

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 7 (1994)
Heft: 4

Artikel: Luzerns neues Stadttor : eine Fussgängerbrücke soll Luzerns städtebauliche Blösse zudecken
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-119955>

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.](#)

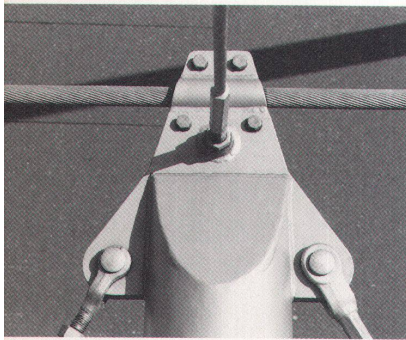
Terms of use

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: 14.03.2025

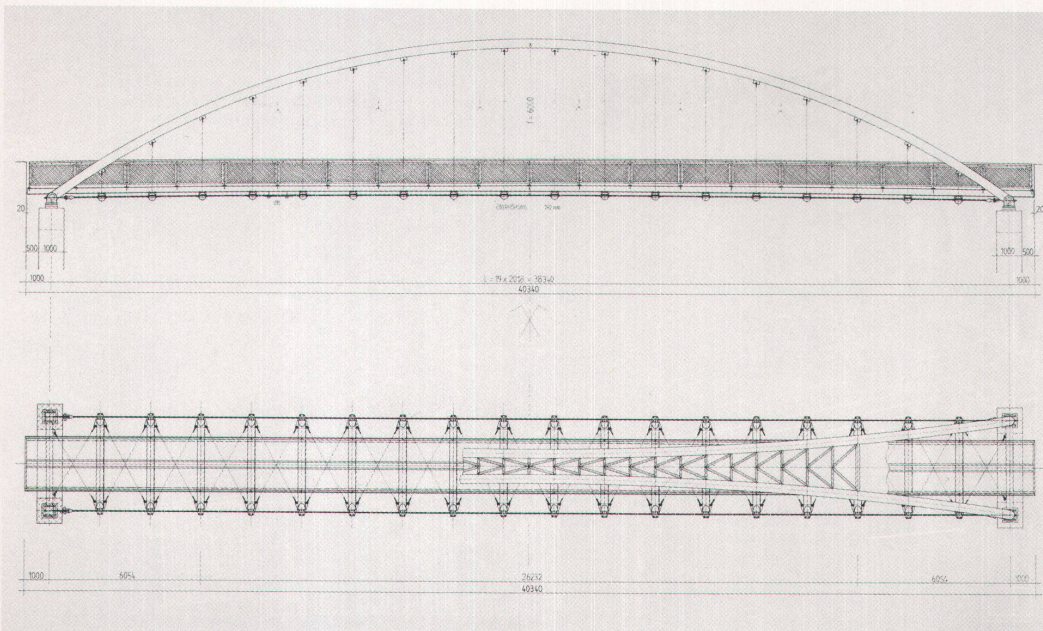
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Luzerns neues Stadtt



Wo die verschiedenen Tragelemente miteinander verbunden sind, wird die Konstruktion «dargestellt»

Ansicht und Grundriss des Fussgängersteigs über den Kasernenplatz in Luzern (unten)



Fussgängerbrücke am Kasernenplatz in Luzern

Bauherrschaft: Baudirektion der Stadt Luzern, Projektleiter Ivan Hegi

Ingenieur: Elmar Zemp, Mitarbeit: W. Häselbarth, Luzern

Architekten: Lüscher+Lauber+Gmür, Luzern, Mitarbeit: Andi Schmid

Stahlbau: Joseph Meyer AG, Luzern

Kosten: Bogenbrücke 335 000 Franken, Gesamtkosten rund 1,8 Millionen Franken

Wo einst eine Vorstadt war, gähnt heute die vielbefahrene Leere. Überspannt von einer eleganten Bogenbrücke für Fussgänger allerdings. Eine Brücke, meint ihr Konstrukteur Elmar Zemp, ist eine Entwurfsaufgabe, nicht nur eine Rechenarbeit.

Wer von Norden auf der N2 nach Luzern kommt, den empfängt der Ka-

sernenplatz. Ein Platz? Eine Verkehrsschneise, eine offene Wunde. Wo bis zum 15. April 1971 ein Vorstadtensemble stand, überbrückt heute ein eleganter Stahlbogen die städtebauliche Ratlosigkeit. An diesem Tag sprengte die vereinigte Intelligenz der Nationalstrassenplaner und der Expressstrassenbauer die alte Ka-

serne Luzern, um Platz für einen möglichst zentrumsnahen Autobahnanschluss in die Stadt zu schaffen. Ein Schildbürgerstreich der fortschrittgläubigen Sorte. Die Architekten Lüscher, Lauber und Gmür, die 1984 einen im Sande verlaufenen städtebaulichen Wettbewerb gewonnen hatten, wurden mit einer Platzgestaltung beauftragt. Deren Absicht war «Verschönerung», das Ergebnis ein Fus-

or

sgängerübergang. Dieser allerdings dient vor allen den Autofahrern als Merkzeichen, denn die Fussgänger benutzen hauptsächlich den Fussgängerstreifen. Ein Stadttor als gestaltetes Feigenblatt, um die städtebauliche Blösse zu decken?

Baugedanke Stadttor

«Neuerungen bezüglich Gestaltung und Originalität im Brückenbau sind nur möglich, wenn der Ingenieur selbst kreativ ist.» Mit diesem Grundsatz ist der Ingenieur Elmar Zemp angetreten, diese Fussgängerbrücke zu konstruieren. Der Baugedanke «Stadttor» lag in der Luft, und seine Umsetzung, eine klar ablesbare, massive Pylone mit einer dazwischen gespannten Leichtkonstruktion war bald gefunden. Die Architekten bearbeiten die Massivbauwerke, die beidseitig eine Treppe und einen Lift aufnehmen, und der Ingenieur entwarf die Brücke.

Bauvorgang planen

Eine Brücke entwerfen, heisst ihren Bauvorgang planen. Die stark befah-



Untersicht der Brücke. Spiralseile der Bogenaussteifung, Hängeseile, Quer- und Längsträger, Beplankung zeigen die Klarheit des Kräftespiels

Zwischen zwei massiven Mauerscheiben (Pylonen) spannt sich die Leichtkonstruktion der Brücke. Die Auflager werden als «Traggestell» besonders betont

rene Autobahn durfte nur kurz unterbrochen werden. Darum wurde eine Konstruktion gewählt, die auf einem benachbarten Parkplatz fertig montiert werden konnte. Mit zwei Pneu- kranen wurde die 35,5 Tonnen schwere Brücke in wenigen Stunden nachts an ihren Platz gehievt. Die Leichtbauweise ist also eine Antwort auf die Bedingungen des Ortes.

Ablesbarkeit der Montage

Zemp wollte eine verständliche Brücke, die Hierarchie der Tragelemente sollte ablesbar sein. Da ist erstens ein Bogen aus zwei Stahlrohren, die wie ein Pfeilbogen durch zwei Spiralseile stabilisiert werden. Am Bogen sind zweitens die Hängeseile befestigt, die drittens die Querträger halten. Diese wiederum tragen viertens die Längsträger und die Metallbeplankung des Gehwegs. Wo die einzelnen Tragelemente miteinander verbunden sind, wird die Wirkungsweise «dargestellt»: Wir lesen den Montagevorgang an den Knoten ab

und lernen dadurch, «wie es gemacht ist». Der Ingenieur will uns nicht nachrechnen lassen, aber nachkonstruieren, das sollten wir.

Brücke mit Raumwirkung

Die Brücke ist aber auch ein Gebäude. Die Bogen sind nach innen geneigt, was mit dem sie zusammenbindenden K-Verband und dem Schleier der Hängeseile eine Raumwirkung ergibt. Raum im Sinne eines Korridors, den wir durchschreiten. Vielleicht eine Anspielung auf die gedeckten mittelalterlichen Brücken, die den Stolz Luzerns ausmachen.

Benedikt Loderer



Bilder: Patrick Zemp