

Bahn frei für die Eigentrasse der WSB

Matthias Adelsbach | Abteilung Tiefbau | 062 835 35 60

Die Wynental- und Suhrental-Bahn (WSB) erhält auf der Strecke zwischen Aarau und Suhr ein eigenes Trasse. Das Projekt bringt weniger Staus und mehr Verkehrssicherheit auf der Strasse, verkürzte Fahrzeiten auf der Schiene und ein bequemes Umsteigen zwischen SBB und WSB in Suhr. Bereits bei der Planung wurden die notwendigen Umweltschutzmassnahmen ins Projekt integriert, sodass das Bundesamt für Verkehr die Umweltverträglichkeit des Projekts bestätigt hat. Während des Baus überwacht eine Umweltbaubegleitung die Umsetzung der geplanten Massnahmen.

Heute fährt die WSB auf der knapp vier Kilometer langen Strecke zwischen Aarau und Suhr wie eine Strassenbahn direkt auf oder neben der Buchser- bzw. Tramstrasse. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, verkehrt die WSB künftig auf dem Trasse der heutigen SBB-Strecke Aarau-Suhr.

Was ist geplant?

Das Trasse, die Fahrleitungen und Signalanlagen müssen komplett neu gebaut und den Anforderungen der Meterspur angepasst werden. Im Bahnhof Aarau sind Anpassungen an den Abstellgleisen und an der Fahrleitung erforderlich. Die Unterführung Gais wird mit einer Doppelspurbrücke für die WSB erweitert. Nach dem Torfeld verläuft die WSB einspurig die Industriestrasse entlang, welche mit einer durchgehenden Baumallee ökologisch aufgewertet wird. Die Haltestelle Buchs wird zweigleisig und enthält eine Wartehalle sowie einen Kiosk. Der Abschnitt zwischen der Haltestelle Buchs und der Gemeindegrenze Buchs-Suhr ist wieder eingleisig. Ab dem Alten Badiweg verläuft das Trasse erneut als Doppelspur. Die Bahn überquert die Suhre und den Verbindungskanal zur Wyna über eine neue Brücke. Danach taucht das Gleistrasse ab und unterquert die SBB-Gleise und die Bernstrasse. Nach der Haltestelle Suhr schliesst die Dop-

pelspur mit einer Weiche nördlich der Hinteren Bahnhofstrasse an das bestehende Eigentrassee längs der Gränicherstrasse an.

Sobald das neue Trasse fertiggestellt ist, wird das bestehende WSB-Gleis entlang der Buchser- bzw. Tramstrasse zurückgebaut. Für die Neugestaltung des Strassenraumes ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept in Arbeit.

Seit Mai dieses Jahres ist das Projekt im Bau. Die Bauarbeiten dauern rund zwei Jahre. Spätestens auf den Fahr-

planwechsel im Dezember 2010 werden das neue WSB-Trasse und der neu gestaltete Bahnhof Suhr in Betrieb genommen.

Umweltschutzmassnahmen beim Bau

Das Trasse führt vor allem in Buchs mitten durch Wohngebiete. Zum Schutz der Anwohner während der zweijährigen Bauphase wurde das Projekt daher sorgfältig geplant, und es werden folgende Massnahmen getroffen:

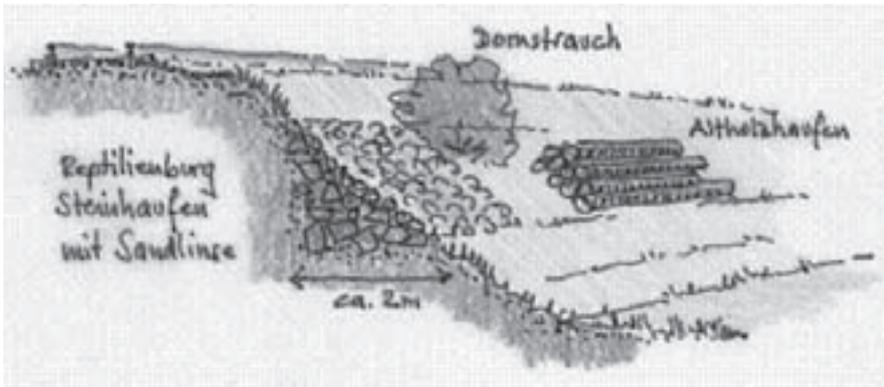
■ Recycling von Baumaterialien:

