

# Der Isenlaufsteg 1972

Autor(en): **Kiefer, Ruedi / Bamert, Robert / Gottet, Francis**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bremgarter Neujahrsblätter**

Band (Jahr): - **(2004)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-965440>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Der Isenlaufsteg 1972

VON RUEDI KIEFER

## Geschichtliches

Nach dem Ideenwettbewerb zur Gestaltung des Isenlaufgebietes beauftragte die Sommergemeindeversammlung 1968 den Stadtrat, einen Wettbewerb über Schwimmbad- und Schulanlagen sowie deren Erschliessung auszuschreiben. Die zukünftige Umfahrung sollte alle Probleme lösen. Vorgesehen war eine neue Eisenbahn-/Strassenbrücke am gleichen Standort wie die alte ehrwürdige Bogenbrücke der BD. Ja sogar von einer «Ponte Vecchio» war die Rede! Aber erstens kommt es anders, und zweitens als man denkt.

Da sich aus statischen Gründen keine Lösung in Zusammenhang mit der Eisenbahnbrücke realisieren liess, musste nach Alternativen gesucht werden. Die Idee, einen Fussgängersteg vom Schulhaus Isenlauf zur Promenade zu erstellen, reifte immer mehr heran. So wurden an der Gemeindeversammlung vom 24. März 1972 für einen Fussgängersteg über die Reuss 50000 Franken bewilligt.

## Realisierungsphase

Nach verschiedenen Vorgesprächen zwischen der Gemeinde und militärischen Stellen des Waffenplatzes erteilte der damalige Instruktionschef der Genietruppen Oberst i Gst Menn am 17. Juli 1972 den Auftrag an die Genierekrutenschule 236, einen Fussgängersteg oberhalb der Eisenbahnbrücke zu erstellen. Der Brückenbau konnte weitgehend im Rahmen der normalen Ausbildung erfolgen. Der fertige Fussgängersteg sollte eine Visitenkarte der Genierekrutenschule darstellen. Dies wurde vom Schulkommandanten, Oberst i Gst Ringer, verlangt. Von ziviler Seite wurde das Ingenieurbüro Jakob & Blumer aus Bremgarten beigezogen. Vorgesehen war eine DIN-Träger-Brücke für einen voraussichtlichen Einsatz von ca. 10 Jahren.



## Bauphase

Innerhalb der Genierekrutenschule erhielt die Sappeur Kompanie 1/236, verstärkt durch die Stabskompanie, den Bauauftrag. Eine verstärkte Sappeurkompanie heisst, dass aus der Stabskompanie noch zusätzliche Mittel benötigt wurden, so zum Beispiel der Wasserfahrer-, der Ramm- und der Gerätezug. Um die Länge der Tragpfähle zu bestimmen, musste zuerst das Flussprofil am zukünftigen Standort der Brücke aufgenommen werden. Dies war auch der eigentliche Baubeginn am 28. August 1972. Die Profilaufnahme ergab, dass

- 8 Pfähle von 6,60 m
- 4 Pfähle von 7,50 m
- 4 Pfähle von 7,00 m
- 4 Pfähle von 7,70 m
- 4 Pfähle von 7,20 m
- 4 Pfähle von 8,00 m
- 4 Pfähle von 7,30 m

benötigt wurden. Der Fussgängersteg stand also auf insgesamt 32 Holzpfählen mit einem durchschnittlichen Durchmesser von 32 cm. Die Pfähle wurden zwischen 1,60 m und 2,50 m in den Flussgrund gerammt, je nach Beschaffenheit des Flussgrundes. Insgesamt mussten acht Pfahljoche mit einem Jochabstand von 10,50 m erstellt werden. Zwischen den Pfählen eines Joches durfte maximal eine Toleranz von +/-15 cm entstehen. Nachdem die Joche gerammt waren, mussten diese durch Baugerätespezialisten abgebunden werden. Genaue Zimmermannsarbeit war gefragt. Die Brücke wurde in einer ersten Phase als 18 t-DIN-Brücke erstellt, so dass der Kranwagen mit einem Gesamtgewicht von 18 Tonnen die Stahlträger einlegen konnte. Anschliessend wurde gleich wieder in umgekehrter Richtung ein Träger ausgebaut. Damit entstand der eigentlichen Fussgängersteg gemäss Ingenieurbüro Jakob + Blumer. Der anschliessende Oberbau (Fahrbahnbe-

lag mit Geländer) war wiederum eine Zimmermannsarbeit, welche durch den Jochtrupp ausgeführt wurde. Als Abschlussarbeit an der Brücke erfolgte am 14. September die Montage der Seitengeländer. Somit ergab sich eine gesamte Bauzeit von drei Wochen. Nicht zu vergessen ist, dass sämtliche Bauarbeiten am und über dem Wasser nur mit Schwimmwesten ausgeführt werden durften, was das Arbeiten nicht erleichterte. Ebenso musste stromabwärts während der gesamten Bauzeit ein bemanntes Rettungsboot im Wasser sein.

