

Sonnige, unverbaubare Lage, gut erschlossen

Markus Staub | Projekte Ökologie und Landwirtschaft | im Auftrag der Abteilung Landschaft und Gewässer | 062 835 34 50

Biodiversität braucht Fläche, diese wird aber knapp, vor allem in Agglomerationen. Grüne, teilweise unterbrochene Streifen ziehen sich durch unsere Siedlungsgebiete – die Bahnlinien. Die Biodiversitätsstrategie Schweiz wird ihre Ziele in und um die Agglomerationen eher erreichen, wenn diese ökologischen Flächenreserven besser in Wert gesetzt werden. Der Kanton Aargau ist dabei eine Nasenlänge voraus.

Bis in die 50er- und 60er-Jahre konnten SBB-Flächen noch an sogenannte «Chüngeli-Puure» zum Heuen verpachtet werden. Die Konsumgesellschaft hat auch diesen «Selbstversorger-Reflex» eingeholt. Das anschliessend praktizierte Nutzungsmodell «Step-

penbrand» stiess nur bei den meist jugendlichen Brandstiftern selbst auf Begeisterung. Seit dem Abbrennverbot werden die Böschungen im Auftrag der SBB periodisch gemäht, gemulcht und geschlägelt. Das Schnittgut bleibt liegen oder wird gehäckselt.

Diese Praxis fördert eine Nährstoffanreicherung sowie eine Vereinheitlichung und Verunkrautung der Vegetation inklusive invasiver Neophyten und schädigt gleichzeitig viele Tiere. Wenn man den Flächenbedarf eigentlicher Mangelbiotope (artenreiche Magerwiesen, junge Brachen, Niederhecken usw.) vor Augen hat, müssten diese Vorwald-Dauerstadien aus Brombeer-, Eschen-, Hasel- und Waldrebengebüsch als «ökologische Unternutzung» von solchen «Grünflächen in Gunstlage» angesehen werden.



Foto: Markus Staub

Natur

Wertvolle Grünkorridore im Siedlungsgebiet: Bahndamm Altenburg-Brugg



Fast am Ziel: artenreiche Trespenwiese am Bahndamm Altenburg-Brugg

Bergheuet an der Bahnböschung

Auf Privatinitiative erfolgten Mitte der 80er-Jahre die ersten Pflegeeinsätze an Bahnböschungen in Untersiggenthal und Turgi (Arbeitsgruppe Baden-Brugg und Umgebung unter der Leitung von Markus Speck). Nebst einer kleinen Entschädigung durch die SBB leistete die Abteilung Landschaft und Gewässer finanzielle Unterstützung. Auf einer Länge von 1,5 Kilometern finden sich an diesen Bahnböschungen heute notabene 2,8 Hektaren wertvolle Trespenwiesen. Nach einer eigentlichen Pionierphase der Rekultivierung wurden die Flächen als Naturschutzgebiet von kantonaler Bedeutung ausgeschieden und werden seit über 10 Jahren von der Familie Hitz gepflegt, die das Heu auf dem eigenen Milchwirtschaftsbetrieb einsetzt. Das Beispiel machte Schule: Seither werden auch in Brugg, Möhlin und Baden wieder Bahnböschungen gepflegt. Ab 2009 lancierte die Abteilung Landschaft und Gewässer ein Projekt unter dem Titel «Transitrouten als Ökokorridore». Ziel ist es, im Raum Brugg-Windisch einen möglichst naturfreundlichen und durchlässigen Grünkorridor durch den Siedlungsgürtel zu schaffen. Damit soll auch eine gewisse «Fernvernetzung» artenreicher Wiesenbiotope im Limmat- und im Aaretal gewährleistet werden.

Heute werden zwischen Umiken und Turgi knapp 10 Hektaren auf einer Länge von gut 7,5 Kilometern gepflegt (entspricht einem Drittel der 21 Kilometer beidseitiger SBB-Böschungen und Grünstreifen im Raum Brugg-Windisch-Turgi). Naturschutzorganisationen (Naturwerk, creanatura, NVV Brugg, NVV Umiken) und Bauern bewältigen die Arbeit. Das Potenzial dieser auf den ersten Blick banalen Grün-

streifen ist noch lange nicht ausgeschöpft. Dies zeigen eine Reihe von Arten geschützter Lebensräume, die sich stark vermehrt haben oder (wieder) aufgetaucht sind wie Langspornige Handwurz, Bienen-Ragwurz oder Spitzorchis. Auch Amphibien und Reptilien sind sehr häufig zu beobachten. 2015 wurde zum ersten Mal – in einem Zeitraum von 30 Jahren – eine junge Schlingnatter südlich der Aare beobachtet: an einem Dammabschnitt, der nur über Eisenbahnbrücken erreichbar ist und jetzt insgesamt fünf Reptilienarten beherbergt.

Kleines Abc der Böschungspflege

Grundsätzlich ist die Bewirtschaftung und Pflege von strukturreichen Bahnböschungen im Siedlungsbereich vergleichbar mit derjenigen in der offenen Landschaft. Dennoch gibt es einige Besonderheiten:

- Der Ansprechpartner aufseiten der Eigentümerin sind immer die SBB.
- Ein Sicherheitsdispositiv für Arbeiten in Gleisnähe ist zwingend: Sicherheitsausrüstung, Absperrungen, Sicherheitschef.
- Aus Kostengründen sind Zivildienstleistende bei diesen «Urbanisierungsarbeiten» vorläufig die einzige Lösung. Die Betreuung ist entsprechend anspruchsvoll.



