

## Fussweg soll wieder öffentlich werden

113 Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben eine Initiative zur Umzonung einer Teilfläche auf dem Kollegiareal in Sarnen eingereicht.

Zéline Odermatt

Eine Gruppe aus 113 Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern hat am Donnerstag eine Initiative beim Einwohnergemeinderat Sarnen eingereicht. Ihr Anliegen: Der seit dem Juli vom Grundeigentümer, dem Benediktiner-Kollegium, geschlossene Fussweg soll umgezont und somit dauerhaft erhalten werden. «Seit vielen Jahrzehnten führt ein breiter Fussweg von der Brünigstrasse über das Kollegiareal bis zur damals durchgehenden Spitalstrasse und endete dort früher vor dem ehemaligen Bahnübergang Spitalstrasse, während er heute direkt in den «Spitalweg» einmündet», schreiben die Initianten in einer Mitteilung.

Der kombinierte Fuss- und Radweg führt auf der Westseite der Bahnlinie vom Bahnhofareal und vom Kapuzinerweg her bis zum Spital. Weil dieser «sehr wichtige Weg» bisher keinen Namen erhalten habe, werde er der Einfachheit halber als «Spitalweg» bezeichnet.

### «Gravierende Netzlücke»

Im gültigen Sarner Richtplan aus dem Jahr 2012 für das Fusswegnetz ist der bestehende Weg zwischen der Brünigstrasse und dem «Spitalweg» durch das Kollegiareal als bestehender Fuss-



Der Fussweg ist seit dem Juli als Privatgrundstück gekennzeichnet.

Bild: Florian Pfister (Sarnen, 1. September 2022)

weg eingetragen, heisst es in der Mitteilung weiter. «Durch diesen Eintrag ist der Einwohnergemeinderat Sarnen verpflichtet, sich für den Erhalt dieses wichtigen Fussweges im kommunalen Fusswegnetz der Gemeinde

Sarnen einzusetzen», so der Erstunterzeichner Harald Woermann in der Mitteilung.

Mit der Sperrung durch das Benediktiner-Kollegium sei eine gravierende Netzlücke entstanden. Weil für diesen Fussweg im

Grundbuch kein öffentliches Fusswegrecht eingetragen ist, könne eine Wiedereröffnung dieser «viel benutzten Wegverbindung nicht auf einfache Art und Weise ermöglicht werden». Denn für die Errichtung eines

öffentlichen Fusswegrechtes sei die Zustimmung des Grundeigentümers notwendig.

Weil für den bestehenden Fussweg zwischen der Brünigstrasse und dem «Spitalweg» durch das Kollegiareal ein gros-

ses öffentliches Bedürfnis und Interesse bestehe, müsse der Gemeinderat bei einer Annahme der Initiative eine nutzungs-konforme Umzonung des Fusswegareals in die Wege leiten.

### Abstimmung innerhalb eines Jahres

Die Initiantinnen und Initianten schreiben weiter: «Nur durch die Umzonung kann die Verwendung dieses Areals für andere bauliche Nutzungen verhindert werden.» Der Gemeinderat hat Kenntnis vom Eingang der Initiative. «Diese muss nun auf ihre formale Gültigkeit hin geprüft werden», sagt Gemeinderat Raphael Disler vom Departement Werke. Auch der Inhalt der Initiative müsse der Gemeinderat nun prüfen, es seien einige rechtlich komplexe Sachverhalte darin enthalten. Für die interne Begutachtung werde man sich sicherlich auch mit dem Baudepartement austauschen.

«Tatsache ist, dass es schwierig würde, etwas am Grundstückbesitzer vorbei zu machen.» Im neuen Jahr werde man genauer dazu Stellung nehmen und die Initiative an der Gemeindefassung auch bald näher besprechen. Ist die Initiative so gültig, würde sie innerhalb eines Jahres an der Gemeindefassung zur Abstimmung gelangen.

## Wie weiter mit dem Tunnel kurz?

Baudirektorin Therese Rotzer erklärte an der Landratssitzung, warum das Projekt in Hergiswil nicht recht aus den Startlöchern kommt.

Philipp Unterschütz

Warum läuft in Sachen Tunnel kurz in Hergiswil nichts? Im Sommer machte der Hergiswiler FDP-Landrat Remo Zberg Druck und deponierte bei der Regierung eine entsprechende Anfrage. Es existiere seit 2014 ein Vorprojekt. Aber seit der Inbetriebnahme der Doppelspur in Hergiswil Matt 2020 sei vom Regierungsrat nichts mehr unternommen worden, um eine Umsetzung dieses für Hergiswil und Nidwalden so wichtigen Projekts voranzutreiben, so Remo Zberg.

Die Wichtigkeit und Dringlichkeit des Doppelspurtunnels Hergiswil sei ihr sehr wohl bewusst, antwortete die Regierung Ende Oktober. «Nur mit dem Tunnel kurz sind weitere Angebotsausbauten auf der Linie Luzern-Hergiswil möglich.» Wie bis anhin, werde sie sich im Rahmen von Gremien, Vernehmlassungen und den Arbeiten in der Planungsregion Zentralschweiz für die Aufnahme in den nächsten Bahn-Ausbaustritten einsetzen.

Aus der Antwort der Regierung ging also auch hervor, dass das Projekt Tunnel kurz Hergiswil noch gar nicht offiziell beim Bund eingeleitet ist. Erst auf den übernächsten Ausbauschnitt (Botschaft 2030) könnten die Planungsregionen ihre Angebotsvorstellungen und daraus

abgeleitet die Infrastruktur beim Bund eingeben, so die Regierung weiter.

### «Kein Dorf wird so allein gelassen»

Diese Antwort der Regierung wurde in der Landratssitzung vom 30. November thematisiert. Christoph Keller (SVP, Hergiswil) machte eindringlich auf die Verkehrssituation im Dorf mit Kantonsstrasse, Autobahn und Zentralbahn aufmerksam. Hergiswil sei innerhalb von rund 400 Metern drei Mal auf der ganzen Länge beziehungsweise auf der ganzen Breite komplett von Verkehrsachsen durchschnitten. «Ich kenne kein Dorf in Nidwalden oder anderswo, das vom Bund und Kanton mit diesen grausamen Verkehrsachsen alleine gelassen wird. Das muss man sich einmal bewusst sein.»

Remo Zberg erklärte, dass ihn die Antwort der Regierung in zeitlicher Hinsicht nicht befriedige. Eine Arbeitsgruppe habe zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr bis 2014 elf Varianten für eine Linienführung ausgearbeitet und den Tunnel kurz klar als Bestvariante auserkoren. Die Baudirektion habe im Juli 2014 einen möglichen zeitlichen Ablauf mit Planung und Umsetzung Tunnel kurz ab 2022 und Inbetriebnahme ab 2030 aufgezeigt. Jetzt sage der Regie-



Nach der Inbetriebnahme des Doppelspurabschnitts in Hergiswil (im Bild die Haltestelle Hergiswil Matt) wurde es wieder ruhig um das Projekt Tunnel kurz

Bild: Irene Infanger (Hergiswil, 29. Februar 2020)

rungrat, er wolle die Botschaft für die Planung in den Ausbauschnitt 2026 bringen. «Leider ist das aber wohl nicht möglich, da es dem Regierungsrat bis heute nicht gelungen ist, beim Bund ein Projekt einzureichen.» Jetzt werde man auf den nächsten Ausbauschnitt 2030 warten müssen. Und so gehe es dann «frisch-fröhlich» im Vierjahresschritt weiter, «solange wir nicht den Mut haben, unser bereits weit fortgeschrittenes und seit 2014 auf dem Tisch liegendes Vorprojekt Tunnel kurz mit einem geforderten

Angebot zu ergänzen und endlich beim Bund einzureichen».

### Chancen wurden als zu gering bewertet

Sehr aufschlussreich war darauf das Votum von Baudirektorin Therese Rotzer, die seit Sommer im Amt ist. Sie verstehe den Frust der Hergiswiler. Sie habe sich informiert, was eigentlich in den letzten Jahren passiert sei und gebe Remo Zberg Recht. «Es gab eine Arbeitsgruppe, die eine Bestvariante ausgearbeitet hat. Diese Studie hat mehr als eine Million Franken gekostet.»

«Leider kann ich das, was meine Vorgänger unterlassen haben, nicht einfach locker wieder wettmachen.»

Therese Rotzer  
Baudirektorin Nidwalden

Sie habe sich die Präsentation der Informationsveranstaltung in Hergiswil im Sommer 2014 mit dem ambitionierten Zeitplan angesehen. Darauf habe sie sich in der Baudirektion erkundigt, warum dieser Tunnel nicht eingeleitet worden sei. «Ich bekam die Antwort, dass man das Projekt 2014/15 hätte eingeleiten können. Mein Vorgänger hat damals aber verzichtet, weil man davon ausging, dass die Chancen ungenügend sind.»

Und die Lage sei nicht besser geworden. «Dieser Bahninfrastrukturfonds ist heiss begehrt.

Aus der ganzen Schweiz werden Projekte eingeleitet. Kommt hinzu, dass der Bund beim nächsten Bahn-Ausbaustritt eine Konsolidierungsphase einschalten will. Wenn man den Tunnel kurz heute eingibt, sind daher die Chancen nicht wirklich besser.» Trotzdem stimmte die Baudirektorin ihren Vorrednern zu. Das Projekt müsse die höchste Priorität haben, sie werde versuchen, alles daran zu setzen, dass der Tunnel kurz Aufnahme bei kommenden Bahninfrastrukturausbauten findet. «Leider kann ich aber das, was meine Vorgänger unterlassen haben, nicht einfach locker wieder wettmachen.»

Laut Therese Rotzer kann es auch nicht nur darum gehen, einen Tunnel zu bauen, damit Hergiswil weniger Lärm der Zentralbahn habe. Um Gelder aus dem Bahninfrastrukturfonds zu erhalten, müsse eine Angebotserweiterung resultieren. «Wir müssen den Bund davon überzeugen, dass wir den Doppelspurausbau für eine Angebotserweiterung brauchen und das zweite Gleis nur mit einem Tunnel zu realisieren ist. Das muss die Argumentation sein.» Für die Verbesserung des Angebots müsse das Nadelöhr beseitigt werden. «Ich probiere alles, was möglich ist, kann aber leider nichts versprechen, weil das Bundesamt für Verkehr ziemlich auf der Bremse steht.»