



Enger Raum und Zeitplan im Loppertunnel: Pro Nacht schaffen es die 20 Gleisbauer, 54 von total 1186 Schienenmetern zu erneuern.

Bilder Corinne Glanzmann

## Halbzeit bei der Tunnel-Auffrischung

**HERGISWIL/ALPNACH** Im Loppertunnel wird nachts fleissig gearbeitet. 570 Schienenmeter haben die Gleisbauer bereits erneuert. Zeit haben sie noch bis im Oktober. So lange verkehren auch Ersatzbusse.

PHILIPP UNTERSCHÜTZ  
philipp.unterschuetz@nidwaldnerzeitung.ch

Nachtschicht im 1186 Meter langen Loppertunnel 1 der Zentralbahn (ZB) zwischen Hergiswil und Alpnachstad. Seit dem 23. August und noch bis am 2. Oktober arbeiten in den Nächten von Sonntag auf Montag bis Donnerstag auf Freitag jeweils 17 bis 20 Gleisbauer der

spezialisierten Firma Vanoli aus Immensee sowie ein bis zwei Personen der Zentralbahn. Die Gleise, Schwellen und der Schotter im Tunnel müssen nach über 40 Jahren ersetzt werden. «Inspektionen der Gleisanlagen im Tunnel haben gezeigt, dass diese in einem schlechten Zustand waren», sagt Gunthard Orglmeister, Leiter Infrastruktur der ZB. «Die Sicherheit war nie gefährdet, aber wenn wir weiter zuwarten würden, käme der Unterhalt immer teurer, und im ungünstigsten Fall hätten wir im Tunnel nur mit stark reduzierter Geschwindigkeit fahren können.» Die Schienen und die Befestigungen waren schon stark korrodiert. Auch hätten sich die Schienen nicht mehr gut regulieren lassen.

### Sanierung kostet 2,4 Millionen

In engen, einspurigen Schmalspurtunneln kommen spezielle Maschinen zum Einsatz. So lässt sich der Bagger, der den

Schotter ausbaggert, auf engstem Raum um 180 Grad drehen. Das Zeitprogramm ist eng, der Arbeitsablauf verläuft nach ausgeklügeltem Plan. Die auf 18 Meter lange Stücke geschnittenen Gleise werden mitsamt den Holzschwellen aus dem Schotterbett gehoben, auf Spezialfahrzeuge gelegt und aus dem Tunnel gezogen. Während draussen auf dem Installationsplatz beim Bahnhof Hergiswil die Schienen von den Schwellen getrennt und auf die vorbereiteten Flachbetonschwellen montiert werden, baggert man drinnen den alten Schotter aus, fährt diesen nach Alpnachstad und bringt danach im Tunnel neuen ein. Anschliessend wird das neue Schienenteil mit Schwellen in den Tunnel gefahren und auf dem erneuerten Schotterabschnitt montiert. Pro Nacht schaffen es die Gleisbauer, drei solche Joche zu ersetzen.

Wenn diese Arbeiten fertig sind, werden am Schluss die alten, nun 18 Meter

langen Gleisstücke entfernt und neue 108 Meter lange Schienenstücke montiert und verschweisst. Bei unserem Besuch stehen die Arbeiten bei Tunnelmeter 570, also fast die Hälfte ist geschafft, man liegt im Zeitplan. Insgesamt ersetzen die Gleisbauer 2500 Meter Schienen, 1980 Schwellen und 2350 Tonnen Schotter. Die Gesamtprojektkosten belaufen sich auf 2,4 Millionen Franken. «Am teuersten ist die «Manpower», sie macht mehr als 50 Prozent der Kosten aus», weiss Gunthard Orglmeister. Anstelle von Holz werden Flachbetonschwellen verwendet. «Sie haben eine längere Lebensdauer. Zudem darf man Holzschwellen nicht mehr so imprägnieren wie früher», erklärt Orglmeister. «Die alten Schwellen werden fachgerecht als Sondermüll verbrannt. Die Metalle werden recycelt, ebenso der Schotter.»

Eine feste Fahrbahn, bei der die Beton-

schwellen mit den Gleisen ohne Schotter direkt auf dem Betontrasse angebracht werden, kam für die ZB aus Kostengründen nicht in Frage. Für die erneuerten Gleisanlagen erwartet Gunthard Orglmeister eine Lebensdauer von mindestens 25 Jahren.

### Gewölbesanierung folgt 2018

Doch vorläufig kommt der 127 Jahre alte Tunnel nicht zur Ruhe. «2018 werden wir das Gewölbe sanieren», kündigt Orglmeister an. «Wir sind momentan am Erarbeiten des Projekts. Das Mauerwerk wird voraussichtlich durch Spritzbeton verstärkt.» Sicher ist aber jetzt schon, dass diese Arbeiten dann einen drei- bis vierwöchigen Totalunterbruch des Tunnels nötig machen. Bei den aktuellen Unterhaltsarbeiten müssen nur jeweils ab 20.50 Uhr Bahnersatzbusse zwischen Hergiswil und Alpnach Dorf respektive Stansstad verkehren.