

GEMEINDERAT HERGISWIL

Gemeindeschreiberin
Pascale Küchler
Direktwahl 041 632 65 50
Pascale.kuechler@hergiswil.ch



Regierungsrat Nidwalden
Dorfplatz 2
6370 Stans

Hergiswil, 15. Mai 2009

Doppelspurausbau der Zentralbahn in Hergiswil

Sehr geehrter Herr Landammann
Sehr geehrte Damen und Herren Regierungsräte

Anlässlich seiner Sitzung vom 28. April 2009 hat der Gemeinderat Hergiswil betreffend dem Projekt des Doppelspurausbaus der Zentralbahn in Hergiswil eingehend beraten und einen Beschluss gefasst. Dieser Entscheid ist in der Folge den Regierungsräten Gerhard Odermatt und Hugo Kayser durch Gemeindepräsident Hans Wicki und Gemeindevizepräsident Martin Blättler am 29. April 2009 in einem persönlichen Gespräch erörtert worden.

Nachdem der Bund die Tunnelvariante Hergiswil Matt bis Bahnhof Hergiswil in ein C-Projekt umpriorisiert hatte, sprach eine Delegation in Bern vor. Es wurde erwirkt, dass bis Ende März 2009 eine Studie nachgereicht werden kann, welche Auskunft über die Fahrplanstabilität machen kann. Der Regierungsrat nahm sich der Auftragserteilung einer solchen Studie an und erteilte den Auftrag der Zentralbahn AG. Auf diese Vergabe wurde interveniert, da eine betroffene Partei in eigener Sache kein Gutachten erstellen sollte. Nach mehrmaliger Rückfrage beim Regierungsrat wurde Mitte März 2009 bestätigt, dass der Auftrag extern an die ETH Zürich vergeben wurde.

Im Rahmen der Mitwirkung zum Vorprojekt des Doppelspurausbaus Hergiswil Schlüssel – Matt hat der Gemeinderat in seiner Stellungnahme im September 2008 mit Nachdruck die Meinung vertreten, dass das Niveau des neuen Bahntrasses wesentlich tiefer als heute gelegt werden muss. Im Dezember 2008 musste der Gemeinderat zur Kenntnis nehmen, dass sich abzeichnet, dass eine Tieferlegung der Zentralbahn aufgrund der Querung des Schluchen- und Feldbaches in Hergiswil nicht möglich ist und eine Hochbahn von bis zu 1.4 m Abweichung zum heutigen Terrain eher realistisch ist.



Ende Januar 2009 wurden anlässlich einer Projektvorstellung die technischen und geographischen Rahmenbedingungen des Projekts durch den Projektleiter erläutert. Dabei wurden die Überlegungen zur optimalen vertikalen Linienführung aus der Sicht der Projektleitung anhand von Plänen und Querschnitten ausführlich dargestellt. Bis zu diesem Zeitpunkt war nur die horizontale Linienführung bekannt. In diesem Zusammenhang musste bemerkt werden, dass die dargestellten Rahmenbedingungen sehr einengend sind. Deshalb hat sich die Frage gestellt, ob nicht auch Varianten geprüft werden sollten, die über diese Rahmenbedingungen hinaus gehen. Schliesslich wurde beschlossen, ein ergänzendes Variantenstudium zur Tieflegung der Strecke nach dem Haltiwaldtunnel Richtung Haltestelle Matt in Auftrag zu geben mit dem Ziel, sowohl Varianten der tiefgelegten Linienführung als auch die optimale vertikale Linienführung gegeneinander abzuwägen.

Aufgrund des Terminplanes wurde nebst dem vorerwähnten Variantenstudium die optimierte vertikale Linienführung planerisch weiter bearbeitet.

Anfangs April 2009 wurde das Variantenstudium durch den neutralen Gutachter, Herr Andreas Theiler, dipl. Bauingenieur ETH/SIA, Lombardi AG, Luzern, vorgestellt und die entsprechenden Vor- und Nachteile aufgezeigt. Dabei wurden verschiedene Varianten einer näheren Betrachtung unterzogen. Die Variante Sonnmattestrasse wurde dabei als visionäre und langfristige Lösung empfohlen. Es wurde das Testat ausgesprochen, dass alle Varianten gut ausgearbeitet wurden.

Am 27. April 2009 wurde dem Gemeinderat das Gutachten zur Fahrplanstabilität für den Kanton Nidwalden der ETH Zürich zugestellt. Dieses Gutachten schafft nun für den Gemeinderat eine ganz neue Ausgangslage. Die Studie zeigt auf, dass die gestreckte Variante nicht zwingend für die Realisierung eines Tunnels ist, sondern dieser durchaus auch bei der S-Variante noch realisiert werden kann. Zudem ist im Gutachten festgehalten, dass die Fahrplanstabilität gewährleistet sei, einerseits bei der gestreckten Variante, aber auch bei der ursprünglichen S-Variante. Als einzige visionäre Lösung wird darin die Volluntertunnelung empfohlen.

