

**Zeitschrift:** Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art  
**Band:** 49 (1962)  
**Heft:** 9: Bauen mit der Landschaft

**Artikel:** Die Autobahn N2 am Lopper : Ingenieure W. und J. Rapp AG und E. und A. Schmidt, Basel  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-38467>

### **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**

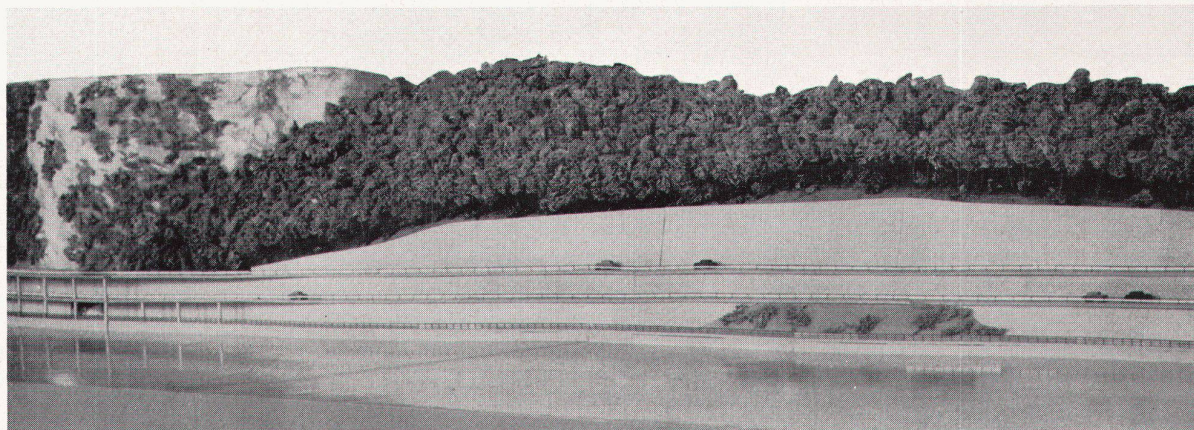
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

**Download PDF:** 14.01.2026

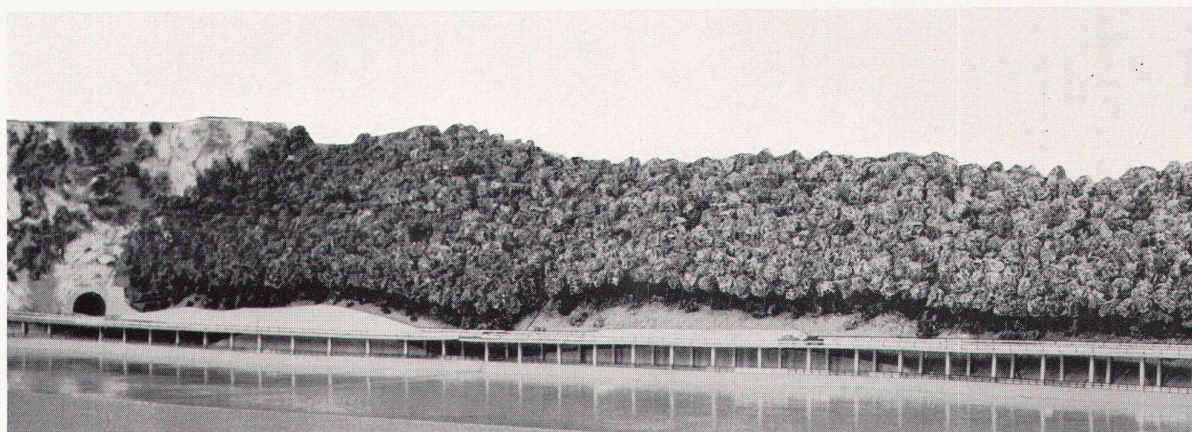
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



## Die Autobahn N2 am Lopper



1



2

**Ingenieure: W. und J. Rapp AG und E. und A. Schmidt, Basel**

Die Nationalstraße N2 stößt zwischen Hergiswil und Stansstad an den Lopperberg, der die Trasseeführung vor eine schwierige Aufgabe stellt. Eine steile Berglehne stürzt sich hier unmittelbar in den See, teilweise als Waldhang mit einer Neigung von etwa 1:1, dann wieder als verwitterte Felswand mit rutschgefährdeten Runsen.

Die Schwierigkeiten rechtfertigten es, zwei Varianten genau zu untersuchen und sie beide mit einem Modell zu belegen. Die erste Variante versuchte, die Straße in Form zweier Terrassen soweit als möglich dem Hang folgen zu lassen. Eine dritte Terrasse mußte zuunterst am See noch der Lokalstraße vorbehalten bleiben. Diese Lösung erfordert hohe Stützmauern, die an der Krone noch um einen Meter über das Gelände erhöht werden müssen, um herabrollende Steine aufzufangen. Dieser Stützmauer würde ein großer Waldstreifen zum Opfer fallen; das Bauwerk würde eine bleibende und weithin sichtbare Narbe in die Landschaft schlagen.

Der Gegenvorschlag legt die beiden Fahrbahnen der Nationalstraße nebeneinander auf ein Bauwerk, das auf Stützen über der bestehenden Straße errichtet wird. Dabei ist die Achse der Nationalstraße von der der bestehenden Straße insoweit unabhängig, als das Bauwerk nach beiden Seiten unsymmetrisch auskragen kann. Nur an kurzen Strecken berührt die Nationalstraße den Abhang; herabrollende Steine treffen sie daher nicht. Eine im Wald versteckte Palisadenwand bietet zusätzlichen Schutz. Es wäre möglich, die Autobahnbrücke auch um die senkrechte Felswand des Reigeldossens herumzuführen. Da das Gestein jedoch keinen restlos zuverlässigen Eindruck macht, läßt man aus Sicherheitsgründen wenigstens die eine

Fahrbahn im Berg verschwinden. Damit bleibt der Durchgang nach Unterwalden in jedem Falle gesichert.

Diese zweite Variante fügt sich unauffällig in die Landschaft ein und läßt den Waldgürtel nahezu unverändert. Die Kosten der Brückenlösung sind geringer als die der ersten Variante. Gewisse Nachteile sind in der Vereisung freigestellter Fahrbahnen zu sehen. Den Ausschlag zur Ausführung des zweiten Projektes gab der ästhetische Vergleich der beiden Modelle, die von Modellbauer H. Suter, Basel, im Maßstab 1:200 erstellt wurden.

1

Modell der Lopperstrecke bei getrennten, übereinander am Hang liegenden Fahrbahnen: die Stützmauer würde weit in den heutigen Wald reichen

Maquette de l'autoroute du Lopper avec deux chaussées superposées le long de la pente: le mur de soutènement ferait disparaître une grande partie de la forêt

Model of the Lopper highway with separate lanes, lying one above the other on the hillside. The retaining wall would reach far into the forest

2

Modell der Lopperstrecke: die beiden Fahrbahnen der Autobahn sind auf Stützen über die Lokalstraße gelegt

Maquette de l'autoroute du Lopper: les deux chaussées sont superposées par des supports à l'actuelle route locale

Model of the Lopper highway: both lanes, carried by supports, are on top of the local road

Photos vom Tiefbauamt des Kantons Luzern zur Verfügung gestellt