



LANDRAT

Protokoll der Sitzung

vom Mittwoch, 9. Februar 2011, 08.30 – 11.50 Uhr

in Stans, Landratssaal des Rathauses

Anwesend:	Landrat: 58 Ratsmitglieder Regierungsrat: 7 Ratsmitglieder
Absolutes Mehr:	30 Stimmen
2/3 Mehr:	38 Stimmen
Entschuldigt:	Landrat Max Achermann, Stans Landrat Eduard Christen, Wolfenschiessen
Vorsitz:	Landratspräsident Karl Tschopp
Protokoll:	Armin Eberli, Landratssekretär Maggie Blättler, Sekretärin Staatskanzlei

Behandelte Geschäfte:

1	Tagesordnung; Genehmigung	188
2	Inpflichtnahme von Landrat Rochus Odermatt, Stans	188
3	Protokolle der Landratssitzungen vom 24. November 2010 und 15. Dezember 2010	188
4	Interpellation von Landrätin Regula Wyss, Stans, und Mitunterzeichnende betreffend die Umsetzung der Legislatur- und Jahresziele der Gesundheits- und Sozialdirektion. Beschluss über die Dringlichkeit	189
5	Ersatzwahlen	191
5.1	Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL): Wahl eines Mitgliedes und des Sekretariats	191
5.2	Verwaltungskommission des Hilfsfonds für die Vergütung nicht versicherbarer Elementarschäden: Wahl eines Mitglieds	191
5.3	Enteignungskommission: Wahl des Sekretariats	193
6	Änderung des Gesetzes über die Nidwaldner Gebäude- und Mobiliarversicherung (Sachversicherungsgesetz); 1. Lesung	193
7	Landratsbeschluss über den Bau des Kraftwerkes Buholzbach durch das Kantonale Elektrizitätswerk Nidwalden	195
8	Ergebnisse der Vorstudie zu den Möglichkeiten und Rahmenbedingungen für eine Public-Private-Partnership-Lösung bei der Realisierung des Doppelspurtunnels der zb in Hergiswil. Kenntnisnahme	198
9	Landratsbeschluss über einen Objektkredit für ein Vorprojekt für einen Doppelspur-Eisenbahntunnel der Zentralbahn im Abschnitt Hergiswil Schlüssel – Bahnhof Hergiswil	200

Landratspräsident Karl Tschopp: Ich begrüsse Sie - die Mitglieder des Regierungsrates und des Landrates - zur heutigen Sitzung. Ich begrüsse auch herzlich die zahlreichen Gäste sowie die Medienleute.

Auch wenn es die Arbeitszeiten unter der Woche oft nicht zugelassen haben, bei prächtigstem Winterwetter dem Schneesport frönen zu können, so hat es immerhin jeweils am Abend nach dem Verschwinden des Abendrots die schönsten Sternbilder zu betrachten gegeben. Macht man das in aller Ruhe ein paar Minuten lang, dann wird einem bewusst, wie klein und vergänglich wir uns auf der gar nicht immer stabilen Erde bewegen. Ein Naturschauspiel, wenn auch nicht so spektakulär wie ein Vulkanausbruch, denn die Sterne leuchten einfach. Manche unter ihnen funkeln richtiggehend, als ob sie uns zublinzeln und etwas sagen wollten. Vieles geht einem dann durch den Kopf: Gedanken, die beruhigen und die Seele reinigen können, andere, die eher beunruhigen, weil alles um die Erde herum so riesig und nicht fassbar erscheint.

Ganz ähnlich, aber genau umgekehrt ist es mir am Besuchstag des WEF in Davos ergangen. Ein wirklich beeindruckend gigantischer Anlass, wo sich die halbe Wirtschafts- und Politwelt gestaffelt an viereinhalb Tagen auf kleinster hermetisch abgeriegelter Fläche im Kongresszentrum Davos trifft, um Vorträge anzuhören und Netzwerke zu bearbeiten. Wenn man den Herren Vekselberg oder Sarkozy beim Vorbeilaufen beinahe auf die Füsse steht, die Bodyguards einem unwirsch wegdrücken, die Presseleute den kleinen grossen Franzosen zwischen den Kleiderschränken mit dem Knopf im Ohr nicht mehr finden können, dann sind das fast groteske Bilder, die doch irgendwie Eindruck machen. Im Übrigen hat die Aufenthaltsdauer des französischen Präsidenten nach Protokoll exakt 2 Stunden und 14 Minuten gedauert. Hier ist die grosse Welt mehr als klein und eng zusammengedrückt gewesen. 600 ausgesuchte Medienleute aus aller Welt weilten in Davos, die sich einen Medienraum mit rund 150 Arbeitsplätzen teilten. Mit Ausnahme der CNN, die einen eigenen grösseren und abgeschlossenen Raum sowie das offene Dachgelände für sich in Anspruch genommen hat und dafür einen sechsstelligen Betrag an Miete bezahlt haben soll. Es soll auch eine russische Delegation gegeben haben, die einen grossen Sitzungsraum im teuersten Hotel von Davos gemietet hat zu 30'000 Franken pro Stunde wohlverstanden, um nur mal so zwischendurch in aller Ruhe unter rund 30 Personen Gedanken auszutauschen, die nicht für jedermann bestimmt waren. Es gab sehr viele wichtige Leute, die man auch aus völkerrechtlicher Verpflichtung schützen musste. Diese haben ein Sicherheitsdispositiv beansprucht und rund 5'000 Wehrmänner, Polizeibeamte und private Sicherheitsleute beschäftigt und Kosten von rund 8 Mio. Franken ausgelöst. Davon zahlt der Bund 3 Mio. Franken, 2 Mio. Franken der Kanton Graubünden, 2 Mio. Franken das WEF selbst und 1 Mio. Franken die Gemeinde Davos. Verantwortung getragen hat der neue Polizeikommandant des Polizeikorps des Kantons Graubünden, unser ehemaliger Kommandant der Swisint in Oberdorf, Beat Eberle.

Zurück im kleinen aber nicht minder wichtigen Kanton Nidwalden, wo die Sicherheitsleute arbeitslos wären und die Medienleute nicht schreiend den Politikern nachrennen, sondern sie in die Redaktion zum Streitgespräch bestellen, erleben wir heute nicht nur die erste Landratssitzung im neuen Jahr, das so neu auch nicht mehr ist, wir stehen auch vor wichtigen Weichenstellungen für unseren Kanton, die sich in diesem Jahr anbahnen, wenn nicht sogar verwirklicht werden sollten.

Ich denke hier schon mal an Traktandum 9 der heutigen Sitzung, wo wir das Zeichen setzen werden, dass es auch dem Parlament ernst sein könnte mit weiteren Abklärungen zu einer „Tunnellösung lang“ der zb in Hergiswil, aber auch mit der Kenntnisaufnahme, dass der Regierungsrat Nidwalden beabsichtigt, auf die Realisierung dieses Teilabschnittes 4 „Doppelspurausbau Kantonsgrenze Luzern/Nidwalden bis Hergiswil Matt“ zu verzichten. Allenfalls ist dieser Teil des Landratsbeschlusses noch erläuterungsbedürftig, findet sich doch im Beschluss selber kein Vorbehalt, sondern einzig eine klare und vorbehaltlose Absichtserklärung.

Ich denke im Weiteren an die Weichenstellung – obwohl dieser Begriff eher der zb zuzuordnen ist, als den Flugzeugen – im Zusammenhang mit der Flugplatzfrage, die doch etwas ins Sto-

cken geraten ist. Ohne darüber philosophieren zu wollen, worin denn die genauen Gründe der vermeintlich bockigen Genossenkorporationen liegen, sind wir voller Erwartungen auf den heutigen Bericht des Baudirektors, der uns im Sinne eines weiteren Zwischenergebnisses aufklären soll. Im Übrigen eine sinnvolle Sache, an der Landrats Sitzung kurz aus der Direktion zu berichten, was von aktuellem und wichtigem Interesse für das Parlament sein könnte, geht es doch um direkte Informationen, die wohl authentischer sind, als diejenigen „vom Hören sagen“. Nach Voranmeldung beim Landratsbüro also durchaus nachahmenswert für andere Direktionen.

Das Thema Proporz ist nun so aufgegleist, dass die politischen Gemeinden und Parteien des Kantons noch bis am 24. Februar Zeit haben, sich grundsätzlich zu äussern, in welche Richtung sich primär die Landratswahlen bewegen sollen. Majorz oder Proporz, mit einer Verfassungsänderung oder ohne, einfacher oder doppelter Pukelsheim, oder gar Kombinationen dazu. Vom einst in diesem Saal noch belächelten „Pumuckel“ geht's nun also ernsthaft zur Sache. Nachdenklich hat mich das Ergebnis der Gemeindepräsidentenkonferenz gestimmt, die sich auf ein Modell eingeschworen hat, das gerade nicht im Interesse der einzelnen Gemeinden liegt, sondern eher Richtung „Einheitsbrei“ hinaus läuft. Erstaunlich ist das, weil in der Frage der Abschaffung der Gemeindeversammlungen offensichtlich genügend Argumente herangezogen werden konnten, die sich allein auf das Gemeindeinteresse bezogen haben. Nun lässt man offenbar den Landrat fallen, zumindest derjenige Landrat, der sich ohnehin nicht für die Gemeinde, sondern nur – aber immerhin – für das Wohl des Kantons einsetzt. Ob das die Gemeindegewählerschaft auch so sieht, wage ich mal zu bezweifeln. Die Auswertung der Vernehmlassung wird darüber erste interessante Auskünfte erteilen können.

Ich wünsche Ihnen, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, mit all diesen Themen und den weiteren, die noch kommen werden, wie zum Beispiel das neu bezeichnete und ausgearbeitete Agglomerationsprogramm Nidwalden und der Neustart des Projektes „Baugesetz“, viel Freude, politisches Gespür und faire, aber durchaus harte Auseinandersetzungen in diesem Saal.

Ich orientiere Sie über eingereichte parlamentarische Vorstösse:

1. Landrätin Regula Wyss, Stans, und Mitunterzeichnende haben mit Eingabe vom 17. Dezember 2010 eine Interpellation eingereicht betreffend die Umsetzung der Legislatur- und Jahresziele der Gesundheits- und Sozialdirektion.
An der heutigen Sitzung wird über die Dringlicherklärung beschlossen.
2. Landrat Paul Leuthold, Stans, und Mitunterzeichnende haben am 3. Februar 2011 eine Interpellation betreffend das eidgenössische Jagdbanngebiet Hutstock eingereicht. Es werden folgende vier Fragen gestellt:
 - In wie vielen eidgenössischen Jagdbanngebieten in der Schweiz besteht auf derselben Fläche ein touristisches Intensivnutzungsgebiet mit Skipisten, Transport- und Restaurationsbetrieben?
 - Welche strategischen Überlegungen und Massnahmen hat der Regierungsrat nach dem negativen Bundesgerichtsentscheid (11. März 2008) über die „Sulzlipiste“ gemacht?
 - Welche Schritte unternimmt der Regierungsrat, damit sich das Gebiet Trübsee-Jochpass touristisch und wirtschaftlich weiter entwickeln kann?
 - Wie sieht der Zeitplan aus?

Ich erkläre damit die heutige Sitzung offiziell als eröffnet.

1 Tagesordnung; Genehmigung

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

Ich eröffne die Diskussion zur Traktandenliste in der Fassung vom 17. Januar 2011.

Das Wort wird nicht verlangt.

Landratspräsident Karl Tschopp: Ich gebe hier noch einige Hinweise zum Ablauf der heutigen Sitzung bekannt. Normalerweise finden die Halbtagesitzungen am Nachmittag statt. Heute ist es eine Ausnahme, weil heute der Parlamentsbesuch aus dem Kanton Thurgau ansteht. Ich erachte es als wichtig, dass der Gedankenaustausch zwischen dem Landratsbüro und den Fraktionschefs mit den Damen und Herren aus dem Kanton Thurgau stattfinden kann und zwar nicht nur während eines Mittagessens, sondern auch am Nachmittag.

Ausserhalb der heutigen Traktanden wird Baudirektor Hans Wicki im Namen des Regierungsrates vor der Pause über den Stand der Dinge betreffend Flugplatz Buochs informieren. Nach dem Pausenende um 10.30 Uhr werden wir unsere Gäste, die Vertretung des Büros des Grossen Rates des Kantons Thurgau, hier begrüssen dürfen.

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

2 Inpflichtnahme von Landrat Rochus Odermatt, Stans

Landratspräsident Karl Tschopp: Nach den Bestimmungen unserer Gesetzgebung ist jedes neu gewählte Landratsmitglied in Pflicht zu nehmen.

Landrat Rochus Odermatt, Stans, legt den Amtseid ab.

Landratspräsident Karl Tschopp: Landrat Rochus Odermatt, ich gratuliere Ihnen; Sie sind damit offiziell im Landrat aufgenommen.

(Applaus)

3 Protokolle der Landratssitzungen vom 24. November 2010 und 15. Dezember 2010

Landratspräsident Karl Tschopp: Ich stelle das Protokoll der Landratssitzung vom 24. November 2010 zur Diskussion.

Die Diskussion wird nicht verlangt.

Der Landrat beschliesst einstimmig: Das Protokoll der Sitzung vom 24. November 2010 wird genehmigt.

Landratspräsident Karl Tschopp: Ich stelle das Protokoll der Landratssitzung vom 15. Dezember 2010 zur Diskussion.

Die Diskussion wird nicht verlangt.

Der Landrat beschliesst einstimmig: Das Protokoll der Sitzung vom 15. Dezember 2010 wird genehmigt.

4 **Interpellation von Landrätin Regula Wyss, Stans, und Mitunterzeichnende betreffend die Umsetzung der Legislatur- und Jahresziele der Gesundheits- und Sozialdirektion. Beschluss über die Dringlichkeit**

Landratspräsident Karl Tschopp: Diese Interpellation von Landrätin Regula Wyss wurde Ihnen mit den Landratsakten zugestellt. Der Wortlaut der Interpellation wird deshalb als bekannt vorausgesetzt. Wir beschliessen heute lediglich über die Dringlicherklärung dieser Interpellation; eine Debatte über den Inhalt der Interpellation findet somit nicht statt.

Zur beantragten Dringlicherklärung übergebe ich das Wort Landrätin Regula Wyss.

Landrätin Regula Wyss und im Namen der GN Fraktion: Am 17. Dezember 2010 habe ich bei der Staatskanzlei eine dringliche Interpellation zur Umsetzung der Legislatur- und Jahresziele der Gesundheit – und Sozialdirektion eingereicht.

Die Interpellation soll für dringlich erklärt werden, denn, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, ich möchte Ihnen in Erinnerung rufen, dass Sie den Jahreszielen 2011 des Regierungsrates grossmehrheitlich zugestimmt haben. Das heisst, bis Ende 2011 müssen diese Ziele erreicht sein. Da genügt eine Antwort im Sommer oder allenfalls noch später nicht. Ich habe die Ziele in der Interpellation erwähnt; Sie kennen sie alle! Verschiedene Projekte sind in Arbeit und müssen weitergeführt werden. Durch die Ablehnung der Stellenübertragung nach Nidwalden fehlen gemäss Budget 2011 Personalressourcen.

In der Nidwaldner Zeitung vom 9. Dezember 2010 ist zu lesen, dass Gemeinden, Schulen und Kirchen besorgt sind über den Stellenabbau bei der Fachstelle für Gesellschaftsfragen und versuchen, zu retten was zu retten ist. Es werde vermutet, dass sich einige Landrätinnen und Landräte diese einschneidenden Konsequenzen, der Nutzen der Präventionsarbeit und die verheerenden Auswirkungen auf ihre Gemeinden zu wenig bewusst waren. Wieder in der Nidwaldner Zeitung vom 28. Dezember 2010 ist zu lesen, dass die Regierung über die Bücher gehen müsse und die Fachstelle neu strukturiert werden soll. Der Regierungsrat ist doch verpflichtet, den Mitarbeitenden der Fachstelle klare Aufträge zu erteilen, so rasch als möglich. Weiter ist in diesem Artikel zu lesen, dass der Bereich Familien- und Jugendförderung fallen gelassen werden könnte, weil diese der Kanton von Gesetzes wegen nicht anbieten muss. Ich bin der Meinung, dass dies eine rasche Klärung verlangt! Ich rufe Sie auf, mit einem überzeugenden Ja für die Dringlichkeit dieser Interpellation zu stimmen. Sie haben es heute in der Hand, ein Zeichen für die Sorge der Menschen in Nidwalden zu setzen.