### **Aufwand**

Für den Fussgängersteg wurden 4871 Arbeitsstunden inklusive Planung auf militärischer Seite aufgewendet. Es waren insgesamt 105 Militärpersonen im Einsatz. Folgende technische Geräte wurden für den Brückenbau benötigt:

- |                          |                              |
|--------------------------|------------------------------|
| – Lastwagen              | – Abbundbühne                |
| – Kranwagen 18 t         | – Stromerzeugungsgeräte Onan |
| – Langholztransportwagen | – Benzinkettensägen          |
| – Rettungsboot           | – Kleingeräte                |
| – Transportboot          |                              |

Zusätzlich zu den erwähnten 32 Holzpfehlen wurde noch folgendes Material für die Brücke verwendet:

- |                         |                              |
|-------------------------|------------------------------|
| – 32 Stahlträger DIN 30 | – 160 Bauklammern            |
| – 10 Stahlträger DIN 18 | – 250 Holzbohlen             |
| – 1100 Stahlschrauben   | – 700 m <sup>2</sup> Bretter |
| – 400 Bulldoggen        | – diverses Kleinmaterial     |
| – 400 Bodenbleche       |                              |

### **Übergabe an die Gemeinde Bremgarten**

Auszug aus dem Protokoll des Gemeinderates Bremgarten vom 18. September 1972: *«Der von den Truppen der Genie RS innert kürzester Frist errichtete Fussgängersteg über die Reuss, als Verbindung zwischen Promenade und Isenlauf-Gebiet, konnte am 14. September seinem Verwendungszweck übergeben werden. Dem Kommando der Genie RS Bremgarten wird für die prompte und fachlich einwandfreie Arbeit der beste Dank ausgesprochen.»*

## Fussgängersteg «Isenlauf» zum zweiten und zum ...?

VON ROBERT BAMERT

### Vorgeschichte

Der im Jahre 1972 durch die Genie RS 56 gebaute Fussgängersteg wurde im Sommer 1989 einer eingehenden Zustandskontrolle unterzogen. Dabei zeigte es sich, dass der Steg durch die Alterung einige bauliche Mängel aufwies. Diese führten dazu, dass bei hohem Wasserstand der Steg aus Sicherheitsgründen für Fussgänger gesperrt werden musste.

Der einfache Holzsteg hatte sich in den vergangenen 19 Jahren zu einem von der Bevölkerung sehr geschätzten Flussübergang vom Stadtschulhaus zur Schul- und Badeanlage «Isenlauf» entwickelt. Somit war es für den Stadtrat undenkbar, den etwas in die Jahre gekommenen Fussgängersteg abzubauen, ohne den Benützern eine Alternative anzubieten.

Bereits im Herbst 1989 lag dem Stadtrat ein Projekt samt Kostenvoranschlag für den Abbruch des bestehenden Steges und einen Neubau an gleicher Stelle im Betrag von 190 000 Franken vor. Die Kosten für ein einfaches, auf Holzpfeiler abgestütztes Bauwerk mit einer geschätzten Lebensdauer von 15 Jahren erschienen dem Stadtrat ausserordentlich hoch. Die Bauverwaltung wurde beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Kantonalen Baudepartement dem Stadtrat mehrere Vorschläge für einen dauerhaften Reussübergang mit Kostenannahmen zu unterbreiten. Nachdem die ausgearbeiteten Varianten von möglichen Bauwerken vorgelegt und man sich ein Bild über die zu erwartenden Kosten gemacht hatte, entschied sich der Stadtrat für die gleiche Lösung wie im Jahre 1972. Das hiess, der Übergang sollte wiederum mit Hilfe der Genie Schulen Bremgarten erstellt werden. Den Kredit von 26 000 Franken für die Abgabe von Rundholz bewilligte die Ortsbürgergemeinde am 5. Dezember 1989. Eine Woche später, am 14. Dezember 1989, genehmigte die Einwohnergemeindeversammlung einen Baukredit von 170 000 Franken.

