

Warum sieht man nie tote Vögel?

Tiere in der Stadt Haben Sie schon mal einen toten Schwan gesehen oder sonst einen verendeten Vogel? Also einen, der nicht überfahren oder totgebissen wurde? Ein Erklärungsversuch über deren Fehlen.

Jean-Marc Nia

Der Graureiher ist ein ziemlich grosser Vogel. Spannweite: bis zu 1,8 Meter. Gewicht: etwa 2 Kilo. Der Schwan toppt das galant. Spannweite: bis 2,5 Meter. Gewicht: bis 15 Kilo. Jeder Zürcher und jede Zürcherin dürfte die beiden Dauergäste in der Stadt schon einmal gesehen haben. Ersteren bei Flüssen, still stehend, auf Beute lauend, Zweiteren schwimmend auf dem See, den Kopf leicht geneigt, um zu sehen, ob jetzt da Brot geflogen kommt oder ob sich Spaziergängerinnen unverschämterweise einfach so an das Ufer setzen.

Aber was, wenn die Tiere verenden? Der älteste wilde europäische Höckerschwan wurde 28 Jahre und sieben Monate alt, beim Graureiher waren es 35 Jahre und ein Monat, sagt die Vogelwarte Sempach auf Anfrage. Aber sterben mussten auch die irgendwann. Und wenn so ein Tier stirbt, dann ist das ein ziemlich grosser Vogel, der auf der See- oder Flussoberfläche liegt oder im Falle des Graureihers auch vom Baum fallen könnte.

Aber eine kleine Umfrage im persönlichen Umfeld zeigte, dass nicht eine einzige Person je einen dieser beiden Vögel tot gesehen hat. Niemand. Keinen. Warum? Sinken sie in dem Moment, in dem ihr Herz stillsteht, augenblicklich auf den Seegrund ab? Diese Theorie kann mit Nein beantwortet werden.

Unbefriedigende Antwort

Die Antwort offizieller Stellen fällt eher unbefriedigend aus. Grün Stadt Zürich bestätigt die Aussage der Vogelwarte Sempach, die sagt: «Geschwächte oder alte Vögel ziehen sich wohl an ruhige, ungestörte Orte zurück und sterben dann versteckt. Diese toten Vögel werden wohl ziemlich bald von Aasfressern gefunden und weggeräumt.» Das gilt übrigens auch



«Alte Vögel ziehen sich wohl an ruhige Orte zurück und sterben versteckt. Sie werden wohl ziemlich bald von Aasfressern gefunden.»

Vogelwarte Sempach

für Amsel, Drossel, Fink und Star und die ganze Vogelschar.

Nur: Zweimal «wohl» in aufeinanderfolgenden Sätzen, das ist nicht gerade unwiderlegbare Wissenschaft. Aber die Vogelwarte wie auch Grün Stadt Zürich wissen, dass ein grosser Teil der Kadaver vor allem von Aasfressern beseitigt wird. In unseren Breitengraden übernehmen diese Aufgabe vor allem Rabenvögel, Füchse, Rotmilane, Busarde und Katzen. Wobei die Terminierung «fakultative Aasfresser» genauer ist, da sich diese Wirbeltiere auch noch von anderen Dingen ernähren als nur von toten Tieren.

Diese Aasfresser erledigen ihren Job unter Mithilfe von Insek-

ten und Mikroben äusserst speeditiv. Da liegt nichts lange rum. 45 Prozent der in einer Schweizer Studie dargebotenen Feld- und Schermäuse wurden innert weniger als zwölf Stunden von Aasfressern weggetragen.

Jetzt wird abgerechnet

Was für die Feldmaus mit einer Grösse von 11 Zentimetern und 27 Gramm gilt, trifft auch auf den Höckerschwan zu. Diese sind aber vor allem weiss und gross, daher auch um einiges sichtbar, und sie werden darum von Passantinnen und Passanten in der Regel gemeldet. Grün Stadt Zürich sagt auf Anfrage, dass die Wildhüter der Stadt pro Jahr rund zehn Meldungen zu toten Schwänen

erhalten. Tote Enten würden zwischen 40- und 50-mal gemeldet, punktuell auch tote Graureiher. Das sind also über den Daumen gepeilt nur etwa 65 Meldungen pro Jahr, Enten inklusive.

Die finale Erklärung

Die toten Tiere werden übrigens eingesammelt und in der Tierkörper-Sammelstelle im Hagenholz entsorgt. Dort können auch Privatpersonen Tierkörper bis maximal 200 Kilogramm pro Tier kostenlos abgeben. 200 Kilo entsprechen etwa einem Shetlandpony.

