss verwiesen.

2.

Das Landratsbüro hat den Vorstoss geprüft und dabei festgestellt, dass die Interpellation Art. 53 Abs. 4 des Landratsgesetzes entspricht. Gestützt auf § 108 Abs. 2 des Landratsreglements hat der Regierungsrat innert 6 Monaten seit Überweisung des Vorstosses seine Stellungnahme abzugeben.

Beantwortung

1 Allgemeines

1.1 Namhafte Veränderungen im öffentlichen Verkehr

Im Jahre 2003 zeichnete sich die Zusammenlegung des Geschäftsbereiches Brünig der Schweizerischen Bundesbahnen SBB und der Luzern-Stans-Engelbergbahn (LSE) ab. Am 30. Juni 2004 gab der Landrat grünes Licht für diesen Zusammenschluss, indem er den vorliegenden Aktionärbindungsvertrag zwischen der SBB AG und den bisherigen Aktionären (Bund, Kantone, Gemeinde Engelberg) genehmigte. Damit wurde der Prozess einer Zusammenlegung von Brünigbahn und LSE formell abgeschlossen. Wichtigste Zielsetzung dieses Zusammenschlusses ist ein besseres Angebot an öffentlichem Verkehr zu geringeren Kosten pro Angebotskilometer für die öffentliche Hand. Zudem wird mit diesem Schritt eine Unternehmensgrösse erreicht, welche ein Überleben im künftigen Schweizer Bahnmarkt langfristig ermöglicht. Die Fusion wurde auf den 1. Januar 2005 operativ umgesetzt.

Gleichzeitig wurde der Prozess zur Zusammenführung der beiden Unternehmenskulturen von Brünigbahn und LSE gestartet. Dies führte zu organisatorischen und personellen Veränderungen und beeinflusste damit bisherige bewährte Beziehungen zwischen Bestellern und Transportunternehmung.

Mit dem Fahrplan 2005 wurde auf dem Netz der neuen Zentralbahn AG (zb) eine beträchtliche Angebotssteigerung vorgenommen. Diese Angebotsverbesserung betraf hauptsächlich die S5 (Luzern-Giswil). Die operative Einführung dieses Fahrplans war mit verschiedenen Mängeln behaftet. Dies führte zu einer überdurchschnittlich hohen Anzahl an Kundenreaktionen. Zum Einen wurde die Fahrplanstruktur (Anschlussverhältnisse, Taktlücken, Fahrzeiten) kritisiert. Zum Anderen beklagten sich die Kunden über verspätete Züge und Anschlussbrüche in Luzern, Zugstörungen sowie generell mangelnde Information der zb. Die Kundenreaktionen wurden in der Folge von den Bestellern mit der zb besprochen und gemeinsam Massnahmen festgelegt. Es zeigte sich, dass die Fusion und der damit zusammenhängende Veränderungsprozess in einem ungünstigen Moment mit der Einführung eines ambitionierten Fahrplans 2005 zusammentraf. Folge davon waren verärgerte Kunden und ein angeschlagenes Image der neuen zb.

Ausgehend von der oben geschilderten Situation kann Ende 2006 folgende Bilanz gezogen werden. Die Zahl der Reaktionen zum Betrieb der Bahn haben wieder ein Normalmass erreicht. Die Fahrplanstabilität konnte nachweislich verbessert werden. Die Pünktlichkeitsstatistiken belegen dies. Anschlussbrüche in Luzern oder Stans bilden die Ausnahme. Das neu eingeführte Rollmaterial (SPATZ-Fahrzeuge) verkehrt zuverlässig und steigert den Fahrkomfort spürbar. Mit der Inbetriebnahme der Doppelspurinsel zwischen Luzern Allmend und Kantonsgrenze Nidwalden konnte die Fahrplanstabilität verbessert werden. Ende 2006 wurde auch ein Fahrgastinformationssystem in Zügen und Bahnhöfen eingeführt. Weiter wird der Bahnhof Stans gegenwärtig einer grundlegenden Sanierung unterzogen. Auch die Bahnhöfe Stansstad und Hergiswil werden saniert und behindertengerecht gemacht.

Im Zusammenhang mit verschiedenen Infrastrukturprojekten findet auch eine Angebotsentwicklung auf dem zb-Schienennetz statt. Kurzfristig ist vorgesehen, die heutigen Taktlücken am Sonntag und teilweise unter der Woche gezielt zu schliessen. Hierfür sind aber vom Landrat die notwendigen Abgeltungen bereitzustellen. Eine weitergehende Verbesserung des Angebots an öffentlichem Verkehr wird aber erst möglich sein, wenn verschiedene Investitionen getätigt und Projekte abgeschlossen sind. Es handelt sich dabei um folgende Investitionen:

- Inbetriebnahme des Tunnels Engelberg (Fahrzeitverkürzungen, betriebliche Optimierungen, Kapazitätserweiterungen)
- Doppelspurausbau und Tieflegung der Einfahrt der zb in Luzern
- Optimierung des Knotens Luzern (Anschlussverhältnisse ins nationale Netz)
- Beschaffung von zusätzlichem neuen Rollmaterial (SPATZ und Gelenksteuerwagen)
- Einsatz von Billettautomaten neuester Generation (Einführung ITV Passepartout)

Entsprechende Geschäfte werden in nächster Zeit dem Landrat vorgelegt. Es geht dabei um den Rahmenkredit 2007 bis 2010 für den öffentlichen Verkehr, den Objektkredit für den Doppelspurausbau und die Tieflegung oder das künftige Investitionsprogramm der zb.

