

Bauen im Naturschutzobjekt : Zürich HB-Altstetten

Autor(en): **Huber, Barbara**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(2012)**

Heft 4

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957875>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Bauen im Naturschutzobjekt: Zürich HB–Altstetten

BARBARA HUBER

Projektleiterin Umwelt,
SBB.



Bahnareale sind nicht nur intensiv genutzte Verkehrsflächen, sondern bieten durch die besonderen klimatischen Bedingungen einen Lebensraum für viele Tieren und Pflanzen. Das Areal zwischen dem Hauptbahnhof Zürich und dem Bahnhof Altstetten gilt als eine der grössten und wertvollsten Pionierflächen im Mittelland.

Lebensraum Bahnareal

Dynamische Pionierstandorte in Flussauen mit ihren Kies- und Sandflächen, steilen Uferböschungen und Schwemmholzhäufen sind selten geworden. Bahnareale weisen ganz ähnliche Merkmale auf und sind für viele Tiere und Pflanzen zum Ersatzlebensraum geworden. Gleichzeitig bieten sie auch vergleichbare Bedingungen wie die steinig-sonnigen Jurahänge.

Hitze und Trockenheit erlauben nur Spezialistinnen unter Tieren und Pflanzen, dieses Umfeld zu nutzen. Zu diesen Spezialistinnen zählen im Bahnareal zwischen dem Zürcher Hauptbahnhof und Altstetten Mauereidechse, Blauflügelige Sandschrecke und viele Wildbienenarten sowie eine grosse Zahl von Pionierpflanzen.

Vielfältige betriebliche Strukturen bilden ein wertvolles Mosaik von Lebensräumen, das diese spezialisierten Arten zu nutzen wissen. Dient das Bahnareal als Verkehrsfläche, als Maschinenpark oder als Ablagerungsplatz für Baumaterial, ähnelt dies der natürlichen Dynamik von Flussauen.

So gilt das Bahnareal zwischen Hauptbahnhof Zürich und Bahnhof Altstetten als eine der grössten und wertvollsten Pionierflächen im Mittelland und ist entsprechend als Naturschutzobjekt geschützt.

Der ständige Bahnhofausbau mit S-Bahn, Bahn 2000, Durchmesserlinie und zahlreichen Immobilienprojekten beeinträchtigt diese Freiflächen. Um das Miteinander von Bahnbetrieb und Natur zu sichern, ist ein umsichtiges Vorgehen unerlässlich. Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen begrenzen Eingriffe in den Natur- und Landschaftshaushalt oder mindern deren Auswirkungen. Dies bedingt, dass genügend Freiflächen für ökologische Aufwertungen verbleiben. Ist dies nicht mehr gegeben, sind neue Lösungen gefragt.

Naturschutz und Bahnverkehr

Im Vorfeld von Bahn 2000, Anfang der 90er Jahre, stellte sich für die SBB erstmals die Frage, wie sie die gesetzlich festgelegten Naturschutzziele und die grossen Bauvorhaben unter einen Hut bringen konnte. Vegetationskundliche und faunistische Erhebungen zeigten, dass viele wertvolle Flächen von diesen Vorhaben betroffen sein würden, weil Freiflächen durch neue Bauten und Gleise versiegelt würden.

... Lebensraum für
Pflanzen, Tiere .../
... Un espace de vie
pour la flore,
la faune ... (Zürich)

Gelöst werden konnte dieser Konflikt mittels einer Vereinbarung, welche 1994 zwischen dem Bundesamt für Verkehr, der SBB und den Umweltfachstellen von Stadt, Kanton und Bund getroffen wurde und zehn Jahre – bis zur Inbetriebnahme von Bahn 2000 – Gültigkeit hatte. Diese Vereinbarung legte im Detail fest, welche Massnahmen in welchem Umfang zu treffen sind, um die Naturwerte zu schützen und die anvisierten Tierarten zu erhalten. Die Bauvorhaben konnten auf diese Weise realisiert und gleichzeitig die Interessen des Naturschutzes berücksichtigt werden.

Die Vereinbarung basierte im Wesentlichen auf einem ökologischen Bewertungs- und Ausgleichsmodell, das die SBB erarbeitete. Dieses Modell hielt fest, welche Kriterien die Ersatzlebensräume aufweisen müssen. Z.B. umfassen Lebensräume für die Blauflügelige Sandschrecke mehr als 200 Quadratmeter Kiesfläche mit maximal 20 Prozent Vegetationsbedeckung. Für Wildbienen muss Totholz als Nisthilfe vorhanden sein. Ökologischer Ersatz kann im gesamten Gleisareal zwischen Hauptbahnhof und Altstetten geleistet werden und ist nicht auf den jeweiligen Bauperimeter beschränkt.

So legte die SBB die Massnahmen bei jedem Projekt im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung fest, beschrieb sie detailliert in landschaftspflegerischen Begleitplänen und führte sie fachgerecht aus. Wichtig war, dass die bedrohten Tierarten vor Baubeginn Ausweichstandorte zur Verfügung hatten. Deshalb richtete die SBB bereits vor Baustart Ausweichlebensräume für Eidechsen und Sandschrecken her. Speziell für Mauereidechsen wurden unzählige Steinkörbe und Steinpackungen mit frostsicheren Winterquartieren gebaut. Wo möglich, wurden Böschungen als lockerwüchsige Magerwiese angesät. Künstliche Nisthilfen, Altholz, Lehmwände, Sandlinsen und ein breites Nahrungsangebot in Form geeigneter Wildpflanzen sicherten das Verbleiben von Wildbienenpopulationen im Bahnareal.

