

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 98 (1980)
Heft: 50: Zur Eröffnung des Seelisberg-Strassentunnels

Artikel: Die Trasseewahl von Stans nach Süden
Autor: Boffo, Bruno
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-74267>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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

Die Trasseewahl von Stans nach Süden

Von Bruno Boffo, Stans

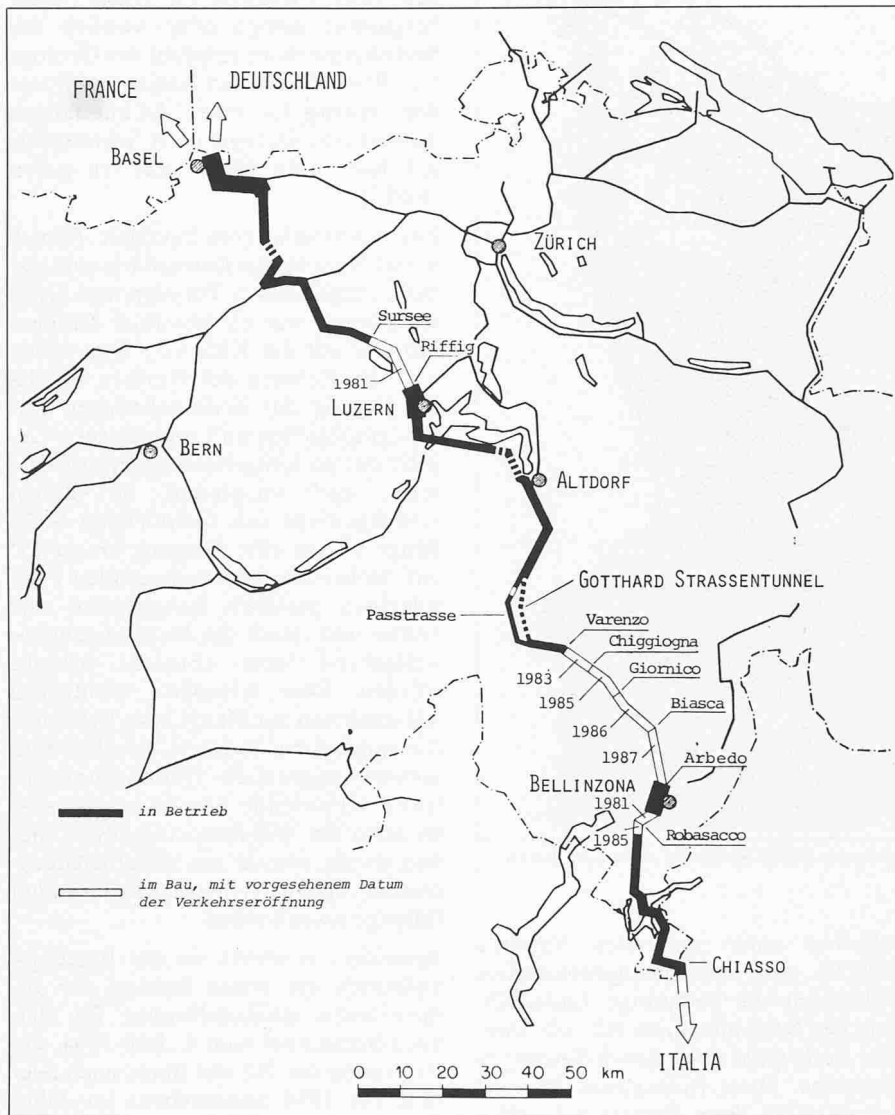


Bild 1. Übersicht N2. Stand: Ende 1980

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

sen damals nur etwa 20 000 Einwohnern fassenden kleinen Berg-Halbkan-ton 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 *Kohlthal* mit einem Viadukt überquerend, den *Stutzenberg* 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-

Der unbeugsamste und wohl umstrittenste Verfechter im Kanton Nidwalden innerhalb des sog. *Gotthard-Komitees* für eine *durchgehende Autobahnverbindung von Basel über Luzern-Stans-Altendorf 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-

