

# Auszug aus den Verhandlungen des Regierungsrates von Nidwalden

Nr. 899

6370 Stans, 28. August 1989

Verkehr. Bahn 2000. Doppelspur SBB Hergiswil - Luzern.  
Stand der Projektierung in Hergiswil.

## Sachverhalt

1.

Am 22. Juni 1989 fand die konstituierende Sitzung der Behördendelegation des Kantons Nidwalden für den Ausbau der SBB-Strecke Hergiswil - Luzern im Rahmen der Bahn 2000 in Stans statt. Gestützt auf den Regierungsratsbeschluss vom 14. November 1988 nahmen seitens des Kantons Nidwalden Verkehrsdirektor Bruno Leuthold und Kantonsingenieur Reto Zobrist teil. Die SBB waren durch Herrn Oberingenieur Nauer sowie die Herren Regli und Fricker, die Gemeinde Hergiswil durch Herrn Gemeindepräsident Tschümperlin und Gemeindevizepräsident Hüsler vertreten.

2.

Die SBB orientierte allgemein über das Konzept Bahn + Bus 2000, die Ausbauten auf der gesamten Brünigbahnlinie und im speziellen das Doppelspurprojekt auf dem Gemeindegebiet Hergiswil. Es bestehen nach wie vor drei Projektvarianten, welche kurz wie folgt umschrieben werden können:

Variante 1:

Kurze Variante, entspricht grundsätzlich dem Projekt Crottaz aus dem Jahre 1976, ist etwas modifiziert worden und beinhaltet einen Tunnel zwischen der Haltestelle Hergiswil Matt und dem Fussballplatz des Grossmattschulhauses (Länge 415 m).

Variante 2:

Beinhaltet einen Tunnel von der Haltestelle Matt bis kurz vor dem Bahnhof Hergiswil (Länge 880 m).

Variante 3:

Gesamtuntertunnelung Hergiswil von der Kantonsgrenze bis vor den Bahnhof Hergiswil und Wegfall der Haltestelle Matt.

3.

Variante 3 wird von sämtlichen in der Behördendelegation anwesenden Instanzen abgelehnt. Neben den hohen Kosten ist vor allem der Wegfall der Haltestelle Hergiswil Matt nicht zu verantworten. Die SBB plädieren nach wie vor für Variante 1, mit der Begründung, dass sie mit Lärmschutzwänden und Objektschutz an Gebäuden die Grenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung einhalten könne. Dazu ist zu bemerken, dass die definitiven Lärmschutzmassnahmen erst geplant werden können, wenn die Empfindlichkeitsstufen gemäss Lärmschutzverordnung rechtskräftig festgelegt sind. Der Gemeinderat hat sich damit in nächster Zeit zu befassen. Der Gemeinderat von Hergiswil vertritt die Auffassung, dass Variante 1 nicht verantwortbar ist und, analog zur Autobahn, eine wei-

tere Zerschneidung von Hergiswil nebst den damit verbundenen Immissionen im südlichen Dorfteil bringen wird, weshalb Variante 2 zu bevorzugen sei. Die Vertreter der Verkehrsdirektion Nidwalden unterstützen diese Auffassung.

4.

Die SBB will an der Variante 1 festhalten. Sie erklärt sich jedoch bereit, Variante 2 auf den Stand von Variante 1 aufarbeiten zu lassen und als Information zusammen mit der Variante 1 aufzulegen. Die Begründung liegt ausschliesslich im Kostenaufwand, welcher für Variante 1 34 Mio. Franken und für Variante 2 jedoch 50 Mio. Franken voranschlagt wird.

5.

Die SBB schlagen vor, die bisherige Projektorganisation insofern zu vereinfachen, als dass die Behördendelegation und die Projektkommission zusammengelegt werden. Der Gemeinderat von Hergiswil erklärt sich mit diesem Vorschlag einverstanden.

#### Erwägungen

1.

Für Neuanlagen von Eisenbahnlinien, und als solche darf der Doppelspurausbau der SBB-Linie in Hergiswil bezeichnet werden, müssen sicherlich bezüglich Umwelt und Landschaft die gleichen Kriterien gelten wie für den Strassenbau. Die Tatsache, dass bei Variante 1 mit Lärmschutzwänden und Objektschutz die Lärmschutzverordnung erfüllt werden kann, genügt noch lange nicht, um das Projekt als umweltgerecht zu bezeichnen. Die Kriterien der Raumplanung, des Landschaftschutzes, der Dorfbilderhaltung etc. sind ebenfalls zu berücksichtigen. In der Zeit als das alte Projekt Crottaz 1976 entstand, wurde diesen Kriterien landesweit bekanntlich noch sehr wenig Rechnung getragen. Es ist unverhältnismässig, wenn einerseits in der Horwerbuchung längs dem Haltiwald ein kilometerlanger Bahntunnel entstehen soll, um das heutige Ufer mit einer seltenen Seerosenart zu schützen, und andererseits in Hergiswil ein um 465 m längerer Tunnel, welcher vor allem zum Schutze des Menschen dient, nicht erstellt werden soll. Es wäre schade, wenn die jetzige Gelegenheit verpasst würde, eine langfristig gute Lösung im Rahmen der Sanierung der SBB-Strecke Hergiswil - Luzern im Dorf Hergiswil zu realisieren.

2.

Das Kriterium der Kostendifferenz ist nicht haltbar, da die billigere Variante 1 aus den vorangehend genannten Gründen nicht mehr zeitgemäss ist und nicht verantwortet werden kann. Die Variante 2 darf als gut und ausgewogen bezeichnet werden.

3.

Bezüglich Vereinfachung der Projektorganisation beantragt die Verkehrsdirektion, dieser zuzustimmen.

Der Regierungsrat beschliesst:

1. Der Regierungsrat unterstützt die Bemühungen des Gemeinderates Hergiswil für die Realisierung der Variante 2 des Doppelspurausbaues der SBB in Hergiswil.
2. Die projektierende Arbeitsgruppe SBB der Kreisdirektion II in Luzern wird ersucht, den dargelegten Sachverhalt nochmals zu prüfen.
3. Mit der Vereinfachung der Projektorganisation erklärt sich der Regierungsrat einverstanden. Landesstatthalter Bruno Leuthold und Kantonsingenieur Reto Zobrist werden den Kanton Nidwalden in der Projektkommission vertreten.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Kreisdirektion II, zuhanden Herr Oberingenieur Nauer und Herr Direktor Schaaf, Schweizerhofquai 6, 6002 Luzern
- Gemeinderat Hergiswil
- Landesstatthalter Bruno Leuthold
- Kantonsingenieur Reto Zobrist (mit Akten)
- Verkehrsdirektion



REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Der Landschreiber

*Lang*

