

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 2. Dezember 2015

1012.

Schriftliche Anfrage von Marcel Bührig und Karin Rykart Sutter betreffend Auswirkung der Sanierung der Lettenbrücken auf die Eidechsenpopulation zwischen dem Lettenareal und dem Gleisfeld sowie Einbezug des Vernetzungskorridors für Reptilien bei der Planung der Arealentwicklung

Am 2. September 2015 reichten Gemeinderat Marcel Bührig und Gemeinderätin Karin Rykart Sutter (beide Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2015/292, ein:

1989 ist nach dem Bau des Hirschengrabortunnels die Bahnlinie Zürich-Meilen-Rapperswil über den Lettenviadukt eingestellt worden. In der Folge mutierte diese stillgelegte Bahnlinie zum einzigen Ausbreitungskorridor für wärmeliebende Tierarten (z.B. Mauereidechsen) zwischen dem HB-Gleisfeld und dem Lettenareal.

Bei der Öffnung des Viaduktwegs für Fuss- und Veloverkehr wurden 1998 einseitig langgezogene und gut besonnte Drahtschotterkörbe erstellt, als Versteck- und Aufenthaltsmöglichkeit speziell ausgerichtet auf Eidechsen. Gleichzeitig dienten die Schotterkörbe den Passantinnen als Sitzgelegenheit und Kinder sind gerne darauf herumspaziert. Daneben siedelte sich eine spontane Begleitvegetation an, darunter immer wieder auch seltene Arten wie Mauer-Doppelsame (Diplotaxis muralis, Rote Liste BAFU Mittelland Ost VU).

Dies war ein gelungenes Beispiel für einen ökologischen Korridor im Siedlungsraum, der - wie jede fachgerecht geplante Vernetzung - auf eine Zielart ausgerichtet war.

Im Zuge der Sanierung der Lettenbrücken 2011/12 wurden auf dem Viaduktweg breite Betonschwellen verlegt mit einem Kiessandbelag in den schmalen Randzonen. Als Verbindungskorridor für die Eidechsen wurde unter den Betonschwellen ein Bahnschottertunnel angelegt. Es ist jedoch kaum anzunehmen, dass sich Mauereidechsen in dem ihnen zugedachten unterirdischen Raum aufhalten und fortbewegen. Zudem hat der bewuchsfreie, schmale Wegrandstreifen neben den Betonplatten keinerlei Attraktivität für Eidechsen.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Vor der Neugestaltung wurde der Viaduktweg gemäss dem Tiefbauamt rege von Reptilien genutzt. Funktioniert der Viaduktweg auch nach der Sanierung weiterhin als Vernetzungskorridor zwischen den Eidechsenpopulationen vom Lettenareal und Gleisfeld? Wie sieht die Entwicklung aus?
2. Welche Gründe haben bei der Brückensanierung dafür gesprochen, das gut funktionierende Nebeneinander von Verbindungsweg zwischen zwei Quartieren und Vernetzungskorridor für Eidechsen nicht wieder gleichwertig herzustellen?
3. Das Lettenareal steht jetzt neu drei Jahre lang für eine Zwischennutzung zur Verfügung. Was danach mit dem Gebiet geplant ist, ist öffentlich noch nicht bekannt (Postulat 2011/359). Als wie erhaltenswert wird dieser Vernetzungskorridor bei der Planung der Arealentwicklung eingeschätzt?
4. Für urbane Siedlungsgebiete sind Grünräume und durchgängige Vernetzungskorridore für die klimatischen Bedingungen von grösster Bedeutung. Zudem steigt im Laufe der Jahre die ökologische Qualität von bestehenden Vernetzungskorridoren deutlich an. Wie stellt das Tiefbaudepartement generell sicher, dass Vernetzungskorridore langfristig geschützt und erhalten bleiben, auch bei Verdichtungsmassnahmen und grossem Nutzungsdruck?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Im Zuge der Gesamtanierung der Lettenbrücken (Teil des ehemaligen Aussersihler Bahnviadukts) in den Jahren 2011/12 wurde auch die Fahrbahnoberfläche neu erstellt. Die Fahrbahn besteht seither aus Betonplatten in der Mitte und aus einer Chaussierung in den beiden Randzonen. Entlang des tiefer gelegenen Fahrbahnrandes wurden Entwässerungsrinnen angeordnet, welche einerseits der Oberflächenentwässerung dienen und andererseits den Kleintieren ermöglichen, sich zu verkriechen.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1 («Vor der Neugestaltung wurde der Viaduktweg gemäss dem Tiefbauamt rege von Reptilien genutzt. Funktioniert der Viaduktweg auch nach der Sanierung weiterhin als Vernetzungskorridor zwischen den Eidechsenpopulationen vom Lettenareal und Gleisfeld? Wie sieht die Entwicklung aus?»):

Die Fachstelle Naturschutz von Grün Stadt Zürich hat im Jahr 2006 eine systematische Untersuchung zur Situation der Eidechsen beim Viaduktweg in Auftrag gegeben. Im Rahmen dieser bisher einzigen systematischen Untersuchung wurde festgestellt, dass im Abschnitt der Lettenbrücken des Viaduktwegs keine Eidechsen beobachtet wurden. Die Nachweise der Eidechsen konzentrierten sich dagegen auffällig auf die beiden Brückenköpfe.

