

## **Grünbrücken – Empfehlungen für die Praxis.**

- Verkehrssicherheit
- Unfallgeschehen
- Kosten
- Forderungen

**ADAC**

**Es geschieht immer wieder im Stadtwald von Würzburg: Wildschweine graben sich unter dem Wildschutzzaun hindurch, der dort an der A 3 entlang führt. Im Rudel wollen sie quer über die Fahrbahn hetzen. Sie folgen angestammten Routen. Der Fahrer des ersten heranschließenden Wagens versucht noch eine Vollbremsung. Vergeblich. Er erfasst gleich mehrere Tiere. Nachfolgende Autos können nicht mehr ausweichen, krachen hinein in das Knäuel aus Blech und Wildschweinen ...**

„Ich habe leider schon viele Menschen bei solchen Zusammenstößen mit Wild sterben sehen“, sagt Hubert Kerzel. Der rüstige Pensionär war früher Polizeibeamter und vertritt die Jägerschaft im Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR). Alleine entlang der A 3 zwischen Aschaffenburg-Ost und dem Autobahnkreuz Bibelried hat er innerhalb von drei Jahren 353 polizeilich erfasste Wildunfälle zu beklagen. Jetzt kann er sich freuen: In Kooperation mit den zuständigen Behörden hat er die Planung von zwei so genannten Wildbrücken (auch: Grünbrücken) an der A 3 durchgesetzt: eine im Hochspessart und eine im Würzburger Stadtwald.

Grünbrücken, das sind Straßen- oder Gleis-Überführungen nur für Tiere, meist 50 bis 100 Meter breit, unauffällig eingebettet in die umgebende Natur, zum Preis von ein bis drei Millionen Euro das Stück. Für alles was krecht und fleucht, vom Käfer bis zum Hirschen. Ja sogar für Fledermäuse, die sie überfliegen. Eric Imm, Naturschutzreferent beim Bayerischen Jagdverband (BJV): „Der Lärm vielbefahrener Straßen ist nämlich für Fledermäuse oft eine Barriere, vor der sie zurückschrecken.“ Es gilt: Das so genannte abschreckende „Lärmband“ einer Straße ist zu beiden Seiten jeweils mehr als 250 Meter breit. Tiere, die über Brücken, statt direkt über die Fahrbahn laufen, können nicht mehr mit Autos kollidieren. Grünbrücken und andere Wildquerungshilfen in Verbindung mit Wildschutzzäunen sind ein klares Sicherheits-Plus für Autofahrer und Tiere. Und das wird nach Ansicht des ADAC dringend gebraucht.



**Wildschutzzäune leiten Reh & Co zur Grünbrücke – Wildunfälle werden vermieden**

Denn 2851 Menschen verunglückten im Jahr 2006 (aktuellste Statistik) durch „Wild auf der Fahrbahn“. Zehn Personen verloren dabei ihr Leben.

Und sehr viele Kollisionen mit Wild – vor allem mit Kleintieren – werden der Polizei gar nicht gemeldet. Ihre tatsächliche Zahl, so Torsten Reinwald vom Deutschen Jagdschutz-Verband (DJV), „liegt sicher bei mehr als einer halben Million“. Immerhin erfahren die Auto-Versicherer davon, wenn Schutz besteht. So wurden nach Angaben des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft im Jahr 2006 rund 423 Millionen Euro für Blechschäden durch Wild ausbezahlt.

Auch auf Seiten der Tiere haben diese Kollisionen gravierende Folgen: Nach einer DJV-Statistik starben zwischen April 2006 und März 2007 rund

- 202.000 Rehe
- 16.000 Wildschweine
- 3100 Hirsche

durch „nicht jagdliche Einwirkungen“, soll heißen „überwiegend durch den Straßenverkehr“. Das bedeutet: Alle 2,5

Minuten wird ein Tier durch ein Fahrzeug getötet. Für einige Tierarten sind Zusammenstöße mit Autos und Zügen inzwischen die häufigste Todesursache. Otter oder Wildkatze werden dadurch sogar in ihren Beständen bedroht.

