

Die Trasseewahl von Stans nach Süden

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

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

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

PDF erstellt am: **19.04.2024**

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.

Die Trasseewahl von Stans nach Süden

Von Bruno Boffo, Stans

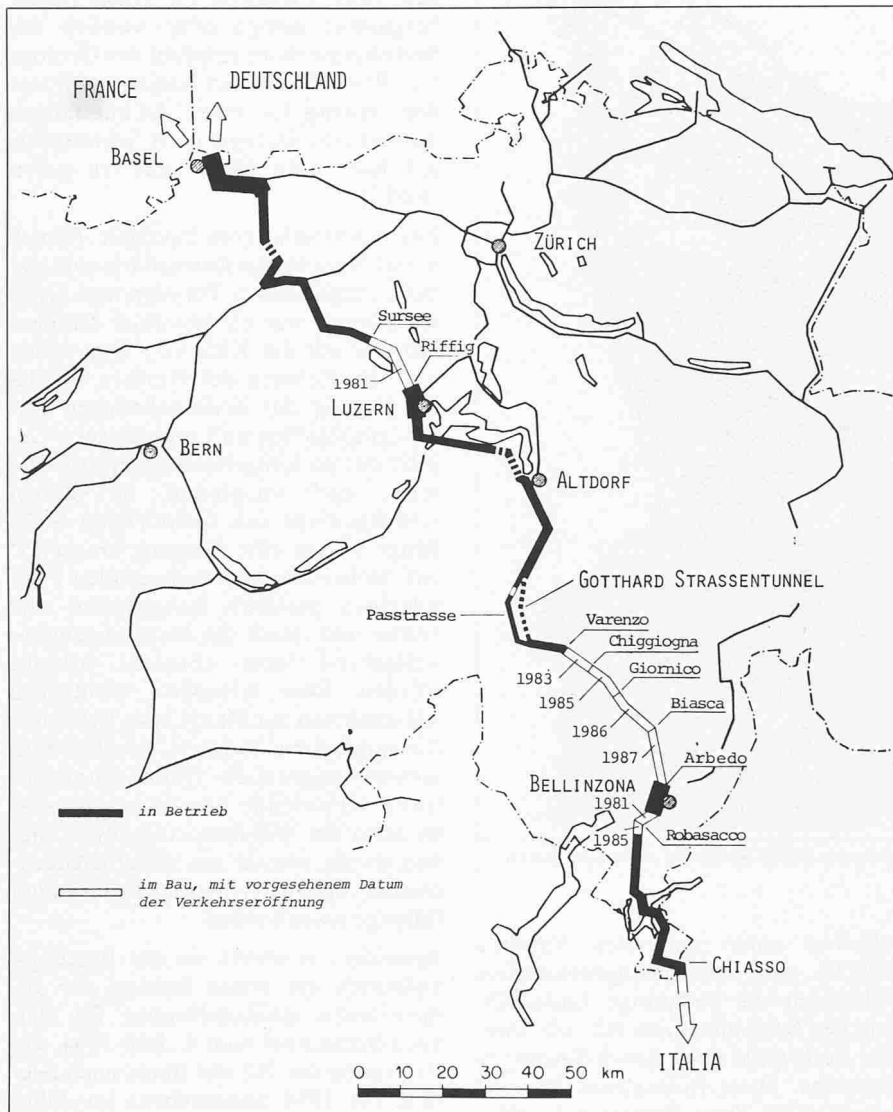


Bild 1. Übersicht N2. Stand: Ende 1980

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 die

Die wichtigsten Verkehrsdaten

- 1837 Erster Raddampfer auf dem Vierwaldstättersee für die Reisepost von Luzern nach Flüelen
- 1862 Lopper-Seestrasse von Alpnachstad/OW zur Acherregg/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

sen 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 Landschaftsgemeinde 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 *Kohlthal* 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-

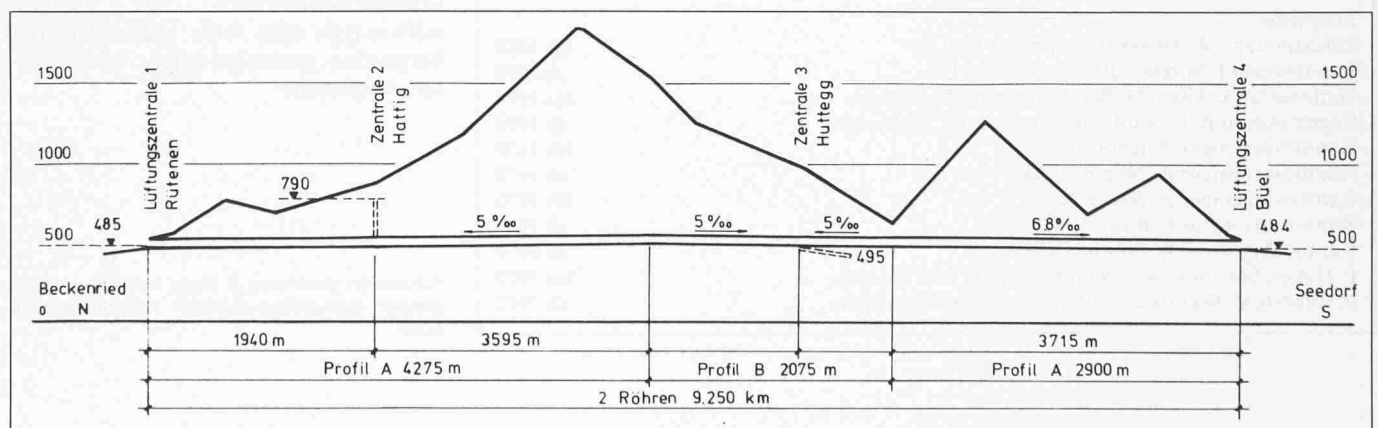


Bild 2. Strassentunnel Seelisberg Längenprofil

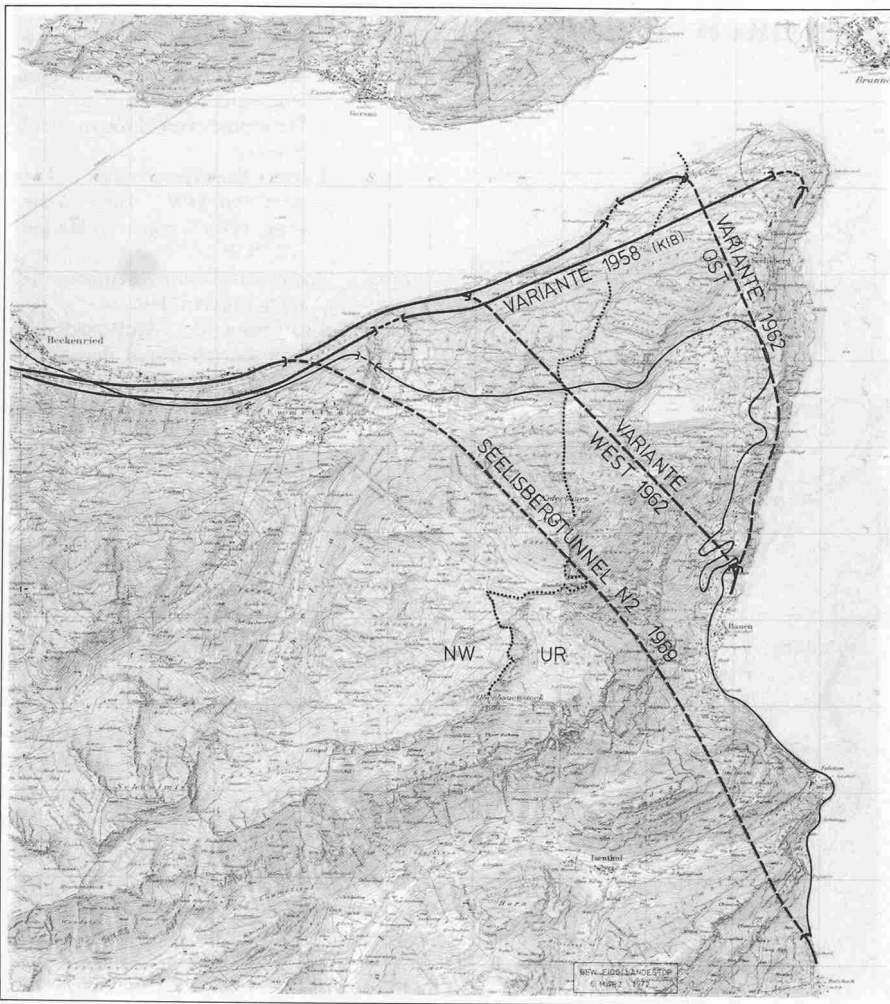


Bild 3. Varianten für eine linksufrige Vierwaldstätterseestrasse im Gebiet Beckenried, Seelisberg, Bauen

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 Teilstrecke Beckenried-Seedorf. Es wurden einige Sondierungen ausgeführt und von den zwei Varianten für einen Seelisbergtunnel östlich oder westlich des Seelisbergsees 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 Linienführung 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 Felschichten 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 Nationalstrassenstrasse 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.

Baukommission Seelisbergtunnel

Präsident

Dr. Robert Ruckli, Direktor Amt für Strassen- und Flussbau
Jules Jakob, Direktor Bundesamt für Strassenbau

bis 1972
ab 1972

Mitglieder

Landammann W. Huber, Baudirektor Kt. Uri
Landammann J. Bürcker, Baudirektor Kt. Uri
Nationalrat A. Albrecht, Baudirektor Kt. Nidwalden
Regierungsrat B. Leuthold, Baudirektor Kt. Nidwalden
Kantonsingenieur A. Knobel/UR
Kantonsingenieur P. Püntener/UR
Kantonsingenieur H. Meier/NW
Kantonsingenieur B. Boffo/NW
Kantonsingenieur R. Zobrist/NW
P. Halter, Sektionschef Amt für Strassen- und Flussbau
F. Ruckstuhl, Sektionschef Bundesamt für Strassenbau

bis 1978
ab 1978
bis 1974
ab 1974
bis 1978
ab 1978
bis 1970
ab 1971
ab 1978
bis 1972
ab 1972

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