Für die fehlenden Nachweise von Eidechsen auf den Lettenbrücken gibt es in Bezug auf die systematische Untersuchung 2006 verschiedene Erklärungsmöglichkeiten:

- Die Brücken sind für das störungsfreie Nebeneinander von Mensch und Eidechsen zu schmal. Die Tiere bemerken herannahende Menschen schon von weitem und flüchten, bevor sie beobachtet werden.
- Zur Fortbewegung und für den Wechsel von einem Ufer zum anderen nutzen die Eidechsen die Brückenstahlkonstruktionen und Natursteinpfeiler, auf denen sie ohne Bedrohung durch Menschen und Vögel unbemerkt bzw. geschützter als auf der Oberfläche der Wegverbindung zirkulieren können. Auf den Stahlkonstruktionen und an den gemauerten Brückenpfeilern befinden sich unzählige Absätze und Schlupfwinkel, die von oben nicht einsehbar sind.
- Es ist aber auch möglich, dass der Viaduktweg nicht als Vernetzungskorridor genutzt wird, weshalb eine Beobachtung der Tiere sehr unwahrscheinlich ist.

Seit 2006 wurde keine systematische Untersuchung der Eidechsenpopulation am Viaduktweg durchgeführt. Am Brückenkopf auf der Wipkingerseite wurden am 25. September 2015 Mauereidechsen beobachtet. Es handelt sich dabei aber um eine Einzelbeobachtung und nicht um eine systematische Erhebung. Eine erneute systematische Erhebung analog zur Untersuchung von 2006 ist für das Jahr 2016 vorgesehen.

Zu Frage 2 («Welche Gründe haben bei der Brückensanierung dafür gesprochen, das gut funktionierende Nebeneinander von Verbindungsweg zwischen zwei Quartieren und Vernetzungskorridor für Eidechsen nicht wieder gleichwertig herzustellen?»):

Die neue Schotterpackung unter den Betonplatten ist nicht als durchlässiger unterirdischer Verbindungskorridor gedacht, sondern als Möglichkeit für Kleintiere, sich zu verstecken. Über die Fugen zwischen den Betonplatten und die seitlichen Entwässerungsrinnen ist die Schotterpackung zugänglich.

Die Schotterkörbe auf der Brücke über die Limmat mussten zum einen entfernt werden, weil dadurch die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite für einen gemischten Fuss-Veloverkehr zu stark eingeschränkt wurde. Zum anderen stellten die besteigbaren Schotterkörbe ein Absturzrisiko dar, das nur durch höhere Geländer hätte vermieden werden können. Die Brücke über die Limmat ist jedoch im Inventar der Denkmalpflege (IQ5560) enthalten. Daher konnten aus denkmalpflegerischen und gestalterischen Gründen keine überhohen Geländer angebracht werden.

Die Sanierung stellt einen Kompromiss dar zwischen dem Anliegen des Erhalts der Brücke als Vernetzungskorridor für Reptilien und dem Anliegen, die Brücke als sichere und komfortable Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr erhalten zu können.

Die Entwicklung von spontaner Begleitvegetation benötigt meistens mehrere Jahre. In den seitlichen, chaussierten Randbereichen kommt bereits wieder Spontanvegetation auf.

Zu Frage 3 («Das Lettenareal steht jetzt neu drei Jahre lang für eine Zwischennutzung zur Verfügung. Was danach mit dem Gebiet geplant ist, ist öffentlich noch nicht bekannt (Postulat 2011/359). Als wie erhaltenswert wird dieser Vernetzungskorridor bei der Planung der Arealentwicklung eingeschätzt?»):

Der Aussersihler Bahnviadukt vom Kohledreieck bis zum Letten ist ein wertvoller primärer Vernetzungskorridor und somit erhaltenswert. Er ist zudem Teil des Vernetzungskonzepts

von Grün Stadt Zürich. Dieses dient als Fachgrundlage für die Entwicklung entsprechender Projekte, insbesondere auch für die Arealentwicklung beim Letten.

Zu Frage 4 («Für urbane Siedlungsgebiete sind Grünräume und durchgängige Vernetzungskorridore für die klimatischen Bedingungen von grösster Bedeutung. Zudem steigt im Laufe der Jahre die ökologische Qualität von bestehenden Vernetzungskorridoren deutlich an. Wie stellt das Tiefbaudepartement generell sicher, dass Vernetzungskorridore langfristig geschützt und erhalten bleiben, auch bei Verdichtungsmassnahmen und grossem Nutzungsdruck?»):

Der Vernetzungskorridor Letten ist im regionalen Richtplan eingetragen. Er soll auch in der in Überarbeitung befindenden Neufassung des Richtplans weiterhin eingetragen und somit erhalten bleiben. Der regionale Richtplan ist behördenverbindlich. Der Vernetzungskorridor Lettenbrücke ist zudem Teil des Konzepts Arten- und Lebensraumförderung von Grün Stadt Zürich vom November 2013 und fliesst damit auch bei Stellungnahmen zu Richtplanüberarbeitungen und zu Bauprojekten ein.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti