

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 140 (2014)
Heft: 25: Grüne Infrastruktur

Artikel: "Das Bewusstsein ist hoch"
Autor: Dietsche, Daniela / Gremminger, Thomas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-390730>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

«Das Bewusstsein ist hoch»

Wildtiere können sich in Mitteleuropa immer seltener frei bewegen.

Es gibt verschiedene Ansätze, ihre Situation zu verbessern.

Für den Kanton Aargau ist die Verankerung in der Raumplanung zentral.

Interview: Daniela Dietsche



Thomas Gremminger, dipl. Geograf, Leiter Fachbereich Landschaft und Vernetzung, Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt

TEC21: Herr Gremminger, im Aargau gibt es 31 überregionale Wildtierkorridore. Viele sind nicht mehr intakt. Seit wann arbeiten Sie daran, die Durchlässigkeit zu erhöhen?

Thomas Gremminger: Die Wildtierkorridore wurden 1996 in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Eine Weile ist nichts passiert. Dann sind die vereinigten Umweltverbände auf die Kantonsregierung zugegangen und haben Druck gemacht. Daraufhin wurde zwischen 2001 und 2003 ein Sanierungskonzept erarbeitet. Darin hat man sich 30 Jahre Zeit gegeben, die 31 Korridore aufzuwerten, wieder durchgängig zu machen und zu sichern. Jetzt sind wir zehn Jahre dran.

Sind Sie mit dem Ergebnis zufrieden?

Gremminger: Ja, es hat sich einiges getan. Am Baregg wurde vor rund einem Jahr die Erfolgskontrolle einer neuen Grünbrücke über die Kantonsstrasse und einer grossen Unterführung unter der A1 wiederholt (vgl. S. 24, «Landschaft, hindernisfrei»). Es zeigte sich, dass alle Zielarten die Bauwerke nutzen. Auch die Korridore Oberlunkhofen-Jonen, Seengen-Boniswil oder Oberwil konnten verbessert werden. Wir bauen viele Kleintierdurchlässe für Marder, Dachs oder Wiesel und versuchen die Situation von Autofahrern und Grosswild durch Sensoranlagen zu verbessern. Was für mich aber noch wichtiger ist: Das Bewusstsein in der Bevölkerung und bei den Gemeinden ist inzwischen recht hoch.

Auf dem Weg hierher in Ihr Büro hatte ich den Eindruck, die Gemeinden bauen intensiv. Sind sie mit ihren Überbauungen schneller als Sie?

Gremminger: Von 220 Gemeinden im Aargau sind vielleicht 80 bis 90 von den Wildtierkorridoren betroffen. Zwar haben noch nicht alle Gemeinden die

Wildtierkorridore in ihren Nutzungsplänen, aber im Rahmen der üblichen Revisionen werden diese Vorgaben des Richtplans aufgenommen. Wir als Kanton haben die Aufgabe, die heiklen Stellen raumplanerisch zu sichern. Damit sind wir schon recht weit.

Wie machen Sie das?

Gremminger: Wir haben einen Planungsgrundsatz und Planungsanweisungen im Richtplan, die besagen, dass die Durchgängigkeit der Wildtierkorridore nicht vermindert werden darf und die Gemeinden die Durchgängigkeit in ihren Nutzungsplänen sichern. Wir prüfen alle Bau- und Planungsvorhaben. Bei Baugesuchen oder Planungsverfahren nehmen wir Stellung und haben bei der Interessenabwägung ein gewisses Gewicht. Der Richtplaneintrag ist behördensetzlich. Auf kommunaler Ebene braucht es die Nutzungspläne. Wenn wir wollen, dass alle die Wildtierkorridore berücksichtigen, müssen im Kulturlandplan der Gemeinde Landschaftsschutzzonen oder spezielle Zonen «Wildtierkorridor» ausgewiesen sein. Das bedeutet: Die Regelung wird grundeigentümerverbindlich.

« Nicht alle Menschen möchten Luchs, Bär und Wolf in ihrer Nähe haben. »

Wie sieht eine solche Regelung konkret aus?

Gremminger: Wir haben eine Mustervorlage für die Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinden erarbeitet. Dort schlagen wir vor, die Korridore im Kulturlandplan auszuscheiden, und schreiben vor, dass die Durchlässigkeit ungeschmälert zu erhalten ist. In dieser Zone sind dann verschiedene Bauten und Installationen wie Tiergehege, unnötige Lichtemissionen verursachende Anlagen etc. unzulässig.

Wie erfahren die Planer davon?

Gremminger: Die Mustervorlage geht an alle Planer, die von Gemeinden einen Auftrag zur Zonenplanrevision haben. Wir sind baulich vielleicht noch nicht so weit wie andere Kantone, aber in Bezug auf die Raumplanung führend. In diesem

gesicherten Umfeld können wir mit der Jägerschaft, dem Bauernverband und der Forstwirtschaft sprechen und unsere baulichen Massnahmen umsetzen.

Wo fangen Sie an?

Gremminger: Unser grösstes Projekt ist der Suret, ein national bedeutender, klassischer Wildtierkorridor mit Mehrfachbarriere. Das Gebiet wird durchschnitten von der Autobahn A1, einer vierspurigen Bahnlinie mit Nachtverkehr, der vierspurigen Aaretalstrasse T5 und zwei Kantonsstrassen. Hinzu kommt, dass das Aareufer teilweise verbaut ist. Gesamtschweizerisch liegt hier eines der wichtigsten Nadelöhr, das das Queren des Mittellands in Nord-Süd-Richtung und eine grossräumige Verbindung vom Schwarzwald zu den Voralpen ermöglicht. Wir arbeiten seit 2003 mit unterschiedlicher Intensität daran, die Durchlässigkeit wiederherzustellen.

« Wir sind baulich vielleicht noch nicht so weit wie andere Kantone, aber in Bezug auf die Raumplanung führend. »

Wer führt die Massnahmen aus?

Gremminger: Hauptsächlich der Verursacher, das heisst für die Verkehrsträger das Bundesamt für Strassen (Astra), die SBB und die Abteilung Tiefbau des Kantons. Die SBB haben im Oktober 2013 zwei neue Unterführungen mit einer Investitionssumme von rund 10 Mio. Franken wildtiergängig verbreitert. Die Abteilung Tiefbau wird an den Kantonsstrassen Kleintierdurchlässe bauen, und das Astra hat zugesichert, 2017/2018 eine Grünbrücke über die A1 zu erstellen. Das Kraftwerk muss im Rahmen der Neukonzessionierung die Betonplatten am Aareufer entfernen und das Ufer wildtiergängig gestalten.

Unsere Aufgabe ist es, die verschiedenen Vorhaben zu koordinieren. Eine gemeinsame Datenbank gibt es nicht.

Können Sie auch unabhängig von Bund und SBB die Situation für die Wildtiere verbessern?

Gremminger: Unsere Hauptaufgabe ist es, die eigenen Vernetzungsprojekte im Kulturland, im Wald und an den Gewässern voranzubringen. Wir haben zum Beispiel beim Wildtierkorridor Oberlunkhofen-Jonen eine Intensivobstanlage verlegt. Solche Anlagen sind eingezäunt und verhindern so das Queren. Für den Umzug der Bäume, den Schutz vor Hagel, Regen oder Sonne, die Bewässerungs- und Retentionsanlage hat der Kanton 110000 Franken investiert. Das war ein längerer Prozess, denn es

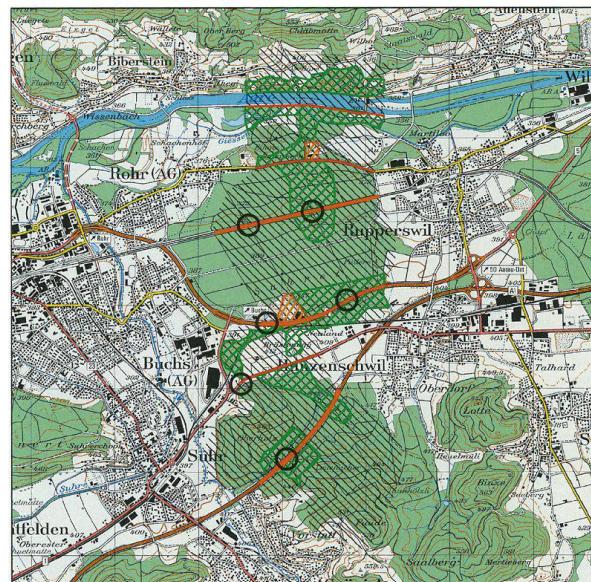
musste so organisiert sein, dass der Landwirt keine finanziellen Einbussen hatte. Das Beispiel zeigt: Es gibt viele Möglichkeiten, die Durchgängigkeit zu verbessern, man braucht allerdings Ideen und die entsprechenden Finanzen. Bisher war das im Aargau nicht so problematisch, aber künftig wird das Geld knapper.

Was bereitet Ihnen sonst noch Kopfzerbrechen?

Gremminger: Zwei Dinge. Zum einen die wieder zunehmende Produktionsorientierung der Landwirtschaft. Es ist schwierig, die Landwirte dazu zu bewegen, dass wir unsere Vernetzungsmaßnahmen auf ihren Produktionsflächen umsetzen dürfen. Wenn der Landwirt auf seiner Fläche Heckenstrukturen zulässt und im Idealfall auch pflegt, wird er seit 1993 zwar über Direktzahlungen vom Bund und Zusatzzahlungen vom Kanton abgegolten, aber er muss erst mal wollen. In der Regel erwerben wir das Land nicht, sondern erstellen nur die Strukturen. Wenn es um Kernlebensräume ging, haben wir auch schon Land gekauft. Wir können den Grundeigentümer aber nicht zwingen, das Land abzutreten.

Und was ist der zweite Punkt?

Gremminger: Die Kosten von Grossbauwerken, vor allem wenn wir ohne Bund oder SBB bauen müssen. Sollte eine Grünbrücke bei einer Kantonsstrasse nötig sein, braucht es einen Kredit beim Grossen Rat. Ob die grüne Infrastruktur in einem Umfeld, das eher Richtung Sparen geht, ausreichend Gewicht erhält, ist nicht sicher.



Der **Wildtierkorridor Suret** ist die einzige bewaldete, rund 300 m breite Lücke im Siedlungsgürtel zwischen Olten und der Linthebene. Heute wird er noch von mehreren Barrieren zerschnitten.

Wildtierüberführungen aus Holz

In der Schweiz gibt es bisher noch keine Wildtierüberführungen aus Holz. Das Bundesamt für Strassen (Astra) war gegenüber diesen Konstruktionen bisher skeptisch, vor allem hinsichtlich Dauerhaftigkeit, die zum Beispiel durch Tausalzeintrag oder konstruktive Mängel beeinträchtigt werden könnte. Die Bauwerke auf den Autobahnen werden in der Regel auf eine Lebensdauer von 70 Jahren ausgelegt. Nun möchte aber auch das Astra den Markt entscheiden lassen und Holz nicht mehr von Beginn an ausschliessen, wie Richard Kocherhans, Leiter der Astra-Infrastrukturfiliale Zofingen, erklärt. Für die geplante Wildtierüberführung Rynetel über die Autobahn A1 bei Suhr arbeitet das Astra zwei Lösungen aus: eine konventionelle Betonkonstruktion und eine Konstruktion in Holz. Beide Varianten werden submittiert, die wirtschaftlich günstigste soll dann realisiert werden. Die öffentliche Projektaufgabe ist für im Herbst 2015 geplant. Gebaut wird voraussichtlich ab 2018/2019. Das Argument, ein grosser Vorteil einer Holzkonstruktion sei die Vorfabrikation und damit die schnelle Montage, entkräftet Kocherhans. «Man kann auch vorgefertigte Betonelemente einbauen, ohne die Strasse zu sperren. Für mich ist am ehesten der Einsatz von heimischen Produkten ein Argument. Obwohl man auch da aufpassen muss. Holz wird ebenfalls importiert, und Kies als Betonzuschlagstoff gibt es in der Schweiz reichlich.»

Übrigens: Die Grünbrücke in Holzbauweise über die B101N bei Wiesenagen (D) wurde kürzlich mit dem Holzbrückenpreis 2014 ausgezeichnet (vgl. TEC21 20/2014, S. 10).

Haben Sie ein Beispiel, von dem Sie wissen, dass es auf Sie zukommt?

