



Nr. 562

Stans, 27. August 2009

Volkswirtschaftsdirektion. Parlamentarische Vorstösse. Postulat von Landrat Maurus Adam, Hergiswil, und Mitunterzeichnete betreffend die Trasseeführung des Teilprojektes 4 "Doppelspurausbau Kantonsgrenze Luzern/Nidwalden bis Hergiswil Matt"

Sachverhalt

1.

Das Landratsbüro übermittelte dem Regierungsrat mit Schreiben vom 10. Juni 2009 ein Postulat von Landrat Maurus Adam, Hergiswil, betreffend der Trasseeführung des Teilprojektes 4 „Doppelspurausbau Kantonsgrenze Luzern/Nidwalden bis Hergiswil Matt“. Das Postulat verlangt vom Regierungsrat, dass das Teilprojekt 4 im Rahmen des Gesamtprojektes Doppelspurausbau und Tieflegung der zb in Luzern nicht mit einer bis zu 1.4 m höher gelegenen Trasseeführung umgesetzt wird. Zudem soll eine Konferenz mit dem Ziel einberufen werden, für den Raum Hergiswil ein Projekt zu initialisieren, welches die berechtigten Bedürfnisse der Bevölkerung von Hergiswil in angemessener Weise berücksichtigt. Das Postulat sei als dringlich zu erklären. Zur Begründung der Anträge wird auf den Vorstoss verwiesen.

2.

Das Landratsbüro hat den Vorstoss geprüft und dabei festgestellt, dass das Postulat Art. 53 Abs. 3 des Landratsgesetzes entspricht. Bezüglich Dringlichkeit des Postulates wurde der Vorstoss im Landrat vom 24. Juni 2009 traktandiert. Der Landrat beschloss dabei die Beantwortung des Postulates als dringlich zu erklären. Gemäss dem Landratsreglement (§ 107, Abs. 2) ist in diesem Fall der Vorstoss binnen zweier Monate seit der Dringlicherklärung oder in der ersten auf diese Frist folgenden Landratssitzung zu behandeln.

3.

Mit der Gutheissung eines Postulates wird der Regierungsrat beauftragt, einen Gegenstand oder eine Massnahme aus dem Geschäftsbereich des Landrates, des Regierungsrates oder der Verwaltung *zu prüfen* oder allenfalls eine *Sachverständigenkommission einzusetzen* (Art. 53 Landratsgesetz NG 151.1). Mit dem Postulat kann der Regierungsrat aber nicht direkt zu einer Handlungsweise im Rahmen seiner Exekutivaufgabe verpflichtet werden. Die Erfüllung des Postulates erfolgt in Form eines Berichtes (§ 112 Landratsreglement; NG 151.11). Insofern entsprechen die Anträge *"der Regierungsrat wird aufgefordert zu sorgen, dass ..."* bzw. *„der Regierungsrat wird beauftragt, eine Konferenz einzuberufen mit den Ziel, ein Projekt zu initialisieren...“* nicht dem Wesen eines Postulates.

Beantwortung

1 Ausgangslage

Im Zusammenhang mit dem Teilprojekt 4 des Projektes Doppelspurausbau und Tieflegung der zb in Luzern sind schon verschiedene Beschlüsse, Vorstösse und Studien zu verzeichnen. Diese sollen hier kurz zusammengefasst werden:

