

Grünbrücken: Standorte in Deutschland, Anforderungen und Probleme

Christoph Hergenhan

Wild benötigt als Lebensraum in sich geschlossene, möglichst großflächige und störungsarme Gebiete. Durch den fortschreitenden Ausbau der Verkehrswege gehen diese jedoch zunehmend verloren, und es kommt mehr und mehr zu einer Verinselung der Vorkommen. Um die isolierten Gebiete wieder zu verbinden, sind Grünbrücken als Querungshilfe über Autobahnen ein probates Mittel.



Eine Grünbrücke, die ihrem Namen alle Ehre macht. Durch den Bewuchs, der Deckung und Schutz bietet, kann sich das Wild beim Überqueren des Bauwerkes sicher fühlen.

Jeden Tag gehen in Deutschland 130 Hektar unverbaute Fläche in freier Landschaft verloren und werden versiegelt. Ein großer Teil davon für den Bau von Autobahnen und Straßen. Bis 2012 sieht der Bundesverkehrswegeplan eine weitere Verdichtung des Wegenetzes um mehr als 15 Prozent vor.

Unter der ständig zunehmenden Verkehrslast leidet auch das Wild. Autobahnen und ausgebauten Bundesstraßen mit kilometerlangen, hermetisch abgeriegelten Wildschutzzäunen sowie Bahntrassen für Hochgeschwindigkeitszüge und kanalisierte Fließgewässer stellen nicht selten eine unüberwindbare Barriere in der Landschaft dar.

Rotwild droht Isolierung

Die neue Infrastruktur führte dazu, dass einst zusammengehörende Landschaften und Wildlebensräume zerschnitten und das Wanderverhalten der Tiere unterbunden wurde. Es kam zur Verinselung der einzelnen Vorkommen. Und dieser Prozess schreitet weiter voran. Bei den Wildtieren, die zu den Verlierern dieser Entwicklung zählen, steht der Rothirsch mit an erster Stelle. Der einstige König unserer Wälder ist unter den jetzigen Verhältnissen darin begriffen, sein Königreich zu verlieren.

Ihm kommt jedoch als Weiserart eine entscheidende Indikatorrolle zu. Sie zeigt, wie weit der Lebensraum zersiedelt worden ist und wo dieser Prozess gestoppt werden muss. Davon können auch andere großräumig wandernde Arten profitieren, die mit der Fragmentierung der Landschaft kämpfen müssen. Zu ihnen gehört z.B. auch der Luchs.



Standorte der Rotwild-relevanten Grünbrücken in Deutschland und die dazu gehörigen Bewirtschaftungsgebiete.

Das Rotwild orientiert sich bei der Wanderung an Leitstrukturen, die Deckung aber auch Orientierung bieten. Zu ihnen gehören Hecken, Waldränder und Wasserläufe. Sobald diese Wanderrouten durch Duftmarken, Nachahmung und die Merkfähigkeit des Wildes von Generation zu Generation weitergegeben werden, kommt es zur Ausbildung von festen Fernwechselln.

Der Austausch von Genen zur „Bluttauffrischung“ im Bestand wurde früher zwischen den verschiedenen Lebensräumen durch die Wanderung entlang dieser Fernwechselln aufrecht erhalten.

Mit zunehmender Zergliederung der Landschaft verkleinern sich die Lebensräume für das Rotwild. Auf Grund der damit verbundenen genetischen Verarmung droht die Gefahr, dass ganze Vorkommen erlöschen.

Das Rotwild zeichnet sich durch eine großflächige Lebensweise aus. Saisonal bedingt vollzieht es oft weite Wanderungen, die durch die Umwelt und die artspezifische Biologie ausgelöst werden. Zu diesen Faktoren zählen Witterung, Feinde, Ernährung, Fortpflanzung und der artinterne Populationsdruck.

Der Populationsdruck beschreibt die Individuendichte. Ist sie zu groß, kommt es zur Abwanderung vor allem von Jungwild in andere oder bisher nicht besiedelte Gebiete. Diese Wanderungen sind besonders wichtig in Bezug auf den Genaustausch zwischen den einzelnen Populationen.

Zerschneidung der Lebensräume stoppen

In Deutschland existieren zur Zeit 75 voneinander getrennte Rotwildpopulationen in 139 isolierten Gebieten. Die Flächen, die diese Bestände in Anspruch nehmen können, erstrecken sich von 3.000 bis maximal 250.000 Hektar.