## Zum Projekt «Fussgängersteg»

Als Grundlage für die Projektierung des neuen Fussgängersteges diente ein militärisches Reglement (Behelfsbrücken mit DIN- oder Holzträgern). Es wurde der Brückentyp «18 t-DIN-Brücke mit Geländer» gewählt. Um den Bedürfnissen einer zivilen Nutzung des Steges gerecht zu werden, mussten ein paar Änderungen an der Konstruktion vorgenommen werden. Für die Überprüfung der Statik wurde erneut Ingenieur Ulrich Blumer aus Bremgarten beigezogen.

## Projektdaten

- Länge des Fussgängersteges 93,00 m
- Breite des Gehbereiches 2,50 m
- Nutzlast des Steges 400 kg/m<sup>2</sup>
- Anzahl Spannungen 8 x 10,50 m und 1 x 9,00 m

## Baumaterialien

Bezeichnung	Menge	Länge	Gewicht
Breitflanschträger DIN 28 (HEB)	27 Stk.	11,75 m	1200 kg/Stk.
Breitflanschträger DIN 18 (HEB)	28 Stk.	3,80 m	
Kreuzverbindungen (Lindapter)	84 Stk.		
Bauschrauben und Nägel und Bohlenbefestigungsbleche			160 kg
Lärchenpfähle $\varnothing$ ca. 34 cm	32 Stk.	7,50 m	400 kg/Stk.
Balken und Bretter	65,00 m <sup>3</sup>		

## Abbruch des defekten Fussgängersteges

Das endgültige Aus für den Fussgängersteg kam mit dem Hochwasser vom 25. Juni 1990. Die von der Reuss mitgeführten Baumstämme beschädigten die rechtsufrig stehenden Pfahljoche und machten den Steg unbenutzbar. Diese Tatsache stellte die Brückenbauer vor ein Problem. Weil der Steg nicht mehr mit Kranfahrzeugen befahren werden konnte, stellte sich die Frage, mit welchen Mitteln die eingebauten Stahlträger ausgebaut und an Land genommen werden konnten. Für das Kommando der Genie Schulen Bremgarten war auch dieses Problem lösbar. Man beschloss kurzerhand, die Stahlträger in Zusammenarbeit mit der Luftwaffe an Land zu hieven. Zum Einsatz kam ein Transportheli-

kopter vom Typ TH 89 Super Puma, denn dieses Fluggerät kann am Lasthaken eine Aussenlast bis zu 4500 kg transportieren.

In der Zeit vom 21. bis 28. September 1990 wurde der alte Steg durch die Genie RS 256 ausgebaut. Die 27 Breitflanschträger wurden auf spektakuläre Weise mit dem Heli zum Kraftwerksgelände oberhalb der Einbaustelle geflogen. Dort wurden die Träger vor Ort durch eine Spezialfirma einer gründlichen Reinigung (Sandstrahlung) unterzogen und anschliessend mit einem besonderen Verfahren neu verzinkt. Das ausgebaute Holz wurde für Heizzwecke aufbereitet oder der Verbrennung zugeführt.

### Der Brückenschlag (Militärjargon)

Das Wort «Brückenschlag» lässt die Herzen der Genisten höher schlagen. Für die auf dem Waffenplatz Bremgarten einquartierte Genie Rekrutenschule passte der Auftrag für den Bau des neuen Fussgängersteges punktgenau ins Ausbildungsprogramm. Für einen Brückenschlag werden alle Register des militärischen Handwerks gezogen. Im Massstab 1:1 können sämtliche Details, die für den Bau eines behelfsmässigen Flussüberganges notwendig sind, geschult werden.

Fahrpontoniere, Rammsappeure, Sappeure, Baumaschinenführer und Motorfahrer geben bei einem solchen Bauvorhaben ihr Bestes.

In der Zeit vom 1.10. bis 17.10.1990 begann eine verstärkte Sappeur-Kompanie der Genie RS 257 mit dem Einbau des Fussgängersteges. Für die technische Ausbildung der Sappeure zeichnete der Instruktor Adj Uof Walter Oettli verantwortlich.

