



MEDIENINFORMATION

SPERRFRIST: keine

Doppelspurausbau Zentralbahn Hergiswil: Variante für Vorprojekt „Tunnel lang“ ausgewählt

Nach Zusatzabklärungen zur Geologie, den Bachquerungen und der betrieblichen Machbarkeit während der Bauphase, hat das Steuerungsgremium von den zwei verbliebenen Varianten für einen „Tunnel lang“ die Bestvariante ausgewählt. Für diese Variante wird ein Vorprojekt ausgearbeitet. Unter der Leitung des Kantons wird parallel ein Vorprojekt „Auflageprojekt und Tunnel kurz“ erarbeitet. Die Vorprojekte werden Mitte 2013 vorliegen.

Das Steuerungsgremium hatte im Juni 2012 aufgrund der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie der vier untersuchten Varianten für einen „Tunnel lang“ zwei Varianten für die Weiterbearbeitung ausgewählt. Gleichzeitig hatte das Steuerungsgremium Zusatzabklärungen in Auftrag gegeben. Diese umfassten vertiefte geologische Untersuchungen im Einzugsgebiet der Varianten sowie ergänzende Untersuchungen beim Schluchenbach. Weiter wurden zu den Auswirkungen auf den Bahnbetrieb in der Bauphase Abklärungen gemacht. Gestützt auf die nun vorliegenden Ergebnisse hat sich das Steuerungsgremium auf eine Bestvariante geeinigt.

Klare Gründe für die Bestvariante

Die Bestvariante hat im Norden ihr Portal beim Haltiwald-Tunnelausgang und im Süden in der Einfahrt zum Bahnhof Hergiswil. Die Variante unterquert zwischen den beiden Portalen den Dorfteil Matt (siehe Anhang). Mit der gewählten Variante wurde im Bereich des Tunnelportals Süd die Variante mit der besseren Zugänglichkeit in der Bauphase gewählt. Das bestehende Gleis wird während dem Bau weniger tangiert und es braucht weniger aufwändige Bauhilfsmassnahmen. Es müssen zudem weniger Gebäude abgerissen werden. Bezüglich der Geologie schneidet die ausgewählte Variante ebenfalls besser ab. Der Tunnel der gewählten Variante kommt tiefer und somit weniger in den locker gelagerten Deckenschichten zu liegen.

Die beiden zuletzt verbliebenen Varianten haben das gleiche Tunnelportal im Norden. Die Problematiken bezüglich der Absenkung der neuen Strecke im Haltiwaldtunnel oder einer allfälligen Dükerung des Schluchenbaches sind deshalb identisch. Die Zusatzabklärungen zeigten auch, dass die betriebliche Machbarkeit

in der Bauphase bei beiden Varianten gegeben ist. Der Transport der Fahrgäste zwischen Hergiswil und Horw kann während der Bauphase sichergestellt werden. Diesbezüglich sind verschiedene bereits geprüfte Massnahmen möglich. Hinsichtlich der geschätzten Kosten liegen beide Varianten in der gleichen Grössenordnung. Die geschätzten Kosten der gewählten Variante liegen inkl. Haltestelle Matt bei rund 385 Mio. Franken, diejenigen der nicht gewählten Variante bei rund 364 Mio. Franken (Kostengenaugigkeit: +/- 30 Prozent).

Vorprojekt bis Mitte 2013

Das Vorprojekt erfordert eine vertiefte Analyse verschiedener Aspekte eines allfälligen Tunnels von Hergiswil Schlüssel bis zum Bahnhof Hergiswil. Namentlich sind der Baugrund und die Entwässerung genauer zu prüfen. Die Bachquerungen durch den Tunnel müssen abgeklärt werden. Auch ist die Lage und Dimension der Haltestelle Matt weiter zu planen. Der Zeitplan für die Erarbeitung des Vorprojektes kann eingehalten werden. Mitte 2013 wird das Vorprojekt vorliegen.

Weiteres Vorgehen

Nebst der Variante „Tunnel lang“ lässt das Steuerungsgremium bis Mitte 2013 die Variante „Auflageprojekt und Tunnel kurz“ als Vorprojekt ausarbeiten. Nach der Wahl der Bestvariante seitens des Nidwaldner Landrates auf regierungsrätlichen Antrag hin, ist es die Politstrategische Führung des Agglomerationsprogramms Luzern, welche Ende 2013 den definitiven Variantenentscheid trifft.

Weiterführende Informationen: www.nw.ch → Projekte → Ausbau Zentralbahn: Doppelspur Hergiswil

Steuerungsgremium

Das Steuerungsgremium setzt sich zusammen aus: Regierungsrat Hans Wicki, Baudirektor Nidwalden (Vorsitz); Regierungsrat Gerhard Odermatt, Volkswirtschaftsdirektor Nidwalden; Regierungsrat Niklaus Bleiker, Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartements Obwalden; Josef Niederberger, Landratspräsident und Präsident Kommission für Bildung, Kultur und Volkswirtschaft (BKV); Niklaus Reinhard, Landrat und Mitglied Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL); Remo Zberg, Gemeindepräsident Hergiswil; Martin Blättler, Gemeinderat Hergiswil; Renato Fasciati, CEO zb Zentralbahn AG.

Anhang

Bild 1: Plan „Tunnel lang“ (Quelle: Kanton Nidwalden)

Bild 2: Örtlichkeit Nordportal „Tunnel lang“ (Quelle: Kanton Nidwalden)

Bild 3: Örtlichkeit Südportal „Tunnel lang“ (Quelle: Kanton Nidwalden)

RÜCKFRAGEN

Regierungsrat Hans Wicki, Baudirektor, hans.wicki@nw.ch , 041 618 72 00, 14 – 15 Uhr
(Donnerstag, 27. September 2012)

Stans, 26. September 2012