

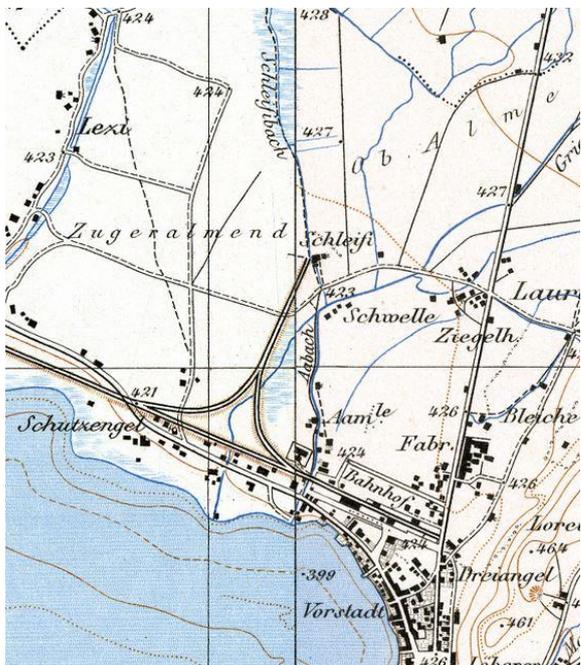


T direkt 041 728 54 82
martina.brennecke@zg.ch
Zug, 23. Februar 2018

Machbarkeitsstudie "Velo- und Fussweg Bahndamm"; Stellungnahme der Abteilung Natur und Landschaft bezüglich ökologischer Bedeutung

Grundsätzliches

Beim Schleifedamm handelt es sich um ein Objekt, das sowohl aus kulturhistorischer wie ökologischer Sicht einzigartig ist.



Siegfriedkarte 1870



Luftbild 1931

Der Bahndamm entstand mit dem ersten Bahnhof in Zug um 1864 und diente ursprünglich zum Wenden der Züge. Der Damm ist somit fast 150 Jahre alt und ein wichtiger kulturgeschichtlicher Zeuge.

Bahngelände mit ihren Böschungen und Bahnareale gehören zu den wichtigsten Vernetzungachsen gerade in den dicht bebauten Siedlungsräumen. Oft bieten sie dank ihrem durchgehenden linearen Verlauf die letzten Ausbreitungsmöglichkeiten für viele Tier- und Pflanzenarten. Beim Schleifedamm handelt es sich um die bedeutendste und wertvollste Vernetzungsstruktur im Siedlungsgebiet der Stadt Zug. Die Schleife mit dem Bahndamm und dem anschließenden Gleis verbindet die Bahnareale Bahnhof Zug-Richtung Baar und die Bahnlinie Zug-Cham. Damit gewährleistet sie den Austausch zwischen Populationen zahlreicher Arten und damit deren langfristiges Überleben. Der Bahndamm selbst bildet dabei ein äusserst wert-

volles Lebensraummosaik aus trockenen, mageren Standorten mit Magerwiesen und Ruderalfluren, mit Gehölzpartien und dem Schleifebächlein am Böschungsfuss.

Die Fundmeldungen in der nationalen Artendatenbank belegen ebenso wie die Faunkartierungen der Stadt Zug von 2015 den besonderen Wert des Bahndamms für ein erstaunliches Artenspektrum. So wurden 2015 u.a. 43 Wildbienenarten, 3 Reptilienarten und 13 Libellenarten festgestellt, wobei eine ganze Reihe von hochkarätigen Arten exklusiv in diesem Gebiet vorkommt. Dies hängt unmittelbar mit dem Mosaik und der Verzahnung von speziellen Lebensräumen sowie der Struktur des Damms selbst zusammen. Dieser zeichnet sich durch unterschiedlich exponierte Böschungen sowie die gut besonnten und strukturreichen Schotterflächen im Bereich des ehemaligen Gleises aus.

Die diversen Nutzungsspuren zeigen, dass der Damm heute durch Fussgänger extensiv begangen wird. Diese Möglichkeit einer unreglementierten Aneignung hat heutzutage im Siedlungsraum grössten Seltenheitswert und bietet der Bevölkerung Naturerlebnis im Wohnumfeld. Die gelegentliche Nutzung ist offensichtlich auch mit dem hohen ökologischen Wert vereinbar.

Zum Projektentwurf

Der vorliegende Entwurf zeigt die Eingriffe auf, welche für einen Velo-Highway notwendig wären. Zwischen Schützengasse und General-Guisan-Strasse wäre eine Anschüttung des Damms erforderlich, um die geforderte Breite von 3.00 m zu erreichen. Bei allen Auf- und Abfahrten müsste der Damm abgetragen werden, um die Höhendifferenzen zu überwinden und dabei eine Steigung von max. 6% zu gewährleisten. Die entsprechend langen Rampen wären zudem in Asphalt ausgeführt und bei Querungen jeweils auf 5.00 m verbreitert. Ausserhalb der Rampen ist als Deckbelag eine Chaussierung vorgesehen.