Landratspräsident Karl Tschopp: Ich eröffne die Diskussion zum Antrag auf Dringlicherklärung.

Landrat Walter Odermatt, Vertreter der SVP-Fraktion: Die SVP-Fraktion hat eingehend über die Interpellation diskutiert und ist einstimmig zum Schluss gekommen, diese als nicht dringlich zu erklären. Für die SVP-Fraktion ist der Landratsentscheid des letzten Jahres nach wie vor richtig, den Betrag für die Fachstelle für Gesellschaftsfragen zu kürzen. Der Entscheid im Landrat wurde demokratisch gefällt und in der Diskussion im Landratssaal wurden genügend Argumente dafür und dagegen aufgeführt.

Ich habe hier ebenfalls einen Zeitungsartikel. Befremdend wirkt die Medienmitteilung vom 26. November 2010. Darin ist zu lesen, dass die SVP- und FDP-Mitglieder verantwortungslos entschieden hätten. Zudem wird erwähnt, dass bei auftauchenden Problemen am lautesten von diesen Parteien ein schnelles Handeln erwartet werde, diese aber nicht bereit seien, genügend Mittel dafür zur Verfügung zu stellen. Dazu möchte ich eine kleine Bemerkung anbringen: Sind diese Mittel nicht auch Steuergelder unserer Mitbürger? Die Höhe dieser Mittel darf doch in unserer Demokratie diskutiert und somit auch festgelegt werden. Wir stellen im Weiteren auch fest, dass die Grünen versucht haben, mit einem

Rundumschlag Bürger von Nidwalden und die Gemeindebehörden zu verunsichern. Wir stehen für mehr Eigenverantwortung und mehr Freiheit ein und erwarten auch ein entsprechendes Handeln jedes einzelnen Bürgers. Wir möchten nicht alles oder fast alles dem Staat überlassen. Mit dem Entscheid hat die Mehrheit des Parlaments der Gesundheitsdirektion einen Auftrag erteilt und wir sind überzeugt, dass sie den Auftrag erfüllen wird.

Lassen wir unserer Regierung Zeit, ihre Aufgabe zu erfüllen. Sie wird den Auftrag des Parlaments sicher umsetzen. Die SVP-Fraktion empfiehlt aus den vorgenannten Gründen, die Interpellation als nicht dringlich zu erklären.

Landratsvizepräsidentin Verena Bürgi, Vertreterin der CVP-Fraktion: Die CVP-Fraktion erklärt die Interpellation ebenfalls als nicht dringlich. Die CVP ist aber weiterhin der Meinung, dass die Streichung der 1.2 Stellen für die Gesundheitsförderung und Gleichstellung nicht richtig war und kurzfristig ist. Für die politischen Gemeinden und Schulgemeinden fallen damit wichtige Dienstleistungen weg auf den Gebieten Gesundheitsförderung, Prävention, Integration, Jugendförderung usw. Sie erachten den Entscheid ebenfalls als falsch; teilweise sind sie hier im Landrat auch vertreten, und erwarten dringend Antworten. Allein mit finanziellen Mitteln können oft wichtige Fragen nicht gelöst werden. Menschen in unserer Gesellschaft brauchen Beratung und Unterstützung. Prävention hilft, Probleme rechtzeitig aufzuzeigen und anzugehen. Darin liegt ein deutliches und grosses Sparpotential. Die CVP anerkennt die Wichtigkeit dieser Interpellation und erhofft sich sehr bald Lösungen.

Landrat Sepp Durrer, Vertreter der FDP-Fraktion: Die FDP-Fraktion hat sich ebenfalls an ihrer Sitzung über die Dringlichkeit der Interpellation von Landrätin Regula Wyss kurz unterhalten. Kurz aus dem Grund, weil die Meinung schnell gemacht war, da die gestellten Fragen in der Interpellation einfach und eher provozierend überkommen und auch als Ausnützung unseres politischen Systems ausgelegt werden können, um nicht gerade zu sagen, „täubele“ nützt nichts. Es kann davon ausgegangen werden, dass das Parlament heute schon weiss, was die Antworten sein werden. Darum hoffe ich, dass aus Kostengründen dieser Vorstoss eventuell noch zurückgezogen wird. Die FDP ist klar der Meinung, dass diese Interpellation nicht dringlich ist.

Gesundheits- und Sozialdirektorin Yvonne von Deschwanden: Ich möchte hier festhalten, nicht dringlich heisst nicht, es passiert nichts. Die Reorganisation bei der Sozialdirektion ist bereits angegangen worden. Einige haben davon bereits intern Kenntnis erhalten. Mir ist klar, dass die gesetzlichen Auflagen umgesetzt werden müssen, d.h. Gesundheitsförderung und Prävention sowie Integration, ebenso die Stelle für Gleichstellung. Das wird alles umgesetzt. Falls Sie heute die Interpellation als dringlich erklären, bedeutet das, dass ich als Gesundheits- und Sozialdirektorin und der gesamte Regierungsrat lediglich zwei Monate Zeit haben, die Interpellation zu beantworten. Dazwischen kommen auch noch Ferien. Sie wissen vielleicht nicht, welche internen Fristen wir haben, aber wenn ich das im Regierungsrat behandeln möchte, muss ich das Geschäft zur Traktandierung bereits zwei Wochen vorher einreichen. Die Frist für die Beantwortung von zwei Monaten ist zu kurz. Wie bereits gesagt: nicht dringlich heisst nicht, dass nichts passiert. Ich möchte Ihnen aber lieber konkret sagen, was passiert. Wir sind zudem in Anstellungsverhandlungen, die noch nicht abgeschlossen sind. Ich benötige mehr Zeit für die Beantwortung der Interpellation und bitte Sie sehr, diese als nicht dringlich zu erklären.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Der Landrat beschliesst mit 6 gegen 50 Stimmen: Die Beantwortung der Interpellation von Landrätin Regula Wyss betreffend die Umsetzung der Legislatur- und Jahresziele der Gesundheits- und Sozialdirektion wird nicht als dringlich erklärt.

5 Ersatzwahlen

Landratsvizepräsidentin Verena Bürgi: Der Landrat wählt zu Beginn der Legislatur für eine Amtsdauer von vier Jahren das Präsidium, die Mitglieder und das Sekretariat der verschiedenen ständigen Kommissionen. Die Wahlvorschläge werden vom Landratsbüro gestützt auf die Fraktionsstärke ausgearbeitet und den Fraktionen vorgängig zur Beratung unterbreitet, um mögliche Änderungen vorzunehmen. Rochaden während der Legislatur sind nicht üblich.

Ersatzwahlen für den Rest der Amtsdauer sind heute aber erforderlich, weil Landrat Beat Ettlín, Stans, im Dezember 2010 seinen Rücktritt bekannt gegeben hat. Der Landrat hat seine Demission am 15. Dezember genehmigt. Heute wurde als sein Nachfolger Rochus Odermatt, Stans, vereidigt. Beat Ettlín war Mitglied der Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL), der Verwaltungskommission des Hilfsfonds sowie der Pensionskassenkommission. Als Ersatz in die Pensionskassenkommission hat der Regierungsrat, der für diese Wahl zuständig ist, Landrat Ruedi Waser, Stansstad, gewählt. Dies aufgrund seiner beruflichen Kenntnisse und als Arbeitgeber-Vertreter.

Das Landratsbüro unterbreitet Ihnen folgende Wahlvorschläge:

Als neues Mitglied der Kommission BUL für den Rest der Amtsdauer: Landrat Rochus Odermatt.

Als Sekretärin der Kommission BUL, anstelle von Frau Barbara Brodmann, die als Gerichtsschreiberin an das Ober- und Verwaltungsgericht gewechselt hat: lic. iur. Milena Suma, Stansstad, Mitarbeiterin des Rechtsdienstes, mit Amtsantritt per 1. April 2011.

Als neues Mitglied der Verwaltungskommission des Hilfsfonds für die Vergütung nicht versicherbarer Elementarschäden den heute neu vereidigten Landrat Rochus Odermatt.

Neu zu wählen ist heute auch die Sekretärin der Enteignungskommission. Frau lic. iur. Corin Brunner wurde an der konstituierenden Sitzung vom Landrat als Sekretärin der Enteignungskommission gewählt. Mit dem Stellenantritt von Frau Brunner als Kantonsgerichtspräsidentin auf den 1. Januar 2011 kann sie das Sekretariat der Enteignungskommission nicht mehr führen.

Als neue Sekretärin der Enteignungskommission schlägt Ihnen das Landratsbüro Frau lic. iur. Sabine Olivier, Kantonsgerichtsschreiberin, Stansstad, zur Wahl vor.

5.1 Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL): Wahl eines Mitgliedes und des Sekretariats

Landratspräsident Karl Tschopp: Die Diskussion zu den Wahlvorschlägen ist offen.

Das Wort wird nicht verlangt.

Der Landrat beschliesst mit 56 gegen 0 Stimmen:

Als Mitglied für die Kommission Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL) wird Landrat Rochus Odermatt, Stans, für den Rest der Amtsdauer gewählt.

Als Sekretärin wird Frau lic. iur. Milena Suma, Mitarbeiterin Rechtsdienst, Stansstad, gewählt.

5.2 Verwaltungskommission des Hilfsfonds für die Vergütung nicht versicherbarer Elementarschäden: Wahl eines Mitglieds

Landratspräsident Karl Tschopp: Die Diskussion zum Wahlvorschlag des Landratsbüros ist offen.

Landrat Toni Niederberger: Als grösste Fraktion im Kanton beansprucht die SVP Nidwalden wegen dem Rücktritt von Beat Ettlín das freie Mandat in der Verwaltungskommission des Nidwaldner Hilfsfonds und möchte dieses mit einem Mitglied aus unserer Fraktion besetzen. Wir schlagen Ihnen deshalb Landrat Alexander Joller, Dallenwil, zur Wahl als Mitglied in die Verwaltungskommission des Nidwaldner Hilfsfonds vor.

Alexander Joller ist 42 Jahre alt, verheiratet und Vater von zwei Buben. Er wohnt in Dallenwil und gehört seit 2010 als Landrat der SVP-Fraktion an. Als gelernter Sanitär-Installateur hat er 14 Jahre lang auf dem Bau gearbeitet und ist in seiner heutigen Tätigkeit als Mitarbeiter beim Strasseninspektorat Nidwalden tagtäglich auf unseren Strassen anzutreffen. Er hat eine sehr grosse Erfahrung als Baufachmann im Bereich Immobilien und Liegenschaften. Weil er viel draussen arbeitet, spürt er die Natur mit ihren Launen ganz besonders. Bemerkung: Es ist sicher sehr hilfreich, so jemanden in dieser Kommission zu haben. Naturverbunden und aufgewachsen im Engelbergertal ist er daher auch sehr eng mit der vielschichtigen Landwirtschaft verbunden. Alexander Joller engagiert sich mit grossem Einsatz für die Anliegen des Kantons und der Gemeinde Dallenwil.

Alexander Joller wird sich bei der Wahl seiner Stimme enthalten. Wir bitten Sie, die Wahl von Alexander Joller als Mitglied in die Verwaltungskommission des Nidwaldner Hilfsfonds zu unterstützen.

Landrat Leo Amstutz: Lieber Rochus, herzlich Willkommen im Landrat. Du trittst die Nachfolge von Beat Ettlín an und wirst die SP hier im Ratssaal und in den Kommissionen vertreten. Ich wünsche dir viel Glück und Durchhaltevermögen, denn das brauchst du. Du musst zwar noch nicht anpacken, aber bereits einstecken. Denn sie rechnen ab, die Mathematiker der SVP und machen dir den Sitz in der Verwaltungskommission des Hilfsfonds für die Vergütung nicht versicherbarer Elementarschäden streitig.

Der Nidwaldner Hilfsfonds ist eine selbständige Anstalt des öffentlichen Rechts des Kantons Nidwalden. Er unterstützt Grundeigentümer bei Elementarschäden an Kulturboden und Wald, die nicht versichert werden können.

Die strategische Führung obliegt der Verwaltungskommission, welche aus fünf Mitgliedern besteht. Die Zusammensetzung ist aktuell die folgende: Die SVP verfügt über einen Sitz und hat zugleich das Präsidium inne. Die CVP hat zwei Sitze und die FDP einen Sitz. Vakant ist ein Sitz; das wissen wir. Es ist eine wichtige Kommission, wage aber zu behaupten, nicht die wichtigste Kommission.

Verstehen Sie mich richtig: Ich will nicht die Verdienste der Mitglieder dieser Kommission schmälern oder die Notwendigkeit der Verwaltungskommission des Hilfsfonds für die Vergütung nicht versicherbarer Elementarschäden in Frage stellen. Aber nüchtern betrachtet, geht es hier schlicht und einfach um Macht. Wenn uns jetzt von der SVP kleinkrämerisch vorgerechnet wird, dass der Sitz ihnen gehöre, weil sie die stärkste Fraktion ist, will sie einmal mehr eine Kampfwahl inszenieren.

Wir haben hier im Saal anlässlich der konstituierenden Sitzung auch diese Kommission neu bestellt. Da war der Sitz der SP kein Thema und die SVP meldete ihren Anspruch nicht an. Aber die SVP kann es nicht verputzen – sie will die Stärkste sein, sie will die Grösste sein und es kommt überhaupt nicht in Frage, dass ein Linker einen Kommissionssitz besetzt. Sie wollen selber aber mit einer Doppelvertretung in der Kommission Einsitz nehmen. Rein rechnerisch kann wohl die SVP für sich nicht in Anspruch nehmen, in einer 5-er-Kommission durch zwei SVP-Landräte vertreten zu sein. Dieser Anspruch ist allein Ausdruck der aktuellen Stärke der SVP.

Dazu kommt, dass ein Baufachmann, wie der vorgeschlagene Landrat Rochus Odermatt, gute Voraussetzungen für die Bewältigung der Kommissionsarbeit mitbringt.

Es ist mir klar, hier im Saal an die SVP zu appellieren, macht wenig Sinn. Deshalb geht mein Aufruf an die Mitglieder der FDP und CVP und meine Grüne Fraktion von ihrem Wahlrecht Gebrauch zu machen und die Stimme unserem neuen Landratskollegen und ausgewiesenen Baufachmann Rochus Odermatt zu geben. Zeigen Sie ihm mit dieser Wahl, dass er in diesem Gremium willkommen ist und er auch tatsächlich – wie unter Traktandum 2 aufgeführt – in die Pflicht genommen wird. Danke.

Landrat Viktor Baumgartner: Ich möchte nicht die zwei Namen in einen Vergleich stellen. Für mich steht das Wahlprozedere im Vordergrund. Wir haben heute den neuen Landrat in die Pflicht genommen und ihn mit 56 Stimmen in die Kommission BUL gewählt, aber in die Verwaltungskommission des Hilfsfonds sollen wir ihn nicht wählen. Liebe SVP, ich möchte Sie an die Regierungsratswahl von Ueli Amstad erinnern. Sein Nachfolger im Landrat gab zu keinen Diskussionen Anlass, als er für die vorgeschlagenen Kommissionen nachgerückt ist. Ich appelliere an die SVP, es hier mit dem Nachrücken von Rochus Odermatt gleich zu tun.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Der Landrat beschliesst mit 33 Stimmen: Als Mitglied der Verwaltungskommission des Hilfsfonds für die Vergütung nicht versicherbarer Elementarschäden wird für den Rest der Amtsdauer Landrat Rochus Odermatt, Stans, gewählt. Für Landrat Alex Joller werden 19 Stimmen abgegeben.

5.3 Enteignungskommission: Wahl des Sekretariats

Landratspräsident Karl Tschopp: Die Diskussion zum Wahlvorschlag des Landratsbüros ist offen.

Das Wort wird nicht verlangt.

Der Landrat beschliesst mit 56 gegen 0 Stimmen: Als Sekretärin der Enteignungskommission wird Frau lic. iur. Sabine Olivier, Kantonsgerichtsschreiberin, Stansstad, gewählt.

