



Blick von der Plattform Mattenhof auf die Erstellung der zukünftigen Rampe.

Plattformen geben Ein- und Überblick

Die Bauarbeiten für die Tieflegung der Zentralbahn auf der Allmend Luzern schreiten weiterhin planmässig voran. Ab Juli 2009 wird der Pilotstollen des Hubelmatttunnels von Süden her gebohrt. Die Arbeiten auf der Allmend können seit kurzem von Zuschauerplattformen aus mitverfolgt werden. Im Bereich Mattenhof ist der Aushub der Rampe grösstenteils abgeschlossen und mehrere Etappen der Bodenplatte sind bereits betoniert. Für den mit dem Deckelbauverfahren unter Druckluft zu erstellenden Tunnel Allmend sind einerseits Erdarbeiten bis an die Horwerstrasse im Gang, andererseits laufen technische Vorbereitungsarbeiten für das recht aufwendige Druckluftverfahren im Bereich des Installationsplatzes Mattenhof.

Beim Hubelmatt-Tunnel Portal Nord (Geissenstein) sind derzeit zwei Baustellen in Betrieb. Von der Baugrube zwischen Geissensteinring und Sternmattstrasse aus wird in einem kurzen Gegenvortrieb unter Rohrschirm Richtung Süden ausgebrochen. Dies schafft Platz für die Tunnel-Bohrmaschine. Auf der Baustelle bahnhofseitig des Geissensteinrings laufen die Vorarbeiten für das Portal des Hubelmatttunnels

und die zugehörige Einfahrtsrampe. Teil dieser Rampe ist eine grosse Stützmauer entlang der ewl-Gebäude.

Dank verschiedenen Massnahmen auf der Horwerstrasse kann der Verkehr auch während der Bauarbeiten sicher und flüssig geführt werden. Dazu gehören eine sehr sorgfältige Radfahrerführung, neue und sichere Übergänge für Fussgänger sowie der bereits erstellte provisorische Kreisel Moosmatt.

Damit Passanten und Interessierte einen guten Ein- und Überblick über die Bauarbeiten erhalten, sind zwei öffentlich zugängliche Aussichtsplattformen eingerichtet worden. Eine Plattform steht im Bereich Mattenhof, direkt neben dem heutigen Trasse der Zentralbahn und nordwestlich der Fliegerschuppen. Von dieser Plattform kann man zurzeit die Arbeiten an der Rampe Mattenhof mitverfolgen.

Die zweite Plattform befindet sich hinter der Festhalle Allmend beim Portal Süd des zukünftigen Hubelmatttunnels. Für eine umfassende Information werden beide Plattformen noch mit Informationstafeln und Plänen ausgerüstet. Die Plattformen sind selbständig begehbar.

Das Projekt wird im Oktober aufgelegt

Die Arbeiten am Auflageprojekt Doppelspurausbau Hergiswil Schlüssel – Matt laufen auf Hochtouren. Die Planaufgabe in Hergiswil ist im Oktober 2009 vorgesehen.

Das Projekt sei in der Bauprojektphase in intensiver Zusammenarbeit zwischen dem Projektverfasser, den Fachstellen des Kantons Nidwalden, der Gemeinde Hergiswil, der Zentralbahn und der Projektleitung optimiert worden, erläutert Gesamtprojektleiter Roland Meier. Als Beispiel erwähnt er die innovativen Brücken über den Schluchen- und Feldbach, die den bestehenden Hochwasserschutz gewährleisten, einen zukünftigen Ausbau der Bäche ermöglichen und zu einer nur minimalen Erhöhung des Trassees führen. Der auf Anregung der Gemeinde zugezogene neutrale Gutachter attestiert, dass das Projekt unter den gegebenen Randbedingungen die optimale Lösung darstelle.