Neben dem Bahn- wird auch das Postautoangebot laufend den Kundenbedürfnissen angepasst. Dabei wird einer lückenlosen Transportkette grosse Bedeutung zugemessen. Wie bereits oben erwähnt, bestehen heute Taktlücken sowohl bei der Bahn wie auch beim Busbetrieb. Diese sind mittel- und langfristig zu schliessen. In Zusammenarbeit mit den Postautobetreibern soll auch die Kapazitätsproblematik der Busse in den Stosszeiten gelöst werden. Alternative Konzepte für die Erschliessung der Seegemeinden wie beispielsweise direkte Busse nach Stans oder ein Kollegi-Shuttle werden dabei geprüft. Ebenfalls geprüft wird der Einsatz grösserer Fahrzeuge bei Neubeschaffungen.

Seit 2002 wird die Kundenzufriedenheit bei der LSE und der Brünigbahn SBB erhoben. Im Herbst 2006 wurde diese Kundenzufriedenheitsumfrage erstmals unter Einbezug des Busangebots in Nidwalden durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Umfrage liegen im Frühling 2007 vor und werden erstmals die Leistungen der zb messen. Aufgrund der Ergebnisse werden sich Ansatzpunkte für weitere Verbesserungsmaßnahmen im öffentlichen Verkehr ergeben. Mit der regelmässigen Messung der Kundenzufriedenheit können Veränderungen in der Wahrnehmung einzelner Kundenthemen (Zeitreihe) beobachtet werden. Wichtig ist auch die Möglichkeit, einzelne Transportunternehmungen oder

Kantone bezüglich Kundenzufriedenheit miteinander zu vergleichen (Benchmarking). Das Instrument gibt den Bestellern auch die Möglichkeit, konkrete Massnahmen zu fordern und Zielgrössen bezüglich Gesamtkundenzufriedenheit zu formulieren.

1.2 Gemeinden und öffentlicher Verkehr

Die Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden bezüglich öffentlichem Verkehr ist im Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsgesetz, NG 652.1) festgelegt. Bezüglich Abgeltungen für das Angebot an öffentlichem Verkehr wird darin festgehalten, dass die Abgeltungen für die ungedeckten Kosten des Verkehrsangebotes, unter Vorbehalt der von den betroffenen Gemeinden alleine zu bezahlenden Abgeltungen gemäss Art. 14, vom Kanton zu finanzieren sind (Art. 17). Die Gemeinden können zusätzliche Verkehrsangebote bestellen (Art. 14). Der Kanton spielt somit bei der Entwicklung und Gestaltung des Angebotes eine zentrale Rolle. Angesichts der Bedeutung der Transportkette und des Netzgedankens beim öffentlichen Verkehr macht diese Aufgabenteilung durchaus Sinn. Der Kanton stellt auch die Koordination mit den umliegenden Kantonen und dem Bund sicher. Das Angebot an öffentlichem Verkehr orientiert sich nämlich nicht an den Kantonsgrenzen sondern vielmehr an funktionalen Räumen. Die Gemeinden haben gemäss Verkehrsgesetz Beiträge an Investitionen (bauliche Massnahmen für Buslinien oder Bahnübergänge) zu leisten. Weitergehende Verpflichtungen bestehen nicht.

Die Koordination für die Belange des öffentlichen Verkehrs liegt bei der zuständigen Direktion (Art. 5). Es geht dabei um die Koordination zwischen Transportunternehmungen und Gemeinden sowie Bevölkerung und Kunden. Die Volkswirtschaftsdirektion führt zudem jährlich eine kantonale Verkehrskonferenz durch. Diese Konferenz dient der Information und der Diskussion von Fahrplanfragen und möglichen Massnahmen zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs. Die Gemeinden werden zu diesen Verkehrskonferenzen jeweils eingeladen.

2 Antworten zu den gestellten Fragen

2.1 Besitzt die Zentralbahn ein Leitbild sowie eine Strategie und wie sehen diese aus?

Die zb ist ein privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen in der Rechtsform einer Aktiengesellschaft. Der Verwaltungsrat ist für die strategische Führung der Unternehmung verantwortlich. Eine Geschäftsleitung unter der Führung des Geschäftsführers setzt die strategischen Vorgaben des Verwaltungsrates operativ um. Im Verwaltungsrat sind die Eigner der zb (SBB AG, Bund, Kantone Obwalden und Nidwalden und Gemeinde Engelberg) vertreten. Basierend auf der Eignerstrategie, den Entwicklungen im öffentlichen Verkehr und den Vorgaben des Verwaltungsrates hat die zb eine Unternehmensstrategie und ein Leitbild erarbeitet. Das Leitbild ist auch intern den Mitarbeitenden kommuniziert worden und liegt diesem RRB bei. Für die Strategie ist der Verwaltungsrat der zb zuständig. Diese kann bei der Zentralbahn eingesehen werden.

2.2 Werden die Gemeinden von der zb als Kunden, Investoren, als Zahlende oder als Mitwirkende im Zusammenspiel des öffentlichen Verkehrs wahrgenommen?

