

Ausbauprojekt liegt öffentlich auf

Das Bau- und Auflageprojekt für den Doppelspurausbau und die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern liegt noch bis zum 24. Oktober in der Stadt Luzern und den Gemeinden Kriens und Horw öffentlich auf. Der Luzerner und der Obwaldner Regierungsrat sowie der Stadtrat Luzern haben das Bauprojekt bereits zuhanden ihrer Parlamente verabschiedet.

Für die Erarbeitung des definitiven Projektes wurden ausführliche geologische Untersuchungen angestellt und die Detaillierung der einzelnen Teilprojekte verfeinert. Dabei zeigte sich, dass die Baugrundverhältnisse deutlich komplexer sind, als im Vorprojekt angenommen. Deshalb belaufen sich die Kosten für das Gesamtprojekt auf 250 Millionen Franken (Basis 2005).

An einer gemeinsamen Medienorientierung vom 24. September 2007 haben die Regierungsvertreter der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden, der Stadt Luzern und der Zentralbahn auf die grosse Bedeutung des Bahnausbaus hingewiesen. Der Luzerner Regierungsrat Max Pfister bezeichnete den Ausbau der Zentralbahn als gutes Beispiel einer über die Kantonsgrenzen reichenden

Zusammenarbeit zum gegenseitigen Nutzen. Die Kosten sind auf der Basis des Nutzens für die Partner verteilt worden. Es sei kein leichtes Unterfangen gewesen, „aber wir haben einen fairen, nachvollziehbaren Kostenteiler gefunden“, sagte Pfister. Der Luzerner Stadtrat Kurt Bieder gab sich überzeugt, dass der Ausbau der Zentralbahn zusammen mit der neuen Sportarena, dem Neubau der Messehallen und der Aufwertung des Natur- und Erholungsraumes einen Entwicklungsschub ermöglicht, der die Allmend auch den kommenden Generationen als Freizeit-, Natur- und Erholungsraum sichert.

- Unterlagen Medienorientierung:

<http://www.ausbau-zentralbahn.lu.ch/medien>

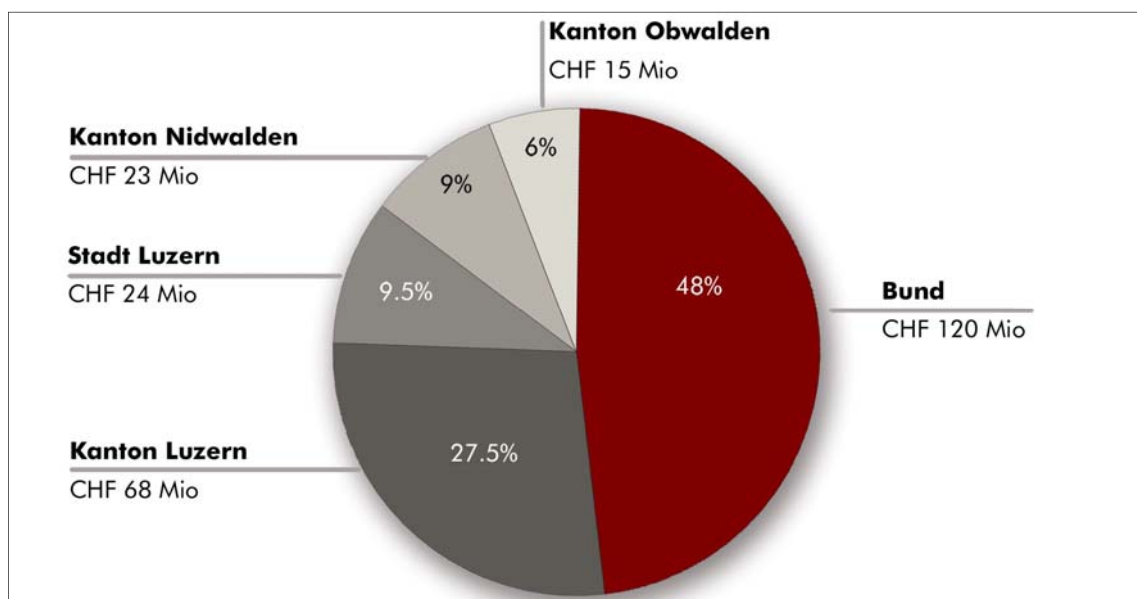
- Botschaft des Luzerner Regierungsrates an den Grossen Rat:

http://www.lu.ch/download/gr-geschaefte/2007-2011/b_026.pdf

- Bericht des Obwaldner Regierungsrates an den Kantonsrat:

