

## **Forststraßenbau in ganzheitlicher Betrachtung aus der Sicht der Behörde**

Eine aktuelle und gesamthafte Beurteilung des Forststraßenbaues aus der Sicht der Bezirksverwaltungsbehörde ist mit österreichweiter Gültigkeit und Folgerung vermutlich nicht möglich und zulässig. Zu unterschiedlich sind in den einzelnen Bundesländern und Regionen die topographischen, forstlichen, wirtschaftlichen und teilweise auch die rechtlichen Verhältnisse.

Die Problematik am Beispiel des Verwaltungsbezirkes Bludenz aufgezeigt, setzt eine überblicksmäßige Beschreibung dieses Bezirkes, der mit ca. 1300 km<sup>2</sup> Fläche die südliche Landeshälfte Vorarlbergs darstellt, voraus. In den sechs Tal-schaften und Regionen (Walgau, Großes Walsertal, Klostertal, Arlberg, Montafon, Brandnertal) dieses Berggebietes sind ca. 36.000 ha oder rund 30 % der vorgenannten Gesamtfläche Wald. Etwa 70 % davon haben Schutz- oder Bannwaldfunktion; ca. 10.000 ha sind Wald außer Ertrag.

Der Bezirk Bludenz hat in Österreich weitaus die größte Wildbach- und Lawinendichte (190 Wildbäche, 455 Lawinenzüge). Grob geschätzt sind etwa 70 % der Bezirksfläche Einzugsgebiete von Lawinen oder Wildbächen. Die Gebietsbauleitung Bludenz des forsttechnischen Dienstes für Wildbach- und Lawinenverbauung hat seit den großen Lawinenkatastrophen im Bezirk Bludenz im Jänner 1954 (insgesamt 125 Tote) bis heute über zwei Milliarden Schilling in

die Verbauung von Lawinen und Wildbächen investiert; in Vorarlberg durchschnittlich etwa 10 % des jährlichen gesamtösterreichischen Aufwandes.

In den Wäldern des Bezirkes Bludenz sind seit 1945 etwa 135 Forststraßen mit einer Gesamtlänge von ca. 250 km errichtet worden. Eine Erhebung im Jahre 1987 hat ergeben, daß die Gesamtlänge der bekannten Forststraßenprojekte etwa dem seit dem 2. Weltkrieg verwirklichten Forststraßennetz entspricht.

In den letzten drei Jahren – offensichtlich als Reaktion auf die Waldschadensentwicklung seit Beginn dieses Jahrzehntes und teilweise wegen eines größeren Nachholbedarfes in den einzelnen Tal-landschaften (insbesondere im Montafon, wo ein 10-Jahreskonzept einen Forststraßenausbau von ca. 120 km Länge vorsieht) – hatte der Forststraßenbau stark zugenommen (Forstwegeprojekte mit etwa 30 km Gesamtlänge wurden seit 1986 jährlich zur behördlichen Bewilligung eingereicht).

Diese Entwicklung im Forststraßenbau, der seit der Einführung des »Fonds zur Rettung des Waldes« durch die Vorarlberger Landesregierung im Jahre 1985 verstärkt betrieben wurde, sowie die Errichtung sonstiger kraftfahrzeugtauglicher Güterwege im Berggebiet, insbesondere zur Erschließung der Hochalpen und der Lawinen- bzw. Wildbachverbauungsbereiche, hat die Bezirkshauptmannschaft Bludenz unter Bedacht-



*Brutal angelegte Forststraße.*

*Foto: W. Herbst*

nahme auf die seit Anfang 1982 bestehende Bewilligungspflicht des Straßenbaues (außerhalb der bebauten Gebiete) nach dem Vorarlberger Landschaftsschutzgesetz, die auch alle Güterwege mit mehr als 2,4 m Trassenbreite erfaßt, dazu veranlaßt, die damit verbundenen, außerhalb der Zweckbestimmung solcher Güterwegprojekte gelegenen Probleme verstärkt und auch öffentlich aufzuzeigen. Seit Ende 1988 befaßt sich nunmehr auch eine Arbeitsgruppe im Amt der Vorarlberger Landesregierung, der ich als Vertreter der Bezirksbehörden anhöre, mit der Ausarbeitung neuer Richtlinien für den Güter- und Forstwegbau, insbesondere aber auch mit neuen Förderungsmöglichkeiten zugunsten der Eigentümer von Alp- und Waldgebieten, die nicht durch Fahrstraßen erschlossen sind. Zielsetzung dieses Gremiums ist eindeutig die Einschränkung des land-

und forstwirtschaftlichen Straßenbaues zur Vermeidung einer diesbezüglichen »Übererschließung« der Bergregionen, vor allem im Interesse des Natur- und Umweltschutzes.

