

Zürich

Bahn frei für die Schlingnatter

Pionierprojekt neben Gleisen Freiwillige haben die Borde entlang der S-Bahn-Linie durchs Säuliamt ökologisch aufgewertet. Nun will die SBB das private Vorzeigeprojekt fortsetzen.

Helene Arnet (Text)
und Ela Çelik (Fotos)

Er weiss nicht recht, wohin mit den Händen. Es ist offensichtlich, Walter Zuber wird nicht gern fotografiert. Und auch sein Kollege Werner Schwehr fragt: «Ja, sieht man denn die Holzbeige hinter uns noch?» Zuber und Schwehr suchen das Rampenlicht nicht.

Aber stolz sind sie schon darauf, was sie in den letzten sieben Jahren zustande gebracht haben. Ehrenamtlich zusammen mit rund 60 Freiwilligen, Forstbetrieben und unterstützt von dem auf Reptilien spezialisierten Zoologen Manuel Frei. Und das, obwohl ihnen die wichtigste Partnerin schon ganz früh einen Korb gegeben hatte: die SBB.

26 Kilometer aufwerten

Es war ein Mammutprojekt, das Zuber und Schwehr zusammen mit Andrin Gross, Mitarbeiter der Eidgenössischen Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft (WSL), aufgleisten: Die 26 Kilometer lange Bahnlinie zwischen Zürich-Altstetten und Knonau sollte so aufgewertet werden, dass sie für Reptilien als Lebensraum attraktiv wird und als Wanderkorridor dient.

Reptilien sind in der Schweiz stark bedroht und im Mittelland durch die intensive Landwirtschaft und Zersiedlung weitgehend verschwunden. Die 1864 eröffnete Ämtlerlinie zwischen Zürich-Altstetten und Knonau ist einer der wenigen Orte im Kanton Zürich, wo die Schlingnatter noch vorkommt. Diese kleine, unscheinbare – und ungiftige – Schlangenart stand denn auch im Zentrum dieses Projektes.

Der Startschuss zur Feldarbeit fiel 2016: Damals kartierten während fünf Monaten Freiwillige in unzähligen ehrenamtlich erbrachten Stunden die Reptilien entlang der Bahnlinie. Beteiligt daran waren zehn lokale Naturschutzvereine, allesamt auch Sektionen von Birdlife Schweiz. Sie konnten fünf Reptilienarten nachweisen: Blindschleichen, Zaun- und Mauereidechsen, Ringel- und Schlingnattern.

Danach prüfte das Projektteam, welche Massnahmen nötig wären, um das Bahnbord für Reptilien attraktiver und durchlässiger zu machen. Meter für Meter marschierten Frei, Zuber und Schwehr die Ämtlerlinie dafür ab – immer vorschrittmässig mit Leuchtweste bekleidet, damit die Lokführer sie sahen. Immer grüssend, wenn ein Zug vorbeiraste.

Totale Abfuhr von der SBB

Dabei überlegten sie, wo ein Wurzelstock, wo Astbündel oder Steinhäufen den Reptilien das Leben und Überleben erleichtern könnten. Es geht um Verstecke vor Greifvögeln, um Sonnenplätze, um Orte, wo sich Insekten erbeuten lassen.

Walter Zuber erzählt: «Mit einem detaillierten Umsetzungsplan gingen wir zum Streckenverantwortlichen der SBB und kassierten eine totale Abfuhr.» Werner Schwehr führt diese aus: «Das bringe nur Ärger und Mehrarbeit, sagte der SBB-Mitarbeiter. Und gefährde unter Um-



Werner Schwehr (links) und Walter Zuber vor einer der Aufwertungsmassnahmen: Versteck für Reptilien, Nistplatz für Wildbienen.

ständen die Sicherheit.» Als sie das erzählen, lässt sich das Bild erraten, wie sie nach diesem ersten Gespräch wie begossene Pudel davonzogen. Aber sie gaben nicht auf.

Dann kam ein grosser Auftritt einer Mauerechse. Zuber erzählt: «Wir wollten den Streckenverantwortlichen und seinen Chef Peter Henauer, Leiter Natur in der SBB-Region Ost, zu einer Besichtigung vor Ort einladen.» Dazu habe er einen Winkel mit kiesigen Stellen unterhalb von Wettswil ausgewählt, der zwischen der Bahnlinie und dem Autobahndreieck, wo die A3 in den Uetlibergtunnel mündet, liegt.