1.1 Beschlüsse und Vorstösse

23. Januar 2008: Landratsbeschluss über die finanzielle Beteiligung des Kantons Nidwalden an den Doppelspurausbauten und einer Tieflegung der Zentralbahn in Luzern.
10. Februar 2009: Die Motion von Landrat Maurus Adam, Hergiswil, und Mitunterzeichnende zur Planung eines Bauprojektes des Doppelspurtunnels Hergiswil Matt-Hergiswil Bahnhof wird vom Regierungsrat teilweise gutgeheissen. Die Motion wurde am 1. April 2009 im Landrat behandelt. Er beschliesst die Motion in geänderter Form gutzuheissen. Wird das Projekt „Doppelspurtunnel Hergiswil Matt-Hergiswil Bahnhof“ in die B-Liste des Bundes über die Finanzierungsetappe 2015-2018 für das Programm Agglomerationsverkehr aufgenommen, wird der Regierungsrat beauftragt, dem Landrat einen Projektierungskredit für die Erstellung eines Vorprojektes vorzulegen. Wird das Projekt in die C-Liste des Bundes aufgenommen, wird der Regierungsrat beauftragt, das Tunnelprojekt weiterhin aktiv zu verfolgen. Der Regierungsrat wird beauftragt, die zuständigen Politiker von Obwalden, Luzern und Nidwalden an einen runden Tisch zu bringen, um ein Gesamtkonzept für den öffentlichen Verkehr für die Zentralschweiz auszuarbeiten.
19. Mai 2009: Stellungnahme des Regierungsrates zur Petition „IG Anwohner Doppelspur zb, Hergiswil“. Für den Regierungsrat ist es sachlich richtig, dass das bestehende Projekt weiterbearbeitet wird und die Petition nicht weiterverfolgt wird.
19. Mai 2009: Öffentliche Informationsveranstaltung des Gemeinderates Hergiswil zum Doppelspurausbau Hergiswil. Der Regierungsrat erläutert dabei vertreten durch den Volkswirtschaftsdirektor und den Finanzdirektor die Haltung des Regierungsrates. Dabei nimmt er die Anliegen der Petitionäre ernst, vertritt aber die Meinung, ein sofortiger Planungsstopp bringe sehr hohe Risiken. Der vorliegende Ansatz zur Lösung der anstehenden Mobilitätsprobleme soll deshalb unbedingt weiterverfolgt werden. Dies weil die Regierung beim Ausbau der Zentralbahn in Hergiswil keine Nulllösung will.
19. Mai 2009: Stellungnahme des Regierungsrates zur Petition der Interessengemeinschaft Anwohner Doppelspur zb, Hergiswil. Dieser Regierungsratsbeschluss wird der vorliegenden Antwort beigelegt.
10. Juni 2009: Einreichung des Postulats Landrat Maurus Adam, Hergiswil und Mitunterzeichnende betreffend die Trasseführung des Teilprojektes 4 „Doppelspurausbau Kantonsgrenze Luzern/Nidwalden-Hergiswil Matt“.
7. Juli 2009: Der Regierungsrat beantwortet den Brief des Gemeinderates vom 15. Mai 2009 zur Position betreffend Doppelspurausbau der zb in Hergiswil.

1.2 Gutachten und Studien

Im Rahmen des zur Diskussion stehenden Teilprojektes 4 wurden auch verschiedene Gutachten und Studien erstellt. Hier eine Zusammenfassung dazu:

- März 2009: Analyse und Empfehlungen zur Doppelspur Hergiswil-Hergiswil Matt (Kurzbericht)

Diese Studie wurde von der zb Zentralbahn AG als künftige Betreiberin der Doppelspur bei Müller, Roman & Schuppiser (Verkehrsplanung,

Raumentwicklung), Zürich, in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse lagen im März 2009 vor. Die Studie kommt zum Schluss, dass die Doppelspur Hergiswil-Hergiswil Matt beim Angebotskonzept Vx, welches ab dem Fahrplan 2014 von der zb gefahren wird, drei gewichtige Vorteile hat:

- Erhöhte Fahrplanstabilität, ohne dass diese unattraktive Fahrzeitverlängerung zur Folge hat.
- Halt Hergiswil für den IR Brünig sichergestellt.
- Übereck-Anschluss Brünig-Engelberg resp. Sarnen-Stans in Hergiswil durch die beiden IR sichergestellt.

Auch wenn heute noch keine Angebotskonzepte für die Zeit nach 2025/2030 bekannt sind, kann klar festgestellt werden, dass diese Doppelspur im Kernbereich des Schienennetzes der Zentralbahn in jedem Fall sinnvoll ist und benötigt werden wird. Die nicht mehr den heutigen Ansprüchen genügende Einspur stellt bereits heute einen klaren Engpass dar, der die Entwicklung des Angebots der Zentralbahn behindert bzw. jede sinnvolle Erweiterung des Angebotes über Vx hinaus weitgehend blockiert.

