

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 221/2021

Sitzung vom 8. September 2021

986. Anfrage (Wildtierkorridor wiederherstellen)

Kantonsrätin Melissa Näf, Bassersdorf, und Kantonsrat Andreas Hasler, Illnau-Effretikon, haben am 31. Mai 2021 folgende Anfrage eingereicht:

Im Raum Bassersdorf und Umgebung befindet sich der Wildtierkorridor ZH 49. Der Wildtierkorridor stellt für Wildtiere (Dachs, Feldhase, Reh) über die Ebene bei Eich die einzige Verbindung zum ansonsten isolierten Hardwald dar. Dieser Wildtierkorridor ist an mehreren Stellen stark beeinträchtigt, sodass er seine Funktion heute nicht wahrnehmen kann und deshalb als «unterbrochen» klassifiziert ist. In diesem Gebiet stehen in Zusammenhang mit dem Bau des Brüttenertunnels bzw. des Tunnelportals umfangreiche Bauarbeiten und Umgestaltungen an. Das Projekt «Brüttenertunnel» befindet sich aktuell in der Planungsphase, die öffentliche Auflage ist 2023 zu erwarten. Der Regierungsrat hat in seinem Bericht 5657 ausgeführt, dass er sich für eine landschaftsverträgliche Ausgestaltung des Brüttenertunnels einsetzt. Dies ist eine günstige Gelegenheit und angesichts der aktuellen Biodiversitätskrise ein Gebot der Stunde, die Situation für die Wildtiere zu verbessern.

Wir bitten den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist dem Regierungsrat bekannt, ob die SBB in Zusammenhang mit dem Bau des Tunnelportals bei Bassersdorf eine Wildtierbrücke planen?
2. Falls die SBB keine Wildtierbrücke planen: Ist der Regierungsrat bereit, sich bei den SBB für eine solche einzusetzen? In welcher Form?
3. Ist der Regierungsrat bereit, die Wiederherstellung des Wildtierkorridors ZH 49 ganzheitlich anzugehen und bei der Gelegenheit der Verlegung der Baltenswilerstrasse eine Wildtierbrücke über die Baltenswiler- und Zürichstrasse zu bauen?
4. Wie plant der Regierungsrat, die weiteren für die Wildtiere schwierigen oder sogar unpassierbaren Querungen in diesem Wildtierkorridor wesentlich zu verbessern, konkret durch einen Abbau der Maschendrahtzäune an der regionalen Verbindungsstrasse Zürichstrasse und bei Rütönen)?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Melissa Näf, Bassersdorf, und Andreas Hasler, Illnau-Effretikon, wird wie folgt beantwortet:

Wildtierkorridore (WTK) vernetzen wichtige Kern- und Teillebensräume der Tiere und ermöglichen den genetischen Austausch zwischen Populationen und das Besiedeln neuer Gebiete. Dies ist für das langfristige Überleben von Arten essenziell. Die Wiederherstellung von national und regional wichtigen Wildtierkorridoren, Wildtierübergängen und Landschaftsverbindungen ist daher eine wichtige Aufgabe des Kantons, auch wenn eine ausdrückliche gesetzliche Grundlage im Planungs- und Baugesetz fehlt.

Wildtierkorridore werden nach ihrer Bedeutung in nationale (überregionale), regionale oder lokale Korridore eingeteilt. Die Einstufung der Korridore im Kanton Zürich folgt dabei der Studie der Vogelwarte Sempach (Holzgang 2001). Der Wildtierkorridor WTK ZH 49 erschliesst den isolierten Hardwald und ist, da lokal eingestuft, für die Vernetzung von Populationen nicht von höchster Priorität.

Im Rahmen von Unterhalt, Erneuerung und Neubau von Verkehrsinfrastrukturen werden sich bietende Gelegenheiten genutzt und entsprechende Massnahmen zur Wiederherstellung von Wildtierkorridoren und Landschaftsverbindungen bei den Infrastrukturbauträgern eingefordert. Für die Planung, Umsetzung und Finanzierung dieser Bauwerke ist grundsätzlich der Verursacher (z. B. Tiefbauamt, Bundesamt für Strassen oder SBB) verantwortlich. Gemäss dem kantonalen Richtplan ist «die genaue Lage und Dimensionierung von Landschaftsverbindungen (...) im Rahmen von Unterhalt, Erneuerung und Neubau zu querender Infrastrukturanlagen zu bestimmen» (Kapitel 3.9). Dieser Grundsatz wird auch für die Sanierung von WTK als zweckmässig erachtet. Diese stellen jedoch im Unterschied zu den Landschaftsverbindungen keinen festgesetzten Inhalt im kantonalen Richtplan dar.

Der Kanton, namentlich das Amt für Landschaft und Natur (ALN), handelt auch beim Bau des Brüttenertunnels und der damit verbundenen Verlegung der Baltenswilerstrasse nach diesen Grundsätzen; das Thema Wildtierkorridor/Vernetzung/Ökologie wurde konsequent in den bereits erfolgten Planungen (Gebietsplanung Badiwa, Masterplan Landschaftsraum Eich) eingebracht. Das Ergebnis des Masterplans Eich spielt nun auch eine entscheidende Rolle in der Umsetzung spezifischer nachgelagerter Vernetzungsmassnahmen. Verschiedene Massnahmen wie das Schaffen von Leitstrukturen und Einständen, der Abbau von Zäunen und weiteren Hindernissen, Verbesserungen zur Wildtierquerung und Unfall-

vermeidung an Verkehrsträgern und die Prüfung einer Wildtierbrücke im Bereich des Portals Bassersdorf wurden im Masterplan Eich in Bezug auf den WKT ZH 49 formuliert.

Zu Frage 1:

Die Planung der SBB beim Portal Bassersdorf des Brüttenertunnels berücksichtigt den Masterplan Eich und ist bereits weit fortgeschritten. Der Kanton mit seinen verschiedenen Fachabteilungen (u. a. das ALN) war auch hier eng in den Prozess eingebunden. Mit der Projektierung der Landschaftsgestaltung am Portal Bassersdorf wurden im Bereich der Bahngleise sechs Varianten untersucht und gemeinsam mit den kantonalen Fachstellen und der Gemeinde Bassersdorf diskutiert. Dabei wurde auch die Wildtier- und Vernetzungsthematik berücksichtigt. Eine Variante war sodann auch eine breite Überdeckung der Bahngleise von 150 m, die neben der Erschliessung für Landwirtschaft und Langsamverkehr auch der Vernetzung für grössere Wildtiere dienen würde. Die Bewertung der Varianten erfolgte durch die Gemeinde Bassersdorf und die SBB auf der Grundlage von mehr als zehn Kriterien (z. B. Betroffenheit der Anwohnenden, Landwirtschaft, Vernetzung der Wildtiere, Ressourcenverbrauch, ökologisches Potenzial, natürlich gewachsene Böden, Fruchtfolgeflächen). Dem Kanton ist bekannt, dass als Bestvariante eine 15 m breite, begrünte Landschaftsbrücke bestimmt wurde, die umgesetzt werden kann, wenn der direkt betroffene Eigentümer dem Rückbau seines Bauernhofs zustimmt. Die zweitbeste Variante stellt eine 5 m breite Brücke dar, die unabhängig von einem Rückbau des Bauernhofs erstellt werden kann. Im Südosten des Projektgebietes wird der Bachdurchlass Baltenswilerbach unter der Bahn bei beiden Varianten so ausgestaltet, dass er kleineren Wildtieren als Passage dient.

Keine der beiden von SBB und Gemeinde bewerteten Bestvarianten stellt eine Wildtierbrücke im eigentlichen Sinn dar. Eine Standard-Wildtierüberführung weist gemäss der UVEK-Richtlinie vom 11. November 2001 betreffend Planung und Bau von Wildtierpassagen an Verkehrswegen eine für Wildtiere nutzbare Breite von 45 m \pm 5 m auf, bei einer reduzierten Wildtierüberführung beträgt diese 25 m \pm 5 m. Daher ist fraglich, ob eine 15 m breite, begrünte Landschaftsbrücke, die auch noch eine Strasse enthält, von grösseren Tieren genutzt wird. Eine Vernetzungsfunktion für kleinere Tiere kann sie jedoch bei entsprechender Ausgestaltung erfüllen.

Zu Frage 2:

Bezüglich der Themen Wildtiere und Vernetzung ist es bedauerlich, dass die Variante der 150 m breiten Überdeckung nicht als Bestvariante bewertet wurde. Diese würde – vorbehaltlich des Rückbaus des Bauernhofs – die bezüglich Vernetzung optimale Lösung darstellen.

Auch wenn mit den beiden von SBB und Gemeinde gewählten Bestvarianten keine Wildtierbrücke im eigentlichen Sinn geplant ist, kann damit die Vernetzung für Wildtiere sichergestellt und im Gegensatz zu heute verbessert werden. Es ist bekannt, dass Gleisanlagen (auch mit hoher Verkehrsfrequenz) nicht die gleiche Barrierewirkung ausüben wie stark befahrene Strassen. Wildtiere finden (vor allem in den Nachtstunden bei tiefer Verkehrsfrequenz) eher eine Möglichkeit, zwischen den einzelnen Zugbewegungen über die Gleisanlagen zu wechseln (vgl. Studie von Daniel Hepenstrick, Eidg. Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft 2011). Durch den Bau des Brüttenertunnels wird ein Teil des Verkehrs von der Bahnstrecke Bassersdorf-Effretikon durch den Tunnel geführt, sodass im betroffenen Bereich des WTK ZH 49 eine Verringerung des heutigen Bahnverkehrs um 30% bis 40% auftreten wird (d. h. heute rund 25 Züge pro Stunde, ab 2034 rund 15–18 Züge pro Stunde, in den Nachtstunden von 0.30 Uhr bis 5.30 Uhr rund 5 Züge pro Stunde). Dadurch wird die Querung der Bahnlinie für grössere Wildtiere im Vergleich zur heutigen Situation erleichtert. Die Bahnanlage wird im Bereich des Wildtierkorridors nicht abgezäunt und es werden zudem Leitstrukturen erstellt. Für kleinere Tiere kann die Vernetzung mit einem neu gestalteten Bachdurchlass und der 15 m breiten Grünbrücke (sofern realisiert) ebenfalls verbessert werden.

Da die Durchlässigkeit für grössere Tiere über die Bahnlinie gegeben ist und es sich um einen lokalen Wildtierkorridor handelt, stehen die Kosten für eine spezifische Wildtierbrücke, die in der Regel in mehrstelliger Millionenhöhe liegen, kaum in einem vertretbaren Verhältnis zum Nutzen. Der Regierungsrat wird sich unter Berücksichtigung all dieser Aspekte nicht weiter für den Bau einer spezifischen Wildtierbrücke einsetzen.

Zu Frage 3:

Die Baltenswilerstrasse stellt mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr von mehr als 10 000 Fahrzeugen eine schwer überwindbare, aber keine absolute Barriere für Wildtiere dar. Der Kanton fordert von den SBB, dass auch bei Planung und Bau der neuen Baltenswilerstrasse das Thema «Wildtierquerung» berücksichtigt werden muss und geeignete Massnahmen umzusetzen sind – dies natürlich in Abstimmung mit den Massnahmen über die Bahngleise. Welche Massnahmen genau erforderlich sein werden, ist noch offen. Der Bau einer Wildtierbrücke ist im Hinblick auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis jedoch auch hier unrealistisch. Geeignete Massnahmen dürften das Schaffen von Leitstrukturen und bei hohen Fallwildzahlen die Installation einer Wildwarnanlage darstellen. Elektronische Wildwarnanlagen sind wesentlich kostengünstigere Alternativen (Fr. 40 000 bis Fr. 45 000 je 100 m Strassenlänge) zum Bau einer

Wildtierüberführung und können wesentlich dazu beitragen, den Fallwildanteil zu vermindern und somit die Durchlässigkeit zu verbessern. Diese Systeme werden in der Schweiz schon verschiedentlich mit gutem Erfolg (Verminderung des Fallwildanteils bis zu 90%) eingesetzt; an der Zürichstrasse in Mettmenstetten wurde kürzlich eine solche Anlage vom Kanton in Betrieb genommen.

Zu Frage 4:

Die ganzheitliche Betrachtung und Sanierung des WTK ZH 49 ist im Kanton Aufgabe des ALN. Dieses hat eine Sanierungsplanung für alle 46 unterbrochenen oder beeinträchtigten WTK im Kanton Zürich erstellt. Unabhängig eines allfällig erforderlichen wildtierspezifischen Bauwerks ist in allen beeinträchtigten oder unterbrochenen Korridoren ein grossräumiges Vernetzungsprojekt erforderlich, das den Tieren wieder eine möglichst ungestörte Wanderung von Wald zu Wald ermöglichen soll. Dazu sind Massnahmen in der Art erforderlich, wie sie bereits in den Objektblättern der WTK formuliert werden (siehe GIS Kanton ZH). Solche können z. B. das Entfernen von weiteren Hindernissen wie Umzäunungen, die Installation von Wildwarnanlagen zur Verminderung von Wildtierunfällen oder das Anlegen von Leitstrukturen und Vernetzungselementen umfassen. Dabei muss ein optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis angestrebt werden.

Auch für den WTK ZH 49 wird ein grossräumiges Vernetzungsprojekt geplant, das zurzeit für die Jahre 2027–2029 vorgesehen ist (Planung und Umsetzung eines Grossteils der Massnahmen). Ausgelöst durch die Infrastrukturbauten der SBB und dem Grundsatz «Handeln bei sich bietender Gelegenheit» wird der WTK ZH 49 zeitlich vorgezogen, obschon von niedrigster Priorität im Kontext aller WTK im Kanton Zürich. Im Rahmen dieses Projekts wird der WTK ZH 49 als Gesamtes betrachtet und auch geklärt werden, mit welchen Massnahmen das Nadelöhr im westlichen Teil bei der regionalen Verbindungsstrasse Zürichstrasse und bei Rütönen verbessert werden kann.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli