

«Man sieht, was man macht»

Baudirektorin Therese Rotzer zieht Bilanz über ihr erstes halbes Jahr, in dem sie auch schon eine Niederlage wegstecken musste.

Philipp Unterschütz

Die Veränderungen im Büro im Stanser Breitenhaus, das Baudirektorin Therese Rotzer von Vorgänger Josef Niederberger übernommen hat, sind gering. Am auffälligsten: die Aktenschränke im funktionalen Industriedesign reichen nicht mehr bis fast zur Decke. Weniger Schränke im Büro, weniger Papier? Die Regierungsrätin schmunzelt. Sie sei schon vermehrt digital unterwegs und brauche deshalb viel weniger Schränke. «Ich archiviere Akten so schnell wie möglich.» Auf den Möbeln stehen neben einer Schale mit frischen Früchten noch Dutzende Weihnachts- und Neujahrskarten, über die sie sich gefreut hat – aber nur noch bis am 1. Februar, dann würden sie abgeräumt.

Therese Rotzer hat bei der Übernahme der Baudirektion nur wenig Änderungen in den Abläufen und Strukturen vorgenommen, das widerspiegelt sich auch in ihrem Büro. Am auffälligsten sind drei neue Bilder aus der Kunstsammlung des Kantons. Zwei beeindruckende Fotos mit dem wolkenverhangenen Pilatus in kräftigen Farben vom bekannten Fotografen Arnold Odermatt und ein rotes abstraktes Ölbild vom verstorbenen Buochser Maler Charles Wyrsh. Darunter steht ein Kerzenständer, den ihr Vater geschmiedet hat. «Ich liebe warme, schöne und kräftige Farben», erklärt Therese Rotzer.

Den Puls ausserhalb des Breitenhauses spüren

Dass nach ihrer Wahl nicht jemand von den Bisherigen die Baudirektion übernahm, hat sie doch etwas überrascht. «Aber ich bin Generalistin und konnte mir jedes Departement vorstellen.» Mittlerweile hat sie sich gut eingelebt, ihr gefallen die vielen spannenden, handfesten Themen und Projekte. «Man sieht, was man macht.» Ihre ju-



Die Nidwaldner Baudirektorin Therese Rotzer in ihrem Büro im Breitenhaus in Stans.

Bild: Philipp Unterschütz (20. Januar 2023)

ristische Ausbildung sei sehr hilfreich. «Ich kann die Themen strategisch angehen. Um die Projekte zu planen und umzusetzen, dafür haben wir unsere Ingenieure.» Sehr hilfreich seien auch die acht Jahre, die sie im Landrat sass und sich ein grosses Vorwissen über die kantonale Politik aneignen konnte.

Sie habe sich zuerst mit Hochdruck in viele laufende Projekte einarbeiten müssen. Und ganz wichtig war es für Therese Rotzer, möglichst schnell mit den Partnern, insbesondere mit den Gemeinden, Gespräche aufzunehmen. «Ich habe alle besucht. Ich wollte den Puls ausserhalb des Breitenhauses spüren

und den Boden für die enge Zusammenarbeit schaffen, die wir bei den Verkehrsthemen und der Raumplanung brauchen.»

Knacknuss Stans West

Bald nach Amtsantritt musste Therese Rotzer mit der Ablehnung der Entlastungsstrasse Stans West eine Abstimmungsniederlage hinnehmen. «Wir müssen die vielen offenen Fragen klären und die wichtigsten Akteure mitnehmen», zieht sie ihre Lehren. «Es ist ein Killerkriterium, wenn die Standortgemeinde kritisch eingestellt ist. Diese muss aber vielleicht auch Kompromisse eingehen, weil ja

die ganze Bevölkerung in der Region betroffen und auch der Landrat involviert ist.»

