

ERSTE WILDBRÜCKE AUS HOLZ



Lange Überzeugungsarbeit war nötig: Vor über 20 Jahren hat Stefan Zöllig aufgezeigt, dass Holz die richtige Baustoffwahl für Wildtierbrücken ist. Heute imponiert die Holzbrücke Rynetel über die Autobahn A1 – weitere werden folgen.

Wenn die Rehe diesen Sommer zur Paarung die Autobahn A1 überqueren, werden sie nicht merken, dass sie über die schweizweit erste Wildtierbrücke aus Holz gehen. Für sie ist wichtig, dass ihre Gebiete jenseits der Autobahn wieder erschlossen sind. Weil Verkehrswege die Lebensräume der wildlebenden Tiere durchtrennen, legt das Bundesamt für Umwelt Wildtierkorridore von überregionaler Bedeutung fest. Herkömmliche Wildtierbrücken sind Stahlbetonkonstruktionen. Sie dienen den Tie-

ren, sind aber alles andere als klimafreundlich. Die beiden Umweltaspekte lassen sich durchaus verbinden. Der Korridor «AG6» verbindet das Juragebiet mit dem Mittelland und führt zwischen Gränichen und Suhr über die Nationalstrasse A1. Hier ermöglicht heute die neue, 50 Meter breite Bogenkonstruktion aus Holz den Wildtieren das sichere Überqueren der Autobahn.

Holz ist die bessere Lösung

Timbatec engagiert sich seit über zwanzig Jahren für Wildtierbrücken in Holzbauweise. Bereits 1998 zeigte Stefan Zöllig in einem Grundlagenbericht auf, dass Holz als einheimischer Rohstoff eine kostengünstige und ökologische Alternative für

Facts and Figures

Spannweiten: 2 x 17,4 Meter
Länge: 35,6 Meter (quer zur Fahrbahn)
Breite: 54 Meter (längs zur Fahrbahn)
Brückenfläche: 1922 m²
Baukosten: 13,9 Mio Franken
Bauholz: 850 m³ Fichte, Herkunft Schweiz

Bauherrschaft: Bundesamt für Strassen ASTRA
Planung: Ingenieurgemeinschaft WUEF mit Bänziger Partner AG und Timbatec Holzbauingenieure Schweiz AG
Ausführung: ARGE FERA mit Aarvia Bau AG und Häring AG
Lieferant Brettschichtholz: Hüsser Leimbau AG
Bilder zVg. Timbatec

INITIATIVE HOLZ | BE

KUNSTBAUTEN AUS HOLZ

Grünbrücken ist. Über zwanzig Jahre später, in der Vorprojektphase der Wildtierbrücke Rynetel, stellte die Bauherrschaft zusammen mit dem Planungsteam die Ausführungen in Beton und Holz einander gegenüber. Nebst der Wirtschaftlichkeit sollte die Konstruktion wartungsarm und beständig sein, und 100 Jahre lang halten. Ein späterer Ausbau der Autobahn von zwei auf drei Spuren muss möglich sein und der Verkehrsfluss auf der Autobahn muss auch während der Bauzeit jederzeit gewährleistet werden können. Diese Anforderungen sind kein Problem für Holz.

Schweizer Holz

Für die Herstellung der 156 Bogenträger wurden rund 850 Kubikmeter Bauholz verarbeitet. Eine grosse Leimpresse drückte die Fichtenbretter in die gewünschte Form, bis sie nach dem Aushärten des RF-Klebstoffes formstabil waren. Für die Montage der Träger wurden während nur 15 Nächten jeweils von 21 Uhr bis 5 Uhr morgens zwei Fahrspuren gesperrt. Dank der Vorfertigung der Holzträger konnte die Brücke rekordschnell erstellt werden und der Verkehr jederzeit weiterrollen.

Über 1000 Tonnen CO₂ eingespart

Holz hat bei der Klimafrage deutlich die Nase vorn. Wenn wir die Pariser Klimaziele erreichen wollen, müssen wir ab sofort auf Stahl und Beton verzichten. Die Wildtierbrücke mit ihrem Holzüberbau ist ein erster Schritt in diese Richtung. Die Ausführung der Wildtierüberführung in Beton hätte bei der Herstellung, der Montage und dem Transport einen Ausstoss von 520 Tonnen CO₂ verursacht. Mit der Holzvariante wurden bei der Produktion des Brett-schichtholzes und für die Herstellung der Stahlge-lenke nur 210 Tonnen CO₂ ausgestossen. Gleichzeitig speichert das verbaute Holz dank der Fotosynthese 775 Tonnen CO₂. Netto sind 565 Tonnen CO₂ in der Wildtierbrücke Rynetel gespeichert. Die Differenz zwischen der Holz- und der Betonvariante sind somit 1085 Tonnen CO₂. Das entspricht dem Ausstoss von über 3 Millionen Autokilometern.

Stefan Zöllig

