

die Zuständigkeit an der Aaretalstrasse – zuletzt hat der Bund diese übernommen. Zurzeit ist aber nicht bekannt, wann an der A1R gebaut wird. Klar ist, Cristina Boschi möchte auch dieses Projekt weiter begleiten. Mit dem Bau von Unter- und Überführungen ist es aber nicht getan, sagt die Wildtierbiologin: «Die verschiedenen Interessensgruppen wie Spaziergänger und Biker müssen sich an die Regeln halten, damit der Wildwechsel funktioniert.»

«Es geht ja nicht hauptsächlich darum, dass Tiere plötzlich in Gebieten auftauchen, wo sie vorher nicht waren. Das kommt aber auch vor.»

(Cristina Boschi, Wildtierbiologin)

14 Millionen Franken kostet die 50 Meter breite Brücke über die Autobahn A1. Das führte zu Diskussionen, weil das Bundesamt für Strassen die Kosten zuerst mit 7,4 Millionen Franken bezifferte. Beim jetzt anstehenden eigentlichen Brückenbau wird es für den Autoverkehr keine Behinderungen geben, es sind lediglich Spurwechsel vorgesehen. Der Nutzen für die Tiere ist dagegen gross, insbesondere wenn der ganze Korridor wieder hergestellt ist: Baumarder, Dachse, Eidechsen, Feldhasen, Frösche, Füchse, Hermeline, Iltis, Kröten, Mauswiesel, Rehe, Rothirsche und Salamander profitieren davon. Ebenso werden Wildschweine im neu erschlossenen Gebiet zirkulieren.

Haben diese zusätzlichen Wanderungen Folgen für die Landwirtschaft, zum Beispiel im Wynental? Cristina Boschi relativiert: «Es geht ja nicht hauptsächlich darum, dass Tiere plötzlich in Gebieten auftauchen, wo sie vorher nicht waren». Das komme schon vor, etwa beim Luchs oder bei der Europäischen Wildkatze. Auch der Rothirsch werde mehr nach Norden vorstossen können. «Durch die vergrösserten Flächen wird aber vor allem die DNA besser durchmischelt. Wildschweine aus dem Luzernischen und aus dem Jura lernen sich so kennen.» Den einheimischen Wildtieren werde mit den Korridoren eigentlich nur der ihnen zustehende Lebensraum zurückgegeben.

Zuletzt bleibt noch, die Wirksamkeit zu überprüfen. Andersorts nutzen die Tiere die geschaffenen Durchgänge gut. «In welcher Form das Monitoring geschieht, ob nur mit mehreren Kameras oder auch mit Spuren, die gesichtet werden, ist noch nicht definiert», erklärt Cristina Boschi. Dazu kommt die genetische Wirkungskontrolle (siehe Artikel unten).

Dann hält Cristina Boschi die Baustelle selber mit einer Kamera fest. Die Gränicherin wird wohl immer wieder in der Nähe der Baustelle zu sehen sein.

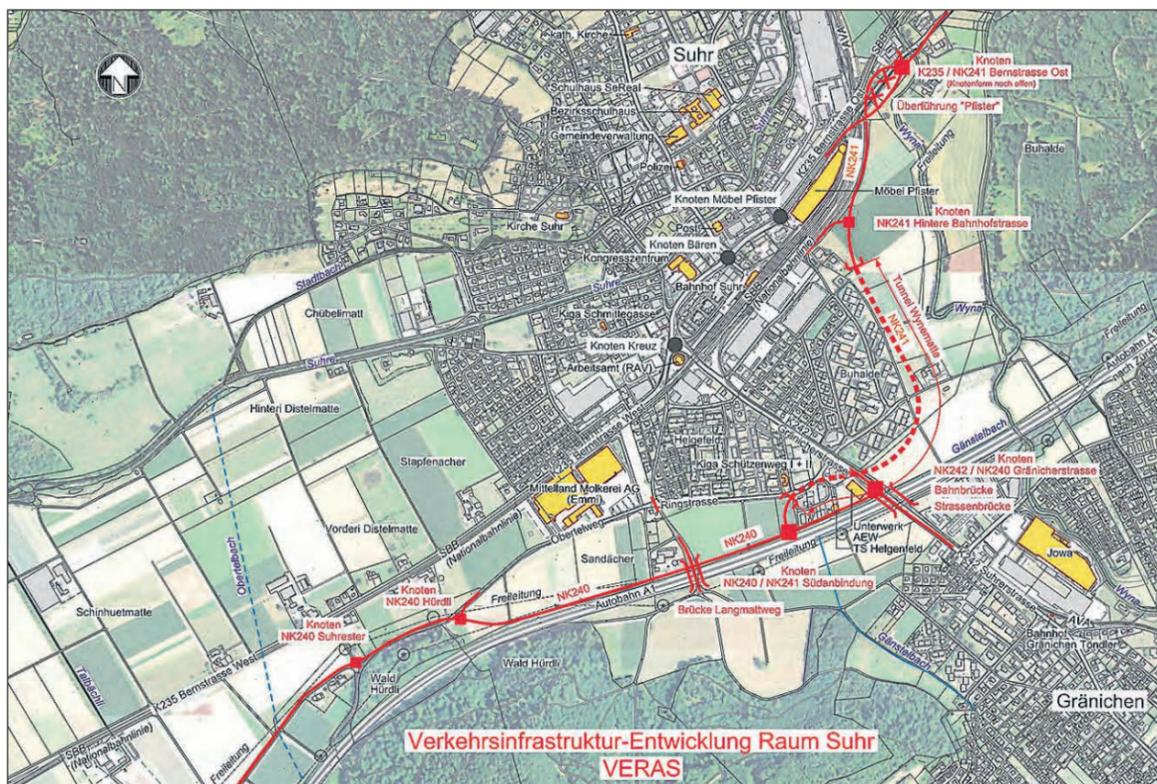
«Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr»: Lösungen für den stark belasteten Siedlungs- und Wirtschaftsraum

Öffentliche Anhörung bis 12. Juni

Die «Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr – VERAS» verfolgt verschiedene Ziele: Den verkehrlich stark belasteten Siedlungs- und Wirtschaftsraum Suhr entlasten, die Belastung für die Wohnbevölkerung reduzieren, das Velonetz für den lokalen und regionalen Verkehr verbessern. Diese Ziele sollen mit Ergänzungen des Strassennetzes im Osten und Süden von Suhr sowie mit einer Reihe von flankierenden Massnahmen erreicht werden. Die öffentliche Anhörung für die Festsetzung der VERAS-Gesamtlösung im Richtplan dauert vom 20. März bis am 12. Juni 2020.

(Mitg.) Das Verkehrsaufkommen im Raum Suhr und insbesondere im Suhrer Dorfzentrum ist in den letzten Jahren stetig gewachsen. Trotz umgesetzten Ausbau- und Verkehrslenkungsmaßnahmen sind die Strassen durch Suhr und Gränichen zu Spitzenzeiten heute überlastet. Um der verkehrlichen Belastung zu begegnen und das Wynental besser an die A1 anzubinden, hat der Kanton bereits vor Jahren Umfahrlösungen untersucht. Seit 2001 liegt ein Projekt vor, auf dem der aktuell gültige Eintrag auf Stufe Festsetzung im Richtplan für eine Umfahrung im Osten von Suhr basiert. In der Weiterbearbeitung hat sich gezeigt, dass die Realisierbarkeit dieses Projekts aus verkehrstechnischen und baulichen Gründen nicht gegeben ist. Die Linienführung wurde deshalb nicht weiterverfolgt. Ebenfalls zeigte sich, dass aufgrund der langen Barrierschliesszeiten in Suhr keine verkehrsplanerisch zufriedenstellende Lösung im Bestand erreicht werden kann. Gleichzeitig wurde erkannt, dass eine Kombination mit einer zusätzlichen Umfahrung im Süden von Suhr die grösste Entlastungswirkung erzielt. Bereits heute ist eine Südumfahrung von Suhr auf Stufe Vororientierung im Richtplan eingetragen.

Auf dieser Basis hat der Kanton gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden Suhr, Gränichen, Ober- und Unterentfelden die Gesamtplanung «Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr – VERAS» entwickelt. Als nächster Schritt soll die VERAS mit einer neuen Umfahrung Suhr – bestehend aus den Teilen Ost und Süd – im Richtplan festgesetzt werden. Die dazugehörigen flankierenden Massnahmen im Bereich Siedlung, Mobilität und Landschaft werden in Zusammenarbeit mit den Gemeinden umgesetzt.



Der Verkehrsfluss in und um Suhr und somit die Erreichbarkeit des Wynentals sollen verbessert werden: Die rot eingezeichneten Linien stellen die Umfahrungswege dar, die durch VERAS realisiert werden. (Grafik: zVg.)

Die VERAS verbindet die Bernstrasse Ost mit der Gränicherstrasse und nach Westen mit der Suhrentalstrasse. Der bestehende Bahnübergang beim Möbel Pfister wird mit einer Überführung entflechtet. Der Teil Ost verläuft entlang dem Siedlungsgebiet in einem Tunnelabschnitt nach Süden. Der Teil Süd verläuft entlang der Autobahn und ab dem Wald Hürdli auf der bestehenden Weltimatt-Achse bis zur Suhrentalstrasse.

