

Die Wildvernichtung auf den Straßen

ULRICH EBELING

Anläßlich einer Treibjagd Ende vergangenen Jahres wurde in einer Dichtung ein Stück Rehwild aus dem „Krankenbett“ hochgemacht. Erst nach drei weiteren Treiben, die nur diesem Stück galten, wurde der Bastbock von den Treibern gegriffen. Außerlich war keine Verletzung gefunden worden. Der Bock wurde abgenickt und dann aus der Decke geschlagen. Es handelte sich um ein Verkehrsoffer. Die linke Körperpartie wies zahlreiche Knochenbrüche auf; das Wildpret hatte schon einen üblen Geruch angenommen, also Zersetzung bei lebendigem Leibe. Man möge sich vorstellen, welche Qualen dieses Stück Wild hat durchstehen müssen.

Im Januar 1968 habe ich eine verunglückte Ricke aus der Decke geschlagen. Außerlich kaum erkennbare Verletzungen. Was unter der Decke zum Vorschein kam, war zerquetschtes Wildpret mit zerhackten Knochen durchmischt. Es konnte einem speitübel werden. Zwei Einzelepisoden. Jährlich ereignen sich indessen unzählbare solcher Schicksale, deren wirkliche Zahl wir nie ergründen können.

Das Thema Wild und Auto wurde einmal in einem Kreis von Nichtjägern angeschnitten, selbstverständlich nicht im Interesse der geschundenen Kreatur, sondern wegen des Blechschadens, den der Autobesitzer hinnehmen müsse. Als ich mich als Jäger einschaltete, wurden die verrücktesten Ansichten geäußert: Der Jagdberechtigte müsse Schadenersatz leisten, er habe dafür zu sorgen, daß der Wildbestand so reduziert werde, daß Kollisionen seltene Ausnahmefälle würden. Man solle sich eingedenk von 17 000 toten Menschen auf den Straßen nicht so haben wegen des Wildes. Wie leichtfertig doch gebildete Menschen bereit sind, ein scheinbar unlösbares Problem über Bord zu werfen.

Zahlen aus der Praxis mögen erläutern, in welcher Situation wir uns im Augenblick befinden, nur auf das Rehwild bezogen, weil dieses vom Schalenwild die weitaus größten Opfer zu bringen hat.

Der Kreis Soltau meldete für 1967/68 303 Stück Rehwild als Verkehrsoffer. Der Kreis Pinneberg hatte im gleichen Zeitraum 298 Stück zu verzeichnen. Das sind 33 % des getätigten Abschusses.

Auf einer Pachtjagd von 500 ha wurden auf einer Strecke von knapp zwei Kilometern 1967/68 acht Rehe, 1968/69 wieder acht totgefahren. Auf einer Eigenjagd von 90 ha fielen in den beiden letzten Jahren auf einer Straßenflucht von auch etwa zwei Kilometern je vier Rehe dem Motorwagen zum Opfer. Auf 1050 ha wurden bei einem getätigten Abschluß von 30 Rehen zwölf, das sind 40 % des Abschusses, im Folgejahr 38 % des Abschusses durch Kraftfahrzeuge getötet. Auf 1600 ha werden bei einem Durchschnittsbestand von 110 bis 120 Stück jährlich 10 bis 12 % dieses Bestandes von Kraftwagen erledigt, der größte Teil auf einem Straßenabschnitt von wenig mehr als einem Kilometer.

In einer Hegeringversammlung in Holstein meldete sich im Frühjahr der Pächter eines 2000 ha großen Reviers zum Wort und erhob bittere Klage über den Verlust an Rehen auf den Straßen. In seinem Revier wurden im Vorjahr 30 Rehe auf den Straßen niedergewalzt, was fast $\frac{1}{3}$ des Bestandes ausmacht. „Und in einigen Wochen kommen die Kitze dran, wenn Klee und Gras gemäht werden“, damit schloß diese Anklage. Hier hat ein Revierinhaber offensichtlich nur die Pflicht, zu hegen und zu erhalten, damit der jährliche Zuwachs von Auto und Mäher gefressen wird.