April 2009: Gutachten zur Fahrplanstabilität im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau Hergiswil

Im April 2009 erteilte die Baudirektion im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm Luzern dem Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der ETH Zürich einen Auftrag zur Untersuchung der Fahrplanstabilität der Angebotsvariante Vx im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau in Hergiswil. Mit dem Doppelspurausbau zwischen der Kantonsgrenze Nidwalden/Luzern und Hergiswil-Matt bleibt noch ein kritischer Einspurabschnitt zwischen Hergiswil Matt und Hergiswil Bahnhof bestehen. Die Studie kommt zum Schluss, dass auf diesem kritischen Einspurabschnitt Verspätungsübertragungen nicht ausgeschlossen werden können. Die Auswirkungen werden aus Gutachtersicht aber auch bei vollständigem Fahrplanangebot Vx als beherrschbar eingestuft. Möglicherweise müssen bei stabilitätskritischen Zügen zusätzliche Pufferzeiten eingeplant oder neu über den Fahrverlauf verteilt werden. Eine starke Störung des Betriebsablaufs über längere Zeiträume wird aber nicht erwartet. Insgesamt liegen die Stabilitätsrisiken des neuen Konzepts im üblichen Rahmen einspuriger Bahnsysteme und erscheinen als beherrschbar. Die geplante Infrastruktur (Doppelspurausbau Hergiswil) ist für das gewünschte Fahrplanangebot ausreichend.

April 2009: Neutrale Überprüfung des Variantenstudiums Doppelspur Hergiswil Schlüssel-Matt

Die Projektleitung des Doppelspurausbaus und Tieflegung der zb in Luzern erteilte der Firma Lombardi AG, beratende Ingenieure in Luzern, im April 2009 einen Auftrag für ein neutrales Variantenstudium der bisherigen Varianten. Der Prüfbericht kommt zum Schluss, dass die Linienführung des Projektes unter den gegebenen Randbedingungen als ausgewogene Lösung beurteilt wird. Die von den Planern (InGe Pilatus) untersuchten Detailvarianten führen zu keiner markanten Veränderung der Lärmsituation bzw. der Höhenlage des Tunnels. Unter Einhaltung aller Randbedingungen konnte keine Variante gefunden werden, welche hinsichtlich Lärmbelastung Vorteile aufweist. Unter Auflösung einzelner Randbedingungen (u.a. Hochwasserschutz Schluchenbach, Anschluss Portal Haltiwaldtunnel) ergeben sich Varianten, welche gegenüber der heutigen Bestvariante Vorteile aufweisen. Die möglichen Varianten führen aber zum Teil zu wesentlichen Mehrkosten und einer zeitlichen Verzögerung des Projektes. Die Beurteilung der Machbarkeit insbesondere der Varianten "Sonnmattstasse",

erfordert Detailstudien. Die im Bericht Lombardi untersuchten Varianten einer Unterquerung des Schluchenbachs und des Feldbaches führen zu Lösungen mit wenig Vorteilen und grossen bis sehr grossen Kostenfolgen.

Sommer 2009: Auflageprojekt zur Doppelspur Hergiswil Schlüssel-Matt

Nachdem die Bestvariante für die vertikale Linienführung der Doppelspur Hergiswil feststand (Gutachten Lombardi AG, Luzern), wurde das Auflageprojekt von den planenden Ingenieuren fertiggestellt. Dabei wurden auch die Aspekte Lärm, Erschütterungen und NIS im Hinblick auf die Einhaltung der Grenzwerte aufgearbeitet. Dabei ergeben sich Aussagen zu den Auswirkungen auf die der Bahnlinie angrenzenden Liegenschaften und Gebäude.

Die Gutachten und Berichte sind im Internet (nidwalden.ch) öffentlich zugänglich. Das Auflageprojekt wird ab Beginn des Auflageverfahrens auf der Gemeindeverwaltung Hergiswil und der Volkswirtschaftsdirektion Nidwalden öffentlich aufgelegt.

1.3 Stand der Realisierung

Das Teilprojekt 4 "Doppelspurausbau Hergiswil Schlüssel - Matt" wird im Rahmen des Gesamtprojektes "Ausbau Zentralbahn: Doppelspurausbauten und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern " realisiert. Der Landrat hat am 23. Januar 2008 den erforderlichen Objektkredit bewilligt. Die entsprechenden Objektkredite der Kantone Luzern und Obwalden sowie der Stadt Luzern liegen vor. Der Bund hat einen Bundesbeitrag von 47.8 % an das Gesamtprojekt zugesichert.

Die Federführung des Projektes liegt beim Kanton Luzern. Die Projektträger haben am 2. Februar 2009 einen entsprechenden Zusammenarbeitsvertrag abgeschlossen. Der Kanton Nidwalden ist in der Gesamtprojektleitung vertreten und stellt den Stellvertreter des Teilprojektes DS Hergiswil Schlüssel - Matt.

Mit den Bauarbeiten im Raum Luzern wurde im Dezember 2008 begonnen. Für das Teilprojekt DS Hergiswil Schlüssel - Matt liegt das Auflageprojekt vor. Die öffentliche Auflage ist für den Spätsommer/Herbst 2009 vorgesehen.

1.4 Handlungsspielraum

Nachdem die Objektkredite für das Gesamtprojekt von allen Projektträgern, zum Teil mit Volksabstimmungen, bewilligt sind, würde eine grundlegende Neukonzeption im Abschnitt DS Hergiswil Schlüssel - Matt, zu erheblichen Problemen führen. Insbesondere müsste mit baulichen Verzögerungen von 3 - 5 Jahren und grossen Mehrkosten gerechnet werden. Die geplante Inbetriebnahme des Fahrplanes 2014 wäre auf der gesamten Strecke nicht möglich. Völlig offen ist die Finanzierung. Es darf kaum damit gerechnet werden, dass sich die übrigen Projektträger und insbesondere auch der Bund an den Mehrkosten beteiligen. Überdies ist eine Variante "Tunnel Sonnmattstrasse" gemäss Gutachten Lombardi nur dann sinnvoll, wenn ein Tunnel auf der gesamten Länge von Hergiswil Schlüssel bis Bahnhof Matt gebaut wird. Ob und wann sich der Bund an einem entsprechenden Tunnel finanziell beteiligen wird, ist völlig offen. Es ist realistischerweise anzunehmen, dass ein Tunnelprojekt Hergiswil Schlüssel - Bahnhof Hergiswil beim Bund auf Grund der begrenzten finanziellen Mittel und der Vielzahl der Projekte für den öffentlichen Verkehr nicht zu oberst auf der Prioritätenliste steht.

Der Regierungsrat ist nach wie vor überzeugt, dass mit dem geplanten Doppelspurausbau auf dem Abschnitt Hergiswil Schlüssel - Matt ein wichtiger Schritt zur Verbesserung des Fahrplanangebotes der Zentralbahn erreicht wird und dass die Belastung der Anwohner-

schaft in einen vertretbaren Rahmen gehalten werden kann. Eine grundsätzliche Neukonzeption beinhaltet die grosse Gefahr einer langfristigen Nulllösung.

2 Beantwortung der Fragen

2.1 Tieflegung der zb in Luzern

Der Regierungsrat wird aufgefordert, dafür zu sorgen, dass das Teilprojekt 4 „Doppelspurausbau Kantonsgrenze Luzern/Nidwalden-Hergiswil Matt“ im Rahmen des Gesamtprojektes „Doppelspurausbau und Tieflegung der zb“ nicht mit einer bis zu einer 1.4 m höher gelegten Trasseführung umgesetzt wird.