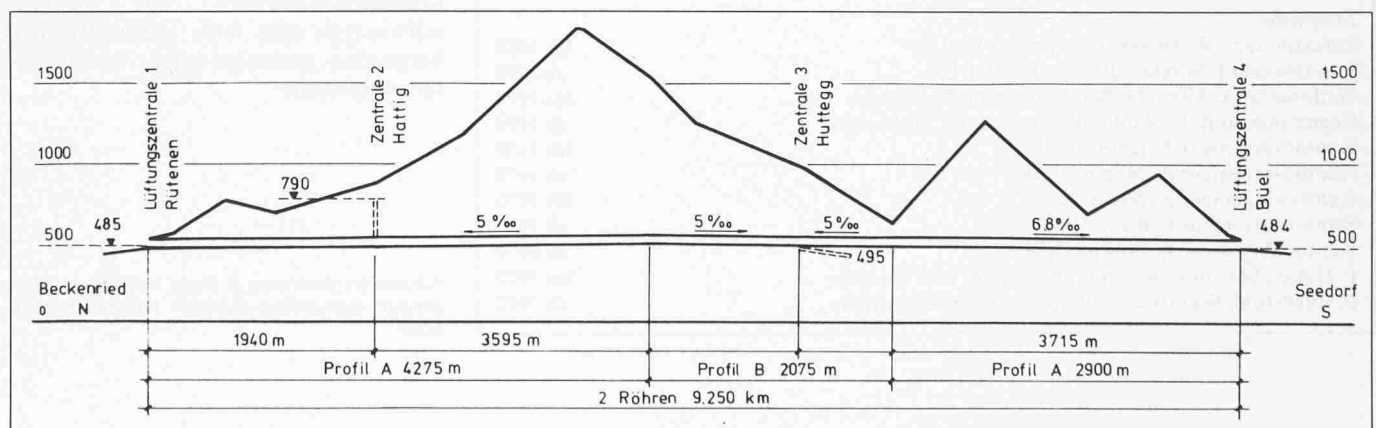


Bild 2. Strassentunnel Seelisberg Längenprofil

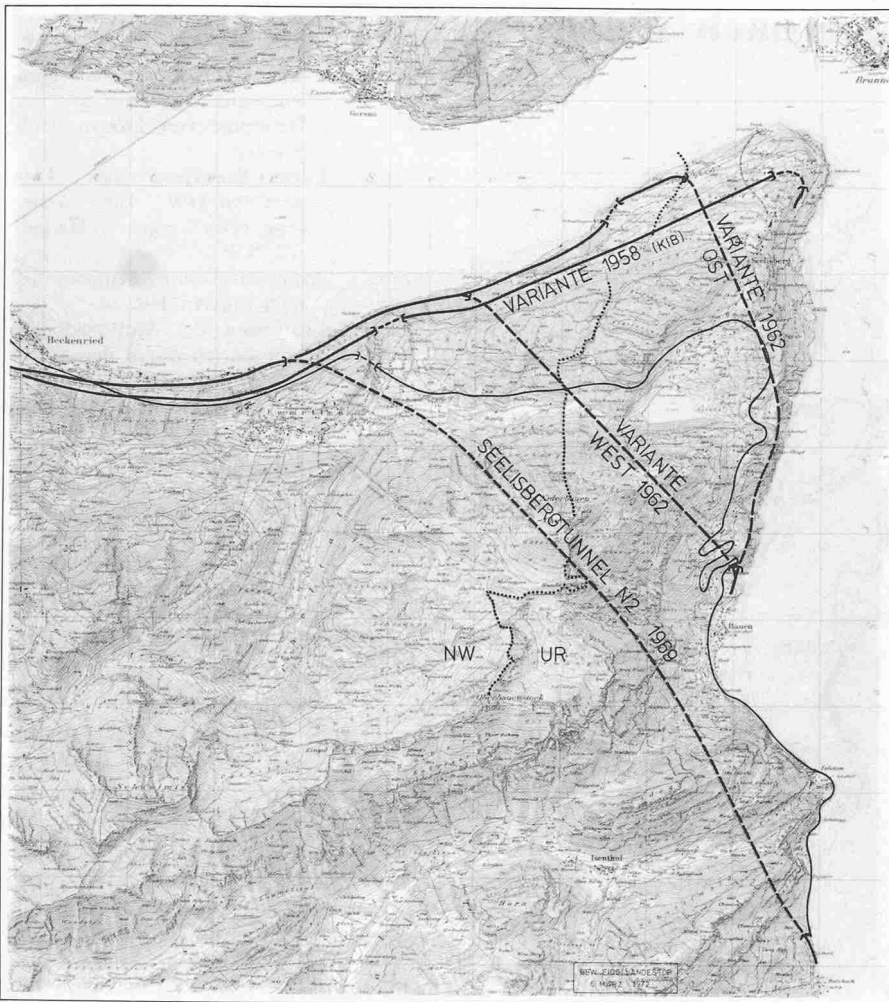


Bild 3. Varianten für eine linksufrige Vierwaldstätterseestrasse im Gebiet Beckenried, Seelisberg, Bauen

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 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 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 Landgemeinde 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