<http://www.ow.ch/dl.php/de/46f7b9e0466d5/>

[Zentralbahn_Doppelspur_Bericht.pdf](#)



„Ein klares Zeichen des Aufbruchs!“

„Mit dem Ausbau der Zentralbahn setzen wir für die Region ein klares Zeichen des Aufbruchs!“ Dies sagt Regierungsrat Gerhard Odermatt, Volkswirtschaftsdirektor des Kantons Nidwalden. Der Kanton Nidwalden ist neben den Kantonen Luzern und Obwalden sowie der Stadt Luzern wesentlich an diesem Gemeinschaftswerk beteiligt.

Herr Odermatt, was ist die Zentralbahn für den Kanton Nidwalden?

Die Zentralbahn gehört zusammen mit dem Postauto zum wichtigsten Leistungsträger im öffentlichen Verkehr des Kantons Nidwalden. Sie hat eine herausragende Bedeutung, indem sie unserer Bevölkerung täglich sicher und kundengerecht das Pendeln zur Arbeit oder Ausbildung sowie den direkten Anschluss an das nationale Eisenbahnnetz ermöglicht. Zudem ist die zb auch eine Zubringerbahn im touristischen Verkehr nach Nidwalden und nach Engelberg.

Wie viele Nidwaldnerinnen und Nidwaldner reisen regelmässig mit der zb?

Laut zb-Geschäftsbericht hat die Zentralbahn im Jahr 2006 6,73 Millionen Passagiere befördert. Davon wurden 4,38 Millionen Passagiere auf der Brüniglinie und 2,35 Millionen Passagiere auf dem Ast Richtung Engelberg transportiert. Von diesen 2,35 Millionen sind rund zwei Drittel Pendlerinnen und Pendler zwischen Stans und Luzern. Nach Arbeitstagen umgerechnet dürften es rund 6'800 Personen aus dem Kanton Nidwalden sein, die regelmässig die Zentralbahn benützen und sich nicht im Auto zur Arbeit oder Ausbildung fortbewegen.

Welche Erwartungen knüpfen Sie an den Ausbau?

Langfristig betrachtet, ist der Nutzen dieses Ausbaus für Stadt und Kanton Luzern wie für die Kantone Obwalden und Nidwalden eine grosse Chance, in der gesamten Verkehrerschliessung einen wesentlichen Schritt vorwärts zu kommen. Mit diesem Ausbau und der damit möglich werdenden Erweiterung des Leistungs-



*Gerhard Odermatt,
Volkswirtschafts-
direktor
des Kantons
Nidwalden*

angebots auf der Schiene erwarte ich, dass das Wachstum auf der Schiene stattfindet. Mit der Leistungssteigerung beim Angebot erfährt die Gemeinde Hergiswil auch eine zusätzliche Belastung durch die vielen Züge und die damit verbundene Lärmimmission. Es ist deshalb auch die Frage des mit der Leistungssteigerung verbundenen Lärms zu lösen. Der Bau eines doppelspurigen Tunnels zwischen Hergiswil Matt und Hergiswil Bahnhof kann hier Abhilfe schaffen.

Welche politischen Entscheide stehen im Kanton Nidwalden noch an?

