

3.7.2013

CITYOPTIK
www.cityoptik.ch

Jubiläum Auch nach 50 Jahren hat das LSE-Buffer nichts von seiner Beliebtheit eingebüsst. **21**

Maurer VBS-Chef Ueli Maurer hat vom Bundesrat grünes Licht zum Kauf eines Stanser PC-24 erhalten. **36**



Weggis muss Häuser räumen

ABBRUCH io. Die Gefahr durch Steinschlag im Gebiet Horlauri ist grösser als bisher angenommen. Der Gemeinderat erlässt deshalb ein Betretungs- und Nutzungsverbot mit Abbruchverfügung. Fünf Häuser sind betroffen. Bis Ende Monat müssen zehn Anwohner ihr Heim verlassen.

Frei stehende Felsplatten

Die grösste Gefahr geht durch frei stehende Felsplatten oberhalb des bewohnten Gebiets aus. Nebst der schleichenden Erosion könnten auch Sturmwinde mit Baumschlag zu Steinschlägen führen, weshalb ein sehr hohes Todesfallrisiko für die Bewohner bestehe. **25**

Es wird eng für Sarkozy

FRANKREICH sda. Wegen Korruptionsverdacht ist Frankreichs Ex-Präsident Nicolas Sarkozy (59) schwer in Bedrängnis geraten: Die Justiz eröff-

«Tunnel kurz» ist Favorit für Hergiswil

NIDWALDEN Hergiswil soll mindestens teilweise von einem Bahntunnel unterquert werden. Jetzt gehen die Pläne zum Bund.

mu. Von einem «Jahrhundertprojekt» war gestern in Hergiswil die Rede. Beim Doppelspurausbau der Zentralbahn soll ein schönes Stück der Schienen in einem Tunnel verschwinden. 267 Millionen Franken soll das Vorhaben kosten. Diese Bestvariante hat der Nidwaldner Baudirektor Hans Wicki gestern Abend an einer Medienkonferenz vorgestellt.

Dem Entscheid war ein aufwendiges Evaluationsverfahren vorausgegangen, bei dem nicht nur die Kosten der unterschiedlichen Varianten berücksichtigt wurden, sondern auch noch weitere



Der Nidwaldner Baudirektor Hans Wicki. Bild Corinne Glanzmann

Faktoren. Am Ende schnitt die Variante «Tunnel kurz mit modifiziertem Auflageprojekt» am besten ab.

Ball liegt beim Bund

Während die Finanzierung der Strecke zwischen Hergiswil Matt und «Schlüssel» an der Grenze zu Luzern weitgehend gesichert ist, sieht das für den Tunnel anders aus. Seit der Annahme der Fabelvorlage am 9. Februar ist der Bund zuständig für die Planung, Priorisierung und Umsetzung der Bahnbauten.

Der Kanton Nidwalden wird noch dieses Jahr ein Angebotskonzept für den Zeithorizont 2030 erarbeiten. Bis zum vierten Quartal 2015 seien laut Wicki Aussagen des Bundes zu den Ausbauten bei der Zentralbahn zu erwarten. Falls der Bund die Bestvariante der Nidwaldner Regierung unterstützt, könnte der erste Teil zwischen Matt und «Schlüssel» ab 2016 geplant und umgesetzt werden, so Hans Wicki.

KOMMENTAR

Sarkozy wir zur Hypoth

Nicolas Sarkozy ist am letzten Abend nach zweiwöchiger Abreise vor die Fernsehkameras getreten. Vehement bestreitet er die Bestechungsanklagen der französischen Ex-Präsidentin. In den Gegenangriff überhend, wirft er einer der Untersuchungsrichterinnen Voreingenommenheit vor. Er habe einer linken Gewerkschaft angehört, die 2012 zu seiner Wahl aufgerufen habe.

Die Justizaffäre ist damit reits ein Politikum, noch das Verfahren richtig in gekommen ist. Sarkozys wird weiterhin darin best die Affäre zu politisieren sich als Opfer «gewisser» ter zu präsentieren. Es ist einzige Chance. Der Korruptionsvorwurf ist seine Justizaffäre, und langsam

Ein Tunnel soll Hergiswil umfahren

ZENTRALBAHN Ein kurzer Tunnel mit einer modifizierten offenen Doppelspur ab Matt Richtung Luzern: So sieht die Bestvariante des Kantons für Hergiswil aus.



MARTIN UEBELHART
martin.uebelhart@nidwaldnerzeitung.ch

«Tunnel kurz mit modifiziertem Auflageprojekt» heisst der Name jener Doppelspurvariante für die Zentralbahn in Hergiswil, die gestern Abend als Bestvariante vorgestellt worden ist. Sie sieht vor, eine rund 1700 Meter lange Neubaustrecke zu bauen, wobei rund gut 800 Meter in einem Tunnel geführt werden sollen. Zwischen Hergiswil Matt und «Schlüssel» soll das abgeänderte bisherige Auflageprojekt mit einer offenen Doppelspur realisiert werden – auf dem gleichen Niveau wie das heutige Trasse anstatt höher gelegt.

Nicht nur Kosten spielten eine Rolle

267 Millionen Franken soll das gesamte Bauwerk kosten. Eine Schätzung, die sich zum heutigen Zeitpunkt bei einer Genauigkeit von plus/minus 20 Prozent bewegt, wie der Nidwaldner Baudirektor Hans Wicki gestern an einer Medienorientierung sagte. Nach dem Marschhalt in der Planung Ende 2010 (siehe Kasten) kristallisierten sich fünf Varianten heraus, die in einem aufwendigen Prozess miteinander verglichen wurden. Darunter waren auch offene Linienführungen und lange Tunnel. Dabei schaute man nicht nur aufs Geld. Mit einer Methode, welche die Nachhaltigkeit von Bahninfrastrukturen abbildet, wurden die Auswirkungen der verschiedenen Varianten auf Ökologie, Wirtschaft und Gesellschaft untersucht. Während bei einer reinen Kosten-Nutzen-Analyse die offenen Linienführungen am besten abschnitten, gibt es bei breiter abgestützter Evaluation ein anderes Bild: Die Variante Tunnel kurz holte am meisten Punkte.

Ettappierung möglich

Ein Vorteil der nun evaluierten Bestvariante sei, dass man sie in Etappen bauen könne. Der erste Teil zwischen Matt und «Schlüssel» sei bereits finanziert, man könnte ihn in naher Zukunft ausführen und die Haltestelle Matt bald wieder in Betrieb nehmen. Die Möglichkeit, das Projekt schrittweise zu finanzieren, erhöhe die politische Akzeptanz. Die Akzeptanz sei auch da, weil die Linienführung der offenen Strecke abgesenkt werde und man mit dem – wenn auch kurzen – Tunnel Forderungen aus



Baudirektor Hans Wicki (links) und Zentralbahn-Geschäftsführer Renato Fasciati.
Bild Corinne Glanzmann

der Gemeinde nachkomme. Im Gegensatz zum Abschnitt Matt-«Schlüssel» ist die Finanzierung des Tunnels nicht gesichert. Baudirektor Wicki betonte: «Es kann nur über das Gesamtprojekt entschieden werden.» Erst wenn der Bund eine positive Beurteilung der gesamten Bestvariante gemacht habe, sei

an den Baubeginn zu denken. Damit auch der Bund auf Nidwaldens Bestvariante einschwenkt, will der Kanton noch dieses Jahr ein Angebotskonzept erarbeiten und einreichen. Dieses soll die zu erwartende Nachfrage und Kapazitäten auf den Zuglinien der Zentralbahn bis ins Jahr 2030 aufzeigen und

Viele Varianten wurden geprüft

DOPPELSPUR mu. Die Kehrtwende kam im November 2010: Damals beantragte die Nidwaldner Regierung, auf die geplante offene Linienführung von der Kantonsgrenze zu Luzern bis Hergiswil Matt zu verzichten. Stattdessen sollte eine Variante «Tunnel lang» erarbeitet werden. Dieser Tunnel sollte von der Kantonsgrenze bis zum Bahnhof Hergiswil führen.

170 Einsprachen

Man sah im Tunnel Vorteile bei den Auswirkungen auf das Siedlungsgebiet. Zudem sah man sich beim Auflageprojekt für die offene Linienführung mit über 170 Einsprachen konfrontiert. Die Pläne sahen eine Linienführung bis zu 1,40 Meter über dem heutigen Niveau der Schienen vor. Entsprechend gab es unter anderem Befürchtungen, dass die Lärmbelastung im Siedlungsgebiet steigt. In der Folge entstanden Machbarkeitsstudien und zahlreiche Tunnelvarianten. Diese wurden in einem mehrstufigen Prozess miteinander verglichen und führten zur jetzt vorliegenden Bestvariante.

werde mit den Mitbestellern Luzern, Bern und Obwalden abgestimmt. Nach einer Prüfung durch den Bund rechnet Wicki damit, dass bis im vierten Quartal 2015 erste Aussagen zu den Infrastrukturbauteilen der Zentralbahn zu erwarten seien. Hier wirke sich das Ja zur Vorlage über die Finanzierung des Aus-

baus der Bahninfrastruktur (Fabi) aus. «Wir müssen nichts mehr bezahlen, dafür sagt der Bund auch, was er macht», so Wicki. Kommt der Bund zum selben Schluss wie Nidwalden, könnte das modifizierte Auflageprojekt ab 2016 geplant und umgesetzt werden. Die Planung des Tunnels könnte dann ab 2022 erfolgen, die Inbetriebnahme wäre 2030 vorgesehen.

Falls der Bund nicht zur gleichen Einschätzung der Bestvariante kommt, müsse man diskutieren, wie es weitergehe. Eine Lösung könnte dann sein, die Differenz selber zu berappen. «Wir sind überzeugt, dass wir gute Vorarbeit geleistet haben», gab sich Wicki optimistisch.

Bach muss ausgebaut werden

Zentralbahn-Geschäftsführer Renato Fasciati erläuterte in Hergiswil den zentralen Unterschied des ursprünglichen Auflageprojekts gegenüber der modifizierten Version: «Das Trasse wird deutlich abgesenkt und wird in etwa auf den

«Es kann nur über das Gesamtprojekt entschieden werden.»

HANS WICKI,
BAUDIREKTOR

gleichen Höhe sein wie die heutige Bahnlinie.» Erreicht wird das durch eine Absenkung des Feldbachs, den die Bahn quert. Allerdings braucht das nicht blos einige Anpassungen an der Bahnlinie «Der Feldbach muss auf einer Länge von rund 450 Metern ausgebaut werden», sagte Fasciati. So könne Gewähr leistet werden, dass die Anforderungen an die Hochwassersicherheit eingehalten werden könnten. Die Zentralbahn stehe hinter der Bestvariante, betonte er.

Der Hergiswiler Gemeindepräsident Remo Zberg zeigte sich gestern froh dass nicht nur über die Kosten gesprochen worden sei. «Hergiswil kann hinter dem Tunnel kurz stehen», hielt er fest. Für ihn sei wichtig, dass man die Haltestelle Matt bald wieder voll betreiben könne. Die derzeitige Buslösung sei ungünstig für die Gemeinde. Und d Tunnellösung biete noch mehr: Auf dem nicht mehr benötigten oberirdischen Abschnitt wäre beispielsweise eine Achse für den Langsamverkehr denkbar. «Das hätte städtebauliche gute Auswirkungen auf Hergiswil.»

HINWEIS

Umfassende Informationen im Internet:
www.doppelspurausbau-hergiswil.ch

Frutt-Freunde müssen sich gedulden

MELCHSEE-FRUTT Die Regierung will im Herbst über die Beschwerden zur Tourismusabgabe entscheiden. Vier sind eingegangen, drei davon betreffen die Frutt.

te Pilotbeschwerde im Namen eines IG-Mitgliedes war im Dezember 2013 vom Volkswirtschaftsdepartement abgelehnt worden, worauf sie von der IG an den Gesamtregierungsrat weitergezogen wurde. Gerügt wird, dass Eigentümer von Zweitwohnungen oder ihre Dauermieter einer Tourismusabgabe unterstellt seien, für welche sie keinerlei Gegenwert erhielten. Ausserdem wird die Ungleichbehandlung von Eigentü-

Hotel: Weiterhin Baustopp

PLÄNE rh. Das Hotel Melchsee wird vorderhand definitiv nicht fertig gebaut. Das hat Toni Bucher, CEO der Eberli, Sarnen, in diesen Tagen auf Anfrage unserer Zeitung bestätigt. Der Entscheid über den Baustopp wurde im Mai gefällt, nachdem sich das Ver-



Gebiet Melchsee-Frutt und eine aus dem Gebiet Flüeli-Ranft vor», ergänzt er. Tr der Regierungsrat auf die Beschwerde nicht ein, können sie ans Verwaltungsgericht weitergezogen werden.

312 eingeschriebene Mitglieder

Die IG Melchsee-Frutt Freunde eine Gruppierung, die sich verpflichtet hat, die Interessen der Haus- und Wohnungsbesitzer, Dauermieter, Hotelle