

Der Kampf um's Allmend-Land

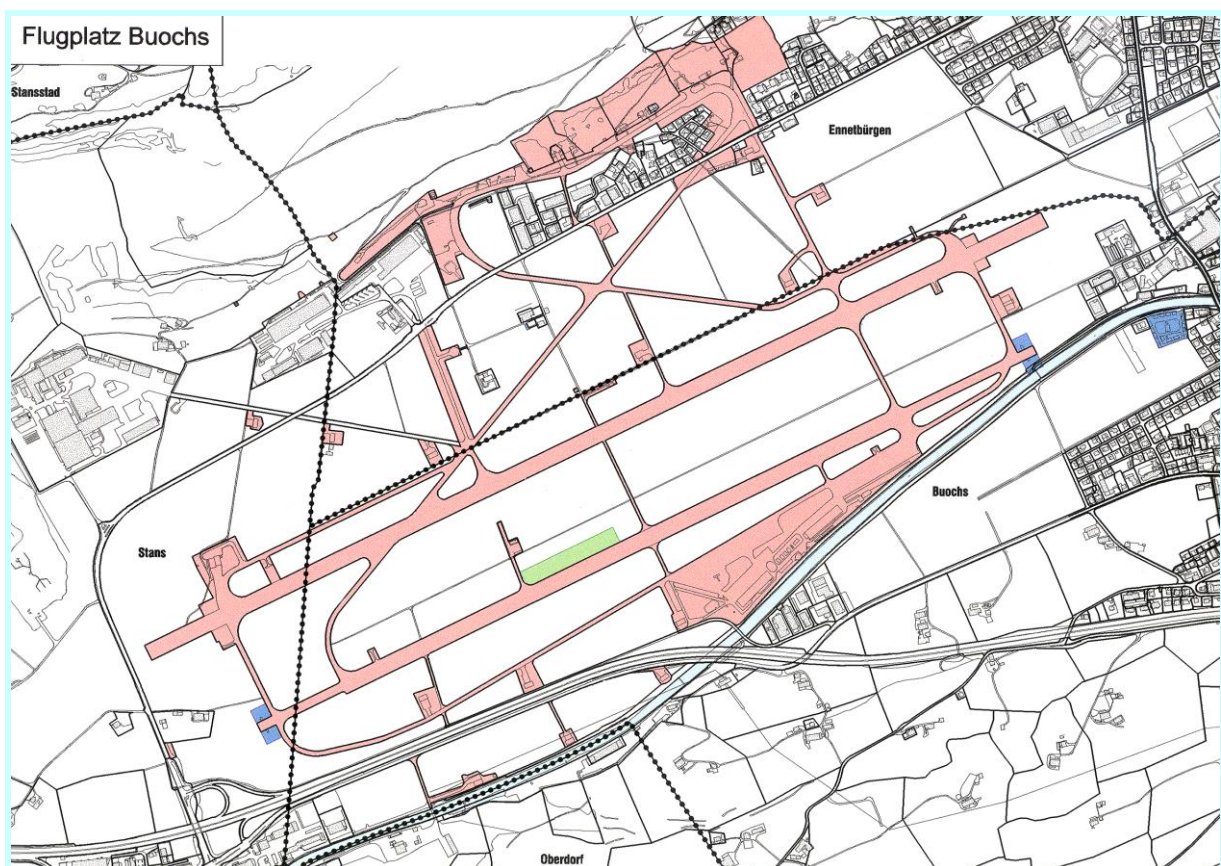
Die Allmend ist für alle da – und das schon seit Jahrhunderten. Seit den Anfängen im Hochmittelalter hat sich an der Rechtsform der «Universitas» nicht viel geändert: Sie dient der gemeinschaftlichen Nutzung und Verwaltung von Grund und Boden durch eine Gemeinschaft. In Nidwalden entstanden so die Genossen- und Ürtelkorporationen, die neben den Allmenden auch die Alpen und Wälder gemeinsam und nachhaltig verwalten.

Der Talboden zwischen Buochs, Ennetbürgen und Stans war bis zur Melioration 1919 für die Landwirtschaft von geringer Bedeutung, da viele Gebiete Sumpfland waren und ständig von Überschwemmungen heimgesucht wurden. Die Melioration entstand so im Geiste der Anbauschlacht und der Gewässerkorrekturen, die beinahe alle Talböden der Schweiz grundlegend veränderten. Die durch Drainagen entwässerte Ebene zog schnell das Interesse der Luftwaffe auf sich, die ab den 1930er-Jahren bis zum Ende des Kalten Krieges den Flugplatz kontinuierlich ausbaute. Doch nicht nur die Armee benötigte immer mehr Abschnitte der Allmend: Mit dem Autobahnbau und dem Anschluss an das Mittelland setzte eine grosse Wachstumsphase ein, die bis heute anhält. Einfamilienhausquartiere, Wohnblöcke, Gewerbe- und Industriezonen, Strassen und andere Infrastrukturen entstanden überall im Talboden und bedrängten zunehmend die Agrarwirtschaft, welche ihrerseits wirtschaftlich und gesellschaftlich an Grösse und Glanz einbüsste.



Die sturen, bockbeinigen Nidwaldner

Mein Grossvater der Viehhändler Peter Odermatt (dr Hinderbach Peter) war Präsident der Flugplatzkommission und hat im Jahre 1935 mit dem nachmaligen Direktor der Militärflugplätze (DMP) einen definitiven Vertragstext über die **provisorische Nutzung der Allmend** unterschrieben. Er war nur bereit das wirklich **notwendige Land** an den Bund abzutreten. Selbst Bundesrat Rudolf Minger vermochte ihn und seine Mitstreiter der Korporation Buochs, auch unter Androhung der Notenteignung, nicht umzustimmen. In den Jahren 1936 bis 1939 fand mein Vater mit vielen Buochsern eine willkommene Nebenbeschäftigung bei der Melioration der Allmend und dem Aufbau des Flugplatzes Buochs. In dieser schwierigen Zeit musste der Druck auf die Flugplatzkommission bezüglich Verkauf der ganzen Allmend enorm gewesen sein. Während des Krieges fand nochmals ein Gespräch zwischen meinem Vater - Dragoner an der Grenze - und dem General statt. Letzterer wollte unbedingt die Buochser Genossen in der Sache Flugplatz umstimmen und wie auf den anderen Flugplätzen die ganze Allmend käuflich erwerben. Schlussendlich konnte die Eidgenossenschaft von den drei betroffenen Korporationen lediglich die durch die Bauten, Pisten und Rollwege belegte Landfläche käuflich erwerben. So ist die Einmaligkeit des einzigen **nicht** eingezäunten und komplett dem Bund gehörenden Flugplatzes entstanden (rot Eigentum EMD)



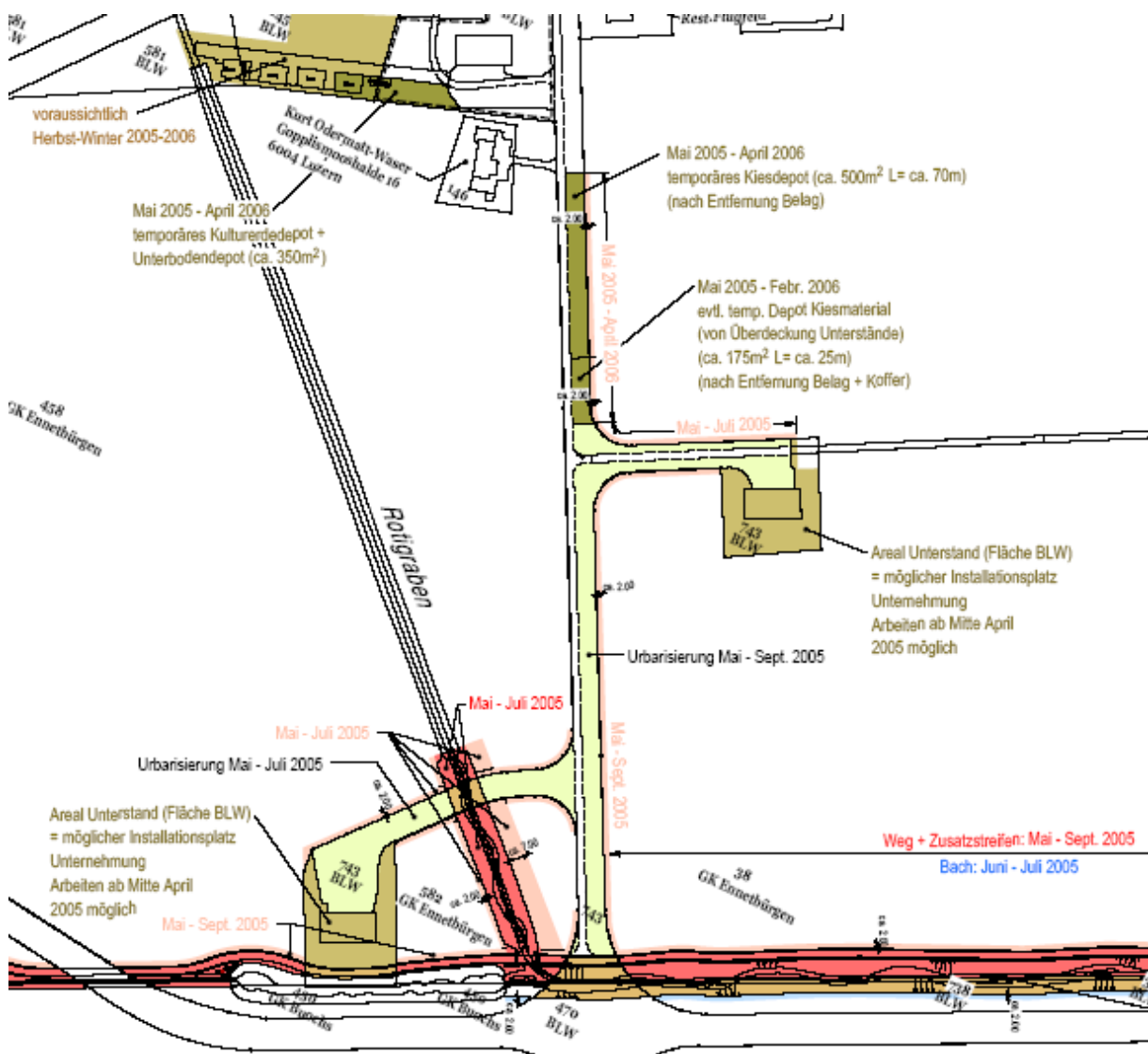
Die Allmend steht seit Jahren unter zunehmendem Druck von verschiedenen Akteuren mit unterschiedlichen Interessen. Sie droht durch den Bedeutungsverlust der Agrarwirtschaft sowie der steigenden Zahl der in den Korporationen nicht repräsentierten Nidwaldnerinnen und Nidwaldner an Legitimation zu verlieren. Die Gefahr besteht, dass der Allmendgedanke – der Gedanke des gemeinschaftlichen Eigentums – ganz von der Allmend und aus den Köpfen verschwindet und der Talboden das Opfer von Partikulär- und Spekulationsinteressen wird. Dies würde dem Gemeinschaftssinn und der Beziehung der Bewohner zum Talboden stark zusetzen und zu Gleichgültigkeit und Beliebigkeit führen.



Als ich die Dienststelle Buochs 2003 übernahm war der Allmendgedanke im EMD überhaupt kein Thema! Beim Liegenschaftsdienst der Luftwaffe galt der Grundsatz: „Was man hat, das hat man“! Die harten Landerwerbsverhandlungen bei der Gründung, später beim Bau der Redundanzpiste und 1995 beim Dohnenstartplatz mit einer Unterstellmöglichkeit haben zu dieser kompromisslosen Haltung beigetragen. Das im Parlament diskutierte Mietermodell im VBS mit der Zentralisation der VBS Liegenschaftsdienste brachten neue departementsübergreifende Sichten in die luftwaffeninterne Diskussion um Bundesland. In diesem Zusammenhang durfte ich einen ersten wichtigen Erfolg verzeichnen. Der Kaufrechtsvertrag Hostettensteg vom 13.10.2003 über

Landabtretung an den Kanton Nidwalden zu Gunsten des Projektes Hochwasserschutz.

Nach Genehmigung des neuen Stützpunktkonzeptes durch den Chef der Armee Ende 2003, wurde im Zusammenhang mit dem Schwerverkehrszentrum erstmals über einen Rückbau der Redundanzpiste nachgedacht. Es brauchte viel Überzeugungskraft und Engagement bis sich am 16. 6. 2005 die Schweizerische Eidgenossenschaft verpflichtete Realersatz ab diversen Parzellen zu Gunsten des Projektes Hochwasserschutz (Scheidgraben) bereit zu stellen.



Frau Landammann und Baudirektorin Lisbeth Gabriel sagte anlässlich der Einweihungsfeierlichkeiten des Uferweges Scheidgraben:

„Ich glaube man darf sagen, das Werk ist gelungen und deshalb ist es mir ein Anliegen Danke zu sagen.

Danken vor allem den Verantwortlichen der Luftwaffe. Sie haben dem Kanton Rollwege, Unterstände, Strassen und Baracken mit Vorplätze zur Verfügung gestellt, die nach der Renaturierung als Realersatz an die

Landeigentümern abgetreten werden konnten. Dank diesem Entgegenkommen wurde die Realisierung des Projektes Scheidgraben überhaupt möglich.

Ganz speziell erwähnen möchte ich hier Herr Bebbo Odermatt, verantwortlicher Leiter des Flugplatzes Buochs. Wir haben von Bebbo in allen Belangen sehr, sehr grosse Unterstützung erfahren dürfen und er und seine Mitarbeitenden haben wesentlich dazu beigetragen, dass Übergang und Rückbau gut und problemlos bewältigt werden konnten. Ganz herzlichen Dank Bebbo!“



Wir alle sind durch die Renaturierung und Revitalisierung des Scheidgrabens mit dem Uferweg und dem Skulpturenpark dem Ziel, einer Allmend die im Dienste der Allgemeinheit steht, näher gekommen.

Auf der grossen Freifläche inmitten der Berge können mit gutem Willen viele Akteure und Nutzungen nebeneinander Platz haben.

Dieser einzigartige öffentliche Raum mit vielen, durchmischten aber auch aufeinander abgestimmten, Aktivitäten und Nutzungen bringen der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Natur einen Mehrwert. Die Interaktion mit den umliegenden Landschaftsräumen, den Dörfern und Knotenpunkten ermöglicht es der Allmend, einen integralen Teil des funktionalen Raumes zu sein. Die Wertschätzung der Bevölkerung gegenüber dem offenen und grünen Raum und das Wissen um die Bedeutung für Mensch und Natur lässt die Allmend zu einem sicheren Wert für die Zukunft werden.

