Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **136 (2010)**

Heft 46: **Sturzgefahr am Lopper**

PDF erstellt am: **19.03.2024**

**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**



**Felssturz im Oktober 2009**
(Foto: Astra)

# STURZGEFAHR AM LOPPER

Am 12. Oktober 2010 stürzten 40 m³ Gesteinsmaterial auf die Kantonsstrasse zwischen Hergiswil und Stansstad. Die bestehenden Schutzbauten verhinderten nicht, dass grosse Felsbrocken bis auf die Fahrbahn gelangten. Der Verkehr war damit unvermittelt und langfristig unterbrochen. Die folgenden Analysen im Problemgebiet des Reigeldossen ergaben ein unerwartet grosses Sicherheitsrisiko für die regional wichtige Verbindungsstrasse. Seither wird am exponierten Gelände über dem Loppervia-dukt intensiv gearbeitet. Die Sicherungsmassnahmen und die notwendigen Felsräumungen («Am hängenden Seil», S. 20) sowie die Instandsetzung der Kantonsstrasse dauern vermutlich noch bis nächstes Frühjahr an – eine genaue Prognose ist nicht möglich, weil im Zuge der Arbeiten jeden Tag neue Erkenntnisse gewonnen werden, auf die individuell und unmittelbar reagiert werden muss.

Hergiswil und Stansstad sind zwar auch ohne Kantonsstrasse über die Autobahn miteinander verbunden, und ein Nauenbetrieb auf dem Vierwaldstättersee hatte den Personen- und den Fahrradverkehr aufrechterhalten, doch die Situation war vor allem für die Hergiswiler unbefriedigend. Diverse Betriebe klagten über Umsatzeinbussen bis zu 50 %. Der Durchgangsverkehr entlang dem Seeufer ist offensichtlich eine wichtige Voraussetzung, um das örtliche Gewerbe am Leben zu erhalten. Deshalb kam die Idee einer Pontonbrücke ins Spiel («Schwimmende Strasse», S. 25). Doch der Nidwaldner Regierungsrat stand dem Bau der Brücke kritisch gegenüber: Zu wenig effizient, Behelfslösung und nicht nachhaltig, lauteten die Einwände. Doch auch das Bundesamt für Strassen (Astra) befürwortete den Weg über das Wasser, weil dadurch, bis auf wenige Ausnahmen bei Sprengungen und Sturmwinden, ein permanenter Regionalverkehr möglich ist. Als Alternative stand nur die Öffnung der bestehenden Werkausfahrt der A2 im Bereich der Pilatusstrasse zur Debatte. Doch wegen des erhöhten Unfallrisikos durch das Abbremsen auf der Autobahn, des geschätzten Mehrverkehrs von 800 bis 1000 Fahrzeugen pro Tag durch dichtbesiedeltes Wohn- und Schulgebiet sowie aufgrund der Staugefahr im Dorf wurde diese Variante als schlechtere Wahl taxiert und verworfen. So beteiligte sich der Kanton Nidwalden schliesslich mit 680 000 Fr., der Bund mit gut 2 Mio. Fr. und die Gemeinde Hergiswil mit 1.36 Mio. Fr. am Bau der Umfahrungsroute als schwimmende Strasse.

Man ist beim Anblick der Arbeiten am Loppernordhang fasziniert von den technischen Möglichkeiten, den Berg zu bändigen, um die Sicherheit der Kantonsstrasse wiederherzustellen. Dennoch kommt beim Nachdenken die Frage auf, ob sich der Aufwand zum Erhalt solch exponierter Verkehrsverbindungen rechtfertigt, denn ein Restrisiko von weiteren Felsabbrüchen wird immer bestehen bleiben.

**Markus Schmid,** schmid@tec21.ch, **Clementine van Rooden**, vanrooden@tec21.ch

5 WETTBEWERBE
Dorfzentrum Hochfelden | Spital und Pflegezentrum Zofingen | Alters- und Pflegeheim in Muttenz

12 MAGAZIN
Felsabtrag über SBB-Linie | Bücher

20 AM HÄNGENDEN SEIL
Pirmin Bossart Die Räumungs- und Sicherungsarbeiten am Reigeldossen sind spektakulär und gefährlich. Planer und Unternehmer ringen dem Berg mit grossem Aufwand ein akzeptables Mass an Sicherheit für die Nutzer der Kantonsstrasse zwischen Stansstad und Hergiswil ab.

25 SCHWIMMENDE STRASSE
Beat Plüss, Peter Henckel, Josef Kurath Die Bauingenieure von Staubli, Kurath und Partner konstruierten eine Strasse, die den Regionalverkehr zwischen Hergiswil und Stansstad während der Felssicherungsarbeiten aufrechterhält. Die Umfahrungsstrasse treibt auf dem Wasser.

31 SIA
Welche Architekturausbildung? | Qualifikation für Stahlbaubetriebe

36 WEITERBILDUNG

37 FIRMEN

45 IMPRESSUM

46 VERANSTALTUNGEN