



## Künstliche Wanderkorridore unter Brücken - Fehler vermeiden

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Naturfreunde

Jedes Jahr sterben auf den Straßen tausende von Wildtieren und auch zahlreiche Menschenleben sind bei diesen Kollisionen oft zu beklagen. Nach einer Studie des ADAC und der Bundesanstalt für Straßenwesen gab es im Jahr 2023 bundesweit 362000 Verunglückte, bei etwa 2,5 Millionen Unfällen, wobei 2760 Personen starben. Die höchste Kollisionsrate bei Wildunfällen nimmt dabei laut Deutschen Jagdverband das Rehwild mit 209400 Unfällen ein, gefolgt vom Schwarzwild mit 15220 Zusammenstößen. Beim Damwild waren es 4810 und beim Rotwild im letzten Jahr 2940 Verkehrstopfer. Die Dunkelziffer der nicht gemeldeten Unfälle ist wohl um ein fünffaches höher. In etwa 30% der Wildunfälle kam es zur Kollision mit Kleintieren wie Hasen, Fasane und Marder. Aber auch größere Raubsäuger wie Wolf, Fuchs, Dachs und Otter fallen darunter.

Deutschlandweit misst das Autobahnnetz eine Straßenlänge von 13217 km, das der Bundesstraßen etwa 37800 km, das der Landstraßen etwa 86800 km, der Kreisstraßen etwa 91800 km und die Straßen des überörtlichen Verkehrs eine Länge von ganzen 229600 km. Allein auf Mecklenburg-Vorpommern kommen 576 km Straßen auf den Autobahnen, 1927 km für Bundesstraßen, wobei sich diese auf 320 km innerorts und 1607 km außerorts aufteilen. Bei den Landesstraßen sind es insgesamt 3378 km, die sich innerorts auf 686 km und außerorts auf 2692 aufteilen. Weiterhin verfügt Mecklenburg-Vorpommern über 4121 km Kreisstraßen, die sich innerorts auf 986 km und außerorts auf 3135 km aufteilen. Ein gigantisches Wegenetz welches wandernde Tierarten meistern müssen. Hinzu kommen natürlich die hier nicht aufgelisteten Eisenbahnnetze und ländliche Wege aber auch Wasserstraßen die künstlich als Transportwege ausgebaut wurden.

Bei der Auflistung der Totfunde, welche Sie ebenfalls in den unten aufgeführten Diagramm-darstellungen sehen wird Ihnen aufgefallen sein, dass hier keine kleineren Arten wie z.B. Raubsäuger aufgeführt wurden, da die Kollision mit Fahrzeugen oft keine größeren Schäden verursacht und dadurch die Anzahl der Wildunfälle um ein vielfaches höher ist und die Totfundrate von Wildtieren auf den Straßen ebenfalls.

Straßen zerschneiden die Vorkommensgebiete vieler Tierarten die auf große zusammenhängende Flächen angewiesen sind. Dazu gehört das Schalenwild wie Rehe, Dam- und Rotwild, aber auch Elche und zahlreiche Raubsäuger wie der Wolf aber auch der Otter.

Deutschlandweit gibt es 107 Grünbrücken an den Autobahnen, die Großsäugern die Möglichkeit geben zu wandern. Laut Bundesministerium für Digitales und Verkehr kommen weiterhin aktuell 39500 Brücken im Netz der Bundesfernstraßen dazu. Viele dieser Brücken wurden im Zeitraum von 1965 bis 1985 gebaut und weisen oft keine Möglichkeit für wandernde semiaquatische Säugetiere auf, so dass diese Tiere oft mit dem Straßenverkehr in Konflikt geraten. Nicht zu vergessen bei diesen Aufzählungen ist, dass in Deutschland ein mehr als 137000 km langes Fließgewässersystem existiert. Ein Wasserwegenetz das vielerorts natürlich aber auch oft sehr naturfern ausgestattet ist. Dieses heißt, dass zahlreiche Gewässerläufe rein technisch ausgebaut sind. Diese technischen Bauwerke, oft handelte es um eingefasste Kanäle, sind in jeder Art artenfeindlich. Die Vernetzung von Lebensräumen sollte in jeden Fall weiter vorangetrieben werden und dazu gehört neben einer Renaturierung von Gewässern auch die Entschärfung von Konfliktpunkten wie z.B. nicht artgerechte Brücken über den Gewässern. Neben einem artgerechten Neubau von Brücken und deren Sanierung besteht die Möglichkeit vorhandene Brücken so umzugestalten, dass sie wandernden

Tierarten wie z.B. semiaquatischen Säugetieren ermöglichen gefahrlos diese Bereiche am Gewässer entlang zu passieren. Oft kann mit wenigen Mitteln aus einer nicht tauglichen Unterquerung eine insbesondere für den Otter brauchbare Lösung gefunden werden.

Im Folgenden sollen nun einige Beispiele aufgeführt werden wie Schutzmaßnahmen nachgerüstet werden können und auf welche Fehler geachtet werden sollte.

Auf dem nachfolgenden Foto können wir erkennen, wie einfach es ist dem Otter am Gewässerrand entlang durch in Beton eingefasste Steine einen kleinen Wanderweg anzubieten. Entstanden ist dieser Wanderweg eher durch Zufall, hier war es eigentlich die Absicht die Mauern dieser Brücke vor Unterspülungen zu sichern. Ein Zufallsgeschehen, welches dem Otter nun das Unterwandern leichter macht. (Abb.3)

Neben diesen durch Zufall funktionierenden Unterführungen gibt es aber auch gut ge-



Abb.3: Brücke bei Friedland über die B 197

meinte Bauten die eigens für den Otter errichtet wurden und nicht so funktionieren, weil sie einen oder mehrere Mängel aufweisen.

Otter sind semiaquatische Säugetiere. Sie sind also an das Leben an Land und im Wasser angepasst und wandern in einer Nacht bis zu 20 km und mehr. An Brückenbauwerken entscheidet es sich ob sie gefahrlos diese Bauwerke passieren können.

Das nachfolgende Bild zeigt, dass der Wille dem Otter an diesem kanalisiertem Bachlauf

## Verkehrstopfer Deutschland

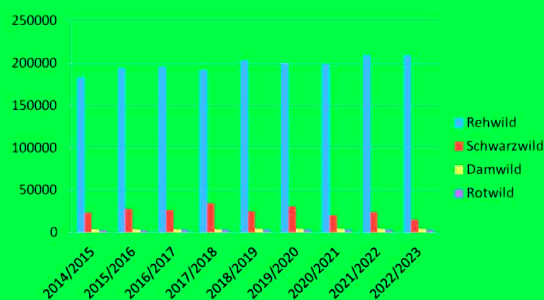
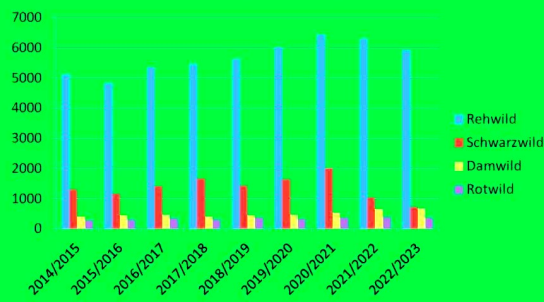


Abb.1 und 2: Unfallstatistik des Deutschen Jagdverbandes

## Verkehrstopfer Mecklenburg-Vorpommern



einen schützenden Weg anzubieten da war, jedoch das Tier nie auf diese eigens für ihn montierte Passage gelangen kann.



Abb.4: Zum Einen wurde hier die Unterführung zu hoch montiert, vermutlich gibt es an diesem Gewässer starke Wasserstandsschwankungen welche bei der Montage natürlich zu berücksichtigen sind. Was jedoch total falsch gebaut wurde ist, das die Ansträgung der Schutzmaßnahme zur Unterführung nicht zum Gewässer hinunter führt, sondern zur Böschungsoberkante wo der Otter gar nicht hinkommt. Und wenn er dort oben sich aufhalten sollte wird er natürlich den direkten Weg über die Straße wählen.

Die folgende Brücke zeigt eine wesentlich bessere Bauausführung und das Verständnis, dass der Otter aus dem Wasser kommt und somit direkt auf die Schutzmaßnahme gelangen kann. Von der ersten Betrachtung kann man



Abb.5: Unterführung im Bereich der Havel zwischen Granzin und Dalmsdorf

sagen, dass diese Maßnahme gut gelungen ist. Sieht man sich jedoch die Lauffläche an, so wird man sehen, dass auf der Otterschutzmaßnahme grobkörnige Kieselsteine geschüttet wurden.

Für einen Sohlengänger wie dem Otter wird dieses Laufen kein Vergnügen sein. Hier hätte man wesentlichen feineren Sand auftragen oder aber die Bretter naturbelassen sollen. (Abb.6)



Abb.6: Schotter als Abdeckung auf der Wanderbohle, eine nicht gute Wahl für den Otter

Eine weitere Schutzmaßnahme die sich nicht bewährt hat, ist bei der Erneuerung der Brücke zwischen Klenzsee und Gobenowsee bei Seewalde entstanden. Bereits im Jahr 2015 liefen die Untersuchungen an der Brücke zwischen den beiden Seen, da diese Brücke auf Grund des schlechten Zustandes erneuert werden sollte. Während der Kontrollen konnte mehrfach der Otter im Bereich der Brücke festgestellt und sogar beobachtet werden.



Abb.7: Zustand der Brücke am Klenzsee im April 2015; zahlreiche Hohlräume die vom Otter genutzt wurden, konnten festgestellt werden

Schon im Jahr 2016 fing man in diesem Bereich mit den Arbeiten an. Dazu wurde die alte Brücke gänzlich abgerissen und mit Hilfe von Spuntwänden eine neue errichtet. Um dem Otter einen Laufsteg unter der Brücke anzubieten wurde zu jeder Seite eine Bohlenkonstruktion montiert. Gut gemeint, jedoch als dauerhafte Lösung, damals anders vom Arbeitskreis Fischotterschutz vorgeschlagen, wurden Feldsteine als Aufstiegshilfe für den Otter im Gewässer platziert. Hierzu wurden auf drei am Grund des Gewässers platzierten Steine je ein weiterer Stein aufgelegt, welcher dann aus dem Gewässer ragte. Durch die Wasserbewegungen und die ständigen Bewegungen durch die vorbei



Abb.8: Die Brücke nach der Fertigstellung im September 2016

fahrenden Boote und den nicht zu unterschätzenden Wellengang sackten diese Steine immer weiter ab, so dass bereits im Januar 2017 einer von den vier Steinen nicht mehr aus dem Wasser ragte. Nun im Jahr 2024, nach nicht einmal ganz acht Jahren, sind keine der vier Steine, die für den Otter als Aufstiegshilfe gedacht waren, mehr zu sehen und bedeuten natürlich eine gravierende Unfallquelle für den Bootsverkehr.



Abb.9: Die Schutzmaßnahme im Februar 2024; sämtliche Steine sind zur Fahrinne abgedriftet

Liebe Naturfreunde,

man sagt nicht umsonst - „Aus Fehlern lernt man“ und in diesem Spruch steckt wirklich etwas Wahrheit drin. Wichtig ist es diese Fehler zu erkennen und bei zukünftigen Projekten zu vermeiden. Dabei hat sich ein gemeinsames Gespräch immer bewährt um nach Lösungen zu suchen. Alles im Allen konnten seit dem Start des Projektes „Brücken für den Fischotter“ im Jahr 1994 zahlreiche Schwerpunktbereich entschärft werden und hier möchte ich an dieser Stelle allen Beteiligten meinen besonderen Dank aussprechen. In diesem Sinn freue ich mich auf weitere Projekte zum Otterschutz.

Ihr Volker Dienemann

INFORMATIONEN DES  
ARBEITSKREIS FISCHOTTERSCHUTZ

Otternotruf für die Region Neubrandenburg  
0176 45626341

BUND Arbeitskreis Fischotterschutz  
z.Hd. Herrn Volker Dienemann  
August - Milarch - Str. 26  
17033 Neubrandenburg

E-Mail: ak-fischotterschutz@gmx.de  
Internet: www.bund-neubrandenburg.de

**Anmeldung bis zum 30.07.2024 möglich!**

Die Landeslehrstätte für Naturschutz und nachhaltige Entwicklung Mecklenburg-Vorpommern am Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG) und der BUND Arbeitskreis Fischotterschutz laden ein zur Jahresveranstaltung:

**Naturschutzarbeit in MV - Jahresveranstaltung 2024**

Ort: Ferienpark Plauer See, Insel Werder 6, 17214 Alt Schwerin  
Termin: 30.08. bis 01.09.2024

Es erwartet Sie ein abwechslungsreiches Programm bestehend aus Vorträgen und Exkursionen in die Umgebung des Naturparkes Nossentiner/Schwinzer Heide.

Näheres zum Programm unter: [lung.mv-regierung.de/insite/cms/umwelt/nachhaltige\\_entw/ls\\_veranstaltungen.htm](http://lung.mv-regierung.de/insite/cms/umwelt/nachhaltige_entw/ls_veranstaltungen.htm) (Nr.: 30/24)

Die Informationen zur Anmeldung und näheres zur Organisation der Tagung entnehmen Sie bitte dem Tagungsprogramm.