

## Pro Obwalden / Geschichte der A8

**Die Linienführung der A8 in Obwalden löste und löst in Obwalden eine langjährige politische Auseinandersetzung aus. Bürgerbewegungen wie Pro Obwalden bekämpften die offizielle weitgehend offene Linienführung. Dank des Einsatzes dieser Bürgerbewegungen konnte die einmalig schöne Seenlandschaft weitgehend geschützt werden und die Belastung für Menschen, Natur und Umwelt wesentlich vermindert werden.**

---

### I. Grundlagen

#### 1. Die Aufnahme der A8 in den Netzbeschluss als Grenzfall

Gemäss Netzbeschluss der Bundesversammlung vom 21. Juni 1960 führt die A8 von Thun über den Brünig bis zur Acheregg (Anschluss an die A2), klassifiziert als Nationalstrasse 2./3. Klasse. Im bundesrätlichen Entwurf war die A8 nicht vorgesehen. Am 13. September 1959 beschloss der Regierungsrat des Kantons Obwalden, beim Bund ein Gesuch um Aufnahme der Brünigstrasse ins Nationalstrassennetz zu stellen. Ausschlaggebend für das Gesuch waren praktisch ausschliesslich finanzpolitische Motive. Man hoffte auf höhere Bundesbeiträge für den fälligen Ausbau der Brünigstrasse. Anlässlich einer Aussprache vom 12. Oktober 1959 liess sich der damals zuständige Departementsvorsteher, Bundesrat Philipp Etter, auf das Gesuch gar nicht erst ein. Am 1. März 1960 beschloss dann aber die nationalrätliche Kommission trotz des bundesrätlichen Widerstandes, die Strecke Thun – Brünig – Acheregg ins Nationalstrassennetz aufzunehmen. In der folgenden parlamentarischen Debatte leistete der neue Departementsvorsteher, Hans-Peter Tschudi, keinen Widerstand mehr, bezeichnete aber die Aufnahme der A8 in den Netzbeschluss als Grenzfall. Entscheidend für die ursprünglich ablehnende Haltung des Bundes war die aus gesamtschweizerischer Sicht offensichtlich untergeordnete Bedeutung der Strecke Thun – Brünig – Acheregg und insbesondere der Brünigstrasse. Daran hat die nachträgliche Aufnahme der Brünigstrecke in den Netzbeschluss nichts geändert. Das eidg. Parlament hat im Sinne föderalistischer Politik dem Drängen des kleinen Kantons Obwalden und einer finanzschwachen Region nachgegeben.

#### 2. A8 Nationalstrasse 2./3. Klasse

Sowohl beim Regierungsrat des Kantons Obwalden wie beim Bund herrschten nach der Aufnahme der A8 in den Netzbeschluss hinsichtlich der Ausgestaltung der Brünigstrasse als Nationalstrasse klare Vorstellungen: Die A8 sollte unter Umfahrung der Dörfer als Nationalstrasse 3. Klasse geführt werden, streckenweise – zwischen Lopper und Sarnen – als Nationalstrasse 2. Klasse. Nationalstrassen 1. und 2. Klasse stehen nur für Motorfahrzeuge

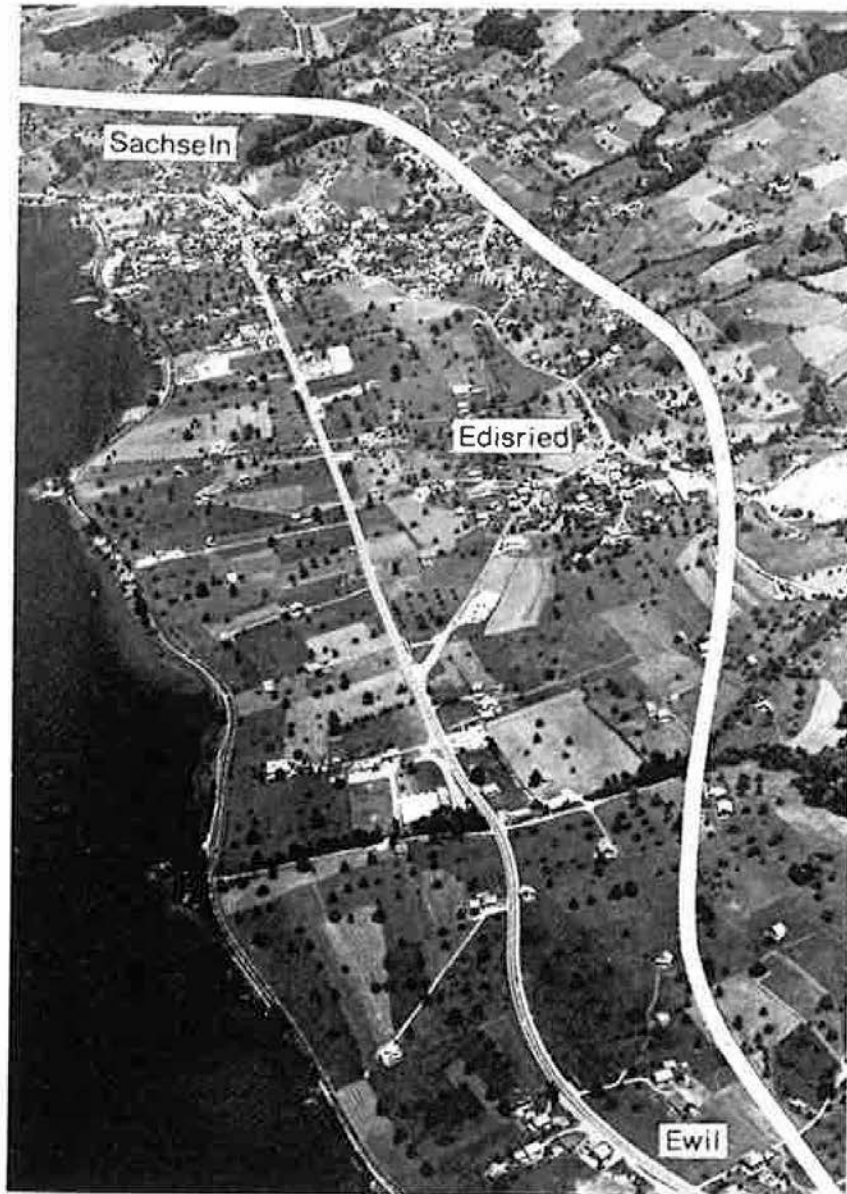
zur Verfügung. Die Nationalstrassen 3. Klasse müssen nicht denselben hohen verkehrstechnischen Anforderungen wie Nationalstrassen 1. und 2. Klasse genügen: Sie stehen auch andern Strassenbenützern offen. Ortsdurchfahrten und höhengleiche Kreuzungen sind zwar, wo die Verhältnisse es gestatten, zu vermeiden. Der seitliche Zugang ist nicht grundsätzlich untersagt.