Seit einigen Jahren erbittet die Jagdbehörde der Kreisverwaltungen von den Revierinhabern die Aufschlüsselung des Fallwildes, ob durch Kraftfahrzeuge, durch Seuchen, durch Mäher usw. getötet. Ich habe mir die Mühe gemacht und die Streckenberichte eines Kreises mit 72 Revieren für 1968/69 durchgesehen, um festzustellen, wieviel Rehe unter die Räder des Verkehrs gekommen sind. Dabei gab es zunächst eine Enttäuschung: Nur 20 Reviere haben diese Aufschlüsselung durchgeführt. Das ist bitter. Es sollten in Zukunft alle Kreise und alle Reviere solche Erhebungen sehr peinlich genau durch-

führen. Wir werden die Ergebnisse dieser Feststellungen als massive Beweismittel in der Zukunft gewiß noch bitter nötig haben!

Die 20 Reviere präsentieren im einzelnen folgendes Bild: Die Prozentsätze der verkehrstoten Rehe zum genehmigten Abschluß betragen 56, 27, 28, 34, 23, 100, 30, 25, 38, 44, 28, 43, 27, 80, 78, 50, 18, 50, 54 und 70. Acht Reviere haben also 50 und mehr Prozent vom genehmigten Abschluß an Rehen auf der Straße verloren, von den 20 Revieren keines unter 15 %. Es wurden in den Revieren insgesamt 470 Rehe zum Abschluß freigegeben, 321 wurden geschossen. Diesen beiden Zahlen stehen 183 verkehrstote Rehe gegenüber, das sind 39 % des genehmigten und 57 % des erfolgten Abschusses. Man wird kaum fehlgehen, wenn man diese erschreckenden Zahlen für den ganzen Kreis gelten läßt. Ich bin davon überzeugt, daß in vielen anderen Kreisen ähnliche Zahlen erarbeitet werden könnten.

Im Bundesgebiet werden jährlich etwa $\frac{1}{2}$ Million Rehe geschossen. Was dem Auto zum Opfer fällt, darüber sind in der Tagespresse unterschiedliche Zahlen erschienen; sie liegen zwischen 120 000 und 76 000 je Jahr. Nimmt man die Mitte bei etwa Hunderttausend, dann werden jährlich 18,3 % der Jahresstrecke Opfer des Kraftwagens. Was tatsächlich zugrunde gerichtet wird, kann nicht erfaßt werden. Was auf der Stelle getötet und unberechtigt mitgenommen wird, was verletzt wurde und dann im Dunkel von Strauch und Dichtung langsam elend verdämmert ist, das ist nicht zu ergründen. Vielleicht ist es gut, daß uns etwas an Kenntnis gnädig vorenthalten wird, was uns aufs höchste erschüttern müßte.

Das trifft auch auf die Verluste an sonstigem Niederwild zu: An einem März morgen zählte ich auf einer Strecke von etwa 7 km sieben tote Hasen, das Ergebnis einer Nacht! Wieviel Hasen mögen in dieser Nacht ihr bescheidenes Leben hergegeben haben?!

Es ist eine längst bekannte Tatsache, daß der Großteil der Wildverluste durch den Kraftwagen nicht weitflächig über das ganze Land verstreut entsteht. Die Rehe werden zu 90 % auf Straßenabschnitten totgefahren, die den Jägern bekannt sind. Es sind auch nicht die Autobahnen – das möchte ich mit Nachdruck feststellen – auf denen die Massenverluste anfallen. Es sind die Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen vorrangig, auf denen sich die Dramen abspielen. Als eine durch mein Revier führende Straße noch Kiesstraße war, gab es kaum Verkehrsoffer unter dem Wild. Seitdem sie asphaltiert ist, wurde sie Rennstraße für Autos. Die Rehe in zwei Revieren werden seit etlichen Jahren größtenteils nicht mehr mit der Büchse, sondern mit dem Motor „geschossen“.