### Personaleinsatz

Funktion	Of	Uof	Rekruten	Spezial	Aufgabe/Tätigkeit
Brückenskommandant	1				Koordination der Bautätigkeit
Wasserfahrer	1	2	10		Rettungs- und Transportdienst
Rammzug		2	18		Rammen der Lärchenpfähle (Joche)
1. Sappeur Zug	1	3	27		*) Einbau der Breitflanschträger DIN
2. Sappeur Zug	1	3	27		Einbau der Brückendecke + Geländer
3. Sappeur Zug	1	3	27		Depot- und Nachschub
Transportzug	1	2	16		Holz- und Eisentransport
Super Puma Equipe				5	*) Transport der DIN 28/18 Träger
Total Beteiligte	6	15	125	5	



Aussergewöhnlich bei diesem Brückenschlag war wiederum der Einsatz des Helikopters «Super Puma». Durch die Wahl dieses Transportmittels konnten die Breitflanschträger, die im Depot beim Kraftwerk Bremgarten-Zufikon zwischengelagert waren, auf sehr effiziente Art transportiert und auch direkt vor Ort eingebaut werden. Diese Arbeit verlangte von der Heli-Besatzung wie vom Bodenpersonal absolute Aufmerksamkeit. Sämtliche Bauarbeiten konnten ohne Zwischenfälle ausgeführt werden; auch die vorgegebenen Termine wurden eingehalten.

Am 19. Oktober 1990 wurde der Fussgängersteg über die Reuss durch Stadtrat Reinhard Rüegsegger eröffnet.

### Die positive Überraschung

Bereits am 15. April 1991 legte Bauverwalter Francis Gottet dem Stadtrat die Bauabrechnung vor. Gemeindeversammlung vom 14. 12. 1989:

– Baukredit	Fr. 170 000.–
– Bruttoanlagekosten	Fr. 102 267.40.– *
– Nettoanlagekosten	Fr. 82 567.40.–
– Kreditunterschreitung	Fr. 87 432.60.–

\*) Die Ortsbürgergemeinde Bremgarten leistete einen Beitrag von 19 700 Franken in Form der Holzlieferung (Lärchenpfähle für die Brückenpfeiler und Rundholz für die Gewinnung des notwendigen Schnittholzes).

### Unterhalt des Fussgängersteges

Um die Lebensdauer des Steges von 10 bis 15 Jahren gewährleisten zu können, muss das Bauwerk unterhalten werden. Dies erfordert eine Kontrolle und Pflege der Eisen- und Holzkonstruktion (Schrauben nachspannen, morsche Hölzer ersetzen, usw.). Trotz der immer wieder ausgeführten Unterhaltsarbeiten, traten im Verlaufe der Jahre Schäden am Gehbelag auf.

1998 wurde zum Schutz der Stegbenützer ein Gussasphaltbelag eingebaut.

---

**Robert Bamert**

Stadtrat, seinerzeit Instruktor beim Bau des ersten Steges



## **... und zum dritten: Die Fussgängerbrücke Isenlauf 2003**

VON FRANCIS GOTTET

### **Planungsphase**

Am Mittwoch, 16.7.2002 um 18.20 Uhr, vermochte der Isenlaufsteg der angeschwemmten Holzmenge nicht mehr Stand zu halten und wurde ungefähr zur Hälfte (5 von 9 Spannungen) weggerissen. Eine durch den Stadtrat kurzfristig gebildete Projektgruppe erhielt den Auftrag, verschiedene mögliche Brückenstandorte und Ausführungsarten zu prüfen. Es waren dies

- ein Fussgängersteg, angebracht an der Bahnbrücke, Variante «hoch» sowie Variante «tief»;
- eine Fussgängerbrücke mit gleichzeitiger Parkhauszufahrt, Variante mit Einfahrt in das 4. UG und Variante mit Einfahrt in das 3. UG;
- eine Fussgängerbrücke am alten Standort, Variante Höhe wie bisher und Variante ansteigend zum mittleren Weg;
- eine Behelfsbrücke am gleichen Standort.

