Die Trasseewahl von Stans nach Süden

Autor(en): **Boffo, Bruno**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **98 (1980)**

Heft 50: **Zur Eröffnung des Seelisberg-Strassentunnels**

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-74267

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Die Trasseewahl von Stans nach Süden

Von Bruno Boffo, Stans

Die wichtigsten Verkehrsdaten

1837	Erster Raddampfer auf dem Vierwaldstättersee für die Reisepost von Luzern nach Flüelen
1862	Lopper-Seestrasse von Alpnachstad/OW zur Acheregg/NW nach Hergiswil/NW
1865	Axenstrasse von Brunnen/SZ nach Flüelen/UR
1882	Eröffnung der Gotthardbahn von Zürich durch den Gotthardtunnel ins Tessin
1897	Inbetriebnahme der Bahnverbindung Luzern–Immensee–Brunnen–Gotthard
1964	Inbetriebnahme der Luzern–Stans–Engelberg–Bahn
1966	Einweihung der Autobahn N2 Kts. Grenze LU bis Stans
1980	Eröffnung der Autobahn N2 durch den Seelisbergtunnel bis Flüelen/UR

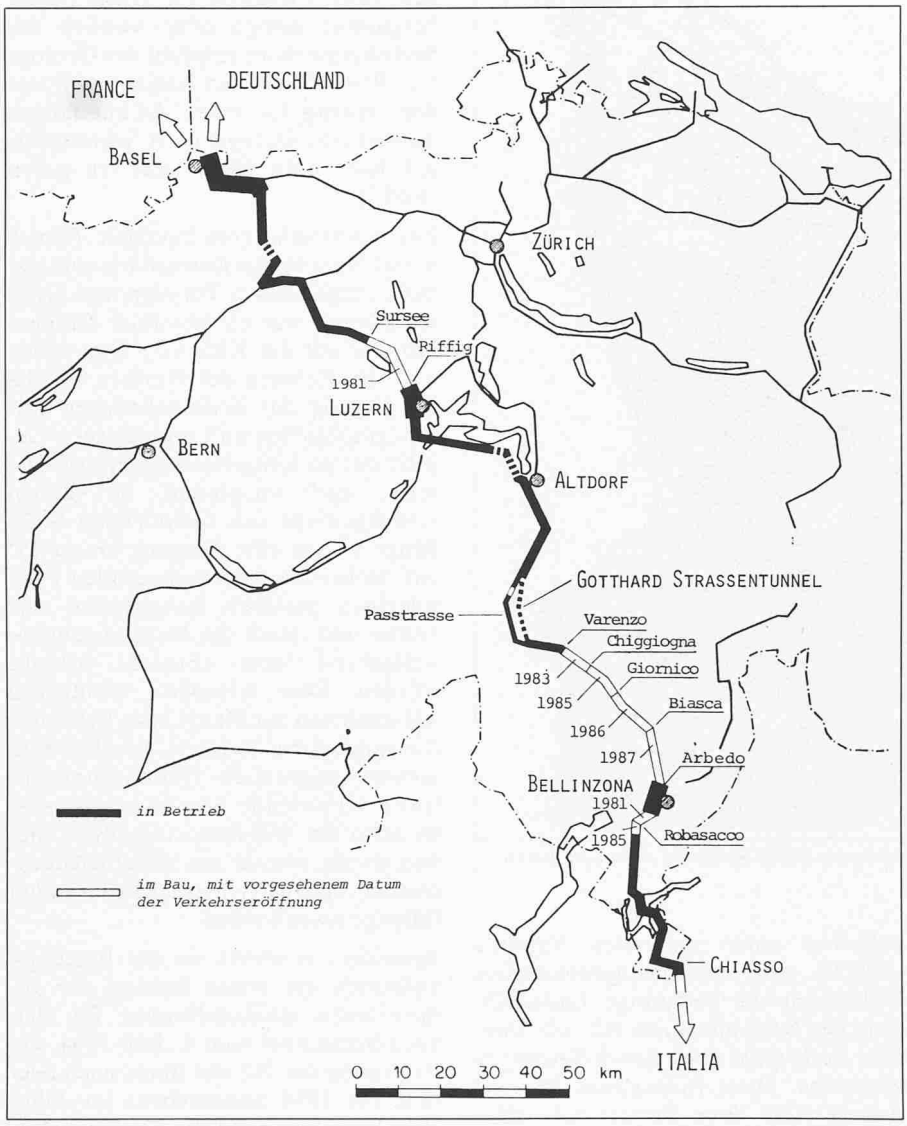


Bild 1. Übersicht N2. Stand: Ende 1980

Der unbeugsamste und wohl umstrittenste Verfechter im Kanton Nidwalden innerhalb des sog. *Gotthard-Komitees* für eine *durchgehende Autobahnverbindung von Basel über Luzern-Stans-Altdorf zum Gotthard*, dessen wichtigstes und schwierigstes Teilstück die linksufrige Vierwaldstätterseestrasse bildete, war unbestritten der 1960 verstorbene Baudirektor *R. Joller*. Er wollte die kürzeste Verbindung durch den Kanton Nidwalden und damit diesen damals nur etwa 20 000 Einwohnern fassenden kleinen Berg-Halbkanton an die wichtigste internationale Nord-Süd-Route E9 anschliessen. So focht er an der denkwürdigen Landsgemeinde 1954 für den Bau der *ersten Etappe Hergiswil-Stansstad* mit gleichzeitiger Sanierung der Bahnverhältnisse samt dem Finanzierungsbeschluss. Bereits während und nach den 40er Kriegsjahren planten einige Ingenieure eine 5 m breite Strassenverbindung von *Beckenried über Seelisberg nach Bauen*. Im Jahre 1959 entwickelte der Schreibende eine, damals noch aktuelle, *offene Linienführung*, d. h. als Aussichtsstrasse von Kote 500 beim *Lielibach* ansteigend bis unterhalb der *Schöneck*, das *Kohltal* mit einem Viadukt überquerend, den *Stutzberg* entlang zur *Steckenmatt bis Schwanden*, nördlich von Seelisberg auf Kote 660. Glücklicherweise wurde diese Variante wieder fallengelassen, weil landschaftlich und ausführungstechnisch nicht verantwortbar. Mit dem Gesetz über den Bau der Nationalstrassen vom Juli 1960 war die Linienführung der N2 über Stans-Bekkenried-Bauen-Seedorf endlich festge-

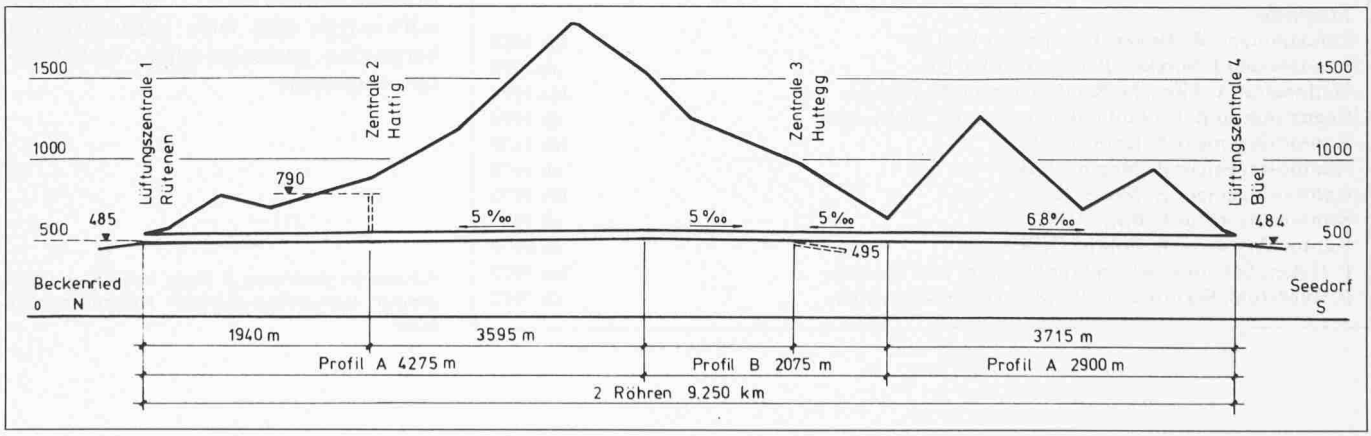


Bild 2. Strassentunnel Seelisberg Längenprofil

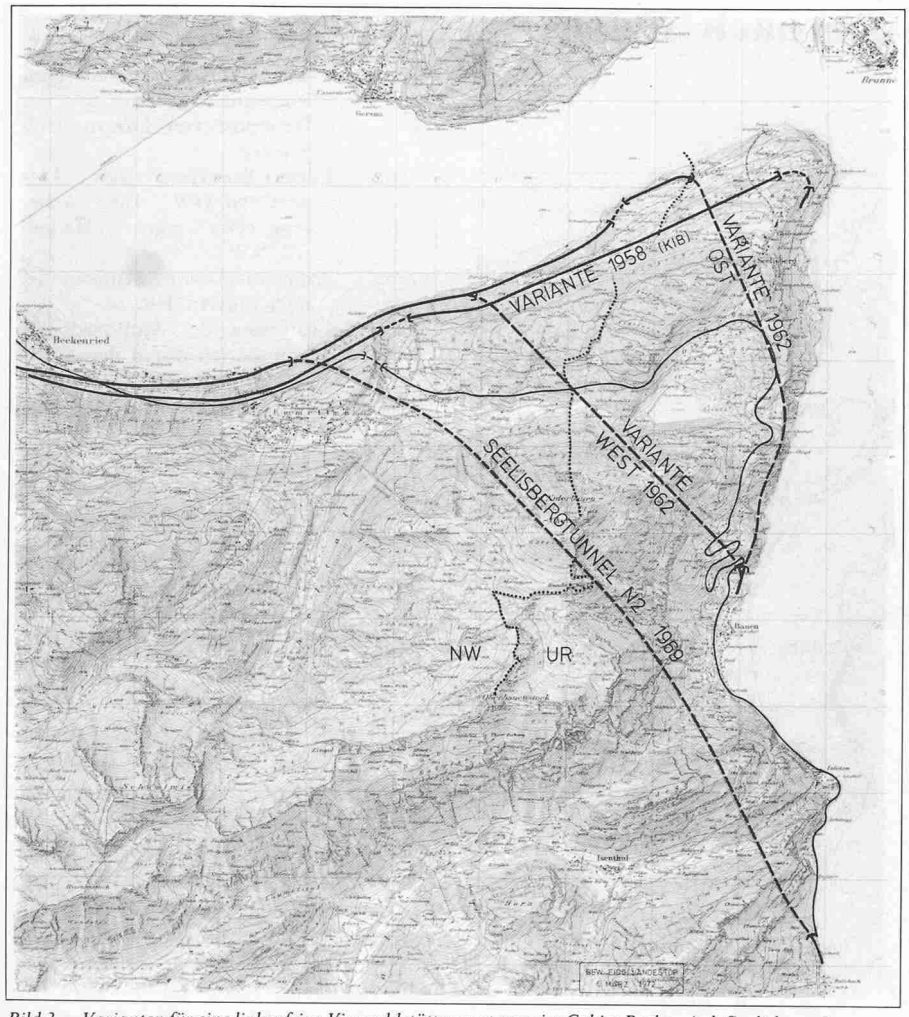


Bild 3. Varianten für eine linksufrige Vierwaldstätterseestrasse im Gebiet Beckenried, Seelisberg, Bauen

legt und finanziell gesichert (Bilder 1 und 2). Dem Kanton Nidwalden wurden 92 Prozent Bundessubvention zugesprochen.

Eine speziell vom damaligen Oberbauinspektorat mit den beiden Kantonen Uri und Nidwalden eingesetzte Planungskommission erhielt den Auftrag, aufgrund einer generellen Variante (1:2000) des Kantonsingenieurbüros Nidwalden die endgültige Linienführung der Nationalstrasse N2 von *Stans über Beckenried nach Bauen-Seedorf zu erarbeiten. Diese Kommission legte im August 1963 ihren Bericht vor. Allerdings muss man sich dabei bewusst sein, dass damals Brücken und gar Tunnels möglichst vermieden werden sollten.* Dies galt insbesondere für die Teilstrekke *Beckenried-Seedorf*. Es wurden einige Sondierungen ausgeführt und von den zwei Varianten für einen Seelisbergtunnel östlich oder westlich des Seelisbergseeleins empfahl der Geologe Dr. *Winterhalter*, der Variante «West» den Vorzug für einen 4,8 km langen Tunnel von *Härggis nach Schwäntelen* auf Kote etwa 500 m ü.M. zu geben (Bild 3).

Für die Strecke vom heutigen *Tunnelportal Nord in der Rütenen* bis zum damals vorgesehenen Tunnelportal Nord im *Härggis* war die gewählte Lininenführung auf der Kote von etwa 500 m ü.M. im Rahmen der Normen für die Trassierung der Nationalstrassen den topographischen und geologischen Gegebenheiten weitgehend angepasst. Die meist stark coupierten, im labilen Gleichgewicht sich befindenden Steilhänge weisen eine Neigung bis zu 45° auf, wobei die darunterliegenden Felsschichten praktisch hangparallel verlaufen und durch die Hangausschnitte weitgehend ihres «Fusses» beraubt würden. Dies erforderte zusätzliche Massnahmen zur Hang- bzw. Felsstabilisierung. Eine bergseits, parallel zum seeseits abgestuften Nationalstrassentrasse verlaufende Baustrasse, die später auch der Waldbewirtschaftung dienen würde, musste aus sicherheitstechnischen und wirtschaftlichen Gründen fallengelassen werden.

Besonders vermerkt sei der Beschluss anlässlich der ersten Sitzung der gemeinsamen Baukommission für den Seelisbergtunnel vom 4. Juni 1964, die Eröffnung der N2 von Stans nach Seedorf für 1974 anzustreben. Im Jahre 1966 beschloss dann die Landsgemeinde den Bau der «linksufrigen Vierwaldstätterseestrasse als vierspurige Nationalstrasse 2. Klasse» (reduziertes Profil). Aus geologisch und geotechnischen Gründen wurde im Raume Bauen 1969 aber auf diese Variante «West» zugunsten eines 9,25 km langen Seelisbergtunnels von Rütenen bis Büel verzichtet. Dadurch werden rund 2,5 km Nationalstrassenstrecke, mit äusserst schwierigen und viele Unsicherheiten bergenden geotechnischen Verhältnissen, eingespart.

Baukomission Seelisbergtunnel

Präsident	
Dr. Robert Ruckli, Direktor Amt für Strassen- und Flussbau	bis 1972
Jules Jakob, Direktor Bundesamt für Strassenbau	ab 1972
Mitglieder	
Landammann W. Huber, Baudirektor Kt. Uri	bis 1978
Landamman J. Bürcker, Baudirektor Kt. Uri	ab 1978
Nationalrat A. Albrecht, Baudirektor Kt. Nidwalden	bis 1974
Regierungsrat B. Leuthold, Baudirektor Kt. Nidwalden	ab 1974
Kantonsingenieur A. Knobel/UR	bis 1978
Kantonsingenieur P. Püntener/UR	ab 1978
Kantonsingenieur H. Meier/NW	bis 1970
Kantonsingenieur B. Boffo/NW	ab 1971
Kantonsingenieur R. Zobrist/NW	ab 1978
P. Halter, Sektionschef Amt für Strassen- und Flussbau	bis 1972
F. Ruckstuhl, Sektionschef Bundesamt für Strassenbau	ab 1972

Adresse des Verfassers: *B. Boffo*, stellv. Kantonsingenieur, Kantonsingenieurbüro Nidwalden, 6370 Stans