Geht man von der Überlegung aus, daß die Zahl der Kraftfahrzeuge den Höchststand noch nicht erreicht hat, das Straßennetz im nächsten Jahrzehnt um etliche tausend Kilometer verdichtet wird, dann scheint die Zeit gekommen, daß sich Öffentlichkeit und vielleicht auch Gesetzgeber Gedanken machen.

Man wird mit Recht sagen können, daß das Gedankenmachen schon viel früher hätte einsetzen sollen. Es liegt hier ein Versagen der Öffentlichkeit und des Gesetzgebers vor, für das es keine Entschuldigung gibt. Niemand soll behaupten, man hätte nichts gewußt. Seit Jahren sind die Alarmrufe in der Jagdpresse erschienen. Die Jägerschaft hätte vielleicht massiver sich verhalten, „auf die Barrikaden“ steigen sollen. Staat und Parteien haben andere Sorgen, man weiß es doch.

Es wird sicher niemand im Ernst behaupten wollen, daß die Warnschilder vor dem Wildwechsel die Lösung sind. Was ansonsten mit Rückstrahlern und Anlage von Wildäckern zur Ableitung und Meidung der Wechsel da und dort zu Teilerfolgen geführt hat, kann nicht die Lösung des Problems auf breiter Basis sein. Auch der Tunnel unter der Straße als Rehwechsel nicht überall. Wo er in Zwangswechsel einge-



Täuschend naturgetreu wirken die sich an diesen Wanderstecken ringelnden Schlangen und Eidechsen. Die mit viel Geschick angefertigten Schnitzwerke des in England lebenden P. O. Krohse schmücken seine Wohnung in Wareham/Dorset. Nur aus Freude an solcher Arbeit schneidet er die verzierten Stöcke aus verwachsenen Ästen und dünnen Baumstämmchen. Dabei bevorzugt er als Motiv die kleinen heimlichen Tierarten, die er während seiner häufigen Waldwanderungen am Rande des Weges beobachtet.

baut wird, wie sie sich besonders in Gebirgsgebieten anbieten, das sei nicht bestritten, wird er einen gewissen Erfolg zeitigen.

Auf breiter Grundlage fällt er aber zur Beseitigung unserer allzu großen Nöte kaum ins Gewicht. In dem oben erwähnten 2000-ha-Revier werden die Rehe auf einer Bundes- und verschiedenen Kommunalstraßen totgefahren. Da werden nicht das ganze Jahr hindurch Wechsel eingehalten. Wenn im Zuge des Fruchtwechsels z. B. Mais und Marktstammkohl oder Winterung im einen Jahr hier, im anderen dort angebaut werden, dann findet eine fortgesetzte Verschiebung von Wildeinstand und -wechsel statt. In Feld-Wiesen-Landschaften ist diese Situation die Regel. Wieviel Tunnel sollen da angelegt werden und wo?

Es gibt nur einen Weg: Die Abzäunung jener Strecken, auf denen gemäß langjähriger Erfahrungen die Massenverluste zu verzeichnen sind. Der Amerikaner tut es. Wir wissen es auch, bescheidene Anfänge sind getan. Ohne gesetzliche Regelung auf Bundesebene dürfte aber dieser bescheidene Anfang die notwendige schnelle Beseitigung eines äußersten Notstandes kaum gewährleisten. Wieviel Jahre sollen noch je 80 000 bis 100 000 Rehe totgefahren werden?