Gremminger: Wir müssen die Grünbrücke über die T5 selbst bauen, weil die kantonale Autobahn im Zug der Referendumsabstimmung zur Autobahnvignette nun doch nicht an den Bund übergeht. Die T5 ist der kurze vierspurige Autobahnzubringer von Hunzenschwil bis Aarau. Wir planen dort die erste Grünbrücke mit einer Holzunterkonstruktion in der Schweiz.¹ Wir sprechen von rund 9 Mio. Franken, die aus der kantonalen Strassenkasse finanziert werden müssen.

Wann sind solche grossen Bauwerke gerechtfertigt, abgesehen von SBB-Linien und Autobahnen?

Gremminger: Ab 10000 Fahrzeugen pro Tag rechnet man mit einer erheblichen Barrierefunktion. Ist die Belastung geringer, setzen wir zum Beispiel Sensoranlagen ein. Sie sind verhältnismässig günstig. Die Tiere sind zwar nicht hundertprozentig geschützt, aber die Anlagen warnen immerhin die Autofahrer und Autofahrerinnen.² Der starke Rückgang der Wildunfälle auf den drei Strassenabschnitten mit solchen Anlagen bestärkt uns, weitere Stellen durch Sensoranlagen zu entschärfen.

Gibt es ein Warnsystem, das sich bemerkbar macht, wenn auf einem Strassenabschnitt der Verkehr dauerhaft stark zunimmt?

Gremminger: Wir kennen natürlich die Verkehrsbelastung, die alle paar Jahre neu erhoben wird. Aber wie sich die zunehmende Belastung auf das Wanderverhalten der Tiere konkret auswirkt, ist schwierig zu beurteilen. Es wäre also eine interessante Aufgabe zu prüfen, wie sich die Situation an einer Stelle verschärft und ob die Barrierewirkung zunimmt.

Ist es denkbar, dass ein Bauwerk nur erstellt wird, um einer seltenen Art das Wandern zu ermöglichen?

Gremminger: Ich möchte das nicht ausschliessen, aber politisch stelle ich mir das schwierig vor. Es gibt wahrscheinlich auch nur wenige solcher Arten – in Gewässern der Fischotter und an Land Luchs, Bär und Wolf. Diese Tiere möchten allerdings nicht alle Menschen in ihrer Nähe haben. Die Ausbreitung des Luchses wird eher durch Umsiedlung gefördert.

Der Kanton Aargau spielt aufgrund der Grenznähe eine wichtige Rolle. Wie ist die Zusammenarbeit mit Deutschland?

Gremminger: Schwarzwald, Hotzenwald und Dinkelberg sind ennet der Grenze das Pendant zum Jura, mit einer Vielzahl von Biotopen und Arten. Dank der geringen Distanz sind diese Naturräume relativ einfach zu vernetzen. Wir suchen den Kontakt mit den zuständigen Stellen in Baden-Württemberg. Eine Herausforderung wird die A98 sein, wenn diese durchgehend in Betrieb gehen wird. Auf den Plänen ist die Durchgängigkeit momentan sichergestellt. Unsere Wildtierkorridore im Rheintal wurden bereits verbindlich festgelegt. Und wir sind an der Projektierung der verschiedenen Massnahmen. Hier müssen wir gemeinsam weitergehen. Denn wir investieren viel Zeit und Geld, und es wäre ein Irrsinn, wenn diese Anstrengungen an der Landesgrenze enden würden. •

Daniela Dietsche, Redaktorin Ingenieurwesen/Verkehr

Anmerkungen:

¹ Das Tiefbauamt des Kantons Aargau plant über die Schnellstrasse T5 eine Holzkonstruktion. Nach Aussage des Projektleiters Guido Sutter liegt jedoch erst ein Auflageprojekt vor, das ungefähr einem Vorprojekt nach SIA entspricht. Das heisst, verschiedene technische Details sind noch nicht abschliessend festgelegt.

² Bei üblichen Anlagen werden die Wildtiere mit akustischen Signalen vor herannahenden Autos gewarnt, oder fixe Warntafeln weisen auf die potentielle Gefahr durch Wild hin. Neue Systeme erfassen nicht nur die Bewegungen des Wilds und leiten diese als Warnsignal weiter, sondern sie können die Daten der Sensoren auch abspeichern. Diese Informationen machen deutlich, nach welchem Muster sich die Wildtiere bewegen. Wenn ein Tier die Infrarotstrahlen unterbricht, leuchten am Strassenrand Warntafeln auf, und die Fahrzeuglenker können das Tempo reduzieren.