



wie Brücken

Der Aargau ist reich an Brücken. Es gibt so viele davon, dass man sie nicht zählen kann. Die meistbefahrenste aber kennt man. Sie heisst N1-520, steht zwischen Würenlos und Killwangen und gilt als wahre Pioniertat.

Wenn Walter Waldis über die Brücke N1-520 spricht, gerät der Sektionsleiter Brücken- und Tunnelbau des kantonalen Tiefbauamtes ins Schwärmen. Eine Pioniertat sei sie gewesen, damals, 1970. Ihr geistiger Vater, Professor Christian Menn, habe praktisch den Brückenbau auf den Kopf gestellt, um die Auflagen einhalten und ein sehr wirtschaftliches Tragwerk vorlegen zu können.

Man hört Waldis zu und guckt sich auf Google Maps die sechsspurige Autobahnbrücke an, wie sie sich in 6 Meter Höhe hinter Würenlos rüber nach Killwangen schwingt, 30 Meter breit und 170 Meter lang. Aber man mag beim besten Willen wenig Spektakuläres entdecken. Sie war halt schon immer Teil dieser Landschaft. Man schliesst die Augen und versucht sich zu erinnern, wie das war, als man zum letzten Mal drüberfuhr. Aber es wollen sich keine inneren Bilder einstellen. Eine Brücke über die Limmat? Da ist der «Fressbalken» dann doch viel präsenter.

Eine neue Art, Brücken zu bauen

Was also macht es aus, dass Walter Waldis fast ein wenig aus dem Häuschen gerät ob der Brücke N1-520? Der Sektionsleiter lacht: «Es ging vor allem um eine neue, sehr effiziente Art, wie man Brücken bauen kann – ohne den Einsatz von damals raren, teuren Hebe geräten und ohne das Flussbett durch unzählige Gerüstpfähle zu verletzen oder durch Betonieren zusätzlich zu verunreinigen.» Extrem vereinfacht gesagt:

Eine Schalung für den Betonguss wurde an Land gebaut, die darin gegossenen Elemente mit hydraulischen Pressen auf die vorher auf Jochen über dem Fluss montierten Vershubträger bewegt. Diese Träger wurden erst danach mit Spannkabeln versehen, das Tragelement für den Verkehr, das, weil extern (also nicht im Beton) montiert, später problemlos ersetzt werden könnte. So wurden neben den Kosten von 3,5 Millionen Franken auch die Auflagen zur Sicherheit, zur Nachhaltigkeit und zum Schutz des Grundwassers eingehalten. Das Konzept von Bauingenieur Christian Menn bietet beim Brückenbau bis heute Vorteile.

Lebensdauer von 100 Jahren

Über 130 000 Autos fahren täglich über die Brücke N1-520 bei Würenlos – was diese locker wegsteckt. «Bei einer Brücke rechnet man mit einer Lebensdauer von rund 100 Jahren, sie kann aber auch weit länger ihren Zweck erfüllen», sagt Waldis. Alle 15 bis 20 Jahre müssen die Fahrbeläge erneuert werden. Ebenfalls regelmässig gewartet oder ersetzt werden die Übergänge, die das fast geräuschlose Überqueren der Fugen zwischen Strasse und Brücke ermöglichen. Letztere braucht es für die Flexibilität der sich mit wechselnden Temperaturen verkürzenden oder verlängernden Brücke. Durch das Einsetzen von Tausalzen im Winter können die Oberflächen von Stahlbauteilen wie Lärmschutzwänden leiden, auch sie müssen zuweilen ersetzt werden.

Auch die AKB schlägt Brücken - damit sie ihr Ziel schnell und sicher erreicht.

Gearbeitet wird nachts

«Solche Massnahmen erfolgen, indem Fahrstreifen zwar beibehalten, aber eingengt und verschoben werden», erklärt Walter Waldis. Dabei wird die Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h in der Regel auf 80 km/h gesenkt. Viele Eingriffe werden nachts erledigt. «Das ist zwar etwas teurer, für die Arbeiter unangenehmer und für die Planer anspruchsvoller», sagt Waldis. «Dafür kann effizienter gearbeitet und vor allem ein flüssiger Arbeitsverkehr aufrecht-erhalten werden.»



Schlichte Bezeichnung – grosse Bedeutung: 130 000 Autos befahren die Limmatbrücke N1-520 bei Würenlos täglich.

Das viele Wasser, das durch den Aargau fliesst, macht ihn zu einem wahren Brückenkanton: Von der einfachen Überführung bis zu spektakulären Baudenkmälern ist alles dabei.

Drei Aargauer Brücken, die entzücken



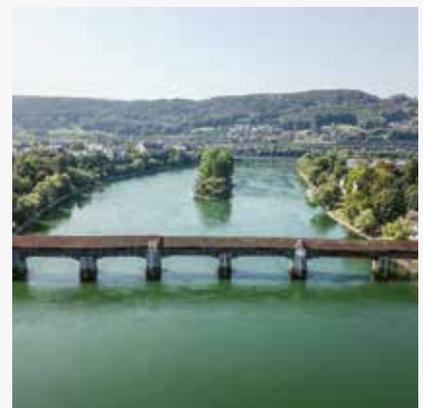
Die Historische.

Die aktenkundig ältesten befahrbaren Brücken im Kanton sind die beiden Steingewölbebrücken in Suhr aus dem Jahr 1776.



Die Imposante.

Die 275 Meter lange, majestätische Hochbrücke in Baden gilt als wichtigster Verkehrsknotenpunkt der Stadt und war schon bei ihrem Bau 1926 ein Spektakel.



Die Romantische.

Ist zwar Geschmackssache, aber die offene Holzbrücke, die in den Stadtkern von Stein-Bad Säkingen führt, gehört definitiv zu den Favoriten.