Aufgrund unserer Beurteilung haben die Gemeinden eine Scharnierfunktion zwischen den Kunden des öffentlichen Verkehrs (Bevölkerung) und den Bestellern bzw. Leistungserbringern (zb, Postauto) wahrzunehmen. Im Rahmen der Verkehrskonferenz und des öffentlichen Fahrplanverfahrens können sie ihre Anliegen einbringen. Gleichzeitig kann von den Gemeinden auch erwartet werden, dass der öffentliche Verkehr in der Entwicklung der Gemeinde einen entsprechenden Platz einnimmt. Ein Angebot an öffentlichem Verkehr wird nur erfolgreich genutzt werden können, wenn die Gemeinde mithilft. Dies kann durch Information und Motivation der Bevölkerung sowie flankierende Massnahmen (z.B. Parkplatzbewirtschaftung, Park + Ride) umgesetzt werden.

2.3 Wer ist für die Finanzierung der Bahninfrastrukturen, z.B. Bahnhöfe, Niveauübergänge, Perronanlagen etc., zuständig und wo ist diese geregelt?

Bahninfrastrukturen werden im Wesentlichen durch Bund und Kantone finanziert. Gegenwärtig findet ein Systemwechsel bei der Finanzierung von Investitionen in Bahninfrastrukturen statt. Künftig werden 4-jährige Programmfinanzierungen angestrebt. Für diesen Zeitraum stellen der Bund und die Kantone einen Investitionsbeitrag zur Verfügung. Der Mitteleinsatz wird dann von der Transportunternehmung eigenständig gesteuert. Dieses Investitionsprogramm beinhaltet verschiedene Objekte der Bahninfra-

struktur (z.B. Bahnhöfe, Perronanlagen, Niveauübergänge, usw.). Einzelfallweise können auch die Gemeinden zur Mitfinanzierung von Bahninfrastrukturen herangezogen werden. Es geht dabei beispielsweise um Niveauübergänge (Gemeindestrassen) oder die Sanierung von Bahnhöfen.

Rechtliche Grundlagen für die Finanzierung von Bahninfrastrukturen sind das Eisenbahngesetz (SR 742.101), die Verkehrstrennungsverordnung (SR 725.121), das Behindertengleichstellungsgesetz (SR 151.3) und das kantonale Verkehrsgesetz (NG 652.1).

2.4 Welche Projekte sind im Investitionsplan der Zentralbahn enthalten und welche Dringlichkeitsstufen ist diesen zugeordnet?

Wie bereits oben dargestellt wird künftig eine Programmfinanzierung der Investitionen der zb angestrebt. Gegenwärtig wird dieses Programm, basierend auf künftigen Angebotsvorstellungen und Anforderungen an den Infrastrukturunterhalt der zb, erarbeitet. Im Rahmen eines Landratsgeschäfts wird dieses Investitionsprogramm mit dazugehörigem Objektkredit dem Landrat nächstens vorgelegt.

2.5 Was unternimmt die zb, um die vielfältigen und attraktiven Angebote, trotz „toter“ Bahnhöfe oder wesentlich reduzierter Öffnungszeiten der Schalter, an den Fahrgast und potenziellen Kunden zu bringen?

Mit dem Einsatz einer zentralen Fernsteuerung der Bahnanlagen auf dem zb-Gebiet, wird auf einzelnen Stationen kein Betriebspersonal mehr benötigt. Vor diesem Hintergrund hat die zb überprüft, welche Bahnhöfe weiterhin besetzt sind oder nicht. Bediente Stationen sind nur noch dort vorgesehen, wo Verkauf und Auskunft (Distribution) dies rechtfertigen. Das aktuelle Distributionskonzept der zb trägt dem sich ändernden Kaufverhalten der Kundschaft Rechnung. Zunehmend finden Call-Centers, elektronische Buchungsmodule und automatisierter Billettbezug ihre Verwendung. Dienstleistungsgestaltung bemisst sich im Grundsatz an den Erwartungen der Kundschaft einerseits und betriebswirtschaftlichen Kriterien andererseits. Die telefonische und elektronische Erreichbarkeit ist gewährleistet und ein aktiv bewirtschafteter Internetauftritt informiert die Kundschaft aktuell. Die zb ist bestrebt, regelmässig über Produkt und Angebot aktiv zu informieren. Sechs bediente Bahnhöfe im Zentralbahnland garantieren die Beratungs- und Verkaufsqualität. Steigende Umsatzvolumen bestätigen den eingeschlagenen Weg der zb.

2.6 Ist die Zusammenarbeit zwischen der zb und den Gemeinden und die gegenseitige Information aus Sicht der Regierung genügend?

Die Regierung vertritt die Meinung, dass mit der jährlichen Verkehrskonferenz und dem Fahrplanverfahren genügend Instrumente zur Verfügung stehen, um eine adäquate Zusammenarbeit zwischen zb und Gemeinden sicherzustellen. Punktuell kann die Zusammenarbeit zwischen Gemeinden und zb in letzter Zeit als ungenügend eingestuft werden. Es geht dabei um die Information und den Miteinbezug der Standortgemeinden bei der Sanierung von Bahnhöfen. Der Kanton ist bestrebt, diese Zusammenarbeit für alle beteiligten Partner zu optimieren.

2.7 Was unternehmen Sie bei einer weiteren Kapazitätssteigerung der zb um die Feinverteilung zu optimieren, sodass im ganzen Kanton der Halbstundentakt erreicht werden kann?