## **II. Offizielle Planung der A8 Ende der 1970er und anfangs der 1980er Jahre**

In den Jahren 1959 bis 1961 wurde die Umfahrung Alpnachstad gebaut, 1971 das Teilstück Alpnachstad – Sarnen-Süd eröffnet. In den 1970er Jahren wurde die Planung der A8 ab Sarnen-Süd bis zum Brünigpass an die Hand genommen. In der Zeitschrift „Strasse und Verkehr“ vom 5. Mai 1980 informierte der zuständige Ingenieur des Baudepartements, Urs Dillier, über das Projekt und den Stand der Planung. Charakteristisch für das Projekt war die grösstenteils offene Linienführung der A8 durch die Gemeinden Sachseln, Giswil und Lungern mit der Untertunnelung des Brünigpasses als Kernstück. Zu den einzelnen Abschnitten:

### 1. Sarnen-Süd – Ewil

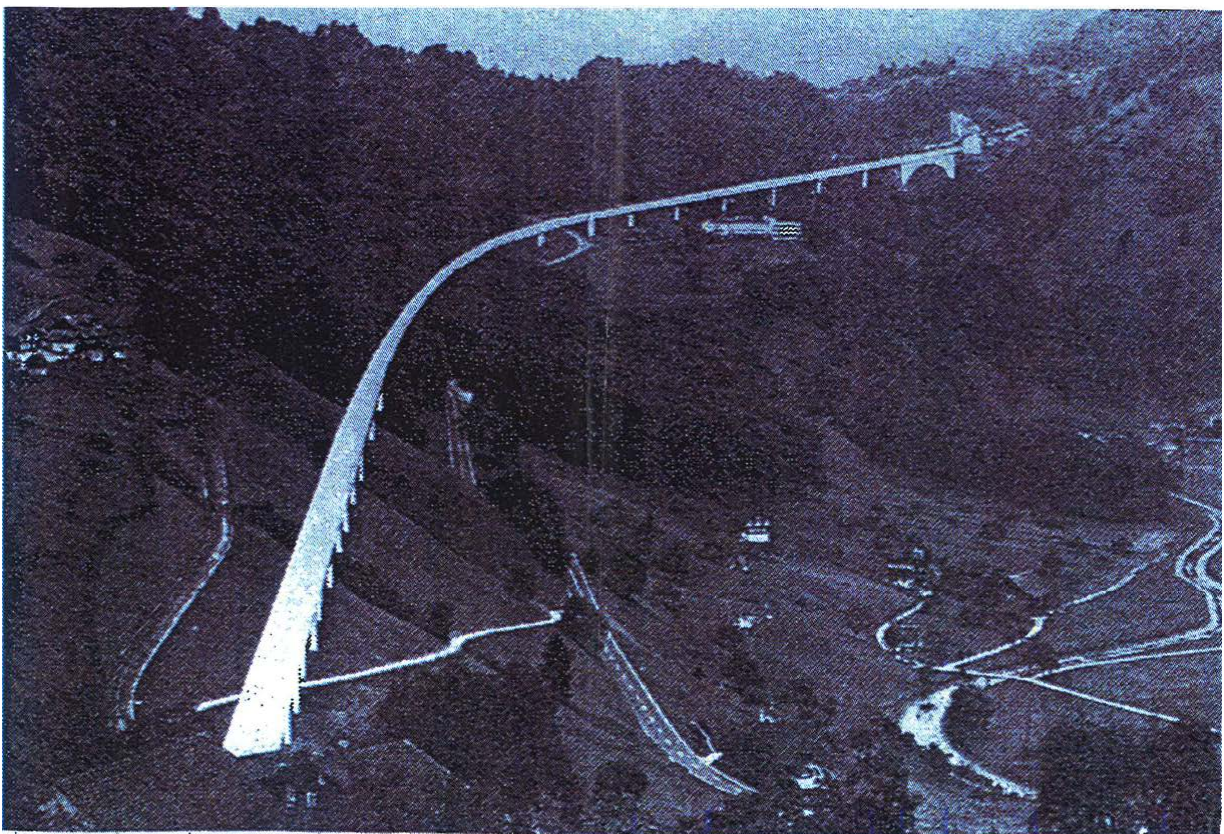
Gemäss den Ausführungen in der Zeitschrift „Strasse und Verkehr“ wurde das Generelle Projekt „vom Kantonsingenieurbüro Obwalden in den Jahren 1960 bis 1965 ausgearbeitet und 1966 durch den Bundesrat genehmigt. Die öffentliche Planaufgabe des vierspurigen Endausbauprojekts erfolgte 1969, wobei 26 Einsprachen eingereicht wurden. Anschliessend konnte das Detailprojekt für einen zweispurigen Erstausbau bearbeitet und 1972 abgeschlossen werden. Die Bauarbeiten wurden jedoch bis heute aus finanziellen Gründen nicht in Angriff genommen. Neuerdings sind noch Variantenstudien im Gange, die eine Absenkung der Strasse und ihre Überdeckung im Bereich Dorfbach bis Flüelistrasse zum Gegenstand haben.“ Das präsentierte Projekt sieht vor, das Dorf Sachseln, im Inventar der schützenswerten Ortschaften von nationaler Bedeutung enthalten, in offener Linienführung etwas oberhalb der Kirche zu umfahren. Im landschaftlich exponierten Emmetti sind eine Raststätte mit Parkplätzen für 32 Personenwagen und 6 Car- und Lastwagen vorgesehen. Die Strasse überquert mehrere, tief eingeschnittene Wasserläufe. Im Gebiet Riedli ist eine 60 m lange Brücke und beim Tobel des Wissibachs eine 100 m lange Brücke geplant.



Offizielles Projekt der offenen Linienführung der A8 durch Sachseln, Zeitschrift Strasse und Verkehr, 5. Mai 1980, S. 163

## 2. Ewil – Kaiserstuhl

Das Generelle Projekt dieses Abschnitts war seit 1978 beim Bundesrat hängig. Mit Rücksicht auf laufende Studien hinsichtlich weiterer Abschnitte bis zum Brünig wurde mit der Projektgenehmigung noch zugewartet. Für diesen Abschnitt operiert das Generelle Projekt mit Varianten. Nach der Variante „Linke Talseite“ wird die A8 ab Ewil bis ungefähr zum südlichen Ende des Sarnersees parallel zur Brünigstrasse geführt. Ab hier wird das Dorf Giswil in einem weiten Bogen westlich umfahren, wobei der Wildbach Laui mittels eines mit 6 % steigenden Viadukts überführt wird. Diese Variante wurde allerdings nicht weiterverfolgt. Zum einen, weil die Traversierung des sehr steil abfallenden Hanges unterhalb des Guggendossens grosse Probleme gebracht hätte; zum andern wegen Widerständen gegen die erhebliche Beanspruchung von landwirtschaftlichem Boden. Die vom Projekt bevorzugte Variante „Mitte“ entspricht ab Ewil bis zum Gebiet Zollhaus der Variante „Linke Talseite“ und findet ihre Fortsetzung im Vollanschluss Giswil. Unmittelbar nach der Überquerung der Kleinen Melchaa beginnt der 1,1 km lange Ächerlitunnel. Anschliessend folgen ein Viadukt von rund 400 m Länge, ein Teilstück mit normalem Trasseebau sowie ein weiteres Viadukt von 400 m Länge.



