

Vielfältige Verkehrserschliessung

Autor(en): **Zobrist, Reto / Neuhaus, Josef**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Nidwaldner Kalender**

Band (Jahr): **132 (1991)**

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1033962>

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.

Vielfältige Verkehrserschliessung

Bis Mitte des 19. Jahrhunderts wickelte sich der Verkehr von und nach Nidwalden aus dem Raume Luzern und dem schweizerischen Mittelland wie auch vom Gotthard her ausschliesslich auf dem Seewege ab. Mit Segeln und Rudern bestückte Nauen brachten ihre Güter an die Gestade der sechs Seegemeinden. Im Innern des Kantons bestanden die Verbindungen weitgehend nur aus holprigen Karrenwegen.

Ein Karrenweg verband auch den obwaldnerischen Kantonshauptort Sarnen durch den Kernwald über Ennetmoos mit Stans. 1826 wurde von Stansstad nach Engelberg eine durchgehend mit Pferdefuhrwerken befahrbare Strasse erstellt. 1837 eröffnete die erste Dampfschiffahrtsgesellschaft auf dem Vierwaldstättersee ihren Betrieb, und 1847 verkehrten die ersten Postschiffe.

Strassenverkehr

Als in den Jahren 1857–1862 mit Bundeshilfe eine Strasse vom Brünigpass nach Luzern erstellt wurde, welche dem linken Ufer des Alpnachersees entlang rund um den Lopperberg führt, war die Zeit reif, durch den Bau einer ersten Achereggbrücke über die See-Enge bei Stansstad den Kanton Nidwalden erstmals auf dem Landwege aus dem Raume Luzern zu erschliessen. Diese 1860 in Betrieb genommene Brücke war als Zugbrücke ausgebildet worden, um die damals bedeutsame Schifffahrt vom Vierwaldstättersee in den Alpnachersee sicherzustellen. Die Brücke war nur für Wagen mit 4 Tonnen Gesamtlast befahrbar. In den Jahren 1913/14 wurde eine neue Brücke in Stahl ausge-

führt. Das zulässige Gewicht von Fahrzeugen konnte auf 16 Tonnen erhöht werden. Die Schifffahrtsöffnung betrug 23 Meter und war als Drehbrücke ausgebildet.

Diese Brücke stand während 50 Jahren im Dienst und entwickelte sich immer mehr zum eigentlichen Eingangstor von Nidwalden. Für den nach dem Zweiten Weltkrieg stark anwachsenden Verkehr genügte jedoch die Strasse von Hergiswil dem Lopper entlang über die Achereggbrücke bald einmal nicht mehr. Bereits Anfang der fünfziger Jahre stauten sich die Autos an schönen Wochenenden in kilometerlangen Schlangen, und eine grosszügige Lösung in Form eines neuen Verkehrskonzeptes drängte sich auf.

Zukunftsorientiert und aufgeschlossen hat die Nidwaldner Landsgemeinde bereits 1954 ein Gesetz zur Verkehrssanierung seiner Haupt- und damals einzigen bedeutenden Zufahrtsachse erlassen und anlässlich einer ausserordentlichen Landsgemeinde 1956 das heute realisierte Konzept genehmigt. Es umfasste den Bau einer vierspurigen kantonalen Autobahn von der Kantonsgrenze Luzern/Nidwalden in Hergiswil über Hergiswil, Lopper, Achereggbrücke, Stansstad nach Stans wie auch die Sanierung der alten Stansstad-Engelberg-Bahn durch den Bau des 760 Meter langen Lopperbahntunnels und den Zusammenschluss mit der SBB-Brüniglinie in Hergiswil.

Die Nidwaldner Autobahn wurde mit Inkraftsetzung der Nationalstrassengesetzgebung 1960 ins schweizerische Nationalstrassennetz aufgenommen und bildet heute einen Bestandteil der N 2, das



Stansstad mit Seebrücke vom Lopper aus gesehen: oben 1960, unten 1980.



heisst, der Nord-Süd-Achse Basel-Gott- hard-Chiasso. Die Fortsetzung längs dem linken Vierwaldstätterseeufer bis ins Ur- nerland, ursprünglich zweispurig konzi- piert, wurde im Jahre 1964 auf Bundes- ebene zu einer vierspürigen Autobahn aufgewertet.