6 Änderung des Gesetzes über die Nidwaldner Gebäude- und Mobiliarversicherung (Sachversicherungsgesetz); 1. Lesung

Eintretensdiskussion

Justiz- und Sicherheitsdirektor Alois Bissig: Bei der Ihnen heute unterbreiteten Revision des NSV-Gesetzes geht es darum, Steuern zu sparen. Ich gehe deshalb davon aus, dass ich in den kommenden Jahren schwierigere Vorlagen hier im Parlament zu vertreten haben werde. Die NSV erhebt neben der eigentlichen Versicherungsprämie eine sogenannte Präventionsabgabe. Mit diesem Geld finanziert sie ihre Aufgaben in den Bereichen Brandschutz und Brandbekämpfung, aber auch in den Bereichen Elementarschadenverhütung und Elementarschadenbekämpfung. Da es sich bei dieser Abgabe um keine Versicherungsprämie handelt, war sie bisher von der Stempelsteuer befreit.

Die Eidgenössische Steuerverwaltung verzichtete bisher auf die Erhebung einer Stempelsteuer. Dazu waren folgende drei Bedingungen zu erfüllen:

1. Die Unterteilung der Prämien in einen stempelsteuerpflichtigen und in einen stempelsteuerfreien Teil musste in der Buchhaltung der NSV ersichtlich sein.

2. In der Prämienrechnung an die Kunden musste diese Trennung ebenfalls ersichtlich sein.
3. Die Höhe der Präventionsabgabe musste der Eidgenössischen Steuerverwaltung jeweils jährlich unter Beilage einer aktuellen Musterrechnung mitgeteilt werden.

Auf Verordnungsstufe hat nun der Bundesrat festgelegt, dass solche Abgaben künftig nur dann von der Stempelsteuer befreit sind, wenn sie über eine hinreichende gesetzliche Grundlage verfügen und wenn sie separat ausgewiesen werden. Das betrifft Artikel 28 der Stempelsteuerverordnung.

Da die NSV die Präventionsabgabe bzw. die Prämie seit jeher separat ausweist und betreffend die Verwendung der Präventionsabgabe bereits heute eine gesetzliche Grundlage besteht, ist man davon ausgegangen, dass die Präventionsabgabe weiterhin stempelsteuerbefreit ist.

Ende 2009 hat die Eidgenössische Steuerverwaltung per E-Mail mitgeteilt, dass die Musterrechnung die gestellte Voraussetzung zwar erfülle, jedoch nicht die gesetzlichen Grundlagen gemäss neuem Artikel 28 Abs. 1 der Stempelsteuerverordnung. Art. 56 des Sachversicherungsgesetzes äussere sich zwar dazu, dass die Prämien genügend hoch anzusetzen seien, um damit Präventions- und Interventionsmassnahmen effektiv fördern zu können, die Mittelherkunft für die Präventionsabgabe seien aber nach wie vor die Prämien.

Mit diesem Hintergrund hat der Verwaltungsrat der NSV an seiner Sitzung vom 28. Juni 2010 beschlossen, dem Regierungsrat zu Handen des Landrats zu beantragen, das Sachversicherungsgesetz zu ändern. Es soll im Gesetz explizit festgehalten werden, dass die Präventions- und Interventionsabgabe als eigener Beitrag erhoben wird und damit weiterhin stempelsteuerfrei bleibe.

Mit dieser Gesetzesänderung, die wir Ihnen heute beantragen, kann ein zusätzlicher Steueraufwand vermieden werden, was letztlich zur Erhaltung des tiefen Prämienniveaus der NSV beiträgt. Eine Besteuerung der Präventionsabgabe würde für die NSV-Versicherten eine Mehrbelastung von derzeit 5% der Präventionsabgabe bedeuten. Insgesamt hätte die NSV der Eidgenössischen Steuerverwaltung Stempelsteuereinnahmen von jährlich mehr als 100'000 Franken weiterzuleiten.

Bei dieser Teilrevision geht es demzufolge um eine geringfügige Anpassung von Art. 55 und 56 des Sachversicherungsgesetzes, damit die formalen gesetzlichen Grundlagen geschaffen werden, die von der Eidgenössischen Steuerverwaltung verlangt werden. Deshalb beantrage ich Ihnen im Namen des Regierungsrates, auf die beantragte Teilrevision des Sachversicherungsgesetzes einzutreten und sie gutzuheissen.

Landrat Leo Amstutz, Präsident der Kommission für Staatspolitik, Justiz und Sicherheit (SJS): In den Ausführungen von Justiz- und Sicherheitsdirektor Alois Bissig haben Sie gehört, dass es hierbei um eine Gesetzesanpassung geht, die letztendlich ein Nullsummenspiel für unseren Kanton Nidwalden ist. Sie haben mit Ihren Unterlagen auch den Bericht der Kommission SJS vom 19. Januar 2011 erhalten. Wir sind der Meinung, dass das Gesetz gemäss Vorlage des Regierungsrates revidiert werden soll und beantragen Ihnen diese zu genehmigen. Sie konnten dem Bericht der Kommission zudem entnehmen, dass wir unter Ziffer III beantragen, auf eine zweite Lesung dieser Teilrevision zu verzichten.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Eintreten bleibt unbestritten und wird stillschweigend beschlossen.

Die Detailberatung erfolgt ohne Wortbegehren.

Landratspräsident Karl Tschopp: Stimmberechtigt sind auch sämtliche landrätlichen Mitglieder des Verwaltungsrates der NSV, weil es hier nicht um ein Verwaltungsratsgeschäft geht, sondern um eine Gesetzesänderung.

Der Landrat beschliesst mit 57 gegen 0 Stimmen: Die Änderung des Gesetzes über die Nidwaldner Gebäude- und Mobiliarversicherung (Sachversicherungsgesetz) wird in 1. Lesung genehmigt.

Landrat Leo Amstutz: Wie bereits erwähnt, beantragt Ihnen die Kommission SJS auf eine 2. Lesung zu verzichten. Warum dieser Antrag? Einerseits, weil diese Gesetzesänderung nun ohne Wortbegehren verabschiedet werden konnte. Die Gesetzesänderung ist unbestritten. Bei Gesetzesvorlagen wird eine Vorlage in der Regel im Landrat zweimal beraten. Der Landrat kann jedoch selber auf eine 2. Lesung verzichten. Bei dieser Vorlage ist dies sinnvoll, nicht nur aus materieller Sicht, sondern auch aus zeitlichen Gründen. Die Teilrevision sollte möglichst früh und zwar rückwirkend auf den 1. Januar 2011 in Kraft treten, damit nicht für die ersten Quartale des Jahres 2011 noch Stempelsteuern nachgezahlt werden müssen. Die Kommission SJS beantragt Ihnen deshalb, auf eine 2. Lesung zu verzichten.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Der Landrat beschliesst mit 57 gegen 0 Stimmen. Auf eine 2. Lesung der Änderung des Gesetzes über die Nidwaldner Gebäude- und Mobiliarversicherung (Sachversicherungsgesetz) wird verzichtet.

7 Landratsbeschluss über den Bau des Kraftwerkes Buholzbach durch das Kantonale Elektrizitätswerk Nidwalden

Landratspräsident Karl Tschopp: Ich begrüsse bei dieser Gelegenheit Herrn Verwaltungsratspräsident Silvio Boschian sowie Herrn Direktor Christian Bircher.

Eintretensdiskussion

Verwaltungsratspräsident Silvio Boschian: Der Energiekonsum im Kanton Nidwalden nimmt mit durchschnittlich 2.5% pro Jahr permanent zu. Im vergangenen Ausnahmejahr 2010 nahm der Energiebedarf sogar um 4.7% zu. Innerhalb von 30 Jahren ist deshalb mit einer Verdoppelung der verlangten Energie zu rechnen. Das EWN muss also rechnen, planen und sich mit der Sachlage auseinandersetzen um seinen Leistungsauftrag erfüllen zu können.

Energieversorgung: Das EWN weist zurzeit einen Eigenversorgungsgrad von 80% aus. Das heisst, dass 80% der im Kanton gelieferten Energie aus Produktionsanlagen stammen, die das EWN selbst betreibt oder daran beteiligt ist. Die Strategie des EWN hat zum Ziel, dass der Eigenversorgungsgrad gehalten werden und mittelfristig sogar noch ausgebaut werden kann. In diesem Zusammenhang hat das EWN ein Ausbau- und Beteiligungskonzept erarbeitet. Dieses sieht vor, mittels dem Bau von Kraftwerken im Versorgungsgebiet – also auf dem Kantonsgebiet - aber auch mit dem Erwerb von Beteiligungen im In- und Ausland langfristig die Energieversorgung des Kantons Nidwalden zu sichern.

Geplante Wasserkraftprojekte: Der Ausbau von Wasserkraftprojekten ist während den Jahren 2010 bis 2025 geplant. Im Rahmen dieses strategischen Ausbau- und Beteiligungskonzepts wurden die Wasserkräfte im Kanton einer umfassenden Prüfung unterzogen und fünf technisch und betriebswirtschaftlich machbare Kraftwerkprojekte festgelegt.

Diese bezeichneten Kraftwerke sollen in den nächsten 15 Jahren durch das EWN realisiert werden. Wir rechnen mit Investitionskosten im Umfang von 63 Mio. Franken. Mit diesen neuen Anlagen können in Zukunft 50 Mio. kWh erneuerbare Energie erzeugt werden. Diese Menge allerdings reicht gerade aus, um den Mehrverbrauch von 15 Jahren abzudecken, notabene bei einer Verbrauchszuwachsrate von 2.5% und nicht von 4.7%!

Kraftwerk Buholzbach: Das Konzessionsprojekt für das Kraftwerk Buholzbach wird derzeit von den zuständigen Behörden des Kantons und des Bundes geprüft. Das EWN geht davon aus, dass die Bewilligung im 1. Quartal 2011 erteilt wird. Das Kraftwerk Buholzbach ist eine wichtige Anlage im Rahmen des Ausbauprogramms 2010 – 2025 und wird 7.1 Mio. kWh sauberste Energie erzeugen. Die Anlage ist so ausgelegt, dass sie sich optimal ins Gelände einbringt. So ist die Fassung Hasenmatt von der Strasse nicht einsehbar, die Druckleitung wird zu 100% in die Erde verlegt und die Zentrale wird zum grössten Teil in den Boden gebaut; nur wenig wird sichtbar sein.

Technische Auslegung: Das Projekt sieht eine Fassung des Buholzaches auf 906 m.ü.M vor. Dabei soll im Flussbett ein Überlaufwehr mit Tirolerfassung erstellt werden. Das Betriebswasser wird darauf über die 2 km lange Druckleitung dem Maschinenhaus im Flüglisth, Gemeinde Wolfenschiessen, zugeführt. Im Maschinenhaus werden eine Pelton turbine mit einer Leistung von 2.0 MW und ein Synchrongenerator installiert. Das Unterwasser wird direkt in die Engelbergeraa eingeleitet.

Umwelt: Das Kraftwerkprojekt wurde einer umfassenden Überprüfung bezüglich der Umweltbeeinflussung unterzogen. Die Resultate sind im Umweltbericht ausführlich dargelegt. Die Restwassermenge wurde aufgrund der Gewässerschutzbestimmungen und unter Einbezug der Einflüsse auf die Fischbestände und weitere Umwelteinflüsse bei 120 l/s im Sommerbetrieb bzw. 80 l/s im Winterbetrieb festgelegt.

Projektkosten: Für das Kraftwerkprojekt Buholzbach wird mit Kosten im Umfang von 11.2 Mio. Franken gerechnet. Daraus resultiert ein Durchschnittspreis von 12.3 Rp./kWh und liegt damit naturgemäss etwas höher als andere Energieträger.

Projekttermine / Projektverlauf:

- Erteilung der Bewilligung durch den Regierungsrat des Kantons Nidwalden – nach einem hoffentlich heutigen klaren Ja des Landrates - bis zum 28.02.2011.
- Die Ausschreibungen erfolgen laufend bis im Juli 2011.
- Der Baubeginn ist im Mai 2011 vorgesehen.
- Die Inbetriebsetzung des Kraftwerkes ist auf den Juli 2012 geplant.
- Betriebsaufnahme: August 2012

Gestützt auf Artikel 11 des EWN-Gesetzes beantragt das EWN dem Landrat des Kantons Nidwalden, das Projekt für die Realisierung des Kraftwerkes Buholzbach, Gemeinde Wolfenschiessen, mit Investitionen im Umfang von 11.2 Mio. Franken zu bewilligen. Die Finanzierung dieser Investition erfolgt durch die durch das EWN bereit gestellten Mittel.

Landrat René Mathis, Vertreter der Aufsichtskommission und der SVP-Fraktion: Im Namen der Aufsichtskommission stelle ich den Antrag auf Eintreten auf das Geschäft. Der vorliegende Antrag des Kantonalen Elektrizitätswerkes Nidwalden zum Bau des Kraftwerkes Buholzbach in den Gemeinden Wolfenschiessen und Oberdorf, ist zu unterstützen.

Am 26. November 2010 besuchten Herr Boschian, Verwaltungsratspräsident, und Herr Bircher, Direktor, unsere Aufsichtskommissionssitzung und informierten uns über die Strategie des EWN, insbesondere über das Projekt Buholzbach. Die Strategie, den Eigenversorgungsgrad von ca. 80% im Kanton zu halten und mittelfristig auszubauen, befür-

wortet und unterstützt die Aufsichtskommission. Die Kraftwerkanlage Buholzbach, bestehend aus der Wasserfassung, einer 2 km langen Druckleitung unter Terrain, der Zentrale Flüglishoh und dem Unterwasserkanal. Das Kleinkraftwerk nutzt die Wasserkraft zwischen der Hasenmatt und der Engelbergeraas. Strom aus Wasserkraft ist eine einheimische, natürliche und weitgehend emissionsfreie Energiequelle. Das Projekt, das eine durchschnittliche Jahresproduktion von über 7 Millionen Kilowattstunden liefert, kann somit den Bedarf von 1'575 Haushalten abdecken.

Wir wollen für Nidwalden weiterhin einen sinnvollen Energiemix, der alles in allem möglichst umweltfreundlich, aber auch günstig sein sollte. Ein Blick in die Berge macht deutlich: die Schweiz ist ein Wasserland. Speicher- und Flusskraftwerke produzieren heute mehr als die Hälfte unseres Stroms. Wasserkraft ist das Rückgrat unserer Energieversorgung. Kleinwasserkraftwerke haben noch Potenzial.

Das EWN ist in der Lage, die finanziellen Mittel von 11.2 Mio. Franken selber für das Buholzwasserkraftwerk zu stellen. Ermächtigen wir das EWN, das Projekt Kraftwerk Buholzbach zu erstellen, unter Vorbehalt der Konzessionerteilung durch den Regierungsrat. Die Aufsichtskommission befürwortet ohne Gegenstimmen den Bau des Kleinkraftwerkes Buholzbach durch das EWN.

Die SVP-Fraktion hat sich eingehend mit dem Kraftwerk Buholzbach befasst. Wir schätzen, dass das EW Nidwalden innovativ ist und ohne Zwang auf alternative Energie setzt. Es ist zu hoffen, dass beim Auflageverfahren gewisse Kreise, welche nach Ökostrom rufen, nicht plötzlich den Ökostrom vergessen haben und versuchen, dieses Projekt zu verzögern. Die SVP-Fraktion unterstützt das Projekt einstimmig und wünscht ein gutes Gelingen bei der Umsetzung dieses Projektes. "Handeln wir, bevor das Licht ausgeht!"

Landrat Peter Scheuber, Vertreter der CVP-Fraktion: Die CVP-Fraktion hat sich eingehend mit dem Projekt Bau des Kraftwerkes Buholzbach des EWN befasst. Wir sind einstimmig zum Schluss gekommen, dieses Projekt zu unterstützen und das EWN zu ermächtigen, die Investitionen in der Höhe von 11.2 Mio. Franken zu tätigen. Wir von der CVP unterstützen somit auch die Zukunftsstrategie des EWN, die prioritär auf Wasser- und Windkraft setzt, um so umweltfreundlichen und sauberen Strom zu produzieren. Die CVP-Fraktion beantragt Ihnen, dieses interessante und für das EWN wichtige Projekt „Kraftwerk Buholzbach“ zu unterstützen und dem EW Nidwalden die Vollmacht über die Investition in der Höhe von 11.2 Mio. Franken zu erteilen.