Am Anfang: Goldruten und Robinien dominieren noch – erster Einsatz im Loohölzli, Umiken-Brugg.

- Nutzungsart und Strukturpalette werden hauptsächlich durch Topografie (Böschung, Einschnitt, ebene Lage), Umfeld (Offenland, Infrastruktur) und Flächenzugang (seitlich, oben, unten) beeinflusst.
- Künftige Mähflächen an Steilböschungen sind möglichst motormäherauglich zu machen. Motorsensen sind temporäre Lösungen, die weder eine tragfähige Grasnarbe (regelmässige Trittschäden), genügend Keimstellen (feine Streuauflage) noch ein sauberes Abrechen (unregelmässiger Mähhorizont, unvollständiger Nährstoffexport) garantieren.
- Im Sinne von Flächenleistung, Hangstabilität, Gehölzarten- und Neophytenmanagement sowie Mähgut-Abtransport ist ein Graslandanteil von 70 bis 80 Prozent (Mäh- oder offene Weidefläche) anzustreben.
- Eine allfällige landwirtschaftliche Verwertung des Mähgutes erhöht den Druck, eine Fläche nicht allzu spät zu nutzen: Je älter der Pflanzenbestand, desto weicher der Boden und umso lückiger die Grasnarbe und umso problematischer ist das Befahren (Normböschungswinkel plus/minus 70 Prozent Neigung). Spezifische floristische und faunistische Bedürfnisse können durch Rückzugstreifen und junge Brachen erfüllt werden.
- Ein Strukturmosaik kann selten im Voraus geplant werden. Es setzt sich im Laufe der Pflegephase teilweise selbst durch bzw. wird nach ökologischen und pflegetechnischen Kriterien ergänzt (Kleinhecken, Einzelbüsche, Ast- und Streuhaufen usw.).
- Aus Sicherheitsgründen mulchen die SBB regelmässig einen zwei bis drei Meter breiten Streifen den Geleisen entlang. Durch den Fahrtwind der Züge wird das Mulchmaterial verweht und so findet man dort vielfach kleinflächig mulchfreien, mageren Boden mit interessanten Wiesenfragmenten. Diese können in späteren Pflegestadien als Spenderflächen für Samenübertragungen genutzt werden (lokale Ökotypen).
- Weidetiere, vor allem Geissen in Gleisnähe, müssen doppelt gut überwacht und betreut werden.
- Alte, flächige Brombeergebüsche lassen sich durch Geissenbeweidung auflichten, aber nicht ganz zurückdrängen. Für die Etablierung einer weitetauglichen Krautschicht braucht es kleinflächig brombeerfreie Zonen (Ausreissen, Hacken der Brombeerstöcke), dort sollten gesammelte Gras- und Krautsamen ausgebracht werden.
- Eine ökologisch erwünschte «Unordnung» im Siedlungsraum ist so zu platzieren, dass der durchschnittliche Ordnungssinn von Passanten nicht allzu stark strapaziert wird.
- Naturschutz-Visitenkarte für eher kurzsichtige Zeitgenossen: Entlang von Strassen und Spazierwegen sind Wiesen- und Weidezaunsäume sauber zu mähen und abzuräumen.
- Schutz und «Psychohygiene» erfordern eine regelmässige Abfallentsorgung (kleinste Plastiksäcke können zu tödlichen Eidechsenfallen werden).
- Eine möglichst engmaschige Vernetzung ist zwar erwünscht, doch grosse, kompakte Grünbereiche sind einfacher optimal zu pflegen, was zielführender und arbeitstechnisch effizienter ist, als in lückenlose, aber schmale Flächen zu investieren: In der ökologischen Vernetzung sind «Knoten» wichtiger als «Schnüre».



Foto: Markus Staub

Grosses Potenzial für Flora und Fauna: Am Rinikersteig, Umiken-Brugg, ist die Schlingnatter wieder heimisch.



Brombeeren à discretion: Geissen sind geeignete Landschaftspfleger, Nüechtler, Umiken-Brugg.

Wie weiter?

Häufig wurden Bahnböschungen im Rahmen kommunaler Nutzungsplanungen als Naturschutzzonen ausgeschieden, oft auch in Ermangelung passender Alternativen. Der aktuelle Standardunterhalt (Mulchen) widerspricht aber nicht nur einer nachhaltigen Pflege, sondern verstösst auch gegen gültige Zonenvorschriften. Für

diesen Grünunterhalt setzen die SBB maximal 0.35 Franken pro Quadratmeter und Jahr ein. Je nach Pflanzenbestand und Logistik beläuft sich eine sachgerechte Pflege auf das Zwei- bis Dreifache, bei stark verbuschten Flächen in der Anfangsphase auf 1 bis 1.50 Franken pro Quadratmeter und Jahr. Es ist zu hoffen, dass der öffentliche Verkehr – im vorliegenden Fall

ein Bundesbetrieb – auch auf den «Zug der Biodiversitätsstrategie Schweiz» aufspringt und seine Verantwortung im Bereich der ökologischen Vernetzung wahrnimmt. Viele Bahnböschungen inner- und ausserhalb von Naturschutzzonen warten noch auf eine ökologisch verträgliche Pflege.