

Der Lärm beginnt in der Nacht

Aarau Verschieben sich beim Strassenbau in Buchs Nord die Schienen, gibts gleich Alarm



David Probst steht mit einem Bein auf dem Vibrationsbär, der die Spundwandelemente zur Absicherung der Baugrube in den Boden einrammt. Hinter ihm steht bereits ein Stück Spundwand.

JIRI REINER

VON BARBARA VOGT

Auf dem Gelände der Lagerhäuser im Gebiet Amsleracher herrscht beinahe Stille an diesem Morgen. Lastwagen fahren aufs Gelände, ein Zug nach dem andern rattert vorbei, irgendwo hämmert ein Presslufthammer.

Erst in der Nacht wirds richtig lärmig. Der Grund: Es werden Spundwände in den Boden einvibriert. Diese braucht, um die Baugrube der neuen Verbindungsstrasse Buchs Nord gegen die angrenzenden SBB-Gleise abzusichern.

Der Lärm sei intensiv und weiträumig zu hören. «Kommt Stahl auf Stahl, so macht dies einen ohrenbetäubenden Lärm», sagt David Probst von der kantonalen Abteilung Tiefbau und Teilprojektleiter des vorliegenden Strassenprojekts.

Seit einer Woche werden die Stahlprofile in den Boden gerammt. Probst rechnet damit, dass die Arbeiten Anfang Juli abgeschlossen sind. Anwohner und Polizei seien im Vorfeld informiert worden.

Bis jetzt gab es keine Reklamationen wegen des Lärms. Je nach Wind hören die betroffenen Anwohner die Baumaschinen mehr – oder weniger. Glücklicherweise ist das Gebiet von den Lagerhäusern abgeschirmt.

Frist von 30 Nächten

Die Arbeiten werden nachts durchgeführt, um den Betrieb der SBB möglichst wenig zu beeinträchtigen. Aus Sicherheitsgründen können die Spundwände nur dann in den Boden einvibriert werden, wenn die zwei an die Baugrube angrenzenden Bahngleise gesperrt sind.

Auch müssen die dazugehörenden Stromleitungen abgestellt sein. Die SBB seien restriktiv, sagt David Probst. Nicht nur was die Sicherheitsmassnahmen anbelangt: «Wir haben 30 Nachtsperren zugesichert bekommen und dürfen nur zwischen 22.30 und 5.30 Uhr arbei-

ten. Benötigen wir länger als 30 Tage, müssen wir ein neues Gesuch einreichen.»

Die Spundwandelemente werden mit einem drei Tonnen schweren Gerät, dem sogenannten Vibrationsbär, bis zu 12 Meter in den Boden eingerammt. Zuvor werden mit dem gleichen Gerät Bohrungen durchgeführt, um die Beschaffenheit des Bodens festzustellen sowie um den Grund aufzulockern. In diesem Gebiet kommt Aarekies-Schotter vor. «Vielleicht stossen wir ja noch auf einen Findling», sagt Probst und lacht.

Die Kräfte, die beim Einbau der Spundwände im Erdreich wirken, seien enorm. Diese könnten zu einer Setzung oder Verdrehung der Bahnschienen führen. Um die minimalste Veränderung wahrzunehmen, werden die Gleise permanent durch ein Messinstrument überwacht. «Wird der Grenzwert

überschritten, gibts Alarm», sagt Probst.

Strasse ist 2015 fertig

Nach dem Einbau der Spundwände gehts erst richtig los mit den Bauarbeiten für die neue Verbindungsspanne Buchs Nord: Auf der gleichen Länge wie die Spundwände – nämlich auf 120 Metern – wird eine Stützmauer zu den SBB-Gleisen hin errichtet. Steht diese, werden die Spundwände nicht mehr gebraucht und sie werden entfernt.

Die neue zweispurige Kantonsstrasse wird die Industriestrasse und die Neubuchstrasse in Buchs verbinden. Sie beginnt im Gebiet Amsleracher mit einem neuen Kreisell an der Industriestrasse, der von der WSB durchquert wird. Anschliessend folgt sie dem Weierweg nach Norden und führt parallel zu den SBB-Gleisen nach Osten. Die Anbindung an die Neubuchstrasse erfolgt mit einem weiteren Kreisell.

Das Strassenprojekt soll im Juli 2015 fertig erstellt sein.

«Kommt Stahl auf Stahl, so macht dies einen ohrenbetäubenden Lärm.»

David Probst, Abteilung Tiefbau

Das Cross-Country-Rennen hinter der Tribüne

Aarau Auf der Bahn galoppieren die Pferde. Auf der Tribüne sitzt das Publikum. Und dahinter? Das Geschehen hinter den Kulissen schildert eine Läuferin: Auch sie muss pünktlich am Ziel sein.

VON LAURA RUFER

Betrieb hat es am Renntag immer. Hinter den Kulissen geht die Arbeit früh los. Wenn ich kurz nach 12 Uhr eintreffe, sind schon viele bei der Arbeit. Ein Junge verteilt Programme, Mitarbeiter der Securitas bewachen die Eingänge, drei Mitarbeiter stehen im Tagessekretariat. Ein weiterer Teil der Belegschaft ist an der Rennleitungssitzung, wo letzte Änderungen besprochen werden.

ICH MELDE MICH AN und beginne nach dem Ende des 1. Rennens mit meiner Arbeit. Meine erste Anlaufstelle ist der Totalisator, welcher für die reibungslosen Abläufe des Wettgeschäfts zuständig ist. Er händigt

mir die Eventualquoten aus, die ein Bote gebracht hat. Jetzt gehts zum Rennleitungsbüro, welches sich oberhalb der Tribüne befindet. Auf dem Weg dahin komme ich am Büro des Speakers und dem Presserraum vorbei. Der Speaker besitzt einen Briefkasten. Ich werfe eine Kopie der Eventualquoten ein. Das Original erhält die Rennleistungssekretärin.

JETZT HÄNDIGT MIR DER RICHTER

das Zielfoto aus. Ist das Ergebnis nicht eindeutig, kommt es oft mit Verspätung – die ich mit rennen wieder wettmache. Eine Kopie bekommt der Speaker. Die zweite erhält der Totalisator. Der Speaker benötigt sie, um dem Zuschauer den definitiven Einlauf mitzuteilen, während der Totalisator per Funk einer Kollegin den Einlauf durchgibt. Nach der Eingabe dieser Daten im System können die Gewinner der Wette ihre Belohnung abholen. Der Totalisator händigt mir drei Zettel mit den Gewinnen aus, die ich zum Speaker, zur Rennleistungssekretärin und zum Richter bringe. Zum Schluss hänge ich den definitiven Einlauf und das Zielfoto



Läuferin Laura Rufer beim Boxenstopp am Kopiergerät. ZVG

auf. Schon folgt das nächste Rennen und ich lege von vorne los.

ES GIBT NOCH VIEL MEHR Mitarbeiter, die im Hintergrund arbeiten: der Dopinggehilfe, die Kinderbetreuerinnen oder die Abwägerinnen. Das Tagesgespräch untereinander sind mögliche Gewinnerpferde, aber auch die Zuschauerzahlen. Es wird spekuliert, welches Rennen am meisten Anklang finden wird. Das letzte Ren-

nen, das Cross-Country, steht hoch im Kurs. Es gilt mit seinen vielen Hindernissen als spannendstes Rennen. Der Verlauf kann nie vorhergesehen werden. Ein Sturz ist nach jedem Hindernis möglich. Auch dass das Pferd ausbüxt, kommt nicht selten vor. Dies sorgt für Spannung.