Um eine weitere Zerschneidung intakter Lebensräume abzumildern bzw. auf ein erträgliches Maß zu reduzieren, sind bauliche Hilfsmittel erforderlich, die die Einstandsgebiete wieder verbinden. Zu ihnen gehören Grünbrücken – auch Biobrücken,

Ökobrücken oder Landschaftsbrücken genannt. Sie stellen eine technische Wildquerungshilfe dar, die als begrünte Brücke über Verkehrsflächen geführt werden, um Wildtieren das Queren zu ermöglichen.

Weitere Bauwerke, die diesem Zweck dienen, sind Grünunterführungen (in Deutschland bisher nicht realisiert) und Wilddurchlässe, die unter Autobahnen und Straßen hindurchführen. Der Gesetzgeber hat die Notwendigkeit dieser Biotopverbundmaßnahmen erkannt und verlangt im Bundesnaturschutzgesetz die Schaffung eines Netzes verbundener Lebensräume. Demnach sollen 10 Prozent der Landesfläche unter den Einfluss dieses Projektes gestellt und somit miteinander verknüpft werden.

Der Deutsche Jagdschutz-Verband brachte 2002 zusammen mit dem NABU und dem WWF das Positionspapier „Biotopverbund durch Wildkorridore“ heraus. Das erklärte Ziel des Papiers: Die Bewahrung der Landschaft als Lebensraum von Wildtieren vor weiterer Zerschneidung durch Verkehrsachsen und Siedlungen und die Aufhebung der Barrierewirkungen, sich also für die Realisierung von Biotopverbundmaßnahmen, allen voran Grünbrücken, einzusetzen.

34 Grünbrücken realisiert

In Deutschland wurden bis dato 34 Grünbrücken realisiert, wobei jedoch nicht alle für das Rotwild relevant sind (s. Karte). Rund 15 weitere Projekte sind derzeit in Planung, z. B. an der A14 Magdeburg – Ludwigslust, in der Colbitz-Letzlinger-Heide.

Die Errichtung einer Grünbrücke kostet je nach Bauweise und Dimension zwischen 2,5 und 5 Millionen Euro. Damit das Geld richtig angelegt wird und aus dem Bauwerk keine Fehlinvestition erwächst, muss die Planung sehr sorgfältig betrieben werden. Bei der Projektierung von Grünbrücken sind folgende Punkte zu beachten:

- Die Bauwerke zur Vernetzung von Lebensräumen wild lebender Arten müssen zum einen auf die jeweilige Tierart ausgerichtet werden, die von der Zerschneidung des Lebensraumes besonders betroffen ist, aber auch für eine möglichst große Anzahl anderer Arten attraktiv sein.
- Von entscheidender Bedeutung ist der richtige Standort. Hier muss im Vorfeld geklärt werden, wo sich die früheren Fernwechsel befunden haben bzw. wo die gegenwärtigen verlaufen.
- Die fachgerechte Anbindung des Bauwerkes an die umgebenden Landschaftselemente muss gewährleistet sein. Kein Tier, das vornehm-

lich den Wald als Lebensraum bevorzugt, wird über eine größere Freifläche wechseln oder die Grünbrücke überhaupt finden, wenn es nicht „hingeleitet“ wird.

- Die Grünbrücke muss mindestens in einer Breite von 30, besser 50 Metern gestaltet sein. Das Bauwerk darf das Wild nicht abschrecken.
- Auf der Brücke muss eine „genügend mächtige“ Bodenschicht vorhanden sein, die das Keimen und Aufwachsen der Vegetation ermöglicht, sowie dem Wild einen natürlichen Untergrund zum Wechseln bieten.
- Die Oberflächengestaltung muss der Umgebung nachempfunden sein, das heißt, der Brückenbewuchs muss auf jeden Fall die selben Landschaftselemente wie die nähere Umgebung aufweisen und ausreichend Schutz und Deckung bieten.



Richtiger Standort entscheidet

Wenn die Grünbrücke einmal steht, muss sie ausschließlich dem Wild als Querungshilfe dienen und nicht für den Menschen als bequeme Verbindung erhalten, z. B. zum Befahren von land- oder forstwirtschaftlichen Flächen. Einen Wirtschaftsweg über das Bauwerk zu führen, ist also nicht zulässig.

Weiterhin muss nach „Freigabe“ überprüft werden, ob die Brücke durch das Wild und in welcher Häufigkeit angenommen wird – eine Erfolgskontrolle ist unerlässlich. Falls sich negative Ergebnisse feststellen lassen, die Brücke nicht oder nur sporadisch angenommen wird, ist Ursachenforschung zu betreiben. Nur so können mögliche Fehler bei anderen Bauvorhaben ausgeschlossen werden:

Durch leitende Baumaßnahmen und Bepflanzung werden Schalenwild und andere Arten zur Grünbrücke geführt.