Petition verlangt Stopp des Projekts

Am 5. Mai 2009 hat die «IG Anwohner Doppelspur zb, Hergiswil» eine an den Gemeinderat Hergiswil sowie an den Regierungsrat Nidwalden gerichtete Petition eingereicht. Darin wird der Stopp des Projekts

Doppelspurausbau der Zentralbahn zwischen Hergiswil Schlüssel und Hergiswil Matt sowie eine «vernünftige und konzeptionell ausgereifte Projektierung der Bahnführung ab der Kantonsgrenze Luzern bis zum Bahnhof Hergiswil-Dorf» gefordert. Die Petitionäre fordern die umgehende Planung und Realisierung einer doppelspurigen Tunnellösung. Während sich der Gemeinderat von Hergiswil hinter die Forderung der Petition stellt, hält der Nidwaldner Regierungsrat nach der Prüfung der vorliegenden Informationen dezidiert am bestehenden Konzept für die durchgehende Doppelspur von der Kantonsgrenze bis zum Bahnhof Hergiswil fest (siehe auch Interview mit Volkswirtschaftsdirektor Gerhard Odermatt auf Seite 3).

Weiteres Vorgehen

Damit das Angebotskonzept 2013 auf der Zentralbahn gefahren werden kann, muss das Doppelspurausbauprojekt Hergiswil Schlüssel – Matt im Sommer dem Bundesamt für Verkehr zur Prüfung eingereicht werden. Im Auflageverfahren haben die Betroffenen Gelegenheit, zum Projekt Stellung zu nehmen. Mit der Plan genehmigungsverfügung des BAV ist im Herbst 2010 zu rechnen.



Die Haltestelle Hergiswil Matt: Gemäss Ausbauprojekt wird sie neugestaltet und behindertengerecht erschlossen.

Regierung hält am bisherigen Konzept fest

Mit einer Petition fordert ein Teil der Hergiswiler Bevölkerung den Stopp der projektierten Verlängerung der Doppelspur im Bereich Hergiswil Schlüssel bis Hergiswil Matt. Der Nidwaldner Regierungsrat hält jedoch am bisherigen Konzept fest und warnt vor einer Nulllösung.

Gerhard Odermatt, die Realisierung der geplanten Doppelspur von der Kantonsgrenze bis zur Haltestelle Matt ist aufgrund einer von über 1000 Personen eingereichten Petition gefährdet. Der Hergiswiler Gemeinderat unterstützt dieses Vorhaben. Überrascht Sie die nun ablehnende Haltung des Gemeinderats?

Ja, wir sind überrascht, ist doch der Gemeinderat von Hergiswil von allem Anfang an in das Projekt involviert. Die Planungsschritte waren ihm also nicht unbekannt. Der Regierungsrat des Kantons Nidwalden bedauert die nun entstandene Opposition. Wir sind heute mehr denn je davon überzeugt, dass ein integraler Doppelspurausbau auf der Strecke Luzern–Hergiswil für die Lösung von anstehenden Mobilitätsproblemen unabdingbar ist.

In Hergiswil heisst es nun, dass während der Projektierung die Rahmenbedingungen geändert worden sind. Trifft dies zu?

Nein. Die Rahmenbedingungen sind immer noch die gleichen wie beim Projektstart. Wir erachten das gemeinsam mit den Partnerkantonen Obwalden und Luzern sowie der Stadt Luzern ausgearbeitete Konzept nach wie vor als richtig. In einer ersten Etappe soll die Doppelspur von der Kantonsgrenze bis zur Haltestelle Matt in offener Linienführung und in einer zweiten Etappe von der Haltestelle Matt bis zum Bahnhof Hergiswil im Tunnel realisiert werden. Etappe 1 ist finanziell und technisch gesichert. Der Landrat hat einen entsprechenden Kredit ohne Gegenstimme genehmigt und den Regierungsrat mit dem Vollzug beauftragt. Gleichzeitig hat der Landrat mit Unterstützung der Vertreter von Hergiswil an die Mehr-



*Gerhard Odermatt,
Volkswirtschaftsdirektor
des Kantons Nidwalden*

kosten von 10 Millionen Franken für die gestreckte Linienführung einen Beitrag von 6,7 Millionen Franken bewilligt, sofern die Gemeinde Hergiswil einen Beitrag von 3,3 Millionen Franken leistet.

