

## Bohrungen sollen Klarheit schaffen

**HERGISWIL** Jetzt wird der Untergrund angebohrt. Damit erhofft sich der Kanton Aufschluss über Kosten und Bauzeit eines Hergiswiler Bahntunnels.

MATTHIAS PIAZZA  
matthias.piazza@nidwaldnerzeitung.ch

Für den geplanten Doppelspurusbau in Hergiswil braucht es ergänzende Baugrundinformationen. Konkret sind sechs Kernbohrungen auf Hergiswiler Gemeindeboden in den nächsten drei Monaten geplant. Auf einer Länge von rund 2 Kilometern sollen sie Informationen im Bereich der geplanten Linienführung der Tunnels schliessen und wichtige Informationen liefern zum geologischen Aufbau, zu der Lagerungsdichte (Standfestigkeit) und den Grundwasserverhältnissen. «Die Ingenieure müssen wissen, worauf sie sich beim Tunnelbau einstellen müssen und auch eine Kostenprognose abgeben können. Die Bohrungen liefern dazu die nötigen Erkenntnisse», erklärt Regierungsrat Hans Wicki. Die privaten Grundeigentümer wurden bereits vom Kanton schriftlich informiert.

### Keine lärmige Bauerei

Die Anwohner müssen sich aber nicht auf lärmige Bauarbeiten während Monaten einstellen. «Die Immissionen werden den meisten sein. Die Bohrungen werden sich jeweils auf ein kleines Bohrtloch beschränken und nur geringe Lärmemissionen verursachen.» Auch von grossen Baustellen und Werkverkehr würden die Anwohner verschont. «Es gibt an den sechs Stellen je eine Senkrechthohlung, und das wars», erklärt Baudirektor Hans Wicki. Die Kosten der Bohrungen können gemäss Hans Wicki innerhalb des Kredits des Vorprojekts abgewickelt werden.

### Genauere Aussagen möglich

Die Probebohrungen sind nötig, um Antworten auf zwei wesentliche Fragen



Ein Zug der Zentralbahn in Hergiswil.  
Bild: Corinne Glanzmann

zu erhalten: Wie teuer wird der Tunnel? Wie lange dauert der Bau? «Auf jeden Fall werden wir mit den Erkenntnissen des Untergrundes genauere Aussagen zu den Kosten machen können.» Um wie viel die Kosten schwanken können, könne man zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht sagen.

### Kein Einfluss auf Varianten

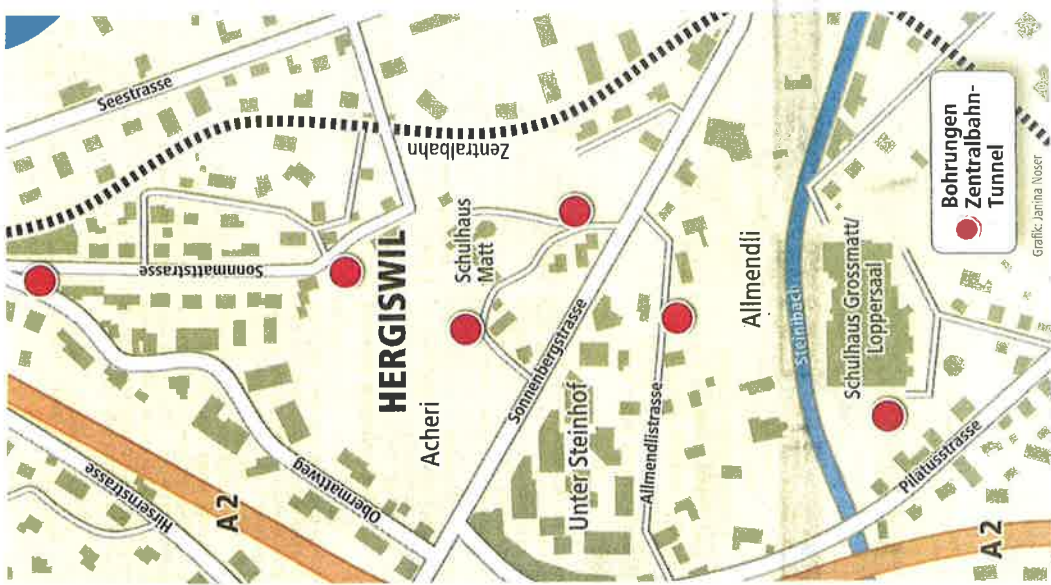
«Klar ist hingegen, dass die Resultate der Kernbohrungen absolut keinen Einfluss auf den weiteren Verlauf des Projektes haben», erklärt Regierungsrat Hans Wicki. Das will heissen: Die beiden Varianten bleiben nach wie vor im Rennen. Das Nordportal der Variante Tunnel lang ist beim Ausgang des Halbwaldtunnels. Die Strecke unterquert den Dorfteil Matt, und der Zug der Zentralbahn käme vor dem Bahnhof Hergiswil wieder an die Oberfläche. Die Nidwaldner Regierung rechnet mit Kosten von 385 Millionen Franken, plus/minus 30 Prozent, also 270 bis 500 Millionen Franken.

Bei der zweiten Variante handelt es sich um die ursprünglich geplante Doppelspur zwischen Hergiswil Schlüßel bei der Kantonsgrenze zu Luzern und Hergiswil Matt, ergänzt um einen Doppelspuruntunnel von Matt bis zum Bahnhof Hergiswil.

### Es dauert noch mindestens 15 Jahre

«Diese Varianten stehen fest, unabhängig von den Probebohrungen», hält Baudirektor Hans Wicki fest. Falls das Weiter misslingt, sollten die Kernbohrungen bis Ende März dieses Jahres abgeschlossen sein. Die Erkenntnisse fliessen in die Planung ein. Bis Mitte dieses Jahres wird unter der Leitung des Kantons das Vorprojekt für einen Doppelspuruntunnel erarbeitet.

Noch im Herbst dieses Jahres wird voraussichtlich der politische Prozess für die definitive Variantenwahl lanciert werden. Bis allerdings der allererste Zug der Zentralbahn durch den neuen Tunnel fährt, geht es gemäss Schätzung der Nidwaldner Regierung noch mindestens 15 bis 20 Jahre. «Falls wir unter allen Akteuren den bestmöglichen Kompromiss finden», hält Baudirektor Hans Wicki fest.



Grafik: Janina Nosler