

*Strecke LU 9
Linienführung 2
Landeskarte* *Luzern - Werthenstein (- Burgdorf /- Bern)
Kunststrasse 19. Jahrhundert
1149, 1150*

GESCHICHTE *Stand September 1999 / mf*

Die Linienführung LU 9.2 ist als zwischen 1821 und 1843 entstandene Talstrasse zu verstehen, die über weite Teile im Ausbau der bestehenden alten Landstrasse, in einigen Teilstücken in bewusster Neuanlage ihren Ursprung hat. Die Kunststrasse entstand im grösseren Zusammenhang mit dem Bau der Kunststrassen nach Willisau und durch das Entlebuch.

Geschichte der Linienführung

Im Rahmen der Neuorganisation des luzernischen Strassenwesens wurde die Landstrasse von Luzern über Malters und Werthenstein nach Wolhusen und durch das Entlebuch bis an die Kantonsgrenze im Jahre 1812 einer Besichtigung unterzogen. Dabei wurden verschiedene Stellen ausgemacht, die den gestiegenen Ansprüchen der Zeit nicht mehr genügten (STALU, AKT 27/152B). In Bezug auf die alte Landstrasse Luzern - Werthenstein betraf dies vor allem die Strassensituation vor Werthenstein (LU 9.1.5 resp. LU 9.2.5), die Steigung beim Kreuzstutz (LU 1.2 resp. LU 9.2.1) und die verschiedenen Brückenübergänge. Zwischen 1821 und 1843 entstand die Linienführung LU 9.2 in einem länger dauernden Prozess. 1821 beschloss die Regierung, eine neue Linie von Luzern nach Malters zu projektieren. Weingartner legte 1830 das Projekt für das Teilstück von Luzern bis Littau vor (WEINGARTNER 1830), ein Jahr später war die neue Strasse vom Kreuzstutz (Gde. Luzern) bis nach Littau fertiggestellt. Entscheidenden Einfluss auf die Realisierung hatte die Tatsache, dass die Erschliessung des Entlebuchs durch die neue, 1825 erbaute Renggstrasse (LU 700.2) mittlerweile verbessert worden war, die Strassenverhältnisse beim Kreuzstutz jedoch zu heftigen Beschwerden Anlass gaben. So gelangten Entlebucher Gemeindevertreter an die Regierung, die Stadt Luzern doch in die Pflicht zu nehmen. Aufgefordert durch Fuhrleute, die wöchentlich nach und von Luzern über die neue Renggstrasse und durch das Entlebuch führen und auf vielfache Klagen anderer Reisender, hätten sie sich zu beschweren: "... warum an der sehr kleinen Strassenstrecke vom Fusse des Kreuzstutzes an bis nach Littau, nichts gemacht werde; und jeder Reisende stellt die Frage auf, woher es kommen könne, und was für Hindernisse hier im Wege stehen, dass in der Nähe der Hauptstadt die Strasse in einem so schlechten Zustande sey?" (STALU, AKT 27/152C, Schreiben vom 5. Mai 1830) Für diese Steigung entwarf Weingartner eine vollständig neue Linienführung, die weniger steil als die alte Bernstrasse (LU 1.2) verlief. Nach der Fertigstellung begannen 1831 die Arbeiten zwischen Littau und Malters. Die schwierige Linienführung im Bereich der Ränggbrücke und Probleme mit den Anstössern führten jedoch dazu, dass dieser Abschnitt erst 1843 fertiggestellt werden konnte (DISLER 1986: 37). Eine Begradigung beim Brunnenhaus vor Blatten war in diesem Abschnitt die einzige, geringfügige Linienänderung (WEINGARTNER 1831). Durch Malters und bis nach Schachen wich Weingartner an einigen Stellen, insbesondere bei Ännigen (LU

9.2.4), von der Linienführung der alten Landstrasse ab. Dabei wurden hauptsächlich Begradigungen vorgenommen (WEINGARTNER 1835). Das gleiche lässt sich für den Abschnitt von der Rümli-Brücke bei Schachen bis zur Langnauer Brücke feststellen (LU 9.2.4; WEINGARTNER 1833). Für das Kernstück, den Verlauf zwischen der Langnauer Brücke und Werthenstein (LU 9.2.5), legte Weingartner 1831 ein Projekt mit zwei Varianten vor, das aufgrund von Widerständen Ruswils, auf dessen Boden die neue Strasse zu liegen kam, erst 1837 begonnen und 1840 abgeschlossen werden konnte (WEINGARTNER 1831). Die Lösung bestand in einer grundlegenden Korrektur der Emme, die schon im Jahre 1769 erfolglos vorgeschlagen worden war (SCHERRER 1769).

Noch während man stellenweise an dieser Strasse baute, wurde Weingartner mit der Projektierung einer neuen Strassenlinie durch die Emmenniederung beauftragt (siehe LU 9.3).

GELÄNDE Aufnahme 15. September 1999 / mf

Die Kunststrasse ist auf ihrer ganzen Länge als Hauptstrasse überprägt. Zwischen Kreuzstutz und Malters sind stellenweise aufwendige Stützmauern oder vor der Ränggbrücke anstehender Fels vorhanden. Ein grosses Hindernis stellte die Überwindung des Ränggbaches dar; unter der heutigen Brücke von 1946 sind Brückenkopfrelikte der Brücke von 1841 zu sehen (siehe LU 9.2.3). Am wenigsten ausgebaut ist die Strasse auf stadtluzernischem Gebiet, wo sie als Bernstrasse die ursprüngliche Kunststrassenbreite aufweist. Die beidseitig an der 1831 neu angelegten Strasse erbauten Häuserzeilen verhinderten eine Verbreiterung in der Neuzeit (LU 9.2.1).

Die durch Weingartners Projekt (WEINGARTNER 1831) leicht veränderte Linienführung der alten Landstrasse LU 9.1 ist in Blatten gut zu erkennen: die einzelnen Bauten stehen etwas seltsam zur Strasse. Zwischen Blatten und Werthenstein dürfte die heutige Strassenbreite der ehemaligen Kunststrassenanlage entsprechen.

Als Wegbegleiter gilt es einen Stundenstein bei Littau/Vogelmoos zu erwähnen, der auf den Bau von LU 9.2 zurückgeht (LU 9.2.2).

— Ende des Beschriebs —