Beim Alpwegebau haben wir uns bereits weitgehend darüber geeinigt, daß von den insgesamt noch nicht durch Fahrstraßen erschlossenen etwa 100 Alpen- und Maisäßgebieten im Bezirk Bludenz nur noch gut ein Dutzend einen zumindest für landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge tauglichen Güterweg erhalten sollen. Die Bewirtschaftungerschwernisse auf den dadurch »fahrzeugfrei« gehaltenen Alpen sollen durch eine weitere verbesserte Alpenwirtschaftsförderung des Landes gemildert werden.

In den nächsten Monaten werden wir uns mit dem schwierigen Problem der Einschränkung des Forstwegbaues befassen. Die Notwendigkeit hiezu sehen wir

nicht nur aus der Erfahrungstatsache, daß der Forststraßenbau zunehmend in schwierige und exponiertere Schutzwaldlagen und in die letzten, noch weitgehend unberührten Bergwaldgebiete und Hochtäler vordringt und damit die Straßenlage an sich schon zum Landschafts- und Naturschutzproblem wird.

Auch das auf vielen Forststraßen feststellbare, mitunter unvermeidbare und nicht mit der Waldnutzung und -bewirtschaftung zusammenhängende Verkehrsaufkommen mahnt zur Vorsicht bei weiteren Forststraßenprojekten. Die Zufahrt zu den Hochalpen, zu den Baustellen der Wildbach- und Lawinerverbauung, zu den zahlreichen Schigebieten im Bezirk Bludenz mit ihren Liftanlagen und Bergrestaurants, zu Schutzhütten, Funk- und Fernsehstationen, Quellfassungen und Hochtälern, Kraftwerksbauten, Hochspannungsleitungsmasten und manch anderen Bauwerken im Berggebiet führt häufig zunächst über Forststraßen. Im Winter werden Forststraßen nicht selten als Schiabfahrten verwendet und markiert, woraus sich vielfach das Teilproblem des Variantenschifahrens im Walde ergibt.

Aufgrund der in unserem Land vorherrschenden Waldeigentumsverhältnisse (kleinflächiger Privatwald, Gemeindewälder bzw. agrargemeinschaftliche Wälder mit zahlreichen Holznutzungsberechtigten) resultiert allein aus der erlaubten Benützung der Forststraßen eine starke Frequenz, vom illegalen Befahren durch Beeren- und Pilzesammler oder im Rahmen des motorisierten Ausflugsverkehrs ganz abgesehen.

Es ist zumindest im Bezirk Bludenz eine Erfahrungstatsache, daß durch die in der forstlichen Kennzeichnungsverordnung festgelegte Fahrverbotstafel, durch Abschrankungen und auch durch die seit der Forstgesetznovelle 1987 verschärften

Strafsanktionen samt den Bemühungen der Waldaufsichts- und Forstschutzorgane es nicht möglich war und ist, das unbefugte Befahren von Forststraßen in einem Maß zu unterbinden, wie es aus Gründen des Biotop- und Umweltschutzes und vermutlich auch nach den Vorstellungen des Forstgesetzgebers notwendig wäre. Daran ändert aus hier nicht näher zu erläuternden Gründen vermutlich auch die nunmehr gegebene Möglichkeit der Heranziehung von Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes, also insbesondere der Bundesgendarmarie, zur Überwachung des in den §§ 33 Abs. 3 und 174 Abs. 4 des Forstgesetzes 1975 normierten Fahrverbotes auf Forststraßen nichts.

Das Überdenken der bisher von den Forstleuten weitgehend einhellig vertretenen Thesen für die angebliche Notwendigkeit des Forststraßenbaues im bisherigen Ausmaß, insbesondere auch in den Bergwaldgebieten bzw. Schutzwaldlagen, ist jedoch in letzter Zeit vor allem damit zu begründen, daß heute nicht mehr nur die Nutz-, Schutz-, Wohlfahrts- und Erholungswirkung des Waldes im Rahmen der forstlichen Raumplanung (§ 6 Forstgesetz) Bedeutung hat, sondern die Funktion des Waldes als Biotop, als Lebensraum für eine spezifische und teilweise in ihrer Existenz bedrohte Tier- und Pflanzenwelt in Theorie und Praxis einen zunehmenden Stellenwert erhält. In Vorarlberg ist in den letzten Jahren im Auftrag der Landesregierung von Universitätsprofessor Dr. Georg Grabherr und Dipl. Ing. Dr. Mario F. Broggi ein flächendeckendes Biotopinventar erstellt und vom Forschungsinstitut für Wildtierkunde der veterinärmedizinischen Universität Wien, namentlich von Herrn Dipl. Ing. Dr. Friedrich Reimoser, unter besonderer Berücksichtigung des Waldsterbens ein Regionalplanungskonzept

