

Landrat Maurus Adam
Dorfhaldenstr. 6
6052 Hergiswil

Hergiswil, den 10.06.2009

Landratsbüro Nidwalden
Regierungsgebäude
Dorfplatz 2
6371 Stans

Postulat <Hergiswil zieht die Notbremse>

Sehr geehrter Herr Landratspräsident
Sehr geehrte Mitglieder des Landrates

Der Erst- und die Mitunterzeichner unterbreiten Ihnen gestützt auf Art. 53 Abs. 3 des Landratsgesetzes und auf § 107 Absatz 1 des Landratsreglements folgendes Postulat:

Anträge:

1. Der Regierungsrat wird aufgefordert, dafür zu sorgen, dass das Teilprojekt 4 <Doppelspurausbau Kantonsgrenze Luzern/Nidwalden – Hergiswil Matt> im Rahmen des Gesamtprojektes <Doppelspurausbauten und Tieferlegung der zb> nicht mit einer bis zu 1.40m höher gelegten Trasseeführung umgesetzt wird.
2. Der Regierungsrat wird beauftragt, eine Konferenz einzuberufen mit dem Ziel, für den Raum Hergiswil ein Projekt zu initialisieren, welches die berechtigten Bedürfnisse der Bevölkerung von Hergiswil in angemessener Weise berücksichtigt. An dieser Konferenz sollen alle beteiligten Partner vertreten sein, insbesondere der Regierungsrat von Nidwalden, der Gemeinderat Hergiswil, die zb, die Projektleitung sowie die Hergiswiler Landräte.
3. Die Behandlung dieses Postulats sei als dringlich zu erklären.

Ausgangslage

Am 23. Januar 2008 stimmte der Landrat der finanziellen Beteiligung des Kantons Nidwalden an den <**Doppelspurausbauten und einer Tieferlegung der Zentralbahn**> zu. Die Verlängerung der Doppelspur von der Kantonsgrenze Luzern / Nidwalden bis Hergiswil Matt ist als Teilprojekt 4 aufgeführt. Weil wir davon ausgehen durften, dass dieses Projekt eine gewisse Planungstiefe erreicht habe und der Regierungsrat die Interessen der Hergiswiler bzw. Nidwaldner Bevölkerung angemessen vertrete, galt unsere Sorge nicht primär dem Doppelspurausbau bis Hergiswil Matt, sondern dem Problem, dass das Projekt im ersten Drittel der Gemeinde Hergiswil mitten in einer Wohnzone beendet wird. Mit der Unterstützung der Motion <Doppelspurtunnel von Hergiswil-Matt bis Hergiswil-Dorf> hat der Landrat einen Beitrag zur Lösung dieses Problems geleistet, indem er den Regierungsrat aufforderte, die Planung des Doppelspurtunnels in Angriff zu nehmen und damit das Projekt bis zum Bahnhof Hergiswil Dorf zu verlängern.

Für das Teilprojekt 4 <Doppelspurausbau in Hergiswil> wird für die Realisierung der gestreckten Linienführung, unter der Bedingung, dass Hergiswil einen Teil davon übernimmt, mit Gesamtkosten von 25 Millionen Franken gerechnet. Dieser Betrag galt als Vorinvestition für einen Doppelspurtunnel ab Hergiswil-Matt bis Hergiswil.

Teilprojekt 4: Doppelspurausbau Kantonsgrenze Luzern / Nidwalden bis Hergiswil-Matt

In der Folge schritt die Planung des Doppelspurausbaus der Zentralbahn ab der Kantonsgrenze Luzern/Nidwalden bis zum Bahnhof Matt zügig voran.

