

Der Suhret : Nadelöhr für Wildtiere

Autor(en): **Gremminger, Thomas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarauener Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **93 (2019)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-813563>

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 Suhret – Nadelöhr für Wildtiere

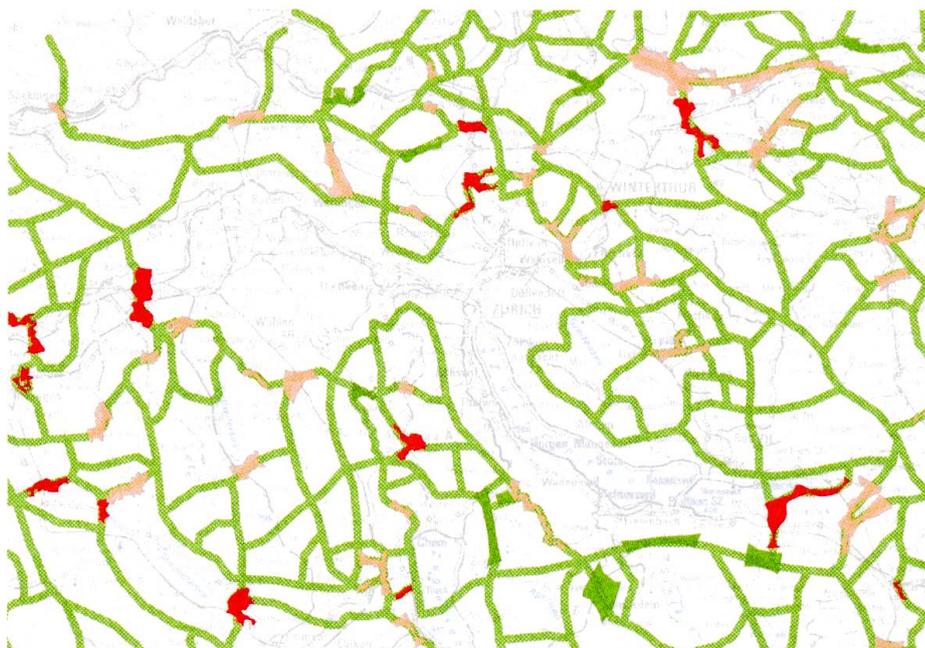
Thomas Gremminger

Wildtiere brauchen für Ihre Wanderungen ein «grünes Wegnetz», um von einer Lebensrauminsel zur nächsten zu gelangen. Zwischen Olten und der Linthebene ist der Wildtierkorridor Suhret die einzige Verbindung für Wildtiere vom Schwarzwald zu den Voralpen. Bessere Durchgängigkeit ist aber dringend nötig.

Der breite Siedlungsgürtel und die übergeordneten Verkehrsachsen in den Flusstälern von Aare und Limmat bilden zusammen mit dem Zürichsee eine praktisch undurchdringliche Barriere und blockieren die grossräumige Ausbreitung der Wildtiere.

Beim Suhret jedoch kommen die Ausbreitungsachsen im Norden und Süden des Siedlungsgürtels einander recht nahe. Zwischen Olten im Westen und der Linthebene im Osten ist der Wildtierkorridor Suhret die einzig mögliche Verbindung zwischen der Nord- und der Zentralschweiz und damit das Herzstück auf der internationalen Ausbreitungsachse Schwarzwald-Voralpen quer durch den Kanton Aargau.

Zudem handelt es sich beim Suhret um eines der grösseren Waldgebiete im Aargau, das sich von der Aare über den Suhret-Wald und das Oberholz weiter Richtung Süden hinzieht, einzig unterbrochen durch die Ackerflächen im Breiteloo. Dies sind gute Voraussetzungen für einen Wildtierkorridor.