Am besten wurde die Variante einer neuen stabilen und definitiven Fussgängerbrücke am alten Standort mit Anschluss an den mittleren Promenadenweg beurteilt und dem Stadtrat zur Realisierung empfohlen. Wegen der Dringlichkeit der Fussgänger-Verbindung zur Schul- und Badanlage Isenlauf, zum Josefsheim und zu den Wohnquartieren im Stadtteil «West» beschloss daraufhin der Stadtrat, anlässlich der Gemeindeversammlung vom 12.12.02 nicht nur einen Projektierungskredit, sondern bereits einen Baukredit für die gewählte dauerhafte Lösung einzuholen. Aufgrund von Erfahrungswerten und ohne Kenntnis der Ausführungsart wurden die Baukosten auf 625 000 bis 875 000 Franken geschätzt. Der Rahmenkredit inklusive Rückbau des zerstörten Steges wurde daraufhin auf 800 000 Franken festgesetzt.

Gleichzeitig beauftragte man einen erfahrenen Brückenbau-Ingenieur, das Pflichtenheft für eine Generalunternehmer-Submission zu erstellen. Die Submission wurde am 4. November 2002

öffentlich ausgeschrieben. Nicht fünf bis sechs Unternehmen, wie ursprünglich angenommen, sondern 34 Unternehmer verlangten die Submissionsunterlagen. Innert Monatsfrist, das heisst bis zum 2.12.2002, reichten 19 Unternehmen und Arbeitsgemeinschaften insgesamt 24 Projekte mit Kosten von 601 000 bis 1 273 220 Franken ein. Lediglich über den Eingang der 24 Projekte orientiert, aber ohne Kenntnis des erst kurz vor Weihnachten definitiv bestimmten Siegerprojektes, bewilligte die Einwohnergemeindeversammlung den geforderten Rahmenkredit von 800 000 Franken mit grossem Mehr (gegen fünf Nein-Stimmen).

Das Beurteilungsgremium, einerseits aus Fachleuten (Architektur, Brückenbau, Ortsbild-, Natur- und Gewässerschutz) und andererseits aus dem Gesamtstadtrat bestehend, traf sich zu zwei Beurteilungsrunden.

Die Projekte wurden nach folgenden Kriterien bewertet:

1. Preis	50 Punkte
2. Unterhalt, Instandhaltung	20 Punkte
3. Ästhetik, statisches Konzept	30 Punkte
4. Termine (Bonus/Malus)	10 Punkte

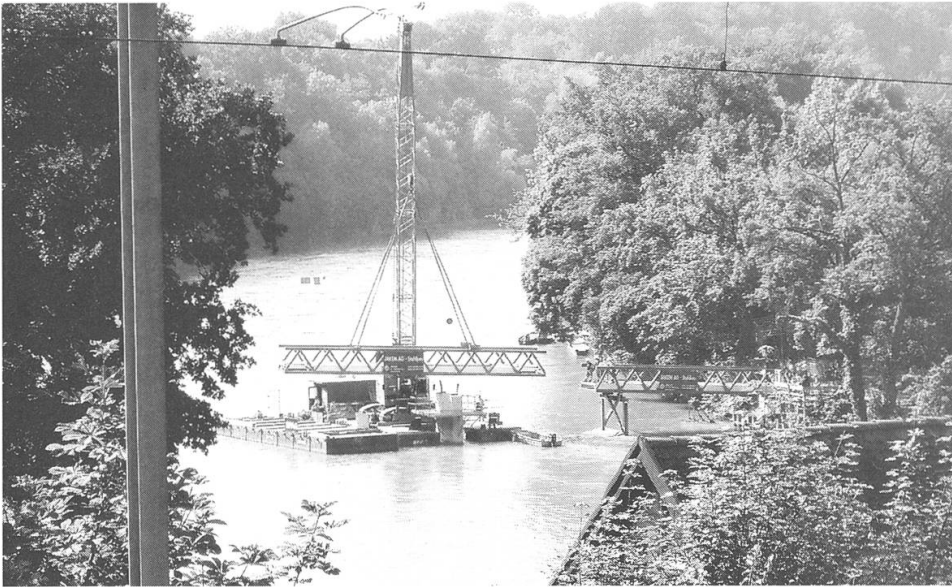
Die Bewertung bezüglich Unterhalt und Instandhaltung erfolgte vorgängig durch Ingenieur R. Kaufmann, unter Beizug von Herrn H. Hürzeler von der Abteilung Brückenbau des Aargauischen Baudepartements. Es ergab sich folgende Schlussrangliste:

