



Das Trasse der Zentralbahn in Hergiswil.

Doppelspurausbau in Hergiswil

176 Einsprachen gegen Doppelspur-Projekt

Im Rahmen der öffentlichen Auflage sind 176 Einsprachen gegen das Teilprojekt Doppelspurausbau der Zentralbahn in Hergiswil eingegangen. Die Plangenehmigungsverfügung kann voraussichtlich frühestens im Jahr 2011 erwartet werden.

Das Projekt Doppelspurausbau Hergiswil Schlüssel – Matt wurde im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens vom 12. November 2009 bis 11. Dezember 2009 öffentlich aufgelegt. Während der Auflagezeit sind insgesamt 176 Einsprachen eingegangen. Zurzeit erfolgt die formelle Prüfung der Einsprachen. Die Einsprachelegitimation wird dabei ebenso geprüft wie der Umstand, ob die Einsprache zeitgerecht eingereicht wurde.

Stellungnahme im Herbst

Der Nidwaldner Landrat hat am 21. Okto-

ber 2009 das Postulat Adam in abgeänderter Form gutgeheissen und damit dem Regierungsrat den Auftrag erteilt, Zusatzabklärungen zur Streckenführung, zu Lärmschutz und Bachquerungen vorzunehmen. Mit Rücksicht auf diese Zusatzabklärungen kann eine inhaltliche Stellungnahme zu den Einsprachen erst im Herbst 2010 erfolgen. Dies wiederum hat Auswirkungen auf die Plangenehmigungsverfügung, die sich voraussichtlich ins Jahr 2011 verschieben wird.

Prüfung des Angebots 2014

Allfällige Beschwerden an das Bundesverwaltungsgericht könnten allenfalls eine Verschiebung der Inbetriebnahme der Doppelspur Hergiswil Schlüssel – Matt zur Folge haben. Die Zentralbahn prüft deshalb, ob und wie das Angebot 2014 allenfalls gefahren werden kann.

Koordiniertes Entscheidungsverfahren bewährt sich

Eisenbahnanlagen unterstehen dem bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahren. Dabei werden alle erforderlichen Bewilligungen, die das eidgenössische und das kantonale Recht vorsehen, auf einen Schlag erteilt, wie Pierre-André Pianzola, Sektionschef Bewilligungen II, Bundesamt für Verkehr (BAV), erläutert.

Pierre-André Pianzola, wie läuft das ordentliche bundesrechtliche Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen konkret ab?

Nach einer Vollständigkeitsprüfung durch das BAV werden die Planunterlagen öffentlich aufgelegt sowie den kantonalen Behörden und den betroffenen Bundesstellen zur Stellungnahme unterbreitet. Anschliessend wird die Bahn zum Ergebnis der öffentlichen Auflage und zu den Vernehmlassungen der Fachbehörden angehört. Gegebenenfalls werden Einspracheverhandlungen mit den Parteien durchgeführt. Das BAV schliesst das Verfahren mit einer Plangenehmigungsverfügung (Bauentscheid) ab. Dieser Gesamtentscheid beinhaltet sämtliche Bewilligungen, die nach eidgenössischem, kantonalem und kommunalem Recht erforderlich sind. Er unterliegt der Beschwerde ans Bundesverwaltungsgericht.

Wer ist einspracheberechtigt?

Zur Einsprache legitimiert ist, wer durch das Projekt mehr als die Allgemeinheit betroffen ist und ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung oder Änderung des Projekts hat. Der Einsprecher muss also eine besonders beachtenswerte, räumlich nahe Beziehung zum Streitgegenstand haben.

Wer leitet die Einspracheverhandlungen und wie gestalten sie sich?

Die Verhandlungen werden vom BAV geleit-



*Pierre-André Pianzola,
Bundesamt für Verkehr*

tet. Dabei hört das BAV die Anliegen an und versucht, zwischen den Einsprechenden und der Bahn mögliche Lösungen zu finden. Eine Pflicht zur Durchführung solcher Verhandlungen besteht nicht.

Welche Bedeutung kommt den Eingaben des Kantons und der Standortgemeinde im Genehmigungsverfahren zu?

Der Kanton ist von Gesetzes wegen Partei, die Gemeinde im ordentlichen Verfahren nur auf Einsprache hin. Die Begehren sind vom BAV auf ihre Recht-, Zweck- und Verhältnismässigkeit zu prüfen. Das Ergebnis dieser Prüfung wird in der Verfügung festgehalten und ist anfechtbar.

Wie verhält es sich mit der aufschiebenden Wirkung?

Aufschiebende Wirkung einer Beschwerde bedeutet, dass mit dem Bau nicht begonnen werden kann, solange das Bundesverwaltungsgericht über die gegen den Entscheid des BAV eingereichten Beschwerden nicht entschieden hat. Bestehen überzeugende Gründe und wird kein Präjudiz geschaffen, kann die Bahn beim Bundesverwaltungsgericht beantragen, den Beschwerden die aufschiebende Wirkung zu entziehen. Wird dem Gesuch entsprochen, kann auf eigenes Risiko mit dem Bau begonnen werden, obschon der Endentscheid noch aussteht.

Doppelspurausbau in Hergiswil

Prüfung einer vierten Variante

An der ersten Sitzung hat die von der Volkswirtschaftsdirektion Nidwalden eingesetzte Begleitgruppe für den Doppelspurausbau die Prüfung einer zusätzlichen Alternativlösung verlangt. Geprüft werden soll die Tieferlegung des bestehenden Projektes.