Positive Beispiele:

Mehrere intakte Grünbrücken an der A20 zwischen Lübeck und Rostock. Sie entstanden mit der neuen Autobahn und verbinden jetzt zum Beispiel die Rotwild-Vorkommen südlich von Lübeck oder in der Ueckermünder Heide. Das Wild nahm die Grünbrücken bereits vor der eigentlichen Fertigstellung und Gestaltung sehr gut an. Mit der Begrünung stieg die Zahl der Frequentierungen weiter an.

Negatives Beispiel:

Grünbrücke an der Thüringer-Wald-Autobahn A71 nahe Meiningen (s. Bild oben). Sie befindet sich nur etwa einen Kilometer entfernt von einer Talbrücke, unter der das Wild hindurchwechseln kann. Zudem ist sie bei ihrer geringen Dimension mit einem Wirtschaftsweg versehen und nur spärlich bewachsen. Eine asphaltierte Straße auf der einen und ein mit Leitplanken versehener Weg auf der anderen Seite bewirken ihr übriges, dass sie vom Wild nur spärlich angenommen wird. Hier wurden bei der Planung/Gestaltung einer Grünbrücke Fehler gemacht.

- Steht die Grünbrücke an der richtigen Stelle?
- Ist eine Anbindung gegeben?
- Kann das Wild überhaupt an die Grünbrücke heran (sind die Wechsel durch Gatter abgeschnitten)?
- Ist die Erdschicht auf der Brücke stark genug, dass die Vegetation Fuß fassen kann, die dem Wild Schutz und Sicherheit bietet?
- Sind die Dimensionen richtig gewählt worden? Damit die „Akzeptanz“ von schlecht angenommenen Brücken verbessert wird, muss nachgearbeitet werden.

Selbstverständlich dürfte sein, dass in der Nähe der Querungshilfe die Jagd ruht, damit das Wild ungehindert und störungsfrei über die Brücke wechseln kann.

Lobbyarbeit für Jäger

Sich für die Errichtung von Querungshilfen für das Wild einzusetzen, sollte für die Jäger Ehrensache sein. Hier erschließt sich ein Betätigungsfeld, das in der Öffentlichkeit auf breites Interesse und Wohlwollen stößt. Die Jäger sind die Experten der regionalen Wildbewirtschaftung. Sie kennen die Gewohnheiten des Wildes am besten und können dadurch eine möglichst nützliche Standortfestlegung der Wildbrücke garantieren.

Sich im nachhinein über misslungene Bauprojekte dieser Art zu beschweren, ohne vorher an der Planung mitgearbeitet zu haben, ist wenig sinnvoll.

Hier müssen die Landesjägerschaften vorher offen kundtun, dass sie die Experten und Interessenverwalter des Wildes sind und von daher mehr als nur ein Wörtchen mitzureden haben. Die Landesjagdverbände müssen ihren Pflichten als sogenannte 29er Verbände laut Naturschutzgesetz nachkommen und beim Planfeststellungsverfahren die sachgerechte Zuarbeit aus fachlicher Hinsicht liefern. So können viele Fehler bereits im Vorfeld ausgeschlossen werden.

Ein positives Vorbild gibt die Arbeitsgemeinschaft Rowild, die sich bereits seit Anfang der 90er Jahre für eine Vernetzung der Rotwildgebiete in Deutschland eingesetzt hat. Sie hat insgesamt bei 25 konkreten Grünbrücken-Projekten in Deutschland mitgearbeitet und in Kooperation entstandene Stellungnahmen abgegeben.

Neben der Diskussion um Grünbrücken darf aber eine weitere Frage nicht aus den Augen verloren werden: Ist die Hege des Rotwildes in Bewirtschaftungs- und Nichtbewirtschaftungsgebieten zielführend?

Denn was nützt die beste Verbindung mittels teurer Grünbrücken, wenn auf der einen Seite der Grünbrücke Rotwild altersklassengerecht bejagt wird, auf der anderen Seite jegliches Rotwild, außer Kronenhirsche, zum Abschuss freigegeben ist, einer Wanderung mit der Kugel Einhalt geboten wird? Das Rotwild sollte selbst entscheiden, welcher Lebensraum ihm zusagt.

Anschrift des Verfassers:

Christoph Hergenhan
Redaktion *Unsere Jagd*
Deutscher Landwirtschaftsverlag GmbH
Berliner Str. 112A
13189 Berlin