Wohlenschwil: In der Nacht von Samstag auf Sonntag wurde die neue Unterführung Wiege erstellt

380 Tonnen Beton schweben in der Luft

Zwischen Mägenwil und Mellingen wurde die Unterführung Wiege ersetzt. Sie ist Teil der Ausbauarbeiten der SBB, damit ab Dezember 2023 die S11 im Halbstundentakt fahren kann.

Die Dimension der vor Ort vorfabrizierten Unterführung lässt sich erahnen im Vergleich zur Grösse der Bauarbeiter. *Fotos: Matthias Dietiker/bn*

Die «Leistungssteigerung Rupperswil-Mägenwil» wird ab Dezember 2023 auf der S-Bahnlinie 11 den Halbstundentakt ermöglichen. Die S11 ist eine der höchst frequentierten Linien im Kanton Aargau und ist die einzige S-Bahn, die nicht durchgehend im Halbstundentakt verkehrt. Herzstück der Leistungssteigerung ist die neue Schlaufe bei Mägenwil, eine rund ein Kilometer lange neue Verbindung zwischen dem Birrfeld und Mägenwil. Diese neue Verbindung entlastet die viel befahrene Heitersberglinie. Schnellzüge, Regionalzüge und Güterzüge sind praktisch sekundengenau getaktet. Ohne diesen Ausbau wäre der durchgehende Halbstundentakt nicht möglich. Die SBB investieren in den Ausbau rund 160 Millionen Franken. Gebaut wird während vier Jahren, die Hälfte ist erreicht.

Anpassungen beim Bahnhof

Die neue Schlaufe bedingt auch umfangreiche Anpassungen im Bahnhof Mägenwil wie auch den Ersatz der Unterführung Wiege zwischen den Bahnhöfen Mägenwil und Mellingen Heitersberg auf Gemeindegebiet von Wohlenschwil. Die Unterführung hat ihr Alter erreicht, zudem muss das Trassee wegen des Ausbaus verbreitert werden. Es sind imposante Zahlen, welche die SBB anlässlich eines Medientermins am Samstag in der Nacht veröffentlichte: Auf der Baustelle rund um Mägenwil sind total 260 Mitarbeitende in sechs Schichten im Einsatz. Alleine beim Standort der Brücke Wiege werden 2000 Tonnen Material verschoben, die alte Unterführung wurde zurückgebaut und 32 vorfabrizierte Betonfundamente versetzt. Herzstück der Arbeiten war der Einhub der vor Ort vorgefertigten 380 Tonnen schweren Unterführung mittels eines imposanten Raupenkrans. Er hat ein Eigengewicht von 1000 Tonnen und kann maximal 430 Tonnen Gewicht heben. Damit der Kran dieses maximale Gewicht transportieren kann, braucht es alleine eine Unmenge Tonnen an Gegengewichten, damit er bei den gewaltigen Lasten nicht umkippt.

Die vorfabrizierte Unterführung wurde vor Ort in einem ersten Schritt mit dem Raupenkran vor die Unterführung gehievt. Danach wurde der Betonkoloss auf eine Verschiebebahn positioniert und hydraulisch millimetergenau an die definitive Position geschoben. Gegen 2 Uhr in der Nacht war der 380 Tonnen schwere Koloss positioniert, die Arbeiten hingegen noch längst nicht beendet.

Die ausführende Baufirma Meier + Jäggi erhielt für den Einsatz seit Mitte März bis am nächsten Wochenende drei Totalsperren, während denen unzählige Arbeiten ausgeführt werden. Von Freitagnacht bis Montagmorgen in der Früh verkehrten zwischen Othmarsingen und Killwangen keine Züge mehr. Nächstes Wochenende folgt eine weitere Totalsperre der Heitersberglinie.

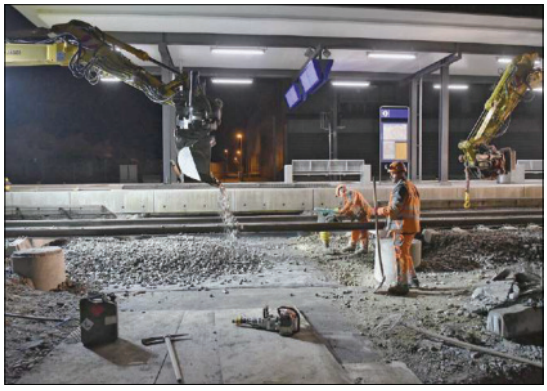
Benedikt Nüssli

Das nächste Betonelement der Verschiebebahn wird gesetzt.

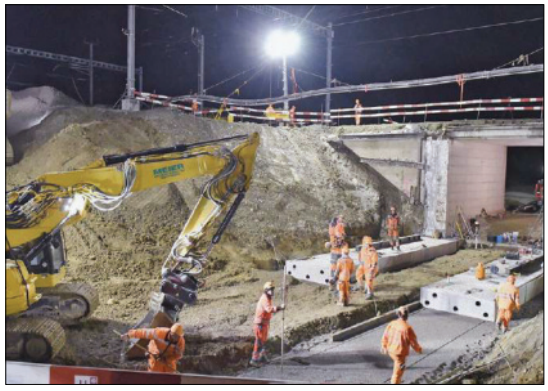
Die Unterführung wird auf die Verschiebebahn gesetzt.

Die neue Unterführung

Mit der Tabakpfeife gehts besser.



Auch beim Bahnhof Mägenwil wird gearbeitet.



Total sind 260 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Einsatz.