



Die neue Wildüberführung zwischen Gränichen und Suhr. Wiese, Büsche und ein paar Tümpel sollen möglichst viele Tierarten anlocken.

NILS SANDMEIER / TIMBATEC

# Freie Bahn für Hase, Hirsch und Reh

Wildtierbrücken dienen der Verkehrssicherheit und dem Erhalt der biologischen Vielfalt. Das Konzept ist längst ausgereift, doch mit der Umsetzung hapert es. VON KURT DE SWAAF

Es ist der 17. Mai 2021, kurz vor Mitternacht, als ein Autofahrer auf der A 3 nahe Wollerau am Strassenrand eine Bewegung bemerkt. Zu spät. Ein junger Wolfsrüde springt dem Mann direkt vor den Wagen. Der Vierbeiner überlebt die Kollision nicht, der Automobilist bleibt zum Glück unverletzt. Er verständigt die Polizei, die wiederum den zuständigen Wildhüter anruft.

Ereignisse wie dieses gehören in Deutschland schon fast zum Alltag. «Wir haben jedes Jahr eine ganze Menge überfahrener Wölfe», berichtet der Wildtierökologe Hannes König vom Leibniz-Zentrum für Agrarlandschaftsforschung in Müncheberg. 2020 wurden bundesweit 99 Fälle erfasst. Dazu kommen Tausende Rehe, Hirsche, Wildschweine, Füchse und ganze Heerscharen kleinerer Getiers, welches auf dem Asphalt sein Leben verliert.

## Todesfalle Strasse

Keine Frage also: Strassen sind tödliche Fallen. Eisenbahnlagen fordern ebenfalls ihren Tribut. Im Autoverkehr sind bei Wildunfällen regelmässig auch menschliche Opfer zu beklagen. Aber es gibt Abhilfe, die Risiken für Menschen und Tiere lassen sich wirksam verringern. Nämlich durch Konstruktionen wie das etwas ungewöhnlich anmutende Bauwerk, das sich seit vergangene Jahr zwischen Gränichen und Suhr über die A 1 spannt.

Auf den ersten Blick ähnelt es einem normalen Viadukt, wären da nicht die Deckenbögen aus Holz. Ihren wahren Charakter zeigt die Überführung an der Oberseite. Statt Strasse ist dort Grün zu sehen – Wiese, Büsche und Bäumchen, gespickt mit ein paar Tümpeln. Ein neu geschaffenes Biotop, direkt über der Autobahn. Die Überführung soll für möglichst viele verschiedene Tierarten

attraktiv sein und ihnen eine sichere Querung der Autobahn ermöglichen. Die Fauna hat hier eine eigene Piste bekommen.

44 Wildtierbrücken gibt es inzwischen in der Schweiz. Die ersten beiden wurden 1992 beim Neubau der A 7 im Thurgau errichtet. In Deutschland stehen Vierbeinern über 100 solche Passagen zur Verfügung. Fachleute mahnen gleichwohl an, dass dies den Bedarf nicht einmal annähernd decke. «Grünbrücken sind das Bindeglied zwischen Artenschutz und Verkehrssicherheit», sagt König. Neben der Vermeidung von Kollisionen dienen sie auch dem Erhalt biologischer Vielfalt. Denn: Strassen verbinden Menschen, doch sie trennen Tiere. Bei einer Verkehrsdichte von 10 000 Fahrzeugen oder mehr pro Tag sind sie kaum überwindbare Barrieren für Tiere. Hirsche, Kröten und Co. müssen aber wandern können. Die Amphibien zum Beispiel ziehen bekanntlich jeden Frühling zu ihren Laichgewässern und werden dabei zu Tausenden überfahren – trotz den nächtlichen Hilfseinsätzen vieler engagierter Naturschützer.

Die direkten Verluste sind dabei nur ein Teil des Gesamtproblems. Mindestens genauso schwerwiegend ist das Risiko der genetischen Verarmung. Tierpopulationen, die voneinander getrennt werden, können kein Erbgut mehr austauschen. Dann kommt es schnell zu Inzucht, mit all ihren negativen Folgen. Gegenwärtig scheint diese Gefahr vor allem den Schweizer Luchsen zu drohen. Ihre genetische Vielfalt nimmt bereits ab. Die Grosskatzen bewohnen den Jura und die Alpen, und diese beiden Teilpopulationen kommen kaum miteinander in Kontakt. Dabei wären die Luchse durchaus mobil. Das dichtbesiedelte Mittelland mit seinen vielen Verkehrswegen stellt für sie jedoch ein gewaltiges Hindernis dar.

**Tierpopulationen, die voneinander getrennt werden, können kein Erbgut mehr austauschen.**

Die Fragmentierung der Landschaft sei schon viel zu weit fortgeschritten, sagt der Wildtierbiologe Stefan Suter von der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW). Hier gelte es, gegenzusteuern. Man wolle, dass die grossen Lebensräume miteinander verbunden seien und die gesamte Biodiversität erhalten werde. Der momentane Bestand an Wildtierbrücken reiche dazu nicht aus. Bei Strassenneubauten wäre eine Querung etwa alle zehn Kilometer angebracht, erklärt Suter.