Lange Rede, kurzer Sinn: Tote Vögel werden entweder zum Teil des Ökosystems oder zu Fernwärme verarbeitet.

Bald weniger Tempo und Lärm auf wichtigen Durchfahrtsstrassen

Langsamer Auto fahren in der Stadt Der Stadtrat möchte seine Tempo-30-Pläne rasch umsetzen, doch der ÖV bremst.

Selten fühlt sich Politik so konkret an. Der jüngste Entscheid des Stadtrats wird den Alltag von Tausenden Zürcherinnen und Zürchern spürbar ruhiger machen.

Ein anderer Teil der Bevölkerung wird im Auto etwas weniger stark beschleunigen dürfen.

Gestern hat das städtische Tiefbauamt bekannt gegeben, wie es die Tempo-30-Strategie umsetzt, die der Stadtrat vor einem Jahr beschloss. «Ziel ist es, möglichst schnell möglichst viele Leute vom Lärm zu entlasten», sagt Simone Brander, Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements. Derzeit wohnen in Zürich 140'000 Menschen an Strassen, an denen der Autolärm die gesetzlichen Grenzwerte überschreitet.

Priorität bei der Verlangsamung hätten Strassen, an denen viele Menschen lebten und wo weder Trams noch Busse fahren würden, sagt Brander. Auf diesen Abschnitten kann der Stadtrat Tempo 30 selber beschliessen und direkt umsetzen. Zu dieser

Kategorie gehören etwa die Seebahnstrasse zwischen Wiedikon und Aussersihl, die Dörflistrasse in Oerlikon oder die Lagerstrasse im Kreis 4. Hier soll spätestens in zwei Jahren Tempo 30 statt 50 gelten.

Im vergangenen Jahr hat die Stadt gemäss eigenen Angaben bereits 25 solcher Strassenabschnitte in einer Gesamtlänge von rund elf Kilometern verlangsamt.

Zeitverluste für den ÖV möglichst vermeiden

Komplizierter gestaltet sich die Verlangsamung auf Strassen, wo es öffentlichen Verkehr gibt. Bei Trams und Bussen kann sie dazu führen, dass die Stadt den ÖV-Fahrplan in Absprache mit dem Kanton anpassen muss. Auch der Kauf zusätzlicher Fahrzeuge kann nötig werden. «Beides braucht Zeit», sagt Simone Brander.

Bisher hat die Stadt nur Strassen entschleunigt, bei denen der ÖV dadurch keine Zeit einbüsst. Dies ändert sich nun. «Um Erfahrungen zu sammeln, führen wir

Pilotprojekte durch», so Brander. Dazu gehört auch die Frage, wie sich Zeitverluste für den ÖV trotz Tempo 30 vermeiden lassen. Dies könne geschehen, indem man Trams und Busse aus dem Autostau heraushole oder abgetrennte Trassees bereitstelle. Ein Pilotprojekt findet auf der Schwamendingenstrasse in Oerlikon statt.

Neu wird es auch Tempo-30-Beschränkungen geben, die nur nachts greifen. Sie schränken den öffentlichen Verkehr kaum ein. Diese Lösung sieht die Stadt für die Hohlstrasse zwischen Feldstrasse und Hardplatz im Kreis 4 vor, für die Forchstrasse, die Albisstrasse im Kreis 2 oder die Seestrasse. Verlangsamungen auf ÖV-Strassen sollen Ende 2026 in Kraft treten.

Politisch umkämpft ist Tempo 30 vor allem auf den Hauptachsen. Der Anti-Stau-Artikel in der Kantonsverfassung schreibt vor, dass Gemeinden die Leistungsfähigkeit des kantonalen Strassenetzes nicht einschränken dürfen. Daher muss die Stadt

dem Kanton alle Massnahmen, die solche Auswirkungen haben könnten, zur Bewilligung vorlegen. Gerungen wird zum Beispiel um die Rosengartenstrasse, wo die Stadt ebenfalls Tempo 30 einführen möchte. Ähnlich umstritten könnten die Seebahnstrasse und die Hohlstrasse sein, zwei zentrale Transitachsen durch die Stadt.

Dem Zürcher Verkehrs-Club dauert es zu lange

Bürgerliche Parteien und die Autoverbände lehnen eine Verlangsamung der Hauptstrassen grundsätzlich ab. Die SVP und die FDP möchten mit einer kantonalen und einer städtischen Volksinitiative dafür sorgen, dass auf Hauptverkehrsachsen weiterhin Tempo 50 gilt und der ÖV nicht gebremst wird.