Die Gesamtplanung bringt die beste verkehrliche Lösung, um folgende Ziele zu erreichen:

- Entlastung des Siedlungs- und Wirtschaftsraums Suhr vom Durchgangsverkehr
- Verbesserung der Anbindung des Wynentals an die Autobahn A1 und nach Aarau
- Reduktion der Belastung für die Wohnbevölkerung
- Aufwertung des Velonetzes für den lokalen und regionalen Verkehr
- Minimierung des Bedarfs an wertvollem Kulturland
- Möglichst wenig Eingriffe in den Landschaftsraum
- Optimale Anbindung an das bestehende Kantons- und Gemeindestrassennetz

Neue Bahnüberführung beim Möbel Pfister

Eine besondere Herausforderung bildet der heutige Bahnübergang am östlichen Siedlungsrand von Suhr.

Schon heute sind die Schliesszeiten sehr lang – nicht nur aufgrund des Personenzugverkehrs, sondern auch wegen des intensiven Rangierverkehrs zwischen dem Bahnhof Suhr und dem Industriegebiet Suhr-Buchs. Die SBB sehen für die Linie Zofingen-Lenzburg einen Ausbau von Personen- und Güterverkehr vor, der das Problem zusätzlich verschärfen wird. Deshalb soll mit dem Teil Ost der neuen Umfahrung eine Überführung errichtet werden, die westlich der Bahngleise die Bernstrasse aufnimmt und östlich davon an die neue Umfahrungsstrasse anbindet.

Autobahnanschluss Suhr/Wynental wird hinfallig

Im Richtplan besteht im Raum Suhr der Eintrag auf Stufe Vororientierung eines Autobahnanschlusses Wynental. In der Gesamtplanung VERAS wurde die Machbarkeit eines Autobahnanschlusses zwischen Gränichen und Suhr geprüft. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass ein A1-Anschluss Suhr/Wynental zu sehr hohen Verkehrsbelastungen im Zulauf zum neuen Anschluss im Raum Suhr führen würde. In den Detailuntersuchungen wurde festgehalten, dass nur ein Halbanchluss von/nach Richtung Zürich im Raum Weltimatt für diesen Raum verträglich wäre. Durch die strategische Ausrichtung des Bundes, die eine optimierte Anbindung der T5 an den A1-Anschluss

Aarau Ost vorsieht, wird ein Anschluss im Raum Suhr künftig hinfallig.

Regionale Einbindung durch flankierende Massnahmen

VERAS kann seine Wirkung optimal entfalten, wenn parallel dazu eine Reihe von flankierenden Massnahmen umgesetzt werden. Durch die Abstimmung mit den Planungen in den betroffenen Gemeinden wird auch die regionale Einbindung der Gesamtplanung erreicht. Die flankierenden Massnahmen werden in Vertiefungsarbeiten durch Kanton und Gemeinden weiterbearbeitet und parallel zur Projektierung der VERAS zur Umsetzung vorbereitet. Es erfolgt zudem eine Abstimmung zwischen VERAS und dem Agglomerationsprogramm AareLand der 4. Generation. Die flankierenden Massnahmen liegen in den Bereichen Verkehrsmanagement, Strassenraumgestaltung, Fuss- und Veloverkehr sowie Siedlung und Landschaft.

Öffentliche Anhörung bis 12. Juni

Die öffentliche Anhörung zur Richtplananpassung VERAS auf Stufe Festsetzung dauert bis am 12. Juni. Voraussichtlich gegen Ende 2020 soll das Dossier dem Grossen Rat vorgelegt werden. Informationen zu VERAS und zur öffentlichen Anhörung: www.ag.ch/veras.

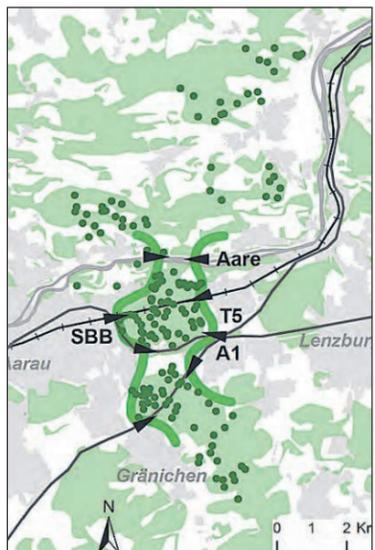
Vorbereitungen, um die Wirkung von Wildtierpassagen zu kontrollieren, laufen schon seit über 10 Jahren

Wirkungskontrolle dank Gen-Spur von Rehen

Mittels «genetischer Fragmentierung der Rehvorkommen» im Wildtierkorridor Suret, kann in ein paar Jahren festgestellt werden, ob durch den Bau der Grünbrücken und Unterführungen die gewünschte Durchmischung der Wildtiere stattfindet.

Dr. Daniel Hepenstrick von der Eidgenössischen Forschungsanstalt WSL (Wald, Schnee und Landschaft), hat im Auftrag der Abteilung Wald des Kantons Aargau 2011 einen Artikel für die Zeitschrift «Umwelt Aargau» verfasst. Er beleuchtete darin das Forschungsprojekt über die genetische Fragmentierung der Rehvorkommen im damals noch stärker zerschnittenen Wildtierkorridor Suret.

Neun Jahre später sind die breiteren Durchgänge unter der SBB-Strecke Aarau – Rapperswil bereits realisiert worden, die Grünbrücke über die A1 ist im Bau. Was noch fehlt ist ein gleicher Übergang über die Aaretalstrasse.



Die grünen Punkte bezeichnen die Fundorte der 176 untersuchten Rehe. Beschriftet und mit Pfeilen markiert sind die Aare, die vierspurige SBB-Linie sowie die Autobahnen A1 und A1R. (Grafik: wsl.ch)

Genetische Wirkungskontrolle

Doch wofür ist die Feststellung der genetischen Fragmentierung gut? «Bei herkömmlichen Wirkungskontrollen von Wildtierpassagen wird vor allem überprüft, ob und welche Wildtiere die Passagen queren. Damit wird bestätigt, dass eine Passage benutzt wird», schreibt Hepenstrick in seinem Bericht. Um herausfinden zu können, ob nach dem Bau der Passagen tatsächlich die gewünschte Durchmischung der vorher getrennten Populationen stattfindet, brauche es aber genetische Untersuchungen. So wurden 2007 bis 2009 Ohren von 176 geschossenen oder verunfallten Rehen von Jägern gesammelt und anschliessend durch ein Labor untersucht. Die vier dabei genetisch festgestellten Rehpopulationen zeigen, dass es für die Rehe bei den beiden Autobahnen T5 und A1 kein Durchkommen gibt. Die mit einem schwachen Drahtzaun abgesperrte SBB-Linie zeigt keinen Trenneffekt und auch die Aare, mit ihren teilweise mit Betonplatten verbauten Uferstellen, stellt eine nur schwache Barriere dar.

Die Untersuchung aus dem Jahr 2011 bildet nun die Vergleichsbasis für genetische Wirkungskontrollen, die ab 2021 durchgeführt werden. «Ob sich die Populationen tatsächlich wie erhofft durchmischen, kann mit einer wiederholten genetischen Untersuchung nach dem Bau der Grünbrücken überprüft werden», hält Daniel Hepenstrick in seinem Bericht weiter fest. Interessant wird für die Forscher insbesondere sein, ob sich die «Inselpopulationen» zwischen den beiden Autobahnen tatsächlich als solche auflöst. Unklar ist das deshalb, weil Wildtiere ihre Reviere auch ohne von Menschen geschaffenen Hürden abstecken. Bei kleinen Gruppen, deren Insel nicht erreichbar ist, gibt es jedoch ein vorrangigeres Problem: Werden die Korridore nicht wieder hergestellt, drohen gewissen Wildtieren früher oder später Inzuchtprobleme, Bestände werden geschwächt oder sind regional gar vom Aussterben bedroht. Nicht nur Rehe, sondern auch Hirsche und Wildschweine sind von Inzucht bedroht. Diese Arten brauchen viel Platz.

Die Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft hat in einer weiteren Untersuchung im Jahr 2015 denn auch festgestellt, dass das Revier zwischen den eingezäunten Autobahnen A1 und T5 Rehe zu nahe verwandt sind miteinander. Es stellte fest, dass sowohl die regionale, wie auch die lokale Durchlässigkeit der Landschaft wieder hergestellt werden muss.

Brücke über die Aaretalstrasse

Zentral ist deshalb auch der Bau der Grünbrücke über die Aaretalstrasse A1R. Der GeoAgenda des Kantons Aargau ist zu entnehmen: «Die vier-spurige T5 soll im Wald mit einer Wildtierbrücke (50 m breit) östlich der Kehrichtverbrennungsanlage Buchs und mit einem Kleintierdurchlass westlich der KVA aus der Naturschutzzone «Lostorf» ins Gebiet «Brästenegg» gequert werden.» Analog zur A1 sind eine Beton- und eine Holztragkonstruktion vorgesehen, dazu Geländemodellierung, Walddrohung, Lebensraumaufwertung und die Anpassungen des Waldwegnetzes.