

Die Botschaft

AZ 5312 Döttingen

Fr. 1.80

Mittwoch, 14. August 2019
Nr. 94

redaktion@botschaft.ch
Tel. 056 269 25 25



Die Zeitung für das Zurzibiet und angrenzende Gemeinden



Aarebrücke – Wasserbaustelle mit eigenem «Hafen»

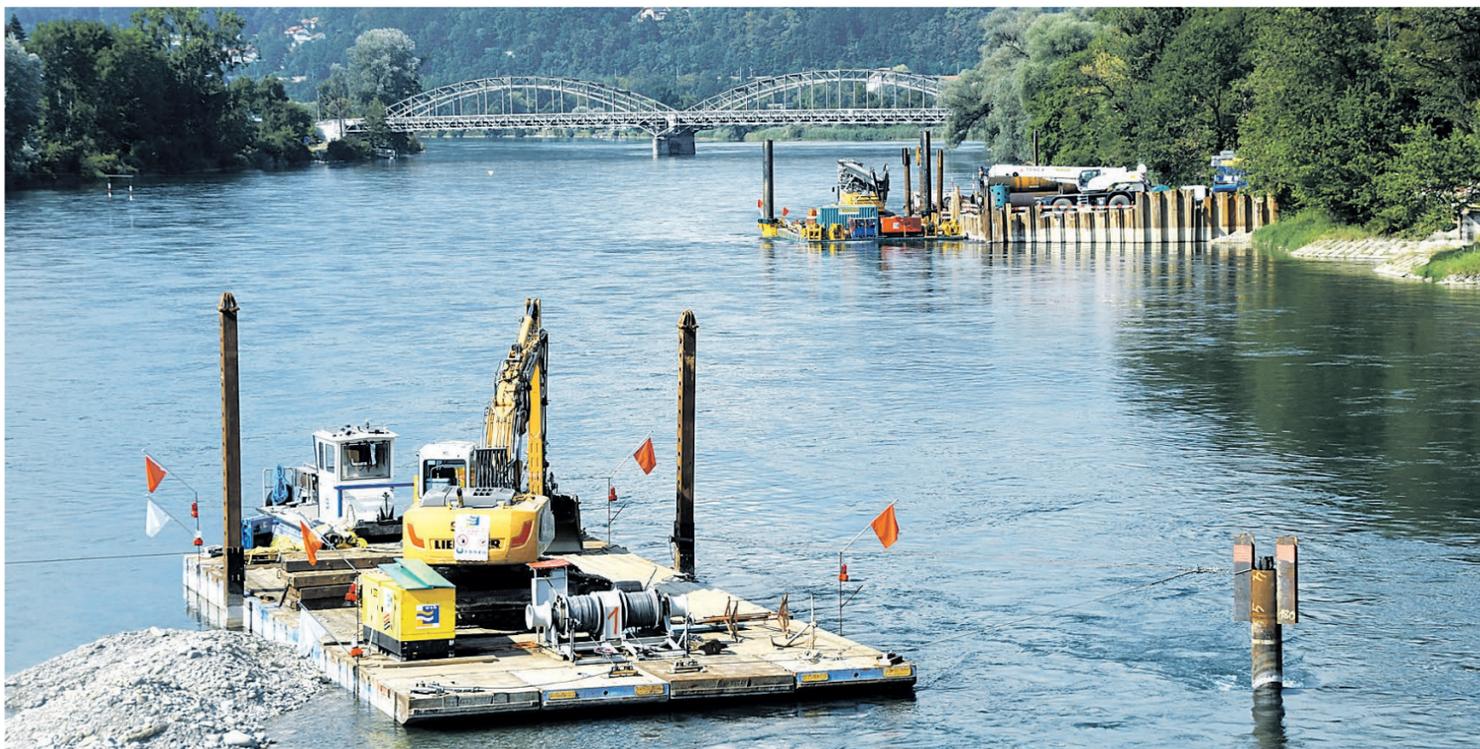
Die Eisenbahnbrücke zwischen Koblenz und Felsenau ist 127 Jahre alt und steht unter Denkmalschutz. Damit sie auch in Zukunft sicher genutzt werden kann, wird sie in drei Etappen umfassend erneuert. Nach aufwendigen Vorbereitungsarbeiten wird in den kommenden Wochen als erste Massnahme die Verstärkung der Brückenpfeiler in Angriff genommen.

KOBLENZ (tf) – SBB-Projektleiter Stefan Wassmer bestätigt, dass die Instandstellung der Brücke mit den fünf Bogen alles andere als ein Nullachtfünfzehn-Projekt sei. Die 236 Meter lange Eisenbahnbrücke zwischen Koblenz und Felsenau, steht heute im Eigentum der SBB und ist, was Lage, Bauart und Alter anbelangt, in jeder Hinsicht ein aussergewöhnliches Bauwerk. Und so wurde auch die Sanierung dieser 127 Jahre alten Brücke zur logistischen und technischen Knacknuss.