Als Erstes wird nun im Rahmen der Doppelspurausbauten und der Tieflegung der zb in Luzern der Abschnitt zwischen Hergiswil Schlüssel und Hergiswil Matt doppelspurig ausgebaut. Mit diesem Ausbau sind wesentliche Angebotsverbesserungen geplant. Der Bau einer durchgehenden Doppelspur von Luzern Bahnhof zum Bahnhof Hergiswil Dorf ist aus Gründen der Sicherheit und Fahrplanstabilität nach Meinung von Regierung und Landrat Nidwalden zwingend, verkehren hier in Zukunft doch rund 176 Züge im Tag. Derzeit laufen die Arbeiten zur Aufnahme eines Doppelspurtunnels in Hergiswil ins Agglomerationsprogramm Luzern auf Hochtouren. Wichtig ist, dass wir den beschlossenen Weg gemeinsam und entschlossen beschreiten und für die ganze Region ein klares Zeichen des Aufbruchs setzen.

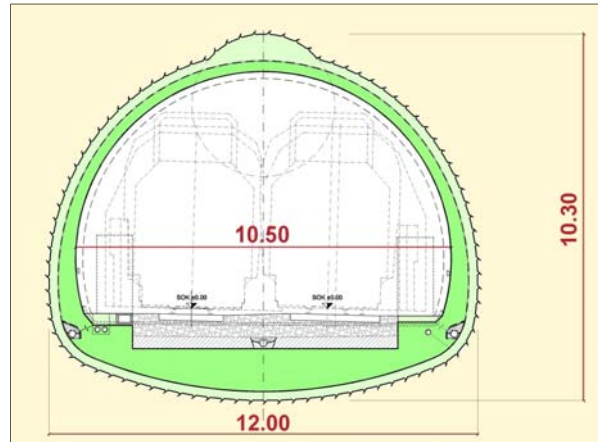
Der Tunnel – eine Herausforderung

Tunnelbauwerke prägen den Ausbau der Zentralbahn vom Bahnhof Luzern bis zur Haltestelle Mattenhof. Herzstück des Vorhabens ist der Hubelmatttunnel. Die Unterquerung der Hubelmatt stellt eine Herausforderung für die Planer und Bauleute dar.

Da die Überdeckung zwischen Tunnelscheitel und Fundation der Gebäude klein ist, wurde der Untergrund in verschiedenen Phasen gründlich untersucht. Das Untersuchungsprogramm umfasste seismische Erkundungen wie sie von der Erdölexploration bekannt sind, Baggerschlitze zur Erkundung der oberflächennahen Erdschichten und das Abteufen von Sondierbohrungen bis auf die Höhe der geplanten Tunnelsohle. Die Erkenntnisse wurden in einem geologischen Bericht zusammengestellt und stehen den Planern und Bauunternehmungen zur Verfügung. Der Hubelmatttunnel und die zugehörigen Voreinschnitte befinden sich in unterschiedlich stark verwittertem Felsen der unteren Süsswassermolasse, der unter einer mehrere Meter mächtigen Lockergesteins-Bedeckung ansteht. Die Felsüberdeckungen betragen zehn bis fünfzehn Meter. Der Fels besteht aus Sandsteinzonen und Konglomeratbänken sowie aus Silt- und Sandsteinen, Mergeln und dünnen Sandstein-Bänken.

Zunächst ein Pilotstollen

Es ist vorgesehen, den Tunnel von der Allmend her aufzufahren. Dazu wird zuerst ein kleiner Pilotstollen von vier bis fünf Metern Durchmesser gebohrt. Dabei kommt wahrscheinlich eine kleine Tunnelbohrmaschine zum Einsatz, die den gesamten Querschnitt ausbricht. Die ersten rund 30 Meter ab Portal Geissensteinring bis zur Sternmattstrasse werden im Tagbau erstellt. Der Pilotstollen ist notwendig, da beim Hauptausbruch eine Teilschnittmaschine zum Einsatz kommt. Wegen der grossen Staubentwicklung dieser



Baumethode ist eine starke Lüftung über den Pilotstollen erforderlich. Ein Vortrieb mit Abbauhammer oder mittels Sprengvortrieb wird wegen der Körperschall- bzw. der Erschütterungsimmissionen ausgeschlossen. Der Pilotstollen erlaubt zudem eine vollständige Erkundung des anstehenden Felsens. Gesichert wird der Pilotstollen mit Ankern, Netzen und Stahlprofilen sowie Spritzbeton mit oder ohne Stahlfasern. Beim Hauptvortrieb beträgt die durchschnittliche Vortriebleistung rund zwei Meter pro Tag.