Es braucht Wildtierkorridore wie den Suhret

Wildtiere haben ein ausgeprägtes tageszeitliches und saisonales Bewegungsverhalten, zur Nahrungssuche, zur Fortpflanzung oder um ihr Bedürfnis nach Ruhe und Schutz zu befriedigen. Auf Nahrungssuche nutzt beispielsweise der Baumarder im Jahresverlauf ein bis zu 10 Quadratkilometer grosses Gebiet. Eine Wildschweinrotte kann ihr Streifgebiet im Jura bis auf 30 Quadratkilometer ausdehnen. Und wenn ein Jungtier aus dem mütterlichen Heimrevier abwandern muss, kann es noch weit grössere Strecken zurücklegen.

Diese Raumannsprüche stehen in Konflikt mit den Nutzungsinteressen des Menschen. Stark befahrene Strassen und Bahnlagen, Siedlungsgebiete, verbaute Ufer, wenige Deckungsstrukturen im Kulturland und zunehmende Freizeitaktivitäten abseits der Wege und in Randzeiten stellen für viele Tierarten ein Problem dar. Ihre Lebensräume sind gestört, zerschnitten und engmaschig eingegrenzt. Diese «Verinselung» der Kulturlandschaft kann in den einzelnen Lebensräumen zu kritischen Bestandsgrössen führen, da Ausbreitung und Wiederbesiedlung wegen der vielen trennenden Hindernisse zunehmend eingeschränkt sind. Um diese Einschnürung zu durchbrechen, müssen durchgängige Wildtierkorridore geschaffen werden.

Ein «grünes Wegnetz» für Wildtiere

Je kleiner und störungsanfälliger die Lebensrauminseln sind, umso wichtiger für die Wildtiere wird deshalb ein intaktes «grünes Wegnetz», das den Austausch zwischen den «Inseln» sicherstellt. Der Bund bezeichnete mit Unterstützung der Kantone 2001 für die Schweiz ein solches den tradi-

↑ Ausschnitt aus dem «grünen Wegnetz» der Schweiz mit Ausbreitungsachsen (grüne Bänder) und Wildtierkorridoren (rot = unterbrochen, gelb = beeinträchtigt, grün = intakt). (Grundlage BAFU 2018. Grafik: Abteilung Landschaft und Gewässer, Kanton Aargau)

1 Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL), Schriftenreihe Umwelt, Nr. 326, Korridore für Wildtiere in der Schweiz, Bern 2001.

2 Entscheidungen des Schweizerischen Bundesgerichts (BGE), 1A.173/2000.

3 Wildtierkorridore stellen kurze, kritische Abschnitte auf den Ausbreitungsachsen dar. Sie sind etwa durch eine natürliche oder eine anthropogen bedingte Engstelle, z. B. zwischen zwei Ortschaften, und durch Hindernisse in Form von Verkehrsinfrastrukturen gekennzeichnet.

4 Die 31 Wildtierkorridore des Kantons sind im kantonalen Richtplan festgesetzt. Seine Anweisungen zur Aufwertung, Sanierung und Sicherung der Wildtierkorridore sind damit für die Behörden von Kanton und Gemeinden verbindlich.

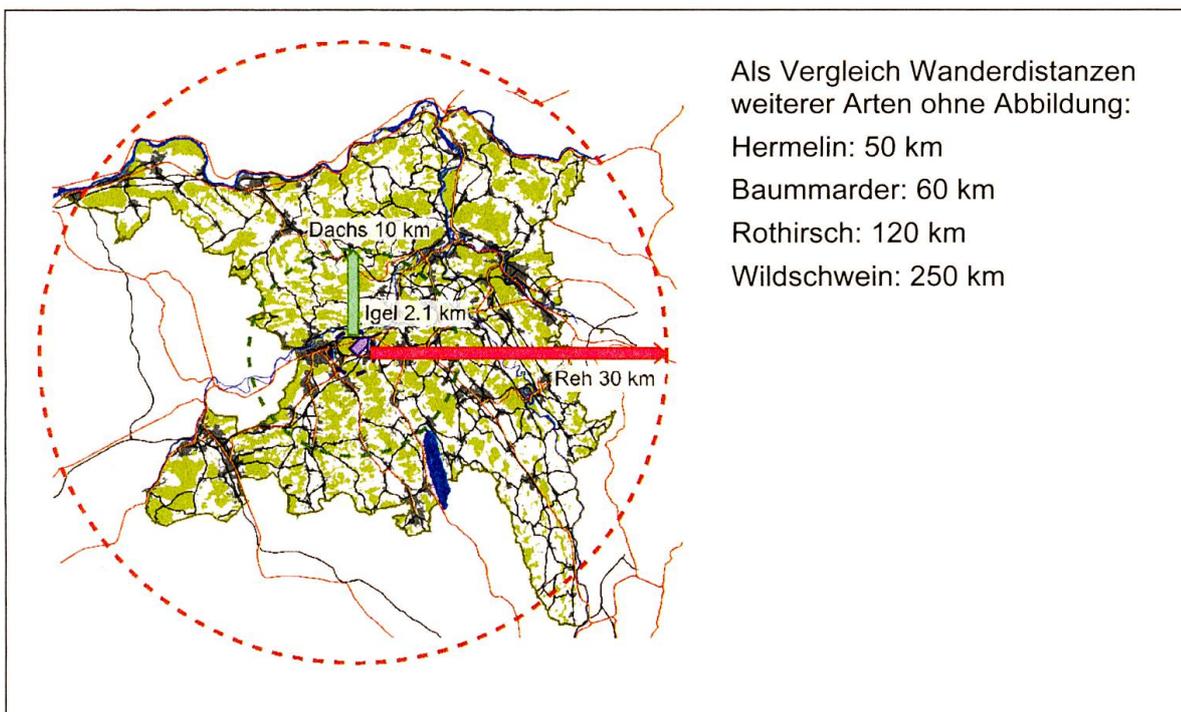
tionellen Wildtier-Wanderrouen nachempfundenes Wegnetz, bestehend aus Ausbreitungssachsen und Wildtierkorridoren, als Fachgrundlage zur Unterstützung der Lebensraumvernetzung.¹

Gerade im Mittelland handelt es sich bei den Wildtierkorridoren oft um die letztmögliche Engstelle durch eine wenig wildtierfreundliche Umgebung.

Das Bundesgericht wies den Wildtierkorridoren 2001 in einem wegweisenden Entscheid² zudem noch eine ungleich höhere Bedeutung und Verbindlichkeit zu als ursprünglich vom Bund in seiner Publikation angedacht. Es anerkannte, dass zu einem umfassenden Schutz nicht nur die hochwertigen Biotope gehören, sondern auch die wichtigsten Abschnitte auf dem «grünen Wegnetz» – die Wildtierkorridore.³

Gerade im Mittelland handelt es sich bei den Wildtierkorridoren oft um die letztmögliche Engstelle durch eine wenig wildtierfreundliche Umgebung. Viele Wildtierkorridore sind heute noch unpassierbar oder nur beschränkt funktionsfähig. Um die existenziell wichtige Durchgängigkeit des gesamten «grünen Wegnetzes» zu erreichen, müssen diese Engstellen durchgängig gemacht und die Hindernisse entschärft werden. Der Suhret ist ein Paradebeispiel für einen solchen Durchschlupf zwischen zwei dicht bebauten Siedlungsgebieten.⁴

↓ Wanderdistanzen verschiedener Wildtiere.
(Umwelt Aargau, Sondernummer, 31.7.2010.
Grafik: Ackermann+Wernli, Aarau)



Suhret

Einen guten Überblick über den Wildtierkorridor Suhret verschafft man sich im Grenzgebiet von Biberstein und Auenstein. Der Blick von einem erhöhten Standort am Fuss der Gisliflüh ist eindrucklich. Links die Siedlungsgebiete von Rapperswil, Hunzenschwil und Schafisheim, rechts das Häusermeer von Aarau-Rohr, Buchs, Suhr und Gränichen; und dazwischen ein weites Waldareal. Von der Kantonsstrasse aus sieht man nur Wald, etwas gestört durch den Schlot der Kehrichtverbrennung Buchs und eine Hochspannungsleitung.

Herzstücke und Nadelöhr mit Hindernissen

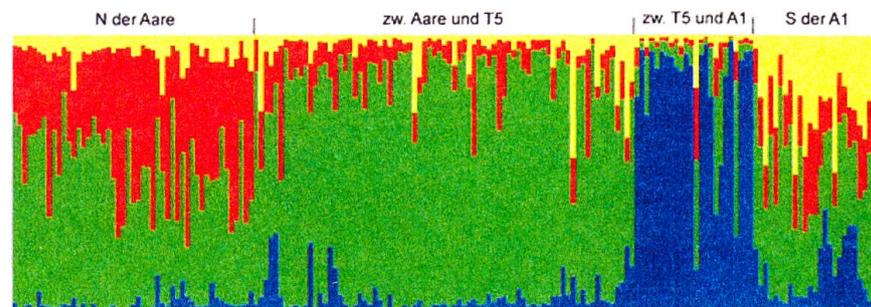
Was den Suhret auf den ersten Blick als grossen Wald-Naturraum erscheinen lässt, ist bei genauerem Hinsehen für die Wildtiere ein Nadelöhr mit mehrfachen Hindernissen: Das verbaute Aareufer, die Autobahn A1, die vierspurige Aaretalstrasse T5, die Kantonsstrassen K247 Suhr–Hunzenschwil und K244 Aarau Rohr–Rapperswil, die beiden Eisenbahnlinien Aarau–Rapperswil und Suhr–Hunzenschwil und das ackerbaulich genutzte Breiteloo schränken die Qualität des Wildtierlebensraums ein, führen punktuell zu hohen Fallwildzahlen oder stellen praktisch undurchlässige Barrieren dar.

Auch von der Grösse des Wildtierkorridors lässt man sich gerne täuschen. Der Suhret-Wald entlang der vierspurigen SBB-Strecke hat zwar eine vorteilhafte Breite von zweieinhalb Kilometern. Ob der Wildtierkorridor insgesamt seine Funktion erfüllen kann, entscheidet sich aber nicht dort, sondern an seiner engsten Stelle. Und diese ist zwischen der Industriezone von Hunzenschwil und der Kehrichtverbrennungsanlage nur knapp 280 Meter breit. Dieses Nadelöhr wird auch noch von der Bahn und der T5 zerschnitten. So funktioniert der Wildtierkorridor Suhret heute nicht und wird seiner herausragenden Bedeutung für das nationale «grüne Wegnetz» in keiner Weise gerecht. Mehr noch, vor allem die T5 und die A1 führen auch zu einer Verinselung des Lebensraums mit einer Aufteilung der Wildtierpopulation innerhalb des Wildtierkorridors selbst.

Eine genetische Studie der Eidgenössischen Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft (WSL) im Auftrag des Kantons, durchgeführt an 176 Ohrenproben von geschossenen oder verunfallten Rehen im Suhret und in den angrenzenden Gebieten weist deutliche Unterschiede bei den Rehpopulationen nördlich und südlich der beiden Autobahnen nach. Auch die Aare hat offenbar eine schwach trennende Wirkung auf die Durchmischung der lokalen Rehpopulationen, nicht aber Kantonsstrassen und Eisenbahnlinien.



↑ Blick von Norden über den Wildtierkorridor Suhret. (Foto: Abteilung Landschaft und Gewässer, Kanton Aargau)



Masterplan für den Suhret

Zwischen 2001 und 2003 erarbeitete der Kanton einen Masterplan für den Suhret. Er beinhaltet alle wichtigen Massnahmen zur Aufwertung des Lebensraums im Wildtierkorridor und die zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit notwendigen Vorhaben an den acht oben genannten Hindernissen. So wurden acht Teilprojekte in Angriff genommen. Nachfolgend dargestellt wird das erste im Suhret realisierte Teilprojekt.