1. Losinger Construction AG, Zürich	96,2 Punkte (Fr. 650 980.-)
2. ARGE D/B/ZSS, Dangel+CO. AG, Zürich	85,2 Punkte (Fr. 664 470.-)
3. BG-IF Senn AG/Rothpletz, L., Oftringen	81,7 Punkte (Fr. 719 916.-)
4. Max Vogelsang AG, Wohlen	80,0 Punkte (Fr. 601 000.-)
5. Zschokke Locher AG, Aarau	60,8 Punkte (Fr. 975 932.-)

## **Ausführungen zu den ersten drei Projekten**

### ***1. Rang: Projekt Losinger Construction AG, Zürich***

Es handelt sich um eine klassische und für Fussgängerbrücken bewährte 3-Feldträger-Stahlfachwerkbrücke mit Spannweiten von 24, 40 und 28 m sowie einer Konstruktionshöhe von 1,80 m. Die klaren geometrischen Formen des Fachwerks ergeben eine ruhige einfache Brückenkomposition. Die grosse Spannweite im Mittelfeld gibt der Brücke eine Grosszügigkeit und vermittelt eine Leichtigkeit, die zusätzlich durch die transparente Tragkon-

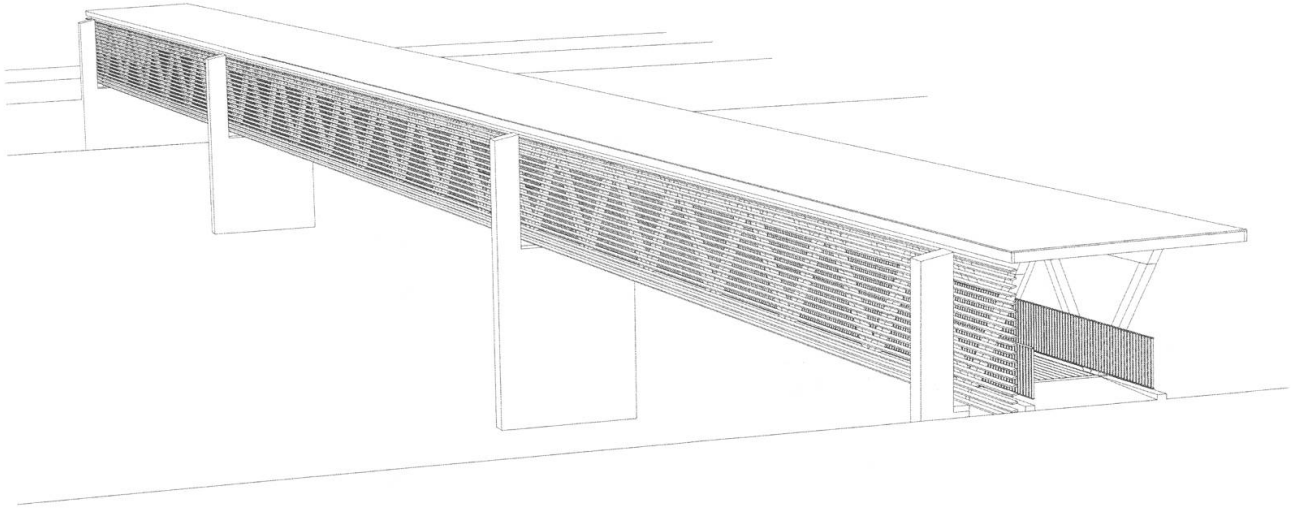


Bei sommerlichen Temperaturen werden die einzelnen Elemente des neuen Stegs eingebaut und miteinander verschraubt.

struktionsverstärkt wird. Grosse Aufmerksamkeit wurde auch der Beleuchtung geschenkt. Durch die Anordnung von insgesamt 32 Leuchten unter dem Obergurt des Fachwerks wird nicht nur der Gehweg, sondern auch die Tragkonstruktion beleuchtet. Dies lässt ein schematisches Lichtband über die Reuss entstehen und ermöglicht selbst bei Nacht ein Erkennen der Brücke von weitem.

## **2. Rang: Projekt Arbeitsgemeinschaft Dangel & Co AG, Baur & Cie AG, Züblin Schlitter Spaltenstein AG, Zürich**

Die 3-Feldträger-Holzfachwerkbrücke mit Überdachung und einer Konstruktionshöhe von 3,38 m und Spannweiten von 28, 38 und 28 m besteht mit Ausnahme der Pfeiler und Widerlager vollumfänglich aus Holz.