Wie bereits vorher ausgeführt, kommt einer lückenlosen Mobilitätskette eine wichtigen Bedeutung zu. Bei einem Ausbau des zb-Angebotes (z.B. Schliessung von Taktlücken) wird darauf geachtet, dass der Anschluss an die weiterführenden Postautolinien gewährleistet ist. Dafür sind aber die entsprechenden Finanzmittel (Abgeltungen) bereitzustellen. Es ist zudem nicht vorgesehen, im ganzen Kanton den Halbstundentakt auf allen Postautolinien einzuführen. Wo das entsprechende Potenzial vorhanden ist (Seelinie), wird der Halbstundentakt voraussichtlich integral mittel- und langfristig eingeführt. Auf schwächer frequentierten Strecken ist dies jedoch nicht vorgesehen. Das Angebot orientiert sich dort am vorhandenen Potenzial und dem vom Landrat zur Verfügung gestellten Rahmenkredit.

2.8 Besteht ein Abgleich zwischen allen Anbietern im Kollektivverkehr, im besonderen mit der SBB (vor allem im Hinblick auf Verkehrsleistungen Richtung ZH, BS, BE, TI); dem Postautodienst Zentralschweiz (Richtung Ennetbürgen bis Emmetten und Berggebiete) und möglichen lokalen Angeboten, z.B. CarPool in der Gemeinde Stans?

Der angesprochene Abgleich zwischen allen Anbietern ist im Sinne der erwähnten Mobilitätskette institutionalisiert. Es ergeben sich aber Prioritäten bezüglich Anschlussverhältnissen und nationalen Angeboten in Luzern. Die Feinverteilung in der Fläche hat sich an den übergeordneten Angeboten (Fernverkehr, Güterverkehr) zu orientieren. Das Postauto erhält dabei die Vorgaben mehrheitlich vom Angebot der zb. Sofern und bekannt, werden auch lokale Angebote in diese Transportkette integriert.

2.9 Wie wird sich das NW/OW P+R-Konzept in das gesamte Verkehrsangebot in Nidwalden einfügen?

Der Kanton Nidwalden weist in weiten Teilen eine dezentrale Besiedlung auf. Der Erschliessung mit Bahn oder Postauto sind deshalb flächendeckend Grenzen gesetzt. Aus diesem Grunde kommt einer sinnvollen Verknüpfung zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr eine wichtige Bedeutung zu. Park+Ride-Angebote können diese Verknüpfung fördern. Ein im Jahre 2006 fertiggestelltes Park+Ride-Konzept der Kantone Obwalden und Nidwalden zeigt hier Möglichkeiten auf. Es ist vorgesehen, dieses Konzept schrittweise und unter Einbezug der Gemeinden und Transportunternehmungen umzusetzen. Park+Ride-Angebote ergänzen somit das gesamte Verkehrsangebot auf sinnvolle Weise.

2.10 Besteht für neue Haltestellen im Kanton Nidwalden, z.B. Länderpark, Kantonsspital eine Strategie oder Planung?

Als neue Bahnhofstabelle im Kanton Nidwalden ist bei den künftigen Angebotsplanungen lediglich die Haltestelle Stans-West vorgesehen. Eine eigentliche Strategie zur Realisierung dieser Haltestelle liegt nicht vor. Wir vertreten die Meinung, dass die Planung und Realisierung dieser Haltestelle von der Gemeinde ausgelöst werden soll. Aus Sicht des öffentlichen Verkehrs ist diese Haltestelle angesichts des Potenzials rund um den Länderpark durchaus sinnvoll. Ein direkter Zugang zur S4 (Luzern-Stans) im Raum Länderpark dürfte zu einer Attraktivitätssteigerung des öV-Angebots im Raum Stans beitragen.

Beschluss

Dem Landrat wird beantragt, von der Beantwortung der Interpellation von Landrat Maurus Adam, Hergiswil, betreffend öffentlicher Verkehr Kenntnis zu nehmen.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Mitglieder des Landrates und des Regierungsrates
- Landratssekretariat
- Landrat Maurus Adam, Dorfhaltenstrasse 6, 6052 Hergiswil
- zb, Zentralbahn AG, Stanserstrasse 2, Postfach 457, 6362 Stansstad
- Politische Gemeinden
- Geschäftsstelle der Gemeindepräsidentenkonferenz
- Volkswirtschaftsdirektion
- Amt für Raumentwicklung
- Amt für Wald und Raumentwicklung, Abteilung für Raumentwicklung und Verkehr, Flüelistrasse 3, Postfach 1163, 6061 Sarnen
- Direktionssekretariat Volkswirtschaftsdirektion

[Signatur 3849]

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landschreiber
Josef Baumgartner

Landratspräsident Bruno Durrer: Ich übergebe das Wort des Erstunterzeichnenden; er kann gleichzeitig den Antrag auf Durchführung einer Diskussion stellen.

Landrat Maurus Adam: Ich bedanke mich beim Regierungsrat für die termingerechte Antwort. Am 7. Februar 2007 konnte ich anlässlich einer Sitzung mit Regierungsrat Gerhard Odermatt und Direktionssekretär Hanspeter Schüpfer die Antwort diskutieren. Weil die Verantwortlichen der zb zu wenig in die Antwort miteinbezogen wurden und der Regierungsrat die Führungsmannschaft der Zentralbahn mit Samthandschuhen anfasst, bin ich nicht zufrieden mit der Antwort. Ich bin enttäuscht, dass die Verantwortlichen der zb den Kontakt mit mir nicht gesucht haben. Mir ist schon klar, dass eine Interpellation ein rein politischer Akt ist und die zb grundsätzlich nichts angeht. Aber da ich ja im Wesentlichen die Kommunikation und die Zusammenarbeit der zb mit den Gemeinden kritisiert habe, wäre es ein gutes Zeichen gewesen, das Gespräch zu suchen.

