



**Gemeinsames Positionspapier von
Deutscher Jagdschutz-Verband e.V. (DJV),
Naturschutzbund (NABU) e.V. und
WWF-Deutschland**

zu

„Biotopverbund durch Wildtierkorridore“

DJV, NABU und WWF verfolgen gemeinsam das Ziel, die Landschaft als Lebensraum von Wildtieren vor weiteren Zerschneidungen durch Verkehrsachsen und Siedlungen zu bewahren. Durch ein nationales Programm zur Aufhebung von Barrierewirkungen muss es den Tieren zukünftig wieder ermöglicht werden ihre natürlichen Wanderungen durchzuführen und Austausch zwischen den Populationen zu haben.

Problemstellung

Die Versiegelung von Flächen und Zerschneidung von Landschaften durch Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen und der dafür erforderliche Flächenverbrauch von rund 130 ha pro Tag ist zu einem der gravierendsten Probleme für den Schutz und die Erhaltung von Arten und Landschaften geworden. Die Lebensräume für wildlebende Tiere werden kleiner und immer stärker verinselt. Insbesondere stark befahrene Straßen, Bahntrassen und kanalisierte Fließgewässer stellen für viele Wildtiere - vom Laufkäfer bis zum Rothirsch - nahezu unüberwindliche Barrieren dar. Dadurch werden Lebensräume lokaler Populationen zerschnitten und großräumige Wanderungen von Arten wie Luchs, Wildkatze, Rotwild oder Fischotter auf tradierten Wanderrouten unterbunden. Ihr langfristiges Überleben in „Lebensrauminseln“ ist durch eine erhebliche Beeinträchtigung des natürlichen Genaustausches bedroht. Genauso ist die Wiederbesiedlung verwaister Lebensräume erschwert.

Das Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland ist mit über 600 000 Kilometern eines der dichtesten im internationalen Vergleich. Von Straßen unzerschnittene, verkehrsarme Räume mit mindestens 100 Quadratkilometern Flächengröße - d.h. Lebensräume mit ausreichender Größe für wildlebende Tiere und Pflanzen - haben dramatisch abgenommen. Der Trend hält weiter an; so sieht der Bundesverkehrswegeplan bis zum Jahr 2012 durch den Bau zusätzlicher Autobahnen und Bundesstraßen eine weitere Verdichtung des Verkehrsnetzes um mehr als 15 % vor. Zu den Straßen addieren sich noch die Netze der Eisenbahnliesen und Wasserstraßen, die ebenfalls zu den dichtesten der Welt gehören. Je nach Bauart kann die Barrierewirkung von Bahnlinien und Wasserstraßen mit derjenigen von Bundesfernstraßen verglichen werden, meist ist sie jedoch deutlich geringer.

Eine große Zahl von z.T. schweren Unfällen mit Wildtieren auf Straßen führen zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit. Verkehrstote und Verletzte verursachen menschliches Leid. Wildunfälle sind oft mit Qualen für die Tiere verbunden und stellen daher ein Tierschutzproblem dar. Hohe Sachschäden und der Verlust von Wildbret bedeuten auch einen wirtschaftlichen Schaden. Das Bundesnaturschutzgesetz verlangt die Schaffung eines Netzes verbundener Lebensräume (Biotopverbund), das mindestens 10 % der Landesfläche umfassen soll. Ein Biotopverbundsystem muss auch den Ortswechsel und Populationsaustausch von größeren Wildtieren berücksichtigen und setzt daher die Erhaltung und Wiederherstellung von Korridoren für Wildtiere voraus. Neu- und Ausbau von Straßen und Bahnstrecken stehen dem jedoch oft entgegen. Dabei gäbe es mit Grünbrücken oder Unterführungen mittlerweile bewährte Lösungen, um Wildtieren das Queren von Verkehrsträgern zu ermöglichen. Mit Querungshilfen wird das Problem der Zerschneidung von Lebensräumen zwar nicht vollständig gelöst. Besonders für größere mobile Arten stellen sie aber unverzichtbare Hilfen für den Ortswechsel innerhalb ihres Lebensraumes bzw. zwischen Teillebensräumen dar.

Im Vergleich zu den Niederlanden, der Schweiz und Österreich weist die Bundesrepublik Deutschland einen erheblichen Entwicklungsrückstand bei Grünbrücken und Querungshilfen auf: In den Niederlanden wird flächendeckend seit den 1980er-Jahren ein nationales "Entschneidungsprogramm" umgesetzt, bei dem v.a. an bestehenden Verkehrswegen Barrierewirkungen, z.T. mit hohem Aufwand, beseitigt oder gemildert werden. In Österreich und der Schweiz gibt es landesweite Grundlagenuntersuchungen zu Wildtierwanderwegen, Barrieren und der Tauglichkeit bestehender Brücken und Durchlässe für Wildtiere.

Deutschland fällt hier deutlich zurück, da im Gegensatz zu fast allen anderen mitteleuropäischen Ländern die COST-Aktion 341 („Habitat fragmentation due to infrastructure“; EUREKA/COST) nicht unterzeichnet wurde. Diese beschäftigt sich länderübergreifend in ganz Europa mit Folgen von und Maßnahmen gegen die zunehmende Landschaftszerschneidung durch Verkehrsinfrastrukturen.

