



Die erstellte Hilfsbrücke führt den Verkehr über die Surb, daneben sind noch Elemente der alten Brücke erkennbar.

Korridor komplett

Die Brücke ist das letzte Stück, das für eine vollständige Route für die 480 Tonnen-Ausnahmetransporte im Kanton Aargau fehlte. So manche Brücke musste dazu ersetzt werden, beispielsweise auch in Lengnau. «Damit wird der Korridor von Zürich nach Rheinfelden dann vollständig. Es war das letzte Objekt, das diesen Lasten nicht standhielt.» Vorher lag die Achslast der Surbbrücke bei zehn Tonnen, neu liegt sie mit 30 Tonnen pro Achse drei Mal so hoch. Die Masse sind fast identisch – die alte Brücke war 19 Meter lang und zehn Meter breit, die neue ist 18 Meter lang und zehneinhalb Meter breit.

Natürlich muss bei der neuen Brücke auch der Hochwasserschutz gewährleistet sein, darum wird sie leicht höher gebaut als die bisherige. «Die Nivelette muss angehoben werden, die Freibordsituation wird angepasst.» Somit hat die neue Brücke genügend Lichtraumprofil um einem Jahrhunderthochwasser standzuhalten. «Ober- und unterhalb der Brücke stehen noch zwei alte Gewölbebrücken, die jedoch nicht dem Kanton, sondern der Gemeinde gehören. Sie sind aufgrund ihrer Lichtraumprofile noch nicht mit dem Hochwasserschutz konform – in den nächsten Jahren muss das angegangen werden.»

Belag sanieren

Sind Widerlager und Bachsohle fertig, wird das Leegerüst gestellt, um die Brückenplatte zu erstellen. Hier wird keine vorgefertigte Brückenplatte verwendet, sondern sie wird laufend geschalt, armiert und betoniert. «Für eine vorgefertigte Brücke ist der Platz schlicht nicht gegeben.» Dann folgen der Belag und eine Belagssanierung auf einem Strassenabschnitt von rund 450 Metern. «Diese kann direkt an den Brückenbau angehängt werden. Die Gerätschaften sind dann sowieso schon hier und können einfach weiterfahren. Mit etwas Wetterglück reicht es noch dieses Jahr für den Einbau der Deckbeläge.» Wenn alles nach Plan läuft, dauern die Bauarbeiten bis im November 2020.

Die Gesamtkosten belaufen sich auf 2,65 Millionen Franken. Diese Zahl setzt sich zusammen aus den Kosten für den Brückenersatz (1,75 Millionen Franken), für die Strassenbauarbeiten infolge einer neu leicht erhöhten Brückenlage (0,6 Millionen Franken), und den wasserbaulichen Massnahmen in der Surb (0,25 Millionen Franken). 50 000 Franken sind für Kleinigkeiten wie Signalisation oder Landerwerb eingeplant.

Verkehrsfluss gewährleisten

«Unser Ziel ist es, die Bauphase für alle Beteiligten möglichst angenehm zu gestalten und den Verkehrsfluss so gut wie möglich zu gewährleisten.» Mit der Hilfsbrücke habe man die Verkehrsbehinderung minimiert. «Der Kanton ist darum bemüht, eine zweispurige Verkehrslenkung aufrechtzuerhalten, aber manchmal ist das nicht möglich – wie beispielsweise hier aufgrund der so engen Platzverhältnisse.» Trotzdem brauche alles seine Zeit.

«Baustellen ohne Reklamationen gibt es fast nicht», erklärt Probst. «Wir geben unser Bestes, aber ganz ohne Konflikte geht es nicht.» Wichtig sei, dass die Automobilisten mitdenken und Aus- und Zufahrten freihalten. Sie blockieren teilweise Parkplätze, das führt beim lokalen Gewerbe zu Unmut. «Wenn man in einem solchen Dorf bauen muss, hat man kaum Platz. Darum sollten Automobilisten und andere Verkehrsteilnehmer aufmerksam und rücksichtsvoll sein.»

Fleissige Arbeiten an Brückenersatz

Die 1951 erstellte Surbbrücke (B-237) muss einer tragfähigeren Variante weichen und sorgt damit teilweise für Verkehrschaos im Dorfzentrum.

ENDINGEN (sf) – «Wir versuchen immer direkt, alles was möglich ist in eine Baustelle hineinzupacken», erklärt Projektleiter David Probst von der Abteilung Tiefbau im Departement Bau, Verkehr und Umwelt. Dies spare Zeit und Kosten. Die totale Bauzeit beläuft sich auf acht Monate. Mitte März habe man angefangen. «Und wir hoffen, dass wir Mitte November fertig sind. Momentan läuft es gut.» Die Gesamtkosten betragen rund 2,65 Millionen Franken.

Arbeit im Trockenen

Da die Platzverhältnisse im Brückenbereich sehr knapp sind und die Brücke als Ganzes – nicht in Etappen – gebaut wird,

wurde eine Hilfsbrücke für den Verkehr der Kantonsstrasse K284 erstellt. Der Verkehr fliesst bereits seit einigen Wochen darüber, während der ganzen Bauzeit wird er in Einbahn über die Hilfsbrücke geführt. So kann der Brückenneubau ungehindert erstellt werden. Am Mittwochmorgen wurde die enge Passage einem Mähdrescher zum Verhängnis – er blieb auf der Hilfsbrücke stecken. Mit Hilfe eines Baggers konnte er allerdings wieder sicher weiterfahren.

Die Vorbereitungsarbeiten für den Ersatz der Surbbrücke haben schon im Mai begonnen und die alte Surbbrücke wurde in einer ersten Bauphase bereits abgebrochen. Derzeit werden auf der Bau-

stelle die Fundamente der neuen Brücke erstellt, es folgen die Widerlager sowie die neue Brückenplatte. Damit im Trockenen gearbeitet werden kann, wurden zwei Kästen mit Spundwänden in der Surb gebaut. Larsenprofile auf der Seite blockieren das Wasser. «Sie sind mehr oder weniger dicht.» Innerhalb dieser Bereiche gibt es Pumpen, die das Wasser – falls denn noch welches eindringt – abpumpen. Über ein Absetzbecken und einen Einlaufschacht gelangt es weiter unten wieder in die Surb.

Ökologie fördern

Sobald diese Arbeiten abgeschlossen sind, werden die Baumeisterarbeiten an

den beiden Widerlagern beginnen. «Sobald dann die Widerlager gebaut sind, wird im Bereich der Brücke die Bachsohle gestaltet.» Das Ziel beim Gewässerausbau ist vor allen, dass die Bachsohle natürlicher gestaltet ist. «Zum Beispiel muss die Durchgängigkeit für Kleinsäuger gewährleistet sein.» Dazu werden unter anderem viele Natursteine verwendet. «Es soll Futter und Versteckmöglichkeiten für Fische geben, das ökologische System soll wiederhergestellt werden.»

Ein Ingenieurbüro plante die Massnahmen, umgesetzt werden sie vom lokalen Bauunternehmen. Dabei muss ein Wasserbaufachmann vor Ort sein: «Der Baggerführer muss ein Gespür haben», erklärt Probst. Vorgängig musste die Surb mehrfach ausgefischt werden, zum ersten Mal vor der Baustelleninstallation.



Projektleiter David Probst erklärt die nächsten Schritte.



Innerhalb der Spundwandkästen lässt es sich im Trockenen arbeiten.