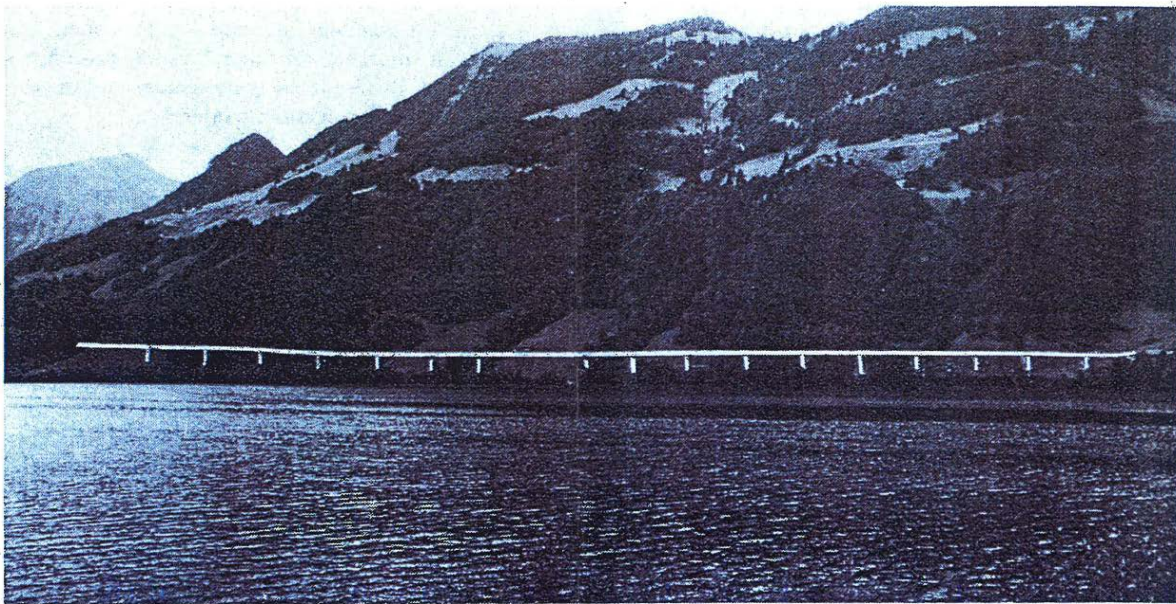
*Fotomontage des Viadukts bei Giswil in Richtung Landhaus*

### 3. Kaiserstuhl – Lungern

Auch in Bezug auf diesen Abschnitt lag das Generelle Projekt (auf der Westseite des Lungensees) bereits vor, wobei auf Wunsch der Gemeinde Lungern noch zusätzliche Linienführungen auf der östlichen Seeseite studiert wurden. Gemäss dem Projekt folgt nach einer kurzen Strecke mit einer 70 m langen Brücke beim sogenannten „Mutzenloch“ der 1,3 km lange Bürglentunnel. Anschliessend folgt ein 1,3 km langer offener Abschnitt, der grösstenteils auf zwei Viadukten von 560 bzw. 410 m Länge, rund 30 m über dem höchsten Seespiegel, verläuft. Der unter Heimatschutz stehende Weiler Obsee und der Wasserfall von Dieselbach werden durch einen teilweise im Tagbau zu erstellenden 1,8 km langen Tunnel umfahren. Im Gebiet der verbleibenden offenen Strecke bis zum Portal des Brünigtunnels ist der Anschluss Lungern vorgesehen, der auch die Beziehung nach Brünig – Hasliberg sicherstellen soll.

## **Obacht N 8!**

*Obwaldner Bürger kämpfen für ihre Landschaft*



Offizielle Variante: Ein insgesamt rund 1 km langer Stelzenviadukt würde das linke Lungernsee-Ufer zerstören!  
*Autoroute N8 en Obwald: Projet officiel qui comprend un viaduc sur piliers, d'environ 1 km le long de la rive du lac de Lungern.*

*Fotomontage eines Viadukts auf der Westseite des Lungernsees*

### 4. Brünigtunnel

Als Verbindung ins bernische Haslital ist ein 3,7 km langer Tunnel geplant (2 km davon auf Gebiet von Obwalden), dessen Südportal nur rund 70 m über dem Talboden zu liegen kommen soll. Diesbezüglich liegt noch kein Generelles Projekt vor. Doch wurde zusammen mit dem Kanton Bern, dem Bundesamt für Strassenbau, eine entsprechende Planungsstudie eingereicht.

### **III. Sozialer Wandel/Sensibilisierung für ökologische Anliegen**

Wie anderswo, wenn auch mit etwas Verzögerung, zeichnete sich in den 1970er und 1980er Jahren im Kanton Obwalden ein ökonomischer, gesellschaftlicher und politischer Wandel ab. Dieser artikulierte sich unter anderem in der Auseinandersetzung um die Linienführung der Nationalstrasse A8 in Obwalden, einem langjährigen politischen Konflikt. Ökologische Lebensbedingungen, die Bedeutung einer unversehrten Landschaft, aber auch die Schutzbedürftigkeit der Bevölkerung wurden thematisiert und diskutiert. Die Sensibilisierung für ökologische Anliegen, die Sorge um die natürlichen Lebensgrundlagen führten zur Hinterfragung der herkömmlichen Verkehrspolitik. Der damalige Bundesrat Leon Schlumpf drückte dies bei der Eröffnung des Sachslertunnels im Jahre 1997 so aus: „Grosse Erwartungen, zukunftsgläubige Wünsche und Begehren einst – aufkommende Sorge, Zukunftsängste bis zur Ablehnung später. So hat sich im Verlaufe von zwei Jahrzehnten auch das politische Umfeld für grosse Infrastrukturvorhaben geändert. Waren in den sechziger Jahren noch viele neue Anliegen für Erweiterungen des Nationalstrassennetzes zu behandeln, brachten die späteren siebziger und achtziger Jahre weitherum einen Stimmungswandel mit wachsender Kritik und nachdrücklichen Vorbehalten. In diesen Zeitabschnitt fiel auch die Projektierung der N8 in Obwalden“ (Obwaldner Wochenblatt vom 3. Oktober 1997).

Auffallend ist, dass gerade die junge Generation, die einmal mit dem Bauwerk der A8 leben muss, diesem kritisch bis ablehnend gegenüberstand. Eine von der Aktion „Obsi Obwalden“ durchgeführte Umfrage ergab, dass eine Mehrheit (59 %) der Meinung war, das Projekt sei zwar nicht aufzugeben, aber so zu ändern, dass es die Landschaft am wenigsten störe. 38 % der Befragten waren für einen völligen Verzicht auf die Nationalstrasse. Nur gerade 3 % hielten es für richtig, die Autobahn möglichst bald gemäss dem bestehenden Projekt zu bauen. 60 % der Befragten vermuteten, dass das offizielle Projekt, das nur 3 % befürworteten, ausgeführt werde. 25 % glaubten, dass eine umweltfreundlichere Variante realisiert werde und die restlichen 15 % hofften zumindest, dass die Opposition eine Variante durchsetzen könne.

### **IV. Erster Widerstand gegen die offizielle Planung / Lokale Bürgerbewegungen**

Ende der 1970er und anfangs der 1980er Jahre regte sich erster Widerstand gegen die geplante Autostrasse. 1972 äusserte sich der Obwaldner Bauernverein kritisch zur Linienführung der A8 im Abschnitt Sachseln – Ewil – Lungern. 1974 formierte sich in der Gemeinde Hasliberg Opposition gegen den geplanten Brünigtunnel. 1977 plädierte der Innerschweizer Heimatschutz für den gänzlichen Verzicht auf Autobahnlinienführung im Raume Sachseln – Lungern. 1977 forderte der liberale Kantonsrat Caspar Diethelm, Sarnen, einen Marschhalt und eine Überprüfung des Autobahnprojekts. Ebenfalls 1979 lancierte Harald Woermann, Sarnen, eine Einzelinitiative, gemäss der 200 Stimmberechtigte eine Abstimmung über einen

Nationalstrassenabschnitt verlangen könnten. Der Kantonsrat erklärte die Initiative für verfassungswidrig. Ein Postulat von Hans Hess betreffend Konsultativabstimmung über die Linienführung der A8 wurde 1979 negativ beantwortet.

In den frühen 1980er Jahren trat die Gruppe Aktion Jugend Obwalden (AKJO) auf. Sie war gegen die Weiterführung der A8 ab Sarnen und forderte eine «Null-Lösung». 1984 reichte die AKJO ein Volksbegehren zur Abänderung des Standesinitiativrechts ein, um so in einem weiteren Schritt den weiteren Ausbau der A8 bekämpfen zu können. Mit der Initiative verlangte die AKJO, dass 500 Stimmberechtigte eine Abstimmung über eine Standesinitiative verlangen können. Die Initiative wurde an der Urne mit 51,4 % Ja-Stimmen knapp angenommen. Wegen des knappen Abstimmungsergebnisses verzichtete die AKJO auf eine Standesinitiative gegen die A8 und schwenkte darauf auf einen Kompromiss ein und damit auf ein redimensioniertes Projekt der Linienführung der A8, wie es Pro Obwalden forderte. 1981 setzte sich der Unterwaldner Bund für Naturschutz für eine Überprüfung der Linienführung der A8 ab Sarnen bis zum Brünig ein und für den Verzicht auf einen Brünigtunnel.

Es traten aber auch lokale Bürgerbewegungen auf den Plan mit dem Ziel, Dörfer und Landschaft zu schützen. Seit 1976 kämpften in Lungern die „Arbeitsgruppe N8“ und ab 1979 in Sachseln die Arbeitsgemeinschaft „Pro Sachseln“ gegen die geplante Streckenführung der A8. „Pro Sachseln“ forderte eine kleinräumige Untertunnelung des Dorfes bzw. des Dorfkerns von Sachseln. Die „Arbeitsgruppe N8“ setzte sich dafür ein, dass die Nationalstrasse statt auf dem linken, fast unberührten Lungernseeufer entlang des rechten Seeufers (Ostseite) weitgehend untertunnelt geführt wird. Ihr Hauptanliegen war die untertunnelte Umfahrung des Kur- und Ferienortes Lungern. Der Gemeinderat Lungern forderte ebenfalls eine Untertunnelung des Dorfes auf der Ostseite des Lungernersees, jedoch auch einen Brünigscheiteltunnel. 1985 gelangten rund 600 Lungerner in einer Petition an den Regierungsrat und verlangten, die N8 sei in Lungern auf der Westseite des Lungernersees durchgehend untertunnelt zu planen und zu bauen. Der „Stiftung Pro Lungern-Obsee“ ging es um die integrale Erhaltung des architektonisch einmaligen Weilers Obsee und damit die Vermeidung der A8 auf diesem Gebiet. „Pro Giswil“ setzte sich für die Erhaltung einer hohen Lebensqualität, insbesondere bezüglich Umwelt, Arbeit, Wohnen und Verkehr, ein.

## **V. Pro Obwalden fordert eine grundsätzliche Überprüfung der Linienführung auf dem ganzen Streckenabschnitt von Sarnen-Süd bis Brünigpass**

### 1. Gründung von Pro Obwalden / Unterstützung der lokalen Gruppen

Aufgeschreckt durch die offizielle Planung der A8 suchte im Frühling 1980 Bruno Santini, Sachseln, Gleichgesinnte, um dagegen anzukämpfen. So entstand anfangs Juli 1980 die „Arbeitsgruppe für umweltgerechten Verkehr Pro Obwalden“. Am 11. September 1980 kam

es zur Gründung des Vereins. Er bezweckte die umweltgerechte Lösung von Verkehrsproblemen im Kanton Obwalden und forderte insbesondere eine Alternativ-Variante der A8, wie sie in einem Konzeptpapier vom August 1980 beschrieben wurde. Pro Obwalden ging es zum einen darum, auf ein grundsätzliches Umdenken im Strassenbau und auf die Mitsprache der Betroffenen hinzuwirken, und zum andern darum, die Anliegen der lokalen Bürgeraktionen zu bündeln. Dem Vereinsvorstand gehörten an: Die Co-Präsidenten Bruno Santini, Sachseln, und Niccolò Raselli, Sachseln, sowie Rolf Honegger, Sachseln, Walter Omlin, Sachseln, Claudia Kuchler, Sachseln, Roland Fehr, Sachseln, und Guido Cotter, Sarnen. Später stiessen Marie-Theres Burch, Stalden, Lisbeth Berchtold, Sachseln, Renato Bonzani-go, Luzern, und Hermann Huwyler, Alpnach, dazu. Im Juni 1982 zählte der Verein über 700 Mitglieder. Die Mitgliederzahl stieg später bis auf 800.

## 2. Grundsätzliche Überprüfung der gesamten Linienführung

Pro Obwalden unterstützte weitgehend die Forderungen der lokalen Gruppen, durch deren Einsatz die öffentliche Diskussion der offiziellen Planung der A8 in den betroffenen Gemeinden in Gang gekommen war. Der Fokus richtete sich aber auf die Linienführung des gesamten Streckenabschnittes von Sarnen-Süd bis zum Brünig. Es ging auch darum, sich über die Gemeinde- ja Kantonsgrenze hinaus Gehör zu verschaffen. So kam es zur Gründung der Schwesterorganisation „Pro Brünigpass – Verein für eine massvolle Strassenplanung“ im Berner Oberland. Beide Vereine stellten sich auf den Standpunkt, dass das offizielle Projekt und namentlich ein Durchstich des Brünigs den Regionen keine Vorteile, hingegen schwerwiegende Nachteile bringen würde und forderten eine bescheidenere Nationalstrasse. Die bestehende Kantonsstrasse solle als Nationalstrasse dritter Klasse massvoll ausgebaut werden unter Verzicht auf den Brünigtunnel. Dafür sollten die Siedlungen – Sachseln, Giswil, Lungern und Brienzwiler – wirksam und landschaftsschonend umfahren bzw. untertunnelt werden. Die 1960 beschlossene A8 war nach offizieller Leseart dazu bestimmt, zur zweiten Haupttransversale von West nach Ost zwischen Bern und Luzern zu werden und damit die A1 / A2 zu entlasten. Sie sollte den Durchgangsverkehr aus der Westschweiz in Richtung Gotthard – und umgekehrt – erleichtern, den Feriengästen aus der Ostschweiz einen schnelleren Zugang ins Berner Oberland und jenen aus der Westschweiz einen schnelleren Zugang nach Obwalden erlauben. Pro Obwalden stellte die Frage in den Raum, ob die Obwaldner Bevölkerung eine neben der ausgebauten Brünigstrasse weitgehend parallel geführte neue Route und die damit verbundene Zerstörung einer einzigartigen Seenlandschaft in Kauf nehmen wolle, vom mangelnden Siedlungsschutz ganz zu schweigen. Pro Obwalden stellte im Weiteren die Frage, ob die natürliche Barriere des Brünigpasses durch einen Tunnel beseitigt und damit dem Durchgangsverkehr, auch dem Schwerverkehr, geöffnet werden soll.