Das Projekt  
**ARGE D/B/ZSS,**  
**Dangel+CO. AG, Zürich**  
 erzielte in der  
 Bewertung den  
 zweiten Schlussplatz.

Der gedeckte Holzsteg wird aus zwei parallelgurtigen Fachwerken gebildet. Die gedeckte Brückenkonstruktion in Holzbauweise ist bezüglich der Dauerhaftigkeit und dem Unterhalt sinnvoll. Der gedeckte Steg mit dem einseitig grossen Vordach und der mit Holzlammellen verkleideten Südwand garantiert einen optimalen Witterungsschutz. Der Steg kommt als leichte, moderne Konstruktion daher. Die offene, unverkleidete Seite ermöglicht einen einmaligen Ausblick auf die Altstadt; die verkleidete Seite gegen Süden bildet den Abschluss zum unbebauten Gebiet mit dem Industriecharakter (Elektrizitätswerk). Die markanten Betonscheiben mit der einseitig bis zum Dach hochgehenden Betonstütze stehen für den Widerstand, den der Steg dem Hochwasser entgegenbringen muss. Die hochgehenden Stützen wirken wie Kämpfer gegenüber Schwemmholz, das auch die beiden Vorgänger-Stege zerstörte.

**3. Rang: BG-IF Senn AG, Oftringen, Rothpletz, Lienhard + Cie AG, Aarau, Bänziger + Bacchetta + Fehlmann + Partner, Baden, Bauzone GmbH, Baden**

Auch bei dieser Brücke handelt es sich um eine 3-Feld-Stahlträgerbrücke mit Spannweiten von 39, 31,2 und 23,4 m. Mit den glatten Stahlträgern wird die Schlichtheit und Einfachheit der Brücke betont. Im Flussraum verstärkt der konische Verlauf der Trägerhöhe die Dynamik und die Asymmetrie der beiden Uferböschungen. Mit dem Rhythmus der abnehmenden Spannweiten reagiert sie auf die Krümmung des Flusslaufes und die damit verbundene, asymmetrische Lage der Hauptströmung.

## Ausführung

Der Stadtrat vergab den Generalunternehmer-Auftrag für den Neubau der Fussgängerbrücke an die Firma Losinger Construction AG, Zürich, zu pauschal 650 980 Franken bereits am 6.1.2003. Der Unternehmer wurde dabei verpflichtet, die Brücke bis zum 1. August fertig gestellt und übergeben zu haben. Für Verspätungen wurde eine Konventionalstrafe von Fr. 2 000.– pro Tag vereinbart. Auch der Rückbau der Überreste des alten Steges musste der Firma Losinger Construction AG, Zürich, für 80 162 Franken vergeben werden, weil die Genietruppen, welche als damalige Erstellerin für den Rückbau vorgesehen waren, wegen ihres Einsatzes beim Abbau der Expo 2002 aus zeitlichen Gründen nicht zur Verfügung standen.

Das Baubewilligungsverfahren konnte dank zügiger Behandlung des Gesuches durch die verschiedenen kantonalen Instanzen mit der Baubewilligungserteilung am 24.2.2003 abgeschlossen werden.

Nun stand dem Bau der neuen Fussgängerbrücke nichts mehr im Wege. Nach Ostern, am Dienstag, 22.4.2003, begann die Firma SPAG, Schnyder, Plüss AG, Luzern, mit den eigentlichen Wasserbauarbeiten. Dank der guten Witterung und dem Ausbleiben von Hochwasser waren die beiden Pfeiler sowie die beiden Widerlager innert eines Monates erstellt, sodass am 10. und 11.6.2003 die 5 bis 20 m langen Elemente der Stahlfachwerkbrücke, welche die Firma Jakem AG in ihrem Werk in Münchwilen fabrizierte, ab Pontons eingebaut und miteinander verschraubt werden konnten. Die Fertigstellungsarbeiten konnten nun geruhsam ausgeführt werden, sodass vier Tage vor Terminablauf die Abnahme der Brücke erfolgte.

Am Abend des 1. Augustes fand die feierliche Brückenübergabe mit Einsegnung durch Pfarrerin F. von Essen und Pfarrer K. Ruef und dem traditionellen Banddurchschneiden durch Stadträtin B. Krom und Stadtammann P. Hausherr statt.

---

**Francis Gottet**, Bauverwalter

Fotos

Seite 88 und 93: Robert Bamert

Seite 96: Bauverwaltung Bremgarten