

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 104 (1986)
Heft: 13

Artikel: Lorzentobel-Brücke Kantonsstrasse Zug-Ägerital/Menzingen
Autor: Schwegler, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-76109>

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: 26.11.2024

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

Lorzentobel-Brücke

Kantonsstrasse Zug-Ägerital/Menzingen

Von Hans Schwegler, Kantonsingenieur, Zug

Die Kantonsstrasse Zug-Ägerital/Menzingen verbindet die Bergregion, in der rund ein Sechstel der gesamten Kantonsbevölkerung wohnt, mit dem Kantonshauptort und mit Baar. Bis die heutige, aus dem Jahre 1910 stammende Strassenverbindung über das Lorzentobel zwischen Moosrank und Nidfuren zustande kam, überwand nur steile Saumpfade die Flanken des Tobels; der Fahrverkehr hingegen suchte seinen Weg entweder über Allenwinden oder

über Hinterburg bei Neuheim. Der Brückenschlag von 1910 schuf die schon seit Jahrzehnten ersehnten besseren Verbindungen von Berg und Tal. Im Schlussbericht zu diesem grossen Strassenbau, den die Baudirektion anno 1912 dem Regierungsrat erstattete, steht: «Mögen die Hoffnungen, die auf die Ausführung der besseren Verbindung geknüpft wurden, in Erfüllung gehen und damit dem gesamten Kanton Nutzen bringen.»

Tatsächlich haben sich die Hoffnungen erfüllt: Das Berggebiet wurde zu einer bevorzugten Wohnlage und zum Standort erfolgreicher Gewerbebetriebe. Da das Verhältnis Einwohner/Arbeitsplätze im «Berg» nicht ausgeglichen ist, fährt jedoch täglich ein recht ansehnlicher Verkehrsstrom morgens von den Berggemeinden zum Tal und abends zurück. Rund 9000 Motorfahrzeuge pro Tag benützen insgesamt die beiden Strassen über Allenwinden und über

Alte und neue Lorzentobelbrücke



das Lorzentobel, bei einem Lastwagenanteil von über 10%. Die Motorisierungszunahme im Berggebiet liegt bedeutend über dem kantonalen Mittel. Im Zeitraum 1971 bis 1984 nahm die Bevölkerung der Berggemeinden Menzingen, Unter- und Oberägeri um 10% zu (Zunahme Kanton Zug 13%). Der Personenwagenbestand hingegen stieg im selben Zeitraum um 133%, bei einer mittleren kantonalen Zunahme von «nur» 95%.

Dass bei dieser Entwicklung einerseits sowie beim völlig ungenügenden Zustand der Lorzentobelbrücke aus dem Jahre 1910 und deren Anschlussstrecken andererseits, die Voraussetzungen für eine neue Strassenanlage zwischen Moosrank und Nidfuren gegeben waren, ist offensichtlich. In den letzten Jahren mussten rund 560 000 Franken in Reparaturen für den Unterhalt der Lorzentobel-Brücke investiert werden, um bröckelnde Konsolpartien zu sanieren, ein auseinanderbrechendes Widerlager teilweise zu ummanteln und um lose Pfeilerköpfe zusammenzuspannen. Nach dem Willen eines Initiativkomitees sollte nun mit einem Aufwand von nochmals über einer halben Million Franken das baufällige Beispiel nicht durchweg gelungener Baukunst der Nachwelt erhalten werden. Regierungs- und Kantonsrat votierten zweimal deutlich für den Abbruch – so wird denn das Volk über das Schicksal des

Sandsteinviaduktes aus dem Jahre 1910 entscheiden müssen.