SBB-Unterführungen – erstes realisiertes Teilprojekt

Heute sind die Gebiete der beiden Suhrhard-Unterführungen an der SBB-Strecke Aarau–Rapperswil Lichtungen. Vor allem das östliche Gebiet zeigt sich als liebliche Naturoase mitten im Wald. Mit Ausnahme des nördlich entlang der Bahn führenden Unterhaltswegs sind alle zuführenden Waldwege verschwunden. Die Unterführung wurde für den Menschen gesperrt. Wie kam es zu dieser wundersamen Verwandlung?

Mit dem Ausbau der SBB-Strecke Aarau–Rapperswil auf vier Spuren in den 1990er-Jahren war zu befürchten, dass die

↑ Der Suhret mit seinen Mehrfachbarrieren (Strassen: rote Linien, Bahnen: orange Linien) und angrenzenden Bauzonen (altrosa Flächen). (Karte: Abteilung Landschaft und Gewässer, Kanton Aargau)

➤ Zuordnung von 176 Rehen im Wildtierkorridor Suhret aufgrund genetischer Fingerabdrücke zu vier Gruppen, getrennt durch Aare, T5 und A1. (Grafik: Daniel Hepens-trick, WSL Birmensdorf)

Barrierewirkung zunimmt und die Wildtiere die doppelt so langen Unterführungen noch weniger nutzen. Der Kanton wollte deshalb vor dem Bahnausbau die Wildtierbewegungen mit Fotokameras genauer beobachten. Interessant war vor allem das Verhalten der Rehe, eine wichtige Zielart im Suhret. Das Ergebnis bestätigte die Befürchtungen – kaum ein Reh querte im Beobachtungszeitraum die Unterführungen. Die beiden Passagen unter den Gleisen waren für das Reh nicht attraktiv – zu eng, zu unübersichtlich, zu steil waren die Böschungen.

Immerhin wurde erreicht, dass die SBB die Suhrhard-Unterführungen zumindest unter der neuen Doppelspur auf wildtierverträgliche Breiten von 12 beziehungsweise 15 Metern auslegte. So konnte eine Verbesserung der Lebensraumsituation im Umfeld der beiden Unterführungen vorgenommen



werden – aber nicht unter der bestehenden Doppelspur. Die SBB war (noch) nicht bereit, der Forderung des Kantons und der betroffenen Gemeinden nach einer Verbreiterung der Unterführungen auch unter der bestehenden Doppelspur nachzukommen. Sie reklamierte eine Gleichbehandlung mit anderen Verursachern von Beeinträchtigungen im Wildtierkorridor Suhret wie etwa dem Bund mit der Nationalstrasse A1 oder dem Kanton mit der kantonalen Autobahn T5 und den Kantonsstrassen. Der Kanton Aargau und die Gemeinden Suhr und Buchs reagierten mit Beschwerden auf die ihrer

↑ Die den Wildtieren überlassene Suhrhard-Unterführung Ost nach der vollständigen Sanierung. (Foto: Abteilung Landschaft und Gewässer, Kanton Aargau)



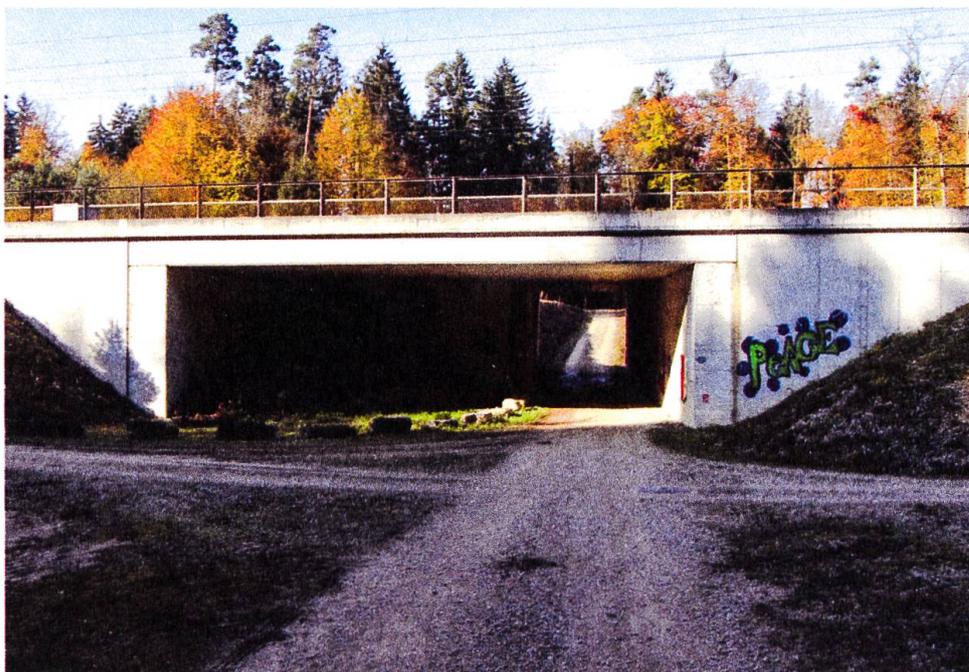
Meinung nach weiterhin zu starke Zerschneidung des national wichtigen Wildtierkorridors.

Die SBB realisierten den Ausbau auf vier Spuren mit den breiten Unterführungen vorerst nur unter der neuen Doppelspur. Die nach und nach beginnenden Sanierungen an den Kantonsstrassen und an der T5 sowie die Zusicherung des Bundesamts für Strassen, ASTRA, die A1 ebenfalls zu sanieren, überzeugten die SBB schliesslich. Nach längeren Verhandlungen unterzeichneten SBB, Kanton und die beiden Gemeinden im Juni 2008 eine Vereinbarung, die den Ausbau der Unterführungen auch unter der alten Doppelspur, die Sperrung der östlichen Unterführung für den Menschen, den Rückbau von Waldwegen, den naturnahen Unterhalt über 25 Jahre und eine Erfolgskontrolle beinhaltete. Das Bundesverwaltungsgericht schrieb dann die Beschwerden im August 2008 ab.

Die SBB begannen darauf zügig mit der Projektierung. Bereits im Herbst 2012 erfolgten die Rodungen. Und an Ostern und Pfingsten 2013 wurden die vor Ort gebauten tonnenschweren Betonkolosse mit hydraulischen Pressen millimeterweise in die aufgebrochene Lücke der alten Doppelspur geschoben. Diese war über die Feiertage jeweils 64 Stunden für die zwei spektakulären Aktionen gesperrt. Pünktlich am Dienstagmorgen fuhr der erste Zug wieder über die alte Doppelspur.

↑ Die nur 4,5 Meter breite Suhrhard-Unterführung mit den steilen Böschungen vor dem Streckenausbau. (Foto: Abteilung Wald, Kanton Aargau)

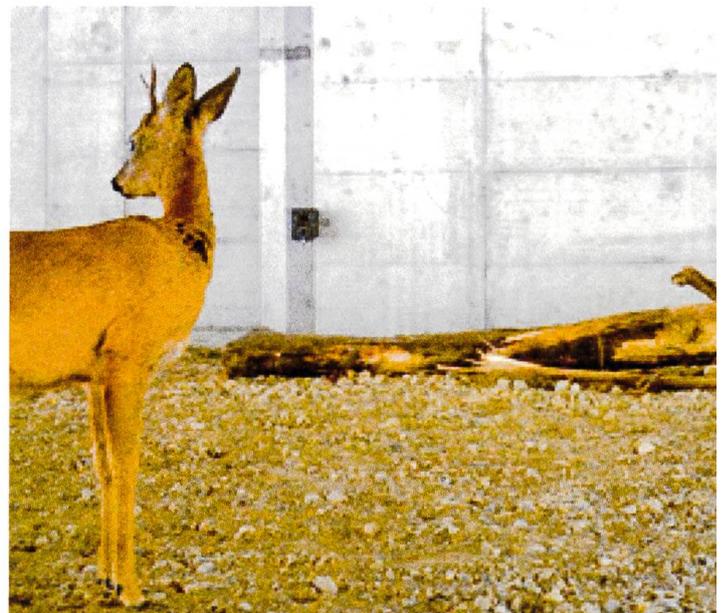
↓ Die Suhrhard-Unterführung nach dem Streckenausbau und vor der vollständigen Verbreiterung. (Foto: Abteilung Landschaft und Gewässer, Kanton Aargau)



Die Unterführungen werden benutzt

Bereits kurz nach Abschluss der Bauarbeiten erfassten die für die vierjährige Erfolgskontrolle montierten Fotokameras das erste Reh. Mit der Aufweitung der Unterführungen und der Umgestaltung der Böschungen waren diese Passagen für die Tiere offenbar attraktiv genug geworden. Heute queren Rehe die Unterführungen sogar bei Tag.

Mit Ausnahme des Wildschweins passieren sämtliche Zielarten die durchgängig breiten Unterführungen. Deutlich geben die Ergebnisse der vierjährigen Erfolgskontrolle auch die Unterschiede der beiden Unterführungen wieder. Es bestätigt sich die These, dass menschliche Störungen für das Verhalten der Tiere und damit auch für die Funktionsfähigkeit eines Querungsbauwerks von entscheidender Bedeutung sind. Die westliche Unterführung ist für den Menschen weiterhin nutzbar. Die Flurwege sind hier nicht zurückgebaut oder unpassierbar gemacht. Deshalb wird die westliche Unterführung wegen den zahlreichen menschlichen Bewegungen auch von deutlich weniger Rehen gequert als die östliche Unterführung, die praktisch nicht von Menschen begangen wird.



➤ Autobahn T5 mit Wildschutzzaun – hier gibt es für Wildtiere kein Durchkommen. (Foto: Abteilung Landschaft und Gewässer, Kanton Aargau)

→ Rehbock bei Tag in der Suhrhard-Unterführung, aufgenommen durch eine dort installierte Fotokamera. (Foto: Stefan Suter, WLS GmbH)

Mit der Aufweitung der Unterführungen und der Umgestaltung der Böschungen waren diese Passagen für die Tiere offenbar attraktiv geworden. Heute queren Rehe die Unterführungen sogar bei Tag.

Ausblick

Bis der ganze Suhret für Wildtiere durchgängig ist, wird es noch einige Jahre dauern. Nach dem Bau des Kleintierdurchlasses an der K247 und den Ökomassnahmen im Breiteloo ist, wenn alles rundläuft, Ende 2019 Baubeginn der Wildtierüberführung an der A1. Für einen funktionsfähigen Wildtierkorridor Suhret fehlen noch die Sanierungen an der T5 und der K244 und die durchgehenden Ökomassnahmen im Breiteloo. Erst damit hat der Kanton seinen wichtigen Beitrag zugunsten des «grünen Wegnetzes» und vor allem für die durch den Aargau führende Ausbreitungsachse zwischen Schwarzwald und Voralpen geleistet, für die er auch eine hohe Mitverantwortung trägt.

Der Autor

Thomas Gremminger lebt in Brugg und arbeitet als Fachbereichsleiter und als Gesamtprojektleiter für die Wildtierkorridore und bei der Abteilung Landschaft und Gewässer des Kantons Aargau.