### 3. Pro Obwalden präsentiert Alternativvariante und verlangt einen Variantenvergleich

Das Konzeptpapier vom August 1980 nannte folgende Beweggründe:

- die Sorge um die Erhaltung einer an Naturschönheiten reichen Seenlandschaft;
- die Anliegen einer auf die natürlichen Gegebenheiten und Wachstumsmöglichkeiten unseres Kantons abgestimmten Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung;
- eine an den Ursachen und nicht an den Folgen ansetzende Bewältigung der Verkehrsprobleme (z.B.: Untertunnelung statt Lärmschutzwände);
- die schwerwiegende Verantwortung unserer Generation gegenüber nachfolgenden Generationen.

Es wurde eine Alternativvariante zur offiziellen Planung der A8 vorgelegt. Ausgangspunkt war die Bedeutung der N8, die ihr ursprünglich im Konzept des Nationalstrassennetzes zugestanden worden war. Ab Sarnen sei die A8 als Nationalstrasse 3. Klasse über den Brünig unter siedlungs- und landschaftsschonender Umfahrung der Dörfer Sachseln, Giswil und Lungern mittels kleinräumiger Tunnels zu planen. Zwischen den Dörfern sei die A8 auf dem Trasse der Brünigstrasse zu führen. Bei der Projektierung und beim Bau der A8 sei in erster Linie auf die kantonalen und regionalen Bedürfnisse abzustellen. Die A8 entspreche in ihrem geplanten Ausmass keinem objektiven Bedürfnis, sondern locke namentlich durch den Brünigtunnel zusätzlichen Durchgangs- und insbesondere Durchgangsschwerverkehr an. Das führe zu einer unnötigen Belastung für den Menschen, die Natur und die Umwelt. Zudem bedeute eine neue, von der bestehenden Kantonsstrasse völlig unabhängige Verkehrsader in den engeräumigen Verhältnissen Obwaldens eine unverhältnismässige Verschwendung von Kulturland. Die offizielle Linienführung nehme auf die Siedlungsgebiete Brüggl, Totenbiel, Edisried und Ewil in der Gemeinde Sachseln sowie Obsee in der Gemeinde Lungern keine Rücksicht. Sie verursache im Bereiche des Emmetti und des Bruochli, einem landschaftlich exponierten Naherholungsgebiet von Sachseln, ferner in Edisried und zwischen Rudenz und Kaiserstuhl/Bürglen, am westlichen Lungeererseeufer sowie in Obsee schwerwiegende, nicht wiedergutzumachende Eingriffe in das Landschaftsbild.

Pro Obwalden schlug folgende Massnahmen vor:

- Die alternative A8 ist in der bestmöglichen Linienführung zu projektieren und mit der offiziellen Variante zu vergleichen.
- Prüfung und Vergleich sind als detaillierte Nutzwertanalyse anzulegen.
- Soweit Bauarbeiten eine bestimmte Variante präjudizieren könnten, sind diese bis zur definitiven Abklärung aufzuschieben.

### 4. Aktionen

Pro Obwalden betrieb während Jahren einen enormen Aufwand. Der Vorstand trat im Verlaufe der Jahre zu über 80 Sitzungen zusammen. Als erstes wurde die alternative Variante

ausgearbeitet und auf einen Variantenvergleich hingearbeitet. Grossen Wert legte Pro Obwalden auf die Öffentlichkeitsarbeit, um für sein Anliegen auf einer möglichst breiten Palette zu sensibilisieren. Zu vielen Politikern wie zu Baudirektor Hans-Heini Gasser, zu Kantonsräten, zu Gemeinderäten, aber auch zu den Bundesräten Hans Hürlimann und Leon Schlumpf wurden Kontakte geknüpft, ebenso zu kulturellen Vereinen und Institutionen wie dem Regionalentwicklungsverband, der Natur- und Heimatschutzkommission, aber auch zu Umweltorganisationen. In etwa 20 mehr oder weniger umfangreichen Dokumenten nahm Pro Obwalden Stellung und an gut 40 öffentlichen Veranstaltungen wurden die Anliegen von Pro Obwalden dargelegt. Es wurden Presseorientierungen und offene Schreiben an Behörden verfasst, ferner Aufsätze veröffentlicht wie «Die N8 auf dem Prüfstand» (in „Natur und Mensch“, Nr.5/1982) und „Nationalstrasse im Raume Sachseln“ (Juni 1982). Die Mitglieder des Vereins wurden mit Rundschreiben informiert. Stellungnahmen und Vernehmlassungen wurden eingereicht, Einsprachen erhoben, Variantenvorschläge gemacht und Petitionen eingereicht: Am 13. August 1980 forderte Pro Obwalden in einer Petition den Regierungsrat auf, die Linieneinführung der A8 ab Sarnen bis zum Brünig zu überprüfen, was dieser ablehnte. 1983 erhob Pro Obwalden Einsprache gegen die vorgesehene Umfahrung von Sachseln, die gemäss der ersten Auflage des Ausführungsprojektes lediglich eine kurze Eindeckung der Strasse vorsah.

Pro Obwalden steckte die offene Linienführung in Sachseln aus und organisierte eine Wanderung entlang der geplanten Linienführung. Ergänzt wurde die Aktion 1982 durch einen Unterhaltungsabend mit Kabaretteinlagen in Sachseln, Rütimattli (unter anderem mit Franz Hohler). Eine Werbegruppe entwarf Plakate, um öffentlich u.a. auch im Kino für die Anliegen von Pro Obwalden zu werben. Es gelang auch, viele Kunstschaftende Obwaldens zu einem Engagement zu animieren und mit ihrer Hilfe die Thematik auch auf künstlerischem Wege unter die Bevölkerung zu bringen. Höhepunkt dieser Zusammenarbeit waren eine Vernissage im Jahre 1981 im Rösslisaal Kerns mit den zum Thema „*Die schleichende Zerstörung eines Bergkantons*“ eigens angefertigten Kunstobjekten und deren Versteigerung. In Anschluss daran gab Pro Obwalden zusammen mit 40 Kunstschaftenden das Buch „O miis liebs Obwaldnerländli“ heraus. Das Buch enthält Zeichnungen, Radierungen, Fotomontagen, Reproduktionen von Ölbildern, plastische Arbeiten, Gedichte und Kurzgeschichten – alle zum Thema der schönen oder bereits „verwundeten“ Heimat. Als Herausgeber zeichneten die Kunstschaftenden Julian Dillier, Kurt Sigrüst und Adrian Hossli sowie Bruno Santini von Pro Obwalden. Das Buch hatte grossen Erfolg und erschien in zwei Auflagen (insgesamt 2'000 Exemplare). Das Museum Bruder Klaus Sachseln beabsichtigt, 2018 die damaligen Ereignisse um die A8 in Zusammenarbeit mit dem Verein Kulturlandschaft Landschaft und Kultur in Obwalden sowie damals involvierten Personen zu würdigen. Erhalten gebliebene Originale werden dabei im Museum ausgestellt.