Erstmals im Dezember 2008 wurden dem Gemeinderat von Hergiswil und anfangs 2009 auch der Interessengemeinschaft <Lärm weg> anlässlich einer Projektvorstellung durch den Projektleiter die technischen und geografischen Details des Projekts eingehend erläutert. Dabei wurden die Überlegungen zur optimalen vertikalen Linienführung aus der Sicht der Projektleitung anhand von Plänen und Querschnitten ausführlich dargestellt. Für alle Beteiligten überraschend präsentierte sich dabei die Linienführung so, dass im Gebiet der Gemeinde Hergiswil das Bahntrasse bis zu 1.4 m höher gelegt werden soll als bisher. Gemäss der geplanten Linienführung fahren die Bahnkompositionen zukünftig auf Augenhöhe bis zu zwei Meter an Wohnhäusern vorbei und mitten durch Gärten. Bis zur erwähnten Projektpräsentation war den beteiligten Parteien nur die horizontale Linienführung bekannt. Die direkt betroffenen Liegenschafts-Besitzer, die meisten von ihnen gingen gemäss dem Landratsbeschluss vom 23.01.2008 von einer Tieflegung aus, wurden erstmals anlässlich der Informationsveranstaltung vom 19. Mai 2009 durch den Gemeinderat über die vertikale Linienführung informiert. Die interessierten Parteien wie auch der Gemeinderat von Hergiswil haben klar festgehalten, dass eine solche Linienführung für Hergiswil inakzeptabel sei. Auf Drängen des Gemeinderates beschloss die Projektleitung, eine ergänzende Variantenstudie zur Tieflegung der Strecke nach dem Haltiwaldtunnel Richtung Haltestelle Matt mit dem Ziel in Auftrag zu geben, sowohl die Variante einer tiefer gelegten Linienführung als auch die vertikale Linienführung gegeneinander abzuwägen.

Im April wurde diese Variantenstudie durch den neutralen Gutachter, Herrn Andreas Theiler, dipl. Bauingenieur ETH/SIA, Lombardi AG, Luzern, vorgestellt und die Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten einer näheren Begutachtung unterzogen. Die Variante Volluntertunnelung von der Kantonsgrenze Luzern/Hergiswil bis Hergiswil-Dorf wurde als visionäre und langfristig beste Lösung empfohlen. Es wurde festgestellt, dass alle Varianten gut ausgearbeitet seien.

Etwas später wurde dem Gemeinderat Hergiswil das von der Baudirektion in Auftrag gegebene Gutachten zur Fahrplanstabilität für den Kanton Nidwalden der ETH Zürich zur Kenntnis gebracht. Dieses Gutachten schafft nun eine völlig neue Ausgangslage. Die Studie zeigt auf, dass die gestreckte Linienführung für die Realisierung eines Tunnels nicht zwingend sei, sondern ein solcher durchaus auch bei der heute bestehenden S-Variante zwischen der Kantonsgrenze und Hergiswil-Matt realisiert werden kann. Zudem wird im Gutachten festgehalten, dass die Fahrplanstabilität unter der Berücksichtigung, dass die Saison- oder Verstärkerzüge (zusätzliche Kompositionen im Schüler- & Berufsverkehr sowie für den Tourismus) nicht verkehren, deutlich verbessert wird. Falls diese Verstärkerzüge nicht verkehren, ist unseres Erachtens die Verlängerung der Doppelspur bis Hergiswil - Matt gar nicht notwendig. Im Weiteren bestätigt die Studie die Aussage, dass ein Tunnel die Fahrplanstabilität und vorallem die Flexibilität in der Fahrplangestaltung erhöht. Ein weiterer Ausbau der Kapazitäten in Stans und Sarnen wäre für Generationen gesichert.

Unter den gegebenen Voraussetzungen wird Hergiswil den Forderungen von 3,3 Mio. Franken an die Kosten der gestreckten Linienführung nicht nachkommen. Somit stellt sich die Frage wer die fehlende Finanzierung für diesen Teilabschnitt übernimmt. Zusätzlich stellt sich folgende Frage: Welchen Einfluss hat die fehlende Finanzierung auf das Planauflageverfahren und wer allfällige Mehrkosten, sind doch bei der detaillierten Planung des Doppelspurausbaus in Hergiswil erhebliche, zusätzliche Probleme aufgetaucht, übernimmt.