Wie weiter? Ich habe nicht den Eindruck, dass die Probleme, die vor allem zwischen den Gemeinden und der Zentralbahn bestehen, mit einer Gesetzesänderung gelöst werden können. Auch die Schnittstellen bei den Finanzierungen sind grundsätzlich klar. Ich will erreichen, dass sich die Verantwortlichen der zb stellen müssen, ohne dass sie von der Verwaltung an der Hand genommen werden. Darum möchte ich zwischen der zb, der zuständigen Kommission für Bildung, Kultur und Volkswirtschaft sowie den Gemeinden und anderen Interessierten ein Meeting initialisieren. Das zuständige Amt unterstützt mein Anliegen.

Nun zu den einzelnen Fragen:

Besitzt die Zentralbahn ein Leitbild sowie eine Strategie und wie sehen diese aus?

Selbstverständlich hat sie eines, nur kennt es niemand. Wenn in der Vision der wichtigsten regionalen Unternehmung im öffentlichen Verkehr der Fahrgast fehlt, kommt mir dies seltsam vor. Die zb sieht sich als verlässlicher Partner. Betreffend Bahnbetrieb ist sie verlässlich und hast sich verbessert. Gegenüber den Gemeinden ist die zb kein verlässlicher Partner. Es besteht eine ausgesprochen schlechte Beziehung.

Werden die Gemeinden von der Zentralbahn als Kunden, Investoren, als Zahlende oder als Mitwirkende im Zusammenspiel des öffentlichen Verkehrs wahrgenommen?

Die Gemeinden werden offensichtlich nicht mehr als ein lästiges Übel wahrgenommen. Mit den Erläuterungen, die eigentlich nur die Aufgaben der Gemeinden im öffentlichen Verkehr aufzeigen, wurde meine Frage nicht beantwortet. Dies wundert mich auch nicht weiter, denn diese Frage hätte eigentlich die Verantwortlichen der zb beantworten müssen – vielleicht gar in einem Gespräch und nicht mit einem Brief.

Wer ist für die Finanzierung der Bahninfrastrukturen, z. B. Bahnhöfe, Niveauübergänge, Perronanlagen etc, zuständig und wo ist diese geregelt?

Aus den Antworten und den Diskussionen sind die Schnittstellen klar definiert: Der Bahnhof ist nach wie vor ein Kerngeschäft der Bahn und zwar nicht nur dann, wenn diese geschlossen werden. Darum sind Investitionen in den Bahnbetrieb, akustische und optische Informationen, Änderungen an den Perronanlagen Sache der zb. Hingegen betrifft es den Publikumsverkehr, Veloständer, Park+Ride und Bus ab Bahnhof, so sind auch die Gemeinden betroffen. Grundlage für ein Gespräch sind aber immer konkrete Vorstellungen und Ziele und nicht einfach pauschale Geldforderungen, wie dies beispielsweise in Hergiswil der Fall ist.

Welche Projekte sind im Investitionsplan der Zentralbahn enthalten und welche Dringlichkeitsstufe ist diesen zugeordnet?

Als Antwort habe ich zwei, drei Projekte über die wichtigsten Investitionen erwartet. Stattdessen der Wink mit dem Drohfinger, das Parlament solle zur gegebenen Zeit den Rahmen-

kredit annehmen, dann werde schon investiert. Aus der spärlichen Antwort muss ich schliessen, dass die Kritik der Konzeptlosigkeit nicht ganz unberechtigt ist. Aber dies soll jetzt mit dem Systemwechsel und mit der Programmfinanzierung besser werden, wenn die Kommunikation damit auch finanziert werden kann. Inzwischen wurde ein automatisiertes Meldesystem eingeführt. Mit diesem wird der Fahrgast über einfahrende und ausfahrende oder verspätete Züge informiert. Eine wesentliche Verbesserung, die aber noch optimiert werden muss. Wann wird das Nachfolgeprojekt, die optische Anzeige eingeführt?

Was unternimmt die Zentralbahn um die vielfältigen und attraktiven Angebote, trotz «toter» Bahnhöfe oder wesentlich reduzierter Öffnungszeiten der Schalter, an den Fahrgast und potenziellen Kunden zu bringen?

Die Verantwortlichen der zb setzen auf Call-Center, elektronische Buchungsmodule und automatisierten Billettbezug. Der Elektronik sei dank, es wird alles besser. Kommuniziert wird mittels E-Mail, miteinander reden und in die Augen schauen muss man „Gott sei Dank“ nicht mehr. Bleibt die Frage, wo kann ich an einem geschlossenen Bahnhof Gutscheine einlösen, wenn ich z.B. kurz entschlossen, bei schönem Wetter und genügend Schnee auf den Titlis will? Warum kann man nicht mit der Kiosk AG oder mit dem benachbarten Restaurant oder Verkaufsgeschäft zusammenarbeiten? Dass im Billettautomat auch Spezialbillette, wie z.B. für die LUGA, vorhanden sind, weiss man nur, wenn man ein Computerfreak ist. Heute habe ich auch die Erfahrung gemacht, wie das Call-Center funktioniert, weil der Billettautomat ausgefallen ist, bzw. meine Kreditkarte nicht mehr aus dem Automaten kam. Eine freundliche Stimme am Call-Center teilte mir mit, dass innerhalb einer Stunde jemand kommen werde. Ich soll doch bitte warten! Dies zeigt wohl deutlich die Möglichkeiten eines solchen Call-Centers auf.

