

Neue Wanderwege für das Wild schaffen

DI Josef Weißbacher, Zivilingenieur für Forst- und Holzwirtschaft
Büro für Wald- und Wildökologie, regionale Landnutzung und Umweltplanung
Achenkirch

Österreichs Lage im Herzen Europas lässt dem Land eine Schlüsselrolle bei der großräumigen Vernetzung von Wild-Lebensräumen zukommen. Gerade deshalb ist es bedauerlich, dass sich die Wildforschung - im Gegensatz zu Nachbarländern wie z.B. der Schweiz - bisher kaum mit dem Thema beschäftigt hat. Die Universität für Bodenkultur hat nun die Initiative ergriffen und erarbeitet in Zusammenarbeit mit der Praxis und dem Wirtschaftsministerium Empfehlungen für eine wildökologische Verbesserung des Verkehrsnetzes.

Insbesondere Autobahnen sind aus wildökologischer Sicht enorme Hindernisse für die Fernwanderung von Wild. Eine Herausforderung für die Forschung ist es, einerseits Einfluss auf eine wildökologisch verträgliche Planung der letzten Kilometer vor dem endgültigen Lückenschluss im österreichischen Autobahnnetz zu nehmen, andererseits praxismgerechte Vorschläge für die Durchlässigkeit im bestehenden Autobahn-Netz zu machen. Auftraggeber einer entsprechenden Studie ist das Wirtschaftsministerium, das für das hochrangige Straßennetz verantwortlich ist.

Was ist ausreichende Durchlässigkeit?

Ausreichende Durchlässigkeit ist vor allem für empfindliche Wildarten zu gewährleisten, die nur ungerne durch vorhandene "Nadelöhre" wechseln. Besonders anspruchsvoll ist das Rotwild, wie einige bisher bereits geplante Beispiele von Wildbrücken und Unterführungen zeigen. Häufigster Planungsfehler sind zu klein dimensionierte Durchlass-

Bauwerke oder eine deckungsmäßig ungünstige Einbindung dieser Bauwerke in die Umgebung. Aus Sicht der Experten haben bei der Definition einer "ausreichenden Durchlässigkeit" rein jagdwirtschaftliche Gesichtspunkte gegenüber rein wildökologischen Argumenten in den Hintergrund zu treten.

Neben der Vernetzung österreichischer Lebensräume ist bei der Festlegung von Soll-Werten auch auf eine geeignete internationale Anbindung zu achten. Tirol und Vorarlberg spielen dabei aus internationaler Sicht eine zentrale Rolle bei der Vernetzung der Wildregionen Bayrische Alpen, Dolomiten, Ortlergruppe, Engadiner, Rätische, Glamer und Appenzeller Alpen.

Defizitraum Unterinntal

Das Inntal mit seinem Ballungsraum-Charakter zwischen Zirl und Kufstein (kaum unbebaute Gebiete), sowie den zusätzlich gegebenen Wanderungsbarrieren (zusätzliche hochfrequentierte Verkehrswege, verbauter regulierter Inn ohne natürliche Querungsmöglichkeiten mit unpassierbaren harten Uferböschungen) steht im besonderen Blickfeld. Es ist nach ersten Einschätzungen österreichweit eine der bedeutendsten Defiziträume für die Fernwanderung des Wildes: entlang der A12 vorhandene Durchlässe sind für das Wild vollkommen ungeeignet und werden nach Auskunft der örtlichen Jäger und Jagdaufseher nicht genutzt. Das Wipptal (Brennerautobahn) hingegen weist doch einige bekannte Fernwechsel (Querungsmöglichkeiten) auf und scheint daher nicht in der österreichischen Defizitliste auf. Allerdings dürften einige Querungsmöglichkeiten bei der Brennerautobahn nur sehr eingeschränkt genutzt werden, vornehmlich von lokalem Wild mit besonderer Ortskenntnis. Zumindest lassen die detaillierten Untersuchungen an Baulichkeiten mit ähnlicher Dimensionie-

rung wie an der Brennerautobahn vermuten.

Raumplanung gefordert

Besondere Bedeutung für die langfristige Sicherstellung neuer "Wanderrouten" für das Wild kommt - neben der nun laufenden wildökologischen Initiative auf Österrikebene - den überörtlichen Raumordnungskonzepten und der Landesraumplanung zu. Zu diskutieren wäre dabei auch, ob nicht - ähnlich den Nachbarländern Salzburg, Vorarlberg bzw. Südtirol oder etwa der Steiermark - eine eigene wildökologische Raumplanung Sinn ergäbe. Auch eine themenbezogene Ergänzung der Waldentwicklungspläne wäre aus Sicht des Autors eine Möglichkeit um die wildökologischen Erfordernisse langfristig in Behördenverfahren zu berücksichtigen. Diese wildökologische Ergänzung würde zudem die Vernetzung des Waldes als naturnächste aller Kulturgattungen mit der Umgebung verstärken, da dabei auch wildökologisch wichtige Merkmale (Deckungsschutz und Teillebensräume außerhalb des Waldes) oder Defiziträume dargestellt werden müssten.

Literatur:

- Fellinger, St. (1987): A4 & Hochwildwechsel. Gutachten über den Ostautobahn-Bau, Abschnitt Fischamend - Bruck an der Leitha und Probleme mit Hochwild-Fernwechsel. Im Auftrag der NÖ Landesregierung durch das Institut für Wildökologie und Jagdwirtschaft an der Universität für Bodenkultur erstellt, 43 Seiten
- Oggier, P. (1999), "Habitat fragmentation due to transportation infrastructure", Kurzinformation zu COST 341, Zoologisches Institut der Universität Bern, 2 Seiten
- Völk, F., Glitzner, i. u. Zeiler H. (1998), Wildwechsel trotz gezäunter Autobahnen, Österreichs Weidwerk 1/98, Agrarverlag Wien, S.14 - 16
- Völk, F., Glitzner, (1999), Checklisten über wildökologische und jagdwirtschaftliche Beurteilungskriterien, Dokumentation und Maßnahmen im Zusammenhang mit übergeordneter, linearer Verkehrsinfrastruktur, Institut für Wildökologie und Jagdwirtschaft an der Universität für Bodenkultur, 3 Seiten