Das Projekt Stans West will sie nun in einer Gesamtbetrachtung angehen. Der runde Tisch, den die Baudirektorin vorschlug, ist positiv aufgenommen worden. Es fand bereits eine erste organisatorische Sitzung mit Gemeindepräsidenten und Vertretern aller Fraktionen statt. «Der Prozess wird wohl etwas dauern, aber nach 40 Jahren müssen wir das Problem jetzt nicht in einem halben Jahr lösen. Ein sauberer Prozess und alle Beteiligten im Boot zu haben, ist wichtiger als das Tempo.»

Ein weiteres wichtiges Thema ist für Therese Rotzer der Ausbau der Bahninfrastruktur in der Zentralschweiz, wie zum Beispiel der Durchgangsbahnhof Luzern und die Doppelspur in Hergiswil mit der Variante «Tunnel kurz». Diese Tage ist sie zum Antrittsgespräch nach Bern zu Anna Barbara Remund, der Vizedirektorin des Bundesamts für Verkehr (BAV) und Abteilungsleiterin Infrastruktur, gereist. «Ich habe die Wichtigkeit betont und die Notwendigkeit dieser Ausbauten dargelegt», erzählt die Baudirektorin.

Das Gesamtverkehrskonzept ist ein wichtiges Projekt, das sie in ihrer erst kurzen

Amtszeit unter Dach und Fach bringen konnte. «Wichtig ist, dass jetzt die Gesamtregierung dahintersteht.» Die neue Version sei weniger ideologisch, dafür lösungsorientierter.

Lange Vorlaufzeiten

Weil der Kredit dafür aufgebraucht war, setzte sich Therese Rotzer nach Amtsantritt im Sommer hin und schrieb es höchstpersönlich selber um. «Zwar hat das viel Zeit in Anspruch genommen, aber dafür bin ich jetzt voll im Thema drin.» Wieder aufgenommen in das Gesamtverkehrskonzept wurde die Tieferlegung der Zentralbahn in Stans. «So grosse Infrastrukturprojekte brauchen immer lange Vorlaufzeiten. Man muss früh anfangen, darüber nachzudenken und erste Vorstudien zu machen», erklärt Therese Rotzer. Auch am Nadelöhr Hergiswil will sie dranbleiben. Realistischerweise könne der «Tunnel kurz» auch eher umgesetzt werden, weil man planerisch viel weiter sei und versuchen könne, das Projekt im Infrastrukturfonds des Bundes unterzubringen.

Unbedingt nötig ist ein Ausbau des Kreisel Kreuzstrasse, idealerweise natürlich zeitlich abgestimmt mit dem Projekt des Sicherheitskompetenzzentrums. «Ich bin beim Astra bereits vorstellig geworden. Sie haben das aufgenommen und wollen mit der Planung starten.»

Bisher hat Therese Rotzer keinen einzigen Tag im Amt bereut. «Ich bin zeitlich zwar schon sehr engagiert, aber bekomme grosses Verständnis von meinem Mann und der Familie.» Zur Erholung gehe sie gern ins Berner Oberland zum Wandern oder auch andernorts in der Schweiz in die Berge und in die Natur. «Eigentlich bin ich ein sehr ausgeglichener Mensch, ich kann dann jeweils auch gut abschalten.»

Bund sorgt für Aufregung am Berg

Das Bundesamt für Verkehr sieht die Sicherheit bei Zahnradbahnen in Gefahr und macht Auflagen – ziemlich kurzfristig.

Christian Glaus

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) passt die Vorschriften für Zahnradbahnen an. Damit will es die Sicherheit bei Talfahrten erhöhen. Konkret geht es um die Geschwindigkeitsüberwachung. Gerade bei älteren Fahrzeugen fehle ein zuverlässiges Backup für den Fall, dass das Hauptsystem ausfällt. Werde eine Zahnradbahn bei der Talfahrt zu schnell, könne es rasch zu Bremsversagen und Entgleisungen kommen, schreibt das Amt. Neu gelten folgende Regeln:

– Fällt die Geschwindigkeitsüberwachung oder eine andere Sicherheitseinrichtung aus, darf der Lokführer nur noch halb so

schnell fahren, wie erlaubt. Beim nächsten geeigneten Ort müssen die Reisenden evakuiert werden.

– Die Geschwindigkeitsüberwachung und weitere sicherheitsrelevante Funktionen müssen in doppelter Ausführung vorhanden sein. Für neue Fahrzeuge gilt diese Vorgabe bereits ab Frühling. Bestehende Züge müssen bis Mitte 2026 nachgerüstet werden, sofern dies technisch möglich ist.

In der Zentralschweiz fahren Zahnradbahnen auf den Pilatus, die Rigi sowie die Zentralbahn nach Engelberg und über den Brünig nach Interlaken. Müssen sie ihr Rollmaterial nun für viel Geld nachrüsten? Oder besteht gar die Gefahr, dass ältere oder

historische Zahnradbahnen bald verschwinden? BAV-Sprecher Michael Müller versucht zu beschwichtigen: «Wir gehen nicht davon aus, dass Züge ausrangiert werden müssen», erklärt er auf Anfrage. Müller räumt jedoch ein, dass das Bundesamt heute noch nicht abschätzen kann, wie viele Zahnradbahnen von den neuen Regeln betroffen sind.

Bahnen müssen nun liefern

«Die Unternehmen müssen nun ihre Systeme anschauen und uns einen Vorschlag machen, wie sie die neuen Regeln umsetzen.» Klar ist indes, dass das Bundesamt für Verkehr die Bahnen überrumpelt. Dass die Sicherheitsbestimmungen angepasst

werden, sei zwar keine Überraschung, schreiben Zentralbahn und Rigi-Bahnen übereinstimmend. «Überraschend ist eher der Umfang der Forderungen», erklärt Zentralbahn-Mediensprecher Thomas Keiser. Jörg Lustenberger, Leiter Betrieb und Infrastruktur bei den Rigi-Bahnen, findet: «Die Umsetzungsfrist von zwei Jahren ist sehr sportlich.»

Was die neuen Regeln für ihre Züge bedeuten, können die Unternehmen noch nicht erklären. Bei den Rigi-Bahnen sind bis auf die neuen Stadler-Kompositionen mit Baujahr 2022 alle Fahrzeuge von den neuen Regeln betroffen. Vier seien in den letzten Jahren für mehrere hunderttausend Franken sicherheitstechnisch nachgerüstet

worden. «Inwiefern dies den neuen Anforderungen des BAV genügt, gilt es nun zu prüfen», schreibt Lustenberger. Klar ist für ihn: «Dass wir deswegen unsere historischen Wagen ausrangieren würden, kommt für uns sicher nicht in Frage.»

Alle neuen Fahrzeuge erfüllen die Anforderungen

Bei der Zentralbahn seien bis auf die neuesten Fink-Züge alle von den neuen Regeln betroffen, erklärt Thomas Keiser. Man rechne jedoch nur mit «marginalen Anpassungen». Zu den Kosten kann er noch keine Angaben machen. Zuerst müsse der Umbaubedarf geklärt werden. Bei den Pilatusbahnen erfüllen alle neuen Fahrzeuge die Anforderungen, erklärt das

Unternehmen. Noch unklar ist, ob und wie die beiden alten Triebwagen angepasst werden müssen, die für Nostalgiefahrten im Einsatz sind. Weshalb sind die neuen Regeln überhaupt nötig? Vorfälle sind keine bekannt, und die Bahnen betonen, die Sicherheit habe oberste Priorität. Michael Müller vom BAV bestätigt, dass das Amt nicht auf einen bestimmten Vorfall reagiere. Bei Kontrollen habe man aber festgestellt, dass die Firmen die geltenden Regeln anders interpretieren als das BAV. Als Beispiel nennt er eine Bahn, die nicht über ein doppeltes Sicherheitssystem verfüge. Dafür seien zwei Lokführer im Zug. Im Notfall genüge das aber nicht. «Wir mussten rasch reagieren, damit auch in Zukunft nichts passiert.»