Wie eine Erfolgskontrolle 2004 zeigte, waren die Massnahmen erfolgreich, der ökologische Gesamtwert des Areals hatte gegenüber 1992 nicht abgenommen. Die SBB beschloss, das bewährte Modell weiterhin anzuwenden. So erfolgt der ökologische Ersatz auch bei der Durchmesserlinie und der Erweiterung der Serviceanlage Herdern nach demselben Modell. Die Fachstelle Naturschutz der Stadt Zürich fordert auch bei den Immobilienprojekten an den freiwerdenden Rändern des Bahnareals die Anwendung ebendieses Modells.

Immer klarer wird die Bedeutung des regelmässigen Unterhalts dieser Flächen und Strukturen ersichtlich. Werden die Böschungen und Ruderalflächen nicht regelmässig geschnitten, werden Problempflanzen wie Japanknöterich und Goldrute nicht konsequent bekämpft, ist der Aufwand schnell zunichte gemacht.

Eine weitere Herausforderung für alle Beteiligten stellen die Entwicklungsprojekte an den Rändern des Bahnareals dar: Europaallee, Zollstrasse, WestLink oder das neue Polizei- und Justizzentrum beanspruchen ebenfalls ökologisch wertvolle Flächen in diesem geschützten Perimeter. Die beispielbare Fläche, wo ökologischer Ersatz möglich und sinnvoll ist, wird knapper. Zudem ist ein Immobilienprojekt nicht vergleichbar mit einem Ausbau der Bahninfrastruktur. Ökologische Ersatzmassnahmen räumlich zu verdichten, entspricht nicht dem ursprünglichen Modell, das klare Vorgaben enthielt, dass zu ersetzende Lebensräume durch gleichwertige, d.h. auch flächenmässig ähnlich grosse ersetzt werden sollen. Ein Wohn- oder Bürogebäude bietet höchstens Dachflächen und allenfalls Innenhöfe für ökologischen Ersatz und keine für das Bahnareal so typischen Kiesflächen mit lockerer, artenreicher Vegetation. Zudem konkurrieren sich Dachbegrünungen mit

Solaranlagen. Veräussert die SBB Teilflächen an Dritte, fallen diese aus dem Modellperimeter heraus und die ökologische Qualität ist nicht mehr gewährleistet.

Ausblick, Zukunft

Die Verdichtung des Bahnareals ist notwendig, um all die Bahninfrastruktur unterzubringen, die die Verkehrsnachfrage nach sich zieht. Zudem sind die freiwerdenden Areale im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung neuen Nutzungen zuzuführen. Das ursprüngliche ökologische Bewertungs- und Ausgleichsmodell, das für reine Bahnausbauten entwickelt worden war, ist nicht beliebig anwendbar.

In Zukunft werden Lösungen anzustreben sein, die im Ansatz weniger projekt- und standortbezogen und mehr ökologie- und ökonomiebezogen sind. Im Vordergrund stehen Pool-Lösungen, bei denen die öffentliche Hand naturschützerisch geeignete Parzellen auf Vorrat erwirbt, sogenannte ökologische Vorrangflächen, an denen sich Ersatzpflichtige beteiligen können. Nur so kann der Konflikt umgangen werden, dass ökologischer Ersatz im Gebiet mit dem grössten Nutzungsdruck realisiert werden sollte.

RÉSUMÉ

Zurich Gare centrale – Altstetten: construire en milieu écologique protégé

Les sites alluviaux dynamiques, comportant des plages de gravier ou de sable, des talus en pente raide et des amas de bois flottant propices aux espèces pionnières, sont devenus rares. Or, les secteurs ferroviaires présentent des caractéristiques similaires et servent, de ce fait, d'habitat de substitution à de nombreux animaux et plantes. Ainsi le site compris entre la gare centrale de Zurich et celle d'Altstetten passe-t-il pour l'une des plus importantes surfaces pionnières du Plateau (tant en termes de superficie que de valeur écologique), raison pour laquelle il est classé comme objet naturel à protéger. Il en résulte sans cesse des conflits entre enjeux d'urbanisation et de protection. Dans le cas du projet présenté ici, ces conflits ont été résolus au moyen d'une convention passée, en 1994 et pour dix ans (jusqu'à la mise en service de Rail 2000), entre l'Office fédéral des transports, les CFF et les services de l'environnement de la Ville, du canton et de la Confédération. Cette convention définissait en détail les mesures à prendre pour que les constructions prévues ne nuisent ni aux qualités naturelles du site, ni aux espèces visées. L'évaluation effectuée en 2004 ayant montré que la valeur écologique globale du secteur n'avait pas diminué, les CFF ont décidé d'appliquer régulièrement ce modèle. Ainsi la compensation écologique se fait-elle selon la même démarche pour la ligne diamétrale et l'agrandissement des installations de service de Herdern. A l'avenir, cependant, il s'agira d'élaborer des solutions qui soient moins liées aux projets et sites spécifiques qu'à des critères écologiques et économiques globaux. Afin d'éviter que la compensation écologique doive précisément se faire à l'endroit où la pression urbaine est la plus forte, les pouvoirs publics devront acquérir à l'avance, à titre de surfaces écologiques prioritaires, des parcelles où les promoteurs puissent s'acquitter de leurs obligations de compensation.