Zusammenfassung

In Luzern, nur ein paar Kilometer weiter nördlich, wird die Bahn tiefgelegt, weil nebst anderen Gründen die Lärmbelastung unerträglich sei. Statt einer Verbesserung der Lärmbelastung bringt die gestreckte und erhöhte Trasse-Linienführung für Hergiswil, ohne zusätzlichen, verkehrsmässigen Nutzen, eine wesentliche Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität. Selbstverständlich muss im Hinblick auf eine nachhaltige und zukunftstaugliche Erschliessung der Kantone Nid- und Obwalden das Nadelöhr Hergiswil auf beiden Verkehrsträgern, Schiene und Strassen, durchfahren werden können. Aber dies soll auf eine für die Anwohner von Hergiswil zumutbare Art und Weise geschehen. Eine <Hochbahn> ist dazu unseres Erachtens der falsche Ansatz.

Die Tatsache, dass die geplante Variante auf völlig unzumutbare Weise durch Wohngebiete von Hergiswil geführt werden soll, konnte durch uns erst erkannt werden, als definitive Planungsunterlagen über die vertikale Linienführung vorlagen. Wir sind dezidiert der Ansicht, dass diese entscheidenden Fakten schon bei der Antragsstellung an den Landrat im Januar 2008 hätten vorliegen müssen. Die damals vorliegenden Entscheidungsgrundlagen waren aus heutiger Sicht für eine definitive Stellungnahme völlig ungenügend. Deshalb drängt sich uns der Schluss auf, dass sich der Regierungsrat reichlich spät zu einer gezielten Einflussnahme auf das für Hergiswil und den Kanton Nidwalden existentiell wichtige Projekt entschlossen hat. Das Teilprojekt 4 wurde massiv unterschätzt. Um am Topf des Bundes partizipieren zu können, musste das Hergiswiler-Teilprojekt offensichtlich in aller Eile nachbearbeitet und angepasst werden. Die Projektleitung gesteht heute klar ein, dass der Teilabschnitt Kantonsgrenze Luzern/Nidwalden bis Hergiswil-Matt nicht gründlich genug untersucht worden war und nun grössere Probleme aufgetaucht seien, als sie jemals gerechnet hätte.

Heute stehen wir vor der Tatsache, dass der Abschnitt Kantonsgrenze Luzern/Nidwalden - Hergiswil-Matt bzw Sonnenbergstrasse für die Kantone Nid- und Obwalden zum „pièce de résistance“ für die Mobilität und Verbindung der Agglomeration geworden ist. Die Verlierer der heute vorliegenden Planung sind unmittelbar die Bewohnerinnen und Bewohner von Hergiswil, egal ob am Hang oder in der Ebene, aber auch der Kanton Nidwalden. Sollte das Projekt in der präsentierten Variante allen Warnungen zum Trotz durchgezogen werden, so müssten sich Regierung und Auftraggeber auf grosse Verzögerungen im Rahmen des ordentlichen Einspracheverfahrens einstellen. Zudem ist von den Grundeigentümern mit Kompensationsforderungen für die Wertverminderungen der Liegenschaften zu rechnen.

Für eine langfristige und nachhaltige Verkehrsplanung muss der Abschnitt Kantonsgrenze Luzern/Nidwalden - Hergiswil-Lopper auf den Grundlagen der heute vorliegenden Studien als Ganzes nochmals eingehend analysiert und für alle Beteiligten tragbar geplant werden. Dazu erachten wir die Einberufung einer Konferenz unter Mitwirkung aller Beteiligten als ein geeignetes Instrument.

Die Devise muss lauten: EIN Dorf – EINE Lösung! Hergiswil will weiterhin als attraktive Wohnlage für bereits ansässige und neu zuziehende Gemeindemitglieder gelten. Daran ist nicht nur die Gemeinde Hergiswil, sondern vor allem auch der Kanton Nidwalden, brennend interessiert. Eine verminderte Lebensqualität in Hergiswil wird sich mittelfristig negativ auf die Steuereinnahmen des Dorfes und des Kantons auswirken.

Da das Auflageverfahren im Oktober gestartet werden soll, bitten wir Sie das Postulat als dringlich zu überweisen.

Mit freundlichen Grüssen



Landrat Maurus Adam, Hergiswil

Mitunterzeichnende:

K. K. K.

S. M. M.

M. M. M.

A. A. A.

M. M. M.

T. T. T.

F. F. F.