Das nun realisierte Projekt der neuen Lorzentobel-Brücke, die sich mit rund 570 m Länge in elegantem Schwung über das tiefe, bewaldete Tobel hinwegsetzt und die Landschaft mit kühnen Akzenten der Ingenieurbaukunst prägt, stellte höchste Anforderungen an Projektverfasser, Experten, Bauleiter und Unternehmer. Zusammen mit den Anschlussstrecken wurde eine neue Strassenanlage von zirka 2300 m Länge bei Kosten von rund 10 Millionen Franken pro Kilometer erstellt. Randbedingungen des Quellschutzes, der Fundationsmöglichkeiten in aktiven Rutschzonen, der Ästhetik in einer empfindlichen Landschaft, der optimalen Nutzung der Bautechnik und der Baustoffe forderten hohen Einsatz und Können aller Beteiligten. Das Werk ist gelungen und wird seiner Aufgabe gerecht werden. Brücke und Anschlussstrassen meiden wo immer möglich die engsten Fassungsgebiete bedeutender Hangquellen der Wasserwerke Zug und der Wasserversorgung der Stadt Zürich. Das Meteorwasser der Strasse wird nun nicht mehr wie früher in den Schutzzonen versickern, sondern über einen Ölabscheider aus dem Gefahrenbereich weggeleitet. Dank der Technik des Freivorbaues gelang es, das Bauwerk landschaftsschonend zu erstellen. Zahlrei-

che Unfallschwerpunkte der alten Strasse konnten ausgemerzt werden, was zur Hebung der Verkehrssicherheit beiträgt. Zwar hätten beidseitige Radstreifen oder gar ein separater Radweg die Sicherheit noch weiter verbessert, doch musste nach dem Abstimmungskampf des Jahres 1976 das Projekt leider redimensioniert werden, was sich in diesem Fall gegen die Sicherheitsansprüche der schwächeren Verkehrsteilnehmer auswirkte.

Die Verbindung zwischen Berg und Tal ist einmal mehr den Anforderungen der Gegenwart und einer überblickbaren näheren Zukunft angepasst worden. Eine weitere Strassenbauaufgabe der nächsten Jahre wird es nun sein, diese Verbindung mit einem neu zu schaffenden Tangentensystem um die Stadt Zug derart zu verknüpfen, dass der historische Stadtkern vom Privatverkehr entlastet und eine verkehrssarme Zone zwischen Kolinplatz und Bundesplatz geschaffen werden kann. All jenen, die zum Bau der neuen Strasse das Ihre beitrugen, sei es als Grundeigentümer, Projektverfasser, Experte, Baumeister, Handwerker oder Politiker, gebührt der Dank für ihren Einsatz.

Hans Schwegler, dipl. Ing. ETH/SIA, Kantonsingenieur, Zug.

Frühere Brücken im Lorzentobel

Von Ernst Moos, Zug

Die politischen und wirtschaftlichen Beziehungen mit dem Kantonshauptort Zug bewirkten seit Jahrhunderten, dass die zugerischen Berggemeinden nach guten Verbindungen zwischen Berg und Tal verlangten.

Der Ruf nach besseren Strassenverbindungen rückte jeweils zwangsläufig das Problem der Lorzenüberbrückung in den Vordergrund. Bereits zur Zeit der Erstellung der Wildenburg im 12./13. Jahrhundert führte ein Pfad vom Grüt ins Lorzentobel und hinauf nach Menzingen. In den Berichten über den Kapplerkrieg wird 1531 eine gedeckte Brücke unter der Wildenburg erwähnt. 1643 ist eine Brücke durch Hochwasser

weggerissen und anschliessend erneuert worden. Im Laufe von Grabungsarbeiten für die Wasserversorgung Zugs stiess man 1891 unterhalb der heutigen Holzbrücke auf Mauerwerk, wahrscheinlich Überreste von Widerlagern früherer Brücken.

Die Brücke von 1759

Bezüglich der Brücke von 1759 begannen die Diskussionen im Jahre 1717. Der Stadt- und Amtsrat stellte an seiner Tagung vom 1. Dezember 1717 fest, dass die bestehende Brücke reparaturbedürftig sei, worauf die Ratsherren

Ansicht Brücke von 1759