zur Schalenwildbewirtschaftung in Vorarlberg, welches als Grundlagenstudie im neuen, seit dem 1. Oktober 1988 in Geltung stehenden Vorarlberger Jagdgesetz Berücksichtigung fand, ausgearbeitet worden. Ein neues Natur- und Landschaftsschutzgesetz, welches diesem Teilbereich des Umweltschutzes wegen der gegebenen Dringlichkeit eine noch größere Bedeutung und Beachtung beimessen wird, ist in Vorbereitung.

Zumindest die landesweiten Interessenvertretungen des Fremdenverkehrs in Vorarlberg stimmen mit der Landesregierung darin überein, daß keine weiteren touristischen Neuerschließungen mehr genehmigt werden sollen und der Fremdenverkehr in »Harmonie mit der Natur, der Umwelt und dem Menschen« (Marketingkonzept des Landesfremdenverkehrsverbandes 1989 – 1991) weiter zu entwickeln ist.

Auch die Raumplanungsstelle des Amtes der Vorarlberger Landesregierung befaßt sich schon seit zehn Jahren intensiv mit raumbezogenen Problemen, insbesondere der Fremdenverkehrsentwicklung, in unseren Talschaften und auch mit ökologischen Planungen, was zu einigen über unsere Landesgrenzen hinaus beachteten Untersuchungen und Studien geführt hat. Schließlich hat die Landesregierung in ihren im Oktober letzten Jahres beschlossenen »Grundsätzen und Zielen zur Verkehrsplanung in Vorarlberg« die Meinung vertreten, daß angesichts der in weiten Teilen des Landes erreichten hohen Erschließungsdichte beim Bau zusätzlicher Wirtschaftswege der Bedarf ausreichend zu begründen ist. Da mit der Herstellung von Wirtschaftswegen oft

störungsempfindliche Landschaftsteile berührt werden, sei den Erfordernissen des Natur- und Landschaftsschutzes entsprechend strenge Beachtung zu schenken.

All diese Untersuchungen und Studien beziehen sich auch auf unsere Waldgebiete. Die darin aufgezeigten Verhältnisse, Entwicklungen und Zielsetzungen müssen meines Erachtens zwangsläufig und notwendigerweise dazu führen, den Wald mehr als bisher als einen wesentlichen, in mannigfacher Weise als den wichtigsten Teil der Natur in unserem Lebensraum zu sehen und zu verstehen, auch und insbesondere beim Forststraßenbau und dessen gewollten und unerwünschten Konsequenzen.

Univ. Prof. Dr. Grabherr, einer der wissenschaftlichen Leiter dieses Symposiums, hat bei einer Strategietagung über aktuelle Probleme des Naturschutzes in Vorarlberg im September des vergangenen Jahres folgende Umweltschutzdefinition verwendet:

»Umweltschutz sollte allgemein auf die Erhaltung geeigneter Lebensbedingungen für die Lebewelt abzielen und die Wirkung menschlichen Handelns auf alle Mitlebewesen beachten.«

Diese Zielsetzung bzw. Auflage muß in Hinkunft auch bei Maßnahmen des Forstschutzes und der Waldbewirtschaftung, im besonderen beim Forststraßenbau, mehr Beachtung finden. Dies wäre mein Anliegen an die Vertreter der Forstwissenschaft und -praxis.

*(Anschrift des Verfassers: Bezirkshauptmann Dr. Leo Walser, Bezirkshauptmannschaft Bludenz, Vorarlberg)*

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Natur und Land \(vormals Blätter für Naturkunde und Naturschutz\)](#)

Jahr/Year: 1989

Band/Volume: [1989 3-4](#)

Autor(en)/Author(s): Walser Leo

Artikel/Article: [Forststraßenbau in ganzheitlicher Betrachtung aus der Sicht der Behörde 98-101](#)