Möglichst viel des anfallenden Aushub- und Bodenmaterials wird für Schüttungen, Hinterfüllungen und gestalterische Massnahmen wiederverwendet. Das Gleiche gilt auch für den Schotter des heutigen SBB-Trassees. Dieser wird zu einem Installationsplatz gefahren und dort mit einer mobilen Siebanlage gereinigt. Der verschmutzte Feinanteil wird zur Verwertung abtransportiert, während der saubere Grobschotter zwischengelagert und wieder eingebaut wird.



Foto: Tino Reinecke, Ernst Basler und Partner AG

Bauarbeiten im Bereich der künftigen Unterführung Bernstrasse



Steinhaufen mit Sandlinsen bieten Reptilien attraktive Lebensräume.

Bild: Andreas Erni, Ernst Basler und Partner AG

- Bahntransporte statt Lastwagenfahrten: Gleise, Schwellen, Masten, Fahrleitungen sowie der grösste Teil des Schotters für den Umbau der SBB-Bahnhöfe Suhr und Aarau werden bevorzugt per Bahn und nicht mit Lastwagen transportiert.
- Partikelfilter für Baumaschinen: Die Schadstoffbelastung wird möglichst gering gehalten: Alle grösseren Baumaschinen sind mit Partikelfiltern ausgerüstet. Durch Befuchten und weitere Massnahmen wird eine übermässige Staubentwicklung verhindert. Verschmutzte Strassenabschnitte werden regelmässig gereinigt.
- Beschränkung der Arbeitszeiten: Gearbeitet wird in der Regel von 7 bis 12 Uhr sowie von 13 bis 17 Uhr (ausnahmsweise bis 19 Uhr). Nacht- und Wochenendeinsätze werden auf das betrieblich notwendige Minimum beschränkt und im Voraus angekündigt.

Eine Umweltbaubegleitung gewährleistet, dass diese Massnahmen eingehalten werden.

Geringe Lärmbelastung beim Betrieb

Auch die Auswirkungen beim Betrieb der WSB auf dem eigenen Trasse wurden im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichts detailliert untersucht. Die Belastungen durch Lärm sowie durch Erschütterungen und Körperschall erfordern keine speziellen Massnahmen wie beispielsweise Lärmschutzwände oder Unterschottermatten, da die massgebenden Grenz-

und Richtwerte eingehalten sind. Diese Aussagen gelten auch, wenn der Fahrplan der WSB zu einem späteren Zeitpunkt auf einen Viertelstundentakt verdichtet wird. Dies ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass die WSB-Züge leichter und leiser sind als die bisher verkehrenden SBB-Züge und praktisch nur noch neues, lärmarmes Rollmaterial eingesetzt wird. So werden etwa auf den Zeitpunkt der Eigentrassierung fünf Triebzüge der Bremgarten–Dietikon–Wohlen–Meisterschwanden-Bahn übernommen und zehn Trieb- und Steuerwagen überholt. Zudem verkehren auf dem neuen Trasse keine Güterzüge mehr, sondern ausschliesslich Personenzüge.

Ökologische Aufwertungsmassnahmen

Die Bauarbeiten werden dazu benutzt, die neue Strecke landschaftlich und ökologisch aufzuwerten. Um die Strassenführung optisch zu verbessern, werden beidseits des Bahnübergangs an der Hinteren Bahnhofstrasse Wildhecken auf Rohboden gepflanzt. Auf der Südseite der Unterführung Bernstrasse wird als Abschluss der Böschung ein Sichtschutz aus Hecken angelegt. Im Bereich des Gleisraums in Aarau und entlang der Strecke werden Strukturelemente wie Steinkörbe, Steinhäufen mit Sandlinsen und Altholzhaufen errichtet. Diese verbessern die Lebensbedingungen der Reptilien.

