

Gekürztes Budget ist genehmigt

LUNGERN cri. Diskussionslos genehmigten gestern rund 80 Lungerer das Budget 2016 an der ausserordentlichen Gemeindeversammlung. Diesen zweiten Anlauf brauchte es, nachdem an der Herbstgemeindeversammlung im November die vom Gemeinderat beantragte Steuererhöhung von 0,5 Einheiten abgelehnt worden war und das Budget zur Überarbeitung zurückgezogen werden musste. Die Stimmbevölkerung war damals einem Änderungsantrag der CSP- und der FDP-Ortspartei für eine Steuererhöhung von lediglich 0,25 auf 5,25 Einheiten gefolgt.

Wie Finanzchef Franco Castelanello gestern sagte, seien «diverse Kürzungen» vorgenommen worden. Auch hätten Aufwand und Ertrag aufgrund neuer Erkenntnisse angepasst werden können. Das überarbeitete Budget 2016 weist neu ein Minus von rund 20 000 Franken aus. Gesamtaufwand: 9,84 Millionen Franken. 310 000 Franken betragen die Nettoinvestitionen. Rund die Hälfte entfällt auf die Sanierung des Verwaltungsgebäudes (Heizung), neben der Nutzbarmachung der ehemaligen Bankräume.

Lisbeth Berchtold tritt für CVP an

GISWIL pd/red. Helen Müller hat ihre Demission aus dem Gemeinderat bekannt gegeben. Die Versammlung der CVP Giswil hat Lisbeth Berchtold-Durrer (1969), Bäuerin/MPA, einstimmig für die Gemeinderatswahlen nominiert. Lisbeth Berchtold ist bekannt durch ihre vielfältigen Tätigkeiten in und für Giswil, schreibt die CVP. Sie war bereits 2012 bis 2014 im Kantonsrat. Zur Wiederwahl stellt sich Kurt Keller, der seit 2012 dem Gemeinderat Giswil angehört.

Amstad soll Wallimann beerben

SARNEN Die CVP Obwalden erteilt dem Wunsch von SVP und FDP nach einem Zweierticket eine Abfuhr: Sie tritt mit dem Sarner Christoph Amstad an. Und das ohne Diskussion.

MARKUS VON ROTZ
markus.vonrotz@obwaldnerzeitung.ch

«Es geht um eine Ersatzwahl. Unsere Aufgabe ist es darum, einen Kandidaten zu nominieren. Dafür, dass es Wahlen gibt, sind die anderen Parteien verantwortlich», sagte Co-Präsident Bruno von Rotz gestern einleitend vor den 90 Anwesenden. Er machte kein Geheimnis daraus, dass die Partei schon im Dezember ein Einerticket beschlossen hat. Auf die Forderung der FDP nach einem Zweierticket habe er sehr viele überraschte und irritierte Reaktionen erhalten.

Dabei habe er sich auch daran erinnert, dass die FDP bei den letzten Ersatzwahlen (Esther Gasser, Maya Büchi) jeweils auch nur eine Kandidatin gebracht habe. Kandidaten hätte die CVP allerdings schon mehr, betonte von Rotz aufgrund der Vorgespräche: «Es sind heute Abend einige mögliche Kandidaten da, wir sind also gewappnet für die nächsten Jahre.»

Ohne Diskussion, mit Applaus

Die Versammlung fand gestern im gleichen Saal in der «Metzger» in Sarnen statt, wo heute Abend die SVP ihren Entscheid zu den Regierungswahlen fasst. Auch sie hatte von der CVP ein Zweierticket verlangt. Die CVP-Mitglieder folgten gestern Abend dem Antrag des Parteivorstandes jedoch diskussionslos und mit grossem Applaus, den Sarner Kantonsrat Christoph Amstad vorzuschlagen.

Amstad ist verheiratet und zweifacher Vater. Der Finanzplanungsexperte und



Christoph Amstad (links) gestern Abend im Gespräch mit alt Regierungsrat Josef Nigg.
Bild Markus von Rotz

Bankangestellter sitzt seit 2012 im Kantonsrat und seit Sommer 2015 im Co-Präsidium seiner Partei. Er bringe «beste Kenntnisse in den Finanzen und Interesse am Gesundheitswesen» mit, sagte CVP-Geschäftsführerin Angela Dell'Amore bei dessen Vorstellung.

24 Tage im Gegenwind

Der passionierte Sportler und Velofahrer scheue weder Wind noch Wetter, seiner Frisur (Glatze) könne beides nichts anhaben. Diesen Sommer habe er in vier Wochen Island umrundet. «Dabei hat er 16 Tage im Regen gestanden, 24 Tage hatte er Gegenwind, meistens sogar beides gleichzeitig. Das

ist die beste Vorbereitung für ein solches Mandat», meinte sie.

Das Amt als Regierungsrat reize ihn sehr, so Amstad gegenüber unserer Zeitung. Er sehe dank seiner Arbeit im Kantonsrat in die Geschäfte der Regierung hinein, und das «gefällt mir sehr gut, das ist spannend und herausfordernd». Auch wenn gestern stark seine Qualifikationen als Nachfolger im Finanzdepartement betont worden seien, wäre es für ihn «kein Weltuntergang», wenn ihm ein anderes Departement bliebe. «Ich steige in die Regierungsrats- und nicht in die Finanzdirektorenwahl», meinte Amstad weiter. Dank seiner Aufgabe in der Geschäfts- und

«Geld nimmt der Staat zu Unrecht»

ABSTIMMUNGEN mvr. Der Zuger Nationalrat Gerhard Pfister machte gestern an der Versammlung der CVP Obwalden in Sarnen den Abstimmungsauftritt über die Initiative seiner Partei gegen die Heiratsstrafe. Er verteidigte sie trotz der dadurch zu erwartenden Ausfälle bei den Steuern und der AHV-Finanzierung. «Wir müssen sehen: Dieses Geld nimmt der Staat zu Unrecht ein, seit Jahren.»

Pfister zeigte sich zuversichtlich, dass das Volk Ja sagt, allerdings erwartet er «einen intensiven Abstimmungskampf». Er betonte, dass der Bundesrat auch dagegen sei, dies aber nicht öffentlich sagen dürfe, weil das Parlament Nein sagte. Auch einem Nein könnte er jedoch noch Positives abgewinnen: «Dann würden wir mindestens erreichen, dass sich die Schweizer wieder mal mit der CVP auseinandersetzen müssen. Etwas Besseres kann uns nicht passieren.»

Rechnungsprüfungskommission sei ihm beispielsweise auch das Baudepartement sehr gut bekannt. Amstad rief die Anwesenden auf, den Schwung der Ständeratswahl zu nutzen. Er sei «hoch motiviert» für diese neue Aufgabe.

Die CVP hatte im Vorfeld der Nomination im November ein Anforderungsprofil erstellt, das unter anderem Teamfähigkeit und vernetztes Denken forderte, und daraufhin die Ortsparteien um Rückmeldungen gebeten, sagte Bruno von Rotz gestern. Man habe auch einen runden Tisch mit diversen Persönlichkeiten einberufen, um mit ihnen das geforderte Profil und die gewählte Strategie des Einertickets zu überprüfen.

Das Bahnprojekt, das Nidwaldens Gesicht verändert hätte

ENNETBÜRGEN Marius Tschopp hat in seiner Maturaarbeit ein längst vergessenes Bahnprojekt von Emil Lussy erforscht. Die Realisierung einer Zuglinie von Alpnachstad bis Altdorf ist wegen verschiedener Gründe gescheitert.

Vor über sechs Jahren stiess Marius Tschopp an einer Ausstellung auf die Karte eines Eisenbahnprojekts, das nie realisiert wurde. Es trägt den Namen «Die Linksufrige», weil die Zuglinie am linken Ufer des Vierwaldstättersees verlaufen wäre von Alpnachstad bis nach Altdorf. «Die Linksufrige» wäre Teil einer Schienenverbindung vom Genfersee über den Vierwaldstättersee bis ins Tessin gewesen. Diese Verbindung war der Lebensraum des Stanser Ingenieurs Emil Lussy gewesen, der das Projekt «Die Linksufrige» im Jahre 1892 zum ersten Mal veröffentlicht hatte.

«Bevor ich nach Ennetbürgen gezogen bin, musste ich fünf Jahre täglich mit dem Postauto von Beckenried nach Stans und zurück. Als ich den alten Plan sah, wollte ich unbedingt wissen, wieso diese Verbindung mit dem Zug nie entstanden ist», erzählt der 18-jährige Marius Tschopp.

