



Die Richtlinie über Wildbrücken

Kurzreferat von Willy Burgunder, Vizedirektor ASTRA, gehalten an der PK vom 17.01.2002

Seit den frühen 60er Jahren werden in der Schweiz Nationalstrassen gebaut, bisher rund 1638 km. Diese 40 Jahre Bauzeit lassen sich mehreren Phasen zuordnen. Die erste Phase war geprägt von einer eigentlichen technischen Euphorie. Es war die Zeit der grossen Volksfeste bei Einweihungen. Diese Phase wurde durch einen gesellschaftlichen Wertewandel beendet. Es folgte die Zeit der Grundsatzüberprüfungen und der Versuche, jeden Strassenneubau zu verhindern. Diese Phase fand ihren Abschluss mit der Ablehnung der Volksinitiative Stopp dem Beton und der Kleeblattinitiativen im Jahre 1990.

Trotz der Ablehnung dieser Initiative hatte sich aber seit den 80er Jahren die Zeit gewandelt und der Strassenbau hatte ab diesem Zeitpunkt einen neuen Partner zu akzeptieren, den Ökologen. Dieses Duo, der Ingenieur und der Ökologe realisierte in der Folge in jeder Beziehung hochwertige Autobahnen. Denken Sie etwa als Beispiel an die Stadtdurchfahrt von Neuchâtel. Der Preis für diese hochwertigen Projekte waren allerdings regelrecht explodierende Kosten, was Ende der 90er Jahre die Politik veranlasste, aus dem Duo ein Trio zu machen. Zum Ingenieur und zum Ökologen stiess der Ökonom. Nicht nach Schillers Bürgschaft „ich sei, gewährt mir die Bitte...“, sondern ultimativ. Dieses Trio ist derzeit daran, technisch hochwertige, ökologisch nachhaltige und dennoch finanzierbare Werke zu errichten. Klar ist, dass das Miteinander dieser drei Zielsetzungen irgendwo zu Abstrichen und Kompromissen führen muss. Im Klartext: kein Luxus, nicht mehr als wirklich nötig ist.

Die Geschichte der Wildübergänge richtet sich, wie auch andere Bereiche, z.B. Lärmschutz, recht genau nach diesen Phasen.

Am Anfang schenkte man der Problematik der Wilddurchlässigkeit kaum Beachtung. Entsprechend besteht jetzt ein Sanierungsbedarf aus dieser Periode. Später erkannte man die Notwendigkeit von Wildübergängen. Die Strassenprojekte aus dieser Zeit wurden aber mit immer breiter werdenden Uebergängen ausgerüstet, so dass es fast jedes Mal bei der konkreten Umsetzung zu Streit zwischen Strassenbauern und Ökologen kam, mit Stichentscheid des beurteilenden Juristen. Da das natürlich nicht befriedigen konnte, erhielten das BUWAL und das ASTRA den Auftrag, diese Geschichte gemeinsam zu regeln. Die vorliegende Richtlinie ist das Ergebnis dieser Arbeiten.

Entsprechend der Erarbeitungsepoche handelt es sich auch bis zu einem gewissen Grad um eine Kompromisslösung. Ausgangspunkt ist die Fachstudie "Korridore für Wildtiere in der

Schweiz“. Sie legt fest, wo Wildübergänge realisiert werden sollen. Damit sind jetzt ganz klare Richtlinien vorhanden, wo Wildtierübergänge mit Unterstützung des Bundes erstellt werden sollen.

Die Richtlinie sieht dabei insgesamt drei Arten von Wildtierpassagen vor:

- Die Wildtierüberführung von höherem Standard erlaubt es den meisten Wildtieren, den Verkehrsweg häufig genug zu überqueren, damit die Funktionstüchtigkeit des ökologischen Netzwerkes sichergestellt ist. Damit sie ihre Funktion erfüllt muss ihre nutzbare Breite mindestens 45 Meter betragen.
- Die reduzierte Wildtierüberführung von 25 Metern Breite ist dann gerechtfertigt, wenn die Überführung unter anderem nur über einen schmalen Verkehrsweg von weniger als 20 Metern führt oder wenn sich die Zielsetzung auf eine Tiergruppe mit klar zugeordneter Wanderroute beschränkt.
- Die Wildtierunterführung schliesslich kann Dimensionen von wenigen Zentimetern bis zu mehreren Dutzend Metern aufweisen. Sie kommt vor allem dort zum Einsatz, wo Amphibien und Kleinsäuger Verkehrswege traversieren müssen.

Die nicht von dieser Richtlinie erfassten Grünbrücken, d.h. Uebergänge, wo der Uebergang selbst Lebensraum für die Tiere darstellt, sind ziemlich abschliessend für die ganze Schweiz aufgezählt. Bei den übrigen Uebergängen wird der Typ Standard dominieren. Gerade dieser Standard stellt den vernünftigen Kompromiss zwischen Kosten und Nutzen dar. Gut, aber nicht perfekt, genau der Kompromiss, den wir auch mit dem übrigen Nationalstrassenbau in unserer heutigen Zeit anstreben. Deshalb soll die Umsetzung der vorliegenden Richtlinie auch kontinuierlich im Unterhalts- und Bauprogramm für unsere Nationalstrassen integriert werden.

Auskünfte: Willy Burgunder, Vizedirektor Bundesamt für Strassen, 031 322 94 17.