

# Gegenüberstellung

Autor(en): **Kunz, Gerold**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Karton : Architektur im Alltag der Zentralschweiz**

Band (Jahr): - **(2017)**

Heft 38

PDF erstellt am: **21.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-685509>

## **Nutzungsbedingungen**

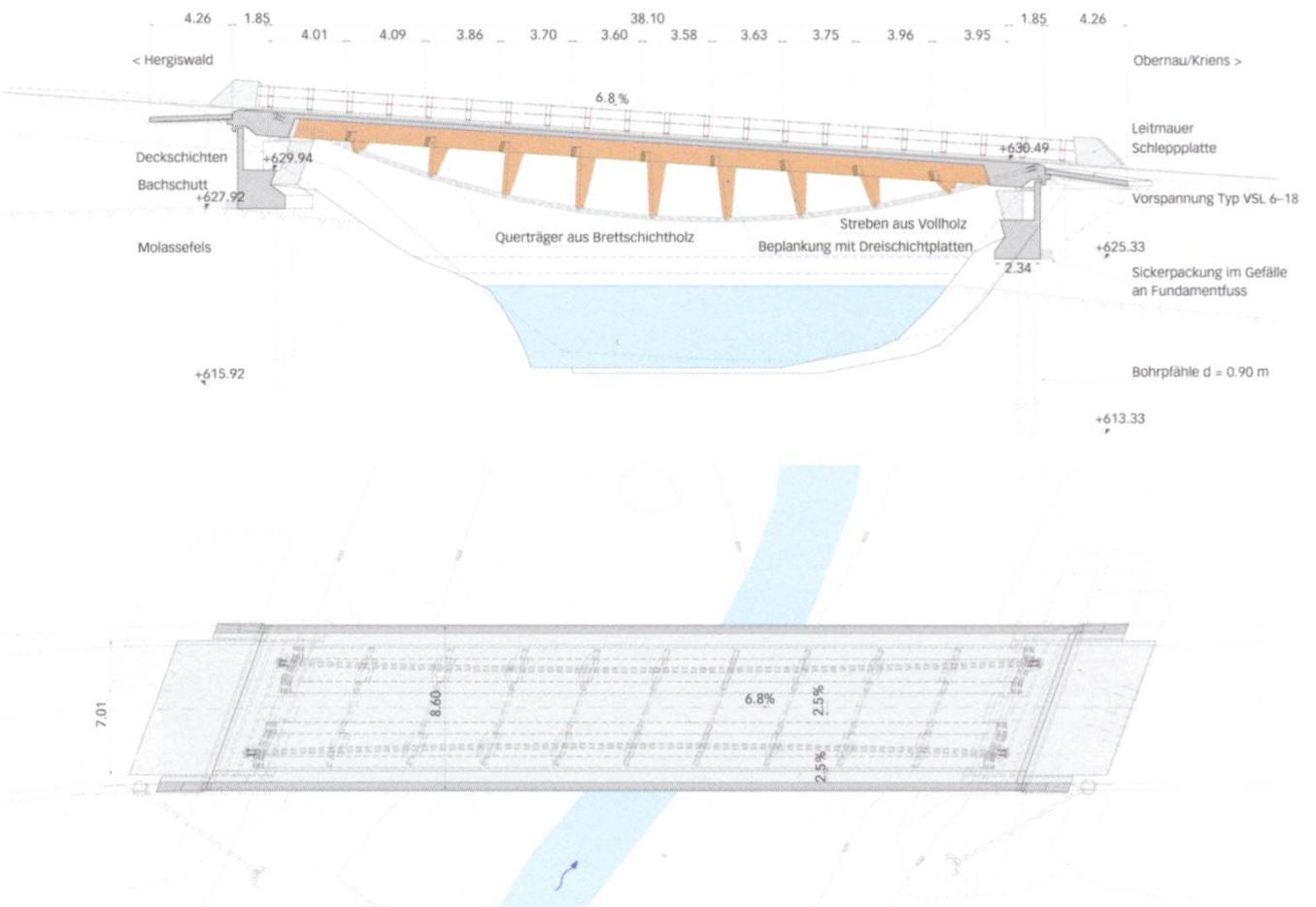
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



# Gegenüberstellung

von Gerold Kunz

Beide Brücken haben ihren eigenen Zweck: Die Hergiswaldbrücke von 1791 dient heute den Fussgängern und Radfahrerinnen; sie ist Teil des historischen Pilgerwegs zur Wallfahrtskapelle Hergiswald und konnte nach denkmalpflegerischen Grundsätzen in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt werden, nachdem für den Autoverkehr eine neue Verbindung erstellt worden war.