Bauarbeiten sind ausgeschrieben

Die Bauarbeiten sind momentan ausgeschrieben. Der gesuchte Totalunternehmer Rohbau muss bis 7. März 2008 ein Angebot unterbreiten und dabei darstellen, wie und wann er den Tunnel realisieren will. Die Bauprojektplanung sieht vor, dass der Rohbau des Hubelmatttunnels ab Mitte 2010 bis Ende 2012 erfolgen soll.

Tiefes Grollen und Kratzen

Die Bauarbeiten werden im Bereich des Vortriebs als tiefes Grollen und Kratzen wahrnehmbar sein. Zusätzlich wird die Baustelle in der Allmend und im Bereich des Voreinschnittes Geissensteinring sicht- und hörbar sein. Die lärmintensiven Arbeiten dürfen nur werktags von 7 bis 19 Uhr ausgeführt werden.

Ein reibungsloser Bahnverkehr

Neben dem Doppelspurausbau und der Tieflegung in Luzern und dem Doppelspurausbau in Hergiswil sind für die Umsetzung des angestrebten Angebotes der Zentralbahn weitere Massnahmen notwendig. Dazu zählt der Tunnel Engelberg, der bei optimalen Verlauf der Bewilligungs- und Bauphasen 2010 in Betrieb genommen werden soll. Hinzu kommt eine Reihe von weiteren kleinen bis mittleren Massnahmen zur Beschleunigung und Kreuzung der Züge.

Die Zentralbahn realisiert in den nächsten Jahren laufend die folgenden Projekte:

- Ausbau der Kreuzungsstation Dallenwil
- Wiederinbetriebnahme der Kreuzungsstelle Käppeli zwischen Lungern und Brünig-Hasliberg
- Ausbau der Kreuzungs-

stelle Brienzwiler

- Einbau von grösseren, schneller zu befahrenden Weichen in Alpnachstad, Alpnach Dorf und Sachseln.
- Sanierung einer Vielzahl von Bahnübergängen durch Aufhebung, Sicherung mit automatischen Schranken- und Blinklichtanlagen auf den Strecken Hergiswil – Engelberg und Hergiswil – Giswil.

Die Kosten für diese Massnahmen werden auf rund 25 Millionen Franken geschätzt. Das Projekt Ausbau Zentralbahn beteiligt sich mit 4 Millionen Franken an diesen Massnahmen. Es ist vorgesehen, die Bauprojekte für die Beschleunigungsmassnahmen im Jahre 2009 zu erstellen. Die Realisierung aller Massnahmen erfolgt bis zum Fahrplanwechsel 2013.



Agenda

18. Sept. 2007	Regierungsrat des Kantons Luzern genehmigt Projekt
27. Sept. 2007	Regierungsrat des Kantons Obwalden genehmigt Projekt
17. Okt. 2007	Luzerner Stadtrat genehmigt Projekt
25. Okt. 2007	Projekt und Kredit vor dem Kantonsrat Obwalden
30. Okt. 2007	Regierungsrat des Kantons Nidwalden befindet über Projekt
05. Nov. 2007	Projekt und Kredit vor dem Grosse Rat des Kantons Luzern
21. Nov. 2007	Informationsveranstaltung in Hergiswil
12. Dez. 2007	Projekt und Kredit vor dem Landrat Nidwalden
13. Dez. 2007	Projekt und Kredit vor dem Luzerner Stadtparlament
03. – 21. Jan. 2008	Ausstellung „Allmend“ in der Kornschütte, Luzern
24. Februar 2008	Volksabstimmung (Stadt und Kanton Luzern)

Impressum

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