

Erneuter Anlauf für den Doppelspurausbau in Hergiswil

Nach dem Hin und Her in den vergangenen Jahren gibt es nun einen neuen Plan, um den letzten noch eingleisigen Streckenabschnitt der Zentralbahn-Strecke Luzern – Hergiswil auf Doppelspur zu erweitern. Ziel ist es, zuerst den nördlichen Abschnitt vom Dorfeingang bis Hergiswil Matt doppelspurig auszubauen, während ab 2022 der südliche Abschnitt bis zur Station Hergiswil als Neubaustrecke ausgeführt werden soll. Hierzu ist die Erstellung eines gut 800 Meter langen Tunnels vorgesehen.

Am 2. Juli 2014 präsentierten der Nidwaldner Baudirektor Hans Wicki, der Hergiswiler Gemeindepräsident Remo Zberg und der Zentralbahn-Geschäftsführer Renato Fasciati die Ergebnisse des Evaluationsverfahrens und informierten über das weitere Vorgehen. Nachdem das ursprünglich genehmigte, aber von der Hergiswiler Bevölkerung heftig bekämpfte Vorhaben von der Nidwaldner Regierung 2011 auf Eis gelegt worden war [1], gibt es nun ein neues Projekt [2].

Im Vorfeld wurden fünf Varianten eingehend untersucht:

- Auflageprojekt modifiziert à niveau (Kosten rund 84 Millionen Franken),
- Tunnel lang mit neuer Haltestelle Matt (369 Millionen),
- Tunnel lang ohne Haltestelle Matt (335 Millionen),
- Tunnel kurz und modifiziertes Auflageprojekt (267 Millionen),
- Kombination des ursprünglichen Projekts mit Projekt à niveau (75 Millionen).

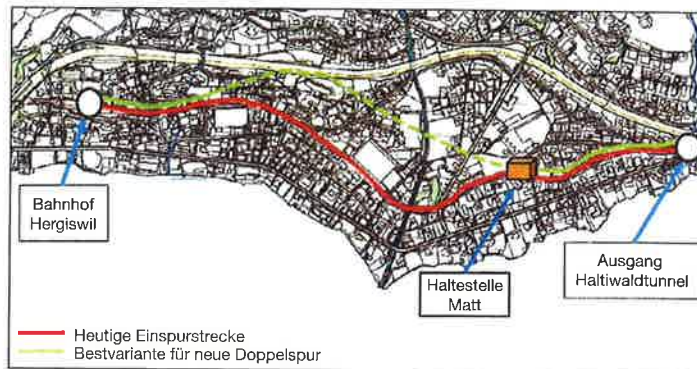
Für jede der Varianten wurden eine Nutzwert- sowie eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt. Diese Untersuchungen zeigten, dass alle Projekte ein negatives Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Bei der Nutzwertanalyse schnitt die Variante „Tunnel kurz und modifiziertes Auflageprojekt“ am besten ab.

Das vom Nidwaldner Regierungsrat favorisierte Projekt sieht eine 1727 Meter lange Aus- und Neubaustrecke vor. Vom derzeitigen Doppelspurende bis zur Haltestelle Hergiswil Matt wird die Strecke oberirdisch verlaufen, die Linienführung etwas gestreckt. Daran schliesst sich ein 831 Meter langer Tunnel an, der bis zur Station Hergiswil führen soll; die Höchstgeschwindigkeit auf der Neubaustrecke wird 90 km/h betragen. Die Haltestelle Hergiswil Matt wird in leicht veränderter Lage neu gebaut.

Der modifizierte Projektentwurf weist im Vergleich zur ursprünglichen Planung eine wichtige Änderung auf: Das Trasse wird auf dem oberirdischen Abschnitt nicht um 1,5 Meter angehoben, sondern soll etwa auf dem gleichen Niveau wie heute verlaufen. Hierfür muss allerdings der durch Hergiswil fliessende Feldbach um 1,5 Meter abgesenkt werden, um die Anforderungen an die Hochwasser-sicherheit einzuhalten. Die Anpassungen führen zu Mehrkosten von etwa 12,4 Millionen Franken.

Für die Realisierung des Doppelspurabschnitts von Norden her bis zur Haltestelle Hergiswil Matt ist die Finanzierung grösstenteils sichergestellt. Anders sieht es bei der Tunnelstrecke aus. Aufgrund der Annahme

Ab dem Ende der bestehenden Doppelspur im Haltiwaldtunnel soll die neue Doppelspur etwa auf dem heutigen Trasse verlaufen, anschliessend ist ein gut 800 Meter langer Tunnel bis zur Station Hergiswil geplant (Zeichnung: pd).



der FABI-Vorlage sind die Ausbauten der Zentralbahn neu in das gesamtschweizerische Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) eingebunden. Bis Oktober 2014 erstellen die Zentralschweizer Kantone den Planungsbericht für den Ausbauschritt 2030. Bis Ende 2015 ist eine erste Rückmeldung des Bundes zu erwarten. Sofern der Bundesrat das vorgeschlagene Projekt ebenfalls als beste Variante bestimmt, kann nach optimistischem Zeitplan ab 2016 die Umsetzung des modifizierten Auflageprojektes beginnen. Erst 2022 sind hingegen der Beginn der Planungen und die Umsetzung des zweiten Teils, des Tunnels zwischen Hergiswil Matt und Hergiswil angesetzt. Etwa im Jahr 2030 könnte dann die gesamte Strecke in Betrieb gehen.

Die nun angestrebte Lösung soll es ermöglichen, an der Haltestelle Hergiswil Matt möglichst bald wieder alle S-Bahnen halten zu lassen. So könnte der Norden von Hergiswil nach der Realisierung des Tagbauabschnitts wieder per Bahn erschlossen werden. Derzeit halten am Morgen und am Abend pro Rich-

tung jeweils nur zwei Zugpaare der S55 Luzern – Sachseln. Reisende in Richtung Luzern müssten so nicht mehr per Bus zum Bahnhof im Süden von Hergiswil fahren, um dann in den Zug nach Luzern zu steigen [3].

Sobald die Neubaustrecke vollständig in Betrieb ist, kann dank der höheren Streckengeschwindigkeit voraussichtlich der Halt der IR Luzern – Interlaken Ost und Luzern – Engelberg wieder eingeführt werden.

Falls der Bundesrat eine andere Variante für den Doppelspurausbau bevorzugt, sind die Beteiligten gezwungen, erneut zu diskutieren und sich auf eine andere Lösung zu verständigen. Damit würde der Streckenausbau wieder in weite Ferne rücken. (fsch)

Quellen und Anmerkungen

- [1] ZB ohne Doppelspur Hergiswil. Kurzmeldung in SER 8-9/2011, S. 368.
 [2] siehe auch www.doppelspurausbau-hergiswil.ch
 [3] Bus statt Zug in Hergiswil Matt. Kurzmeldung in SER 5/2013, S. 215.



4. IHRUS-Fachtagung

Massnahmen zur Optimierung der Instandhaltung von Rad und Schiene

14. November 2014, 8.30 – 16.30 Uhr, Verkehrshaus Luzern

Die 4. IHRUS-Fachtagung bietet einen direkten Austausch zwischen Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Behörden, Hochschulen und der Industrie zu weiteren Optimierungsmassnahmen im Bereich Instandhaltung.

Referat Stefan Karch, SBB Infrastruktur:

- Trends und Einflüsse auf Rollmaterial und Infrastruktur

Referat Markus Vaerst, Railmind, und Henrik Lippmann, BAV:

- Erfahrungen mit ECM bei den Güterwagen und ein Ausblick auf die Flotte des Personenverkehrs

Im Mittelpunkt stehen wie immer Workshops, in denen die Themen in kleinerem Rahmen vertieft und diskutiert werden:

- Workshop 1 politische und finanzielle Auswirkungen des zukünftigen Trassenpreissystems.
- Workshop 2 Massnahmen für Beschaffung und Anpassungen von Rollmaterial und Infrastruktur im Hinblick auf eine Reduktion des Verschleisses.
- Workshop 3 „Verschwendungen“ (unwirtschaftliche Vorgänge und Methoden) beim Rollmaterial und bei der Infrastruktur erkennen und nachhaltig eliminieren.
- Workshop 4 Prozesse und Organisationsformen, mit denen ein ECM die gesetzlichen Vorgaben erfüllen kann.

Im Anschluss an die Workshops informiert Henrik Lippmann (BAV) über die „Überwachung von sicherheitsrelevanten Produkten im Markt“. Anschliessend findet eine Podiumsdiskussion zum Thema ECM (Entity in Charge of Maintenance) statt. Zum Abschluss werden die wichtigsten Erkenntnisse aus den vier Workshops kurz im Podium vorgestellt.

Anmeldung bis 20. September unter www.ihrus.ch