Aufwendige Arbeit im Staatsarchiv

Diese Neugierde war der Startfunke für die Wahl von Marius Tschopps Maturaarbeit-Thema. Er setzte sich zum Ziel, herauszufinden, was die Bestandteile des Projekts waren und weshalb es nicht durchgeführt worden war. Dazu verbrachte Tschopp, der mit einem Jurastudium liebäugelt, sich aber auch ein Geschichtsstudium vorstellen kann, viele Stunden im Staatsarchiv. «Ich habe

gemerkt, dass ich im Vergleich zu meinen Mitschülern viel mehr Aufwand hatte, doch die Arbeit im Staatsarchiv hat mir gefallen», reflektiert er und gesteht: «Vor mir hat sich noch niemand mit diesem Projekt auseinandergesetzt. Ich habe unterschätzt, wie schwierig es sein würde, ohne vorhandene Vorstudien zu arbeiten.» Ausserdem war die alte Schrift in den Zeitungen gewöhnungsbedürftig, und Teile der Pläne waren auf Französisch. «Schlussendlich bin ich aber sehr zufrieden mit dem Resultat», sagt er glücklich.

Ein Bahnprojekt von dieser Dimension musste gut durchdacht sein. Wichtig waren die Linienführung, die Geologie, die Rentabilität und die Ausarbeitung des Projektes. Um die Bahnlinie für den Tourismus attraktiv zu machen, waren sämtliche Stationen im Stil eines Chalets geplant gewesen.

Ein Bahnprojekt von dieser Dimension musste gut durch-

dacht sein. Wichtig waren die Linienführung, die Geologie, die Rentabilität und die Ausarbeitung des Projektes. Um die Bahnlinie für den Tourismus attraktiv zu machen, waren sämtliche Stationen im Stil eines Chalets geplant gewesen.

Viele Gründe gegen die Realisation

Marius Tschopp hat die vier Hauptfaktoren für die Verhinderung des Projekts ergründet: die Forderungen der Gemeinden, die Politik, die Finanzen und die Meinung der Bevölkerung. Damals wurden viele Bahnprojekte von Frankreich finanziert, was eine hohe Abhängigkeit zur Folge hatte. «Die 42 Kilometer lange Strecke hätte rund 5,5 Millionen Franken gekostet. Heute müsste man dafür fast mit dem 20-Fa-



Marius Tschopp an der Stelle in Stans, wo bei der linksufrigen Bahnlinie ein Bahnhof gestanden hätte.
Bild Corinne Glanzmann

chen rechnen. Für damalige Verhältnisse war der Bau trotzdem sehr teuer», erläutert Marius Tschopp. Die mehrheitlich konservative Bevölkerung teilte die Meinung mit der negativ eingestellten Politik und Presse. Sie fand die Zuglinie einen eiteln Luxus und befürchtete, dass die Verdienste daraus nur an Auswärtige gehen würden. Zu guter Letzt stellten die Gemeinden Buochs, Beckenried und Hergiswil viele Forderungen, denen das Projekt nicht gerecht werden konnte. Marius Tschopp: «Im Ersten Weltkrieg sind die Doku-

mente dann in der Schreibtischschublade verschwunden, und «die Linksufrige» geriet in Vergessenheit.»

Simulation einer Zugfahrt

Als Produkt seiner Arbeit hat Marius Tschopp einen Film gedreht, der die Fahrt vom Bahnhof im Rotzloch bis nach Beckenried simuliert. Dazu ist er die Strecke in sechs Stunden mit der Kamera abgelaufen. Die Wanderung führte ihn direkt durch die Dörfer Stans, Buochs und Beckenried, durch Überbauungen und entlang der Autobahn.

Schnell wird klar: Wäre dieses Projekt zu Stande gekommen, sähe Nidwalden heute anders aus.

«Zu jener Zeit hätte ich das Bahnprojekt von Emil Lussy befürwortet, denn Nidwalden hinkte im Bau von Eisenbahnen den anderen Kantonen hintennach», sagt Marius Tschopp. «Aus heutiger Sicht ist die Verbindung jedoch nicht mehr nötig, da wir jetzt die Autobahn haben. Ich denke, es ist gut, wie es ist.»