***WALTER BAUMANN***
***Die Grossbaustelle für den Länderpark-Umbau fordert dem Projektleiter alles ab.*** ***Seite 18***

NIDWALDEN OBWALDEN

NEUE LUZERNER ZEITUNG NEUE URNER ZEITUNG NEUE SCHWYZER ZEITUNG NEUE OBWALDNER ZEITUNG NEUE NIDWALDNER ZEITUNG NEUE ZUGER ZEITUNG

***Hochwasserschutz Sarneraatal***

# Regierung erteilt Stollen eine Abfuhr

***Die Regierung möchte die Stollenvariante endlich vom Tisch haben. Ihre Antwort auf die Motion Berlinger ist deshalb unmissverständlich.***

*VON ADRIAN VENETZ*

«Die Lösung ist da» – mit dieser Aussage wirbt die IG Hochwasserschutz für die Stollenvariante. «In Tat und Wahrheit ist man weit davon entfernt», sagte Regierungsrat Hans Matter gestern an einer Medienorientierung.

Der Obwaldner Bauchef macht keinen Hehl daraus, dass ihm die Motion Berlinger gar nicht so ungelegen kommt. Denn nachdem sich die Regierung über Monate hinweg standhaft geweigert hat, die Variante Stollen Ost zu kommentieren, bietet sich Matter nun die Gelegenheit, dem Stollen eine klare Abfuhr zu erteilen. Zur Erinnerung: Die Motion von Kantonsrat Jürg Berlinger (CVP, Sarnen) sowie 23 Mitunterzeichnenden verlangte von der Regierung, das Projekt Stollen Ost von der IG Hochwasserschutz Sarnen zu übernehmen, voranzutreiben und es dann gemeinsam mit dem Projekt «Tieferlegung und Verbreiterung der Sarneraa» dem Kantonsrat zu unterbreiten.

**«Es ist unangenehm zu arbeiten, wenn man dauernd angeschossen wird.»**

*HANS MATTER, OBWALDNER BAUDIREKTOR*

### «Erhebliche Mängel»

So klar der Auftrag der Motionäre, so klar nun auch die Antwort der Regierung: Das von der IG Hochwasserschutz in Auftrag gegebene Stollenprojekt weise «erhebliche Mängel» auf, sagt Baudirektor Hans Matter. Und: «Eine Gleichstellung der beiden Projekte würde hohe Kosten verursachen.» In ihrer negativen Antwort stützt sich die Regierung auf Abklärungen eines externen Ingenieurbüros sowie des Bundesamtes für Umwelt. Im Auftrag des Kantons hatten diese beiden Stellen unabhängig voneinander die Stollenvariante näher unter die Lupe genommen. Sie kommen übereinstimmend zum Schluss: Die Projektunterlagen zur Stollenvariante sind formell zu wenig detailliert und entsprechen auch inhaltlich nicht einem Dossier, wie sie für Hochwasserschutzprojekte üblich sind. Vermisst werden unter anderem die Beurteilung der bleibenden Risiken sowie Sondierungen und Landerwerbspläne.

Die Sarneraa unterhalb der Schwanderbrücke. *BILD ROBERT HESS*

### Zweifel an der Kapazität

«Die Berechnungen des Ingenieurbüros und des Bundesamtes für Umwelt haben ergeben, dass beim vorgesehenen Stollendurchmesser die erforderliche Wassermenge von 70 Kubikmeter pro Sekunde nicht abfliessen kann», ergänzte Peter Lienert, Leiter des Amts für Wald und Raumentwicklung. Ohnehin seien die Zahlen der Bietergemeinschaft Gasser Felstechnik AG/Implenia AG «sehr optimistisch» – auch der Fixpreis von 64 Millionen Franken. Um das Stollenprojekt auf den gleichen Planungsstand zu bringen, müsste der Kanton gemäss Lienert 1,3 bis 1,6 Millionen Franken für zusätzliche Planungsarbeiten in die Hand nehmen. Später kämen rund 1,8 Millionen für den Erwerb der Rechte am Projekt hinzu. Gesamthaft also Kosten von 3,1 bis 3,4 Millionen Franken für den Kanton. Das alles brauche Zeit: «Man müsste mit einer Verzögerung von bis zu eineinhalb Jahren rechnen, wenn wir beide Projekte weiterverfolgen», so Lienert.

### Regierung sieht sich bestätigt

Kurz und bündig: Der Kanton hält die Tieferlegung und Verbreiterung der Sarneraa nach wie vor für die beste Lösung und möchte mit dem Stollen auch weiterhin nichts am Hut haben. «Uns war immer bewusst, dass die IG Hochwasserschutz nicht das Ei des Kolumbus finden wird», sagte Hans Matter auf die Frage, ob er erleichtert sei, dass der Bund und die beauftragten Ingenieure dem Stollenprojekt keine grossen Chancen einräumen. «Aber es ist unangenehm zu arbeiten, wenn man dauernd angeschossen wird. Zudem haben wir der IG immer wieder gesagt: ‹Schürt keine Erwartungen, die ihr nicht erfüllen könnt.›»

**EXPRESS**

- Der Regierungsrat nimmt erstmals ausführlich Stellung zur Variante Stollen Ost.
- Er will das Projekt nicht übernehmen – es weise «erhebliche Mängel» auf.