Der Zaun als einzige Alternative ist technisch und finanziell zu lösen. Eine Gesellschaft, die fortgesetzt bereit ist, Anlagen zur eigenen Bequemlichkeit zu schaffen, es aber ablehnt, die dadurch gefährdete Tierwelt zu schützen, ist unglaubwürdig. Sie ist auch in der Aussage, eine humane Gesellschaft zu sein, unglaubwürdig.

Der Gesetzgeber hat sich selbst in Widerspruch begeben: Er fordert vom Revierinhaber, daß er das Wild im Winter zu füttern habe. Daß ein nicht unerheblicher Teil dieses gefütterten und damit erhaltenen Wildes durch den Verkehr vernichtet wird, hat er bisher als „unabänderlich“ hingenommen.

Es ist eine müßige Dümmelei, zu behaupten, die Zäune würden nur im Interesse der Jäger gefordert. Selbst Parlamentarier haben sich zu derartigen Schwätzereien schon hergegeben. Das Interesse an der Erhaltung unserer freilebenden Tierwelt ist längst kein Anliegen nur der Jäger mehr, es ist eine Forderung, die die Öffentlichkeit, also alle Menschen in unserem Land, zu stellen hat.

Es ist keine Zeit mehr zum Zuwarten, das Feuer brennt schon lichterloh. Es geht auch nicht darum, das letzte Stück Rehwild zu erhalten. Das steht hier überhaupt nicht zur Debatte. Es handelt sich vielmehr darum, das Wild allgemein vor einer Barbarei ohnegleichen zu schützen. Ich stelle mich damit bewußt in Widerspruch zu der bisher fast überall vertretenen Auffassung, es sei der Autofahrer vor materiellem und persönlichem Schaden zu bewahren. Nun, für diese möglichen Ereignisse ist der Mensch selbst verantwortlich.

Das gequälte Tier aber kann für seine Opfer nicht verantwortlich gemacht werden.

Um nicht mißverstanden zu werden, ich bin seit Jahrzehnten selbst Autofahrer!

Immerhin, es scheint, daß es nunmehr auch dort dümmert, wo der Hebel zur Beseitigung eines Notstandes unaufschiebbar angesetzt werden muß. Die zuständigen hohen Behörden beschäftigen sich mit dem Problem. Und, wie sollte es anders sein, es rollt das Thema Haftung heran. Setzt der Kostenträger des Straßenbaues Zäune, dann wird der Herr Bürger ihn haftbar machen, wenn trotz der Zäune einmal ein Stück Wild auf die Bahn kommt und einen Unfall verursacht. Und davor also hat die Administration Angst. Der Verkehrsteilnehmer will durch die Zäune eine absolute Sicherheit, die gibt es indessen nicht. Die kann auch niemand erwarten. Der Wettergott wird schon dafür sorgen, daß irgendwo einmal ein Stück Zaun undicht wird; vielleicht nachts, und da kann ein Unfall schon geschehen. Wer also will hier wen haftbar machen?

Die Zäune sollen eine erhebliche Gefahr auf ein Mindestmaß reduzieren. Der Verkehrsteilnehmer wird sich von überspitzten Forderungen nach Haftung freimachen müssen. Er hat sich zu entscheiden, ob er ein größeres Übel durch ein weit geringeres abgelöst haben will. Man sollte meinen, hier müßte vom bisher gültigen Denkschema über Haftung abgegangen werden. Warum soll der Gesetzgeber eigentlich, wenn er die Zäune verbindlich durch Gesetz erzwingt, die Haftung des Kostenträgers nicht ausschließen? Die zuständigen Juristen werden sich also sehr schnell etwas einfallen lassen müssen. Und man möchte die Bitte an sie richten, den ganzen Komplex nicht im Schreibtisch verschwinden zu lassen, weil er nicht sehr angenehm ist. Es ist keine Zeit zu verlieren.