Als er am Vorabend des Besuchs die Stelle rekognoszierte, sonnte sich dort eine Mauereidechse. Als am nächsten Tag die Herren der SBB eintrafen, war die Echse zwar weg, doch Zuber beschrieb ihnen die Begegnung bildhaft. Da habe Henauer gesagt: «So eine Kiesecke stört doch eigentlich nicht, oder?» Damit war das Eis gebrochen.

Mittlerweile haben Zuber und Schwehr Verständnis für die vorerst ablehnende Haltung des Streckenverantwortlichen. Dieser muss für die Stabilität des Schotterbettes sorgen und die Stromleitungen vor umstürzenden Bäumen schützen. Deshalb muss der Gleisbereich vegetationsfrei sein. Dazu wird bis heute das Unkrautbekämpfungsmittel Glyphosat eingesetzt. Die SBB testen allerdings intensiv andere Lösungen und wollen bis 2025 auf den Einsatz dieses Herbizids verzichten.

Insekten werden eingesaugt

Dazu kommt der Unterhalt eines zwei bis drei Meter breiten Übergangsstreifens. Bis heute setzen die SBB meist auf das in Naturschutzkreisen umstrittene Mulchen. Dabei wird das Bord mit grossen Maschinen gemäht, wobei das Gras zermalm wird. Käfer, Heuschrecken und Spinnen haben keine Chance zu entkommen, wenn sie sich nicht sofort verkriechen können. Das

«So eine Kiesecke stört doch eigentlich nicht, oder?»

Peter Henauer
Leiter Natur SBB-Region Ost

Gras bleibt liegen und düngt den Boden. An artenreiche Wiesen ist da nicht zu denken. Neuerdings werden die Grasschnitzel teils mit einem grossen «Staubsauger» eingesaugt – und mit ihnen auch alle Insekten.

«Das Verhältnis zwischen dem Streckenbeauftragten und uns ist mit der Zeit entspannter geworden», sagt Walter Zuber und lächelt. Für die Bewirtschaftung des Grasbords konnten sie punktuell Verbesserungen vorschlagen, zu denen der Streckenbeauftragte Hand bot. So werden manche Borde neu von ansässigen Bauern mit dem Balkenmäher gemäht, was zwar aufwendiger, aber auch ein weniger grosser Eingriff ist als das Mulchen.

Vom Plan zur Umsetzung

Drei Jahre nach Start des Projektes war es so weit: Endlich konnten die Pläne umgesetzt werden. Wir stehen auf einer kleinen Wiese in Bonstetten zwischen Bahngleis und Strasse: Vor uns reihen sich vier oder fünf Wurzelstöcke und einige Steinhäufen. Unter einem ist ein Sickerrohr sichtbar. Weiter hinten gibt es eine kleine Sandfläche. Zuber und Schwehr stehen neben einer

Holzbeige. Keine Grillstelle, sondern ebenfalls eine Massnahme: «Diese bietet nicht nur Verstecke und Sonnenplätze für Reptilien, sondern mit der Zeit auch Nistplätze für Wildbienen», sagt Werner Schwehr.

Rund 100'000 Franken

Gekostet hat das ganze Projekt rund 100'000 Franken. Zwei Drittel davon wurden für ökologische Aufwertungsmassnahmen eingesetzt: Insgesamt zäunen nun 36 Asthaufen, 17 Steinhäufen und 4 Steinkörbe sowie 24 Wurzelstöcke die Ämtlerlinie.

Diese Kleinstrukturen fügen sich meist so nahtlos in die Landschaft, dass die Zugreisenden sie beim Vorbeifahren nur wahrnehmen, wenn sie gezielt danach Ausschau halten. Dazu kommen zahlreiche weitere, oft speziell für die jeweilige Situation vor Ort ausgetüftelte Massnahmen, zudem wurden auch einige grössere Flächen aufgewertet.