Vor allem die beschränkte Zugänglichkeit der Brücke machte eine kreative Lösung notwendig. Da die Brückenpfeiler, die verstärkt werden müssen, allesamt im Wasser stehen, müssen viele der geplanten Ramm- und Betonierarbeiten ebenfalls vom Wasser her ausgeführt werden. Das wiederum macht grosse, schwimmende Pontons nötig, auf denen die massiven und schweren Baumaschinen und Materialien die Aare hinauf bis an die Brückenpfeiler herantransportiert werden können – und von denen aus später dann auch Ramm- und Grabarbeiten ausgeführt werden können.

Die Anlege- respektive Einwasserungsstelle für diese übergrossen Pontons wiederum liegt mitten im Naturschutzgebiet «Giriz» auf Koblenzer Seite. Damit grosse LKW bis direkt an den Verladeort heranfahren und dort auch wenden können, musste die SBB darum einen eigentlichen Hafen erstellen. Dazu waren in Ufernähe zuerst Dutzende von Spundwandbohlen ins Flussbett zu treiben und die Volumen anschliessend mit Kies aufzufüllen. Erst danach war das Ufer an dieser Stelle genügend breit, sodass der Platz fortan als Logistikdrehscheibe dienen kann.

Damit die LKW auch entlang des Koblenzer Ufers bis hinauf zur Eisenbahnbrücke fahren können, was dann vor allem Ende Herbst 2020 notwendig sein wird, musste dieses Waldsträsschen ebenfalls ausgebaut werden. Insbesondere die kleine Brücke, die über den Binnenka-



Im Vordergrund eine von vier schwimmenden Plattformen, sogenannte Pontons, auf denen die Baumaschinen mit Hilfe eines Bootes zur Eisenbahnbrücke Koblenz-Felsenau aareaufwärts geschoben werden. Im Hintergrund am rechten Ufer der «Hafen» beim Koblenzer Giriz, der extra für die Sanierung der Brücke erstellt wurde. Ganz im Hintergrund die Strassenbrücke Felsenau.

nal führt kurz bevor dieser in die Aare mündet, war zu verstärken. Wo vorher nur eine Überfahrt mit 10-Tonnen-Fahrzeugen erlaubt war, dürfen jetzt auch 40-Töner passieren. Weil es sich beim «Giriz» um ein Auen- und Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung handelt, erforderten sowohl die Erstellung des «Hafens» wie auch die Durchfahrt für Lastwagen durch den Wald eine Ausnahmegenehmigung seitens Gemeinde und Kanton.

Provisorisch soll definitiv werden

Einsprachen gab es zum Glück keine, denn um eine Sanierung der Eisenbahnbrücke, die es sogar schon auf eine Briefmarke geschafft hat, kommt die SBB nicht herum. Nach dem grossen Hochwasser von 1999 haben Taucher, die im Auftrag der SBB Unterwasserinspektionen durchgeführt haben, in der Flusssohle der Aare unterhalb des Kraftwerks Klingnau sogenannte Kolkerscheinungen festgestellt. Das heisst, sie haben Stellen ausgemacht, an denen der Fluss sieben bis neun Meter tiefe Löcher in den Grund gefurcht hatte. Diese Unterstülpungen traten zwar nicht direkt an den Pfeilern auf, wiesen aber darauf hin,

dass ein grundsätzliches Risiko besteht. Die SBB reagierte mit Sofortmassnahmen und platzierte unter Wasser grosse Steinblöcke im Umfeld der Pfeiler. Allerdings war immer klar, dass es sich dabei nur um Überbrückungsmassnahmen handeln konnte. Im Rahmen des aktuellen Projekts sollen die Brückenpfeiler nun endgültig und nachhaltig verstärkt werden, sodass die Brücke viele weitere Jahrzehnte genutzt werden kann.

Wasserbau trifft Hightech

Um die Brückenpfeiler zu verstärken werden mit einem 120 Tonnen schweren Bohrgerät, das auf dem grössten der vier Pontons mit einem Boot zur Brücke hochgeschoben und dann verankert wird, grosse Bohrpfähle in den Flussgrund gesetzt. Das Verrohrungsgerät wird dazu mit GPS genau platziert. Nach dem Setzen der Bohrpfähle werden an den Füßen der Brückenpfeiler neue Betonkränze erstellt, sodass die Brückenpfeiler in Zukunft noch solider und bis auf den Fels abgestellt sind. Damit die Betonierarbeiten der Bohrpfähle im Trockenen durchgeführt werden können, werden, bevor die Pfähle gesetzt werden, vom Durchmesser her noch grössere Opferrohre

