

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 100 (1982)  
**Heft:** 41

**Artikel:** Nationalstrasse N2 - Abschnitt Hergiswil-Stansstad (NW): Ausbau 1979-1982 und Anschluss der N8  
**Autor:** Zobrist, Reto  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-74871>

### **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:** 16.03.2025

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

# Nationalstrasse N2 – Abschnitt Hergiswil–Stansstad (NW)

## Ausbau 1979–1982 und Anschluss der N8

### Vorwort

Die Autobahn von Luzern über Hergiswil, Lopper, Achereggbrücke nach Stansstad und Stans war seinerzeit die erste Autobahn der Schweiz. Sie wurde in Nidwalden aufgrund der Landsgemeindebeschlüsse von 1954 und 1956 als Hauptbestandteil eines modernen Verkehrserschliessungskonzeptes erstellt. Der Baubeginn dieser, für die damaligen Verhältnisse grosszügigen Anlage war in Hergiswil im Jahre 1958, die Inbetriebnahme sukzessive von 1962–1966. Sie war als kantonale Hauptstrasse Nr. 4 konzipiert und wurde erst 1960 mit der Inkraftsetzung der Nationalstrassengesetzgebung ins Nationalstrassennetz integriert. Es fehlten sowohl Normen wie auch jegliche Erfahrung für die Trassierung in diesen topographisch schwierigen

Verhältnissen. Die Fahrbahnbreiten betragen nur 2×7 m ohne Standspuren, und der kleinste Kurvenradius beträgt 300 m.

Es darf heute jedoch festgestellt werden, dass die damalige Anlage dem Verkehr während 18 Jahren vollumfänglich genügte und wesentlich zur wirtschaftlichen Entwicklung des Kantons Nidwalden beigetragen hat.

Der Bau des Seelisbergtunnels und damit der durchgehende Nord-Südverkehr über das linke Vierwaldstätterseeufer wie auch der sich heute im Bau befindliche N8-Loppertunnel, welcher den Verkehr vom Brünig ab Anfang 1985 in Hergiswil in die N2 einmünden lässt, waren die Verursacher, welche einen weiteren Ausbau der N2 im Raume Hergiswil-Lopper-Stansstad notwendig machten.

In den Jahren 1980 und 1981 wurden in einem sehr gedrängten Bauprogramm die Fahrbahnen in Hergiswil und Stansstad auf je zwei Normalfahrspuren mit Standspuren erweitert, die Linienführung wo möglich etwas korrigiert, das Anschlussbauwerk N2/N8 erstellt und am Lopper umfangreiche Steinschlag-schutzbauten errichtet. Ebenso wurden die beiden Acheregg-tunnels auf den neuesten Stand der Sicherheitstechnik gebracht.

Da die N2 wohl einst am Rande der Dörfer erstellt wurde, heute jedoch mitten hindurch führt, hat der Kanton Nidwalden in engster Zusammenarbeit mit den Gemeinden Hergiswil und Stansstad und mit erheblicher finanzieller Beteiligung derselben gleichzeitig umfangreiche Lärmschutzbauten errichtet. In Hergiswil erforderte dies zufolge der Hanglage der Autobahn eine Teilüberdeckung derselben mittels einer Galerie.

Alle diese Arbeiten mussten unter Aufrechterhaltung des grossen Durchgangsverkehrs in beiden Richtungen ausgeführt werden. Um dies zu ermöglichen, bedurfte es einer engen und guten Zusammenarbeit zwischen Bauleitung, Unternehmungen, Polizei und Unterhaltsdienst. Es darf heute festgestellt werden, dass alle Beteiligten ihr Bestes gegeben haben. Gleichzeitig darf aber auch vermerkt werden, dass der allergrösste Teil der Autobahnbenutzer Verständnis für die Verkehrseinschränkungen gezeigt hat, weil er täglich den Baufortschritt sehen konnte, der mit einem optimalen Aufgebot an Arbeitern und Maschinen erreicht wurde.

Diese Bauten stellen in der Natur Fremdkörper dar, welche durch geschickte Bepflanzung jedoch einigermaßen integriert werden können. Das entsprechende Gestaltungsprojekt wird unter Berücksichtigung der Wünsche des Heimat- und des Naturschutzes verwirklicht. Der Autofahrer kann nun nicht mehr überall die schöne Aussicht geniessen. Die entscheidende Frage ist jedoch, was will man schützen: die Landschaft, den Autobahnbenutzer oder den Menschen, der in der näheren Umgebung der Autobahn lebt. Die Antwort ergibt sich eindeutig zugunsten des Menschen.

Reto Zobrist, dipl. Ing. ETH  
Kantonsingenieur Nidwalden, Stans.

Nationalstrassennetz der Innerschweiz