Landrat Thomas Wallimann, Vertreter der GN-Fraktion: Wir haben ebenfalls das Projekt angeschaut und auch über einige Vorbehalte diskutiert. Wasserenergie ist nicht einfach per Definition immer nur positiv. Es gilt verschiedene Sachen zu berücksichtigen, beispielsweise die Restwassermenge. Nur weil es Wasser ist und wir darüber verfügen können, ist ein solches Projekt nicht einfach gut. Grundsätzlich sind wir aber ebenfalls der Meinung, dass das Projekt Buholzbach unterstützt werden kann. Wenn man die Rahmenbedingungen gut berücksichtigt, kann man festhalten, dass es auf unserer Linie liegt. Deshalb unterstützt auch unsere Fraktion das Projekt.

Landrat Philippe Banz, Vertreter der FDP-Fraktion: Die FDP-Fraktion hat anlässlich ihrer Fraktionssitzung über den Bau des neuen Wasserkraftwerkes in Wolfenschiessen beraten. Im Vergleich zu anderen erneuerbaren Energien, sind Wasserkraftwerke auch wirtschaftlich sehr sinnvoll. Weil der Stromverbrauch immer mehr zunimmt, sind die zukünftigen Investitionen zwingend. Für uns ist es sehr wichtig, dass der Eigenversorgungsgrad von 80% gehalten werden kann. Die FDP hofft, dass die Strategie des EWN mit den 5 vorgesehenen Wasserkraftwerken unterstützt wird und in den nächsten 15 Jahren die Kraftwerke ohne Verzögerungen gebaut werden können. Die FDP-Fraktion wird dem Projekt Buholzbach einstimmig zustimmen.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Eintreten bleibt unbestritten und wird stillschweigend beschlossen.

Die Detailberatung erfolgt ohne Wortbegehren.

Landratspräsident Karl Tschopp: Ich bitte Landrat Heinz Risi, als Mitglied des Verwaltungsrates des EWN, in den Ausstand zu treten.

Der Landrat beschliesst mit 56 gegen 0 Stimmen: Der Landratsbeschluss über den Bau des Kraftwerkes Buoholzbach durch das Kantonale Elektrizitätswerk Nidwalden wird genehmigt.

8 Ergebnisse der Vorstudie zu den Möglichkeiten und Rahmenbedingungen für eine Public-Private-Partnership-Lösung bei der Realisierung des Doppelspurtunnels der zb in Hergiswil. Kenntnisnahme

Landratspräsident Karl Tschopp: Der Landrat hat am 9. Juni 2010 das Postulat von Landrat Dr. Ruedi Waser gutgeheissen. Mit der Vorstudie zu den Möglichkeiten und Rahmenbedingungen für eine Public-Private-Partnership-Lösung erfüllt der Regierungsrat das Postulat. Der Landrat nimmt vom Bericht des Regierungsrates Kenntnis.

Finanzdirektor Hugo Kayser: Der Landrat hat den Regierungsrat im letzten Juni mit der Gutheissung des Postulates von Landrat Ruedi Waser, Hergiswil, beauftragt, die Möglichkeiten und Rahmenbedingungen für eine Public-Private-Partnership-Finanzierung, also einer gemischten öffentlichen und privaten Zusammenarbeit für ein Tunnelprojekt in Hergiswil abzuklären. Sie haben mit den Akten den entsprechenden Bericht mit dem RRB Nr. 753 vom 23. November 2010 erhalten. Der Bericht zeigt umfassend auf, was ein PPP-Projekt ist, zeigt die verschiedenen Möglichkeiten einer gemischten Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Partnern und nimmt auch konkret Bezug auf eine mögliche PPP-Realisierung und Finanzierung eines Doppelspurtunnels im Raum Hergiswil.

Zusammenfassend kann man festhalten, dass für einen Doppelspur-Tunnel in Hergiswil grundsätzlich eine PPP-Realisierung möglich wäre. Allerdings würde man damit viel Neuland betreten, weil für öffentliche Infrastrukturen, insbesondere für Bahnanlagen in der Schweiz und weitgehend auch in Europa ähnliche Referenzprojekte fehlen. Mehr Erfahrungen und erfolgreiche Beispiele von PPP-Projekten gibt es im Hochbau.

Die Autoren der Studie weisen bei der Beurteilung darauf hin, dass angesichts des unsicheren Effizienzgewinnes der PPP-Lösung, des fehlenden Know-hows bei PPP-Lösungen für Bahnprojekte und der Komplexität eines Bahntunnels vermutlich eine konventionelle Lösung – also eine öffentliche Finanzierung - zweckmässiger wäre, statt einer PPP-Lösung. Bezüglich Finanzierung weisen die Autoren ausdrücklich auch darauf hin, dass weniger die Frage "mit/ohne PPP" im Vordergrund steht, als vielmehr die zentrale Frage, ob sich der Bund im üblichen Rahmen am Projekt beteiligen würde.

Der Regierungsrat ist der Meinung, dass die Studie eine sehr gute Übersicht und Auslegeordnung für gemischte öffentliche/private Projektrealisierungen gibt, welche allenfalls auch für andere kantonale Projekte, insbesondere im Hochbau, als Grundlage dienen kann. Falls eine „Tunnelvariante lang“ konkret werden sollte, ist der Regierungsrat bereit, nebst einer konventionellen Finanzierung, eine gemischtwirtschaftliche PPP-Lösung in die Überlegungen miteinzubeziehen. Dies ist aber erst möglich, wenn ein konkretes Projekt mit Kostenschätzungen sowie die Zusage des Bundes und allenfalls anderer Kantone für die Finanzierung vorliegen.

In diesem Sinne bitte ich Sie im Namen des Regierungsrates, vom Bericht Kenntnis zu nehmen und den Auftrag aus dem Postulat Waser als erledigt abzuschreiben.

Landrat Dr. Ruedi Waser, Postulant und Vertreter der Finanzkommission sowie der FDP-Fraktion: Ich teile voll und ganz die Meinung meines Vorredners. Ich danke an dieser Stelle ganz herzlich für den Bericht, den ich als eine ausgezeichnete Arbeit erachte. Der Bericht zeigt deutlich die Vor- und Nachteile auf, die sich für den Kanton bei einer privaten Finanzierung bei einem solch grossen Infrastrukturprojekt ergeben würden.

Die Begleitgruppe durfte die Entstehung dieses Berichtes mitverfolgen und wurde in einem Zwischenbericht über den aktuellen Stand informiert. Wir konnten feststellen, dass die Experten der Firma Kieliger & Gregorini AG und Ecoplan die Problematik recht pragmatisch angegangen sind. Ich konnte auch feststellen, dass es nicht lediglich eine theoretische Abhandlung ist, sondern, dass ganz konkret auf die Situation im Kanton Nidwalden eingegangen wurde. In der allgemeinen Auslegeordnung, die der Schlussbericht macht, kann man feststellen, dass man eine allgemeine Modellannahme getroffen hat und nicht eine der zwei Tunnelvarianten zugrunde gelegt wurde. Man kann nach der getroffenen Wahl des Tunnelprojektes dort jene Zahl einsetzen, der dieser Tunnel kostet.

Die Auswirkungen hat der Vorredner bereits erläutert; das muss ich hier nicht nochmals wiederholen. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die PPP-Finanzierung für einen solchen Tunnel grundsätzlich ein realistisches Szenario darstellen könnte. Selbstverständlich sind noch viele Fragen offen. Im heute veröffentlichten Interview konnten wir bereits lesen, dass noch Bereinigungen sowohl mit dem Kanton Obwalden als auch mit dem Kanton Luzern anstehen. Im konkreten Fall müssten natürlich die Chancen und Risiken bezüglich einer solchen Finanzierung geschätzt und berechnet werden.

Dem Regierungsrat danke ich nochmals herzlich für diese guten Grundlagen und empfehle Ihnen, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen. Das darf ich Ihnen auch im Namen der Finanzkommission sowie der FDP-Fraktion empfehlen.

Landrat Conrad Wagner, Vertreter der GN-Fraktion: Die Fraktion der Grünen Nidwalden erachtet die PPP-Studie als einen sehr interessanten Bericht für neue Möglichkeiten von Finanzierungen, hier im Besonderen den Doppelspurausbau in Hergiswil. Einerseits als Volllösung, indem eine staatliche Investition durch private Gelder voll substituiert würde und quasi der Staat die Leistungen einkauft. Andererseits eine Teillösung mit staatlichen Quellen (Geldern).

Die Erarbeitung der Studie hat immerhin gegen 20'000 Franken gekostet und wir Grünen waren anfangs geteilter Meinung, ob es sinnvoll ist, eine solche Studie in Auftrag zu geben. Im Nachhinein hat es sich gezeigt - obwohl viele Landräte vielleicht das Resultat bereits geahnt haben - dass sich die Abklärungen und Versicherungen gelohnt haben. Sogar der Postulant ist sehr begeistert über die PPP-Studie. Sie könnte sogar als Beispiel gelten für ein zukünftiges grosses Vorhaben, ohne dass erneut die Grundlagen erarbeitet werden müssten. Insofern sind die Abklärungen betreffend PPP-Lösung für den Doppelspurausbau in Hergiswil sehr wertvoll. Damit können auch entsprechende Behauptungen mit Wissen geklärt und über die Realität der Finanzierung aufgeklärt werden.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Landratspräsident Karl Tschopp: Gestützt auf das Landratsreglement erfolgt nach Abschluss der Diskussion bei Kenntnisnahmen keine Abstimmung. Ich stelle somit eine zustimmende Kenntnisnahme fest. Das Geschäft ist damit erledigt und das Postulat Waser kann abgeschrieben werden.

PAUSE

Landratspräsident Karl Tschopp: Bevor wir mit der Abarbeitung der Traktandenliste weiterfahren, benütze ich die Gelegenheit, die zwischenzeitlich bei uns eingetroffenen Gäste zu begrüssen. Es handelt sich dabei um die Delegation des Büros des Grossen Rates des Kantons Thurgau, geführt durch den Präsidenten, Walter Hugentobler, sowie dem Vizepräsidenten, Peter Kummer. Begleitet werden sie durch weitere Mitglieder des Büros, Erna Klaus-Arnold, Katharina Moor, Willy Kreis und Brigitte Schönholzer, die auch das Amt der Ratssekretärin ausübt. Im Weiteren ist Ricarda Zurbuchen, Leiterin des Parlamentsdienstes, gekommen. Ich heisse alle im Kanton Nidwalden und hier im Saal mit einem herzlichen Applaus willkommen.

Besonders freut es uns, dass sie auch noch Wetterglück haben und somit den Kanton Nidwalden auch diesbezüglich von der besten Seite kennenlernen dürfen. Ich bin auch froh, dass sie unserer Einladung gefolgt sind, weil die historischen Begebenheiten doch ganz besonders waren, wie Sie dies gleich hören werden.

Von 1264 – 1460 stand nämlich der Thurgau unter der Herrschaft der Grafen von Habsburg. Der Thurgauische Adel hat bei seinen kriegerischen Auseinandersetzungen doch den einen oder anderen Kollegen verloren, als man einem „Reissäckler“ in die Hellebarde gelaufen ist oder mit dem „Morgenstern“ eines „aufs Dach“ bekommen hat. 1460 wurde dann die Landgrafschaft Thurgau von den sieben eidgenössischen Orten Zürich, Luzern, Uri, Schwyz, Unterwalden, Zug und Glarus sogar erobert. Von 1460 – 1798 war der Thurgau eine sogenannte „Gemeine Herrschaft“ der sieben bzw. ab 1712 mit Bern acht regierenden Orte der alten Eidgenossenschaft. 1803 wurde der Thurgau ein selbständiger, gleichberechtigter Kanton der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Der Kanton Thurgau hat aber bereits vor dem Inkrafttreten der ersten Bundesverfassung im Jahre 1831 eine ganz moderne, eigene Verfassung erarbeitet und angenommen. Seit damals gehört eigentlich der Kanton Thurgau zu einem beständigen und sehr liberalen Kanton, was gerade mich ausserordentlich freut. Die weiteren Verfassungsrevisionen wurden 1872 und 1874 anstandslos angenommen und der Thurgau hat an seiner eigenen Verfassung bereits wieder Revisionen vorgenommen. Für uns im Kanton Nidwalden ist auch interessant zu sehen, dass seit 1920 der Grosse Rat nach dem Proporzwahlrecht bestellt wird. Das ging bei uns doch etwas länger. Der Kanton Thurgau ist auch der einzige Grosse Rat und das einzige Parlament in der ganzen Welt, das über zwei Parlamentssitze verfügt; einerseits in Frauenfeld und andererseits in Weinfelden.

Als Einstieg zum Traktandum 9 betreffend Eisenbahntunnel habe ich etwas Passendes gefunden: Auch im Kanton Thurgau gibt es einen Regionalzug auf leisen Sohlen, der sogenannte Thurbo. Das liegt wahrscheinlich daran, weil sie das öV-Material sehr nahe haben, nämlich von der Firma Stadler-Rail, die ja praktisch bei ihnen in den Saal reinschauen kann. Das als Einstieg zu unserem nächsten Traktandum.

9 Landratsbeschluss über einen Objektkredit für ein Vorprojekt für einen Doppelspur-Eisenbahntunnel der Zentralbahn im Abschnitt Hergiswil Schlüssel – Bahnhof Hergiswil

Eintretensdiskussion

Landammann Gerhard Odermatt: Bekanntlich hat der Landrat mit Beschluss vom 23. Januar 2008 dem Auflageprojekt „Doppelspurausbau und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern“ und „Doppelspurausbau in Hergiswil“ und einem einfachen Variantenvergleich im Rahmen eines Vorprojektes für ein Teilprojekt „Ausbau Doppelspur Hergiswil Schlüssel-Matt“ im Grundsatz zugestimmt.

Diese Grundlösung basierte auf einer Ausbaugeschwindigkeit von 50 km/h. Die Vorarbeiten an diesem Projekt haben sehr kurzfristig angefangen, nämlich ab dem Jahr 2007. Der Kanton Nidwalden und die Gemeinde Hergiswil setzten sich dabei für die gestreckte Linienführung als zukunftsorientierte Lösung mit der Möglichkeit eines ergänzenden Tunnels ab Matt bis Dorf ein. Wichtig war, dass dies in der Behördendelegation eingebracht werden konnte, um zu erwirken, dass ein Projekt mit gestreckter Linienführung realisiert wird mit einer Ausbaugeschwindigkeit von 90 km/h.

Das Gesamtprojekt, das über die drei Kantone Luzern, Nidwalden und Obwalden läuft, wurde im Rahmen der dringlichen und baureifen Projekte des Infrastrukturfonds des Bundes geplant und eingegeben. Es bestand ein grosser zeitlicher Druck auf die Planungsarbeiten, weil es zwingend erforderlich war vor Dezember 2008 mit den ersten Bauarbeiten zu beginnen. Nur mit dieser Sicherstellung wollte sich der Bund damals am Projekt beteiligen. Die Priorität bei den Planungsarbeiten lag deshalb beim Tunnel unter der Allmend in Luzern. Die Planungsarbeiten des grössten Teilprojekts waren wichtig für die zeitgerechte Beschlussfassung in den Parlamenten und auch für das Stimmvolk der Stadt und des Kantons Luzern. Es ergaben sich gute Abstimmungsergebnisse. Erst mit der Auflage des Teilprojektes von Hergiswil haben sich erste Restriktionen gezeigt, insbesondere bei den Bachquerungen.

Basierend auf der beschriebenen Situation fasste der Landrat am 23. Januar 2008 ausschliesslich einen Finanzbeschluss. Die Bachquerungsproblematik wurde erst bei der Erarbeitung des Auflageprojektes akut. Es ist auch zu sagen, dass man damals diesbezüglich zu wenig Kenntnis davon hatte, insbesondere die Regierungen hatten gar keine Kenntnisse davon. Man hat mit der Realisierung des Auflageprojektes dann auf der Basis der gestreckten Linienführung begonnen und die Forderungen betreffend die Hochwassermassnahmen geprüft. In der nachfolgenden Ausarbeitung dieses Bahnprojektes stellte sich heraus, dass es zur Erfüllung der Forderungen bezüglich Hochwasser zu einer deutlichen Erhöhung des Trassees kommen würde. Gemeinsam wurde zwischen dem Kanton Nidwalden, der Gemeinde Hergiswil und der Zentralbahn eine für alle verträgliche Lösung gesucht. Im März 2009 wurde dann eine unabhängige Überprüfung des vorliegenden Auflageprojektes durch die Firma Lombardi AG in Luzern durchgeführt. Die Studie kam zum Schluss, dass unter den gegebenen Rahmenbedingungen eine ausgewogene Lösung vorliege. Auf dieser Basis wurde das Auflageprojekt fertig gestellt und dem Bundesamt für Verkehr im Sommer 2009 eingereicht.

