

## Mindestens vier Einwendungen

Anlässlich des Ersatzbaus der Aarebrücke zwischen Auenstein und Wildegg wird die Veloführung heftig kritisiert.

Florian Wicki

Der Ersatz der Brücke zwischen Auenstein und Wildegg gibt zu reden. Nicht das Brückenbauprojekt selber: Dass die 150 Jahre alte Brücke neu gebaut werden und danach Platz für beidseitige Trottoirs und eine acht Meter breite Fahrbahn beinhalten soll, daran stören sich wahrscheinlich die wenigsten.

Und doch sind offenbar bereits vier Einwendungen beim Kanton eingegangen, alle zum selben Thema: die Velo-Route, die ebenfalls über die Brücke führt. Die erste Einwendung, die des Auensteiner Ex-Grossrats Sämtli Richner, wurde bereits vergangene Woche eingereicht.

Nun doppelt der Verein Pro Velo Aargau nach. Der schreibt in einer Mitteilung: «Nebst Sämtli Richner wurden auch der VCS, Pro Velo Region Lenzburg sowie Pro Velo Aarau aktiv und haben unter anderem gefordert, dass zwischen Auenstein und Wildegg eine sichere, direkte und durchgängig befahrbare Veloverbindungen realisiert wird.» Stein des Anstosses sei, heisst es weiter, nicht die Ersatzbrücke

selber, «sondern vielmehr der Knoten Talstrasse/Jurastrasse, welcher in der nun geplanten Vorlage keine angemessene Anbindung der kantonalen Veloroute zum Bahnhof Wildegg und zum Zentrum erlaubt.»

Da Pro Velo Aargau das Ziel hat, «die Sicherheit und Verbreitung des Verkehrsmittels Velo im Kanton Aargau zu fördern und die Interessen der Velofahrenden gegenüber Behörden und Privaten zu vertreten», sah man sich zur Einsprache legitimiert. Der Verein stellt in seiner Einwendung drei Anträge: So seien zwei sichere und durchgängig befahrbare Veloverbindungen vom Knoten Austrasse/Talstrasse bei Auenstein bis zum Bahnhof Wildegg sowie bis zur Aarauerstrasse in Wildegg zu planen und zu realisieren.

Weiter sei der Knoten Talstrasse/Jurastrasse – da ja eigentlich die kantonale Veloroute da drüber führt – velogerecht zu gestalten. Heisst: «In Richtung Bahnhof soll die Veloroute mit einer direkten, sicheren und klar markierten Velofurt über die Zufahrt zum Werksareal der Jura-Cement-Fabrik



Zwischen Wildegg und Auenstein soll eine neue Brücke entstehen – inzwischen gibt es bereits einige Einwendungen gegen das Projekt.

Bild: zvg/Kanton Aargau

AG geführt werden. Vom Bahnhof in Richtung Auenstein sei der Knoten Talstrasse/Jurastrasse velogerecht mit klar bezeichnetem Warteraum zu planen.» Dazu soll der Veloverkehr gegenüber der Zufahrt zum Areal der Jura Cement vortrittsberechtigt sein.

Da die Veloverbindung zwischen Auenstein und Wildegg ja eigentlich durch die Bahnhofunterführung führt, die aber mit dem Velo gar nicht befahrbar ist, weichen laut Pro Velo Aargau

vielen Velofahrenden auf die Ersatzroute via Jurastrasse aus. Die werde aber auch rege von schweren Motorfahrzeugen genutzt: «Die enge Jurastrasse ist im Bereich der Gleis-Unterführung (Grundwasserwanne) von beidseitigen Stützmauern umgeben und lässt Velofahrenden keine Ausweichmöglichkeit. Sie wird daher von Velofahrenden als unattraktiv und insbesondere wegen der vielen LKWs als besonders gefährlich wahrgenommen.»

Das war auch der Hauptpunkt in der Einwendung von Sämtli Richner. Anders als er fordert Pro Velo Aargau aber nicht nur eine neue Unterführung, die parallel zur Jurastrasse verläuft, sondern als Notlösung auch eine Verlegung des Veloverkehrs: «Die Veloverbindungen vom Knoten Talstrasse/Jurastrasse bei Wildegg bis zur Aarauerstrasse sei als gemischter Fuss- und Radverkehr auf dem heutigen Gehweg entlang der Jurastrasse zu führen.»

## Doppelturmhalle wurde gesperrt

Suhr Die Doppelturmhalle der Schulanlage Dorf ist seit gestern Morgen gesperrt. Der Grund: Die neuen Leuchten, die im Februar nach Arbeiten an den Deckenelementen wieder installiert worden waren, haben sich gelockert. Um jegliche Unfälle oder Zwischenfälle zu vermeiden, bleibt die Halle für sämtliche Nutzerinnen und Nutzer vorübergehend unbenutzbar. So steht es in einem Mail, das die Einwohnergemeinde an Schule und Sportvereine verschickt hat.

«Dem Hauswart ist am Dienstagmorgen aufgefallen, dass sich bei der Leuchtenkonstruktion etwas gelockert hat», sagt Bauverwalterin Dunja Koch auf Anfrage. Die Lampen hatte man nach dem Ersatz der Deckenelemente letzten Monat nicht mehr mit den Elementen selbst, sondern mit der Unterkonstruktion verschraubt. Die Situation sei nun mit einem Elektroingenieur abgeklärt worden. «Aufgrund seines Urteils haben wir beschlossen, die Halle umgehend zu sperren», so Koch. «Sicherheit geht in jedem Fall vor.» Die Deckenkonstruktion wird heute eingehend geprüft, dann wird über das weitere Vorgehen entschieden. Am Freitag will die Gemeinde darüber informieren. (ksc)

## Einst dampfte sie durchs Seetal – nun steht sie in Wildegg

Auf dem Schotterplatz kann man seit kurzem eine – funktionstüchtige – Dampflok mit Baujahr 1894 bewundern.

Eva Wanner

Er sei halt ein Spinner. Das sagte Marco Suter zur AZ beim ersten Besuch auf dem Schotterplatz vor rund einem Jahr. Damals öffnete Suter die Tür zu seinem Eisenbahnler-Paradies mit echtem, altem Schalter, mechanischen Billett-Druckmaschinen, alten Bahnhofsschildern, Modelleisenbahnen und vielem, wirklich sehr vielem mehr.

Diesmal öffnet er eine andere Tür im Gebäude an der Hornmattstrasse 22b in Möriken-Wildegg. Und dahinter verbirgt sich seit Montag etwas deutlich Grösseres, das auf deutlich breiteren und schwereren Schienen steht: eine Dampflok, Baujahr 1894, die früher im Seetal verkehrte.

Wie ist denn das passiert? Der Verein Historische Seethalbahn (der sich aus historischen Gründen mit «h» schreibt) müsse wohl auch mitbekommen haben, dass er ein Spinner sei, scherzt Marco Suter. Denn der Verein habe ihn angefragt, ob er Interesse an der Lok habe. Und Suter? Sagte selbstverständlich ja. Natürlich auch, weil das historische Gefährt ein Publikumsmagnet ist und er Besucherinnen und Besuchern an den regelmässig stattfindenden Publikumstagen auf dem Schotterplatz damit eine Freude machen kann. Aber auch, weil sein eigenes Herz beim Anblick der Lok hüpfte.

Insbesondere, weil sie in vielen Teilen original erhalten ist – und vom Verein Historische Seethalbahn liebevoll



Bei diesem Anblick dürften die anderen Verkehrsteilnehmenden nicht schlecht gestaunt haben.

Bild: zvg

gepflegt wurde. Und sie wäre auch fahrfähig. Nur mit den Steigungen im Seetal, Suter spricht von 38 Promille um Beinwil am See herum, hat die «NOB 456» Mühe. Der Verein kann sie also nicht für Publikumsfahrten einsetzen; anders etwa die nur wenige Jahre ältere «Beinwyl». Er möchte das aber gerne tun, sprich, die Lok wieder ganz fit machen. Da sowohl der Verein als auch der Schotterplatz aber auf Nonprofit-Basis agieren, muss dafür erst einmal Geld gesammelt werden. Deshalb steht die kleine Lok nun mal sicher für die nächsten Jahre in Möriken-Wildegg.

Der Transport von Hochdorf her, wo der Verein eine Re-

mise hat, habe reibungslos geklappt, sagt Suter. Die Lok sei ja auch «nur» 25 Tonnen schwer; vergleichsweise ein Leichtgewicht. Aber: «Das waren Arbeitstiere», sagt Suter über das Modell, das früher gerne von Industrien genutzt wurde. Stark und zuverlässig; die Zementfabrik in Holderbank und die Brauerei Feldschlösschen nutzten sie. 33 085 Franken kostete das Gefährt damals. Inzwischen gebe es nicht mehr viele Modelle, schon gar nicht so gut erhaltene.

### Eine Rampe, damit alle reinsehen können

Neben dem in dunklen Farben gehaltenen Arbeitstier steht ein

quietschelbes, grösseres Exemplar: ein ehemaliger Triebwagen der Wengernalpbahn, der zwischen Lauterbrunnen und der Kleinen Scheidegg zum Einsatz kam. Die Züge wurden nach und nach ausrangiert und entsorgt – ausser eben jenes Exemplar, das nun auf dem Schotterplatz zu bewundern ist. Die Sitze sind inzwischen draussen, stattdessen soll hier Ausstellungsfläche entstehen. Bis zu den Wildegger Museums- und Modellbautagen auf dem Schotterplatz am 13. und 14. April soll das passiert sein.

Und noch etwas möchte Suter bis dann gebaut haben: eine Rampe zwischen den beiden Fahrzeugen. Auch das: eine Her-

zensangelegenheit. Immer wieder hätten sie Besucherinnen und Besucher im Rollstuhl oder mit Rollatoren. Diese hätten kaum je die Möglichkeit, sich wie alle anderen den Führerstand einer Lok anzusehen. Auf dem Schotterplatz soll das anders werden.

### Die ehemals grösste Bahnhofsuhr

Zu sehen gibt's dort auch sonst so einiges – und immer wieder Neues. Irgendwo machts ziemlich laut «Ticktack». Wer dem Geräusch folgt, steht plötzlich vor einer riesigen Bahnhofsuhr. «Sie war bis vor einiger Zeit die grösste in der Schweiz und hing in Bern», sagt Suter. Und jetzt?

Ist sie in Möriken-Wildegg – und die grösste Bahnhofsuhr der Schweiz hängt in Aarau.

Auch auf der Modellanlage hat sich im vergangenen Jahr einiges getan. Neue Figuren, Landschaften, eine Seilbahn, eine Schoggifabrik. Bei den Publikumstagen seien jeweils gegen 80 bis 100 Leute da, «und wir haben einige Wiederholungstäter», sagt Suter schmunzelnd. Sie kämen regelmässig, um zu sehen, was sich so verändert hat. Diesmal müssen sie nicht lange suchen – das neueste Stück ist sehr gut sichtbar.

Nächste Publikumstage:  
17. und 30. März, Infos und  
Reservation: [schotterplatz.ch](http://schotterplatz.ch)