Im Rahmen der Detailprojektierung der Doppelspur Hergiswil ergaben sich in der Detailprojektierung neue Erkenntnisse bezüglich der Überquerung zweier Wildbäche im Gemeindegebiet. Zur Sicherstellung des Hochwasserschutzes müssen diese Bäche mit einem minimalen Durchlass vom Trasse überquert werden. Dies führt zu besonderen Brückenkonstruktionen und Anpassungen der vertikalen Linienführung. Nachdem sich eine Anhebung des Bahntrasses im Rahmen der Planung abzeichnete, drängte der Gemeinderat auf eine neutrale Überprüfung des Variantenstudiums der Planer. Wie bereits oben dargestellt, hat dieser Prüfbericht ergeben, dass die nun für das Auflageprojekt vorliegende vertikale Linienführung die Bestvariante darstellt. Nur wenn die bestehenden Rahmenbedingungen aufgelöst werden, gibt es andere Varianten, welche aber mit Unwägbarkeiten behaftet sind. Da der Regierungsrat mehrfach klar gemacht hat, dass er keine Nulllösung beim Ausbau der Zentralbahn in Hergiswil will, kommt eine Auflösung dieser Rahmenbedingungen nicht in Frage.

Das Postulat hält fest, dass die direkt betroffenen Liegenschaftsbesitzer von einer Tieflegung des zb Trassees ausgegangen sind. Diese Fehleinschätzung ist wenig verständlich. Im Rahmen des Landratsbeschlusses für den Objektkredit des Gesamtprojektes Doppelspurausbau und Tieflegung der zb in Luzern war immer von verschiedenen Teilprojekten die Rede. Dass das Teilprojekt 4 dabei tiefgelegt wird, war nirgends aufgeführt.

Das Postulat erwähnt zudem, dass die geplante Variante auf völlig unzumutbare Weise durch Wohngebiete von Hergiswil geführt werden soll. Hier gilt es zu beachten, dass im Rahmen des vorliegenden Projektes die entsprechenden Umweltvorgaben eingehalten werden müssen. Bezüglich Lärm ist darauf zu verweisen, dass die zb ihr Rollmaterial schrittweise modernisiert. Dies hat auch einen direkten Einfluss auf die Lärmentwicklung. Weiter gilt es in Hergiswil zu beachten, dass neben der Bahn auch die Autobahn A2 entsprechende Emissionen verursacht. Es müssen deshalb die Emissionen beider Verkehrsträger beachtet werden. Dabei ist die Frage der Verhältnismässigkeit mit einzubeziehen.

2.2 Gestreckte Linienführung und Tunnel Hergiswil

Im Postulat wird festgehalten, dass die gestreckte Linienführung der Strecke Hergiswil Kantonsgrenze Nidwalden/Luzern-Hergiswil Matt unabdingbar sei für die spätere Realisierung eines doppelspurigen Tunnels nach Hergiswil Bahnhof. Diesen Zusammenhang gilt es zu präzisieren. Im Landratsbeschluss zum Objektkredit wurde diese gestreckte Linienführung als Vorinvestition für den Tunnel erwähnt. Der Begriff Vorinvestition bezog sich dabei auf die Ausbaugeschwindigkeit der Doppelspur Hergiswil. Heute verkehren die Züge auf der Einspurstrecke mit maximal 50 km/h. Mit einer gestreckten Linienführung sind dannzumal 90 km/h möglich. Angesichts der Tatsache, dass die Netzentwicklung der zb auf Streckengeschwindigkeiten von 90–100 km/h ausgelegt ist, macht es langfristig kaum Sinn, zwischen Luzern und Hergiswil Streckenabschnitte mit geringerer Geschwindigkeit zu erstellen. Es besteht aber durchaus ein direkter Zusammenhang mit einem künftigen Tunnel. Der Doppelspurtunnel Hergiswil wird sicherlich mit einer Streckengeschwindigkeit von 90 km/h erstellt. Es würde somit ohne gestreckte Linienführung ein 500 m langer Streckenabschnitt mit 50 km/h übrig bleiben. Dies soll vermieden werden.