Grünbrücken, die Menschen- und Tierleben retten können, zählen zusammen mit Straßen-Unterführungen, Kleintier-Durchlässen oder Talbrücken zu den so genannten „Querungshilfen“. Nach einer Abschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen gibt es an Autobahnen und Bundesstraßen derzeit 36 Grünbrücken, zum Beispiel entlang der A 20, an der A 3 bei Duisburg oder an der B 6 bei Westerhausen; 36 weitere sind geplant oder in Bau. Doch dem gegenüber – so das Bundesamt für Naturschutz (BfN) – stehen 30.000 Konfliktstellen im überregionalen Verkehrsnetz, also Bereiche, in denen Tier und Verkehr zusammenprallen. Ein krasses Missverhältnis, das sich allerdings allein durch Querungshilfen nicht lösen lässt. Optische und akustische Wildwarner oder Duftzäune sind Alternativen, denn Deutschlands Verkehrsnetz gehört

zu den dichtesten der Welt. Nach Angaben des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) schlängeln sich mehr als 231.000 Kilometer überörtliche Straßen (ohne Gemeindestraßen) und rund 41.000 Kilometer Eisenbahn-Schienen durch die Republik.

Diese Verkehrsstränge zerschneiden unsere Natur, zerstückeln sie in ein Flickwerk grüner Inseln, die untereinander keine Verbindung mehr haben. Von einem „Flickenteppich isolierter Gefängnisse“ spricht der Naturschutzbund Deutschland (NABU). Nach NABU-Angaben gibt es in Deutschland derzeit nur noch acht unzerschnittene Räume, die größer als 400 Quadratkilometer sind – „ein Gebiet, das von einem männlichen Luchs als Revier beansprucht wird“. BfN und Deutscher Forstwirtschaftsrat sehen deswegen auch „gravierende Probleme für unser Waldökosystem“ – noch verstärkt durch die Folgen des Klimawandels. Und was Initiativen gegen diese Zerschneidung angeht, „da hinkt Deutschland im europäischen Rahmen klar hinterher“, meint etwa BJV-Hauptgeschäftsführer Dr. Joachim Reddemann.

Fachleute sind sich längst einig: Wird der Bau von Querungshilfen nicht forciert, droht vielen traditionellen Populationen von Hirsch oder auch Dachs das Aus. Fehlender genetischer Austausch fördert nämlich die Inzucht-Gefahr. Es droht die „genetische Verarmung“. Zudem, so Fachleute, sind die „Aussterbe-Risiken“ für kleine, isolierte Bestände deutlich höher. BJV-Experte Eric Imm: „Da kann schon ein harter Winter genügen, um eine kleine Population zu vernichten.“

Mehr noch: Der Versuch, Luchse, Wildkatzen, Wölfe oder andere Wildtiere in Deutschland wieder heimisch werden zu lassen und ihre Verbreitung zu sichern, wird erheblich gefährdet. Das bedeutet auch: Grünbrücken selbst dürfen nicht zu isolierten Nadelöhren werden, sondern müssen verbunden sein mit den noch

vorhandenen Lebensräumen der Wild- Populationen.

Sichtbare Folgen der zahllosen Verkehrs-Barrieren: Rehe oder Hirsche etwa können zur Brunft, zur Nahrungssuche oder für den jährlichen Wechsel zwischen Sommer- und Wintereinständen im Alpenraum ihre Wanderrouten nicht mehr nutzen. Naturfreund Hubert Kerzel erzählt von immensen Problemen des Rotwildes, wenn es seinem uralten Fernwechsel vom Allgäu, über Odenwald und Spessart Richtung Thüringen folgen will. Spuren belegen, dass junge Hirsche kilometerweit und verzweifelt an den Wildzäunen entlang sechsspüriger Autobahnen wandern, um endlich einen Übergang zu finden.

In ihrer Not überspringen sie dabei sogar zwei Meter hohe Wildschutzzäune. Und wenn sie das Selbstmord-Kommando einer Autobahn-Querung tatsächlich

überleben, stehen sie anschließend vielleicht vor der Lärmschutzwand einer ICE-Trasse. Und sitzen in der Falle.

Der europaweit streng geschützten, europäischen Wildkatze gelingt es seit Jahrzehnten nicht, die A3 zu überwinden und den nördlichen Westerwald zu besiedeln. Den Schwarzwald erreichen diese Tiere seit langem nicht mehr, weil sie das zugebaute Rheintal nicht durchwandern können. Auch Harz, Pfälzerwald und vor allem das Fichtelgebirge sind abgeschottet und zerschnitten von stark befahrenen Verkehrswegen.