Der Gemeinderat hatte sich zum Zeitpunkt des Grundsatzentscheides über die horizontale Linienführung entschieden, sich für die gestreckte Linienführung einzusetzen, da ihm aufgezeigt worden war, dass diese für die Aussicht auf einen Tunnel bis Bahnhof Hergiswil unabdingbar sei. Denn für den Gemeinderat Hergiswil standen und stehen heute noch die beiden Ziele a) Anschluss von Hergiswil an den öV und b) Lärmreduktion ganz klar im Vordergrund, welche mit dem Doppelspurtunnel hätten erreicht werden können. Unter diesen Aspekten konnte sich der Gemeinderat auch dazu einverstanden erklären, sich im Rahmen eines Drittels an den Mehrkosten des Doppelspurausbaus zu beteiligen.

Die damalige Ausgangslage hat sich nun aber entscheidend geändert. Wie wir heute feststellen müssen, unterlag der Gemeinderat und voraussichtlich auch der Regierungsrat damals einem Grundlagenirrtum, welcher in der Betonung der Bedeutung des DS-Tunnels Hergiswil Matt – Bahnhof Hergiswil sowie folglich der gestreckten Linienführung Hergiswil Schlüssel – Matt für die Kantone Nidwalden und Obwalden anlässlich der Sitzung vom 8. Februar 2007 durch Harald Woermann und Hanspeter Schüpfer ausgewiesen war und von der Volkswirtschaftsdirektion Nidwalden stets so vertreten wurde.



Der Gemeinderat wurde an der letzten Gemeindeversammlung vom Stimmvolk damit beauftragt, sich für eine Lärmreduktion in Hergiswil zu engagieren. Mit der gestreckten Variante kann eine Lärmreduktion aber nicht erreicht werden. Diese bringt für die Hergiswilerinnen und Hergiswiler praktisch nur Nachteile und kaum höheren Nutzen (erhöhter Takt, höhere Geschwindigkeit, höhere Trasse = mehr Lärm).

Diese Erkenntnisse hat der Gemeinderat erst gewonnen, seit die definitive vertikale Linienführung vorliegt, von der wir der Ansicht sind, dass diese schon viel früher hätte vorliegen müssen. Die Projektleitung des Aggloprogrammes gesteht ein, dass der Teilabschnitt Hergiswil nicht gründlich untersucht worden war und nun mehr Probleme aufgetaucht sind, als sie gerechnet hätte.

Der Gemeinderat Hergiswil hat jederzeit versucht, aus den vorhandenen Informationen die bestmögliche Lösung zu finden. Dabei war er stets kooperativ im Umgang mit der Projektgruppe und dem Regierungsrat Nidwalden. Der Rat ist auch heute noch bestrebt, für Hergiswil die beste Lösung zu erwirken. Seit der Gemeinderat Kenntnis von allen Rahmenbedingungen und Auswirkungen (Hochbahn 1.4 m) der gestreckten Linienführung hat, kann er jedoch nicht mehr hinter dieser Projektvariante stehen. In Anbetracht der beiden Hauptziele des Gemeinderates und in Abwägung der neuen Erkenntnisse kommt für Hergiswil nur eine Variante mit Volltunnel in Frage.

Der Gemeinderat hat deshalb an der letzten Sitzung beschlossen, sich nicht weiter für die gestreckte Linienführung gemäss heutigem Projektstand einzusetzen und die Variante mit einem Volltunnel weiterzuverfolgen. Zusammenfassend halten wir folgendes fest:

- Der Gemeinderat ist vom Ergebnis bzw. der Auftragerteilung der Studie an die ETH Zürich betreffend Fahrplanstabilität enttäuscht.
- Wir empfehlen dem Regierungsrat Nidwalden einen Planungsstopp.
- Die Ausgangslage hat sich zwischenzeitlich entscheidend verändert. Die Kosten von 1/3 an den Mehrkosten für eine gestreckte Linienführung kann und will die Gemeinde Hergiswil unter diesen Umständen nicht mehr tragen.
- Der Taktfahrplan 2013 ist für den Gemeinderat in Anbetracht der negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung nicht bedeutend.
- Hinter der vorliegenden Projektvariante (gestreckte Linienführung) kann der Gemeinderat nicht mehr stehen. Dies im Wissen, dass die Konsequenz aus dieser Haltung bei Weiterverfolgung der bestehenden Projektvariante durch das Projektteam und den Kanton Luzern bzw. Nidwalden, eine Einsprache gegen das Projekt bedeutet.

Wir bitten Sie um Kenntnisnahme sowie sorgfältige Abwägung unserer Beweggründe. Gerne sind wir bereit, Ihnen unsere Überlegungen näher darzulegen. Bisher haben Sie den Gemeinderat in seinen Bestrebungen unterstützt, den Bedürfnissen unserer Gemeinde um mehr Lebens- und Wohnqualität und als Nadelöhr zwischen den Kantonen Luzern und Nidwalden Rechnung zu tragen und entsprechende Massnahmen zu verfolgen. Wir hoffen weiterhin, dass wir gemeinsam eine Lösung finden, die uns alle zufrieden stellt.



Freundliche Grüsse

GEMEINDERAT HERGISWIL

Der Gemeindepräsident

Die Gemeindeschreiberin

Kopie an

- Verkehr und Infrastruktur (vif), Herr Roland Meier, Arsenalstrasse 43, 6010 Kriens
- zb Zentralbahn AG, Herr Josef Langenegger, Stansstaderstrasse 2, 6362 Stansstad
- Hergiswiler Landräte (per Mail)
- Bauabteilung (A)
- Hauptabteilung