## 5. Postulat Ausgestaltung der Linienführung der A8 von Sarnen-Süd bis zur südlichen Kantonsgrenze

Pro Obwalden gelang es, die Nationalstrassenplanung auf das politische Parkett zu bringen. Auf Initiative von Pro Obwalden reichte Kantonsrätin Trudy Abächerli mit 30 Mitunterzeichnern am 13. November 1980 das „Postulat betreffend die Ausgestaltung der N8 von Sarnen-Süd bis zur südlichen Kantonsgrenze“ ein mit folgendem Antrag: „Der Regierungsrat wird eingeladen, Ausgestaltung und Linienführung der N8 von einer von der Verwaltung unabhängigen Expertengruppe durch einen Vergleich der offiziellen Variante mit der von PRO OBWALDEN vorgelegten alternativen Variante mittels einer Nutzen-Kosten-Analyse und einer Nutzwertanalyse unter Berücksichtigung der von PRO OBWALDEN aufgestellten Beurteilungskriterien zu prüfen.“ Zur Begründung wurde unter anderem ausgeführt: „Es ist nicht das erste Mal, dass die N8 im Parlament zur Diskussion steht. Während noch vor wenigen Jahren ein grosser Teil der schweizerischen aber auch der Obwaldner Bevölkerung glaubte, Autobahnen müssten möglichst grosszügig projektiert und gebaut werden und Kritik vereinzelt laut wurde, werden sich heute immer mehr Menschen bewusst, dass Autobahnen zwar gewisse Probleme lösen, aber gleichzeitig für Menschen und Umwelt neue Probleme schaffen. Unverkennbar macht sich auch in unserem Kanton ein Gesinnungswandel bemerkbar.“ Abschliessend hielten die Postulanten fest, dass die von Pro Obwalden aufgeworfenen Fragen zu gewichtig seien, als dass sie leichthin erledigt werden oder gar abgetan werden könnten. Sie sollten daher durch eine von der Verwaltung unabhängige Expertengruppe studiert werden. Am 19. Dezember 1980 erklärte der Kantonsrat das Postulat für erheblich.

Der Regierungsrat des Kantons Obwalden zeigte sich in seinem Bericht vom 7. April 1981 zum Postulat skeptisch. Nebst der Erhaltung des Landschaftsbildes müssten auch andere Ziele im Auge behalten werden, vornehmlich die Verkehrssicherheit und die wirtschaftliche Entwicklung, die weitgehend von guten Strassenverbindungen abhängen. Der Regierungsrat sei aber bereit, die Anliegen der Postulanten zu überprüfen und zu diesem Zweck mit dem Bund und Nachbarkantonen Verhandlungen aufzunehmen. Da der Bund die Untersuchungen befürworte bzw. nun selbst veranlasse, würden sich zurzeit weitere Aktivitäten des Regierungsrates erübrigen. Dem Begehren des Postulats werde damit zum grösseren Teil entsprochen. Es gelte, das Ergebnis der Untersuchung und den nachherigen Entscheid des Bundesrates abzuwarten. Der Regierungsrat hielt unter anderem fest: „Man kann in guten Treuen darüber diskutieren, ob die N8 am Lungernersee links- oder rechtsufrig geführt werden soll. Man kann sogar drüber diskutieren, ob ein Brünigtunnel notwendig sein soll oder nicht. Hingegen ist der Regierungsrat der festen Überzeugung, dass eine Linienführung gewählt werden muss, die eine spätere Erstellung des Brünigtunnels nicht verunmöglicht. Der Regierungsrat bezweifelt stark, dass das Weglassen des Brünigtunnels die erhoffte Barrierenwirkung haben wird, wenn ab 1984 die N8 auf dem linken Brienerseeufer in Betrieb sein wird.“ Abschliessend formulierte der Regierungsrat seine Bedenken: „Der Regierungsrat blickt bezüglich der vom Kantonsrat verlangten und nun in Gang kommenden Untersuchung mit

Skepsis in die Zukunft. Es ist mit grösster Wahrscheinlichkeit anzunehmen, dass die Analyse, nach welcher Methode sie auch vorgenommen wird, ein klares Ergebnis für eine bestimmte Variante ergeben wird. Ebenso wahrscheinlich ist, dass dazumal wieder Gruppen entstehen werden, die nicht bereit sind, dieses Ergebnis zu akzeptieren. Es könnte sein, dass ein Ergebnis herauskommen könnte, das selbst den Befürwortern der Untersuchung nicht passen könnte. Der Regierungsrat könnte dann gezwungen sein, das Ergebnis als Auftrag des Bundes entgegenzunehmen und in die Tat umzusetzen“. Das zeigt, dass der Regierungsrat nur widerwillig die von Pro Obwalden und den Postulanten geforderten Untersuchungen aufnehmen wollte. Abschätzig äusserte er sich über die Vorstandsmitglieder von Pro Obwalden, indem er sie als die „Fachleute“ von Pro Obwalden bezeichnete.

## 6. Variantenvergleich

Schliesslich schwenkten der Kanton und der Bund auf die Forderung von Pro Obwalden und der Postulanten ein, den noch nicht gebauten Streckenabschnitt Sarnen – Brünig eingehend zu prüfen unter Einbezug der von Pro Obwalden vorgelegten Alternativ-Variante. Konkret wurden im Variantenvergleich drei Alternativen untersucht:

1. Ausbau der bestehenden Brünigstrasse und Bau der Ortsumfahrung Brienzwiler, Lungern und Giswil.
2. Neuanlage als Autostrasse, das heisst als Nationalstrasse zweiter Klasse.
3. Neuanlage mit Basistunnel zwischen Meiringen und Giswil.

Nach dem im Zeitraum 1982 – 1985 erfolgten Variantenvergleich einigten sich der Bund und die Kantone Bern und Obwalden bzw. die Behördendelegation in einem Grundsatzentscheid. In der ersten Priorität sollen die Ortsumfahrungen Sachseln, Giswil, Lungern und Brienzwiler realisiert und zumindest vorläufig auf eine Neutrassierung der A8 und den Brünigtunnel verzichtet werden. Über eine allfällige Erweiterung im Sinne einer durchgehenden Neuanlage solle in einem späteren Zeitpunkt entschieden werden. Zu diesem Erfolg, die A8 ab Sarnen nicht in offener Linie zu führen, dürfte schliesslich der Umstand wesentlich beigetragen haben, dass es gelang, den zuständigen Bundesrat, Leon Schlumpf, 1986 zu einem Augenschein zu bewegen. Bundesrat Schlumpf liess sich von den Argumenten der Gegner einer offenen Strecke überzeugen. 1987 stimmte der Bundesrat einer durchgehenden Untertunnelung der Siedlungsgebiete von Sachseln zu. Damit wurde vorerst den Forderungen von Pro Obwalden stattgegeben. Ein wichtiges Etappenziel war erreicht.

## 7. Pro Obwalden erhält 1985 den Schweizer Heimatschutzpreis

1985 erhielt Pro Obwalden den Schweizer Heimatschutzpreis. Die damalige Präsidentin des Schweizerischen Heimatschutzes, Rose-Claire Schüle, sagte bei der Preisübergabe, Pro Obwalden habe sich gegen eine vollständig neutrassierte, teilweise vierspurige Natio-

nalstrasse mit einem Tunnel unter dem Brünigpass eingesetzt. Der Verein habe die Kritik der örtlichen Organisationen aufgegriffen und auf eine gesamtkantonale umfassende Ebene verlegt. Pro Obwalden habe etwas für die Heimat getan und Landschaft sei Heimat. Und der Verein habe gezeigt, dass man das Gute gegen das Beharrungsvermögen unserer Institutionen durchsetzen könne, und dies sei noch mehr Heimat.

### 8. Auflösung des Vereins Pro Obwalden

Mit dem Entscheid des Bundesrates vom August 1987, beim Ausbau der A8 nur untertunnelte Dorfumfahrungen zu realisieren, auf einen Brünigtunnel zu verzichten und allfällige weitere Ausbauten einer späteren Generation zu überlassen, wurden die Begehren von Pro Obwalden übernommen und umgesetzt. Pro Obwalden hat sich deshalb in der Generalversammlung vom Dezember 1991 aufgelöst. Die Aktiven und das Dossier A8 wurden dem VCS Ob- und Nidwalden übergeben, der dieses Anliegen in sein eigenes Tätigkeitsprogramm aufnahm. Einige der ehemaligen Vorstandsmitglieder von Pro Obwalden traten in den Vorstand des VCS Ob- und Nidwalden ein. Dieser forderte 1997 mit der Aktion „Mut zur Lücke für den Weiterausbau der Nationalstrasse A8 in Obwalden“ unter anderem den Verzicht auf den Zusammenschluss der Ortsumfahrungen Sachseln und Giswil. Der VCS Ob- und Nidwalden setzte sich wie Pro Obwalden dafür ein, dass weiterhin nur Dorfumfahrungen statt eine durchgehende Nationalstrasse gebaut und dass auf einen Brünigtunnel verzichtet werde, um die Wohn- und Lebensqualität in Obwalden zu erhalten und einer massiven Zunahme des Durchgangsverkehrs keinen Vorschub zu leisten.

### 9. Konkrete Weiterführung der A8 nach dem Variantenvergleich und Ausblick

#### 9.1 Untertunnelte Umfahrungen der Dörfer Sachseln, Giswil, Lungern und Brienzwiler

Entsprechend dem erwähnten Grundsatzentscheid und der von Pro Obwalden vorgeschlagenen alternativen Variante wurden die Dörfer Sachseln, Giswil und Lungern in der Folge untertunnelt umfahren. Die Umfahrungen wurden in den folgenden Jahren eröffnet:

- 1997 Tunnel Sachseln, rund 5,2 km lang
- 2004 Tunnel Giswil, rund 2,1 km lang
- 2012 Tunnel Lungern auf der Ostseite des Lungerersees, rund 3,75 km lang

Als Folge des vorläufigen Verzichts auf den Brünigtunnel wurde beschlossen, Brienzwiler grosszügig zu umfahren. Auch diesbezüglich wurde den Forderungen von Pro Obwalden und Pro Brünigpass entsprochen. 1995 wurde die Umfahrung eröffnet. Deren Kernstück ist der 561 m lange Soliwaldtunnel, ein halber Kehrtunnel (180 Grad-Drehung), eine Novität im schweizerischen Nationalstrassennetz. Dieser Kehrtunnel basiert auf einem Vorschlag von Rolf Honegger, Bauingenieur und Vorstandsmitglied von Pro Obwalden. Mit der Realisierung der alternativen Projekte gelang es, die an Naturschönheiten reiche Seenlandschaft Obwal-

den zu schützen und die Belastung für die Menschen, die Natur und die Umwelt auf ein erträgliches Mass zu reduzieren.

### 9.2 Verbindung Sachseln-Süd – Giswil-Nord

Zum ersten Mal abgewichen wurde im Jahre 2010 vom Grundsatzentscheid 1982 – 1985. Die Umfahrung von Sachseln mündet nicht in die Brünigstrasse, sondern wird in einer separat geführten Linie parallel zu dieser auf einer Länge von 1'380 m bis zum Giswilertunnel verbunden, wobei das Zollhaus mit einem Tunnel von ca. 417 m Länge umfahren wird. Als Folge der parallelen Linienführung resultiert ein gigantischer Vollanschluss. Die Kosten für dieses kleine Zwischenstück beliefen sich auf rund 56 Millionen Franken. Bei der Eröffnung des Sachslertunnels 1997 protestierte der VCS Obwalden/Nidwalden gegen dieses Zwischenstück mit dem Slogan „Mut zur Lücke“ offensichtlich erfolglos.

### 9.3 Verbindung Giswil-Süd – Lungern-Nord (Kaiserstuhltunnel)

Neuerdings plant der Kanton zusammen mit dem Bund das Verbindungstück Giswil-Süd bis Lungern-Nord auf einer Strecke von rund 3,8 km und einem Kaiserstuhltunnel von ca. 2 km Länge, bei Kosten von rund 250 Millionen Franken. Das Generelle Projekt hat der Bund am 14. Juni 2013 genehmigt. Am 15. Oktober 2013 hat der Regierungsrat einen fünfjährigen Marschhalt in Bezug auf die Planung beschlossen. Dem stimmte der Bund im November 2013 zu. Es wurde beschlossen, die Ausarbeitung des Ausführungsprojektes zurückzustellen und unter Federführung des ASTRA in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei ein Konzept mit umsetzbaren Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auszuarbeiten und fünf Jahre nach Umsetzung der Massnahmen eine erneute Lagebeurteilung vorzunehmen. Damit waren die Lungerner Kantonsräte nicht einverstanden. Auf Grund der von ihnen eingereichten Motion, die von der Mehrheit des Kantonsrates am 11. September 2014 gutgeheissen wurde, hat der Regierungsrat beschlossen, die Planung weiter zu führen. Zurzeit wird das Ausführungsprojekt ausgearbeitet.

### 9.4 Brünigpass/Brünigtunnel

Noch bei der Eröffnung des Umfahrungstunnels Sachseln 1997 forderte das Tiefbauamt Obwalden einen Brünigscheiteltunnel, weil ein solcher grosse Vorteile habe. So könnten Staus vermieden und der Schwerverkehr müsse nicht über den Brünigpass geführt werden. Jahre später distanzieren sich die Behörden von diesem Vorhaben. Im Richtplan des Kantons Obwalden 2006 – 2020 wird ein Brünigtunnel abgelehnt. Wörtlich heisst es: „Ein Weiterausbau, wie der von verschiedener Seite eingebrachte Bau eines Brünigtunnels, wird aus kantonaler Sicht abgelehnt«. Und nun scheint ein Brünigtunnel für lange Zeit vom Tisch zu sein. Wie das Bundesamt für Strassen (ASTRA) am 16. Februar 2017 mitteilte, wird die Brünigpassstrasse zwischen Obwalden und Bern nicht mit neuen Tunneln ausgebaut. Zu diesem Schluss gelangte das ASTRA aufgrund einer von den Kantonen Bern und Obwalden

angeregten Zweckmässigkeitsstudie. Die hohen Kosten von rund einer halben Milliarde Franken liessen sich angesichts des vergleichsweise niedrigen Verkehrsaufkommens und der nicht auffälligen Unfallzahl nicht begründen. Für alle drei untersuchten Tunnelvarianten wurde ein Tages-Mehrverkehr von 1000 Fahrzeugen errechnet. Dagegen wollen nun der Bund und die Kantone Bern und Obwalden die Brünigverbindung weiterhin über die bestehende Passstrasse betreiben und die unfallträchtigen Stellen sanieren. Aufgrund der geschätzten Kosten von lediglich 20 Millionen Franken handelt es sich um einen moderaten Ausbau der Brünigstrecke. Damit dürfte das Projekt eines Brünigtunnels, welches Pro Obwalden und Pro Brünigpass immer bekämpft hatten, auf lange Zeit, wenn nicht für immer gestorben sein. Und damit bleibt der Brünigpass weiterhin eine Barriere, welche den Durchgangsverkehr und vor allem den Durchgangsschwerverkehr eindämmt.

