

**Zeitschrift:** Nidwaldner Kalender

**Herausgeber:** Nidwaldner Kalender

**Band:** 140 (1999)

**Artikel:** N2/N8 Kirchenwaldtunnel

**Autor:** Gut, Martin

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1033819>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 12.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

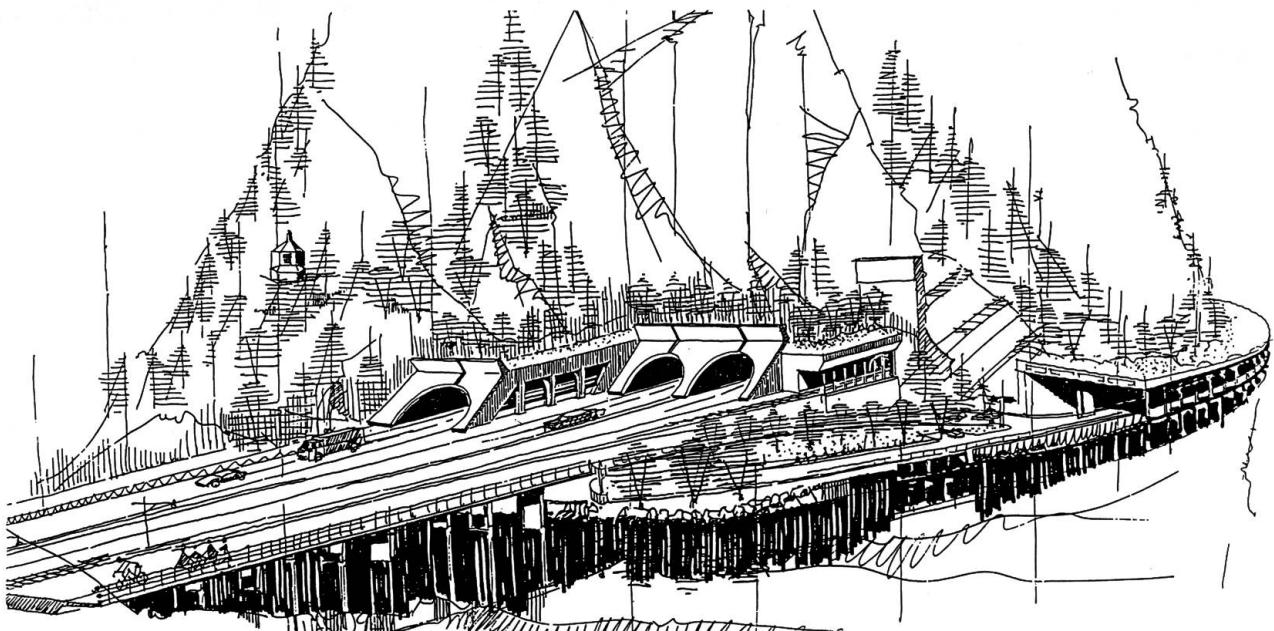
## N2/N8 Kirchenwaldtunnel

Die Nationalstrasse N2 ist die wichtigste und leistungsfähigste Nord-Süd-Verbindung zwischen Deutschland und Italien, die durch die Schweiz führt. Am Lopper, einem in den Vierwaldstättersee abfallenden Steilhang, ist ein Teilstück dieser Autobahn durch Felssturzereignisse erheblich gefährdet. Aus Sicherheitsgründen soll die Nationalstrasse in diesem Abschnitt in den Berg verlegt werden. Mit dem aus zwei Tunnelröhren bestehenden neuen Kirchenwaldtunnel kann die N2 Nord-Süd-Verbindung auch bei grösseren Naturereignissen am Lopper ohne Unterbruch aufrechterhalten werden.

Aus dem Kirchenwaldtunnel wird ein Verbindungstunnel von der N2 zur N8 erstellt. Diese noch fehlende Nationalstrassenverbindung Gotthard-Brünig soll gleichzeitig mit dem Bau des Kirchenwaldtunnels realisiert werden. Der Verbindungstunnel N2/N8 wird eine spürbare Entlastung der

Gemeinden Stans und Stansstad vom Durchgangsverkehr bringen.

Die Nationalstrasse N2 ist für den Kanton Nidwalden und für den nationalen und internationalen Transitverkehr von vitaler Bedeutung. Das von Luzern bis Hergiswil anfangs der sechziger Jahre eröffnete Teilstück gehörte zu den ersten Autobahnabschnitten der Schweiz. Im Dezember 1964 wurde die Strecke Hergiswil-Stansstad für den Verkehr freigegeben. Gleichzeitig erfolgte die Eröffnung der durchgehenden Bahnverbindung Luzern-Stans-Engelberg. Der Kanton Nidwalden war damit durch Strasse und Bahn optimal erschlossen und gerüstet für eine regional bedeutsame wirtschaftliche Entwicklung. Im Dezember 1980 wurden kurz nacheinander der Gotthardtunnel und der Seelisbergtunnel fertiggestellt. Die N2 war offen und Nidwalden wurde zum Durchgangskanton an der wichtig-



Visualisierung der neuen Portalbauwerke Acheregg (Anhang 7-2C)

sten schweizerischen Nord-Süd-Verbindungsachse.

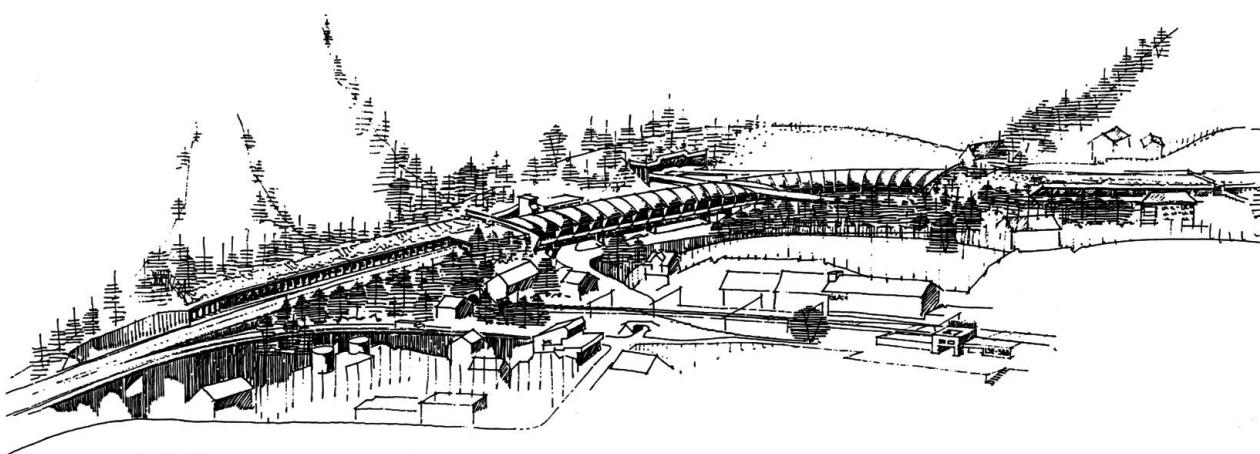
Auf der Strecke Hergiswil-Stansstad ist die Autobahn auf Lehnenviadukten entlang dem Vierwaldstättersee und am Fuss des felsigen Lopper-Nordhangs geführt. Im Verlauf der rund dreissig Betriebsjahre der Autobahn haben häufiger Steinschlag- und eine Reihe von Bergsturzereignissen am Lopper erhebliche Schäden an der Strasse und den Brückenbauwerken verursacht. Anfang der achtziger Jahre wurden drei Steinschlag-Schutzgalerien gebaut und zahlreiche Steinschlag-Schutznetze montiert. Die Steinschlaggefahren konnten damit weitgehend gebannt werden. Die Gefährdung durch Felssturzereignisse blieb jedoch weiterhin bestehen. Nach der Beurteilung des Geologen besteht das Risiko, dass die Bauwerke innerhalb ihrer Lebensdauer ein- oder mehrmals schwer getroffen werden und damit diese wichtige Nationalstrasse für längere Zeit unterbrochen werden könnte.

Der gefährdete Abschnitt weist heute einen durchschnittlich täglichen Verkehr (DTV) von 37 000 Fahrzeugen auf. Ungefähr die Hälfte dieser Fahrzeuge ist Transitverkehr. Bei einem Unterbruch der N2

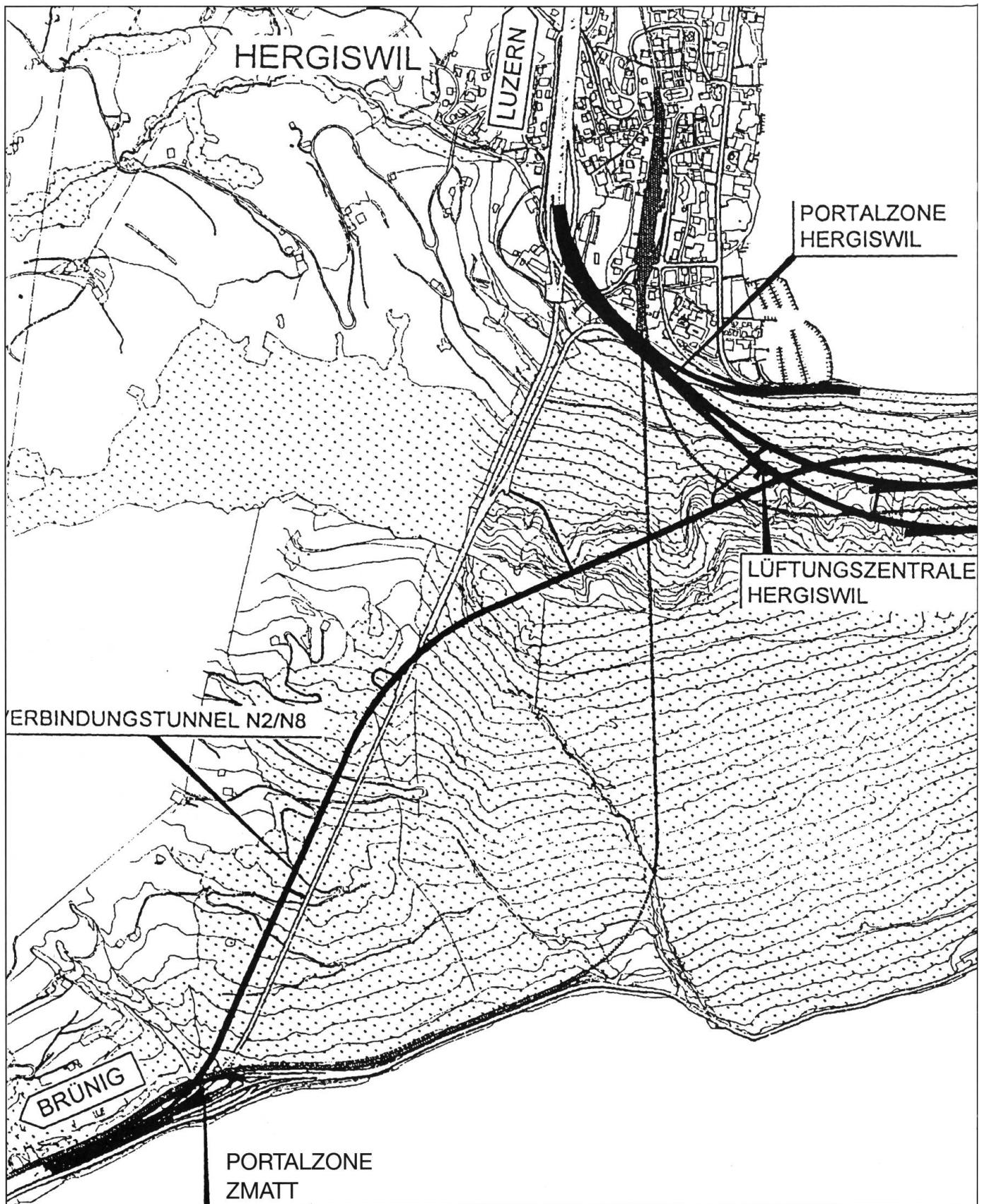
müsste dieser Transitverkehr teilweise über Frankreich und Österreich umgeleitet werden, da die übrigen schweizerischen Nord-Süd-Verbindungen, insbesondere in den Sommermonaten, zu wenig Reservekapazität aufweisen. Lediglich der Regionalverkehr könnte kleinräumig über die N8 und Kantonsstrassen im Kanton Obwalden umgeleitet werden.

Aufgrund dieser Lagebeurteilung wurde im gefährdeten Abschnitt zwischen Hergiswil und Acheregg das Projekt «Kirchenwaldtunnel» ausgearbeitet. Das Projekt sieht eine unterirdische Linienführung der vierspurigen Autobahn in zwei richtungsgesetzten zweispurigen Röhren vor.

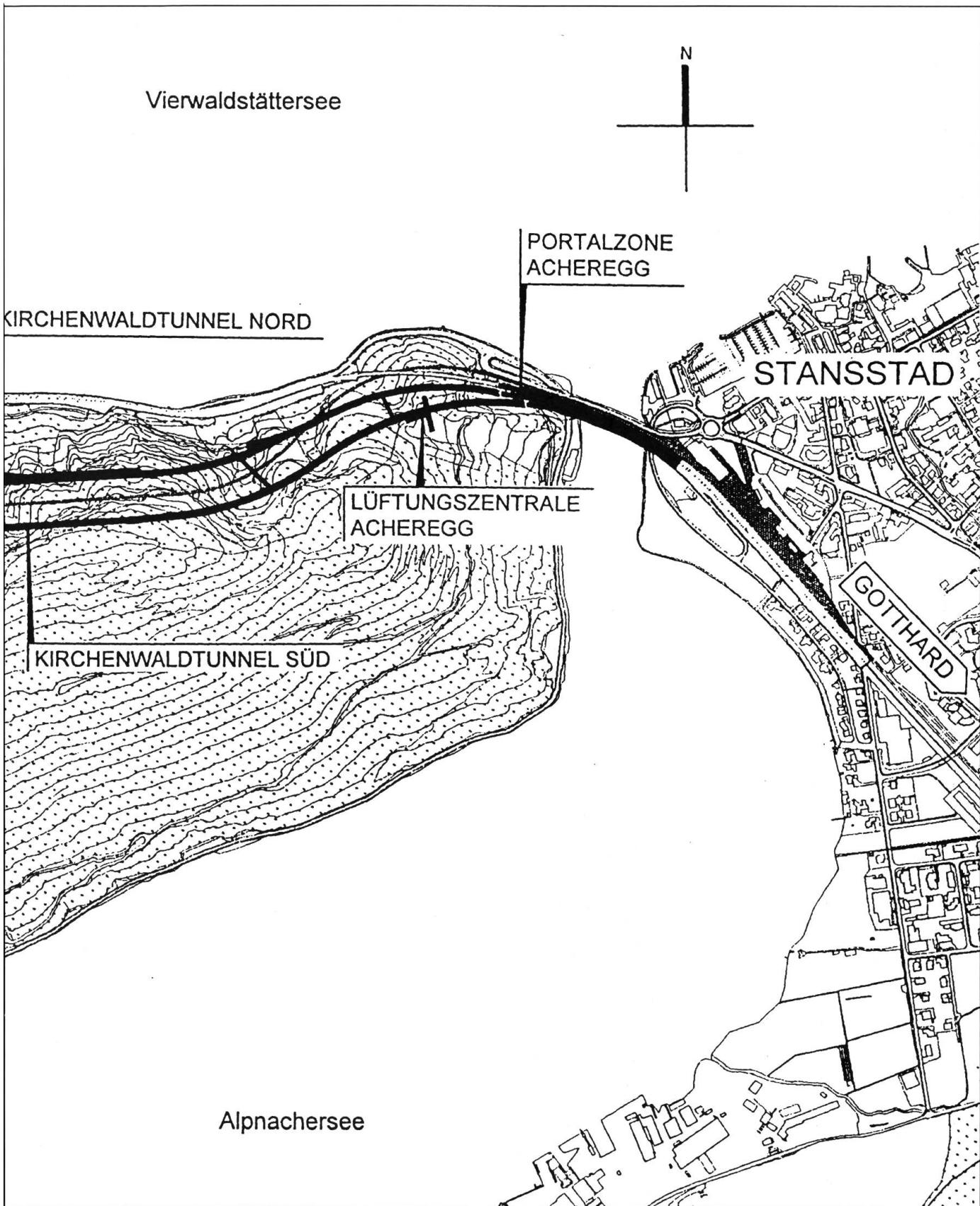
Im Raum Hergiswil-Acheregg fehlt zudem die Verbindung Gotthard-Brünig zwischen der N2 und der N8, während die umgekehrte Verbindung zusammen mit dem Loppertunnel im Jahr 1984 realisiert werden konnte. Da für diese Verbindung keine befriedigende und umweltverträgliche, offen geführte Lösung gefunden werden konnte, wurde mit dem Kirchenwaldtunnelprojekt auch eine unterirdische Verbindung zwischen den Nationalstrassen N2 und N8 geplant. Der Verbindungs-tunnel N2/N8 hat nur eine Fahrtrichtung.



Visualisierung der neuen Portalbauwerke Hergiswil (Anhang 7-2A)



*Kirchenwaldtunnel-Führung*



Er mündet beim Südportal des bestehenden Loppertunnels in die Nationalstrasse N8. Die N8 führt über den Brünigpass nach Interlaken.

Die Ausbaugeschwindigkeit für den Kirchenwald- und den Verbindungstunnel beträgt 80 km/h. Die Tunnelröhren weisen folgende Abmessung und Geologie auf.

#### Kirchenwaldtunnel

Länge: Nordröhre 1528 m;  
Südröhre 1637 m;  
Höhe 4,5 m; Breite 7,5 m  
(2 Fahrspuren zu 3,75 m);  
Geologie: Fels (Kieskalk) 90 %;  
Gehängeschutt 10 %

#### Verbindungstunnel N2/N8

Länge: 1996 m; Höhe 4,5 m;  
Breite 6,5 m (Fahrspur 4,0 m,  
Standspur 2,5 m);  
Geologie: Fels (Gault, Schrattenkalk und  
Kieselkalk)

Die Lopperviadukte bleiben erhalten und dienen im Normalbetrieb als Verflechtungsstrecke zwischen der Einfahrt Stansstad/Riegeldossen und der Autobahnausfahrt Hergiswil. Bei einer lang andauernden Sperrung einer der beiden Kirchenwaldtunnelröhren dienen die Lopperviadukte zur Aufrechterhaltung eines durchgehenden vierspurigen Verkehrs auf der N2.

In der Portalzone Hergiswil wird der Schutz vor Felssturzereignissen durch drei Auffangdämme sichergestellt. Die beiden dreissigjährigen Obkirchenviadukte müssen aus verschiedenen Gründen durch eine neue Brücke ersetzt werden. Die Lücke zwischen dem Portalbauwerk des Nordportals und der bestehenden Lärm schutzgalerie wird mit einer Leichtbau

galerie über der neuen Obkirchenbrücke geschlossen. Sie bringt wesentliche Verbesserungen bezüglich der Verkehrssicherheit im Winter und bezüglich der Immissionen im angrenzenden Wohn gebiet.

Beim Portal Acheregg ist zum Schutz vor Steinschlag ein Portalbauwerk erforderlich. Die Portalfronten der Acheregg tunnelröhren werden architektonisch dem neuen Portalbauwerk des Kirchenwald tunnels Süd angepasst. Die Acheregg Bergröhre wird Bestandteil des Kirchen waldtunnels Nord. Die Achereggbrücke über die See-Enge bei Stansstad wird um eine volle Spur verbreitert.

Bis zur Inbetriebnahme des südlichen Kirchenwaldtunnels wird mit einer totalen Bauzeit von  $7\frac{1}{4}$  Jahren gerechnet; die Nordröhre kann erst etwa  $1\frac{1}{4}$  Jahre später eröffnet werden. Der Verbindungstunnel N2/N8 kann entweder zur gleichen Zeit wie der Kirchenwaldtunnel Nord oder in einer späteren Etappe realisiert werden. Die Bauzeit beträgt ungefähr sieben Jahre. Die Gesamtkosten der drei Tunnelröhren samt den Aussenbauwerken belaufen sich auf 352 Millionen Franken.

Das im Auftrag des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) von den Kantonen Nidwalden und Obwalden ausgearbeitete generelle Projekt ist vom Bundesrat am 30. Juni 1993 genehmigt worden. Das Ausführungsprojekt wurde Ende 1994 fertig gestellt und am 7. Januar 1997 vom EVED genehmigt. Nachdem anfangs 1998 auch die Zustimmung des ASTRA zu den Detailprojekten für die Brücken und Galerien in den Portalzonen vorlag, konnte im Mai 1998 programmgemäß mit den Bau arbeiten begonnen werden.

*Martin Gut, Kantonsingenieur*