Ist die Zusammenarbeit zwischen der Zentralbahn und den Gemeinden und die gegenseitige Information aus Sicht der Regierung genügend?

Hier nimmt die Regierung die zb mehr als in Schutz. Sie baut bildhaft ein Glashaus um die Zentralbahn herum!

Symptomatisch für die Kommunikationskultur der zb-Verantwortlichen der Artikel vom 3. März: „Nun ticken sie wieder richtig.“ Wer war wohl damit gemeint? Die Engelberger, die Manager der zb oder vielleicht nur die Bahnhofuhr? Nicht erwähnt habe ich all die Berichte und Leserbriefe über den Umbau in Stans. Überall wo gebaut wird, entsteht Ärger und man weiss nie genau, was abgeht.

Im Zeitungsbericht über meinen Vorstoss wurde Herr Lütolf, Informationsbeauftragter der zb zitiert: „Im Bereich Information sind die Mängel erkannt.“ Für Gespräche mit den Gemeinden sei die Zentralbahn offen. Sie zähle aber auf die Koordinationsfunktion des Kantons.

Ich bin der Meinung, dass der Kanton sicher für den öffentlichen Verkehr eine zentrale Stelle ist. Aber die zb ist klar gefordert und muss sich den Gemeinden stellen.

Die übrigen Fragen beziehen sich auf die Erschliessung des Kantons in der Fläche. Aus der Antwort entnehme ich positive Signale. Entsprechende Gespräche laufen mit den Gemeinden. Ich hoffe es gibt rasch eine akzeptable Lösung, denn der momentane Zustand - beispielsweise der sieben Seegemeinden bis nach Stans - ist nicht befriedigend. Ich fordere die Gemeinden auf, dem öffentlichen Verkehr in der Entwicklung den entsprechenden Platz zu geben und ihre Forderungen anlässlich der jährlichen Verkehrskonferenz und im Rahmen des Fahrplanverfahrens klar und deutlich zu formulieren.

Sehr geschätzte Kolleginnen und Kollegen: Ich bin gespannt auf ihre Meinungen zur zb und beantrage in diesem Sinne die Durchführung einer Diskussion.

Landratspräsident Bruno Durrer: Gemäss § 110 Abs. 2 des Landratsreglements findet bei Interpellationen eine Diskussion statt, die von einem Ratsmitglied verlangt wird. Ich eröffne somit die Detailberatung.

Volkswirtschaftsdirektor Gerhard Odermatt: Es wurde gesagt, der Regierungsrat hätte die zb zu fest in Schutz genommen. Ich muss der zb aber zugute halten, dass wir in einem riesigen Veränderungsprozess waren. Der 1. Schritt war der nationale Fahrplan Ende 2004, womit der gesamte Bahnverkehr in der Schweiz umgestellt wurde. Gleichzeitig kam der Zusammenschluss der SBB, der Brünigbahn und der damaligen LSE. Hier trafen sowohl materiell als auch personell zwei Kulturen aufeinander. Ebenso wurden die ersten neuen Rollwagen eingesetzt. Dies war anfänglich mit grossen technischen Schwierigkeiten verbunden. Als man dann endlich eingespielt war, traf das Unwetter vom August 2005 die Infrastruktur der zb! Nicht zu vergessen ist der Wassereinbruch im Tunnel Engelberg.

Dies alles führte immer wieder zu Ärgernissen und hat auch das schlechte Image der zb verursacht. Auch vom Amt her wurde damals mehrfach festgehalten, dass die Zustände unhaltbar seien und der Informationsmangel behoben werden müsse. Mit Ausnahme der Gemeinde Dallenwil hat die zb Gespräche mit den Anliegergemeinden geführt. Das Gespräch mit Dallenwil wird in Kürze auch noch stattfinden.

Die Umbaupläne der Bahnhöfe wurden einfach verfügt, ohne das Gespräch mit den Gemeindebehörden zu suchen. Auch in diesem Bereich haben wir Druck ausgeübt. Soll jemand mitbezahlen, so soll auch erst das Gespräch gesucht werden. Mit der Post wurde das Vorgehen natürlich vorbesprochen.

Ebenso wurde die Rolle des Kantons und die fehlende Abstimmung des Fahrplans mit den Seegemeinden erwähnt. Ich weiss, dass es Taktlücken am Abend und an den Wochenenden gibt. Wir haben dies ermittelt. Eine Anpassung an den Halbstunden-Takt am Sonntag kostet 130'000 Franken mehr Aufwand bei 20'000 Franken mehr Ertrag! Der Landrat müsste also bereit sein, den Rahmenkredit entsprechend nach oben anzupassen. Das Gleiche gilt für den Ausbau des Taktfahrplanes am Abend.