Nach der Optimierung im Rahmen der Bauprojekterarbeitung der Doppelspur Hergiswil Schlüssel-Matt musste festgestellt werden, dass das künftige Trasse bis zu 1.4 m höher zu liegen käme. Daraufhin hat sich natürlich Widerstand in der Gemeinde Hergiswil gezeigt, was verständlich ist. Landrat Maurus Adam hat dann am 10. Juni 2009 ein Postulat eingereicht und verlangte vom Regierungsrat, dass das Teilprojekt 4 im Rahmen des Gesamtprojektes nochmals zu überprüfen sei und die bis zu 1.4 m höher gelegene Trasseeführung nicht umgesetzt werde. Zum Auflageprojekt wurden 176 Einsprachen bei der Gemeinde Hergiswil eingereicht.

Das Postulat wurde am 24. Juni 2009 im Landrat als dringlich erklärt. An der Sitzung vom 21. Oktober 2009 hat der Landrat das vorerwähnte Postulat behandelt und in geänderter Form gutgeheissen. Der Regierungsrat wurde damit beauftragt, einen Bericht über die Kosten und die Machbarkeit einer gestreckten Linienführung im Raum des Teilprojekts 4 „Doppelspurausbau Kantonsgrenze Luzern / Nidwalden bis Hergiswil Matt“, unter Berücksichtigung allfälliger Bachverlegungen oder Bachquerungen vorzulegen, welche eine effektive Tieflegung darstellen. Das erarbeitete Auflageprojekt wurde zwischen November und Dezember 2009 aufgelegt und hat, wie bereits erwähnt, zu den 176 Einsprachen geführt.

In der Folge hat die Volkswirtschaftsdirektion zusammen mit der Projektleitung für das Projekt Doppelspurausbauten und Tieflegung den Auftrag des Landrates analysiert und folgende Varianten geprüft:

- Variantenvergleich Doppelspurausbau zwischen Auflageprojekt (gestreckte Linienführung),
- mittlere Linienführung (langes S)
- und die ursprünglich bestehende Linie, die geschlängelte Linienführung, die man nur mit Tempo 50 fahren kann, auf dem bisherigen Trasse.

Zusätzlich wurde abgeklärt, welche Möglichkeiten es im Bereich Lärmschutzmassnahmen und bezüglich der Höhenlage gibt.

Im Verlaufe der Arbeiten forderte die Begleitgruppe weitere Abklärungen zur Höhenlage; im Bereich des Schluchenbachs sollte eine um 1.70 m abgesenkte Linienführung geprüft werden. Ursprünglich wurde ja das Projekt mit einer Tieflegung und nicht mit einer Höherlegung genannt. Die Auswirkungen der Absenkungen wurden auf die Lärmsituation untersucht. Zudem wurden zusätzliche Lärmschutzvarianten gegenüber dem Auflageprojekt geprüft: mit einer Maximalvariante mit durchgehenden beidseitigen Lärmschutzwänden von 2 m Höhe im ganzen Perimeter des Ausbaus bis zur Minimalvariante mit einer Lärmschutzwand im Bereich der Liegenschaft mit zukünftig überschrittenen Immissionsgrenzwerten.

Diese zusätzlichen Abklärungen und Planungen hatten Kosten zur Folge. Der Regierungsrat hat am 1. Dezember 2009 einem Kostendach von 65'000 Franken für diese Planerarbeiten zugestimmt. Die eingesetzte Begleitgruppe, welche breit abgestützt war, hat die Zusatzabklärungen eng begleitet und die Ergebnisse laufend bewertet.

Aus den Ergebnissen der Zusatzabklärungen musste folgendes Fazit gezogen werden:

- Die drei untersuchten Varianten Auflageprojekt V90, Langes S V70 und Schlangenlinie V50 sind bezüglich der vertikalen Linienführung praktisch identisch. Bei allen drei Varianten käme das Doppelspur-Trassee höher zu liegen als das aktuelle Trassee.
- Die Tieflegung des Trassees erfordert eine Abtiefung der Bäche, die damit unter Terrain zu liegen kämen und führt zu massiven Mehrkosten beim Bachausbau. Der Bachausbau müsste gleichzeitig mit dem Bahnausbau realisiert werden.
- Auch die Lärmberechnungen haben aufgezeigt, dass die Tieflegung keine Verbesserung bringen würde. Lärmschutzwände wirken sich primär auf das Erdgeschoss und nicht auf die oberen Stockwerke aus.
- Ganz besondere Wirkung erzielten die Abklärungen der zb, dass das Fahrplanangebot 2014 ohne den ausgebauten Doppelspur-Abschnitt zwischen der Kantonsgrenze und Hergiswil Matt gefahren werden kann, wenn die Haltestelle Matt reduziert oder nicht mehr bedient wird.

Nach dem Vorliegen aller Ergebnisse der Zusatzabklärungen ist die Begleitgruppe zum Schluss gekommen, dass die zusätzlich untersuchten Varianten keine Verbesserungen bringen. Die gestreckte Linienführung liegt immer noch über dem heutigen Trassee. Breitere Bachschalen und Geschiebesammler sind gleichzeitig notwendig und führen zu einer zeitlichen Verzögerung der Inbetriebnahme. Auch ein optimiertes Auflageprojekt trägt dem Lärmschutz zu wenig Rechnung. Ein „Tunnel kurz“ ab Matt bis Dorf, welches mit dem Aggloprogramm beim Bund eingereicht wurde, wurde durch den Bund in der Zwischenzeit lediglich im C eingestuft. Diese Überlegungen führten in der Begleitgruppe zur Empfehlung, einstweilen den Status quo beizubehalten auf dem Abschnitt zwischen der Kantonsgrenze – Matt und gleichzeitig ein Vorprojekt für einen „Tunnel lang“ auszuarbeiten. Nur der lange Tunnel kommt dem Anspruch einer langfristigen und zukunftsgerichteten

ten Lösung entgegen. Mit einem Tunnel lang können die Lärmprobleme gelöst und die Streckengeschwindigkeit mit 90 km/h ohne langsame Zwischenstrecken gefahren werden. Nur eine durchgehende Doppelspur in einem „Tunnel lang“ bietet Gewähr für eine zuverlässige Fahrplanstabilität und ermöglicht auch in der Zukunft einen weiteren Angebotsausbau für die Kantone Obwalden und Nidwalden. Zudem wird der Tunnel den Kriterien „Dorfbild und Siedlungsentwicklung“ in der Gemeinde Hergiswil gerecht.

Der Regierungsrat wollte dem Landrat nicht lediglich den Bericht der Begleitgruppe mit den Zusatzabklärungen vorlegen, sondern die Fragen zur technischen Machbarkeit, zu Kosten und zur Finanzierung jetzt einer Antwort zuführen und nicht erst in den nächsten 30 Jahren.

Für die Erarbeitung des Vorprojektes beantragt der Regierungsrat dem Landrat einen Objektkredit von 1.25 Mio. Franken zu genehmigen. Dieses Vorprojekt verbessert auch die Ausgangslage für eine bessere Einteilung des Agglomerationsprogramms beim Bund.

Dieser Objektkredit ist an die Bedingung geknüpft, dass sich die Gemeinde Hergiswil mit 50%, höchstens jedoch mit 625'000 Franken an den Kosten beteiligt. Wir haben diesen Betrag mit der Gemeinde ausgehandelt und der Gemeinderat versteht diesen Beitrag als Vorinvestition. Der Beitrag stellt kein Präjudiz dar für eine spätere Beteiligung der Gemeinde an der Projektrealisierung. Das haben wir auch klar so formuliert. Liegt bis zum 30. Juni 2011 seitens der Gemeinde keine Beitragszusicherung vor, verfällt der Objektkredit. Lehnt die Gemeinde die Kostenbeteiligung ab, werden die sistierten Einspracheverhandlungen wieder aufgenommen. Der Kredit umfasst die technische Machbarkeit und eine Kostenschätzung. Zu einer Finanzierung, das muss ich Ihnen sagen, liegen heute keine Zusicherungen vor.

Der vom Landrat im Januar 2008 bewilligte Objektkredit von 21.86 Mio. Franken an das Gesamtprojekt bleibt unverändert und wird bei der Projektleitung sichergestellt. Dieser Betrag kann einstweilen nicht für andere Projekte verwendet werden.

Mit dem heutigen Landratsbeschluss zu einem Objektkredit „Tunnel lang“ ist aber das Auflageprojekt „Doppelspur mit offener Linienführung zwischen Schlüssel und Matt“ nicht vom Tisch. Entscheiden wird definitiv der polit-strategische Steuerungsausschuss mit Stadt und Kanton Luzern, Kanton Obwalden, Kanton Nidwalden und dem Bund. Eine Projektänderung, wie sie der Verzicht auf das Auflageprojekt darstellt, ist nur mit Zustimmung aller Parteien möglich. Träger des Projekts ist die Zentralbahn. Der Bund, die Kantone und die Stadt Luzern sind Beitragsgeber. Für die Projektpartner ist die Einhaltung des Fahrplanangebots 2014 und die Fahrplanstabilität von zentraler Bedeutung. Es wurde von uns verlangt, die Fahrplansicherheit nochmals eingehend abzuklären. Der Auftrag ist erteilt; die Abklärungen sind im Gange. Der Kanton Nidwalden ist einer der Fahrplanbesteller. Fahrplanbesteller sind auch die Kantone Luzern und Obwalden. Wieviel und wo gehalten wird, entscheidet die Betreiberin, also die Zentralbahn. Ich erinnere Sie daran, dass der Kanton Nidwalden nur einer der Minderheitsaktionäre ist. Wir sind mit 11.8% am Aktienkapital der zb beteiligt.

Diese Feststellungen erscheinen mir wichtig, damit mit dem vorliegenden Beschluss keine falschen Erwartungen in der Bevölkerung, im Landrat aber auch in der Gemeinde Hergiswil geweckt werden. Die Finanzierbarkeit kann erst abschliessend beurteilt werden, wenn eine konkrete Kostenschätzung vorliegt und die Kostenbeteiligung Dritter bekannt ist. Von wesentlicher Bedeutung wird sein – das haben wir vorangehend vom Finanzdirektor gehört - in welchem Umfang sich der Bund beteiligen wird.

Damit eine abschliessende Erarbeitung der technischen und finanziellen Grundlagen im Hinblick auf die Endplanung dieses Projektes seriös gemacht werden kann, bitte ich Sie um ein überzeugendes Ja zum beantragten Objektkredit von 1.25 Mio. Franken. Um ge-

nügend Zeit für die notwendigen Abklärungen zu haben, soll der Objektkredit für den Kanton – entgegen dem beantragten Landratsbeschluss – bis am 31. Dezember 2011 befristet sein. Für die Gemeinde Hergiswil bleibt aber die Befristung bis am 30. Juni 2011 bestehen. Die Gemeinde wird den Kredit der Gemeindeversammlung im Mai zur Abstimmung vorlegen.

Im Namen des Regierungsrates bitte ich Sie, dem Landratsbeschluss zuzustimmen und das Postulat als erfüllt abzuschreiben. Besten Dank.

Landrat Conrad Wagner, Vertreter der Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL) und der GN-Fraktion: Die Kommission BUL hat sich am 12. Januar 2011 durch Baudirektor Hans Wicki und Volkswirtschaftsdirektor Gerhard Odermatt eingehend zum Objektkredit für ein Vorprojekt für einen Doppelspur-Eisenbahntunnel der Zentralbahn im Abschnitt Hergiswil Schlüssel bis Bahnhof Hergiswil informieren lassen.

Vom beabsichtigten Verzicht der sofortigen Umsetzung einer oberirdischen gestreckten Lösung zugunsten eines langen Tunnels in späteren Zeiten wird Kenntnis genommen. Ein Entscheid dazu erfolgt im Juni 2011, also in etwa fünf Monaten. Der bewilligte Objektkredit von 21.86 Mio. Franken unter der Führung des Bundesamtes für Verkehr bleibt versprochen, ist jedoch noch nicht schriftlich festgehalten, wie wir das heute von Niklaus Bleiker, Regierungsrat des Kantons Obwalden, in der Zeitung lesen konnten. Unter der finanziellen Beteiligung der Gemeinde Hergiswil soll jetzt ein Vorprojekt für einen „Tunnel lang“ durch einen Objektkredit von 1.25 Mio. Franken ausgearbeitet werden. Das sind etwa 0.5% von der zurzeit geschätzten Bausumme eines Tunnels lang.

Ein Entscheid für diese Option „Tunnel lang“ ist nicht vor Herbst 2013 zu fällen, denn es braucht ca. 2 Jahre, um das Vorprojekt auszuarbeiten. Dann werden die Machbarkeit, das Projekt und die zu erwartenden Kosten vorliegen, insbesondere aber auch die Finanzierung der Investitionen und der Betriebskosten. Wichtig ist das Zusammenspiel von einem langen Tunnel im Gesamtgefüge der S-Bahn Luzern nach Nidwalden und Obwalden, also ein Gesamtsystem von Trasse, Bahnhöfe/Haltestellen, Rollmaterial, gefahrenen Geschwindigkeiten und nicht zuletzt dem Faktor Mensch, seien es die Lokomotivführer und das Bahnpersonal oder auch die vielzähligen Fahrgäste, die langsam ein- oder aussteigen. Erst dann wird eine fundierte Ausgangs- resp. Beurteilungsbasis für ein Projekt „Tunnel lang“ geschaffen sein.

Die Kommission BUL nimmt ebenso zur Kenntnis, dass mit der Zustimmung zum Objektkredit eines Vorprojekts, die Realisierung des „Tunnel lang“ noch nicht gesichert ist. Eine allfällige Sistierung des bestehenden Doppelspur-Projekts bedingt eine realistische Aussicht auf die Finanzierung eines „Tunnels lang“ und dessen kostengünstiger Betrieb. Gleichzeitig muss der Fahrplan 2014 recht lang eingleisig stabil gefahren werden können, also über mehrere Jahre, ja sogar eventuell über ein Jahrzehnt.

Diese grossen Fragezeichen lassen die Mitglieder der BUL nicht wirklich mutig stimmen. Es gilt aber, Schritt für Schritt im Entscheidungsprozess transparent und gescheit vorzugehen. Dies einerseits bis zum Juni 2011 in Bezug auf das bisherige Projekt und andererseits bis zum Herbst 2013 in Bezug auf den „Tunnel lang“. Die Bearbeitung und die Qualität des Ausschreibungsdossiers durch die Baudirektion, unter Einbezug der Kommission BUL, aber auch der Basis und weiterer Interessenverbänden, werden den Willen der Regierung für eine gute Lösung zeigen, statt dass man bloss einer Tunnel-Fantasie hinterherspringt. Teils widersprüchliche, teils auch etwas kurz gefasste und zum Teil zweizeilige Aussagen zur Leistungskapazität und Stabilität in etwa vier bereits vorliegenden Studien seit 2006 können damit verifiziert werden.

Die Kommission BUL unterstützt diesen Objektkredit über 1.25 Mio. Franken einstimmig. Der „Tunnel lang“ ist eine Option unter anderen.

Fraktions-Meinung der Grünen Nidwalden: Ebenso unterstützt die Grüne Nidwalden den Objektkredit für ein Vorprojekt „Tunnel lang“. Es müssen klare und nicht widersprüchliche Grundlagen für einen Entscheid der Doppelspur Hergiswil geschaffen werden. Es geht um den Doppelspurausbau primär; es geht nicht um den Tunnel. Ziel ist die Doppelspur, um die Leistungskapazität und -stabilität aufrecht zu erhalten. Notabene ist es ein Projekt, das 1990 in Angriff genommen worden ist, also vor rund 21 Jahren!

