



MEDIENINFORMATION

SPERRFRIST: Mittwoch, 2. Juli 2014, 20.00 Uhr

Nidwaldner Regierungsrat favorisiert für den Doppelspurausbau der Zentralbahn in Hergiswil einen Tunnel mit modifiziertem Auflageprojekt.

Im Rahmen der öffentlichen Informationsveranstaltung in Hergiswil orientierten der Nidwaldner Baudirektor, der Hergiswiler Gemeindepräsident und der Geschäftsführer der Zentralbahn die Anwesenden über die ausgewählte Bestvariante „Tunnel kurz mit modifiziertem Auflageprojekt à niveau“ und das aufwendige Evaluationsverfahren, das dieser Entscheidung vorausging.

Der Nidwaldner Baudirektor Hans Wicki, der Hergiswiler Gemeindepräsident Remo Zberg und der Geschäftsführer der Zentralbahn (zb), Renato Fasciati, durften an der Informationsveranstaltung vom Mittwoch in der Aula Grossmatt in Hergiswil viele interessierte Nidwaldnerinnen und Nidwaldner begrüßen. Sie orientierten über den aufwändigen Evaluationsprozess für den Doppelspurausbau der Zentralbahn in Hergiswil, die Vielzahl von geprüften Varianten und den Prozess bis zur Wahl der Bestvariante. Die Evaluation der Varianten erfolgte mit fachmännischer externer Unterstützung und unter Anwendung der bewährten NIBA-Methode (Nachhaltigkeits-Indikatoren für Bahninfrastrukturen). Die Bestvariante „Tunnel kurz mit modifiziertem Auflageprojekt“ erzielte dabei die höchste Anzahl Nutzenpunkte.

Bestvariante „Tunnel kurz mit modifiziertem Auflageprojekt“

In einer filmischen Animation wurde den Anwesenden aufgezeigt, wie diese Bestvariante für den Doppelspurausbau der Zentralbahn in Hergiswil umgesetzt werden soll. Bei der Lösung „Tunnel kurz mit modifiziertem Auflageprojekt“, die in der Vernehmlassung bei den Partnern auf gute politische Akzeptanz stiess, ist in Hergiswil eine Neubaustrecke über rund 1'700 Meter notwendig, wovon zwischen Feldbach und Bahnhof Hergiswil 830 Meter unterirdisch in einem Tunnel geführt werden. Zwischen Hergiswil Matt und Schlüssel wird das bisherige Auflageprojekt modifiziert, indem die Strecke auf heutigem Niveau angelegt wird. Diese Li-

nienführung ermöglicht eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit, was eine wichtige Voraussetzung für künftige Angebotsausbauten und verbesserte Fahrplanstabilität ist. Die Bestvariante sorgt zudem für eine Aufwertung der Gemeinde Hergiswil, weil im Bereich des Tunnels die Siedlungstrennung aufgehoben wird und Raum für eine Fussgänger- und Velostrecke entsteht. Ausserdem lässt sich mit der gewählten Lösung das Quartier Matt besser erschliessen und die Beeinträchtigungen während der Bauphase fallen im Vergleich zu anderen Varianten geringer aus. Für die Realisierung dieses zukunftsgerichteten Jahrhundertbauwerks wird mit Kosten in der Höhe von 267 Millionen Franken gerechnet. Als erste Etappe könnte der Doppelspurabschnitt Hergiswil Schlüssel-Matt bereits in naher Zukunft realisiert werden, da er sich praktisch auf dem heutigen Gleisniveau bewegt und deshalb keine Einsprachenflut zu erwarten ist. Die Finanzierung dieses modifizierten Auflageprojektes wäre grösstenteils sichergestellt.

Finanzierung über FABI

Anders sieht es beim Tunnel kurz aus. Nach dem „JA“ des Schweizer Stimmvolks zur FABI-Vorlage (Finanzierung Ausbau Bahninfrastruktur) vom 9. Februar 2014 wurden völlig neue Rahmenbedingungen für die Finanzierung der Bahninfrastrukturen der Schweiz geschaffen. Die Federführung bei der Planung, Priorisierung und Umsetzung von Bahninfrastrukturen liegt seither beim Bund.

Die Ausbauten der zb sind neu im gesamtschweizerischen Planungsprozess STEP (Strategisches Entwicklungsprogramm) eingebunden. Dies hat eine neue Situation hinsichtlich des Doppelspurausbaus der zb in Hergiswil bewirkt. Aus diesem Grund ist ein Entscheid über eine Bestvariante zurzeit nicht möglich. Der „Tunnel kurz mit modifiziertem Auflageprojekt“ muss vom Bund als Ganzes gutgeheissen werden, was auch im Interesse der Gemeinde Hergiswil und des Kantons Nidwalden ist. Das finanziell bereits abgeseignete Auflageprojekt kann als integraler Teil des Gesamtprojektes nicht losgelöst betrachtet und umgesetzt werden, bevor eine positive Beurteilung der gesamten Bestvariante durch den Bund erfolgt ist.

Die nächsten Schritte

Noch dieses Jahr wird ein Angebotskonzept für den Zeithorizont 2030 erarbeitet und beim Bund eingereicht. Dieses soll die zu erwartende Nachfrage und Kapazitäten auf den Zuglinien der Zentralschweiz bis 2030 aufzeigen und wird mit den Mitbestellern Luzern, Bern und Obwalden abgestimmt. Dieser Bericht wird am 14. November 2014 durch die Direktoren des öffentlichen Verkehrs (ZKöV) zu Händen des Bundes verabschiedet. Anschliessend wird dieses Konzept durch den Bund geprüft und eine Priorisierung der Module vorgenommen. Bis zum 4. Quartal 2015 sind erste Aussagen zum Gesamtkonzept Ausbauschnitt 2030 (Mit-

tel des Bundes) und zu den Infrastrukturausbauten der zb (inkl. Doppelspurausbau Hergiswil) zu erwarten.

Falls der Bund die Bestvariante der Nidwaldner Regierung unterstützt, kann das modifizierte Auflageprojekt ab 2016 detailliert geplant und danach umgesetzt werden. Die Planung und Realisierung des „Tunnel kurz“ erfolgt dann ab 2022, die Inbetriebnahme wäre für 2030 vorgesehen. Der Nidwaldner Landrat, die Gemeinde Hergiswil, die weiteren Partner und die Interessenvertretungen werden laufend über die Zwischenergebnisse der Planungsschritte orientiert. Aktuelle Informationen werden auch auf der neuen Website www.doppelspurausbau-hergiswil.ch publiziert.

Hinweis

Website zum „Doppelspurausbau Hergiswil“ aufgeschaltet

Die Baudirektion Nidwalden hat für das Generationenprojekt „Doppelspurausbau Hergiswil“ eine Website erstellt und aufgeschaltet. Auf dieser Site finden Interessierte viele Informationen zum Projekt, seiner Vorgeschichte, dem aufwendigen Evaluationsprozess sowie zur Bestvariante.

www.doppelspurausbau-hergiswil.ch

RÜCKFRAGEN

Regierungsrat Hans Wicki, Baudirektor, Telefon 041 618 72 00, ist erreichbar für Rückfragen am 3. Juli 2014 zwischen 13.30 und 14.00 Uhr.

Stans, 2. Juli 2014