



KANTON
NIDWALDEN

Doppelspurausbau Zentralbahn Hergiswil: Eine Variante für Vorprojekt „Tunnel lang“ ausgewählt

Medienkonferenz
Stans, 26. September 2012



KANTON
NIDWALDEN



Ablauf

- **Bisheriges Vorgehen, Gewählte Variante, Weiteres Vorgehen**
Regierungsrat Hans Wicki, Baudirektor Nidwalden
- **Variantenentscheid**
John Kolberg, Technischer Gesamtleiter, IG zentralbahn
c/o Edy Toscano AG
- **Sicht Gemeinde Hergiswil**
Gemeindepräsident Remo Zberg, Hergiswil
- **Fragerunde**
- **Einzelinterviews**



Bisheriges Vorgehen

Meilensteine

- | | |
|------------|---|
| 09.02.2011 | Landrat stimmt Objektkredit für Vorprojekt „Tunnel lang“ zu (CHF 1.25 Mio.) |
| 31.05.2011 | Gemeindeversammlung Hergiswil stimmt ihrem Anteil am Objektkredit zu (CHF 625'000) |
| 07.06.2011 | Regierungsrat beantragt Politstrategische Führung
Sistierung des Auflageprojekts |
| 15.06.2011 | Politstrategische Führung sistiert Auflageprojekt
(bis Ende 2013) |

Meilensteine

05.07.2011	Regierungsrat stimmt Vergabeantrag der Bau- direktion an Ingenieursgemeinschaft Zentralbahn (Henauer Gugler AG, Jauslin+Stebler AG) zu
11.08.2011	1. Sitzung zw. Auftraggeber und Auftragnehmer
15.12.2011	Steuerungsgremium wählt aus 11 Varianten (Stufe Factsheet) 4 Varianten zur Prüfung Machbarkeit aus
15.03.2012	Steuerungsgremium lässt alle 4 Varianten (Stufe Machbarkeit) weiterverfolgen

Meilensteine

06.06.2012

2 von 4 Varianten werden eliminiert. 2 Varianten werden weiter untersucht. Zusatzuntersuchungen:

- Betriebliche Konsequenzen von flankierenden Massnahmen während Bau
- Dükerung Schluchenbach verbunden mit höheren Linienführung und dadurch entfallender Absenkung im Tunnel Haltiwald
- Auswirkungen für Bau der Variante T1 beim Portal Süd
- Überprüfung Geologie beim „Millionenloch“ (Zwyden Hergiswil)