## **VI. Fazit**

Seit den 1970er Jahren löste die Linienführung der A8 in Obwalden einen langjährigen politischen Konflikt aus. Es kam zu harten Auseinandersetzungen zwischen dem Kanton und teilweise den Gemeinden einerseits und den Bürgerinitiativen, insbesondere mit Pro Obwalden andererseits. In einem Leserbrief zur Eröffnung des Sachslers Tunnels formulierte es ein Sachslers Bürger so: „Zumindest Teile der politischen Behörden im Kanton Obwalden scheinen mit einem echten politischen Volksaktivismus, der wirklich aus der Bevölkerung kommt, auch heute noch ihre liebe Mühe zu haben. Das ist zumindest aus den Ansprachen an der Eröffnungsfeier des Umfahrungstunnels Sachseln herauszulesen gewesen. Gelobt und gedankt wurde zwar viel, aber die eigentlichen Aktivisten der ersten Stunde, die Wegbereiter für diese umwelt- und landschaftsschonende Tunnellösung, Pro Sachseln, später Pro Obwalden, wurden, wenn überhaupt, mehr beiläufig statt mit klaren Worten des Dankes erwähnt. Diese engagierten Leute wurden von einem grossen Teil der damaligen politischen Behörden nicht besonders geschätzt. Sie galten oder gelten noch als rotes Tuch, als eigentliche Verhinderer des wirtschaftlichen Fortschritts im Kanton Obwalden“. Einzig der damalige Sachslers Gemeindepräsident Emil Omlin sprach den Bürgerbewegungen einen klaren Dank aus: „Was lange währt, ist gut geworden. Gegen diese Lösung (das erste 29 Millionen Franken teure Projekt für eine offene Linienführung), die unsern Siedlungsraum für immer tief durchschnitten hätte, hat sich der Widerstand in der Bevölkerung geregt. Das war nicht einfach Engstirnigkeit der Besserwisserei, sondern Engagement aus Betroffenheit. Der Widerstand hat zum Überdenken Anlass gegeben und – wie wir heute sehen – schliesslich zu einer allseits befriedigenden besseren Lösung geführt« (Neue Obwaldner Zeitung vom 27. September 1997).

Pro Obwalden hat mit seinen zahlreichen Aktionen und Aktivitäten grossen Einfluss auf die Gestaltung und Linienführung der A8 in Obwalden genommen. Die damaligen Begehren von

Pro Obwalden wurden grösstenteils übernommen und umgesetzt. Widerstand gegen das offizielle Projekt der N8, wie sie damals noch hiess, wurde nicht nur von Pro Obwalden geleistet, sondern auch von andern lokalen Arbeitsgruppen wie Pro Sachseln, Arbeitsgruppe Lungern, Pro Brünigpass, von Kantonalsektionen schweizerischer Umweltorganisationen sowie von den Räten der betroffenen Gemeinden und von Bürgern und Bürgerinnen. Es bedurfte eines immensen Aufwandes und grosser Beharrlichkeit, um die ursprünglichen Pläne des Kantons zu verhindern. Wäre die offizielle Variante, die eine praktisch offene Linienführung der A8 von Sarnen bis zum Brünig vorsah, realisiert worden, wäre die einmalige Seenlandschaft schwer beeinträchtigt worden. Naherholungsgebiete wie z.B. das Emmetti und Bruochli in Sachseln, aber auch Kaiserstuhl und Obsee hätten nicht wiederzuzumachende Eingriffe in das Landschaftsbild erlitten. Zudem wäre in unverhältnismässiger Weise Kulturlandschaft verschwendet worden.

Die politische Auseinandersetzung um die Linienführung der A8 ist noch nicht zu Ende. Auch heute noch ist umstritten, ob und wie die Verbindung Giswil-Süd – Lungern-Nord (Kaiserstuhltunnel) realisiert werden soll. Zu hoffen bleibt, dass das Verbindungsstück Giswil-Süd bis Lungern-Nord (Tunnel Kaiserstuhl) nicht wie geplant realisiert wird, sondern in einer bescheideneren Variante mit teilweisen Verbesserungen auf der Brünigstrasse, wie dies weiter oben, beim Brünigpass, nun vorgesehen ist. Erfreulich ist aus Sicht von Pro Obwalden, dass nun endlich auf einen Brünigscheiteltunnel verzichtet wird. Der Verkehr hat, wie überall in den letzten Jahren zugenommen. Darum ist es wichtig, wie Pro Obwalden immer betonte, dass nicht durch einen zu grosszügigen Ausbau der A8 immer mehr Durchgangsverkehr angezogen wird. Die heutigen Verkehrsprobleme befinden sich nicht beim Brünig, sondern vor dem Loppertunnel, wo es immer wieder zu Staus kommt. Der durchschnittliche Verkehr pro Tag beträgt auf der A8 bei Alpnachstad rund 26'000 Fahrzeuge.

Ein ganz grosser Dank gilt vor allem dem leider zu früh verstorbenen (2005) Co-Präsidenten von Pro Obwalden, Bruno Santini. Er war der Motor von Pro Obwalden. Er hat mit nie nachlassender Energie die vielfältigen Aktivitäten von Pro Obwalden in entscheidendem Mass initiiert und geprägt. Ebenso wichtig waren die fachlichen Impulse des Ingenieurs Rolf Honegger, der leider auch viel zu früh gestorben ist (2007).

1996 wurden die Autobahnen von N wie Nationalstrasse auf A wie Autobahn umbenannt – auch als Anpassung an zahlreiche Nachbarländer. So wurde die N8 zu A8. Ausser in zitierten Passagen wird der Begriff A8 verwendet.



Quellen:

- Staatsarchiv des Kantons Obwalden, Dossier „Pro Obwalden“, P.0106.
- Nationaltrasse A8, Vom Lopper bis zum Brünig, [www.a8-ow](http://www.a8-ow), A8 Obwalden, herausgegeben vom Bau- und Raumentwicklungsdepartement des Kantons Obwalden /Hoch- und Tiefbauamt /Abteilung Strassenbau.
- Markus Furrer, Die neue Opposition in der Urschweiz in den 1970er und 1980er Jahren, Historische Fallstudien zur Ökologiebewegung und zur Bildung „grüner“ Parteigruppen in den Kantonen Uri, Schwyz, Ob- und Nidwalden, Dissertation 1992.
- Zeitschrift Strasse und Verkehr vom 5. Mai 1980, Linienführungen der N8 südlich von Sachseln, S. 150 bis 164.
- Nationalstrasse im Raume Sachseln, Sachseln im Juni 1982, herausgegeben von Pro Obwalden.
- Niccolò Raselli/Peter Ruch, Die N8 auf dem Prüfstand (Sonderdruck aus Natur und Mensch, Nr. 5/1982).
- „Obwalden vertraut auf seine Jugend. Ergebnisse der Befragung 1981 der Obwaldner Jugend“. Sachseln 1981, Obsi Obwaldä. Siehe auch die Beschlüsse der Jugendlandsgemeinde vom 13. März 1982, Sarnen 1982.
- Die Redimensionierung der N8, Die Nationalstrasse N8 zwischen Sarnen und Brienzwiler im Spiegel der Presse 1980 – 1988, herausgegeben von Pro Obwalden und Pro Brünigpass im November 1988.
- A8 Mut zur Lücke, Informationsmappe des VCS Ob- und Nidwalden zur Eröffnung des Umfahrungstunnels Sachseln vom 24. September 1997.