Im Mai findet das Fahrplanauflegeverfahren statt und wir bitten natürlich die Gemeinden und die betroffenen Kreise, sich einzubringen und Vorschläge bringen. Es wird eine Anhörung geben und wir sind sicher bereit, mit den einzelnen Gemeinden Gespräche zu vereinbaren. Die Kommission für Bildung, Kultur und Volkswirtschaft wird auch gegenüber der zb das Gespräch anbieten und suchen.

Die Interpellation hat sicherlich etwas bewirkt. Der Druck auf die zb konnte erhöht werden und von Seiten der zb sind auch Verbesserungen eingetreten. Die Interpellation wurde im September 2006 eingereicht und nur ein halbes Jahr später sind die Verbesserungen spürbar und die Reklamationen haben abgenommen.

Landrat Conrad Wagner, Vertreter der DN-Fraktion: Als Mitunterzeichner der Interpellation hat das DN eine positive Haltung. In dieser Interpellation ist viel Hoffnung zu spüren. Hoffnung auf bessere Bahnhöfe, auf bessere Fahrpläne, auf bessere Anschlüsse – speziell nach Zürich. Und siehe da, mit der grossen Hoffnung, die wir in diese Interpellation gelegt haben, ist auch wieder eine grosse Hoffnung zurückgekommen. Nämlich die Hoffnung auf Nachsicht gegenüber uns Politikern und Kunden sowie die Hoffnung, dass der Kunde mit ein wenig Verständnis an die neuen Apparate herantritt u.s.w.. Das Prinzip Hoffnung taugt aber nicht wirklich, um einen Schritt weiter zu kommen. Ich denke, die zb ist ein Unternehmen, dass sich aus der Fusion mit der Brünigbahn und der LSE erst finden musste. Diese Phase ist aber vorbei. Das Unternehmen muss nun „in die Gänge“ kommen. Dieses Unternehmen muss man am Erfolg messen. Der Erfolg ist messbar auf der Leistungsseite gegenüber der Kunden und auch auf finanzieller Seite. Einerseits müsste die politische Führung verstärkt werden, damit die zb spürt, in welche Richtung sie ihr Leitbild setzen soll. Das uns vorgeleg-

te Leitbild geht nur nach „innen“, zu den Mitarbeitenden. Offenbar existiert aber kein Leitbild gegenüber den Kunden und gegenüber dem Markt. Hier muss die Politik stärker auftreten und speziell das entsprechende Amt müsste stärkere politische Führung markieren. Die Information der gesamten Verkehrskoordination ist eine sehr komplexe Sache. Hier muss eine Informations- und politische Plattform gesetzt werden, die zu mehr Information und Hilfe führt. So hoffe ich, dass in diesen beiden Bereichen das Ergebnis und der Erfolg der zb verbessert werden können.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Landratspräsident Bruno Durrer: Ich stelle fest, dass im Weiteren das Wort nicht mehr verlangt wird. Eine Beschlussfassung zu Interpellationen findet gemäss § 111 Abs. 2 des Landratsreglements nicht statt. Nachdem die Diskussion abgeschlossen ist, ist dieses Geschäft somit abzuschreiben.

Der Landrat beschliesst: Die Interpellation von Landrat Maurus Adam, Hergiswil, und Mitunterzeichnende betreffend den öffentlichen Verkehr wird vom Regierungsrat beantwortet. Nach erfolgter Diskussion wird das Geschäft als erledigt abgeschrieben.

Landratspräsident Bruno Durrer: Mit der Beratung und Behandlung dieses Geschäfts ist die heutige Sitzung geschlossen. Ich orientiere Sie, dass gemäss der Planung des Landratsbüros die nächste Sitzung des Landrates am 9. Mai 2007 stattfindet.

Die Sitzung ist offiziell geschlossen. Ich ersuche Sie jedoch, noch im Saal zu bleiben, damit wir noch eine aktuelle Information von Baudirektorin Lisbeth Gabriel entgegennehmen können.

Baudirektorin Lisbeth Gabriel: Am 5. Mai 2004 hat der Landrat den Vorvertrag zu einem künftigen Kaufvertrag zwischen dem Kanton Nidwalden und der einfachen Gesellschaft Zimmermann Wirzboden Stans betreffend dem Erwerb eines Stockwerkanteils an die Erstellung einer Autoeinstellhalle genehmigt und den entsprechenden Kredit von 3.54 Mio. Franken bewilligt. Die Verkäuferschaft hat sich gemäss diesem Vertrag verpflichtet, dem Kanton Nidwalden im 2. Untergeschoss einer noch zu erstellenden Autoeinstellhalle 133 Parkplätze als Stockwerkeigentum zur Verfügung zu stellen. Obschon der Entscheid des Landrates nun bereits fast drei Jahre zurückliegt, konnte aus verschiedenen Gründen der Spatenstich bis heute noch nicht erfolgen.

