



Arbeiten am Südportal des Hubelmatattunnels.

Hochbetrieb auf mehreren Baustellen

Zwei Monate nach dem Spatenstich für den Ausbau der Zentralbahn im Raum Luzern wird an mehreren Baustellen gleichzeitig gearbeitet. Rund 50 Bauleute sind zurzeit im Einsatz.

Am Nordportal des künftigen Hubelmatattunnels sind diverse Vorarbeiten bereits abgeschlossen. Es wurden Anpassungen an der Gleisanlage der SBB beim Bahnhof Luzern vorgenommen, ein Gewerbegebäude musste weichen und Bushaltestellen wurden verlegt. Beim Geissensteinring entsteht der Zielschacht, wo dann im September 2009 die Tunnelbohrschiene zum Vorschein kommen wird.

Gestartet wird mit dem Ausbruch des Pilotstollens hinter der Messehalle auf der Allmend, wo gegenwärtig die Baugrube für das Südportal entsteht. Der Start der Bohrarbeiten, das „Andrehen“, bei dem die Arbeiten unter den Schutz der Heiligen Barbara,

der Patronin der Bergleute gestellt werden, ist für Ende Mai 2009 vorgesehen. Mit einem Geophon werden die Erschütterungen während der Bauarbeiten permanent gemessen. Da der Vortrieb mechanisch erfolgt, werden die Auswirkungen gering sein.

Bei der Einmündung der Moosmatt- in die Horwerstrasse entsteht bis Ende Februar 2009 ein provisorischer Kreislauf, der einen flüssigen Ablauf der Aushubtransporte sicherstellt. Dies bedingt auch eine Verschiebung der VBL-Haltestellen.

Betrieb herrscht auch im südlichen Teil der Allmend: Ein respektable Baukran mit einem Hubmoment von 500 m/t wird installiert und schon bald zur Bedienung der Baustelle Rampe Mattenhof im Einsatz stehen. Bereits gut sichtbar sind die Erdarbeiten auf der Allmend. Auf dem Streckenabschnitt, der ab 2010 im Tagbau erstellt wird, ist bereits teilweise der Humus abgetragen worden.

Ein grossstädtisches Bahnangebot

„Nach dem Ausbau der Zentralbahn werden unsere Kundinnen und Kunden ein Angebot erhalten, das sich durchaus mit grossen städtischen Agglomerationen vergleichen lässt.“ Davon ist Josef Langenegger, Geschäftsführer der Zentralbahn AG, überzeugt und er erwartet eine Zunahme der Frequenzen im zweistelligen Prozentbereich.

Josef Langenegger, ab 2014 wird die Zentralbahn auf den neuen Schieneninfrastrukturen fahren. Wie werden die Bahnkundinnen und -kunden die Neuerung erleben?

Sie werden von einem markant besseren Angebot profitieren können. Besonders die Verlängerungen der Doppelspur bis zum Bahnhof in Luzern und bis zur Haltestelle Hergiswil Matt werden einerseits mehr Züge und auch eine deutlich bessere Fahrplanqualität zulassen. So werden beispielsweise sowohl die S4 als auch die S5 mit einem symmetrischen Halbstundentakt verkehren, welcher sich zwischen Luzern und Hergiswil zu einem symmetrischen Viertelstundentakt verdichtet. Das heisst, dass die Abstände von Zug zu Zug immer exakt eine Viertelstunde sein werden. Zusätzlich werden noch die IR Züge und zu den Spitzenzeiten Entlastungszüge verkehren.

Braucht es noch weitere Massnahmen, um das erweiterte Bahnangebot umsetzen zu können?

Es braucht eine ganze Palette. Sie reicht von neuem Rollmaterial über zusätzliche Kreuzungsstellen bis zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf einzelnen Streckenabschnitten. Es handelt sich also um ein vernetztes System von Massnahmen. Damit das geplante Angebot umgesetzt werden kann, braucht es jede einzelne Massnahme. Wenn zum Beispiel die Verlängerung der Doppelspur bis Hergiswil Matt nicht bereit wäre,



*Josef Langenegger,
Geschäftsführer
Zentralbahn AG.*

könnte der Fahrplan nicht umgesetzt werden, weil die notwendigen Kreuzungsmöglichkeiten fehlen würden. Das ist auch der Grund, warum wir zusammen mit den Bestellern die Planung des zukünftigen Angebotes frühzeitig aufgegleist haben und so die notwendigen Projekte auslösen konnten.

Das in ausserordentlichem Ausmass erweiterte Angebot soll auch neue Fahrgäste bringen. Wie hoch schätzen Sie den Umsteigeeffekt?

Der Umsteigeeffekt wird sicher stattfinden. Dieser braucht aber erfahrungsgemäss etwas Zeit. Die Bevölkerung muss zuerst das verbesserte Angebot kennen und schätzen lernen. Selbstverständlich werden wir diesen Effekt mit einer Informations-Offensive unterstützen. Ebenso wollen wir die Vernetzung des öffentlichen Verkehrs noch verstärkt fördern. Darunter fallen zum Beispiel auch die Zugänge zu den Bahnhöfen, der Kundenservice und weitere Fördermassnahmen. Ich gehe davon aus, dass die Frequenzen mittelfristig im zweistelligen Prozentbereich wachsen werden.

Wie wirken sich die neuen Infrastrukturen auf die Anwohnerinnen und Anwohner aus?

Es gibt zwei Aspekte. Einerseits werden mehr Züge verkehren. Das werden aber moderne Züge mit deutlich weniger Lärmemissionen sein. Man kann dies beim Vergleich der IR-Züge - mit altem Rollmaterial - und den neuen Regionalzügen SPATZ heute schon feststellen.

Planung Hergiswil Schlüssel - Matt kommt voran

Im Januar 2008 hat sich der Landrat Nidwalden einstimmig für einen zukunftsgerichteten Ausbau der Zentralbahn mit der Ausbaugeswindigkeit 90 km/h auch in Hergiswil entschieden. Seither sind die Arbeiten am Doppelspurausbau zwischen Hergiswil Schlüssel und Matt durch die Planer in Zusammenarbeit mit den verantwortlichen Stellen des Kantons Nidwalden, der Zentralbahn und der Gemeinde Hergiswil vorangetrieben worden.

Es zeichnet sich eine alle Interessen berücksichtigende Lösung, insbesondere für die sich teilweise widersprechenden Interessen des Hochwasserschutzes und der Lärmvorsorge ab. Die Lösung ist das Ergebnis eines breit gefächerten, intensiven Variantenstudiums, das alle denkbaren Lösungen umfasst. Die Vertreter der Gemeinde Hergiswil haben sich aus Gründen der Lärmvorsorge besonders dafür eingesetzt, das neue Trasse so tief als möglich zu legen. Von Planungsseite und der Zentralbahn wird seit Beginn an Lösungen für die Reduktion des Kurvenkreischens gearbeitet. Mit der Kurvenstreckung zwischen Hergiswil Schlüssel und Matt ist eine erste Massnahme definitiv bestimmt.

Zur Gewährleistung des Schutzes vor Hochwasser müssten die Durchflussquerschnitte unter den Brücken über den Schluchen- und Feldbach massiv ausgeweitet werden, was

im vorliegenden Fall nur durch eine ausgeprägte Erhöhung der Gleislage zu erreichen wäre. Es wurde daher beschlossen, den heutigen Standard des Hochwasserschutzes und den heutigen Durchflussquerschnitt zu erhalten. Die Brücken und insbesondere die Widerlagen von Schluchen- und Feldbach werden so ausgebildet, dass der spätere Ausbau der Bäche für höheren Hochwasserschutz gewährleistet ist. Damit das Trasse möglichst tief gehalten werden kann, sollen spezielle Brücken mit geringer Bauhöhe zum Einsatz kommen. An einer weiteren Besprechung im März wird das Projekt mit den Partnern Zentralbahn, Kanton Nidwalden und Gemeinde Hergiswil durchgesprochen.

Das Projekt wird der interessierten Bevölkerung im Sommer vor der Planaufgabe vorgestellt. Dabei wird auch ein neutrales Ingenieurbüro das Ergebnis seiner Überprüfung der Planung vermitteln. Im Plangenehmigungsverfahren unter der Federführung des Bundesamts für Verkehr (BAV) haben die Direktbetroffenen Gelegenheit sich zum Projekt zu äussern.

Mit der neuen Doppelspur und den Ausbauten in Luzern erhält Hergiswil den 1/4-Takt von und nach Luzern. Der Zentralbahnausbau führt zudem zu einer Entlastung der Autobahn A 2 zwischen Hergiswil und Luzern.



Das Bahntrasse in Hergiswil: Haltestelle Matt mit Zugkomposition der Zentralbahn.

Fliegerschuppen ab- und aufgebaut

Die Tieflegung der Zentralbahn auf der Allmend erfordert eine Versetzung der Fliegerschuppen 17 und 18 sowie den Abbruch der Lagerschuppen zugunsten des notwendigen Platzes für Rettungsfahrzeuge.

Die beiden Fliegerschuppen Nr. 17 und 18 auf Allmend Süd stehen im Bereich der künftigen Geleise der Zentralbahn. Auf Grund ihrer geschichtlichen Bedeutung werden diese beiden Schuppen jedoch nicht einfach abgebrochen, sondern durch den Kanton Luzern als Bauherr der Zentralbahn um rund einen Drittel der Gebäudelänge Richtung Osten verschoben.

Seit Anfang Februar 2009 laufen die Arbeiten am Fliegerschuppen Nr. 17. Dabei wird

die Holzbinderkonstruktion fachgerecht demontiert, instand gestellt und am definitiven Standort wieder aufgebaut. Mit dem Versetzen des Fliegerschuppens Nr. 18, in dem das Luzerner Fasnachtskomitee eingemietet ist, wird bis nach Abschluss der Fasnachtsaktivitäten Anfang März 2009 zugewartet. Rückgebaut werden hingegen die vier Lagerschuppen südlich des Fliegerschuppens Nr. 17. Ein Teil der dadurch frei werdenden Fläche dient als Umschlagsplatz für Rettungsfahrzeuge, die bei einem allfälligen Ereignis im Tunnel zum Einsatz kommen. Auf dem restlichen Teil wird das architektonisch den Lagerhallen nachempfundene Bocciodromo errichtet.



Die Versetzung bzw. der Rückbau der Schuppen und die Aushubarbeiten für die Rampe Mattenhof prägen zurzeit das Bild im südlichen Teil der Allmend.

Agenda

Ab 18. Mai 2009

Ab Juni 2009

April bis Juli 2009

September 2009

Sommer 2009

September 2009

Installationen Portalbereiche Hubelmatttunnel

Ausbruch Pilotstollen Hubelmatttunnel ab Seite Allmend

Bau des Rohrschirms ab Seite Geissensteinring

Durchschlag Pilotstollen Hubelmatt

Informationsabend Hergiswil

Planaufgabe Doppelspur Hergiswil Schlüssel - Matt

Impressum

Kommunikation Ausbau Zentralbahn, Arsenalstrasse 43, 6010 Kriens
vif@lu.ch – www.ausbau-zentralbahn.lu.ch

4