



KANTON
NIDWALDEN

REGIERUNGSRAT



ZENTRALBAHN
DOPPELSPUR-TIEFLEGUNG

Doppelspur Hergiswil Schlüssel – Matt

Einladung zur öffentlichen Informationsveranstaltung

Montag, 14. September 2009
19.30 Uhr, Aula Grossmatt, Hergiswil

Programm:

- Begrüssung
- Kurzreferate von
 - Landesstatthalter Gerhard Odermatt, Volkswirtschaftsdirektor
 - Josef Langenegger, Geschäftsführer Zentralbahn
 - Roland Meier, Projektleiter Doppelspur Hergiswil
 - Katrin Bircher, Amt für Umwelt des Kantons Nidwalden
 - Hans Wicki, Gemeindepräsident Hergiswil
 - Maurus Adam, IG «Interessengemeinschaft Anwohner Doppelspur zb, Hergiswil»
- Podiumsdiskussion
Leitung Regierungsrat Hugo Kayser, Finanzdirektor
- Diskussion

Die Bevölkerung von Nidwalden ist zu dieser öffentlichen Informationsveranstaltung herzlich eingeladen.

Regierungsrat Nidwalden

Ein Projekt – Fünf Partner:



Hans Wicki: «Bedingungen sind nicht erfüllt»

Hans Wicki, der Landrat hat sich unter dem Vorbehalt, dass Hergiswil die Mehrkosten mitträgt, für die gestreckte Linienführung ausgesprochen. Weshalb tut sich der Gemeinderat schwer, das Geschäft an der Gemeindeversammlung zu traktandieren?

Hans Wicki: Wir haben heute gegenüber 2006/07 eine völlig neue Ausgangslage. Der Gemeinderat ging davon aus, dass das Bahntrasse um bis zu einem Meter tiefer gelegt wird. Jetzt erfolgt eine Erhöhung von bis zu 1,4 Meter. Da das Tunnelprojekt «Matt-Dorf» in die C-Klasse verschoben wurde, stehen die Chancen schlecht, dass dieser Abschnitt dereinst als B-Projekt im Aggloprogramm Luzern aufgeführt wird. Mit der neuen Ausgangslage ist es ein Ding der Unmöglichkeit, für einen derartigen Antrag an der Gemeindeversammlung eine Mehrheit zu finden. Der Gemeinderat respektiert die Petition der IG «Lärm weg» mit 1'000 Unterschriften. Schon deshalb ist ein Traktandieren dieses Geschäfts nicht zu rechtfertigen.

Der Regierungsrat hat zugesichert, dass er sich für die Weiterführung des Projekts mit einem Tunnel von der Haltestelle Matt bis zum Bahnhof beim Bund einsetzen wird. Weshalb trauen die Hergiswiler der vom Regierungsrat gemachten Zusicherung nicht?

Hans Wicki: Wenn es der Regierungsrat nicht fertiggebracht hat, den Tunnel Matt-Dorf als B-Projekt ins Aggloprogramm Luzern einzubringen, wieso sollen wir nun glauben, dass der Regierungsrat eine Finanzierung ab 2020 sicherstellen kann? Unsere Bedingung war klar: Der Tunnel Matt-Dorf ist als B-Projekt ins Aggloprogramm Luzern aufzunehmen. Tatsache ist, dass dieses Projekt nun C-klassig ist und somit frühestens ab 2020 auf die Umsetzungsagenda kommt. Es bleibt genügend Zeit für eine Projektoptimierung.

Und wie sieht Ihrer Meinung nach ein optimiertes Projekt und eine damit für Hergiswil tragfähige Lösung aus?

Hans Wicki: Eine Tunnelvariante von der Kantonsgrenze bis zum Bahnhof im Dorf.

Wie ist die Haltung des Gemeinderats zur IG «Lärm weg»?

Hans Wicki: Der Gemeinderat schätzt es, wenn sich Bürgerinnen und Bürger aktiv am politischen Leben beteiligen. Es bleibt zu hoffen, dass sich in Zukunft noch mehr Bürger politisch engagieren. Und zwar auch dann, wenn sie nicht direkt betroffen sind.

Alter Wein in neuen Schläuchen

Der Ausbau der Bahnstrecke zwischen Luzern und Hergiswil auf Doppelspur ist ein altes Anliegen. Im Juni 1983 wurde in den Parlamenten der Kantone Nidwalden, Obwalden und Luzern sowie der Stadt Luzern ein gleichlautendes Postulat eingereicht. Inhalt des Schreibens: der durchgehende Ausbau der Strecke Luzern – Hergiswil auf Doppelspur. In der Folge wurde das Projekt Bestandteil der Vorlage «Bahn 2000». Nach dem Ja des Schweizer Stimmvolks zur Bahn 2000 am 6. Dezember 1987 erarbeitete die SBB ein Vorprojekt inklusive Variantenstudium für die Strecke Horw bis Bahnhof Hergiswil.

Konferenz auf höchster Ebene

Am 2. März 1990 fand in Hergiswil eine Konferenz auf höchster Stufe statt. Der damalige Verkehrsminister, Bundesrat Adolf Ogi, reiste eigens nach Nidwalden. Als Gesprächspartner wurden ihm vorgestellt: die Nidwaldner Regierungsräte Bruno Leuthold, Hugo Waser, Edi Engelberger, Ständerat Norbert Zumbühl, Nationalrat Joseph Iten, als Vertreter Obwaldens Regierungsrat Alexander Höchli und Nationalrat Ueli Blatter. Die Gemeinde Hergiswil war vertreten durch Gemeindepräsident Beat Tschümperlin und Gemeindevizepräsident Werner Hüsler. Die Gemeinde Hergiswil machte sich dabei für die Variante «Tunnel ab Haltestelle Matt bis zum Bahnhof Hergiswil» stark. Mit Beschluss vom 15. Juli 1991 teilt der Nidwaldner Regierungsrat mit, dass die Tunnelvariante «Haltestelle Matt bis Bahnhof Matt» dem eindeutigen Konsens zwischen Kanton und Gemeinde Hergiswil entspreche.

Projekt entwickelt sich

Die eidgenössischen Räte beschlossen 1994 die Redimensionierung und Etappierung des Projekts «Bahn 2000». Das Projekt «Doppelspur Hergiswil Schlüssel – Matt» wurde in der Folge ersatzlos gestrichen. Bewegung in die Geschichte kam mit dem Ausbau der Autobahn im Bereich Kriens/Hergiswil und dem damit verbundenen Doppelspurausbau inklusive Haltiwaldtunnel der Zentralbahn zwischen Horw und Hergiswil von 1998 bis 2004. Im Jahre 2002 erstellte die SBB Vorstudien für zwei Varianten des Doppelspurausbaus zwischen dem Haltiwaldtunnel und der Haltestelle Hergiswil Matt mit einem zweiten Gleis parallel zum bestehenden, bzw. einer gestreckten Linienführung und einem Tunnel Matt – Hergiswil. Im Jahre 2005 wurde für ein aktualisiertes Vorprojekt für den Ausbau der Zentralbahn, ein Angebotskonzept erarbeitet. Seit 2007 wurde das Projekt Doppelspur Hergiswil Schlüssel – Matt auf der Grundlage des vom Gemeinderats Hergiswil gemachten Vorschlags weiterentwickelt. Diese Arbeiten erfolgen in enger Zusammenarbeit zwischen der Volkswirtschaftsdirektion, dem Gemeinderat von Hergiswil und der Projektleitung.



Ausbau Zentralbahn

Doppelspur
Hergiswil Schlüssel – Matt



Ein Projekt – Fünf Partner:



Investition in ein attraktives Verkehrssystem

Umfragen zeigen: Die Mobilität der Bevölkerung nimmt zu. Deshalb wird für die nächsten Jahre auf der Autobahn A 2 zwischen Luzern und Hergiswil respektive aus Süden nach Luzern, Zug und Zürich eine massive Verkehrszunahme erwartet. Durch ein attraktives und leistungsfähiges S-Bahn-Angebot kann der Pendleranteil, der den öffentlichen Verkehr nutzt, erhöht werden. Dadurch wird die Autobahn A 2 entlastet. Diese Verkehrsumlagerung führt zu einer Reduktion der Lärmimmissionen in der Gemeinde Hergiswil.

Um die A 2 insbesondere vom regionalen Individualverkehr zu entlasten, sind verkehrspolitische Massnahmen dringend. Der Ausbau der Zentralbahn schafft hierfür die Voraussetzungen. Tag für Tag befördert sie zwischen Luzern und Engelberg sowie Luzern und Interlaken rund 12'000 Passagiere, Tendenz steigend. Der Ausbau auf Doppelspur auf Luzerner Stadtgebiet und in Hergiswil bringt die notwendige Kapazitätssteigerung zur Verbesserung des Fahrplanangebots. Davon profitiert der ganze Kanton Nidwalden. Die Gemeinden erhalten dank dem Doppelspurausbau attraktive Verbindungen in Richtung Luzern und Mittelland und in umgekehrter Richtung. Diese können unabhängig vom Transit- und Schwerverkehr auf der Autobahn A 2 angeboten werden.

Der Ausbau der Zentralbahn ist ein Gemeinschaftswerk der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden sowie der Stadt Luzern. Die Bevölkerung von Kanton und Stadt Luzern, der Kantonsrat Obwalden und der Landrat Nidwalden haben dem Gemeinschaftswerk zugestimmt. Mit der Realisierung entsteht ein wegweisendes Gemeinschaftswerk mit besonders grossem Nutzen für das Verkehrssystem insbesondere im Kanton Nidwalden. Der Doppelspurausbau ist Ausdruck des Willens zur nachhaltigen Entwicklung der Region.

Der Doppelspurausbau von der Kantonsgrenze bis zur Haltestelle Matt stellt einen wichtigen Baustein zur Lösung der anstehenden Mobilitätsprobleme dar, der gleichzeitig auch die Voraussetzungen für die Realisierung eines Doppelspurtunnels zwischen der Haltestelle Matt und dem Bahnhof Hergiswil schafft.

Gerhard Odermatt, Volkswirtschaftsdirektor des Kantons Nidwalden

Gemeinschaftswerk mit Partnern

Der Doppelspurausbau Luzern – Hergiswil ist im teilrevidierten Richtplan des Kantons Nidwalden aus dem Jahre 2009 als wichtiges Vorhaben enthalten. Auch in den Richtplänen der Kantone Luzern (1998) und Obwalden (1987) ist der Doppelspurausbau Luzern – Hergiswil als wichtiges Vorhaben explizit erwähnt. In der Folge schlossen die Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 2002 mit den Kantonen Luzern, Nidwalden und Obwalden eine Finanzierungsvereinbarung ab mit dem Ziel, partnerschaftlich dieses für die Zukunft Nidwaldens bedeutende Bauwerk voranzutreiben.

Planungskredit (Frühjahr 2006)

Für die Planung des Ausbaus der Zentralbahn haben die Partner einen Kredit von 2,2 Millionen Franken gesprochen.

- Grosser Rat des Kantons Luzern am 15. Mai 2006: 1'155'000 Franken
- Grosser Stadtrat von Luzern am 6. April 2006: 385'000 Franken
- Landrat von Nidwalden am 7. Juni 2006: 330'000 Franken
- Kantonsrat von Obwalden am 5. Mai 2006: 330'000 Franken

Zusätzlicher Planungskredit (Frühjahr 2007)

Damit die Planung des Ausbaus der Zentralbahn weiter vorangetrieben werden kann, haben die Parlamente einen zusätzlichen Planungskredit bewilligt.

- Grosser Rat des Kantons Luzern am 19. März 2007: 2'005'000 Franken
- Grosser Stadtrat von Luzern am 26. April 2007: 705'000 Franken
- Landrat von Nidwalden am 21. März 2007: 720'000 Franken
- Kantonsrat von Obwalden am 15. März 2007: 370'000 Franken

Ja zum Baukredit

Der Obwaldner Kantonsrat hat am 8. November 2007 und der Landrat des Kantons Nidwalden am 23. Januar 2008 den Beiträgen ihrer Kantone an den Baukredit von 21'860'000 Franken zugestimmt. Gleichzeitig hat der Nidwaldner Landrat einstimmig die Mehrkosten von 10 Millionen Franken für die gestreckte Linienführung zwischen der Kantonsgrenze und der Haltestelle Matt gutgeheissen, sofern die Gemeinde Hergiswil einen Beitrag von 3'300'000 Franken leistet. Am 24. Februar 2008 haben alle Luzerner Gemeinden der Tieferlegung und dem Doppelspurausbau Luzern – Hergiswil zugestimmt.

Projekt «Doppelspur Hergiswil Schlüssel–Matt»

Der Doppelspurausbau der Zentralbahn ermöglicht eine markante Angebotsverbesserung des öffentlichen Verkehrs. In Zukunft sollen in den Hauptverkehrszeiten vier Züge pro Stunde nach Stans und Sarnen verkehren. Der S-Bahn-Fahrplan wird zwischen Luzern und Hergiswil zum Viertelstundentakt verdichtet. Die Fahrplanstabilität wird dank der längeren Doppelspur sichergestellt. Zugleich sind bessere Anschlüsse in Luzern möglich. Dank dem verbesserten Angebot kann das erwartete Mobilitätswachstum auf der Schiene stattfinden.

Linienführung wird gestreckt

Die Linienführung der Zentralbahn in Hergiswil wird zwischen dem Haltiwaldtunnel und der Haltestelle Hergiswil Matt auf rund 600 Metern auf Doppelspur ausgebaut und gestreckt. Die neue Strecke schliesst an die Doppelspur im Haltiwaldtunnel an. Sie weist Minimalradien von 400 Metern auf und ermöglicht damit, dass die Züge in Zukunft mit 90 km/h verkehren können. Gleichzeitig wird dadurch das Kurvenquietschen vermindert. Unabhängig vom Projekt wird schliesslich vom neuen Rollmaterial, das ab 2013 im Einsatz stehen soll, eine spürbare Reduktion der Lärmimmissionen erwartet.

Die Linienführung wird zuerst Richtung See verlegt. Später wird das Trasse rund 20 Meter Richtung Berg verschoben. Nach der Haltestelle Hergiswil Matt mündet die Doppelspur in die bestehende Einspur.

Aufwertung der Haltestelle Hergiswil Matt

Die Haltestelle Hergiswil Matt erhält neu zwei rund 150 Meter lange Aussenperrons von 2,50 Meter Breite. Die Haltestelle wird behindertengerecht erschlossen und erhält ein modernes, auf das S-Bahn-Layout abgestimmtes Erscheinungsbild. Das Angebotskonzept sieht vor, dass alle 15 Minuten S-Bahn-Züge von und nach Luzern verkehren werden.

Anschluss an den Tunnel Hergiswil gewährleistet

Das Doppelspurprojekt ist mit den Studien für einen Tunnel zwischen Hergiswil Matt und Hergiswil Bahnhof kompatibel. Es ist so gestaltet, dass die Unterführung in der Haltestelle Hergiswil Matt und die Zugänge zu den Perrons auch bei einem allfälligen Tunnelbau bestehen bleiben können.

Projekt zur Auflage bereit

Das Projekt berücksichtigt die Vorgabe der Umweltschutzgesetzgebung, dass die Bevölkerung durch Lärm und Erschütterungen in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich gestört werden darf. Die Umweltauswirkungen des Projekts wurden detailliert untersucht und die notwendigen Massnahmen ins Bau- und Auflageprojekt aufgenommen. Die öffentliche Auflage erfolgt nach der Oktober-Sitzung des Nidwaldner Landrates. Die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner erhalten die Möglichkeit, sich zum Projekt zu äussern.