Mit Schreiben vom 11. Januar 2007 teilte die Bauherrschaft dem Regierungsrat mit, die Verhältnisse im Bezug auf die Grundwasserkote hätten sich verändert und für die Erstellung des 2. UG der Tiefgarage müsse mit erheblichen Mehrkosten gerechnet werden. Bei Abschluss des Vorvertrags lag die Kote bei 444.7 m.ü.M. Nach dem Unwetter vom August 2005 liess der Gemeinderat Stans die Gefahrenkarten überarbeiten und aufgrund der heute geltenden Grundwasserkarte liegt die Kote für das Gebiet Wirzboden tatsächlich bei 446 m.ü.M., also um rund 1.3 m höher als ursprünglich angenommen. Um die Sicherheit für dieses Bauwerk unter diesen veränderten Bedingungen trotzdem gewährleisten zu können, wären zusätzliche bauliche Massnahmen zu treffen, die Mehrkosten von rund 1.4 Mio. Franken verursachen würden. Die Bauherrschaft hat gleichzeitig mitgeteilt, dass sie bereits Möglichkeiten studiert hätte, auf das 2. UG zu verzichten und die Tiefgarage nur eingeschossig zu bauen, das Geschoss aber so zu erweitern, dass eine gewisse Anzahl Parkplätze für das Kantonsspital erstellt werden könnten.

An zwei Besprechungen mit der Bauherrschaft wurde die Situation diskutiert. Von der Bauherrschaft wurde eine Projektvariante vorgestellt, bei der auf das 2. UG verzichtet wurde und auf dem 1. UG 110 Parkplätze für den Kanton Nidwalden bzw. für das Kantonsspital realisiert werden könnten. Dies wären 23 Plätze weniger als ursprünglich vereinbart. Das Preisangebot pro Platz lag bei pauschal 27'443 Franken, was für 110 Parkplätze Gesamtkosten von 3'018'730 Mio. Franken verursachen würde, also rund 500'000 Franken unter dem vom Landrat bewilligten Kredit. In dieser Pauschale wurden durch die Bauherrschaft die ursprünglich vereinbarten und nach Aufwand zu bezahlenden Wasserhaltungskosten von 110'000 Franken eingerechnet. Ich nehme es vorweg – dieser Berechnung der Pauschale kann der Regierungsrat so nicht zustimmen.

Der Regierungsrat hat sich an seiner gestrigen Sitzung mit diesem Geschäft befasst und ist zum Schluss gekommen, dass aufgrund der tatsächlich veränderten Voraussetzungen das Geschäft neu zu beurteilen sei. Die zusätzlichen Kosten von rund 1.4 Mio. Franken erachtet der Regierungsrat als untragbar und ist klar der Meinung, dass eine vernünftige Lösung nur über den Verzicht auf das mittlerweile sehr kostenintensive 2. UG gefunden werden kann, mit dem Resultat, dass für das Kantonsspital halt 23 Parkplätze weniger zur Verfügung stehen werden.

Die 133 PP haben sich dannzumal in erster Linie aus dem geplanten Bauobjekt ergeben und nicht primär aufgrund des tatsächlichen Bedarfs des Kantonsspitals. Damals war die Entwicklung der Zusammenarbeit der Spitäler Obwalden und Nidwalden noch offen. Deshalb wollte man sich nicht durch zu enge Planung die Verwirklichung sich allenfalls später zeigender Bedürfnisse zum vornherein verbauen. Aus heutiger Sicht - und nach Rücksprache mit der Spitalleitung - decken die 110 Parkplätze die Bedürfnisse des Kantonsspitals ab und die ursprüngliche Zielsetzung, die Lösung der prekären Parkplatzverhältnisse am Spital, kann trotzdem erreicht werden. Selbstverständlich hat die Reduktion der Parkplätze auch Auswirkungen auf den vom Landrat bewilligten Kredit von 3.54 Mio. Franken, dieser wird um rund 650'000 Franken unterschritten.

Zusammenfassend ergibt sich neu folgende Berechnung:

Kosten für 110 Parkplätze zu Fr. 26'616.-	2'927'7600 Franken
abzüglich die Entschädigung für den Wegfall der Parkplätze gemäss RRB Nr. 505 vom 12. Juli 2005	45'000 Franken
Dem Kanton entstehen somit Gesamtkosten von	2'882'760 Franken

Für eine eventuelle Wasserhaltung wurde für 133 Parkplätze ein Kostendach von 110'000 Franken veranschlagt, was bei 110 Parkplätzen einer Summe von 90'000 Franken entspricht. Diese Kosten können nach Ausmass und Ergebnis, somit in einer offenen Abrechnung, zusätzlich in Rechnung gestellt werden. Der einzelne Parkplatz gemäss neuem Projekt wird also gleich viel kosten wie bei der zweigeschossigen Variante.

Das Projekt kann aufgrund unvorhersehbarer Ereignisse, ja man kann schon sagen aufgrund höherer Gewalt, nicht im geplanten Kostenrahmen realisiert werden, deshalb hat der Regierungsrat gestern im Rahmen seiner Zuständigkeit diese Projektänderung – Verzicht auf 2. UG und Erwerb von 110 Parkplätze - beschlossen. Da das Projekt bereits massive Verzögerung erfahren hat und unter einem zeitlichen Realisierungsdruck steht, müssen nun die Vertragsanpassungen umgehend an die Hand genommen werden. Der Regierungsrat hat nun die Gelegenheit wahrgenommen, zwar ausserhalb der Traktandenliste, Sie umgehend über die beschlossene Projektänderung zu informieren. Selbstverständlich wird Ihnen der RRB noch in schriftlicher Form zugestellt.

Landratspräsident Bruno Durrer: Ich danke auch im Namen des Landrates für diese Informationen, die aus erster Hand an uns herangetragen werden, bevor wir dies über andere Wege erfahren.

Der Vorsitzende wünscht abschliessend allen Anwesenden einen schönen Abend.

Landratspräsident:

Landratssekretär: