

# kultur tipp

Musik Film Bühne Literatur Ausstellungen





AUSSTELLUNG

# Wir fahren, fahren, fahren ...

**Die Ausstellung «Meilensteine» im Nidwaldner Museum zeigt, wie der Bau von Bahn und Strasse den Kanton veränderte. Eine Schau zur richtigen Zeit: Die Schweiz sollte sich Gedanken zur Mobilität der Zukunft machen.**

Gas geben, rollen, stoppen. Gas geben, rollen, stoppen. 14 Kilometer. Zwei Stunden. An Ostern, Auffahrt, Pfingsten, in den Sommerferien: der Gotthardstau, das immobil-immaterielle Kulturerbe der Schweiz. Bald beginnt die Stausaison. Und die Stehsaison, das ÖV-Äquivalent für diejenigen, die sich vor den langen Wochenenden und Ferien in die Züge nach Chur, Interlaken oder Brig quetschen.

Zeit für eine gedankliche Fahrt auf der Autobahn A2. Vom Stauanfang in Erstfeld geht es zurück: Seelisbergtunnel, Lehnenviadukt, Ausfahrt 32, Stans-Nord. Blinker setzen, Halt beim Salzmagazin. Dort zeigt das Nidwaldner Museum eine Ausstellung, die aktueller nicht sein könnte. «Meilensteine – Mobilität und wir» rollt die Verkehrsgeschichte des Kantons

auf, thematisiert die positiven und negativen Aspekte der Anbindung ans schweizerische Strassen- und Schienennetz und stösst schliesslich Gedanken über das eigene Mobilitätsverhalten an.

## Über den Renggpas gehts in den ersten Stock

Auch die Ausstellung ist als gedankliche Reise gestaltet. Der Weg in den ersten Stock steht für den Renggpas – bis zur Eröffnung der Achereggbrücke 1860 der einzige und umständliche Landweg von Hergiswil ins Kantonsinnere. Der Haupttraum wiederum zeigt den Kanton seit der Anbindung an das Nationalstrassennetz. Auf einem grossen Luftbild im Zentrum der Ausstellung schlängelt sich das graue Band der Gotthardautobahn

von Stansstad bis zum Portal des Seelisbergtunnels. Zu beiden Seiten eröffnen mehrere Stationen Aspekte des Themas Mobilität.

Historische Dokumente und Fotografien erzählen von frühen Pilgerreisen und dem Fährbetrieb von einst. Flugzeuge der Pilatuswerke, einem wichtigen Arbeitgeber im Kanton, hängen als Modelle von der Decke. Ein Moped lässt die Töffli-Kultur der Region aufleben, und der Fotograf und Rollstuhlfahrer Emanuel Wallimann leitet den Blick der Besucherinnen und Besucher auf den mehr oder weniger befahrbaren Untergrund seines Alltags.

Auf dem Weg ins Dachgeschoss folgt man danach symbolisch der Steilrampe der Zentralbahn. Analog zum Autobahnband im ersten Stock bildet hier ein Modell der Bahnstrecke Stansstad–Engelberg das Herzstück des Ausstellungsteils über die Entwicklung der Eisenbahn in Nidwalden.

Es ist eine dichte Schau, die der Historiker und Journalist Stefan Ragaz fürs Nidwaldner Museum entwickelt hat. Aber eine, welche die Mobilität als ambivalentes Phänomen unserer Zeit begreift. So wird der erste Stock mit ständigem Auto- und Lastwagenrauschen des Nord-Süd-Verkehrs beschallt: Diese Akustik erinnert unaufhörlich daran, dass die Strasse dem Kanton nicht nur neue Arbeitsplätze und die Anbindung an die weite Welt brachte, sondern auch verbaute Landschaften, Verkehrslärm und Freizeitströme.

## Die Schweizer, das dauermobile Volk?

Eine letzte Gedankenreise. Mit dem Zug geht es von Stans nach Zürich: Pendler in der S4 nach Luzern, Blick auf die Lärmschutzgalerie der Gotthardautobahn, Kofferstapel im Interregio. Eineinhalb Stunden später im Büro: Anruf bei Ueli Häfeli, Historiker und Mobilitäts-



**Der Verkehr und der Kanton Nidwalden (v.l.):**  
Autobahn A2 im nidwaldnischen Beckenried,  
Drehbrücke an der Acheregg (1888), autofreies  
Wochenende am Seelisbergtunnel (1980)



experte. Ist der Kanton Nidwalden eigentlich repräsentativ für die Entwicklung der Schweiz? «Nidwalden ist insofern typisch, als dass die Zunahme des Pendler- und des Freizeitverkehrs an vielen Orten die Eckpfeiler der Mobilitätsentwicklung bildet», sagt Haefeli.

Tatsächlich zeigen die Zahlen des Bundesamts für Statistik: In den letzten 35 Jahren haben sowohl der Pendler- als auch der Freizeitverkehr zugenommen. Die Schweizer, das dauermobile Volk? Laut Haefeli hatte die Mobilität in der Schweiz schon immer einen sehr hohen Stellenwert. «Doch heute kommen wir schneller und billiger voran und machen deshalb mehr Kilometer.» Hinzu komme, dass das Wohlstandsniveau einem breiten Teil der Bevölkerung die Chance auf Mobilität ermögliche.

Unterwegssein, das ist ein Stück Freiheit, ein Luxus, den Schweizerinnen und Schweizer noch immer geniessen. Wenn auch nicht mehr ganz so eupho-

risch wie auch schon. In den 1960ern berichtete die Schweizer Filmwochenschau regelmässig überschwänglich vom Autobahnbau und von den Volksfesten, mit denen neue Abschnitte des Nationalstrassennetzes eingeweiht wurden. Und noch 2004 beobachteten die Menschen vom «Ysebahnbeizli» aus begeistert die Züge, die so schnell wie noch nie zuvor über die Bahn-2000-Strecke Mattstetten–Rothrist brausten.

### Plötzlicher Widerstand gegen Verkehrswachstum

Jahrzehnte später: Das Stimmvolk sagt im Herbst 2024 Nein zum Ausbau von sechs Autobahn-teilstücken. Und SBB-Neubaustrecken wie jene entlang des Genfersees werden kritisch diskutiert.

Mobilitätsexperte Ueli Haefeli sieht darin eine zyklische Entwicklung. «Schon nach dem Wachstumsschub der 1960er standen die Schweizerinnen und Schweizer dem Infrastruktur-

ausbau ab den 1970ern skeptischer gegenüber.» Haefeli erinnert an das Nein zur Zürcher U-Bahn und an die Proteste gegen die N4 im Knonaueramt. Gründe, weshalb die Schweizer auch aktuell nicht mehr unbedarft Freude am Verkehrswachstum haben, sieht er mehrere.

Die Schweiz verfügt bereits über ein grosses Grundnetz von Strassen und Bahnstrecken. Jeder weitere Ausbau sei teuer. Nach dem Wirtschaftsboom und dem Bevölkerungswachstum der letzten zehn Jahre sei wohl auch der Wunsch gross, etwas das Tempo zu drosseln. Schliesslich spielt laut Haefeli auch die Klimafrage eine wichtige Rolle: «Möchte die Schweiz klimaneutral werden, darf der Verkehr nicht einfach weiterwachsen.»

Und wie könnte die Zukunft der Mobilität in der Schweiz aussehen? Selbst Ueli Haefeli findet diese Frage schwierig: «Faktoren wie die weltweite politische Entwicklung oder Innovationen

wie das selbstfahrende Auto erschweren eine Prognose. Aber wo Unklarheit herrscht, gibt es auch Raum zum Gestalten.»

Vielleicht machen dabei die Besucher von «Meilensteine» den Anfang, denn diese können sich in der Ausstellung Gedanken zur Mobilitätszukunft machen. Braucht es mehr Carsharing-Angebote? Ist Mobility-Pricing in den Städten die Lösung? Entlasten Homeoffice-Tage die Züge und Strassen? «Wir fahrn, fahrn, fahrn auf der Autobahn / Vor uns liegt ein weites Tal», sangen die Elektropioniere von Kraftwerk 1974. Eine Hymne auf die ungebremste Mobilität. «Wir bleibn, bleibn, bleibn daheim», heisst es vielleicht künftig. Da steckt nicht weniger Freiheitsgefühl drin.

Simon Knopf

### Meilensteine – Mobilität und wir

Bis So, 2.11., Nidwaldner Museum Salzmagazin Stans