



Der Doppelspurausbau in Hergiswil ist ein Muss

Mit den Beschlüssen vom 20. Januar 2011 hat der Bundesrat aufgrund eines gemeinsamen Berichtes des Verkehrs- und Finanzdepartementes unter den neuen Vorsteherinnen dieser Departemente, eine völlig neue Ausgangslage geschaffen, die für eine Tunnellösung in Hergiswil gar nichts Gutes verheissen.

Das ursprüngliche Projekt "Bahn 2030" ist vom Tisch, stattdessen soll die Bahninfrastruktur im Rahmen eines "Gesamtkonzeptes zur langfristigen Entwicklung des Angebots und der Infrastruktur(...) in einzelnen Ausbausritten" realisiert werden, die dem Parlament alle vier bis acht Jahre vorgelegt werden sollen.

Der erste Ausbausritt im Umfang von 3.5 Mia. Franken soll bis 2025 fertig sein. Der zweite Ausbausritt somit sicherlich später als 2030.

Gemäss dem Bericht des UVEK vom 16.12.2010 (Projekt Finanzierung Bahninfrastruktur (FIBI)) figuriert nicht mal der Zimmerberg Basistunnel im zweiten Ausbausritt.

Und nun zum Tunnel kurz oder lang in Hergiswil:
Wenn selbst ein Zimmerberg Tunnel (egal ob Basistunnel oder Light-Variante) nicht mal im Ausbausritt 2 drinnen ist, wo wird wohl der Tunnel für Hergiswil zu finden sein?

Aus heutiger Sicht geht die **nächsten 30 - 40 Jahre in Hergiswil mit Sicherheit rein gar nichts**, wenn man **das bereits geplante Projekt nicht realisiert**.

- Und wo bleibt dann die vielfach geforderte Verbesserung der Lebensqualität für die Hergiswiler Bevölkerung?
- Und wo bleibt die Möglichkeit, das Angebot des ÖVs weiter auszubauen?
- Und wo bleibt die Haltestelle Hergiswil Matt?

Das kann und darf niemals geschehen. Deshalb muss gefordert werden, dass das Projekt umgesetzt wird. Wir sind auch der Meinung, dass man das Wildbachproblem in Hergiswil nicht seriös geprüft hat. Die Autobahn liegt bekanntlich oberhalb der Bahn und dort gehen die Wildbäche durch, d.h. dass die Wildbäche ihre Kraft und ihr Material von den Bergen bereits dort verloren haben. Es sollte eine Lösung geben, die die ursprünglich geplante Senkung der Bahnlinie ermöglicht. Der Verdacht liegt nahe, dass man die Wildbäche für die Forderung einer Tunnellösung benutzt und die oberirdische Lösung nie richtig in Erwägung gezogen hat. Es war klar, dass wenn das Trasse erhöht wird, sich dann Widerstand bildet. Bei der Tieferlegung war das nämlich nicht der Fall.

Karin Blättler, Präsidentin Sektion Zentralschweiz

4.2.2011