



Portal des Hubelmatttunnels.



Blick in den Pilotstollen.

Pilotstollen des Hubelmatttunnels wächst

Zurzeit wird der rund 550 Meter lange Pilotstollen des Hubelmatttunnels aufgeföhren. Der Stollen mit einem Durchmesser von 3.90 Metern wird mit einer offenen Tunnelbohrmaschine ausgebrochen.

Die Ausbrucharbeiten starteten am Freitag, 10. Juli 2009. Kantonsingenieur Rolf Bättig, Hans Ruedi Ramseier, Projektleiter Bau, und Roland Meier, Projektleiter Planung, drückten den Startknopf und die Bohrmaschine setzte sich in Bewegung. Kurz darauf brachte das Förderband erste mit Quarz durchsetzte Sandsteinklumpen zutage.

Nicht fehlen durfte beim Anfräsen die Heilige Barbara, die Schutzpatronin der Bergleute. Während der Bauarbeiten wacht nun eine Statue der Heiligen am Tunnelportal.

In der Zwischenzeit sind bereits rund 250 Meter und damit knapp die Hälfte des Pilotstollens ausgebrochen.

Auch die übrigen der im September 2008 begonnenen Arbeiten für die Tieflegung und den Ausbau der Zentralbahn schreiten planmässig voran. Die Rohbauarbeiten sind zur-

zeit an allen Abschnitten im Gange, bei der Rampe Mattenhof, beim Allmendtunnel, bei der Haltestelle Allmend und bei der Einführung in den Bahnhof Luzern im Raum ewl/Brünigdepot. Bereits abgeschlossen ist die Umlegung des Nidfeldkanals. Die beauftragte Totalunternehmung Implenia Bau AG beschäftigt auf allen diesen Baustellen zurzeit rund 100 Personen.



Die Statue der Heiligen Barbara beim Portal für den Hubelmatttunnel.

Der „Kapitän“ der Tunnelbohrmaschine

Die Tunnelbohrmaschine (TBM), die zurzeit den Pilotstollen des Hubelmatttunnels ausbricht, ist 64 Tonnen schwer und verfügt über eine Antriebsleistung im Bohrkopf von 295 Kilowatt. Gesteuert wird sie von Peter Heinzer (48), Maschinist bei der Implenia AG.

Peter Heinzer, wie wird man TBM-Maschinist?

Ich bin seit vielen Jahren im Tiefbau tätig, zuerst als Lastwagenchauffeur, später als Baumaschinenführer und bin eigentlich in den Tunnelbau "hineingerutscht". Beim Bau des Pilotstollens für den Tunnel Buchrain habe ich, natürlich unter Aufsicht eines älteren erfahrenen Kollegen, die TBM gesteuert. Ich wurde also "angelernt".

Wie wird eigentlich eine TBM gesteuert?

Ganz zuvorderst an der Maschine ist der Bohrkopf. Dieser wird mit vier hydraulischen Zylindern gegen den Fels gedrückt. Damit die Maschine dabei nicht nach hinten weggedrückt wird, werden im hinteren Bereich der Maschine zwei Gripperplatten links und rechts hydraulisch an die Tunnelwand gedrückt. Die Maschine ist damit im Tunnel eingespannt. Ein von hinten nach vorn gerichteter Laserstrahl gibt im Tunnel die Richtung an. Dieser Strahl trifft auf eine auf der Maschine angebrachte Zielscheibe. Die Lage des Laserpunktes auf der Zielscheibe und damit die Vortriebsrichtung wird dem Maschinisten vorgegeben. Er sorgt dafür, dass die vorgegebenen Werte eingehalten werden und somit die Maschine in die richtige Richtung bohrt. Die Steuerung erfolgt dann durch die Veränderung des Anpressdruckes der Bohrkopf- und Gripperzylinder. Die TBM kann so in der Höhe und in der Richtung gesteuert werden.

Worauf ist bei Tunnelbohrarbeiten besonders zu achten?

An erster Stelle steht die Sicherheit für Menschen und Material, dabei ist insbesondere



*Peter Heinzer,
TBM-Maschinist.*

auch die Geologie zu beachten. Ferner ist es wichtig, dass auch die Maschinen fachgerecht und sorgfältig bedient werden, da Schäden und Pannen sofort wichtige Zeit kosten.

Stellen sich beim Hubelmatttunnel besondere Probleme?

Eigentlich nicht. Wir hatten zu Beginn eine Kluft- und Ruschelzone, also zermürbtes Gestein, zu durchfahren, was etwas aufwendig war, da der Fels mit Stahlbögen und Ankern gesichert werden musste. Jetzt läuft eigentlich alles normal. Aufpassen müssen wird, dass nicht zuviel Staub entsteht. Der Sandstein ist quarzhaltig und Quarzpartikel sind krebserregend, wenn sie eingeatmet werden.

Wann wird der Durchschlag des Pilotstollens Hubelmatt erwartet?

Nach Prognose sollte dies anfangs Oktober 2009 der Fall sein.

Tunnelbauer sind stolz auf ihren Beruf. Was macht diesen mit grossen körperlichen Belastungen verbundenen Beruf so ausserordentlich?

Die Tatsache, in Bereiche vorzudringen, in denen seit tausenden von Jahren niemand mehr war, ist faszinierend, den Berg zu meistern jedes Mal ein Abenteuer. Wichtig bei dieser Arbeit ist auch die Zusammenarbeit und der Zusammenhalt in der Gruppe. Jeder ist hier auf den anderen angewiesen.

Solide Grundlage für öffentliche Diskussion

Das Teilprojekt Doppelspur Hergiswil Schlüssel – Matt wird derzeit auf kommunaler und kantonaler Ebene mit grosser Aufmerksamkeit verfolgt. Eine umfassende Orientierung ist am 14. September 2009 vorgesehen.

Im Kanton Nidwalden sind im Zusammenhang mit dem Teilprojekt Doppelspur Hergiswil Schlüssel – Matt verschiedene politische Vorstösse eingereicht worden. Hier eine Auswahl:

1. April 2009: Der Landrat heisst die Motion von Landrat Maurus Adam, Hergiswil, und Mitunterzeichnenden zur Planung eines Bauprojektes des Doppelspurtunnels Hergiswil Matt – Hergiswil Bahnhof teilweise gut. Der Regierungsrat erhält den Auftrag, dem Landrat einen Projektierungskredit für die Erstellung eines Vorprojektes vorzulegen, falls das Projekt «Doppelspurtunnel Hergiswil Matt – Hergiswil Bahnhof» in die B-Liste des Bundes über die Finanzierungsetappe 2015-2018 für das Programm Agglomerationsverkehr aufgenommen wird. Bei einer Aufnahme in die C-Liste des Bundes soll der Regierungsrat das Tunnelprojekt aktiv weiterverfolgen.

19. Mai 2009: In der Stellungnahme zur Petition der „IG Anwohner Doppelspur zb, Hergiswil“, lehnt der Regierungsrat einen sofortigen Stopp der Planungsarbeiten ab. Eine grundsätzliche Neukonzeption beinhalte die grosse Gefahr einer langfristigen Nulllösung, hält der Regierungsrat fest.

24. Juni 2009: Der Landrat erklärt ein Postulat von Landrat Maurus Adam, Hergiswil, und Mitunterzeichnenden betreffend die Trasseeführung des Teilprojektes Doppelspur Hergiswil Schlüssel bis Hergiswil Matt für dringlich. Im Postulat wird der Regierungsrat aufgefordert, dafür zu sorgen, dass das Teil-

projekt nicht mit einer bis zu 1.4 m höher gelegten Trasseeführung umgesetzt wird. Zudem soll der Regierungsrat eine Konferenz einberufen, mit dem Ziel, ein Projekt zu initialisieren «welches die berechtigten Bedürfnisse der Bevölkerung von Hergiswil in angemessener Weise berücksichtigt». Die materielle Behandlung des Postulats im Nidwaldner Landrat findet am 21. Oktober 2009 statt.

Öffentliche Informationsveranstaltung

Die politische Diskussion ist lanciert, das Bedürfnis nach Informationen entsprechend gross. Der Nidwaldner Regierungsrat erachtet es als zentral, alle Beteiligten aus erster Hand möglichst umfassend über das Projekt zu orientieren. Zusammen mit der Projektleitung lädt er aus diesem Grund die Bevölkerung, die Mitglieder des Landrates und die Vertreter des Gemeinderates Hergiswil zu einer öffentlichen Informationsveranstaltung ein. Diese findet am **Montag, 14. September 2009**, in der Aula Grossmatt, Hergiswil, statt. Der Regierungsrat ist überzeugt, auf diese Weise eine solide Grundlage für die öffentliche Diskussion zu schaffen.

Lösung anstehender Mobilitätsprobleme

Der Regierungsrat weist darauf hin, dass mit der zunehmenden Mobilität der Bevölkerung die Anforderungen an die Verkehrssysteme steigen. Er erachtet das Projekt Ausbau der Zentralbahn in Luzern und Hergiswil als einen wichtigen Baustein in der Lösung anstehender Mobilitätsprobleme. Als Gemeinschaftswerk der Partnerkantone Luzern, Obwalden und Nidwalden sowie der Stadt Luzern drücke es einerseits den Willen zur nachhaltigen Entwicklung der Region aus, andererseits stelle es ein klares Bekenntnis für die zentrale Rolle des öffentlichen Verkehrs dar.

Festhalle weicht neuer Haltestelle

Seit Anfang September 2009 wird die 1938 als Stahl-Fachwerkhalle erstellte "Festhalle Allmend" rückgebaut. Die Arbeiten werden bis Mitte Oktober 2009 abgeschlossen sein.

Bereits am 24. August, nach dem Ende der Forstmesse, wurde mit dem Ausräumen der noch verwendbaren Einrichtungen begonnen. Bei den nun laufenden Rückbauarbeiten werden alle verwendeten Baumaterialien sauber getrennt und entsorgt. Wo dies möglich ist, zum Beispiel bei Stahlteilen und Beton, werden die Materialien dem Recycling zugeführt. In der Zwischenzeit wurden die Abdeckun-

gen auf dem Dach und den Fassaden aus Welleternit entfernt. Alle Anbauten auf der Westseite sind verschwunden und die ganze Westfassade ist offen.

Die Festhalle aus dem Jahre 1938 steht teilweise über der zukünftigen Haltestelle Allmend der Zentralbahn und muss nun weichen, damit diese unterirdische Bahnstation erstellt werden kann.

Nach Beendigung der Arbeiten an der Haltestelle Allmend wird die Messe Luzern am Ort der ehemaligen Festhalle ein neues Gebäude errichten. Bereits vor der Einweihung steht die neue Halle 2.



Bald in ihre Einzelteile zerlegt: die Festhalle aus dem Jahre 1938.

Agenda

14. September 2009

16. September 2009

Oktober 2009

November 2009

Informationsveranstaltung in Hergiswil

Einweihung neue Messehalle 2 Allmend

Durchschlag Pilotstollen Hubelmatттunnel

Planaufgabe Doppelspur Hergiswil Schlüssel – Matt

Impressum

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

4