

Vor 100 Jahren gebaut

# Zur Geschichte der St. Karli-Brücke

VON DOMINIK KÜNG, HISTORIKER UND UNTERGRUNDGÄNGER; FOTO: STADTARCHIV LUZERN

**Seit dem Jahr 2000 ist die neue St. Karli-Brücke mit Busfahrstreifen im Betrieb. Doch vor genau 100 Jahren wurde an dieser Stelle die erste Brücke über die Reuss geschlagen. Die in Eisenbeton ausgeführte Brücke versah ihren Dienst über 90 Jahre.**

Bereits um 1400 standen in der Stadt Luzern vier Brücken, was zu jener Zeit aussergewöhnlich war in Europa: Reussbrücke (bereits im 12. Jahrhundert erwähnt), Hofbrücke (um 1250, 1834 abgebrochen), Kapellbrücke (um 1300) und Spreuerbrücke (Ende 14. Jahrhundert). Weitere Brücken kamen erst viel später dazu: u.a. 1864 die Eisenbahnbrücke der Zürichlinie, in den 1890er Jahren die Geissmattbrücke und die Eisenbahnbrücke der Gotthardlinie, 1909 die St. Karli-Brücke und zuletzt 1974 die Sentibrücken (Autobahnbrücken).

## Die alte St. Karli-Brücke

Die alte St. Karli-Brücke wurde in den Jahren 1907 bis 1909 als Dreigelenk-Bogenbrücke in Eisenbeton im Auftrag der Stadt Luzern erstellt. Vorher gab es zwischen der unteren Sentimatt und dem St. Karli-Quartier während Jahrzehnten nur eine Fähre über die Reuss.

Die St. Karli-Brücke führte vom Kreuzstutz direkt zum zwei Jahre später eingeweihten Schulhaus. Dort, wo später die St. Karli-Kirche gebaut wurde, stand damals die Heizungsfabrik Moeri. Und auf dem linken Ufer fand sich zu jener Zeit noch das Restaurant Kreuzstutz.

Für den Bau der St. Karli-Brücke hatten sich die Bewohner der Quartiere Untergrund und St. Karli über Jahre hinweg immer wieder eingesetzt. Es wurden Unterschriften gesammelt, und vom Stadtrat wurde bereits zehn Jahre vor Baubeginn gefordert, mit dem längst verlangten Fussgängersteg über die Reuss endlich vorwärts zu machen.

Durch die guten Erfahrungen, welche die Stadt mit der Geissmattbrücke (bis 1909 noch St. Karli-Brücke genannt) gemacht hatte, entschied sich der Stadtrat doch noch, die Brücke in Angriff zu nehmen. Die Stadt beauftragte eine Berner Bauunternehmung mit dem Bau in der neuen Bauweise des Stahlbetons. Die Krienser Firma Bell hatte mit ihrem Plan einer Eisenbrücke das Nachsehen. Ausschlaggebend waren die Eisenpreise, welche zu jener Zeit angestiegen waren und die Eisenbrücke teurer machten, sowie ästhetische Überlegungen. So wurde die mit

nur einem Bogen über die Reuss führende Betonbrücke als eleganter empfunden als die Eisenbrücke von Bell, welche ähnlich der heutigen Brücke auf einen Mittelpfeiler zu liegen gekommen wäre.

## Probleme beim Absenken des Lehrgerüsts ...

Beim Absenken des Lehrgerüsts traten unerwartete Probleme auf: Der Bogen scheinbar hatte um 13 cm nachgegeben. Deshalb mussten zuerst die Widerlager massiv verstärkt werden, bevor das Lehrgerüst vollständig entfernt werden konnte. Trotz alledem senkte sich der Bogen scheinbar in den folgenden Jahren immer weiter ab, bis 1960 auf total 31 cm. Zum Glück beeinträchtigte dies die Gebrauchstauglichkeit der Brücke jedoch kaum.

## ... und durch die zunehmenden Belastungen

Seit den 90er Jahren fahren über den Reussübergang St. Karli-Brücke täglich ca. 10'000 Fahrzeuge mit einem Schwerverkehrsanteil von rund 8 Prozent. Die alte St. Karli-Brücke, die noch vor dem Automobilzeitalter errichtet wurde, kam nach jahrzehntelangem Dienst an ihre Grenzen. Eine zeitgemässe Lösung musste her. Da der alte Betonbogen als nicht schutzwürdig eingestuft wurde, stand einem Neubau nichts mehr im Wege. Im Frühjahr 2000 wurde die alte Brücke mit zwei grossen «Betonbeissern» abgebrochen, um der heutigen Brücke Platz zu machen.