Stellt man sich übrigens auf den Standpunkt, daß nicht der Verkehrsteilnehmer, sondern das in der Landschaft lebende Tier geschützt werden soll, dann sieht das Problem überhaupt wesentlich einfacher aus. Für das herrenlose Wild gibt es keinerlei Möglichkeit der Verhaltensbeeinflussung durch natürliche oder juristische Personen. Für sein Verhalten kann niemand haftbar gemacht werden.

Aber vielleicht ist eine andere Überlegung gar nicht so abwegig, daß nämlich die Versicherungswirtschaft gegen eine geringe Prämie für solche extreme Fälle die Haftung übernimmt, wenn der Bürger darauf so erpicht ist.

Die im Bau befindliche Autobahn Hamburg-Flensburg wird ein Testfall sein, ob es gelingt, diese Straße schon mit dem Zaun in Betrieb zu nehmen. Wird sie ohne Schutzzaun dem Verkehr übergeben, dann wird sich hier ein Drama fürchterlichen Ausmaßes abspielen, auch dadurch bedingt, daß sie durch eine sehr flache Ebene, die teils unter dem Nullpunkt liegt, verläuft.

Man würde später einmal allenfalls bedauernd feststellen, daß Sachschäden von Millionen entstanden und getötete oder verletzte Menschen „Opfer“ durch Wild geworden sind. Und man wird an die Vernunft des Mannes hinter dem Steuer appellieren. Aber das Reh, wer will an dessen Vernunft appellieren?

Im Hintergrund sehe ich noch ein anderes Moment sich stellen. Gefangen von dem ganzen Problem, kann eintreten, was nur Stückwerk sein würde, daß nämlich Zäune an Autobahnen erstellt werden, vielleicht hier und da auch an einer Bundesstraße, die Masse der Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen aber ausgespart wird. Dann werden an die 10 000 Rehe am Leben bleiben und 70 000 und mehr weiterhin gemeuchelt werden.

Es erscheint mir sehr nötig, daß die Kreisgruppen im ganzen Bundesgebiet eifrig Erhebungen anstellen, welche Straßenabschnitte für eine Absicherung durch Zäune in Frage kommen. Dazu wäre notwendig, daß sie beweiskräftiges Zahlenmaterial beibringen, wozu sie allerdings nur in der Lage sind, wenn alle Revierinhaber die von den Jagdbehörden erbetenen Angaben über Verkehrsfallwild auch hergeben. Das ist wohl nicht zuviel verlangt. Ich befürchte, man wird fortgesetzt trommeln müssen, wenn das Problem nicht als Flickwerk erledigt und dann in der Versenkung verschwinden

soll. Ich höre nun den Einwand, das Wild, ich wiederhole, hier vorrangig das Reh, werde am Zaun solange entlangziehen, bis es den Ausgang finden wird. Das zu verhindern, wird davon abhängen, wie die Zäune angelegt, wie weit sie an Städte und Dörfer herangeführt werden können und müssen. Es wird die Notwendigkeit sich ergeben, daß eine größere Zahl von Toren angelegt werden muß, damit Wirtschaftseinfahrten für Land- und Forstwirtschaft geschaffen werden. Es gibt Schiebe- und Klappstore einfachster und gut funktionierender Art.

Langwierige Auseinandersetzungen mit den Grundeigentümern dürften nur wenig zu erwarten sein, genutzter Grund und Boden dürfte kaum in nennenswertem Umfang in Anspruch genommen werden.

Mit Sicherheit werden die Zäune manche Revierteile für eine gewisse Zeit rehleer machen, weil sie ja alle Wechsel abrupt verriegeln. Genau das soll erreicht werden. Es ist also zu erwarten, daß in manchen Revieren Bestandesveränderungen und -verschiebungen eintreten würden. Das ist hier bedeutungslos.

Natürlich, schöner würde die Landschaft durch die Zäune nicht werden. Der Zweck aber heiligt hier einen nicht lebensbedrohenden Schönheitsfehler. Die die Landschaft zergliedernden vielen Straßen sind wahrlich auch nicht immer eine Augenweide.