### Befürworter warten ab

Die Regierung wird dem Kantonsrat Ende Mai empfehlen, die Motion nicht zu überweisen. «Das überrascht mich nicht», sagte Kantonsrat Jürg Berlinger gestern in einer kurzen Stellungnahme. Aus fachlicher Sicht könne er den Bericht nicht beurteilen. Politisch werde er sich aber weiterhin für den Stollen stark machen und für die Motion werben. Zurückhaltend auf die Antwort der Regierung reagierte gestern auch Peter Zwicky, Präsident der IG Hochwasserschutz Sarnen: «Wir haben die ausführliche Antwort erst gerade erhalten. Jetzt geht es darum, sie mit Experten sorgfältig zu analysieren.» Danach werde die IG Hochwasserschutz gemeinsam mit der Bietergemeinschaft Stellung nehmen.

***Stansstad***

# Bahnwagen reisen über den Atlantik

***Für die neun ältesten Personenwagen der Zentralbahn endet ihr Dienst hier nach fast 60 Jahren. Künftig rollen sie in Argentinien.***

*VON MATTHIAS PIAZZA*

Ein Schienengefährt nimmt die Strasse: Ein ungewöhnliches Bild präsentierte sich am Montag auf dem Bahnhof Stansstad. Riesige Sattelschlepper ziehen mit einer Seilwinde Eisenbahnwagen von der Schiene auf ihre Ladefläche. Es sind Personenwagen, welche die Zentralbahn nicht mehr braucht und deshalb nach Argentinien verkauft hat. Die Bahnwagen legten zusammen rund 15 Millionen Eisenbahnkilometer zurück. Das ist rund 152 000 Mal das ganze Streckennetz der Zentralbahn oder 375 Mal um die Welt.

Noch bis im vergangenen Jahr waren diese Wagen aus der Zeit um 1950, bei denen die Türen in der Mitte angebracht sind, auf dem Streckennetz der Zentralbahn im Einsatz.

**«Nur schon ihre Bauart macht sie unverwechselbar.»**

*GERHARD ZÜGER, LEITER WERKSTÄTTE ZB*

### Wagen werden ausgemustert

Nun ist für diese zwei vierachsigen Packwagen und sieben Personenwagen Schluss – zumindest auf hiesigen Gleisen. Die mittlerweile älteste Wagengeneration der Zentralbahn wurde ausgemustert und durch die neuste Generation Triebzüge abgelöst. «Zudem gibts für diese Oldie-Wagen auch kein Ersatzmaterial mehr», sagt Gerhard Züger, Leiter Produktion und Werkstätte der Zentralbahn. Die ältesten Wagen sind nun diejenigen von 1968 auf dem Brünigast und von 1964 auf dem Engelbergerast.

### Revival in Argentinien

Noch heissts aber nicht Endstation Schrottplatz. In Argentinien, bei der Bahngesellschaft Tren a las nubes erleben die Oldie-Wagen ein Revival. Von 600 bis auf von 4100 Meter über Meer schraubt sich dort der so genannte Wolkenzug dieser Bahngesellschaft in die Höhe.

Fünf Wagen haben die aussergewöhnliche Reise schon angetreten. Mit Tieflade-Sattelschleppern wurden die 13 Tonnen schweren und 16,5 Meter langen Ungetüme beim Bahnhof Stansstad abgeholt und nach Antwerpen transportiert. Auf Containerschiffen treten sie dort die grosse Reise über den Atlantik an. Nächste Woche folgen die restlichen Wagen.

### Wagen sind wiederzuerkennen

Bevor sie auf ihrem neuen Schienennetz zum Einsatz kommen, werden sie für den neuen Verwendungszweck noch angepasst und umgespritzt.

Eisenbahnfans werden die ehemaligen Wagen trotzdem wiedererkennen, so Gerhard Züger: «Nur schon ihre Bauart mit dem Mitteleinstieg, der Drehgestellkonstruktion und dem Bremszahnrad macht sie unverwechselbar.»

Züger rechnet damit, dass die Wagen trotz ihres hohen Alters noch einige Jahre ihren Dienst an ihrem neuen Bestimmungsort zuverlässig tun werden. «60 Jahre sind für Eisenbahn-Personenwagen keine Seltenheit.» Das ganze grosse Geschäft mit diesem Verkauf mache die Zentralbahn zwar nicht. Doch immerhin: zwischen 1 und 30 000 Franken liege der Erlös.

Und weil der Verkauf über einen Zwischenhändler abgewickelt wird, halte sich der administrative und logistische Aufwand für die Zentralbahn in Grenzen. Zudem sei die Solidarität unter den Nebenbahnen gross. «Gerade im Meterspur-Bereich ist die Zusammenarbeit zwischen den Bahnen auch international gut.»

Der ausrangierte Mitteleinstiegwagen reist auf der Strasse nach Antwerpen.

Ein Spediteur befestigt die spezielle Fracht. *BILDER MATTHIAS PIAZZA*