Die neue Brücke ist aus einem Wettbewerb hervorgegangen, den die Denkmalpflege hartnäckig einforderte und an dem sich Teams aus Ingenieuren und Architekten beteiligten. Das Projekt der Arbeitsgemeinschaft Fürst Laffranchi Bauingenieure und ilg santer architekten hat die Jury wegen des ökonomischen Einsatzes der Materialien überzeugt, der sich in der «optisch gelungenen, leichten Konstruktion» zeige. Mit den in den Flussraum ragenden Widerlagern liess sich die Spannweite auf 38 Meter verringern, dank den massiven Konsolmauern setze die Brücke dennoch ein markantes Zeichen, bemerkte die Jury in ihrem Bericht.

Markant sind die beiden Bögen, die sich unter der Fahrbahn spannen. Auf ihnen ruhen keilförmige Holzscheiben, die, wie Wandscheiben beim Wohnhaus, die Lasten der Brücke übernehmen. Dieses Konzept verstehen die Planer als Echo auf die Holzbrücke, die ebenfalls von einem Bogen getragen wird. Während bei der alten Brücke der Bogen einer tradierten Vorstellung entspricht, hängen die Bögen der neuen Brücke nach unten, in den Bachraum.

Um dieses Konzept zu realisieren, mussten die Ingenieure einige technische Details entwickeln. Viele bleiben heute verborgen, wie beispielsweise die zahlreichen Verbindungsteile oder die Vorspannkabel. Auch wurde im

**Zwei unterschiedliche Brücken führen unterhalb von Hergiswald ans gleiche Ziel. Die alte Brücke ist aus Holz, die neue verwendet Beton, Holz und Stahl. Die erste ist gedeckt, die zweite spannt eine flache Scheibe über den Bach. Die Holzbrücke ist ein geschütztes Kulturdenkmal, die neue eine ingenieurtechnische Glanzleistung. Trotz den offensichtlichen Unterschieden stehen sie im Dialog zueinander.**

Gelände ein Installationsplatz ausgehoben, denn die Tragkonstruktion wurde «an Land» montiert und von einem Autokran über den Bach gehoben. Erst dann konnte die Fahrbahn betoniert werden. Und sie ist das einzige, was man beim Passieren der Brücke wahrnimmt. Die flache Fahrbahn erscheint wie von Geisterhand getragen. Die Autos gleiten über die Brücke, ohne das Tempo reduzieren zu müssen.

Hier liegen die wesentlichen Unterschiede der beiden Brücken. Während die alte Brücke den Uferwechsel als Übergang inszeniert, nivelliert die neue Brücke die Gegebenheiten des Terrains. Aber weil die beiden Brücken sich gegenüberstehen, legt der Blick von der alten Brücke alle jene technischen Raffinessen offen, die zu entwickeln waren, um das Geländehindernis aus der Welt zu schaffen. Und der flüchtige Blick aus dem Auto oder dem Postauto von der neuen Brücke zeigt die Hergiswaldbrücke als ein idyllisches Postkartenbild – so als hätte sich nichts verändert.

Lage: Hergiswaldbrücke, Kriens (Oberrhein)

Baujahr: 1792 (Holzbrücke), restauriert 2016; 2012 (Neubau), Wettbewerb 2009

Bauherrschaft: Gemeinde Kriens

Bauingenieur: Fürst Laffranchi Bauingenieure, Wolfwil

Architekten: ilg santer dipl. architekten eth sia, Zürich

Denkmalpflege Kanton Luzern: Claus Niederberger, Oberdorf NW;

Hans-Peter Ryser, Burgdorf

Abbildungen: zVg (Pläne Bauing.), Gerold Kunz (Fotos)