2.3 Projektentwicklung

Das Auflageprojekt für die Doppelspur Hergiswil konnte Ende Juli 2009 fertiggestellt werden. Daraufhin ist es dem Bundesamt für Verkehr, BAV, zur Vorprüfung vorgelegt worden. Dies im Hinblick auf eine Auflage des Projektes im Herbst 2009. Vor der Projektauflage soll die Bevölkerung von Hergiswil über das Auflageprojekt informiert werden. Im Postulat wird bemängelt, dass die Finanzierung der Mehrkosten für die gestreckt Linienführung zur Zeit noch offen ist. Falls die Gemeinde Hergiswil einen Beitrag von Fr. 3,3 Mio. an diese Mehrkosten ablehnt, ist auch die Mitfinanzierung des Kantons offen. Dieser Situation ist sich der Regierungsrat bewusst. Das nun folgende Auflageverfahren berücksichtigt die langen Zeiträume, welche für das ganze Verfahren (Publikation, Einsprachen, Prüfung durch BAV, Verhandlungen) benötigt werden. Somit soll parallel zur Auflage des Projektes auch die hängige Finanzierungsfrage definitiv geklärt werden. Es wird Sache der Gesamtprojektleitung und des politischen Steuerungsgremiums sein, die verschiedenen Szenarien zur Finanzierung dieser Mehrkosten zu diskutieren und Lösungen zu finden. Ziel ist es, bis zum Vorliegen der Plan genehmigungsverfügung durch den Bund auch die Finanzierungsfrage verbindlich geklärt zu haben. Es liegt auf der Hand, dass der Bau des Doppelspurabschnitts Hergiswil erst begonnen wird, wenn auch die Finanzierung der Mehrkosten geregelt ist.

2.4 Finanzierung

Der Landrat hat mit Beschluss vom 23. Januar 2008 einen Objektkredit von 21.86 Mio. Franken an das Projekt Doppelspurausbau und Tieflegung der Zentralbahn bewilligt. Gleichzeitig hat er einen Objektkredit von 6.7 Mio. Franken an die Mehrkosten einer gestreckten Linienführung zwischen Kantonsgrenze und Bahnhof Matt bewilligt, unter der Bedingung, dass die Gemeinde Hergiswil ihrerseits einen Betrag von 3.3 Mio. Franken leistet. Die Kostenbeteiligung der Gemeinde Hergiswil erfolgte seinerseits in Absprache mit dem Gemeinderat Hergiswil. Heute steht der Gemeinderat einer Kostenbeteiligung sehr skeptisch bis ablehnend gegenüber.

Falls die Gemeinde Hergiswil ihren Kostenanteil von 3.3 Mio. Franken nicht bewilligt, wird der Objektkredit des Kantons von 6.7 Millionen an die Mehrkosten hinfällig. Der Objektkredit von 21.86 Mio. Franken wird indessen nicht tangiert.

In diesem Fall müsste die Projektträgerschaft über das weitere Vorgehen entscheiden, insbesondere ob sie an der gestreckten Linienführung festhält und wie die Finanzierung erfolgen soll.

2.5 Auftrag an den Regierungsrat

Der geforderte Auftrag an den Regierungsrat, "sich dafür einzusetzen, dass der geplante Doppelspurausbau nicht mit einer bis zu 1.4 m höher gelegenen Trasseeführung umgesetzt" wird, erweist sich auf Grund des Gutachtens Lombardi als unzweckmässig, weil dies entweder zu einer "Lösung mit wenig Vorteilen und grossen bis sehr grossen Kostenfolgen" führen oder aber eine gänzliche Neukonzeption mit einer weitgehend unbestimmten Realisierungschance erforderlich machen würde. Der Regierungsrat ist aber der Meinung, dass am vorliegenden Projekt grundsätzlich festzuhalten ist.

3 Einberufung einer Konferenz

Der Regierungsrat wird beauftragt, eine Konferenz einzuberufen mit dem Ziel, für den Raum Hergiswil ein Projekt zu initialisieren, welches die berechtigten Bedürfnisse der Bevölkerung von Hergiswil in angemessener Weise berücksichtigt. An dieser Konferenz sollen alle beteiligten Partner vertreten sein, insbesondere der Regierungsrat von Nidwalden, der Gemeinderat Hergiswil, die zb, die Projektleitung sowie die Hergiswiler Landräte.

Der Regierungsrat hat mehrmals betont, dass er an einer Nulllösung beim Ausbau der Zentralbahn in Hergiswil nicht interessiert ist. Dies insbesondere aus übergeordneten Interessen hinsichtlich der Bewältigung anstehender Mobilitätsprobleme. Zudem ist die Zustimmung der übrigen Partner des Projektes zum Projekt zu berücksichtigen. Mit dem vorliegenden Projekt wird eine Infrastruktur geschaffen, welche die künftigen Verkehrsströme aus dem Kanton Nidwalden Richtung Luzern, Zug, Zürich zu bewältigen vermag. Die heutige Einbindung des Kantons Nidwalden in das strategische Steuerungsgremium des Gesamtprojektes erübrigt die im Postulat geforderte Einberufung einer entsprechenden Konferenz. Das Projekt ist weit fortgeschritten und die Argumente für einen Planungsstopp bzw. -änderungen hat der Regierungsrat im Rahmen der Beantwortung der Petition „IG-Anwohner Doppelspur zb, Hergiswil“ eingehend erläutert. Der Gemeinderat Hergiswil hat auf eine Einsitznahme in der Gesamtprojektleitung (Fachgremium) des Projektes ausdrücklich verzichtet. Was den Einbezug der berechtigten Bedürfnisse der Bevölkerung angeht, wird auf die einschlägigen Umweltvorschriften verwiesen, welche vom Projekt einzuhalten sind.

Wie vorstehend ausgeführt, sieht der Regierungsrat derzeit keine Veranlassung, eine neues "Projekt zu initialisieren". Deshalb macht es auch keinen Sinn, eine entsprechende Konferenz einzuberufen.

Der Regierungsrat hat aber ein grosses Interesse, dass alle Beteiligten möglichst umfassend über das geplante Projekt informiert sind und ihre Anliegen auch öffentlich diskutiert werden können. Der Regierungsrat lädt daher zu einer öffentlichen Informationsveranstaltung in Hergiswil ein. Diese findet am Montag, 14. September 2009, in der Aula Grossmatt, Hergiswil, statt. Alle Mitglieder des Landrates und die Vertreter des Gemeinderates Hergiswil werden dazu ganz speziell eingeladen.

Beschluss

Dem Landrat wird beantragt, das Postulat betreffend die Trasseführung des Teilprojektes 4 „Doppelspurausbau Kantonsgrenze Luzern/Nidwalden bis Hergiswil Matt“ abzulehnen.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Kommission für Kultur, Bildung und Volkswirtschaft (Präsidium, Vize-Präsidium und Sekretariat) mit Beilage RRB 327/2009 sowie das dazugehörige Gutachten der Firma Lombardi AG
- Landrat Maurus Adam, Hergiswil (Erstunterzeichner) mit Beilagen
- Finanzkommission (Präsidium, Vize-Präsidium, Sekretariat)
- Landratssekretariat mit Beilagen
- Regierungsrat des Kantons Luzern, Bahnhofstrasse 15, Postfach 4168, 6002 Luzern
- Regierungsrat des Kantons Obwalden, Dorfplatz 8, 6060 Sarnen
- Stadtrat Luzern, Hirschengraben 17, Postfach, 6002 Luzern
- Gemeinderat Hergiswil
- Finanzdirektion
- Volkswirtschaftsdirektion
- Projektleitung Doppelspurausbau und Tieflegung der zb in Luzern
- zb Zentralbahn AG, Direktion, 6362 Stansstad
- Amt für Wirtschaft und Standortentwicklung

[NWLR.13]

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landschreiber-Stellvertreter