Die Arbeiten am Projekt Doppelspurausbau in Hergiswil auf dem Streckenabschnitt Schlüssel bis Matt werden neu von einer Begleitgruppe unterstützt. Von der Volkswirtschaftsdirektion zur Mitarbeit eingeladen worden sind die Baudirektion, die Zentralbahn, landrätliche Kommissionen, der Gemeinderat Hergiswil, eine Delegation der IG «Lärm weg» sowie die Projektleitung.

Zusätzliche Alternativlösung

Aufgabe der Begleitgruppe ist es, die vom Regierungsrat des Kantons Nidwalden in Auftrag gegebenen zusätzlichen Abklärun-

gen für den Doppelspurausbau Hergiswil Schlüssel – Matt flankierend zu begleiten. Insbesondere soll die Gruppe bei der Definition und Bewertung der Kriterien für den Variantenvergleich gemäss Beschluss des Nidwaldner Landrats vom 21. Oktober 2009 mitarbeiten. Die Begleitgruppe hat an ihrer ersten Sitzung am 25. Januar 2010 beantragt, dass nebst dem Auflageprojekt und den vom Landrat geforderten zwei Alternativlösungen mit unterschiedlich gestreckter Linienführung, eine weitere Variante auszuarbeiten und in den Vergleich einzubeziehen ist. Zur Diskussion steht die Tieferlegung des Projektes. Die Begleitgruppe engagiert sich weiter bei den Dossiers für die zusätzlichen Lärmschutzmassnahmen und die Optimierungsmöglichkeiten bei den Bachquerungen.

Lärmschutz und Wildbäche

Die Untersuchungen von zusätzlichen Lärmschutzmassnahmen auf der ganzen Länge vom Haltiwaldtunnel bis zur Überführung Sonnenbergstrasse sind abgeschlossen. Diese haben ergeben, dass Lärmschutzmassnahmen im Erdgeschoss eine gute Wirkung, im ersten Obergeschoss eine wahrnehmbare Wirkung und ab dem zweiten Obergeschoss kaum mehr Wirkung zeigen. Der Bericht dazu wird momentan erstellt. Um Optimierungsmöglichkeiten bei den Bachquerungen zu ermitteln, sind zurzeit Grundlagenarbeiten im Gange. Ein eigens dafür erstelltes digitales Geländemodell ist bei diesen Arbeiten eine wertvolle Hilfe. Erfasst werden auch die geschiebetechnischen Grundlagen. Hier gilt es die Frage zu klären, ob die Geschiebetransportfähigkeit genügend gross ist, damit das Geschiebe bei einem Ernstfall bis zu den beiden Brücken der Zentralbahn gelangen kann.



Markierpfahl für den vorübergehenden Landerwerb in Hergiswil.

Ausbau in Luzern

Horwerstrasse wurde umgelegt

Im Zuge der Tieflegung der Zentralbahn auf der Allmend Luzern muss auch die Horwerstrasse im Bereich der ehemaligen Festhalle Allmend beim Kreisel Moosmatt unterquert werden.

Um die Bauarbeiten im Strassenbereich zu ermöglichen, wurde ein provisorisches Trasse erstellt, auf dem der Verkehr auf der Horwerstrasse in einem Bogen westlich um die Baustelle herumgeführt werden kann. Die Umfahrung wurde am 29. Januar 2010 in Betrieb genommen.

Für Fussgänger, Radfahrer und Motorfahrzeuge steht auf der Umfahrung gleich viel Fläche zur Verfügung wie bisher, so dass der Verkehr nur minimal eingeschränkt wird. Die Haltestelle Allmend (Messe Luzern) der vbl-Linie 20 musste um einige Meter verschoben werden. Die Umfahrung bleibt voraussichtlich bis Anfang 2011 in Betrieb.

Baufortschritt programmgemäss

Eine weitere provisorische Strassenumlegung steht im Geissensteinring an. Sie ist erforderlich, damit der Tagbauteil des Hubelmatttunnels unter der bestehenden Geissensteinringstrasse erstellt werden kann. Von der Seite Allmend her rückt der Kalottenausbruch weiter vor. Die ersten 100 Meter des rund 550 Meter langen Hubelmatttunnels sind geschafft. Die in zwei Schichten arbeitenden



Belagsarbeiten auf der umgelegten Horwerstrasse.

Mineure kommen derzeit im harten Gestein auf eine Tagesleistung von 3 bis 3.5 Meter.

„Drucklufttauglich“

Am 8. Februar 2010 beginnen die Druckluftarbeiten beim Allmendtunnel. Die Baustellenbahn und die Bagger stehen bereit. Alle Maschinen müssen aus Brandschutzgründen elektrisch betrieben werden. Die Mineure und Spezialtiefbauleute, die zum Einsatz kommen, müssen „drucklufttauglich“ sein, haben also Voraussetzungen zu erfüllen, wie dies beim Erwerb eines Taucher-Brevets der Fall ist.

Agenda

8. Februar 2010 Beginn Druckluftarbeiten Tunnel Allmend
Ende Februar 2010 Formelle Stellungnahme der Gesuchstellerin zu den Einsprachen

Impressum

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

4