Aus heutiger Sicht - in einer realistischen Beurteilung des Gesamtkonzepts einer S-Bahn und touristischen Bahn, von Machbarkeit und Finanzierung von neuen ÖV-Projekten in der Schweiz, aber auch von Wachstum von Mobilität im Allgemeinen und insbesondere von Bevölkerungswachstum in Nidwalden zwischen 10% und 20% innert 20 Jahren gilt es, jetzt die Weichen zu stellen.

Im Juni 2011 werden wir uns eindeutig für die Fortführung des bisherigen Projekts Doppelspur bis Hergiswil Matt einsetzen. Ich sage extra nicht gestreckte Doppelspur. Es geht einfach darum, das Projekt „Doppelspur bis Hergiswil Matt“ fortzusetzen, damit der Fahrplan 2014 und seine Leistungsstabilität vorerst gesichert sind. Diese Finanzierung ist bekanntlich gesichert. Das Auflageverfahren ist weit fortgeschritten. Das Bundesamt für Verkehr BAV kann mit seinen Investitionspartnern, darunter auch der Kanton Nidwalden, dieses Projekt innert nützlicher Frist fortführen. Man spricht zwar allenfalls von einer Umsetzung auf den Fahrplan 2015, allenfalls Fahrplan 2016. Das bedeutet eine Verspätung von ein bis zwei Jahren. Die Mobilität in Nidwalden als auch von Obwalden ist sodann gesichert.

Im Rahmen von 30 Mio. Franken Gesamtkosten, unter grosser Beteiligung des Bundes, ist das auch für den Kanton Nidwalden finanziell tragbar. Die ganze politische und fachliche Diskussion der letzten 2 bis 3 Jahre war sehr wertvoll. Diese hat zu Verbesserungen des Projektes geführt und kann allenfalls noch zu weiteren Verbesserungen bis zum Entscheid im Sommer 2011 führen. Noch kann das Detail-Projekt im Rahmen von ca. 30 Mio. Franken weiter ausgearbeitet werden hin zu

- einer gestreckten Linienführung, gemäss Auflageprojekt mit einer Fahrgeschwindigkeit von 90 km/h,
- einem Langes S mit einer Geschwindigkeit von 70 km/h oder
- einer Schlangenlinie mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h; die ursprüngliche Grundvariante.

Dabei gibt es auch Optionen, die in Kombination mit Bachsanierungen des Schluchenbachs und des Feldbachs eine Höherlegung mehrheitlich umgehen.

Alle drei Varianten erfüllen die Hauptkriterien:

- Lärmvorschriften gemäss den gesetzlichen Grundlagen. Das entspricht grundsätzlich dem Legalitätsprinzip dem einzigen Auftrag des Kantons. Zusätzliche Lärm-Verbesserungen sind aber sicher auch noch möglich, wie das unser Volkswirtschaftsdirektor erwähnt hat.
- Fahrplan 2014 ist fahrbar mit einer guten zeitlichen Stabilität.
- „Aufwärtskompatibilität“ mit einem späteren „Tunnel kurz“ Matt bis Bahnhof Hergiswil.

Eine Etappierung gibt uns den Freiraum für die beste Lösung mit kurzfristigem Erfolg unserer Investitionen und gleichzeitig aber auch die Möglichkeit von späteren Ausbauten, sofern die Finanzierung durch unsere Generation oder die nächste getätigt werden kann.

Sollte es sich bis im Herbst 2013 zeigen, dass eine Finanzierung des „Tunnel lang“ in der Ausmarchung mit einem „Tunnel kurz“, welche auch in der Diskussion steht, sich erst die nächste Generation leisten kann – wenn überhaupt -, so kann die oberirdische Lösung mit einem Kostenvolumen von ca. 30 Mio. Franken in 20 bis 30 oder vielleicht 40 bis 50 Jahren abgeschrieben werden. Das ist ungefähr eine Mio. Franken jährlich.

Also lieber den Spatz heute in der Hand und später die Taube auf dem Dach nehmen. Deshalb sind wir jetzt schon für das Vorprojekt „Tunnel lang“ über 1.25 Mio. Franken, damit die Plan-Grundlagen geschaffen werden, damit alle Optionen einander gegenüber gestellt werden können. Dann wissen wir endlich, wie teuer solche Tunnels im rutschigen Hang von Hergiswil werden. Die gebotene Summe von 200 Mio. Franken sind ja nur Schätzungen. Wir möchten nicht nach dem ersten Ingenieur-Abenteuer „Tunnel-Engelberg“ - das bekannterweise rund 2.5-fach teurer wurde als veranschlagt - nicht gleich ins nächste Finanz-Abenteuer „Tunnel Hergiswil“ kommen. Sonst würden wir dann über hundert Jahre hinweg stets mit diesen Tunnels beschäftigt sein.

Bedenken wir immer auch das Gesamtsystem von Trasse, Bahnhöfen/Haltestellen – ich habe gehört, dass es in Hergiswil allenfalls vier Gleise brauchen würde - und Rollmaterial. Aber das alles muss überprüft werden.

Die auf dem Reissbrett ermittelten Fahrplan-Stabilitäten entsprechen nicht ganz den praktisch umsetzbaren Leistungen, wie wir das bereits beim Fahrplanwechsel 2011 erleben konnten. Es braucht recht viel Zeit, bis ein geänderter Fahrplan umgesetzt ist. Es gibt auch heute noch Verspätungen, wenn etwas nicht rund läuft. Da braucht es Klugheit und Vorausschau.

Entscheidend für die Doppelspur Hergiswil und für einen allfälligen „Tunnel lang“ werden sein:

- Die Finanzierung der Investitionen und des Betriebs
- Auch ein Tunnel ergibt wieder Einsparungen.
- Vor und nach dem Tunnel gibt es in Hergiswil weiterhin Lärm.
- Termine werden sich verzögern, das ist normal. Die Frage ist, ob man weitere Verzögerungen noch weiter unterstützen will.
- Ein „Tunnel lang“ lässt keine Etappierung zu. Schlecht für die Finanzierungsstrategie und die Strategie der Zwischenleistungen, also das Schaffen von kurzfristigen Leistungen.
- Ein „Tunnel lang“ bindet Kapital, generell im Kanton. Der Betrag wird namhaft sein. Wenn wir dann noch davon ausgehen müssen, dass der Bund nicht jene Beiträge leistet, wie in den letzten 30 Jahren, wird das Projekt wohl nicht so einfach über die Bühne gehen. Wir werden dann für die Zentralschweiz generell und im Speziellen für den hinteren Teil der Zentralschweiz wahrscheinlich keine grosse Unterstützung finden, wogegen Basel, Bern und Zürich bei Projekten eher zum „Handkuss“ kommen werden. Insbesondere im ÖV wird uns auch das Rollmaterial fehlen. Wir haben dann vielleicht den Tunnel finanziert, können uns aber kein Rollmaterial mehr leisten oder keinen Bahnhof oder auch das Angebot, das wir heute bereits mit 9 Mio. Franken unterstützen.

Machen wir also das Vorprojekt „Tunnel lang“. Wir ahnen aber die Realität. Wir lassen es aber nicht unversucht und wir gewinnen Klarheit und Entscheidungsgrundlagen. Erkenntnisse statt Behauptungen. Über den Tunnel entscheiden wir später, erstmals im Juni und ganz sicher im Herbst 2013. Das alles für eine gute Mobilität in Nidwalden.

Landrat Peter Keller, Vertreter der Kommission für Bildung, Kultur und Volkswirtschaft (BKV) und der SVP-Fraktion: Erlauben Sie mir eine kurze, persönliche Bemerkung.

kung vor meinem offiziellen Votum, besonders da wir heute Gäste aus dem Kanton Thurgau bei uns haben. Es wurde viel über Lärmschutzmassnahmen bei der Bahn gesprochen. Als direkter Anwohner der Zentralbahnlinie muss ich sagen, dass bisher die beste Lärmschutzmassnahme die Anschaffung der hervorragenden Produkte der Stadler Rail AG aus dem Kanton Thurgau war. Vorredner Conrad Wagner hat gesagt: „Lieber den Spatz in der Hand, als die Taube auf dem Dach“. Ich sage: „Lieber den Spatz auf der Schiene!“ (Gelächter)

Man kann sich mit guten Gründen fragen, warum wir heute ein Bahnprojekt behandeln, worüber eigentlich schon beschlossen worden ist. Immerhin hat der Nidwaldner Landrat bereits der Finanzierung und Realisierung zugestimmt. Der Doppelspurausbau bis Hergiswil Matt ist – wie man in diesem Zusammenhang so schön sagt – aufgegleist. Und jetzt das: Vorläufige Sistierung eines Teilprojekts. Stattdessen soll mit einem neuen Objektkredit abgeklärt werden, inwiefern die Variante „Tunnel lang“ und die Doppelspur realisiert werden kann. Wir wissen alle, dass dies ein ungewöhnlicher Vorgang ist. Das zeigen nur schon die ersten Reaktionen aus dem Nachbarkanton Obwalden und der allgemeinen Öffentlichkeit.

Aber es gibt tatsächlich gute Gründe für die Notbremse. Es geht um nichts weniger als um das wichtigste Infrastrukturprojekt für die Gemeinde Hergiswil und im Zusammenhang mit der Gemeinde Hergiswil natürlich auch für den Kanton Nidwalden und die umliegenden Kantone. Das wichtigste Infrastrukturprojekt im 21. Jahrhundert. Das sage ich ganz bewusst im Hinblick auf das wichtigste Infrastrukturprojekt des vergangenen Jahrhunderts, nämlich dem Bau der Autobahn A2. Gerade die A2 sollte uns ein warnendes Beispiel sein. Die Autobahn zerschneidet, wie die Bahn, das ganze Dorf mitten durch das Siedlungsgebiet. Sie ist zu einem nie endenden Flickwerk geworden, sei es wegen den Lärmschutzverbauungen, sei es zufolge des Anschlusses an die A2 in Richtung Obwalden, sei es wegen dem Kirchenwaldtunnel oder wegen einem möglichen Ausbau der Strasse auf drei Spuren in Richtung Norden, das bereits auch schon angedacht wurde. Die A2 ist eine ständige und sehr teure Quelle der Unzufriedenheit geworden. Manch einer würde die Strasse am liebsten im wahrsten Sinne des Wortes in den Boden versenken. Aber dafür ist es nun zu spät, viel zu spät.

Und damit sind wir wieder zurück bei der Zentralbahn. Wir sind auch spät dran, aber immerhin ist der Zug noch nicht abgefahren. Wir stehen vor einer Situation, bei der wir ein ähnliches Fiasko anrichten können, wie bei der A2, diesmal einfach auf der Schiene: ein neues Flickwerk. Hier ein bisschen Doppelspurausbau, dort eine Tieflegung, die am Ende 1.40 m höher kommt, als das bestehende Trasse, dort Lärmschutzmassnahmen, da eine Zwangsenteignung, hier eine Aufhebung einer viel genutzten und geschätzten Haltestelle, dort eine mögliche „Tunnellösung klein“ von Hergiswil Matt bis zum Bahnhof Dorf. Wir müssen uns im Klaren sein, dass wir hier einen Entscheid fällen, der mindestens für die nächsten 100 bis 150 Jahren Bestand halten sollte. Ich möchte festhalten, dass es hier nicht um irgendein Luxusproblemchen geht, indem sich ein paar verwöhnte Hergiswilerinnen und Hergiswiler in ihrem Garten, wenn sie ihre Wurst auf dem Grill drehen, gestört fühlen. Dass es der Gemeinde Hergiswil ernst ist, zeigt die Bereitschaft, 50% des Objektkredites zu übernehmen. Man muss kein grosser Prophet sein; die Gemeindeversammlung in Hergiswil wird die 625'000 Franken absegnen.

Auf dieser Grundlage hat die Kommission BKV einstimmig die Unterstützung dieses Objektkredites gutgeheissen.

Ich darf noch die Meinung der SVP-Fraktion bekannt geben: Auch sie unterstützt einstimmig das Vorgehen des Regierungsrates und natürlich auch den vorliegenden Objektkredit. Auf vielfachen Wunsch aus der Fraktion und für die Geschichtsbücher sei an dieser Stelle nochmals erwähnt, dass die SVP als einzige Partei im Landrat 2006 den damaligen Projektierungskredit für den Doppelspurausbau Tieflegung abgelehnt hat. Denn da-

mals war schon absehbar, dass das Projekt allen möglichen Interessen, allen möglichen Kantonen und Gemeinden dient, aber letztlich keine überzeugende Lösung bieten konnte für die am stärksten betroffene Gemeinde Hergiswil.

Ich gehe mit Baudirektor Hans Wicki einig, der heute in der Nidwaldner Zeitung sagt – den Artikel haben wir bereits gestern verdankenswerter Weise erhalten – dass es nun nicht darum gehe, Schuldige, sondern Lösungen zu finden. Insofern ist die vorläufige Null-Lösung – ich zitiere aus dem Bericht der BKV und das ist etwas abschreckend das Wort Null-Lösung. Der Status quo ist auf jeden Falls besser, als eine falsche Lösung, welche uns auf Generationen hinaus blockieren würde. Wenn Landrat Conrad Wagner von Etappierung spricht, dann ist das sein Ausdruck für das, was ich als Flickwerk bezeichnen würde. Wenn wir eine Etappierung machen, wie das Landrat Wagner geschildert hat, dann wird man gewisse Lösungen ausschliessen und könnten gar nicht mehr realisiert werden.

Diese Notbremse, die wir heute vollziehen werden, die wird uns durchschütteln und es wird einen kräftigen Gegenwind geben. Das muss man aushalten können und gleichzeitig das Ziel selber nicht aus den Augen verlieren. Es geht um eine tragfähige Lösung für alle Beteiligten. Wir wissen heute, dass der Doppelspurausbau bis Hergiswil dieses Ziel nicht erfüllt. Die Prüfung eines Doppelspur-Eisenbahntunnels zwischen Hergiswil Schlüssel und Bahnhof Hergiswil bringt uns dem Ziel einer tragfähigen Lösung für alle Beteiligten immerhin näher.

Landrat Bruno Duss, Vertreter der Finanzkommission: Wir haben in der Finanzkommission an zwei Sitzungen die beabsichtigte Projektänderung besprochen. Eine wichtige Diskussionsgrundlage stellte der Bericht der Begleitgruppe dar. Als Vertreter der Finanzkommission haben der Präsident, Landrat Viktor Baumgartner, und ich bei dieser Begleitgruppe mitgearbeitet. Wir haben an fünf Sitzungen, sachlich, informativ und konstruktiv das Thema bearbeitet. Den Bericht der Begleitgruppe haben Sie alle mit Ihren Unterlagen erhalten.

Gründe für den Entscheid für einen Objektkredit zur Erarbeitung eines Vorprojektes:

Wie Sie wissen, wurde vor zwei Jahren dem Gesamtprojekt Luzern – Hergiswil Matt zugestimmt. Dabei wurde von einer Tieferlegung des Trassees gesprochen. Auch damals war bereits damals der Tunnel Matt bis Bahnhof Hergiswil ein Thema. Vor rund einem Jahr wurde ein Projekt aufgelegt mit einem 1.40 m höheren Trassee, anstelle eines tiefer gelegenen Trassees. Zum Auflageprojekt wurden 176 Einsprachen eingereicht und das ist auch nachvollziehbar. Mit der Anhebung des Trassees, quasi auf Augenhöhe, hätte das eine bedeutende Veränderung mit sich gebracht.

Es muss auch beachtet werden, dass die Autobahn und die Hauptstrasse zusätzliche Lärmimmissionen verursachen. Es geht letztlich um Lebensqualität und es geht auch um die Bedeutung der Gemeinde Hergiswil und es geht auch darum, der Gemeinde Hergiswil unsere Solidarität zu zeigen.

In der Begleitgruppe wurden Varianten geprüft bezüglich 90, 70 und 50 km/h. Es wurde die Tieferlegung, der Lärmschutz geprüft und auch Abklärungen betreffend die Bachquerungen gemacht, denen man wahrscheinlich vor zwei Jahren zu wenig Beachtung geschenkt hat. Die Bachquerungen und –sanierungen kosten rund 11 Mio. Franken, die die Gemeinde Hergiswil übernehmen müsste. Dieser Betrag ist nicht im Gesamtbetrag von 30 Mio. Franken enthalten.