Nach seinem Fazit des siebenjährigen Einsatzes für «Natur neben dem Gleis» gefragt, sagt der mittlerweile pensionierte Walter Zuber, der zuletzt in seinem Berufsleben mit Birdlife Schweiz und der Fachstelle Naturschutz des Kantons Zürich zusammenarbeitete: «Ich bin nun ein Fan von Kleinstrukturen.» Werner Schwehrs Fazit lautet: «Allein schafft man solche Projekte nicht. Und man darf nie lugg lassen.»

Bleibt die Nachfrage bei den SBB. «Die Bahnlinie hat eine beispielhafte Aufwertung erfahren», sagt Peter Henauer. Und er kündigt gleich eine Fortsetzung an: Das Projekt wird im Kanton Zug weitergeführt, damit Schlingnatter & Co. nicht an der Kantonsgrenze ausgebremst werden.

Kanton misst Geschwindigkeit im Kreisel

Verkehr An der Seestrasse stehen neuerdings Kameras. Im Fokus stehen besonders lärmige Fahrzeuge.

Zwei weisse Kameras blicken an der Seestrasse in Feldbach bei Hombrechtikon in beide Richtungen. Eine Radarfalle ist das nicht, zumindest erinnert die Installation, die an zwei Messboxen angeschlossen ist, nicht an die grauen Blitzkästen. Was hat es aber mit den Apparaten auf sich?

Das Tiefbauamt des Kantons, das für die Seestrasse zuständig ist, erklärt: Seit vergangener Woche führt das Amt in Zusammenarbeit mit der Firma Swisstraffic eine Untersuchung durch. Dabei würden in Feldbach neue Verfahren zur Zählung und Klassierung des Verkehrs getestet. Die erhobenen Daten würden gemäss den gesetzlichen Vorgaben des Datenschutzes behandelt, teilt der Mediensprecher Thomas Maag auf Anfrage mit. Es seien deshalb keine Rückschlüsse auf einzelne Verkehrsteilnehmende möglich.

Vergleich der Messstellen

«Wir erhoffen uns auch Rückschlüsse auf besonders lärmige Fahrzeugtypen», sagt Maag zudem. Beispielsweise will der Kanton wissen, welche Fahrzeuge wie schnell beschleunigen, wenn sie aus dem Kreisel hinausfahren. Feldbach wird gewissermassen zum Testgebiet für laute Autos.

Die Aufzeichnungen des neuen Messgeräts werden mit jenen von zwei bereits bestehenden Verkehrsmessstellen verglichen. Die eine befindet sich ebenfalls im Örtchen Feldbach, die andere beim Weiler Schirmensee. Dank des Abgleichs kann die Zuverlässigkeit der neuen Technologie überprüft werden.

Die Hoffnung der Feldbacher

Auch die Messungen in Feldbach haben Pilotcharakter. Es geht um die neue Technologie und weniger darum, die Lärmsituation vor Ort zu messen. Einige Feldbacher mögen dies mit einer gewissen Enttäuschung zur Kenntnis nehmen. Denn vor zwei Jahren unterschrieben rund 100 Personen eine Petition, mit der sie auf dem Strassenabschnitt eine Geschwindigkeitsreduktion von 80 auf 60 km/h forderten. Neben mehr Verkehrssicherheit erhofften sie sich dabei eine Reduktion des Lärmpegels.

Der Hombrechtiker Gemeinderat unterstützte diese Forderung. Von der Kantonspolizei sowie von der Fachstelle für Lärmschutz des Tiefbauamts – also von der Stelle, die nun die Tests durchführt – erhielten die Petitionäre aber eine Abfuhr. Die Fachstelle argumentierte damals mit einem 2019 abgeschlossenen Lärmschutzprojekt entlang der Staatsstrassen in Hombrechtikon. Es bestehe für den Kanton keine rechtliche Verpflichtung zur Auslösung von neuen Untersuchungen und Massnahmen zum Lärmschutz, hiess es.

Anders sieht hingegen die Situation auf der anderen Seeseite aus. Dort hat die Kantonspolizei eine Analyse der Verkehrs- und Unfall-situation erstellt und darauf basierend ein neues Konzept entwickelt. Dieses sieht unter anderem vor, die Tempo-80-Abschnitte auf der Seestrasse zu eliminieren. Neu soll Tempo 60 gelten.

Michel Wenzler



Wurzel und Steine: Hier können sich die Reptilien verkriechen.