Aufgrund der aktuellen Stimmung wird Hergiswil aber diesen Beitrag wohl nicht sprechen. Wie geht es nun weiter?

Wir müssen einen Weg aus diesem Dilemma finden. Der von einem Teil der Hergiswiler Bevölkerung geforderte Planungsstopp sowie ein Umschwenken auf eine Variante mit Tunnel von der Kantonsgrenze bis zum Bahnhof Hergiswil bergen nach Ansicht der Nidwaldner Regierung sehr grosse Risiken. An der Informationsveranstaltung in Hergiswil hat der Regierungsrat klar festgehalten, dass wir mittel- bis langfristig gar eine Nulllösung befürchten.

Welche Konsequenzen wären zu erwarten?

Das Angebotskonzept 2013, von dem der gesamte Kanton Nidwalden sowie Luzern und Obwalden profitieren, könnte nicht gefahren werden. Zudem wäre die Glaubwürdigkeit des Kantons Nidwalden als Vertragspartner ernsthaft in Frage gestellt, die bestehenden Zusammenarbeitsverträge müssten aufgelöst werden. Abgesehen davon fehlt der Nachweis für die technische Machbarkeit eines durchgehenden Tunnels. Eine erste Kostenschätzung ergab, dass ein durchgehender Tunnel mindestens 190 Millionen Franken kosten würde. Ob der Bund und unsere Partner gewillt sind, die Mehrkosten von mindestens 50 Millionen Franken mitzutragen, bezweifle ich. Deshalb hält der Regierungsrat am bestehenden Konzept für die durchgehende Doppelspur von der Kantonsgrenze bis Bahnhof Hergiswil fest.

Kurvenschmieranlage in Betrieb

Auf dem Streckennetz der Zentralbahn hat es teilweise enge Kurvenradien. Diese wurden beim Bau des Bahntrassees dem Gelände angepasst. Die Durchfahrt der Züge in diesen engen Kurven verursacht Kreischgeräusche. Eine Kurvenschmieranlage vermindert das Kreischen.

Die Kreischgeräusche entstehen einerseits durch Schwingungen am Wagenkasten und andererseits durch die Reibung der Stahlräder an den Schienen. Um diese Geräusche zu minimieren, können einerseits Massnahmen am Rollmaterial und andererseits an den Schienen getroffen werden.

In Hergiswil wurde Mitte April 2009 nun erstmals eine Kurvenschmieranlage installiert, die rund 40'000 Franken kostet. Bei der Durchfahrt der Züge wird ein Schmiermittel an die Schienenfahrfante gesprüht. Die nachfolgenden Zugsräder verteilen das Schmiermittel gleichmässig. Dabei entsteht an der Schienenfahrfante eine dünne Oberflächenbeschichtung, die das Kurvenkreischen vermindert. Anwohner und Fachkräfte bemerken seit der Inbetriebnahme der Anlage eine Verminderung der Kreischgeräusche. „Die ersten Erfahrungen sind durchaus positiv“, meint Martin Röhthlisberger, Leiter Infrastruktur der



Kurvenschmieranlage in Hergiswil: Zurzeit werden die Auswirkungen gemessen.

Zentralbahn. „Mit dieser Anlage wollen wir auch aufzeigen, dass wir die Anliegen der Bevölkerung ernst nehmen und die neusten technischen Hilfsmittel einsetzen, um Verbesserungen zum Wohl der Anwohner zu erzielen“, fügt Röhthlisberger an. Die Anlage und deren Funktion werden nun laufend überprüft und optimiert.

Agenda

Anfang Juli 2009

24. August 2009

16. September 2009

16. September 2009

Oktober 2009

Ende 2009

Beginn Vortrieb Pilotstollen Hubelmatttunnel

Grundsteinlegung Sportarena Luzern

Informationsabend Hergiswil

Einweihung neue Messehalle Allmend

Planaufgabe Doppelspur Hergiswil

Durchschlag Pilotstollen Hubelmatttunnel

Impressum

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

4