Anderswo müsse dringend nachgerüstet werden – unter anderem bei Niederbipp im Kanton Bern. «Da stehen die Hirsche an der Autobahn und wollen hinüber.» Suter und seine Kollegen streben eine weiträumige Vernetzung von Biotopen und Regionen an. Denn genauso wie Menschen bewegen sich auch Vierbeiner häufig entlang fester Routen. In der Schweiz haben Fachleute bisher 304 solcher Wildtierkorridore ausfindig gemacht. Über die Hälfte davon ist in ihrer Funktions-

tüchtigkeit spürbar bis stark beeinträchtigt. Eine Menge Arbeit für die Brückenbauer.

Der Bau von Wildtierbrücken löste in der Vergangenheit einige Debatten aus. Das lag in erster Linie an den Kosten: 8 bis 14 Millionen Franken pro Brücke. Mittlerweile sind die meisten Kritiker verstummt. Eine 2019 erschienene Dokumentation der Schweizer Bundesämter für Strassen und Umwelt fasst die Resultate von Funktionskontrollen an 20 bestehenden Brücken zusammen. Die Auswertung zeigt: Rehe, Füchse und Feldhasen machen von den Brücken regen Gebrauch, ebenso Marder, Iltisse und Igel. Wildschweine indes wurden lediglich auf der Hälfte der Brücken nachgewiesen, und Rothirsche nur in vier Fällen.

## Wölfe überqueren die Autobahn

Interessant sind auch die Ergebnisse einer neuen Studie von König und seinen Kollegen, die in der Fachzeitschrift «Conservation Science and Practice» erschienen ist. Die Forscher stellten ihre Überwachungskameras ein Jahr lang auf einer Wildtierbrücke über der A 12 in Brandenburg östlich von Berlin auf. Die Bilder zeigten neben Rehen, Wildschweinen und einigen hundert Rothirschen auch 111 Querungen durch Wölfe auf. «Sie haben die Brücke extrem gut angenommen», sagt König. Das Bauwerk werde sowohl von einzelnen wandernden Wölfen wie auch von ganzen Rudeln frequentiert. Zwei solche Verbände leben in den Wäldern südlich der A 12. Die Brücke ist womöglich Bestandteil ihrer Territorien und eine wichtige Passage zu Jagdgebieten auf der Nordseite der Autobahn. Eine Pendelstrecke, sozusagen.

Wie gut eine Wildtierbrücke akzeptiert werde, sei von verschiedenen Faktoren abhängig, erklärt König. Zum einen

brauche es eine gute Einbettung in das Landschaftsbild. Wichtig sei auch die Begrünung. In den meisten Fällen hat sich ein natürlicher Gras- und Kräuterbewuchs mit ein paar Sträuchern bewährt. Tümpel und Totholz locken Amphibien und Reptilien an. Die Zusammensetzung der Pflanzenarten sollte der lokalen Vegetation entsprechen, damit auch Insekten und andere Wirbellose das Bauwerk schnell besiedeln können. Und die Passage müsse breit genug sein, betont König. 50 bis 80 Meter würden als Richtwert gelten. Sonst könnten Raubtiere die Brücke leicht als «Beutefalle» nutzen.

Sind die Passagen optimal ausgestattet, werden sie auch von scheuem Grosswild angenommen, wie der ZHAW-Experte Suter erläutert. Dazu brauche es Trittsteinbiotope und Strukturen wie Hecken, welche die Tiere auf die Brücke leiteten, sowie Ruhe und Lichtschutz. Spezialwände an den Seiten der Brücken halten Scheinwerferlicht und Lärm fern. Doch sogar dann kann es dauern, bis ein Bauwerk genutzt wird. «Wildschweine sind grundsätzlich konservativ», sagt Suter. Auch Rothirsche geben sich meist nicht sehr erkundungsfreudig. Mit der Zeit aber lernen sie und gehen neue Wege. So wie in Brandenburg.

Dort ist die Wildtierbrücke über der A 12 allerdings zurzeit gesperrt – auf behördliche Anordnung. Damit soll die Ausbreitung der Afrikanischen Schweinepest in Ostdeutschland eingedämmt werden. «Über Wildschweine breitet sich die Seuche aber nur sehr langsam aus», sagt König. Viel wichtiger sei die Übertragung durch Menschen und Fahrzeuge über grössere Strecken hinweg. Die Blockade der Wildtierbrücken erschwert derweil die natürliche Rückkehr von Elch und Wisent, die aus Polen nach Deutschland wandern: Am 26. August dieses Jahres wurde nachts auf der A 11 nordöstlich von Berlin eine Elchkuh totgefahren.