Fazit der Begleitgruppe war schlussendlich, dass keines dieser drei Projekte überzeugt hat. Da der Tunnel Matt ins Dorf ohnehin vorgesehen ist, die Doppelspur Schlüssel – Matt rund 30 Mio. Franken verschlingt, der Lärmschutz mit 4 Mio. Franken budgetiert ist sowie die Bachverbauungen mit rund 11 Mio. Franken anfallen, war es dann naheliegend, dass

die Begleitgruppe zur Schlussfolgerung kam, einen „Tunnel lang“ zu prüfen. Dass die Finanzierung eine Knacknuss ist, ist ganz klar. Aber man muss alles auch langfristig sehen: Die Bahn in Hergiswil wurde vor rund 150 Jahren gebaut. Auch die Finanzierung ist langfristig zu sehen mit langfristigen Amortisierungsmöglichkeiten.

Aktuell haben wir sicher eine recht schwierige Situation, insbesondere im Zusammenhang mit den Einsprachen, die noch hängig sind. Ein Schnellschuss wäre sicher keine gute Option. Es ist richtig, dass die zwei Varianten geprüft werden. Wir verlieren zwar rund 1 ½ Jahre. Mit dem Auflageprojekt und den Einsprachen ist es aber zweifelhaft, ob es damit schneller gehen würde.

In den Medien konnte in den letzten Wochen sehr viel zu diesem Thema gelesen werden. Ich kann die Aufregung in Obwalden, trotz aller Sympathie, nicht verstehen. Ich sehe nämlich ein paar Parallelen zum Hochwasserschutz in Sarnen. Auch dort ging es lange und die Bevölkerung verlangte in der Volksabstimmung eine weitere Variante. Daran wird nun gearbeitet. Auch in Obwalden wurde ein gewisses Risiko eingegangen, um die richtige Lösung zu finden. Für solch wichtige Projekte ist es richtig, dass genügend Zeit für Abklärungen gegeben wird.

Die Finanzkommission unterstützt einstimmig den vorliegenden Antrag für einen Objektkredit. Es geht um eine langfristige Betrachtungsweise, es geht um Lebensqualität und es geht um Solidarität mit Hergiswil. Es geht auch darum, dass schliesslich zwei Varianten vorliegen und dann entschieden werden kann. In diesem Sinne bitte ich Sie im Namen der Finanzkommission, dem Objektkredit zuzustimmen.

Landrat Viktor Baumgartner, Vertreter der CVP-Fraktion: Die CVP-Fraktion hat über das Geschäft ebenfalls ausführlich beraten. Ich werde den Antrag der CVP bekannt geben, welche auch eine grosse Unterstützung ist. Ich werde die Überlegungen dazu geben, zum Teil auch gefärbt durch meine persönliche Mitarbeit in der Begleitgruppe und durch die Finanzkommission.

Wir wecken Erwartungen bei der Hergiswiler Bevölkerung und bei den betroffenen 176 Einsprechern. Wir haben es bereits gehört; es geht um einen Entscheid eines Jahrhundertprojektes. Nehmen wir uns heute aber nicht allzu wichtig, denn es könnte morgen schon sein, dass der Entscheid hinfällig wird. Das möchte ich hier zitiert haben. Der Kanton Nidwalden kann es sich leisten, eine solche Vision zu prüfen. Es ist auch die letzte Gelegenheit, diese Vision zu prüfen und deshalb ist ein Ja des Parlaments heute zu erwarten. Wenn kein Ja erfolgt, ist die Chance verpasst. Wir haben nun die Möglichkeit, die Machbarkeit und die zu erwartenden Kosten zu prüfen.

Es hat mich ein wenig erstaunt, als ein junger Kollegenschüler in seiner Maturaarbeit eine Vision aufgezeigt hat, diese aber vom Hergiswiler Baudirektor nicht einmal gewürdigt wurde. Das ist auch eine Vision. Wenn wir Visionen im öffentlichen Verkehr im Auge behalten wollen, dann ist das für den ganzen Kanton Nidwalden zu berücksichtigen. Es sollte die ganze Verkehrsachse von vorne nach hinten in Betracht gezogen werden, damit es vorwärts geht.

Wir haben bereits von der Arbeit der Begleitgruppe gehört. Wir haben gehört, dass es eine Verbundaufgabe ist, dass wir Partner haben, dass verschiedene Parlamente Beschlüsse gefasst haben und dass die Stadt Luzern eine Volksabstimmung zum Kredit durchgeführt hat.

Als es um die Zusammenarbeit mit dem Kantonsspital Obwalden ging, wurde damals hier im Parlament auch der Kopf aufgeworfen. Ein gewisses Verständnis ist gegenüber den Partnern angezeigt, wenn wir einen Zwischenhalt machen bzw. einen anderen Weg einschlagen wollen. Das gehört zum politischen Prozess.

Über die zusätzlichen Abklärungen, die in der Begleitgruppe gemacht wurden, ist ausführlich diskutiert worden. In der Vergangenheit wurden Fehler gemacht. Wir haben bezüglich des Zeithorizonts gehört, wie lange schon geplant wird und nun um fünf vor zwölf Uhr sieht man eine Vision. Ich appelliere an die Regierung, aber auch an die Gemeinde Hergiswil. Die Vision hat man ein bisschen vergessen. Man hat den Kredit zur gestreckten Linienführung gesprochen und dabei die Bachquerungen in der Gemeinde vollkommen ignoriert. Das ist Geschichte; wir müssen nun nach vorne schauen und die Probleme angehen.

Heute können wir hier im Saal Ja sagen und geben damit das Zeichen zur Auslösung einer Planung. Es soll abgeklärt werden, ob der Fahrplan 2014 mit gewisser Stabilität aufrecht erhalten werden kann. Es sind noch weitere Abklärungen dazu nötig. Wenn die Ergebnisse der Abklärungen auf dem Tisch liegen und sich zeigt, dass dies nicht möglich ist, dann müssen wir uns hier im Landrat bewusst sein - und dies auch dem Volk so kommunizieren - dass wieder auf „Feld 1“ zurückgesetzt wird. Der beschlossene Ausbau bis Hergiswil Matt wäre dann die Ausgangslage und zu realisieren.

Sollte der Fahrplan 2014 sichergestellt werden können, wäre die nächste Hürde die Gemeinde Hergiswil. Ich zweifle nicht an der Entscheidung der Gemeinde Hergiswil, aber man sollte sich bewusst sein, dass es noch andere Betroffene gibt. Ich meine damit die Schliessung der Haltestelle Matt oder dass in 30 Jahren mit noch mehr Lärmimmissionen gerechnet werden muss. Sollte es in der Gemeinde Hergiswil ein Nein geben, würde das ebenfalls den Rückzug auf „Feld 1“ bedeuten.

Ich habe die Partnerkantone Obwalden und Luzern erwähnt, aber auch der Bund und die Betreiberin, die Zentralbahn, sind zu berücksichtigen. Wenn diese an ihrem Konzept bzw. an ihrer Linienführung festhalten, bedeutet das ebenfalls „zurück auf Feld 1“.

Wenn alle Entscheide positiv ausfallen, das Vorprojekt ausgearbeitet und die Machbarkeit gegeben ist, die Kosten bekannt sind, dann wird der nächste Punkt die Finanzierung sein. Der Landrat wird dann darüber zu entscheiden haben, ob der „Tunnel lang“ oder das bereits bewilligte Projekt mit dem Folgeprojekt „Tunnel kurz“ realisiert werden soll.

Nehmen wir unseren heutigen Entscheid nicht allzu wichtig. Wir geben den ersten Schritt zur Planung, aber es ist möglich, dass wir in einem halben Jahr wieder am gleichen Ort stehen. Auch in Zukunft müssen wir das Interesse für den öffentlichen Verkehr bewahren. Wir haben ein Wachstum im öffentlichen Verkehr. Dazu zitiere ich aus dem heute publizierten Interview, obwohl ich zwar nicht weiss, ob das 1:1 die Worte unseres Baudirektors sind: „Die Frage ist, welchen Angebotsausbau wollen wir und vor allem, was ist finanzierbar? Ich denke, mit dem Halbstundentakt Stans-Luzern haben wir heute schon ein gutes Angebot.“ Das kann nicht die Aussage sein zum öffentlichen Verkehr an die Bevölkerung des Kantons Nidwalden. Wir haben jetzt zwar eine Verzögerung des Ausbaus eingelegt, um an zusätzliche Informationen zu gelangen, aber ich glaube, dass die CVP nicht Hand bietet, den öffentlichen Verkehr so in Frage zu stellen. Auch die Mitglieder der „IG Lärm“ und auch Landratsmitglieder aus Hergiswil sagen, dass ihnen der Status quo reicht. Das ist aber nicht im Interesse des öffentlichen Verkehrs. Dazu kann die CVP nicht die Hand bieten. Sollte man auf „Feld 1“ zurück gehen müssen, wird die CVP sich dafür stark einsetzen, dass schnell etwas gemacht wird. Bei einer erneuten Ausgangslage von Feld 1, wäre im 2014 die 1. Etappe zu realisieren. Die Verzögerung würde rund 5 bis 6 Jahre dauern. Dazu käme die Ergänzungslösung „Tunnel kurz“ zur Umsetzung. Dieses Projekt ist angemeldet; die Finanzierung ist aber nicht gesichert. Ich gehe davon aus, dass die Verzögerung ca. 15 – 20 Jahre wäre. Wenn wir alle Wege durchgehen, die ich aufgezählt habe und dann der Entscheid für den langen Tunnel gefällt wird, bis dieser realisiert würde, gehe ich von einem Zeithorizont von 30 bis 40 Jahren aus. Das müssen wir uns bewusst sein. 2014 sagt man, dass man fahren kann, aber es liegt nicht mehr drin. Man hat keinen weiteren Ausbau. Das sollte man sich bewusst sein, wenn man diesen Weg wählt.

Ziel der CVP ist eine schnelle Lösung und den öffentlichen Verkehr zu unterstützen und zwar in der Vision. Sollte die Vision scheitern, dass Gas gegeben wird auf der Nebenlösung, dass man nicht den Verkehr in Hergiswil als Flaschenhals akzeptiert und sagt: der Status quo genügt.

Die CVP unterstützt den Antrag und unterstützt den öffentlichen Verkehr und auch dessen Ausbau.

Landrat Maurus Adam, Vertreter der FDP-Fraktion: Ein Blick auf die Karte macht es deutlich, geschätzter Herr Landratspräsident, liebe Kolleginnen und Kollegen. Hergiswil ist der gordische Knoten für Wachstum in Nid- und Obwalden. Jede Kapazitätssteigerung auf der Strasse, wie auch auf der Schiene muss gezwungenermassen durch Hergiswil. Nur hat dies bis heute, so scheint mir, noch niemand bemerkt, vor allem Regierungsrat Bleiker von Obwalden nicht. Ein kleines Beispiel: Luzern plant den A2-Bypass von Rothenburg bis zum Tunnel Schlund. Auf die Frage, warum der Bypass nicht bis Stans geplant wird, lautet die Antwort, ich zitiere: „...Zudem besteht auf dem A2-Abschnitt Horw–Lopper auch langfristig kein Kapazitätsproblem.“ Das steht so auf der Homepage zum Bypass. Der Doppelspurausbau der Zentralbahn sollte aber auch gebaut werden wegen den Kapazitätsproblemen auf der A2 im Raum Hergiswil. Jeder Planer verdreht die Argumente zu seinen Gunsten und Hergiswil ist mitten drin im Verkehrsschlamassel. Es kann nicht sein, dass Ob- und Nidwalden und auch Luzern die Nutzniesser eines an sich guten Projektes sind und Hergiswil praktisch allein die gesamte Last zu tragen hat und auf Jahrzehnte hinaus in diesem Gebiet auf eine Siedlungsentwicklung verzichten muss.

Vorerst noch eine Richtigstellung: In diesem Saal haben wir nie über das Projekt in Hergiswil debattiert und abgestimmt. Am 23. Januar 2008 hat der Landrat die finanzielle Beteiligung des Kantons Nidwalden am Doppelspurausbau und einer Tieflegung der zb abgesehen. Der damalige Projektbeschrieb über den Doppelspurausbau in Hergiswil umfasste ganze 30 Zeilen. Zu diesem Zeitpunkt bestand im Raum Hergiswil kein Projekt. Dies wurde auch im Bericht der Begleitgruppe festgehalten.

Mein Postulat hat nun aber einiges mehr bewirkt, als ich dies an der denkwürdigen Landratssitzung annehmen konnte. Eine Begleitgruppe hat die vom Regierungsrat initialisierten Zusatzabklärungen bearbeitet und begleitet. Daraus entstand eine ganz beachtliche Dokumentation. Sie konnten es lesen: einen Bericht über Lärmschutzvarianten, den die Gemeinde Hergiswil notabene selber zahlen musste, ein technischer Bericht über die Varianten der Linienführung, eine Vorstudie über Optimierungsmöglichkeiten für die Bachquerung und eine Fahrplanstudie 2014 ohne Doppelspur. Ja selbst die früheren Studien und die Planung zum gleichen Thema konnten begutachtet und diskutiert werden. Viele Unterlagen für eine Entscheidungsfindung, die ich eigentlich gerne in den Unterlagen vom 23. Januar 2008 gesehen hätte. Wir haben also bis dahin nichts anderes gemacht als die Unterlagen aufgearbeitet, die viel früher hätten zur Verfügung stehen müssen.

Was ist nun mein Fazit: Projekte von dieser Art und Bedeutung für eine Gemeinde müssen mit aller Aufmerksamkeit und Sensibilität angepackt, geplant und begleitet werden. Infrastrukturprojekte dieser Art haben eine Lebensdauer von 100 Jahren und mehr. Im Fall des Doppelspurausbaus in Hergiswil ist dies ganz klar nicht passiert und muss korrigiert werden. Das Projekt wurde von allen Beteiligten massiv unterschätzt. Die Bäche und deren Auswirkungen wurden erst während der Detailprojektierung erkannt, also viel zu spät. Hat man aus zeitlichen Gründen auf ein Projekt für den Finanzbeschluss vom Januar 2008 verzichtet, so wählte man nun, ebenfalls aus zeitlichen und aus finanziellen Gründen den einfachsten Weg; man verlagerte das Trasse in die Höhe und teilweise so nahe an die Häuser, dass die Wohnqualität darunter ganz massiv leiden würde und eine Siedlungsentwicklung – wie bereits erwähnt – auf Jahrzehnte hinaus verhindert würde. Ein Landratskollege sagte sinngemäss anlässlich der Begehung, man müsste ca. 5 bis 6 Häuser liquidieren, dann wäre das Projekt problemlos realisierbar. Ein Dorf zum Opfer zu

machen für eine ganze Region wegen einer Fehlplanung, das, meine geschätzte Kolleginnen und Kollegen, darf nicht passieren.

Beim Steilrampentunnel hiess die Devise noch: baue, baue, koste was es wolle. In der Wohnzone in Hergiswil heisst es nun plötzlich: baue, baue, so billig kommen wir nie mehr dazu. Finanziell ziehe ich darum folgendes Fazit: Mit 15 Mio. Franken als Kostendach hat man nun wirklich eine Billigstlösung vorgeschlagen ohne jegliche örtliche Kenntnisse. Das heutige Auflageprojekt ist mit 31 Mio. Franken budgetiert. Eine Tieferlegung des Trassees würde im Bereich der Bachverbauungen Mehrkosten von ca. 16 Mio. Franken ergeben. Mit den Lärmschutzmassnahmen ergäbe sich insgesamt eine Summe von rund 50 Mio. Franken. Ein „Tunnel kurz“ – auch hier lediglich eine Kostenannahme – käme auf ca. 120 Mio. Franken, also insgesamt sind wir dann bereits auf 170 Mio. Franken. Ein Vorprojekt für einen „Tunnel lang“ macht nun die Abklärungen komplett.

Regierungsrat Bleiker hat im Streitgespräch die Aussage gemacht, dass es hier auch um die Gleichbehandlung der Bürger gehe. Als Hergiswiler-Bürger hat es mir heute beim Morgenessen doch tatsächlich den Hut gelüpfert. Zur Erinnerung: Jede Zugkomposition nach Sarnen und Stans muss durch Hergiswil. Hergiswil hat immer die doppelte Belastung als Sarnen. Hergiswil braucht den Fahrplan 2014 grundsätzlich nicht; wir haben bereits heute exzellente Anschlüsse. Wir wollen nicht nur zum Lastenträger werden. Wir sind bereit, unsere Aufgaben zu machen, aber wir wollen die Lasten nicht alleine tragen und haben den Anspruch auf eine angemessene Lösung dieser Probleme. In Hergiswil wird nicht nur einfach eine Doppelspur gemacht, sondern es gibt einen Neubau der Geleise mit einer um 1.40 m erhöhten Doppelspur. Und das im Jahre 2011! Das Projekt beinhaltet aber grundsätzlich eine Tieflegung der Zentralbahn im Kanton Nidwalden. So steht es im Titel und in Art. 1 des damaligen Landratsbeschlusses. In Luzern, wird unter anderem wegen den Lärmimmissionen die Zentralbahn tatsächlich tiefer gelegt. In Hergiswil, notabene bei gleicher Anzahl Züge und gleichen Kompositionen, passiert genau das Gegenteil. Soviel zur Gleichbehandlung der Bevölkerung. Und nun spricht uns der Kanton Obwalden praktisch noch das Recht ab, Einsprache zu machen.

Zum Schluss danke ich dem Regierungsrat für die umfassende Berichterstattung und die neue Beurteilung der Situation. Danken möchte ich auch den Kollegen, die in der Begleitgruppe mitgearbeitet haben. Auch den Mitarbeitern der Verwaltung gilt mein Dank, die unsere Anliegen und Aufgaben mit grossem Engagement aufgenommen und ausgeführt haben. Liebe Kolleginnen und Kollegen, unterstützen Sie bitte den vorliegenden Landratsbeschluss mit einem überzeugenden Ja.

Die Meinung der FDP-Fraktion: Der vorliegende Antrag ist in der Fraktion grundsätzlich unbestritten und sie unterstützt einstimmig den Antrag des Regierungsrates. Intensiv diskutiert haben wir über das wohin mit dem öffentlichen Verkehr und wer das bezahlen soll. Unsere Denker brachten interessante Sichtweisen in die Diskussion ein. Wir waren bereits hunderte von Jahren weiter. Leider fehlten vor vielen Jahren solche Visionäre. Viel zu diskutieren gab auch der Fahrplan. Dieser gleicht eher einer Tramverbindung als einer S-Bahn. 4 Züge je Stunde in beide Richtungen. Braucht es das wirklich ausserhalb der Spitzenzeiten? Da haben wir bereits heute schon fünf Züge von Stans in Richtung Luzern. Das waren die Diskussionspunkte. Einig war man sich in der FDP-Fraktion, den Antrag des Regierungsrates zu unterstützen, um alle Varianten vergleichen zu können und Alternativen zu vervollständigen.

Baudirektor Hans Wicki: Aus Sicht des Regierungsrates möchte ich hier noch ein paar Fakten auf den Tisch legen. Ich bin einmal mehr dankbar für die Transparenz, die ich leben und auch hier durchführen möchte. Sie selber haben in Ihren Unterlagen sämtliche Fakten zum heute zur Debatte stehenden Geschäft.

Für Regierungsrat Bleiker war es das Wichtigste, was er auf den Tisch legen wollte, dass die finanziellen Mittel nicht gesichert sind und auch nicht gesichert werden müssen. Ich habe ihm entgegnet, dass er das vergessen solle, denn auch er werde die Mittel zurück zu stellen haben, denn mit Eingang vom 28. Oktober 2010 hat uns das Bundesamt für Verkehr, unterzeichnet von Herrn Flüglister, geschrieben: „Die zugesagten Kantons- und Gemeindebeiträge des Teilprojektes Hergiswil müssen für die späteren Infrastrukturausbauten der Zentralbahn in diesem Abschnitt gesichert werden.“ Das heisst also nichts anderes als das, was wir in der politisch-strategischen Führung diskutiert haben, dass quasi die gesprochenen Gelder in der Kasse verbleiben, bis die Umsetzung des Abschnittes erfolgt. Wie die Gelder eingesetzt werden sollen, hat das Bundesamt nicht bestimmt, sondern nur, dass die Gelder gesichert sein müssen. Das können Sie auch aus den Unterlagen entnehmen. Ich kann dieses Schreiben auch Regierungsrat Bleiker zukommen lassen. Abgesehen davon, kann ich Sie beruhigen: der Kanton Obwalden hat das Schreiben ebenfalls erhalten. Leider – und vielleicht ist das auch das Problem – hat dieses das Amt für Wald und Raumentwicklung des Kantons Obwalden erhalten. Wenn diese ein Kommunikationsproblem haben, ist das aber nicht unser Problem.

Es wurde auch immer gesagt, der Bahnhof Matt - das ist doch wahnsinnig. Plötzlich kümmert sich Obwalden extrem um diesen Bahnhof Matt. Vor Jahren hat sich kein Schwein darum gekümmert. Wir mussten dafür kämpfen, dass überhaupt eine Treppe zum Trassee gebaut werden konnte und dass auch Rollstuhlfahrer die Haltestelle benutzen können. Heute kümmert sich jeder um diese Haltestelle. Sie haben alle in Ihren Unterlagen die Studie von Müller, Romann & Schuppisser, die von der Zentralbahn in Auftrag gegeben wurde und zwar ohne Kenntnis der Regierung oder sonst jemanden. Da ist doch anzunehmen, dass diese vermutlich doch recht an die Spitze gegangen ist bezüglich ihrer Aussagen zulasten der Zentralbahn und nicht zugunsten des Regierungsrates. Diese Studie sagt aus, dass mit der Optimierung der Haltepolitik der S44 wäre sogar – und ich sage Ihnen, dass der Auftraggeber für die S44 der Landrat und der Regierungsrat sind – ich zitiere: „zumindest in den Spitzenzeiten – das heisst vier- bis sechsmal täglich - stündlich einen Halt pro Richtung“ in Hergiswil Matt möglich. Sorry, ich kann nicht mehr hier auflegen, als dass ich aus den verschiedenen Dokumenten entnehmen konnte. Ich bin auch froh, dass alles publik gemacht wurde, denn damit kann man auch aus diesen Dokumenten zitieren und dann ist es auch Fakt. Es steht aber auch darin, dass die Fahrplanstabilität gesichert ist, wenn die Haltepolitik der S44 entsprechend angepasst wird. Das heutige Programm der S44 kann man also nicht voll durchfahren und dann meinen, damit sei die Fahrplanstabilität eingehalten.

Im Weiteren ist zu sagen, dass bis heute keine schriftliche Zusage des Regierungsrates des Kantons Obwalden zu einer Finanzierung des „Tunnel kurz“ vorliegt. Es wurde lediglich eine Unterstützung zugesagt. Aber zwischen der Aussage „ich möchte unterstützen“ und „ich möchte den Ischiasgriff machen“, sind noch lange Wege dazwischen. Das kennen wir alle. Deshalb sage ich einfach, dass es halt so ist. Ich sage dann, ich zahle so viel Prozentanteil und nachher machen wir irgendwie mit. Aber wir haben bis heute noch nichts.

Ich stimme allen zu, dass der öV wichtig ist, der öV wird gebraucht, damit wir in Hergiswil nicht ertrinken. Aber in dieser Entscheidungsfindung, in der wir uns heute befinden, muss ich nochmals auf die Fakten zurück kommen. Ich habe weder vom Parlament des Kantons Obwalden noch vom Parlament des Kantons Luzern und auch nicht von diesem Parlament hier in Nidwalden konkrete Entscheide, wie der Ausbau 2016 und folgende sein soll. Das hat niemand. Wenn heute einer in den Medien sagt, wir können dann im Jahr 2022 den 14. Zug nach Engelberg nicht machen, dann ist das sein Wunschtraum, aber er hat noch keine Mehrheiten dafür gefunden und es liegen keine Entscheide vor. Ich darf mich als Baudirektor gar nicht auf solche Sachen einlassen. Ich muss die Fakten nehmen und Fakt ist: Alle Parlamente haben dem Ausbau für 2014 zugesagt. Dieser Fahrplan muss gefahren werden und wir sind nun daran, die gemachten Aussagen in der Studie zu

überprüfen. Das wird wahrscheinlich auch wieder rund 20'000 Franken kosten. Wir wollen das Ziel verfolgen, den integralen Doppelspurausbau auf dem Gemeindegebiet Hergiswil umzusetzen. Das haben alle Regierungen und alle Parlamente klar unterstützt. Der Kanton Nidwalden ist sogar den Richtplan durchgegangen. Das ist auch richtig so. Aber ich unterstütze Landrat Peter Keller in seiner Aussage, dass wir kein Flickwerk wollen. Wir wollen eine integrale Doppelspur realisieren, d.h. im Jahre 2013 können wir mit Überzeugung zwischen zwei Projekten auswählen: einerseits der Doppelspur-Hochbahn mit „Tunnel kurz“ und andererseits einem „Tunnel lang“ durch Hergiswil. Das werden Sie entscheiden. Ich bin überzeugt, dass mit dem Auflegen aller Fakten und dem Aufzeigen, was die verschiedenen Varianten bringen, ein Mehrheitsentscheid gefunden werden kann, sowohl ob dem Wald, als auch „ennet dem See“ und mit Sicherheit auch in Bern. Wenn wir mit Überzeugung etwas realisieren wollen, dann wird es auch machbar. Mit Herzblut sind solche Projekte durchsetzbar. Wenn Sie heute – und das hoffe ich sehr – ein kräftiges und klares Ja zum Antrag des Regierungsrates geben, wird das auch in Luzern und Obwalden erkannt, dass wir es ernst meinen und zu den weiteren Abklärungen stehen.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Eintreten ist unbestritten und wird stillschweigend beschlossen.

Die Detailberatung des Landratsbeschlusses nimmt folgenden Verlauf:

Ziffer 1 Abs. 1:

Landrat Hans-Peter Zimmermann: Ich gehe davon aus und finde es auch richtig, wenn heute die Vorprojektierung eines „Tunnel lang“ Ihre Zustimmung findet. Jetzt geht es aber auch um die Formulierung des Landratsbeschlusses. Unter Punkt 1 steht: „Vom beabsichtigten Verzicht ... wird Kenntnis genommen.“ Es wird darin explizit von einem Verzicht gesprochen und wenn er auch nur beabsichtigt ist, finde ich es doch fragwürdig, eine solche Aussage zu machen. Vor allem auch, nachdem wir heute all die Informationen und Diskussionen gehört haben. Eine solche Aussage zum jetzigen Zeitpunkt, wo wir eigentlich noch gar nicht wissen, wohin es uns führen wird. Meines Erachtens müsste hier eine andere Formulierung aufgenommen werden. Landrat Peter Keller hat sogar selber gesagt, dass wir hier von einer vorläufigen Sistierung sprechen. Das ist der eigentliche Zustand und mit dieser Formulierung werden auch keine falschen Erwartungen geschürt.

Ich beantrage deshalb, dass die Formulierung „vorläufige Sistierung“ anstelle „beabsichtigten Verzicht“ im Landratsbeschluss aufgenommen wird.

Landrat Maurus Adam: Ich glaube, der Antrag wie er hier vorliegt ist lediglich eine Wiedergabe, wie dies auch im Bericht der Begleitgruppe steht. Aus den gemachten Überlegungen ist man zur Ansicht gekommen, einen solchen Verzicht zu machen, unter den genannten Bedingungen. Wir haben heute ja auch klar gesagt, dass nicht wir das entscheiden, sondern die politisch-strategische Gruppe. Ich bin der Ansicht, dass die Formulierung so richtig ist, denn wir wissen auch den Hintergedanken und es ist ja auch die Absicht. Ob es dann auch gelingt, ist eine andere Frage. Ich bin der Meinung, dass die Formulierung so belassen werden kann.

Baudirektor Hans Wicki: Grundsätzlich kann ich dem Antrag zustimmen. Ich möchte aber sagen, dass diese Sistierung nicht vorläufig ist. Ich weiss nicht, ob es eine Verdoppelung braucht „eine vorläufige Sistierung...“, aber ich kann dem zustimmen. Wir haben Juristen, die das besser beurteilen können.

Landrat Hans-Peter Zimmermann: Es ist eine andere Aussage, als wenn wir von einem Verzicht sprechen. Es wird eine falsche Aussage gegenüber der Bevölkerung gemacht.

Wenn der Landrat diese Formulierung nun einfach zur Kenntnis nimmt, hängen wir auch mit.

Landratspräsident Karl Tschopp: Der Unterschied der beiden Formulierungen sehe ich etwa so: „Vom beabsichtigten Verzicht...“, bedeutet, dass der Entscheid noch aussteht, noch offen ist. Bei der Formulierung „Von der vorläufigen Sistierung...“, ist der Entscheid der Sistierung bereits gefällt worden.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Bereinigungsabstimmung

Der Landrat unterstützt mit 56 gegen 1 Stimmen den Änderungsantrag von Landrat Hans-Peter Zimmermann. Die Formulierung lautet neu wie folgt: „Von der vorläufigen Sistierung....wird Kenntnis genommen.“

Ziffer 2:

Landrat Thomas Wallimann: Ich verstehe nicht, was der Unterschied ist zwischen der mit den Akten zugestellten Version und jener, die wir noch per E-Mail erhalten haben. Dort heisst es nun plötzlich „Der Objektkredit ist befristet bis 31. Dezember 2011.“

Volkswirtschaftsdirektor Gerhard Odermatt, Landammann: Bereits bei meinem Eintretensvotum habe ich darauf hingewiesen, dass der Regierungsrat in Ziffer 2 Änderungen beantragen werde.

Der Regierungsrat möchte die Beitragszusicherung der Gemeinde Hergiswil erwirken bis zum 30. Juni 2011; dieser Teil bleibt. Auf der anderen Seite benötigen wir aber etwas mehr Zeit für den Kanton bis zum 31. Dezember 2011, damit der Objektkredit nicht verfällt, falls der politisch-strategische Entscheid in Luzern bis Ende Juni noch nicht gefällt worden ist. Wir haben Bedenken, dass diese Situation eintreten könnte. Zudem steht in Luzern ein Regierungs- und Parlamentswechsel bevor.

Landrat Peter Wyss: Wir sprechen hier von zwei verschiedenen Objektkrediten hier in Ziffer 2. Vielleicht sollte das noch etwas klarer ausformuliert werden. Einerseits geht es um den Objektkredit von 20 Mio. Franken und andererseits um den Objektkredit von 1.25 Mio. Franken.

Landratspräsident Karl Tschopp: Das ist nicht richtig. Es geht stets um den gleichen Objektkredit von 1.25 Mio. Franken. In Absatz 3 geht es um die Beitragszusicherung des Objektkredites.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Bereinigungsabstimmung

Der Landrat unterstützt mit 57 Stimmen den Änderungsantrag des Regierungsrates. Ziffer 2 ab Abs. 2 lautet neu wie folgt:

2 Der Objektkredit wird unter der Bedingung erteilt, dass sich die Gemeinde Hergiswil mit 50 %, höchstens jedoch 625'000 Franken, an den Kosten für das Vorprojekt beteiligt.

3 Liegt bis zum 30. Juni 2011 keine Beitragszusicherung der Gemeinde Hergiswil vor, verfällt der Objektkredit.

4 Der Objektkredit ist befristet bis 31. Dezember 2011.

Im Weiteren erfolgt die Detailberatung ohne Wortbegehren.

Rückkommen wird nicht verlangt.

Schlussabstimmung

Der Landrat beschliesst mit 57 gegen 0 Stimmen: Der Landratsbeschluss über einen Objektkredit für ein Vorprojekt für einen Doppelspur-Eisenbahntunnel der Zentralbahn im Abschnitt Hergiswil Schlüssel – Bahnhof Hergiswil wird genehmigt.

Die Durchführung einer Volksabstimmung wird nicht verlangt.

Landratspräsident Karl Tschopp: Damit ist die Traktandenliste abgearbeitet. Herzlichen Dank.

Bevor wir die Sitzung schliessen, teile ich Ihnen mit, dass die Landratssitzung vom März ausfallen wird, da zu wenige Geschäfte dafür vorliegen. Die nächste Sitzung findet im April statt.

Die Sitzung ist offiziell geschlossen.

Landratspräsident:

Karl Tschopp

Landratssekretär:

Armin Eberli