Die N 2 durchquert auf ihren 23 Ki- lometern im Kanton Nidwalden fast durchwegs topographisch und geologisch schwieriges Gelände. In Hergiswil ver- läuft die Strasse durch rutschgefährdete, von vielen Wasseradern durchzogene Hangpartien. Längs dem Lopperberg wa- ren drei Lehnenviadukte von total 1180 Metern Länge sowie drei Tunnels notwen- dig. Die See-Enge von Stansstad musste in einer Höhe überbrückt werden, welche die notwendige Durchfahrt auch für gros- se Passagierschiffe sicherstellt. Gleichzei- tig waren eine Brücke für den Lokalver- kehr und die neue Bahnlinie Stansstad- Hergiswil zu bauen. Die setzungsemp- findliche, einst sumpfige Ebene zwischen Stans und Stansstad erforderte umfang- reiche Dammschüttungen als Vorbela- stung, um den zukünftigen Strassenkör- per zu konsolidieren. Die schwierigsten Aufgaben galt es jedoch in Beckenried beim Bau des Lehnenviaduktes zu bewäl- tigen. Dieses grösste Bauwerk seiner Art in der ganzen Schweiz mit einer Länge von 3,2 Kilometern mündet in den Seelis- bergtunnel ein, welcher mit zwei je 9,3 Ki- lometer langen Röhren in Zusammenar- beit mit dem Kanton Uri erstellt wurde und ein gleich grosses Bauvolumen wie der Gotthardstrassentunnel hatte.

Für die Entwicklung des Kantons Nid- walden, welche aufs engste mit der Ver- kehrerschliessung verbunden ist, sind zwei epochale Daten zu nennen. Das wichtigste Datum ist der Dezember 1964

mit der Eröffnung der neuen Acheregg- brücken und der direkten Bahnverbin- dung aus dem Kanton Nidwalden nach Luzern. Erst ab diesem Zeitpunkt begann eine eigentliche wirtschaftliche Nachhol- entwicklung, wurde Nidwalden immer mehr zum bevorzugten Wohngebiet und konnten auch, was sehr wesentlich ist, die Arbeitsplätze im Kanton ausgebaut wer- den. In der Folge entwickelte sich auch die Finanzkraft des Kantons. Die Bevölke- rungsentwicklung liegt weit über dem ge- samtschweizerischen Durchschnitt und betrug zwischen 1970 und 1980 beachtli- che 11 Prozent. Die gefürchtete «Land- flucht» ist nicht eingetreten, und auch ab- gelegene Bergheimetli werden von jungen Generationen weiter bewirtschaftet. Um dies sicherzustellen, war begleitend zum Autobahnbau natürlich auch der Ausbau des Kantonsstrassennetzes, vieler Ge- meindestrassen und einer sehr grossen Anzahl privater Flur-, Wald- und Alp- erschliessungsstrassen notwendig. Diese Arbeiten sind inzwischen weitgehend ab- geschlossen, und im Vordergrund steht heute die Realisierung des kantonalen Radwegkonzeptes.

Das zweite markante Datum ist der De- zember 1980, an welchem mit der Eröff- nung des Seelisbergtunnels der Kanton Nidwalden verkehrsmässig vom einseitig erschlossenen Binnenkanton zum Durch- gangskanton wurde. Die Öffnung nach Süden und der damit verbundene Durch- gangsverkehr hat positive und negative Aspekte. Einerseits bewirkt der Transit- Schwerverkehr zusätzliche Immissionen, welchen mit Bezug auf Lärm mit um- fangreichen zusätzlichen Bauten in allen durch die Autobahn berührten Gemein- den begegnet werden musste. Andererseits führte diese neue Verkehrssituation zu

starken touristischen Impulsen und liess auch die alten kulturellen und freundschaftlichen Verbindungen mit der Südschweiz und dem Kanton Uri wieder aufleben.

Bahnverkehr

Wenn auch die Strasse den Grossteil des Verkehrsvolumens zu bewältigen hat, wurde doch bereits sehr weitsichtig an der eingangs erwähnten Landsgemeinde von 1956 die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs erkannt. Eine kurze historische Rückblende zeigt, dass 1873 die Eidgenössische Pferdepost durch Nidwalden bis nach Engelberg eröffnet wurde. 1883 wurde eine elektrische Strassenbahn von Stansstad nach Stans und von dort eine Standseilbahn auf das Stanserhorn in Betrieb genommen. Im Jahre 1897 wurde die Stansstad-Engelberg-Bahn AG (StEB) gegründet, und schon 1898, nach knapp anderthalb Jahren Bauzeit, verkehrte diese Bahn regelmässig. Sie wurde von Anfang an elektrisch betrieben. Auf der bis zu 246 Promille steilen Bergstrecke von Obermatt bis Engelberg wurden die Wagen durch spezielle Bergloks mit einer Höchstgeschwindigkeit von 5,5 Kilometern pro Stunde gestossen beziehungsweise bei der Talfahrt gebremst. Die gemütliche StEB wurde im Volksmund liebevoll «Schüttelbecher» genannt. Die Bahn endete bei der Schiffstation Stansstad, und der normale Reiseweg von Luzern nach Nidwalden mit öffentlichen Verkehrsmitteln ging während des ganzen Jahres mit dem Schiff von Luzern nach Stansstad und von dort weiter mit der StEB. Auf dem gleichen Wege wurden auch Güter transportiert. Dies änderte erst 1964 nach erfolgter Sanierung der Bahnlinie, der Ausrüstung mit vollständig neuem Roll-

material und vor allem mit der Erstellung der Verbindungslinie von Stansstad nach Hergiswil mit Anschluss an die SBB-Brüniglinie. Gleichzeitig wurde die Bahn in Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (LSE) umgetauft. Dank der Tatsache, dass die LSE die gleiche Spurweite, das gleiche Stromsystem und das gleiche Kupplungs- und Bremssystem wie die SBB auf der Brüniglinie besitzt, ist mit Ausnahme der Steilrampe nach Engelberg ein freier Austausch von Rollmaterial möglich. Da es sich um eine Schmalspurbahn (Spurbreite 1 Meter) handelt, war es wesentlich, bei den Ausbauten auch den Transport von Normalspurgüterwagen auf SBB-Rollschemaschemeln zu ermöglichen. So können also Normalspurgüterwagen bis zur hintersten Talgemeinde Wolfenschiessen auf dem Schienennetz der LSE verkehren. Ein 1989 abgeschlossener Ingenieurwettbewerb hat Möglichkeiten aufgezeigt, um längerfristig die berüchtigte Steilrampe nach Engelberg durch eine weniger steile Strecke von 120 Promille Steigung zu ersetzen, was der Zahnradstrecke auf der Brüniglinie entsprechen würde. Das Konzept «Bahn 2000» sieht die Einführung des Halbstundentaktes zwischen Luzern und Stans vor und damit zwingend verbunden den Ausbau der Bahnlinie von Hergiswil nach Luzern auf Doppelspur. Die LSE wird ergänzt durch ein feingliedriges und gutfrequentiertes Postautonetz, welches alle Gemeinden und Gemeindeteile bedient, welche nicht durch die Bahn erschlossen sind. Dazu kommen 34 kantonale und eidgenössisch konzessionierte Seilbahnen und nicht weniger als 252 private kleine Erschliessungsseilbahnen als feinste Glieder der Verkehrsinfrastruktur. Speziell zu erwähnen sind die über 100 Jahre alte Standseilbahn auf



Seit 1893 «hötterlen» die nostalgischen Holzwagen am Fusse des Stanserhorns.

das Stanserhorn, welche in den siebziger Jahren teilweise durch eine Luftseilbahn ersetzt wurde, die Standseilbahn von Kehrsiten auf den Bürgenstock, die Standseilbahn von Stansstad nach Fürigen, die Luftseilbahnen nach Wirzweli, nach Niederrickenbach, auf die Klewenalp und auf den Titlis. Nur ein Teil dieser Bahnen dient ausschliesslich dem Tourismus, viele sind für die ansässige Bevölkerung lebensnotwendig.

Prosperität dank Verkehr

Es darf heute festgestellt werden, dass der ganze Kanton Nidwalden sowohl mit Bezug auf den öffentlichen Verkehr wie auch auf den Individualverkehr gut erschlossen ist. Die ländliche, teilweise weit aufgelockerte Siedlungsart zeigt, dass nur eine sinnvolle Kombination beider Erschliessungsarten eine optimale Lösung darstellt. Das kantonale Verkehrsförderungsgesetz und der Tarifverbund mit den Kantonen Obwalden und Luzern haben eindeutig zu einer Zunahme des öffentlichen Verkehrs geführt. Die Autobahn

wird jedoch immer die Hauptschlagader der Verkehrserschliessung in Nidwalden bleiben. Die Verkehrszählungen zeigen, dass mit Ausnahme von etwa drei Sommermonaten das Hauptverkehrsvolumen auf dieser Achse vorwiegend Ziel- und Quellverkehr in den und aus dem Raum Nidwalden und Engelberg ist.

Man neigt heute zu sehr dazu, nur die negativen Aspekte des Strassenverkehrs zu sehen. Fest steht jedoch, dass wir alle diese Strassen täglich brauchen und dass die Prosperität und die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons Nidwalden in den letzten 25 Jahren fast ausschliesslich dem grosszügigen Ausbau seiner Verkehrswege zu verdanken ist.

Reto Zobrist und Josef Neuhaus

Autobahnverkehr 1989

	Im Mittel pro Tag	Im Maximum pro Tag
N 2, Lopper	31 915 Fz.	55 765 Fz. am 15. 7.
N 2, Seelisberg	16 683 Fz.	42 208 Fz. am 29. 7.
N 8, Lopper	11 845 Fz.	19 090 Fz. am 16. 7.