Die Eingriffe für den Velo-Highway in den Damm wären gravierend und würden diesen einmaligen Lebensraum in wesentlichen Teilen zerstören. Mit dem Einbau der bindigen Deckschicht würde die gesamte Schotterdecke samt Vegetation entfernt und durch eine homogene, weitgehend vegetationsfreie Chaussierung ersetzt. Die Verbindung der Böschungen würde auf der ganzen Länge unterbrochen. Gerade die Schotterflächen sind jedoch besonders wertvoll. Sie bewirken ein völlig anderes Kleinklima als eine bindige Deckschicht, bieten Hohlräume und unterschiedliche Bedingungen für Pflanzenwuchs. Für die reiche Insektenfauna sind blütenreiche Magerwiesen und Ruderalflächen entscheidend. Für die Reptilien wiederum sind das Vorkommen von genügend Insekten als Nahrungsgrundlage sowie Rückzugs- und Sonnenplätze wichtig. Das Projekt würde zum Verlust mindestens eines Drittel der heutigen Vegetationsflächen führen und zwar insbesondere der gut besonnten Standorte.

Im Bereich des kantonalen Grundstücks ist die Öffnung des Siebachs vorgesehen. Dabei sollen die Böschungen des Schleifedamms möglichst geschont werden. Im Bereich der General-Guisan-Strasse steht die vorgeschlagene Führung des Velowegs auf dem Damm mit der Bachöffnung direkt in Konflikt. Der Damm wird hier zudem schon erheblich durch die neue Tiefgarageneinfahrt tangiert.

Die Eingriffe in den Damm, insbesondere die Abgrabungen, aber auch die Aufschüttung beeinträchtigen das Erscheinungsbild des Damms erheblich. Eine breite chaussierte Fläche anstelle der ursprünglichen Gleisanlage im Schotterbett verändert den Charakter des kulturhistorisch wertvollen Damms zusätzlich. Der Verlust der ökologischen Qualität geht also mit dem Verlust des kulturhistorischen Wertes einher.

Der Damm ist heute Teil eines differenzierten Fusswegnetzes von hoher Qualität. Auf dem vorgeschlagenen Velohighway sollen Velofahrer grundsätzlich vortrittsberechtigt sein. Im Bereich der heutigen Fusswegquerungen würde dies eine enorme Verschlechterung für die Fussgänger mit sich bringen.

Die Bedeutung des Bahndamms als ökologisches Vernetzungselement wurde eingangs dargelegt. Die Einmaligkeit dieses Lebensraums und sein grosser Artenreichtum sind unbedingt zu erhalten. Anstelle eines Velo-Highways ist der Bahndamm vielmehr als ökologisch hervorragender Lebensraum weiter zu entwickeln, um sein Potential optimal auszunutzen. Das Velonetz ist gut ausgebaut, für die angestrebte Verbindung existieren gute Alternativen. Der Damm hingegen ist nicht zu ersetzen. Mit der vorhersehbaren weiteren Verdichtung des angrenzenden Quartiers gewinnt diese freie, durchgehende Grünachse noch um ein Vielfaches an Wert.

Gesetzliche Grundlagen

Das Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz vom 1. Juli 1993 (GNL) verpflichtet Kanton und Gemeinden, Massnahmen für den Schutz der Natur, der Tier- und Pflanzenarten, der Landschaft und von Naturobjekten zu treffen (§ 1 Abs. 1 GNL). Ferner sorgen sie für den ökologischen Ausgleich innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebietes (§ 1 Abs. 2 GNL). § 2 Abs. 4 GNL präzisiert dies dahingehend, dass ökologische Ausgleichsflächen Landschaftsteile seien, die zur Vernetzung der Biotope und zur Aufwertung intensiv genutzter Gebiete im Sinne des Naturschutzes gesichert werden müssten. Die gesetzliche Grundlage ist somit eindeutig und der Bahndamm erfüllt die Kriterien als ökologische Ausgleichsfläche ohne Zweifel vollumfänglich.

Das Amt für Raumplanung befasst sich derzeit mit der Umsetzung des Inventars der Kantonalen Naturobjekte. Angesichts der ökologischen und kulturhistorischen Bedeutung des Schleifedamms soll eine Aufnahme als kantonales Naturobjekt geprüft werden.

Freundliche Grüsse
Amt für Raumplanung



Martina Brennecke
Abteilungsleiterin