KANTON
NIDWALDEN



Gewählte Variante per 17. September 2012

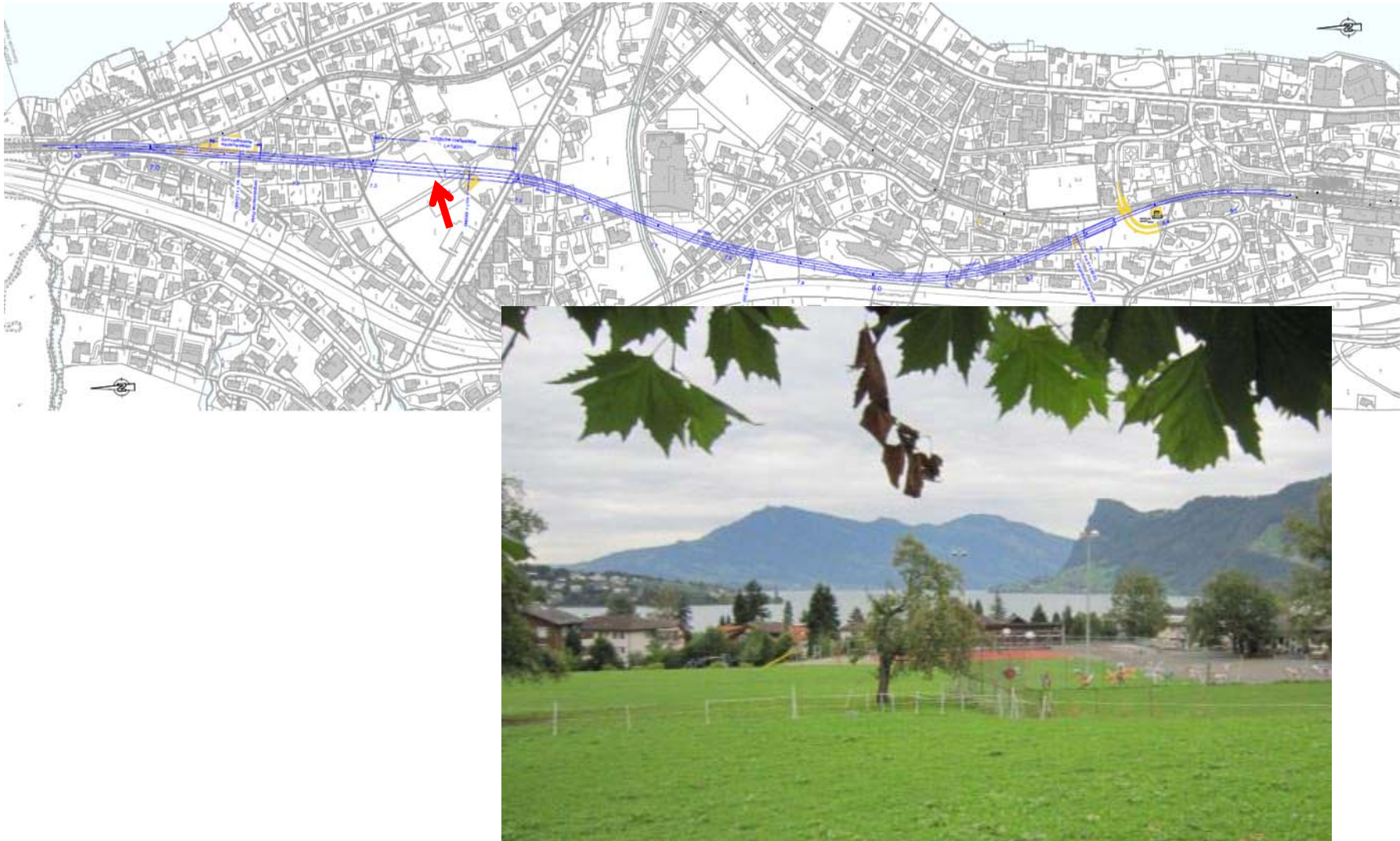


KANTON
NIDWALDEN

Gewählte Variante T2



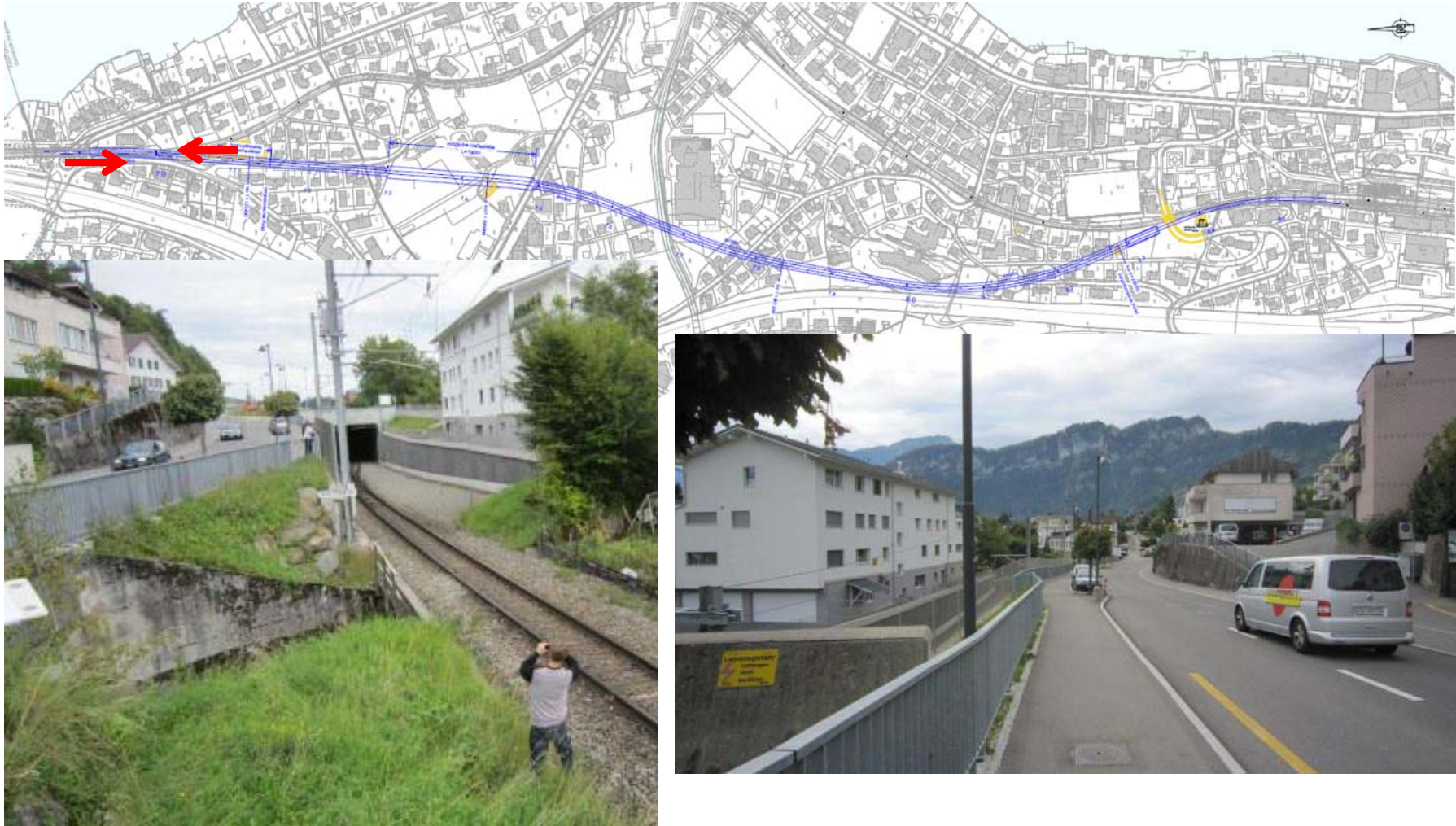
Gewählte Variante T2





KANTON
NIDWALDEN

Gewählte Variante T2



Variante T2: Begründung

Tunnelportal Süd

- Bessere Zugänglichkeit in Bauphase (da ausserhalb des heutigen Trassebereichs)
- Bestehendes Gleis während Bau am wenigsten tangiert
- Weniger aufwändige Bauhilfsmassnahmen
- Weniger Gebäude abreissen

Variante T2: Begründung

Baugrund (Millionenloch)

- Beim Tunnelbau kein rutschgefährdeter Gehängelehm zu erwarten
- T2 bevorzugt, da tiefer (weniger in locker gelagerten Deckschichten)

Tunnelportal Nord, Haltiwaldtunnel, Haltestelle Matt

- Beide Varianten bzgl. Absenkungsproblematik im Haltiwaldtunnel oder Dükerung des Schluchenbachs identisch

Variante T2: Begründung

Kosten

- Baukosten ähnlich: CHF 384 Mio. (inkl. Haltestelle Matt, exkl. flankierende Massnahmen) (+/- 30 %)
- Kosten für flankierende Massnahmen der Zentralbahn während Bau gleich



Weiteres Vorgehen

Meilensteine

In Arbeit	Gespräche und Abklärungen zur Finanzierung und Terminierung mit den Partnern
Mitte 2013	Vorprojekt „Tunnel lang“ (Leitung: Kanton Nidwalden)
Mitte 2013	Vorprojekt „Auflageprojekt und Tunnel kurz“ (Leitung: Kanton Nidwalden)

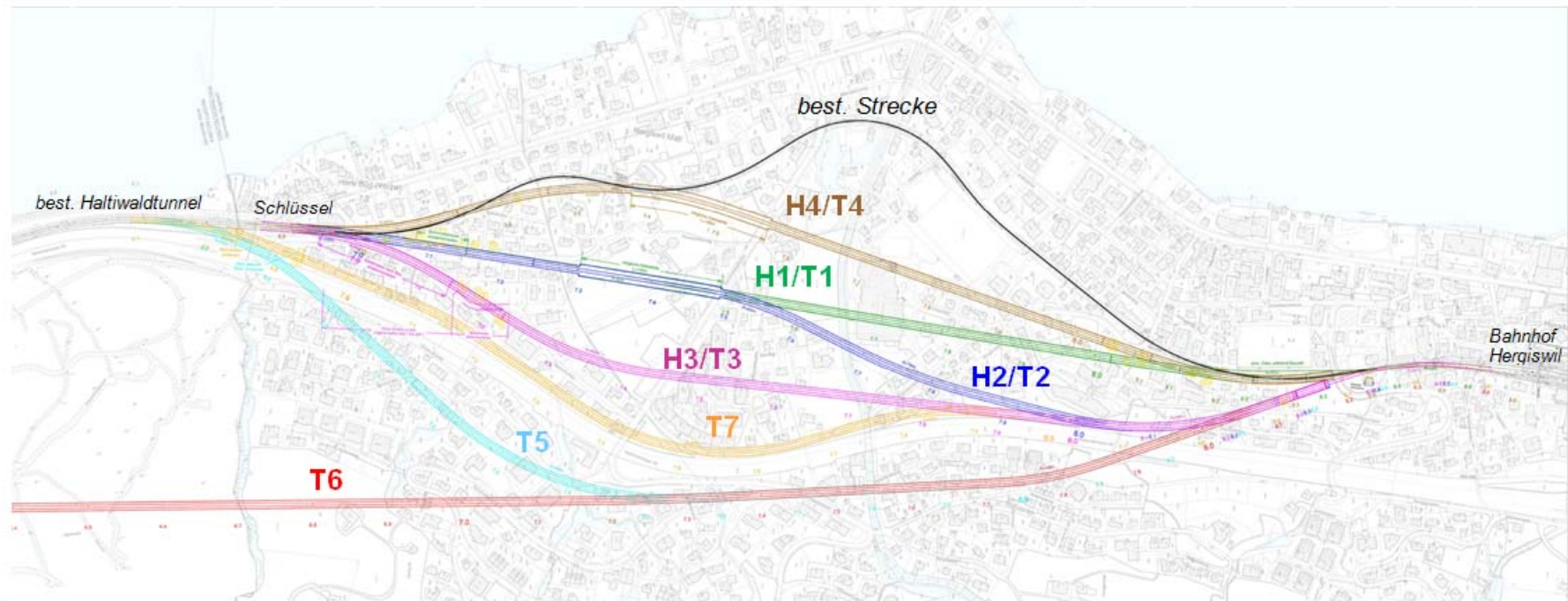
Meilensteine

- | | |
|-----------------|---|
| 3. Quartal 2013 | Antrag Regierungsrat an Landrat |
| 3. Quartal 2013 | Beschluss Landrat |
| 4. Quartal 2013 | Beschluss Politstrategische Führung |
| Ende 2013 | Eisenbahntunnel ist im Aggloprogramm Luzern;
Vorentscheid des Bundes zu Beitrag. |



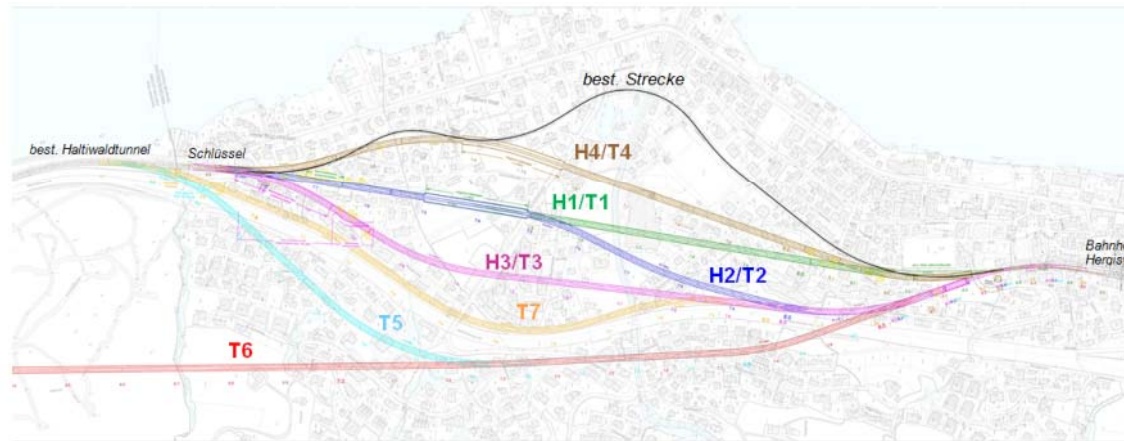
Variantenentscheid

Vorselektion Varianten Herbst 2011



Reduktion von 11 auf 4 Varianten zur Weiterbearbeitung in der Machbarkeitsstudie

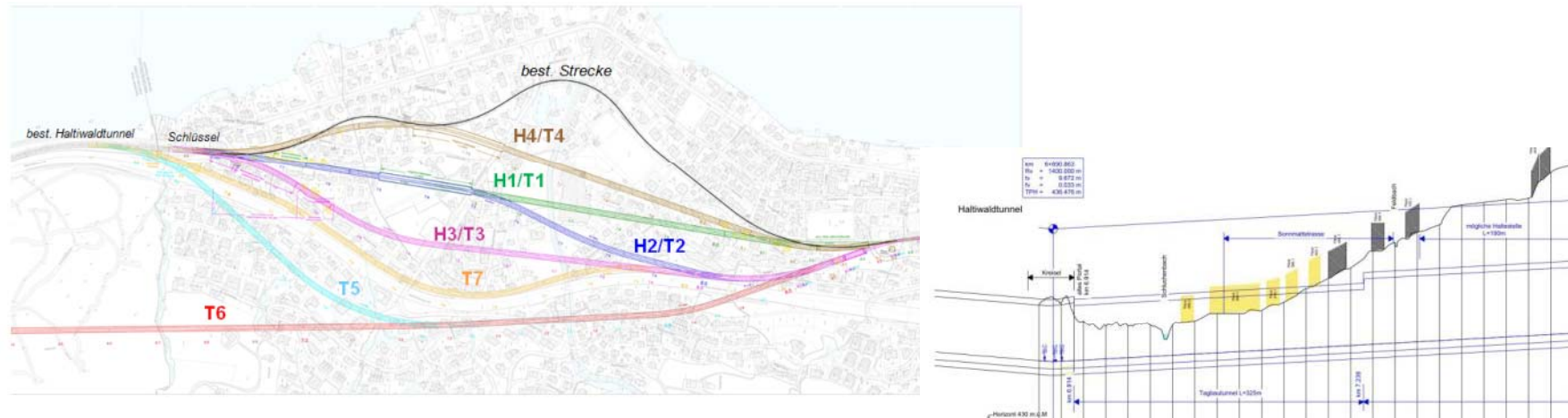
Vorselektion Varianten Herbst 2011



Beurteilungskriterien

- Bautechnik
- Umwelt
- Bahntechnik, Bahnbetrieb
- Siedlungerschliessung
- Kosten und Termine

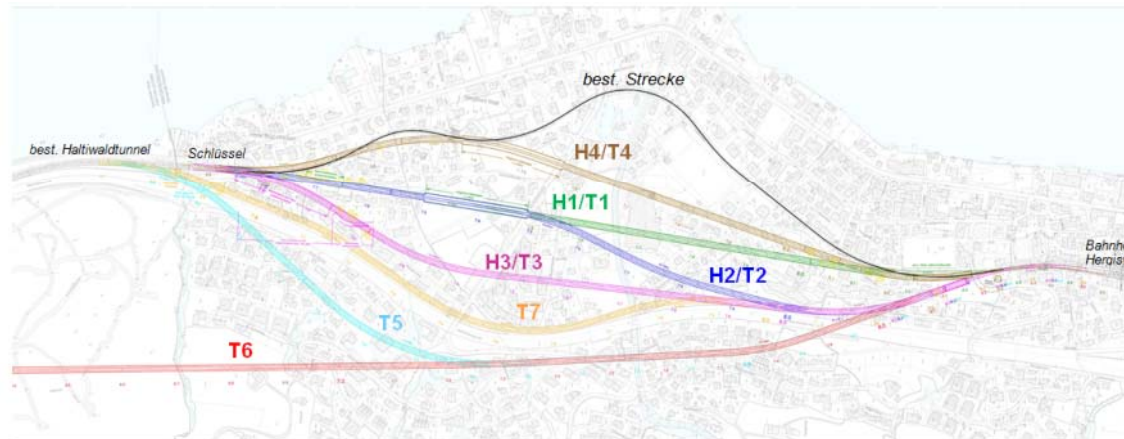
Vorselektion Varianten Herbst 2011



Nachteile Hochlagen H1- H4 (hohe Tunnellage im Bereich Nord)

- Querung Schluchenbach und Feldbach
- Tunnelprofil höher als bestehendes Terrain
- Höhere Anzahl betroffener Liegenschaften
- Neue Erschliessungen Liegenschaften erforderlich

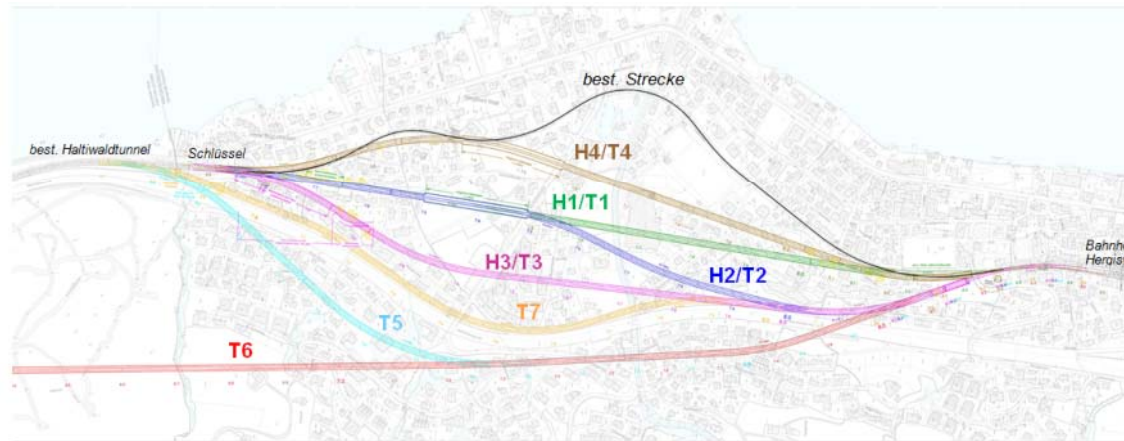
Vorselektion Varianten Herbst 2011



Nachteile Variante **T5 hellblau**

- Seitliches Ausschwenken aus best. Haltedtunnel (Teilabbruch)
- Querung Fridbach
- Unterquerung Autobahn inkl. Brücken
- Längere Tunnelstrecke (Kosten)
- Aufwändige Erstellung und Erschliessung zusätzliche Haltestelle

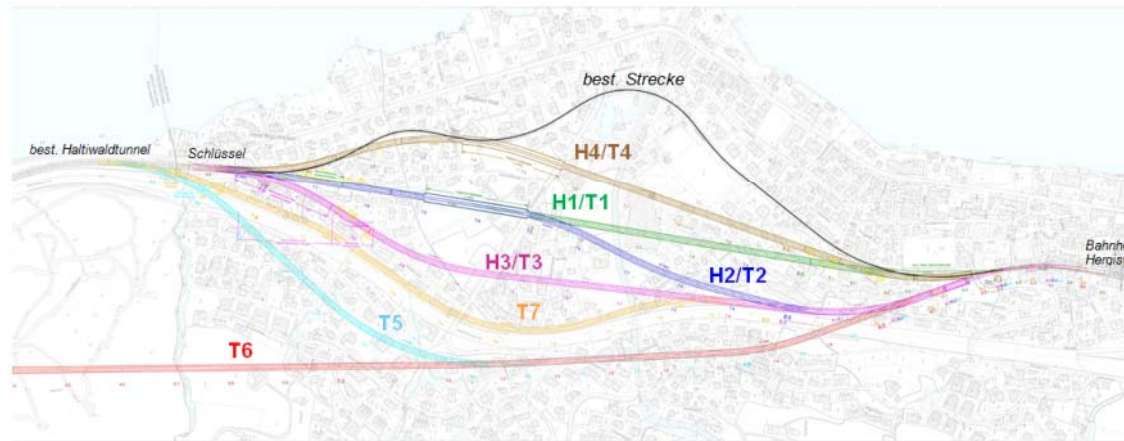
Vorselektion Varianten Herbst 2011



Nachteile Variante **T6** rot

- 1 km längere Tunnelstrecke (Kosten)
- Best. Haltiwaldtunnel überflüssig
- Aufwändiger Anschluss Nord (Unterquerung A2, Rampe im See)
- Kein Zwischenangriff möglich
- Aufwändige Erstellung und Erschliessung zusätzliche Haltestelle

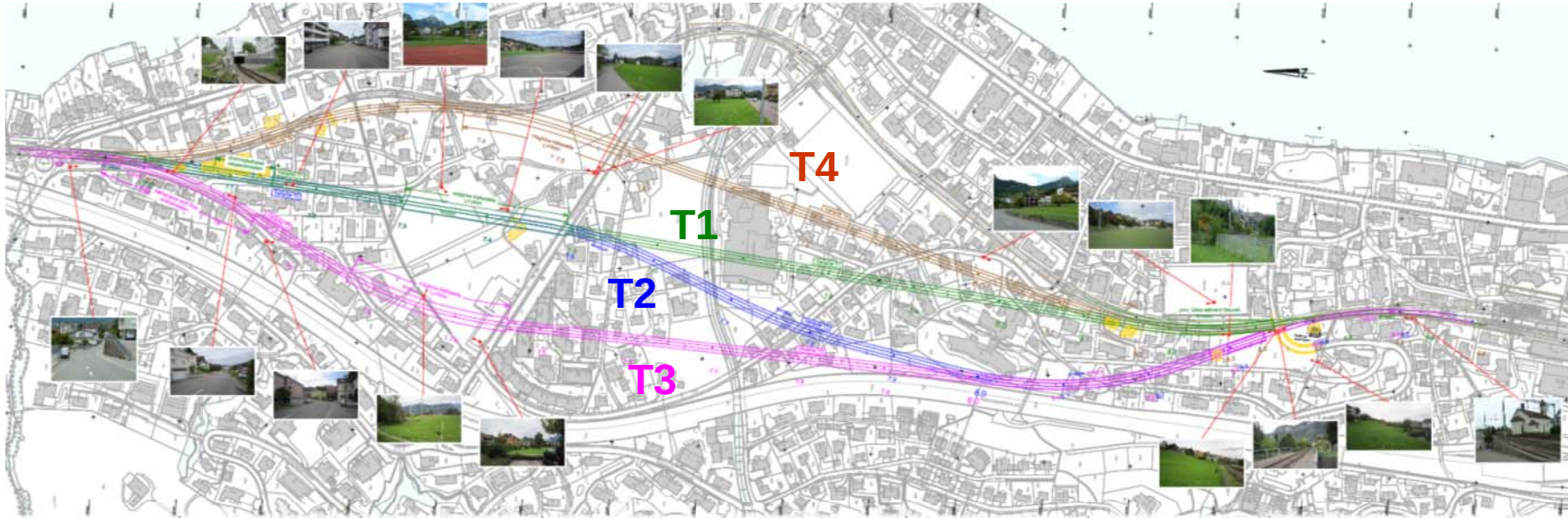
Vorselektion Varianten Herbst 2011



Nachteile Variante **T7 orange**

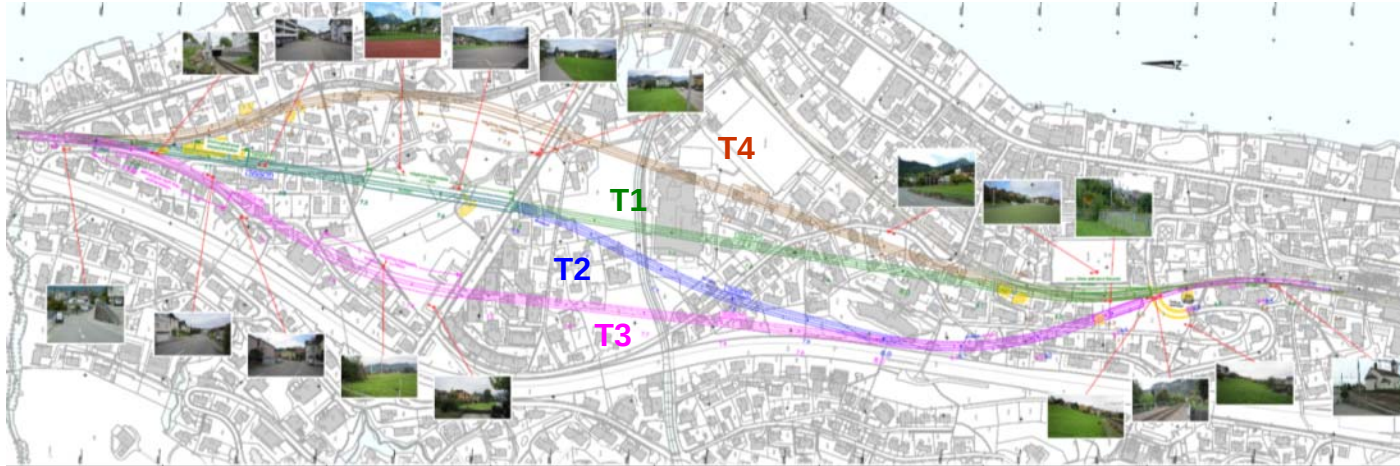
- Seitliches Ausschwenken aus best. Haltiwaldtunnel (Teilabbruch)
- Kein Zwischenangriff möglich
- Längere Tunnelstrecke (Kosten)
- Aufwändige Erstellung und Erschliessung zusätzliche Haltestelle

Variantenstudium 2012 (1)



Auswahl der Bestvariante aus 4 Varianten

Variantenstudium 2012 (1)



Beurteilungskriterien

- Bautechnik
- Umwelt
- Bahntechnik, Bahnbetrieb
- Siedlungerschliessung
- Kosten und Termine

Variantenstudium 2012 (1)



Renggstrasse

Variantenstudium 2012 (1)



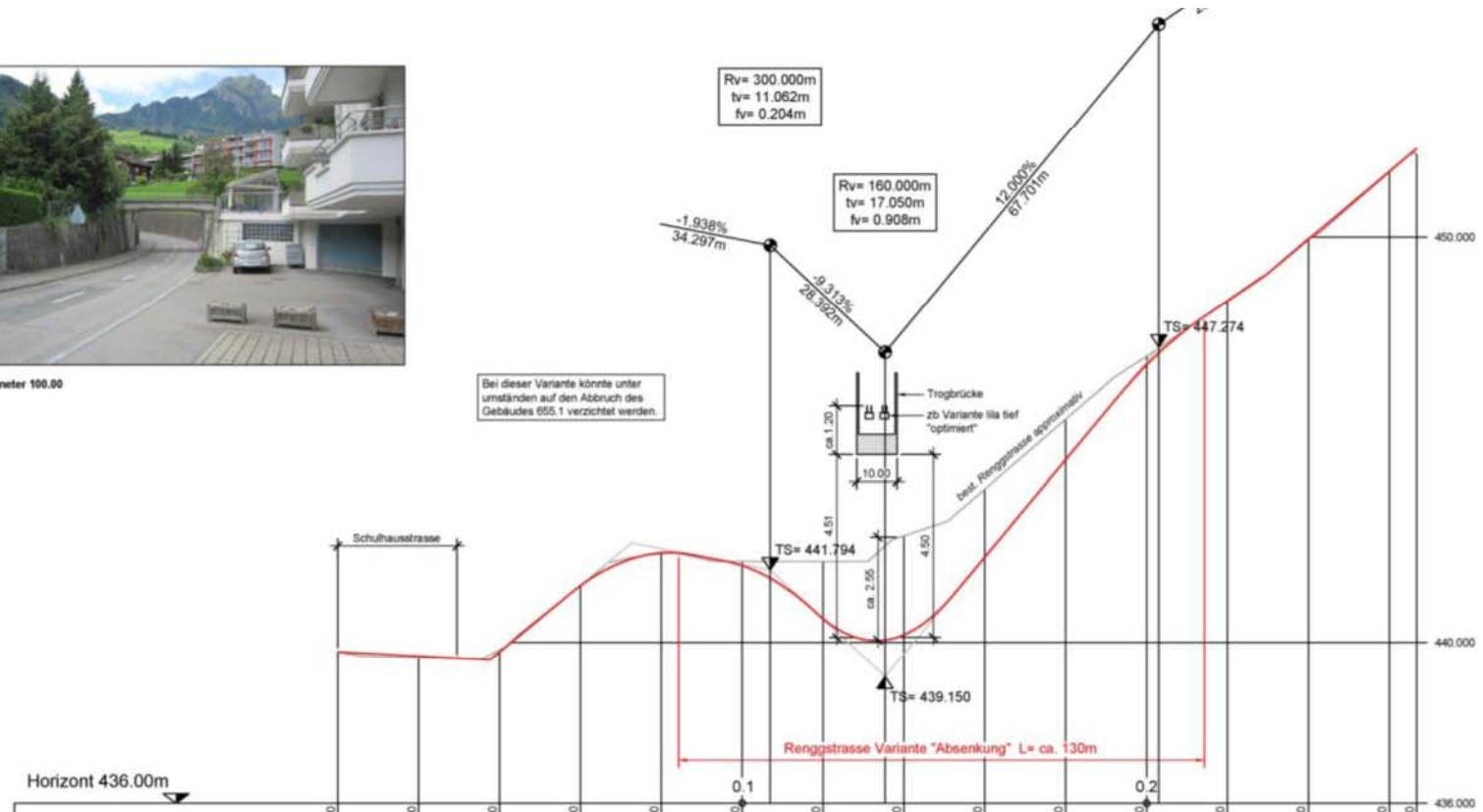
Renggstrasse

Variantenstudium 2012 (1)

Renggstrasse, Absenkung



Aufnahme ca. bei Kilometer 100.00



Variantenstudium 2012 (1)

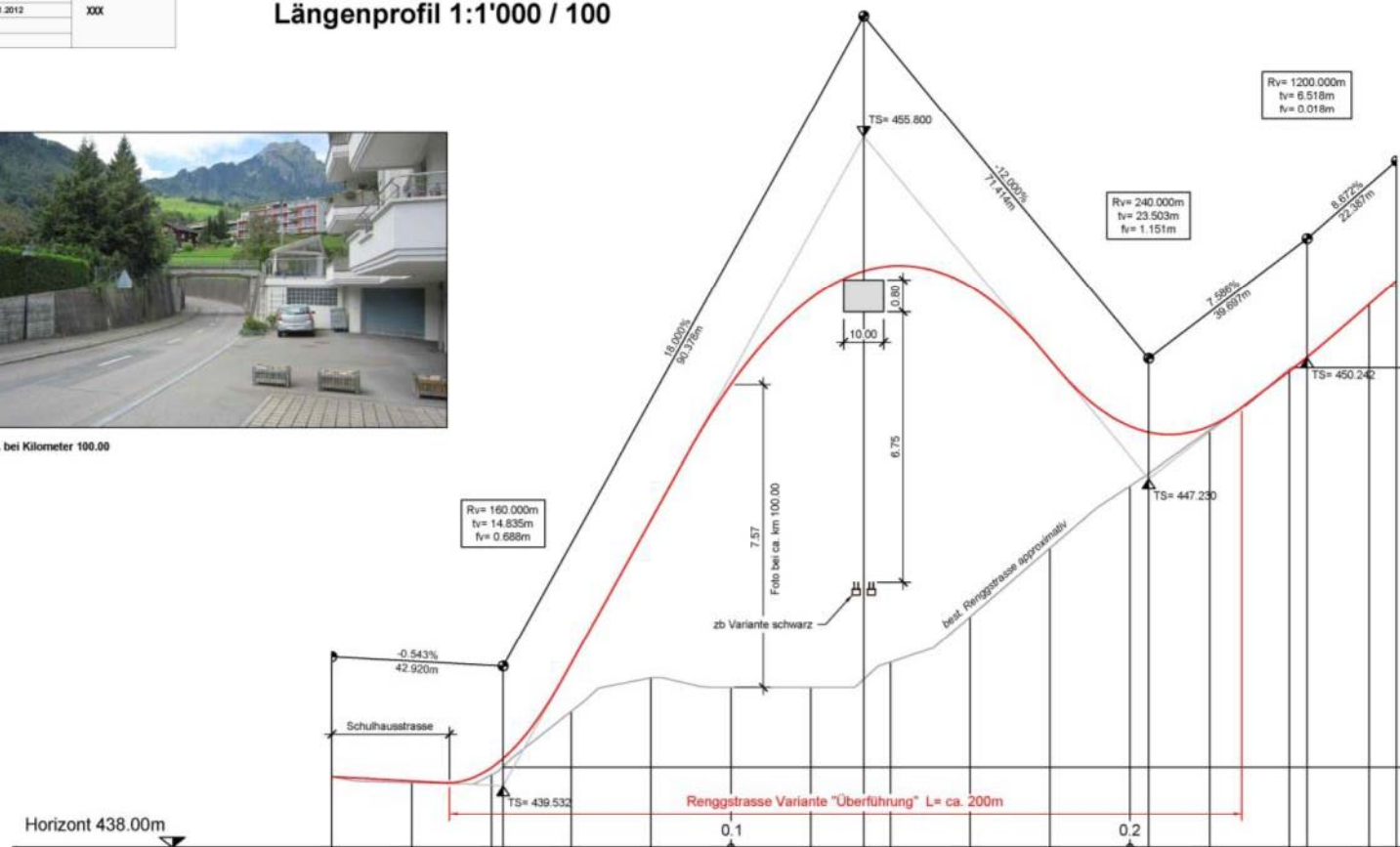
Renggstrasse, Überführung

Datum	30.01.2012	XXX
Gezeichnet	JAC	
Geprüft	WJU	

Längenprofil 1:1'000 / 100



Aufnahme ca. bei Kilometer 100.00



Variantenstudium 2012 (1)

Renggstrasse, Randbedingung Planung

- Aufhebung Renggstrasse im Bereich Unterführung Zentralbahn
- Erschliessung neu über Mühlestrasse

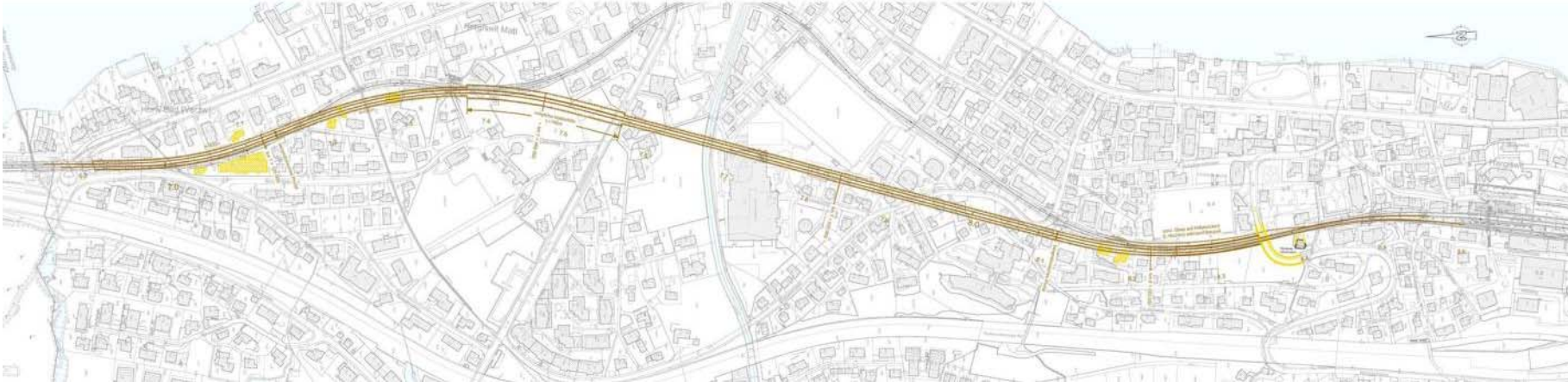
Variantenstudium 2012 (1)



Nachteile Variante **T3 lila**

- Aufwändige Erstellung und Erschliessung zusätzliche Haltestelle
- Aufwändiger Zwischenangriff
- Erschliessung während Bauzeit (Mattstrasse)
- Lange Bauzeit

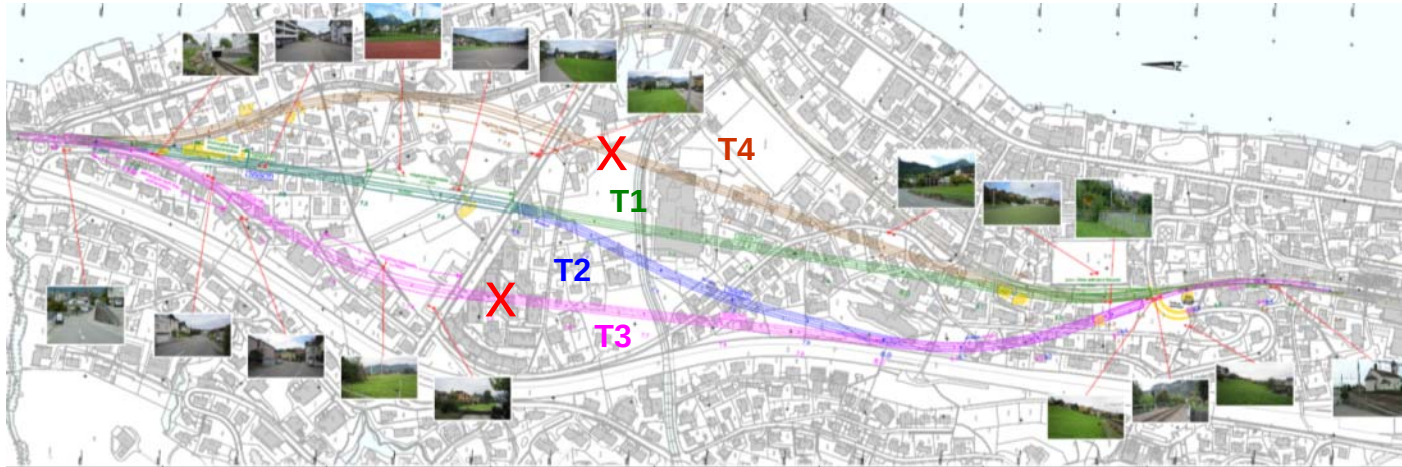
Variantenstudium 2012 (1)



Nachteile Variante **T4 braun**

- Aufwändige Erstellung Tunnel im Bereich Nord (Bahn unter Betrieb) mit erheblicher Behinderung Bahnbetrieb während Bau
- Erschliessung Baustelle
- Lange Bauzeit

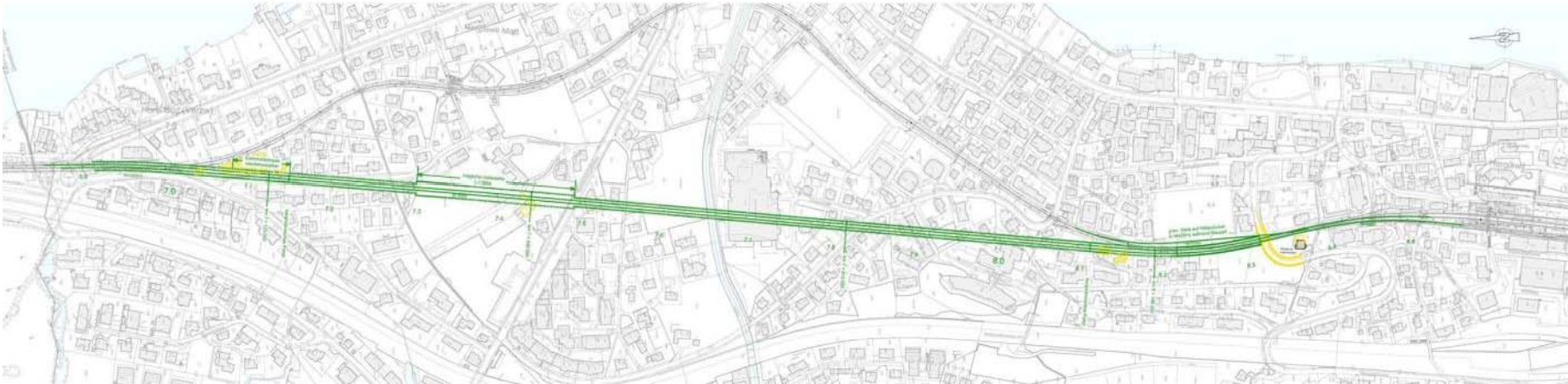
Variantenstudium 2012 (2)



Zusatzabklärungen

- Geologie Bereich Süd (u.a. „Millionenloch“ Zwyden)
- Umwelt

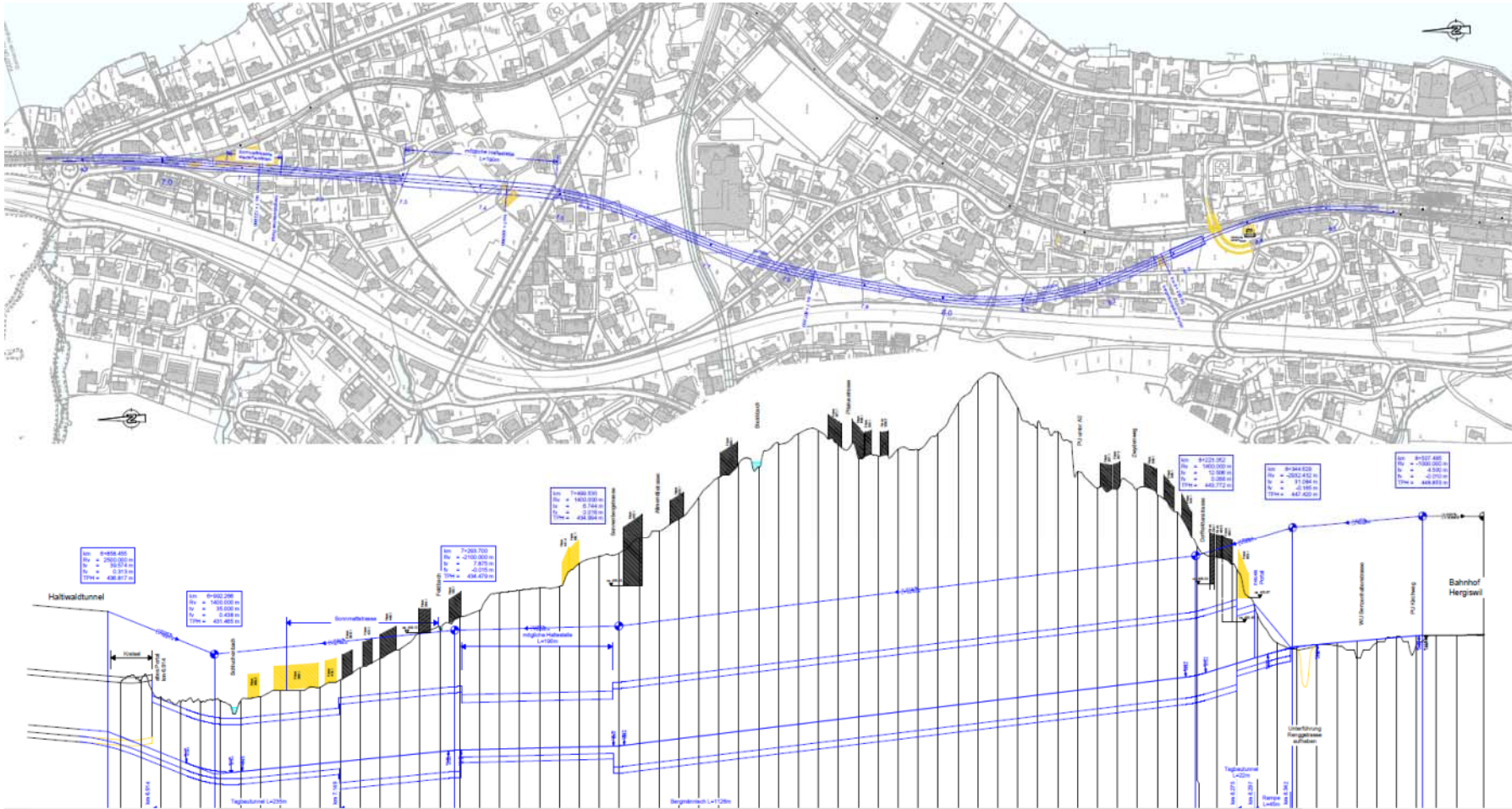
Variantenstudium 2012 (2)



Nachteile Variante **T1 grün** gegenüber Variante **T2 blau**

- Ungünstigere Geologie (geringere Überdeckung)
- Umfangreiche Provisorien Bahnbetrieb (Notgleis)
- Höhere Emissionen während Bau und Betrieb
- „Millionenloch“: Auf Tunnelniveau nicht problematisch

Variantenstudium 2012 (2)



Entscheid Bestvariante Tunnel lang: T2 blau



Sicht Gemeinde Hergiswil

Hergiswil: Tunnel lang



- Gemeinde unterstützt OeV
- Problematik Verkehr: 3 Achsen
- Doppelspurtunnel bietet sich an
- Aktiver Beitrag gegen Lärm
- Siedlungsentwicklung gewährleistet
- Standortqualität erhöht
- OeV-Betrieb bleibt aufwärtskompatibel

Hergiswil: Tunnel lang



- Zustimmung zu Variante T2 'Tief blau'
- Wichtiger Vorentscheid; Machbarkeit gegeben.
- Weniger Gebäude betroffen; Eigentümer informiert
- Geologie geklärt >>> Millionenloch
- Renggstrasse kann gelöst werden
- Bäche werden in VP nochmals geklärt



Besten Dank