Mitinitiant und SVP-Nationalrat Mauro Tuena fordert, dass der Stadtrat seine Tempo-30-Pläne einfriere, bis das Volk über die städtische Vorlage entschieden habe. «Die Ausgangslage ist völ-

lig offen», sagt Tuena. Gemäss einer Umfrage dieser Zeitung ist die Bevölkerung gespalten.

Dem Zürcher Verkehrs-Club (VCS) geht der städtische Umsetzungsplan hingegen viel zu wenig weit. «Zahlreiche dicht bewohnte Strassen fehlen auf der Liste», sagt Markus Knauss, Co-Geschäftsleiter des Zürcher VCS und grüner Gemeinderat. Als Beispiele nennt er die Rötelstrasse in Wipkingen, die Schweighofstrasse in Wiedikon, die Militärstrasse oder die Badenstrasse, beide im Kreis 4. «So werden Tausende von Zürcherinnen und Zürchern viel zu lange gesundheitsschädigendem Strassenlärm ausgesetzt sein.» Dies sei illegal und unnötig.

Dass der Stadtrat eine umfassende Beruhigung angeht, ist auch dem Zürcher VCS zu verdanken. Dieser hat die Stadt mit zahlreichen erfolgreichen Einsparungen unter Druck gesetzt, die Tempo-30-Zonen auszuweiten.

Beat Metzler

Höhere Beiträge für Produzenten von Solarstrom

Energieversorgung Das Elektrizitätswerk der Stadt Zürich (EWZ) erhöht den Betrag für Solarstrom, den Zürcher Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer produzieren und ins Netz speisen, um 5 Rappen auf 13 Rappen pro Kilowattstunde. Zusätzlich zu den 8 Rappen für die eigentliche Energie gibt es neu 5 Rappen für den sogenannten Herkunftsnachweis, der die Produktionsart der Energie belegt, wie das EWZ gestern mitteilte. Dieser Beitrag richtet sich nach den Marktpreisen und wird regelmässig angepasst.

Ausserdem beschloss das EWZ noch weitere Solarstrom-Fördermassnahmen. So wird es voraussichtlich ab Februar 2023 Förderbeiträge ausschütten, um Dächer für den Bau von Solarzellen statisch aufzurüsten. Dazu ist auch die finanzielle Unterstützung bei Asbestsanierungen am Dach geplant. Zudem sollen auch Dachbegrünungen und die Ausrichtung der Flächen zur Winterstromproduktion Geld aus dem Fördertopf erhalten. Neu will das EWZ auch ein «Rundum-sorglos-Paket» für Besitzerinnen und Besitzer von Immobilien anbieten, deren Dach über 500 Quadratmeter gross ist: Die Immobilienbesitzer sollen das Dach für Solarzellen zur Verfügung stellen, den Rest erledigt das EWZ selbst. Diese Fördermassnahmen sind Teil der städtischen Fotovoltaik-Strategie, die im September 2021 beschlossen wurde. Diese gibt vor, dass die Stadt Zürich bis 2030 das Vierfache an Solarstrom produzieren will, auf städtischen Gebäuden soll es gar das Fünffache werden. (sda)

Mehr Platz für Schulkinder

Hirslanden Die Stadt hat den gesamten Schulraum der Schule Hofacker im Hirslanden-Quartier in den vergangenen vier Jahren schrittweise saniert und erweitert. Nun sind die Bauarbeiten abgeschlossen. Im Frühjahr 2023 könne der Tagesschulbetrieb gesamthaft starten, teilte das Zürcher Hochbaudepartement gestern mit. Das Architektenteam hat die beiden historischen Gebäude Wehrli- und Hertertrakt instand gesetzt und unter anderem eine ehemalige Sporthalle so umgebaut, dass dort nun Räume für die Pflege und Betreuung von 250 Schülerinnen und Schülern, ein Kindergarten und ein Mehrzwecksaal entstanden sind.

In Ergänzung zu den bestehenden Gebäuden hat das Team einen Ersatzneubau mit Schulräumen für 15 Sekundarschulklassen sowie einer Schulküche, einer Bibliothek und einer Dreifachsporthalle erstellt. Ein Teilbereich dieses Baus konnte bereits 2021 in Betrieb genommen werden. Für den barrierefreien Zugang zu allen Räumen wurden Fahrstühle eingebaut, die Energieversorgung erfolgt neu über eine Erdsonden-Wärmepumpe. Der von der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger 2017 verabschiedete Objektkredit von 72,8 Millionen Franken – davon 33,8 Millionen Franken für den Neubau und 39 Millionen Franken für die Instandsetzung der Bestandsbauten – könne voraussichtlich eingehalten werden, teilte das Hochbaudepartement mit. (tif)