

# NEUE NIDWALDNER ZEITUNG



**Flieger** Marc Summermatter  
gastiert mit «seiner» Modellfluggruppe  
im Länderpark in Stans. 20

**Projekt** Das Hergiswiler Schul-  
haus Grossmatt soll für 25 Millionen  
komplett saniert werden. 21

**KÜCHEN MIT PEP!**  
rinderknecht-ag.ch

## Spenglerei Kopp schliesst Ende Jahr

**WOLFENSCHIESSEN** unsp. Weil sich der Markt immer mehr im betriebswirtschaftlich ruinösen Bereich bewegt, gibt der ehemalige Wolfenschiesser Gemeindepräsident Hans Kopp seine Spenglerei und Bedachungsfirma Ende 2016 auf. Zwar stünde mit Sohn Patric ein geeigneter Nachfolger bereit, er könne es angesichts der Situation aber nicht verantworten, ihm den Betrieb zu übergeben, sagt Kopp. Betroffen vom Entscheid sind acht Mitarbeiter und zwei Lehrlinge. Diese werden bei der Stellensuche unterstützt. Hans Kopp will als Einmannbetrieb trotz Pensionsalter weiterarbeiten. 21

## Zu viel Gülle – Export nötig

**KANTON LUZERN** red. Rund ein Drittel aller Luzerner Bauernbetriebe...

# Offene Doppelspur wird doch realisiert

**HERGISWIL** Aus 500 mach 43 Millionen Franken: Das Bahnprojekt durchs Dorf wird vorerst massiv abgespeckt.

red/mvr. «Es wird sich zeigen, ob die Tunnelvarianten politisch umsetzbar sind. Wenn eine offene Doppelspur gewünscht wird, sind wir bereit, auch diese Option zu prüfen. Doch muss man sich einfach bewusst sein, dass auch diese Variante ein hohes Preisschild haben wird.» Das sagte der damalige Nidwaldner Baudirektor Hans Wicki 2014 in einem Interview mit unserer Zeitung. Zwei Jahre zuvor hatte die Regierung ein Projekt für einen «Tunnel lang» als Umfahrung von Hergiswil Matt vorgeschlagen – mit Kosten bis zu 500 Millionen Franken.



**«Ob der Tunnel je kommt, können wir im Moment nicht sagen.»**

REMO ZBERG, GEMEINDEPRÄSIDENT HERGISWIL

Dies war eine Reaktion auf den massiven Widerstand gegen das ursprüngliche Projekt für eine Doppelspur. Vor allem war den Gegnern die teilweise Höherlegung des Trassees ein Dorn im Auge.

Nun geht man beim Kanton und in Hergiswil wieder auf Feld eins zurück. Von einem Tunnel ist derzeit keine Rede mehr. Er bleibe zwar in Planung. «Ob der Tunnel je kommt, können wir im Moment nicht sagen», erklärte Gemeindepräsident Remo Zberg an einer Informationsveranstaltung vom Montagabend in Hergiswil. Dieser Anlass liess verschiedene Teilnehmer am Schluss ratlos und enttäuscht zurück. Das nun wieder hervorgeholte Doppelspurprojekt, allerdings ohne Höherlegung der Gleise, soll 43 Millionen Franken kosten. Kann es realisiert werden, wird bis Dezember 2019 auch der Bahnhof Matt wieder in Betrieb genommen. 10

## KOMMENTAR

### Ohne Herz für Mieter

**T**rautes Heim, Glück allein», heisst es. Wer in der Schweiz in einem der begehrten Zentren schon einmal ein Obdach brauchte, der weiss, welche Blüten die Suche nach diesem Glück zuweilen treiben kann. Längst gehört es zum Standardrepertoire, dem Bewerbungsformular noch einen Brief oder einen Lebenslauf beizulegen. Manche drehen gar ein Homevideo, um aus der grauen Bewerbermasse herauszuragen.

Der Wohnungsmarkt ist in vielen Städten nach wie vor eine Kampfzone, und die Profiteure sind die Vermieter. Obwohl die Hypothekarzinsen so tief sind wie noch nie, kannten die Mietreise bis vor kurzem nur

## «Bahntunnel steht in den Sternen»

**HERGISWIL** Frustration und Enttäuschung herrschten vor nach dem Infoanlass über die Zentralbahn. Etwas Erfreuliches gibt es dennoch.

KURT LIEMBD  
redaktion@nidwaldnerzeitung.ch

«Ich bin sehr enttäuscht, denn ich habe nichts Neues erfahren», sagte Jörg Elmiger bei der Fragerunde vor rund 400 Leuten in der Aula Grossmatt, nachdem Vertreter des Kantons und der Zentralbahn ausführlich über den geplanten Doppelspurausbau Schlüssel bis Matt informiert hatten. So wie ihm erging es vielen andern. Etwa Ernst Mathis, Vorstandsmitglied der IG «Lärm weg», der öffentlich sagte: «Ich bin vom Regierungsrat massiv enttäuscht, da er sich viel zu wenig für einen Bahntunnel einsetzt.»

Zur Erinnerung: Im Juli 2014 meldete die Regierung zum Thema Best-Variante (siehe auch Zeitschiene rechts): «Die Planung und Realisierung des Tunnels erfolgt ab 2022, die Inbetriebnahme ist ab 2030 vorgesehen.» Zwei Jahre später sieht alles anders aus. So erklärte Hanspeter Schöpfer, Leiter des kantonalen Amtes für Mobilität (früher Tiefbauamt), am Montagabend: «Der Ausbau der Doppelspur mit dem Tunnel kurz wird in einem späteren Ausgabeschritt nach 2030 und erst bei Bedarf aufgenommen.»

Faktisch dürfte ein Tunnel also erst um 2050 Realität werden, wie Ernst Mathis vorrechnete. Auch Michael Schürch, der neue CEO der Zentralbahn, sagte: «Das Projekt Tunnel kurz zwischen den Bahnhöfen Matt und Dorf steht in den Sternen.» Deshalb glauben heute viele nicht mehr an dieses Projekt, wie beim anschliessenden Apéro zu spüren war. «Dieser Tunnel wird nie gebaut oder erst dann, wenn wir alle hier bereits auf dem Friedhof beerdigt sind», so Ernst Mathis.



Im Dezember 2013 haben ein paar Hergiswiler den Bahnhof Matt symbolisch beerdigt. Nun lebt er wieder auf.

Archivbild Kurt Liembd

Gemeindepräsident Remo Zberg versuchte zu beschwichtigen und zeigte sich gar optimistisch: «Der Tunnel ist nach wie vor in Planung. Ob er je kommt, können wir im Moment nicht sagen. Wir Hergiswiler haben ja noch zwei Bundesparlamentarier, die in Bern Druck machen können.» Ein Versprechen gab Remo Zberg auf sicher ab: «Eine offene Doppelspur zwischen den beiden Bahnhöfen wird es ganz sicher nicht geben.»

### Neue Kosten: 43 Millionen Franken

Zur Hauptsache ging es am Montag nebst dem Bahntunnel vor allem um den Doppelspurausbau von der Kantongrenze bis zum Bahnhof Matt. Das modifizierte Projekt soll auf dem heutigen Niveau gebaut werden und nicht

mehr, wie früher geplant, rund 1,50 Meter höher. Dagegen gingen damals 176 Einsprachen ein, die Gegner sprachen von «Hochbahn». Der Zeitplan für das Projekt über 43 Millionen Franken wurde von Michael Schürch vorgestellt: So soll das Bauprojekt dem Bundesamt für Verkehr gegen Ende Jahr eingereicht werden. Anschliessend wird es öffentlich aufgelegt. Baubeginn ist voraussichtlich Anfang 2018. Die Inbetriebnahme des Doppelspuraabschnitts ist für Dezember 2019 vorgesehen. «Auf diesen Zeitpunkt wird auch der Bahnhof Matt wieder eröffnet», sagte Schürch, was zumindest etwas Freude auslöste.

Noch etwas freute die Hergiswiler: Da mit dem Bau der modifizierten Doppelspur (Schlüssel bis Matt) die Linienführung gegenüber heute gestreckt wird,

kann das Kurvenkreischen vermindert werden. Die Streckung der Linie ermöglicht auch eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit, was eine wichtige Voraussetzung bildet für künftige Angebotserweiterungen und eine verbesserte Fahrplanstabilität. Die Expresszüge nach Engelberg und Interlaken werden aber weiterhin in Hergiswil nicht halten, wie Schürch sagte. Das sei fahrplantechnisch und wegen der Einspurigkeit auch künftig nicht möglich. Dafür betonte er, dass alle S-Züge dann beim Bahnhof Matt halten und Hergiswil mit vier Zügen pro Stunde nach Luzern sehr gut erschlossen werde. Der Bahnhof Matt werde neu auch behindertenfreundlich und bequeme Doppelperrons, bessere Zugänge und mindestens 30 Sitzplätze und vieles mehr.

### Blick zurück

#### 2005

Im Rahmen des Agglo-Programms spricht die Regierung von 15 Millionen Franken für eine Doppelspur in Hergiswil.

#### 2008

Neu entscheidet sich die Regierung für einen Tunnel. Eine Machbarkeitsstudie spricht jetzt von Kosten von 110 Millionen.

#### 2010

Vorsichtig ist nun die Rede von Kosten von «sicher über 200 Millionen Franken» für einen Tunnel lang.

#### 2012

Der Tunnel lang soll nun definitiv geplant werden. Die Kosten werden auf 385 Millionen Franken (+/- 30 Prozent). Das heisst, es könnten am Schluss von 270 bis zu 500 Millionen werden.

#### 2014

Die sogenannte Best-Variante für die Regierung ist nun ein kurzer Tunnel mit einer modifizierten offenen Doppelspur ab Matt. Kostenpunkt: 270 Millionen (+/- 20 Prozent).