DIE STIMMUNG unter den Helfern ist meist gut. Dafür sind die Jockeys manchmal muffig. Denn wenn sie gegen eine Regel verstossen, werden sie bestraft. Wenn einer beispielsweise mehr als drei Peitschenschläge pro Rennen abgibt, so kostet ihn dies mindestens 100 Franken. Bei schweren Vergehen kann ein Jockey für das nächste Rennen oder gleich die ganze Saison gesperrt werden.

So verlassen die Leute die Rennbahn ganz unterschiedlich: die Sieger und Wettkönige glücklich, die Bestraften und Pechvögel verstimmt. Und die Helfer? Sie sind zwar müde, aber ihren Lohn haben sie auf sicher in der Tasche.

Pferderennen im Schachen Aarau morgen Sonntag: Erstes Rennen um 13 Uhr.

Giebel-
gezwitscher



Zwei Werke mit Ausstrahlung

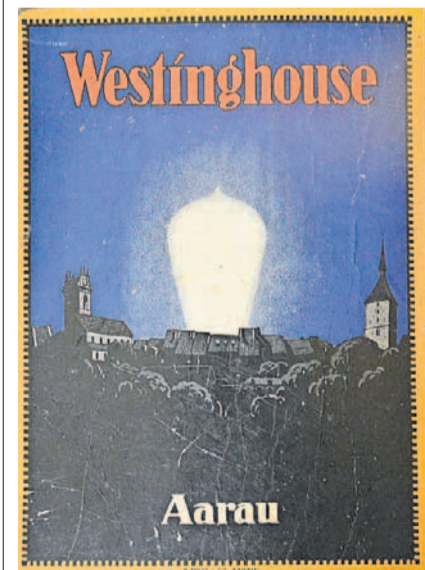
GLÜHWEIN STATT BIER? Zimtsterne statt Wassermelone? Während wir das vorsommerliche Wetter genießen, denken andere schon wieder an Weihnachtsmärkte: Diese Woche fand sich im Posteingang der Redaktion tatsächlich die Einladung für den Weihnachtsmarkt «AdvEntfelden». Das ist zwar löblich, bekommen wir Einladungen doch lieber früh als spät. Aber ein halbes Jahr im Voraus – da läuft es einem beim Gedanken an den Advent bloss kalt den Rücken runter.

GESTERN FAND die Buchvernissage zu einem weiteren Buch über die Architekten **Schneider & Schneider** statt. Der Verlag PSA Publishers aus Zürich fragte das Aarauer Büro an, ob man eine neue internationale Buchserie mit dem Titel «World Architects» mit ihnen beginnen könnte. Im nun erschienenen Fotoband mit



einem englischen und deutschen Text von Michael Hanak sind auf 200 Seiten 16 Projekte von Schneider & Schneider abgebildet (im Bild ein Pavillon an der Weltstrasse). Der Verlag macht einen Schritt von Online-Medien «zurück» in den Printbereich. Das freut Beat Schneider, der findet: «Online-Publikationen verschwinden wieder oder sind veränderbar. Mich fasziniert die Konstanz. Dieses Buch ist für uns das Dokument eines Zeitabschnittes.» Es ist in Buchhandlungen oder per Mail an verlagsservice@ava.ch erhältlich.

AARAU WAR FRÜHER nicht nur bekannt für die Messinstrumente von Kern oder die Seidenbänder der Familie Meyer. In Aarau stand auch die Glühbirnenfabrik Westinghouse. Auf einem Werbeplakat, welche **Eduard Buholzer** vom Lampengeschäft Aarlux im Schachen bei sich aufbe-



wahrt, wird Aarau von einer überdimensionierten Glühbirne erleuchtet. Auf einem anderen steht noch die Telefonnummer: 523. Das Geschäft von Eduard Buholzer ist mit seiner Dokumentation der Glühbirnengeschichte ein halbes Museum. Dieses und alle erdenklichen Reserveglühbirnen zügel er im Herbst in die Telli.

INSERAT

Für Ihre Abfälle
Transport AG Aarau
062 822 14 14
www.transport-ag-aarau.ch