Damit sich Wagenlenker nicht über die bepflanzten und autofreien Grünbrücken wundern, hat ADAC-Wildexperte Thomas Hessling eine Idee: „Hinweisschilder sollten auf diese wichtigen Schutzeinrichtungen für Mensch und Tier hinweisen.“ Doch dabei müsse klar sein: „Für uns Zweibeiner sind Grünbrücken tabu.“



**Gelungene Grünbrücke aus Holz**



**Verbinden von Offen-Landschaften: Grünbrücke über die B 31 N**

## Akteure und Aktionen

Vor allem DJV, NABU und BfN, aber auch WWF und BUND pochen auf mehr Natur-Vernetzung durch Querungshilfen. Im Jahr 2005 machten DJV und BfN ihr wegweisendes Konzept der „Lebensraumkorridore für Mensch und Tier“ publik. Sprich: die erste Festlegung konkreter, schutzbedürftiger Freiräume, die es wieder zu vernetzen gilt.

Darauf fußend entwickelte der NABU 2007 seinen „Bundeswildwegeplan“. Der nennt vor allem 125 „Konfliktpunkte“, wo Verkehrswege und Wildwege kollidieren – wie etwa an der A 8 bei Sauerlach südlich von München oder an der B 206 östlich von Bad Bramstedt in Schleswig-Holstein.

Diese Konfliktpunkte müssten bis 2020 durch Querungshilfen durchlässig gemacht werden. Ziel: „Jeweils drei durchgängige Wildwege von Nord nach Süd und West nach Ost wieder zu öffnen“. Anlässlich des Februar-Symposiums „Wildkorridore jetzt“ forderten auch BUND, DJV und NABU von der Bundesregierung konkrete Pläne, um bis 2020 „jährlich 15 Querungshilfen (z. B. Grünbrücken)“ an den „besonders kritischen Konfliktstellen“ zu realisieren. Erstmals wurden dabei auch standardisierte Anleitungen für Positionierung und Gestaltung von Wild-Querungshilfen präsentiert (siehe unter [www.jagdnetz.de](http://www.jagdnetz.de)).



**Hirsch-Highway trifft Autobahn: Grünbrücke über die A21 bei Negernbötel in Schleswig-Holstein ermöglicht den wichtigen Wildtier-Fernwechsel**

## Die Rechtslage

Für bestehende Straßen und Schienenwege gibt es in Deutschland keine Rechtsgrundlage, um dort Querungshilfen für Tiere durchzusetzen. Deshalb sei das „Handeln für die örtlichen Verkehrsverwaltungen schwierig“, so formuliert es Dr. Heinrich Reck, Landschaftsökologe an der Uni Kiel. Mit Blick auf die Vorbilder Niederlande und Österreich sieht er deshalb in Deutschland die Notwendigkeit für ein klares „politisches Programm zur Wiedervernetzung“.

Bei Neu- und Ausbauten, so der Experte, müssten Bund und Länder allerdings prüfen, ob Grünbrücken erforderlich sind und diese bei „ernsthaftem Bedarf“ auch bauen. Dafür, so Reck, existieren zwei Rechtsgrundlagen: Zum einen die im Bundesnaturschutzgesetz verankerte, so genannte „Eingriffs-Regelung“, wonach erhebliche Eingriffe in den Naturhaushalt vermieden werden müssen. Zum anderen europäisches Recht (FHH-Richtlinie): Werden in einem EU-Schutzgebiet besonders schutzwürdige Arten und Lebensgemeinschaften durch geplante Zerschneidung „erheblich gefährdet“, dann muss dem vorgebeugt werden.

Dasselbe gilt übrigens auch, wenn EU- und bundesrechtlich „streng geschützte Arten“ von geplanten Baumaßnahmen betroffen sind.

„In Deutschland“, sagt Reck „wird der Bau von Grünbrücken je nach Bundesland unterschiedlich stark unterstützt“. So hat etwa in Bayern der BJV mehrere Landtagsbeschlüsse initiiert, um Biotopverbund und Grünbrückenbau voranzutreiben.

## Impressum:

Herausgeber:  
ADAC e.V., Ressort Verkehr  
Am Westpark 8 · 81373 München  
Fax (089) 76 76 45 67  
E-Mail: [verkehr.team@adac.de](mailto:verkehr.team@adac.de)  
[www.adac.de/verkehrs-experten](http://www.adac.de/verkehrs-experten)

© 2008 ADAC e.V. München

Bildnachweis:  
Martin Strein, FVA Baden-Württemberg (3)  
Tobias Amann, Weilheim/Bannholz  
Volker Seifert, LBV Schleswig-Holstein