

Seit fünfzehn Jahren betreue ich ein an der Bundesstraße 191 gelegenes Heiderevier mit einem guten Bestand an Rot- und Schwarzwild und einem mäßigen an Rehwild. Der von Jahr zu Jahr zunehmende Kraftfahrzeugverkehr führte zu immer stärkeren Einbußen an Schalenwild, Einbußen, die in einzelnen Jahren 30 % bis 40 % des normalen Abschusses erreichten. Die vielfachen Zusammenstöße zwischen Kraftfahrern und Schalenwild zwangen zu mancherlei Überlegungen, dem Unheil zu steuern, und brachten Erfahrungen, die im Hinblick auf die Psyche des einzelnen Kraftfahrers nicht weniger aufschlußreich sind wie im Hinblick auf das Verhalten des gefährdeten Wildes.

Nach meinen Beobachtungen bemühen sich etwa 50 %, vielleicht auch 60 %, aller an Zusammenstößen mit Wild beteiligten Kraftfahrer, unmittelbar nach dem Unfall den nächsterreichbaren Revierbeamten oder Polizeiposten zu verständigen. Gewiß wußten sie, daß ihnen der Schaden am Wagen nicht ersetzt wird; gewiß wußten viele von ihnen auch, daß sie gesetzlich verpflichtet sind, dem zuständigen Polizei- oder Revierbeamten über den Zusammenstoß Meldung zu machen; dennoch führte sie offensichtlich das Mitempfinden mit der verletzten Kreatur zum nächsten Forsthaus oder zur nächsten Polizeistation. Nur beiläufig verwiesen sie dabei auf den ihrem Fahrzeug zugefügten Schaden.

Den mitempfindenden, tierliebenden Kraftfahrern steht eine fast ebenso große Anzahl gleichgültiger oder gar rücksichtsloser Verkehrsteilnehmer gegenüber. Vielleicht können wir noch Verständnis für folgenden Vorfall aufbringen: Ein Straßenbaumeister verletzte eine Ricke schwer. Um sie von ihren Leiden zu erlösen, schnitt er ihr mit dem Taschenmesser die Drossel durch. Dann warf er sie unter die Haube des Autos, wo sie den ganzen Tag unter glühender Sonne schmorte. Erst am Abend, auf der Rückfahrt von seiner fünfzig Kilometer entfernten Baustelle, brachte er sie mir ins Forsthaus. Meinen Vorhaltungen, die Ricke sei bereits anbrüchig, weil er sie nicht sofort gebracht habe, entgegnete er mit der Entschuldigung, er habe keine Zeit dafür gehabt, sein verspätetes Eintreffen auf der Baustelle habe seiner Firma bereits genug Kosten verursacht.

Als Hohn auf jede menschliche Regung aber muß uns das Verhalten von zwei Dutzend Kraftfahrern erscheinen, die nacheinander am hellen Tag einem mitten auf der B 191 sitzenden schwerkranken Bock ausweichen und, ohne auch nur die Fahrt zu drosseln, gleichgültig davonfahren. Erst ein Mopedfahrer, ein mir bekannter Arbeiter, nimmt sich die Zeit, mich zu verständigen.

Auf dem Schlachtfeld Bundesstraße stellen sich derartige Kraftfahrer mit Vorliebe als Leichenfledderer ein. Dunkelheit und unübersichtliches Gelände nutzen sie, um dem Verkehr zum Opfer gefallenes Wild an sich zu bringen. Eines Nachts werde ich gegen 23.00 Uhr von einem Verkehrsteilnehmer aufgefordert, mit ihm zu einer zwei Kilometer entfernten Unfallstelle zu fahren, an der er mit einer Rotte Sauen zusammengestoßen sei. Eine der Sauen, nach seiner Beschreibung ein zwei- bis dreijähriges Stück, habe er mit dem Personwagen hinten an den Keulen gefaßt, ein zweites, gleichstarkes Stück quer vor den Wagen bekommen und etwa achtzig Meter mitgeschleift. Von diesem inzwischen verendeten Stück habe er sich erst durch Rückwärtsfahren mit dem Wagen lösen können.

Eine Viertelstunde später sind wir am Unfallort. Schneesturm fegt über die Straße, weiß wirbeln die Flocken durch das grelle Licht der Scheinwerfer. Eine starke Schweißblache unmittelbar am Bankett läßt keinen Zweifel, daß der Fahrer mich genau eingewiesen hat. Die angeblich verendete Sau aber ist fort. Fußspuren und die Reifen eines Lastwagens verraten, daß sie inzwischen gestohlen wurde. Die zweite Sau finden wir am nächsten Morgen nach zweistündiger Nachsuche.

Ein Jahr zuvor saß hier ein anderer PKW-Fahrer einem jener Straßenfledderer auf. Er hatte nachts ein Stück Reh-

wild tödlich verletzt. Im Begriff, es an den Straßenrand zu ziehen, sieht er einen LKW neben sich halten. Der Fahrer fragt, ob er helfen könne? Nun, am Personenwagen sei wenig beschädigt, helfen könne er aber, indem er hier warte, bis der in der Nähe wohnhafte Förster verständigt sei.

Der mir bekannte Fahrer holt mich aus dem Bett. Gemeinsam fahren wir zur Unfallstelle – und finden weder das Reh noch den Lastwagen mehr vor. Die Nummer des LKWs? „Keine Ahnung! So ein Schweinehund! Bietet sich an, hier zu warten, bis ich Sie geholt habe, und haut mit dem Reh ab!“ Um eine trübe Erfahrung reicher, trennen wir uns beide.

Genug der kleinen Auslese unliebsamer Erlebnisse! Die auch in meinem Revier befindlichen Wildwarzeichen werden von kaum einem Verkehrsteilnehmer beachtet. Es ist mir längst klar geworden: Die bisher üblichen Wildwarzeichen sind für die Katz; kein Schwein, geschweige denn ein Kraftfahrer, kümmert sich um sie. Was wir benötigen, sind wirkungsvollere Warnzeichen. Breit und deutlich sollte man auf ihnen mit wenigen Strichen in stilisierter Form den Zusammenstoß eines Keilers mit einem dann schrottreifen Wagen wiedergeben, dazu einen Hinweis auf die Anzahl der an der jeweiligen Stelle im letzten Jahr erfolgten Unfälle (z. B. „1967 = 8 x!“).

Vielleicht läßt sich der DJV hierdurch anregen, in Zusammenarbeit mit den zuständigen Straßenverkehrsämtern wenigstens einige der stark durch Wild gefährdeten Straßen versuchsweise mit derartigen Warntafeln zu versehen. Für unsere Jagdmaler dürfte es kein Problem sein, sie zu zeichnen. Der DJV sollte die wirkungsvollsten prämiieren und sich nicht auf einen einzigen Entwurf beschränken, würde ein solcher doch alsbald, weil allzuoft in den Blickwinkel geratend, ebenso wirkungslos werden wie die bisherigen nichtssagenden Warnzeichen. Je vielseitiger die Warntafeln bildert wären, desto mehr würden sie die Kraftfahrer aufschrecken. Besser als Bürokraten würden hier versierte Werbefachleute Wandel schaffen!

Vor Jahren regte ich an, beiderseits der durch Wald führenden Verkehrsstraßen etwa vorhandenes Unterholz zu entfernen, um am Straßenrand äsendes oder anwechselndes Wild besser und früher ausmachen zu können. Ich wies darauf hin, daß sich der vom Unterholz geräumte Streifen vorzüglich für die Anlage von Feuerschutzstreifen (gepflügt oder gefräst) anbietet. Leider ging dieser Vorschlag in die Binsen durch eine Fußnote, in der der betreffende Schriftleiter fragte: „Wozu Feuerschutzstreifen an einer festen Straße, die doch selbst bereits die Eigenschaft eines Feuerschutzstreifens besitzt?“ Nach seiner Version besäße also auch eine Eisenbahnstrecke die Eigenschaft eines Feuerschutzstreifens, und die Bundesbahnverwaltung könnte sich die enormen Ausgaben für die Unterhaltung ihrer Feuerschutzstreifen sparen. Als ob die Verkehrsteilnehmer an den durch Wald führenden Straßen noch niemals Waldbrände verursacht hätten!

Vor einiger Zeit ließ die Straßenbauverwaltung an Teilstrecken der B 191 das Unterholz beiderseits der Straße beseitigen, um den Kraftfahrern einen besseren Einblick in die Kurven zu geben. Hierdurch wurde gleichzeitig die Gefährdung des Kraftfahrers durch anwechselndes Wild gemildert. Ich selbst konnte an den entsprechenden Stellen mehrmals die Geschwindigkeit meines Wagens vor anwechselndem Wild drosseln, das ich vor Räumung des Unterholzes nicht hätte ausmachen können.

Nur wenige Verkehrsteilnehmer ahnen, daß ihnen durch jagdliche Maßnahmen in straßennahen Jagdbezirken Gefahren drohen, die durchaus zu vermeiden wären. Ich denke dabei weniger an Nachsuchen und Treibjagden in Straßennähe als an die Anlage von Gattern und Fütterungen, die zu Zwangswechseln führen und damit für die Verkehrsteilnehmer ständige Gefahrenquellen schaffen.

Ein Bauer umfriedet seine an die Straße grenzende Weide gegen Sauen mit einem wildlichten Gatter. Verständlich!

Doch knapp hundert Meter entfernt errichtet der Besitzer des benachbarten Reviers ein ebenfalls an die Straße stoßendes wilddichtes Kulturgatter. Zwischen beiden Gattern klafft eine Lücke, die dem Wild alsbald als einziger Wechsel, also als Zwangswechsel, auf einem Abschnitt von bald zwei Kilometer Ausdehnung dient. Revierinhaber und Bauer können sich im Hinblick auf die hohen Kosten nicht entschließen, diese den Verkehr gefährdende Lücke durch ein zusätzliches Gatter von knapp hundert Meter Länge zu sperren. Eine gesetzliche Handhabe, sie zu dieser dringend erforderlichen Maßnahme zu zwingen, gibt es meines Wissens nicht.

Eine das ganze Jahr unterhaltene Wildfütterung befindet sich etwa sechshundert Meter nördlich der verkehrsreichen Straße. Ihr gegenüber liegt südlich der Straße, in etwa dreihundert Meter Entfernung, das einzige ungegatterte Feld inmitten eines viele Quadratkilometer großen Waldkomplexes. Das durch die Fütterung nördlich der Straße massierte Wild – wie alles Wild nicht geneigt, nur aus der Konserve zu leben – zieht in der Nacht zu dem südlich der Straße gelegenen Feld, um hier die ihm fehlende natürliche Äsung aufzunehmen. Auch hier ist ein über die Straße führender Zwangswechsel die Folge, der besonders am späten Abend und in den frühen Morgenstunden die Verkehrsteilnehmer gefährdet.

Ein ursächlicher Zusammenhang zwischen derartig leichtfertig erstellten Gattern und Fütterungen einerseits und den entsprechenden Opfern an Menschen, Wild und Kraftfahrzeugen andererseits ist nicht zu bestreiten. Je näher der Straße dabei Gatter und Fütterungen liegen, desto offensichtlicher wird ein solcher Zusammenhang. Leider finden wir im Bundesjagdgesetz kein Verbot, Fütterungen näher als einen oder gar zwei Kilometer von verkehrsreichen Straßen entfernt anzulegen und Gatter im Bereich dieser Straßen zu errichten, die zu Zwangswechseln und damit zur Gefährdung des Verkehrs führen.

Hier und dort versuchen Revierinhaber, über verkehrsreiche Straßen führende Wechsel durch Anbringen von Aluminium-Folien zu verblenden. Die Folien werden in etwa einem Meter Höhe um die am Straßenrand stehenden Bäume gelegt, wobei eine Tiefenstaffelung beiderseits der Straße bis etwa zehn Meter zweckmäßig ist. Etwaiges Unterholz, das die Reflektion der Autoscheinwerfer in die angrenzenden Bestände verhindert, ist zu entfernen. An geschlossenen Schonungen und jungen Dickungen muß man sich zwangsläufig mit dem Verblenden der Randbäume begnügen. Im allgemeinen zeitigt diese Maßnahme einen guten Erfolg, ihre Auswirkung ist jedoch in den einzelnen Revieren bzw. an einzelnen Straßenabschnitten unterschiedlich. Abgesehen davon, daß die Folien mit der Zeit durch Oxydation matt werden und der Erneuerung bedürfen, spielen hierfür rein örtliche Gegebenheiten eine Rolle. So kann der Drang des Wildes, zu einem nahen Acker zu gelangen, mit der Zeit stärker werden als die Scheu vor den Folien. Das gilt insbesondere für Sauen. Doch, wie dem auch sei, das Anbringen von Folien bietet eine Möglichkeit, den Wildverlusten und Verkehrsunfällen auf unseren Straßen zu begegnen.

Einen vollen Erfolg wird allein der Bau von Gattern beiderseits der vom Wild gefährdeten Straßen bringen. Die Kosten derartiger Gatter belaufen sich auf einen so geringen Bruchteil der eigentlichen Straßenbaukosten, daß man sich immer wieder fragen muß, warum die Gatterung der Straßen nicht sogleich zusammen mit dem Straßenbau selbst durchgeführt wird. Ich weiß nicht, ob der Bau von einem Kilometer Bundesstraße dreihunderttausend oder achthunderttausend DM kostet, ich weiß nur, daß man einen Kilometer Wildgatter für einige tausend DM errichten kann.

Seit 1. Januar 1967 tritt die Haftpflichtversicherung auch für Schäden an Kraftfahrzeugen ein, die durch Wild verursacht wurden. Erstaunlich, wie wenige Verkehrsteilnehmer von dieser längst fällig gewesenenen Regelung und von den Voraussetzungen für die Schadensregelung im einzelnen wissen! „Die Fahrzeugversicherung umfaßt die Beschädigung, die Zerstörung und den Verlust des Fahrzeugs und seiner unter Verschluß verwahrten oder an ihm befestigten Teile in der Teilversicherung... durch einen Zusammenstoß des

in Bewegung befindlichen Fahrzeugs mit Haarwild im Sinne von § 2 Abs. 1 Nr. 1 des Bundesjagdgesetzes." ... „Bei einem Wildschaden wird in der Teilversicherung und in der Vollversicherung mit einer vereinbarten Selbstbeteiligung von 250 DM oder mehr nur der Teil des Schadens ersetzt, der 250 DM übersteigt. In der Vollversicherung ohne Selbstbeteiligung gilt diese Begrenzung nicht. In der Vollversicherung mit einer Selbstbeteiligung unter 250 DM wird der Schaden abzüglich dieser Selbstbeteiligung ersetzt."

Schäden an einem Kraftfahrzeug, das nicht teilversichert ist, sowie durch Flugwild verursachte Schäden werden also nicht ersetzt. Bei den durch Haarwild verursachten Schäden ist für ihre Erstattung Voraussetzung, daß es zu einem Zusammenstoß des in Bewegung befindlichen Fahrzeugs mit dem Wild gekommen ist. Ein Fahrer also, der dem Wild ausweicht und seinen Wagen, ohne mit dem Wild kollidiert zu sein, gegen einen Baum setzt, wird keinen Schaden ersetzt bekommen. Für uns Jäger ist dies eine sehr fragwürdige Entscheidung, wird sich doch künftig jeder Kraftfahrer hüten, dem Wild auszuweichen, und wird er es doch in jedem Fall vorziehen, „mitten drauf zu halten“, um nicht bei eingetretenem Schaden leer auszugehen. Andererseits müssen wir zugeben, daß Betrügern Tür und Tor geöffnet wären, würde man allein ihren Aussagen, sie seien durch ein unverletzt entkommenes Stück Wild in den Unfall verwickelt worden, Glauben schenken. Den Beweis für einen durch Wild verursachten Schaden wird allein das Vorhandensein eines kranken oder verendeten Stück Wildes oder Schweiß oder Schritthaar an den Kollisionsstellen des Wagens erbringen. Auch die Voraussetzung, daß der Fahrer sich mit seinem Kraftfahrzeug im Augenblick des Zusammenstoßes in Bewegung befinden muß, dient allein der Unterbindung betrügerischer Machenschaften.

„Bei einem unter die Fahrzeugversicherung fallenden Schaden hat der Versicherungsnehmer vor Beginn der Wiederinstandsetzung die Weisung des Versicherers einzuholen, soweit ihm dies billigerweise zugemutet werden kann. Ein Entwendungs- oder Brandschaden sowie ein Wildschaden ist auch der Polizeibehörde unverzüglich anzuzeigen."

Die Polizei ist verpflichtet, sowohl im Interesse des Versicherungsträgers als auch des Versicherungsnehmers den Unfall aufzunehmen. Zweifellos kann ein durch Wild verursachter Unfall auch von dem für den Unfallort zuständigen Forstbeamten aufgenommen und schriftlich bestätigt werden, ist doch der Forstbeamte für einen solchen Unfall zumindest ebenso sachverständig wie ein Polizeibeamter und besitzt er obendrein wie dieser die Eigenschaften eines Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft. In allen von mir als Forstbeamter behandelten Fällen akzeptierte die jeweilige Versicherungsgesellschaft mein Gutachten anstandslos.

Mit der seit 1. Januar 1967 gültigen Regelung ist für uns Jäger eine wesentlich bessere Aussicht gegeben, verletztem Wild beizeiten die erlösende Kugel anzutragen oder verendetes Wild frühzeitiger als bisher zu verwerten, wird doch kein Kraftfahrer auf die Erstattung des Schadens verzichten wollen und daher künftig jeden Zusammenstoß mit Wild sogleich melden.