Forderungen an Politik und planende sowie vollziehende Behörden:

1. Unzerschnittene, verkehrsarme Räume erhalten!

Unzerschnittene verkehrsarme Räume sind als Lebensräume von Wildtieren und wegen ihrer Bedeutung für die stille Erholung zu erhalten und durch die Raumordnung und Regionalplanung der Bundesländer zu sichern. Nach Erfahrungswerten sind dies Räume von 10 000 ha und mehr. Grundsätzlich sind auch verkehrsarme, unzerschnittene Räume mit geringerem Flächenumfang zu berücksichtigen und planerisch zu sichern, insbesondere in den Ballungsräumen. Darüber hinaus muss das bestehende Straßennetz im Sinne einer Netzoptimierung auf den Prüfstand. Eine Bilanz über die Entwicklung der unzerschnittenen Räume in Deutschland ist im fünfjährigen Turnus vorzulegen und der Handlungsbedarf fortzuschreiben.

2. Neue Zerschneidungen vermeiden!

An einer Verkehrspolitik mit dem Ziel der Verkehrsvermeidung und der Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene und andere öffentliche Verkehrsträger führt kein Weg vorbei. Die Verdichtung des deutschen Straßennetzes sollte, mit Ausnahme weniger notwendiger Ortsumgehungsstraßen, als weitgehend abgeschlossen angesehen werden. Die geplanten Straßenbauprojekte des Bundesverkehrswegeplanes, deren Bau noch nicht begonnen hat bzw. noch nicht fortgeschritten ist, sind daher einer erneuten Prüfung zu unterziehen.

3. Negative Auswirkungen von Verkehrswegen lindern!

Bewährte Querungshilfen für Wildtiere, wie Durchlässe und Grünbrücken, müssen verbindlicher Bestandteil von Verkehrswegeplanungen werden. Planung und Bau dieser Anlagen müssen sich nach dem aktuellen Stand des Wissens richten. Der Erfolg der Maßnahmen ist regelmäßig zu überprüfen.

Beim Neubau von Verkehrswegen ist weiterhin eine möglichst natur- und wildtierverträgliche Trassenführung notwendig: eine räumliche Bündelung der Verkehrswege im Sinne der Minimierung von Landschaftsverbrauch und –zerschneidung ist anzustreben. Bestehende Verkehrswege, die Wanderrouten von Wildtieren zerschneiden, sind auf ihre Durchlässigkeit zu prüfen und mit Querungshilfen auszurüsten.

4. Nationalen Biotopverbund einrichten!

Ein wesentliches Ziel der Konzepte für einen nationalen Biotopverbund zur Erhaltung der Biologischen Vielfalt ist es, die freie Beweglichkeit von Tieren zwischen ihren im Raum verteilten Vorkommen zu sichern. Wanderkorridore sind deshalb unverzichtbarer Bestandteil des Biotopverbunds, ihre Berücksichtigung muss Teil der gesetzlich vorgeschriebenen Eingriffsminderung nach dem Bundesnaturschutzgesetz werden. So muss z.B. an die Stelle der Lebensraumbeschneidung durch rechtlich festgesetzte Rotwildgebiete und rotwildfreie Räume eine wildökologische Raumplanung treten, die den Bedürfnissen dieser Tierart entspricht. Der Bund muss aus diesem Grund auf die Länder einwirken, dass regional und überregional bedeutsame Tierwanderwege und Bewegungsachsen mehr als bisher integrativer Bestandteil der Raumordnung werden. Das gilt vorrangig für die aktuelle Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes 2003. Dazu bedarf es einer bundesweiten Analyse von Wildtierkorridoren für repräsentative Arten (wie z.B. Luchs, Wildkatze, Rotwild oder Fischotter) und der Ausarbeitung eines zwischen den Ländern abgestimmten Konzepts, das die Durchlässigkeit des Verkehrswegenetzes sichert und vorrangigen Handlungsbedarf aufzeigt.

5. Nationales Entschneidungsprogramm beschließen!

Deutschland braucht ein umfassendes bundesweites „Entschneidungsprogramm“, vergleichbar den erfolgreichen Programmen in den Niederlanden und der Schweiz. Der Bau von Grünbrücken und Durchlässen im Bereich von Wildtierkorridoren und in Gebieten, in denen unverzichtbare Wildtierlebensräume zerschnitten werden, muss zu einem gesetzlich festgeschriebenen Standard bei Neu- und Ausbauten oder der Instandsetzung von Verkehrsträgern werden. Das ist durch die Einrichtung einschlägiger Referate in den Verkehrsministerien des Bundes und der Länder sowie die Bereitstellung ausreichender finanzieller Mittel sicherzustellen.

6. Mitarbeit in internationalen Gremien stärken!

Weil Wildtiere vor Landesgrenzen nicht halt machen, muss die Bundesrepublik Deutschland zur europaweiten Integration ihres nationalen "Entscheidungsprogramms" offizielles Mitglied in internationalen Fachgremien wie IENE (Infra Eco Network Europe) werden. Die in den Nachbarstaaten begonnenen Maßnahmen müssen bei uns eingeführt werden. Auf Bundesebene ist eine Koordination von Aktivitäten in den Bundesländern durch entsprechende Arbeitsgruppen erforderlich.

Bonn/Frankfurt, Oktober 2002

Für Rückfragen:

Deutscher Jagdschutz-Verband (DJV)

Johannes-Henry-Str. 26
53113 Bonn
Telefon: 0228. 94 90 6-0
Telefax: 0228. 94 906-25
E-Mail: djv@jagdschutzverband.de

www.jagd-online.de

Naturschutzbund Deutschland NABU

Herbert- Rabi- Str. 26
53225 Bonn
Telefon: 0228. 40 36-0
Telefax: 0228. 40 36-200
E-Mail: nabu@nabu.de

www.nabu.de

Umweltstiftung WWF Deutschland

Rebstöcker Str. 55
60326 Frankfurt
Telefon: 069. 79144-0
Telefax: 069-79144-231
E-Mail: info@wwf.de

www.wwf.de