

abo+ Mehr Region, Schweiz
und Welt mit abo+

Jetzt für 1.- testen

VIDEO

Millimeterarbeit im Obertoggenburg: Südostbahn lässt fast 1200 Tonnen Brücke verschieben

Am Montag liess die Südostbahn die neue Thurbrücke in Ulisbach über 15 Meter an ihren definitiven Standort verschieben. Kurz vor drei Uhr nachmittags war diese Arbeit erledigt. Der Zeitplan für die folgenden Arbeiten ist eng. Am 20. Juli beginnt der Gleisbau.

Martin Knoepfel

08.07.2019, 17.00 Uhr

Man musste genau hinschauen, aber dann sah man die Bewegung. Diese erfolgte mit drei bis sechs Metern pro Stunde. Im Rahmen des Clusters Obertoggenburg ersetzte die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) die stählerne Thurbrücke von Ulisbach durch eine Betonbrücke. Am Montag liess die SOB die neue Brücke rund 15 Meter bis zu deren definitivem Standort verschieben.

Der Verschub war kurz vor 15 Uhr beendet und lief ohne Zwischenfälle ab. Das war von Manfred Guntlin zu erfahren, der dieses Teilprojekt verantwortet.

Die neue Brücke ist länger als ihre Vorgängerin



Manfred Guntlin zeigt die neue Thurbrücke der SOB in Ulisbach. Links im Vordergrund eines der Widerlager in der Gleisachse. (Bild: Martin Knoepfel)

Rückblende: In den ersten Tagen des Juni wurden die alte Thurbrücke mitsamt den Widerlagern abgebrochen. Diese waren nicht mehr verwendbar, da die neue Thurbrücke mit Rücksicht auf die

geplante Thursanierung mit 46 Metern eine rund zehn Meter grössere Spannweite besitzt als die bisherige Brücke.

Die neue Brücke wurde flussabwärts von der alten auf einem über die Thur reichenden Leergerüst betoniert. Die Widerlager für die neue Brücke mussten deshalb doppelt erstellt werden: einmal dort, wo die Brücke gegossen wurde, und zum zweiten Mal in der Gleisachse.

Die Pfähle wurden 20 Meter tief ^{SEP} in den Boden getrieben

Wegen des lehmigen Untergrundes habe man für jedes der Widerlager 20 Meter lange Pfähle in den Boden treiben müssen, erklärte Manfred Guntlin. Die nur für den Bau benötigten Widerlager werden wieder abgebrochen, die Pfähle bleiben hingegen im Boden.

Die alte Thurbrücke war laut Manfred Guntlin sanierungsbedürftig. Die neue Brücke soll nun rund 100

Jahre halten und zudem eine Steigerung der Höchstgeschwindigkeit auf 140 Kilometern pro Stunde erlauben. Dies wiederum ist eine der Voraussetzungen, um die Fahrzeit zwischen Wattwil und Nesslau-Neu St.Johann auf unter eine Viertelstunde zu drücken.

Betontrog wiegt fast 1200 Tonnen

Die neue Thurbrücke ist ein Betontrog von fast 1200 Tonnen Gewicht. Damit sei sie viel zu schwer für den Einsatz von Kranen, sagte Manfred Guntlin.

Kontrolle der Gleitlager. (Bild: Martin Knoepfel)

Für die Verschiebung ruhte die Betonbrücke auf Gleitlagern und

wurde durch je Stahlseile auf beiden Flussufern an ihren definitiven Standort gezogen.

Die Hydraulikzylinder, die den Antrieb darstellten, entwickelten eine Kraft von rund 50 Tonnen. Das reiche, um die Brücke zu bewegen, erläuterte Manfred Guntlin.

Das Ziel ist ein möglichst kurzer Streckenunterbruch

Die Verschiebung von Bauwerken sei ein gängiges Verfahren, sagte er. Der grosse Vorteil dieser Methode bestehe darin, dass man so den Streckenunterbruch möglichst kurz halten könne.

Am 20. Juli muss die neue Thurbrücke laut Zeitplan so weit fertig sein, dass die Gleisbauer an die Arbeit gehen können. Auf der Baustelle wird deshalb weiterhin im Zwei-Schichten-Betrieb gearbeitet. Zeitweise waren die Bauarbeiter im Vorfeld der Verschiebung rund um die Uhr am Werk.

Ein Zehntel der Kosten für den Cluster Obertoggenburg

Planerisch sei die Verschiebung anspruchsvoll. Dazu komme, dass die neue Brücke millimetergenau platziert werden müsse, sowohl in der Horizontalen als auch in der Vertikalen, sagte Manfred Guntlin. Für die Verschiebung der Brücke wurde eine spezialisierte Firma aus dem Kanton Zürich engagiert.

Die neue Thurbrücke in Ulisbach kostet laut Manfred Guntlin 3,5 Millionen Franken. Damit liege man im Kostenvoranschlag. Bei den Aushubarbeiten für die neuen Fundamente sei man nicht auf Altlasten gestossen, nur auf Neophyten, die entfernt wurden. Bisher habe es bei den Bauarbeiten an der Thurbrücke keine Unfälle gegeben.

Cluster Obertoggenburg: Investitionen von 35 Millionen Franken

Martin Knoepfel · 08.07.2019

Die starken Regenfälle verursachten gemäss Manfred Guntlin bei der Baustelle Thurbrücke keine Probleme.

Zudem waren als Hochwasserschutz Betonelemente, die überdimensionierten Legosteinen ähneln, aufgestellt.

Für die Abdichtung der Brücke braucht es trockenes Wetter

Am Montagmorgen war es trocken. Laut Manfred Guntlin hätte aber auch Regen keine Verschiebung der Verschiebung erzwungen.

Die neue Thurbrücke der SOB liegt in der Gleisachse. Im Hintergrund sieht man die Brücke der Umfahrung Wattwil. (Bild: Martin Knoepfel)

Anders sei es hingegen mit den folgenden Arbeiten zur Abdichtung der Brücke. Die könnten

nur bei trockenem Wetter erfolgen oder wenn man ein Schutzdach über der Brücke spanne.

Die Verschiebung der Bahnbrücke stiess auch auf Interesse bei den Anwohnern. Vor allem ältere Menschen, aber auch Mütter mit Kindern verfolgten die Arbeiten an Ort und Stelle.

Kanton repariert gleichzeitig die Thurverbauung

Während der heiklen Phase der Bauarbeiten wurde das nahegelegene Grundwasserpumpwerk abgestellt. Der Kanton nutzt die Existenz der Baupiste auf dem linken

Ufer der Thur, um die beschädigte Verbauung der Thur auszubessern.

Lesen Sie mehr zu den Bauarbeiten im Obertoggenburg

Streckensperrungen auf der Schiene, Umleitungen auf der Strasse: Das Toggenburg wird zu einer Baustelle

Martin Knoepfel, Ruben Schönenberger · 16.07.2019

VIDEO

Hier kommen die neuen SOB-Masten geflogen: Präzisionsarbeit in Ebnat-Kappel mit 700 Kilo am Haken

Martin Knoepfel · 07.05.2019

2019 fährt fast vier Monate lang kein Zug ins Obertoggenburg

Martin Knoepfel · 13.08.2018

Copyright © Aargauer Zeitung. Alle Rechte vorbehalten. Eine Weiterverarbeitung, Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von Aargauer Zeitung ist nicht gestattet.