Entlang der Strecke wird die Längsvernetzung der verschiedenen Lebensräume mit unterschiedlichen Mass-

Was macht eine Umweltbaubegleitung?

Die Umweltbaubegleitung (UBB) wird von der Bauherrschaft eingesetzt und hat insbesondere folgende Aufgaben:

- Unterstützung bei der Ausschreibung umweltrelevanter Bautätigkeiten;
- Instruktion des Baustellenpersonals zusammen mit der Bauleitung, z.B. mit Merkblättern, Schulungen vor Ort;
- Kontrolle der Umsetzung der geplanten bzw. verfügbaren Umweltschutzmassnahmen auf der Baustelle – gemeinsam mit der Bauleitung;
- Intervention bei der Bauleitung, falls Umweltschutzmassnahmen oder Bauvorgänge nicht wie geplant ausgeführt werden oder die Umwelt dadurch beeinträchtigt werden könnte;
- Beratung der Bauherrschaft, der Bauleitung sowie der Grundeigentümer bei Fragestellungen in Bezug auf die Umwelt;
- periodische Berichterstattung an die zuständigen Behörden über den Bauvorgang, über die getroffenen Schutzmassnahmen, über allfällige Schadenereignisse aus Sicht der Umwelt und über die Wiederinstandstellung nach Abschluss der Bauarbeiten;
- Erfolgskontrolle und Anordnen von allfälligen Ersatz- und Zusatzmassnahmen;
- Organisation der Umweltbauabnahme und Erstellung sämtlicher erforderlichen Unterlagen;
- Verfassen eines Schlussberichts.

nahmen optimiert: Einkiesen kleiner Restflächen, Pflanzen von Niederhecken auf geeigneten Restflächen wie im Bereich des neuen Übergangs Bachstrasse, Anlegen von Strukturelementen für gefährdete Insektenarten, gezieltes Pflanzen von Einzelbäumen zur Orts- und Landschaftsbildgestaltung sowie ökologische Aufwertungen der Gewässerbereiche unter der Suhrebrücke.

Auch im Bereich der neuen Suhrebrücke sind die Arbeiten bereits im Gang. Die bestehende Stahlbrücke über die Suhre und den Verbindungskanal zur Wyna wird abgebrochen und durch eine neue Stahlbetonbrücke ersetzt, welche auf die Doppelspur dimensioniert ist. Die Widerlager werden ebenfalls abgebrochen und durch neue ersetzt. Die Spannweite der neuen Brücke ist so gross, dass für Gerinne und Böschungen genügend Platz bleibt.

Nach den Bauarbeiten werden die Ufergehölze wiederhergestellt und ergänzt sowie die neuen Böschungen standortgerecht bestockt. Auf dem Landspickel unter der Suhrebrücke wird ein Amphibientümpel angelegt. Die neuen Geröll-, Kies- und Sandbereiche im Brückenschatten – so ge-

nannte Ruderal- und Sukzessionsflächen – bieten Pionierpflanzen wertvolle Lebensräume. Die Abdichtungsmauer auf der Nordseite des Verbindungskanals erhält eine Natursteinverkleidung.

Durch das Projekt der Eigentrassierung wird also nicht nur die Verkehrssicherheit erhöht, sondern das Gebiet erfährt eine umfassende ökologische Aufwertung, was der Bevölkerung sowie auch Flora und Fauna zugute kommt.



Dieser Artikel entstand in Zusammenarbeit mit Thomas Leutenegger, Ernst Basler und Partner AG, Zollikon, 044 395 11 11.



Foto: Tino Feinecke, Ernst Basler und Partner AG

Bauarbeiten im Bereich der Suhrebrücke