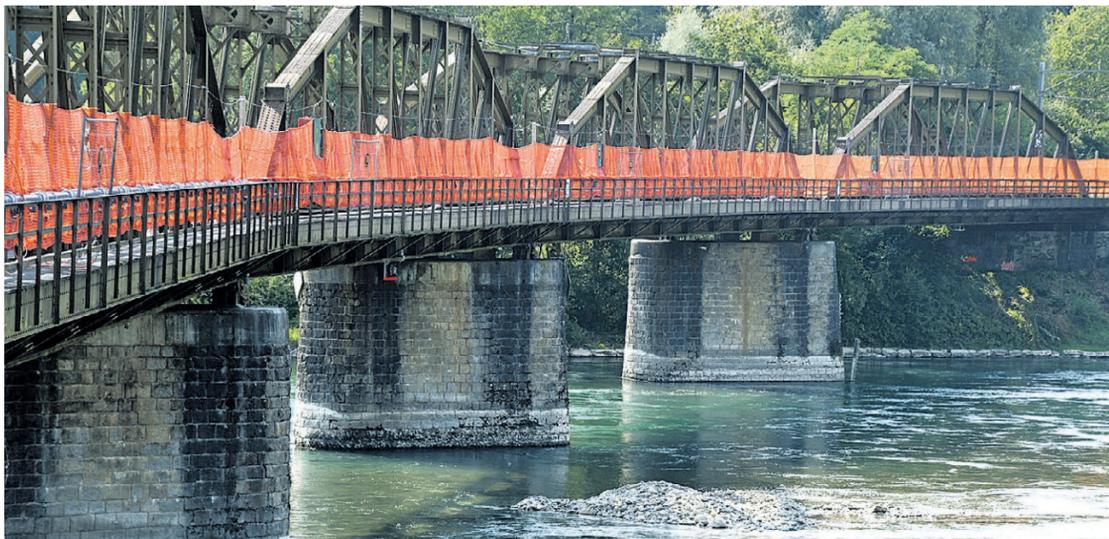
in den Flussgrund gedrückt. Sie dienen dann gewissermassen als Führungsschienen für die Bohrpfähle. Für das Betonieren des Betonkranzes werden um die Pfeiler herum zudem grosse Spundwandkästen in den Flussgrund gerammt, die den Wassereintritt ebenfalls verhindern.

Es bleibt aber nicht bei diesen Verstärkungsarbeiten an den Pfeilern. Laut Projektleiter Stefan Wassmer können Güterzüge die Brücke momentan nur mit 30 km/h passieren. Das hängt mit den horizontalen Kräften zusammen, die bei einer Bremsung auf die Brücke wirken. Damit die Güterzüge in Zukunft wieder mit 60 km/h über die Brücke fahren können, werden in senkrechter Richtung Kernbohrungen durch die bestehenden Pfeiler erstellt. In diese Bohrlöcher werden dann Stahl-Vorspannstäbe gesetzt, die der Brücke neue Stabilität geben. Sie wird dann viel stärkere horizontale Kräfte abfedern können.

Ebenfalls saniert wird der Fussgängersteg. Der Korrosionsschutz wird erneuert, stark korrodierte Stahlträger werden ersetzt und anstelle der bestehenden Betonplatten werden Gitterroste eingebaut. Der Fussgängersteg ist zwar jünger als die Brücke selbst, befindet sich aber in

schlechterem Zustand. Noch vor einigen Jahren schien beschlossen, dass der Fussgängersteg nicht erhalten wird, vor allem weil die Gemeinden Leuggern und Koblenz nicht bereit waren, die Kosten für die Instandstellung zu übernehmen. Weil aber die Streckenwärter der SBB signalisierten, dass nicht nur Wanderer, sondern auch sie selbst auf den Steg in Zukunft weiterhin angewiesen seien, wurde die Erneuerung des Stegs im neuesten Projekt wieder eingeplant. Die Kosten, die bei rund einer Million Franken liegen und in die Gesamtkosten bereits eingerechnet sind, trägt die SBB.

Fortsetzung auf Seite 2



Die Eisenbahnbrücke wird in drei Etappen in den Jahren 2019, 2020 und 2021 saniert. In dieser Zeit bleibt die Brücke für Fussgänger gesperrt.

Achtung!

Aufgrund der Sanierung der historischen Eisenbahnbrücke zwischen Koblenz und Felsenau ist die Brücke zwischen Mai 2019 und Sommer 2021 für Fussgänger komplett gesperrt. Auch die bekannten Spazierwege im Girizer Wald sind nur noch beschränkt begehbar. Umleitungen und Absperrungen sind deutlich signalisiert. Wie SBB-Projektleiter Stefan Wassmer erklärt, werden die Durchgangsverbote leider nicht immer eingehalten. Mehrfach seien, so Wassmer, Spaziergänger aufgrund der Sperrung des Fussgängersteigs kurzerhand aufs Schienentrassee ausgewichen. Ein Ausflug, der tödlich enden kann. Ein heranfahrender Güterzug, so Wassmer, könne auch bei einer Geschwindigkeit von «nur» 30 km/h nicht mehr rechtzeitig anhalten. Er appelliert an die Bevölkerung, die Durchgangsverbote einzuhalten.

palla + partner ag
persönlich. prompt. preiswert.

TOP
LEHR-
BETRIEB

**IHR DACH-
UND SPENGLER
PARTNER**

Spenglerei, Dach- und Fassadenbau
Inhaber A. Zoppi
5314 Kleindöttingen
T 056 245 77 50, F 056 245 77 54
www.pallapartner.ch

**Traumhafter
Schmetterlings-
garten**



26. Juli bis
14. September

Gartencenter
Gartenbau
Lengnau
5426 Lengnau
056 266 44 44
www.gclengnau.ch