

Tod auf der Straße

Oberforstmeister Dr. Ueckermann

Fortsetzung aus Nr. 16 und Schluß

Wo liegt nun ein Gefährdungsgrad vor, der den Bau von Wildsperrzäunen dringend erforderlich macht? Auch hierzu haben wir versucht, eine Grundlage zu schaffen, die bei Gutachten heute weitgehend benutzt wird. Vom Straßentyp her gesehen müssen, sofern die anderen Gegebenheiten einen dringenden Rang haben, Verkehrswege mit hoher Verkehrsdichte, d. h. Bundesautobahnen und Bundesstraßen, immer einbezogen werden. Aber auch an Landstraßen oder Kreisstraßen kann die beiderseitige Abgatterung erwünscht sein. Gehe ich vom Lebensraum des Wildes aus, ist der Wildsperrzaun dann notwendig, wenn Wald an den Straßenzug angrenzt oder so nahe liegt, daß Wild von dort auf die Straße wechselt. Von den Wildarten her betrachtet läßt sich nach unseren Untersuchungen folgende Rangordnung skizzieren, wobei bei den genannten Wildstandsverhältnissen immer der Bau eines Wildsperrzaunes wünschenswert ist:

- a. Damwild als Standwild vorkommend,
- b. Rehwild bei sehr hoher Wilddichte, d. h. etwa ab 20 Stück pro 100 ha anrechenbarer Waldrevierfläche,
- c. Rotwild als Standwild vorkommend,
- d. 1. Rehwild bei hoher Bestandesdichte, d. h. etwa ab 12 Stück pro 100 ha anrechenbarer Waldrevierfläche, 2. Damwild als Wechselwild, 3. Schwarzwild bei höherem Bestand.

Zur Zeit gibt es in der Bundesrepublik noch sehr wenig Wildsperrzäune. Würde man nach dem genannten Schema Wildsperrzäune errichten, vervielfachte sich ihre bisherige Länge erheblich, schon deshalb, weil bisher nur Neubautrecken von Autobahnen gesichert wurden und ältere Verkehrswege und insbesondere die z. T. stärker als die Autobahnen gefährdeten Bundesstraßen ohne Schutz blieben.

Der Deutsche Jagdschutzverband fordert, daß die Straßenbaulastträger die Wildsperrzäune errichten. Das Bundesministerium für Verkehr läßt Wildsperrzäune z. Z. nur im Rahmen eines Versuchsprogramms errichten. Der Wunsch, daß mehr geschehen möge, geht deutlich aus den erwähnten und zitierten Resolutionen der maßgeblichen Verbände hervor. Die Jägerschaft insgesamt wünscht die Errichtung der Wildsperrzäune. Sie stimmt ihrem Bau auch dann zu, wenn das Revier dadurch zerteilt wird. Die Einsicht, daß die Sicherung des Verkehrsweges vorgeht, ist gegeben.

Hier soll nicht auf technische Probleme des Baues von Wildsperrzäunen hingewiesen werden. Sie dürften nach dem heutigen Erfahrungsstand lösbar sein, auch an den nicht kreuzungsfreien Verkehrswegen, wenn auch hier mit einem größeren Aufwand, da vielfach Gitterroste errichtet werden müßten.

Noch ein Nachsatz sei angeschlossen. Wildsperrzäune finden wir nicht nur bei uns. In der Schweiz sind sie in großer Zahl anzutreffen. Eingehende Untersuchungen über die Sperrzäune in unserem Nachbarlande und zu den Wildverlusten durch den Straßenverkehr und den Verkehrsunfällen durch Wild verdanken wir Dipl.-Ing. Müller, der seine Arbeiten 1966 veröffentlichte.

Nicht überall können wir Wildsperrzäune errichten. Was verbleibt uns an sonstigen Möglichkeiten? Hoffnungen hat man vielfach auf optische Schutzmaßnahmen gesetzt. U. a. werden dabei reflektierende Vorrichtungen am Straßenrand aufgestellt, die das Scheinwerferlicht so auf das anwechselnde Wild lenken sollen, daß dieses abgehalten wird, die Straße zu überqueren. Rund ein Drittel des Rehwildes, das zu über 80 Prozent die eintretenden Unfälle verursacht, wird am Tage überfahren. Während dieser Zeit ist der genannte optische Schutz unwirksam. Schon deshalb kann nicht erwartet werden, daß diese Vorrichtungen eine sichere Ausschaltung aller Verluste bringen. Für eines dieser Schutzgeräte, die vielfach die Bezeichnung „Spiegel“ führen, konnten wir mehrere Streckenabschnitte auswerten. In zwei Drittel der Fälle gingen die Verluste zurück, restlos ausschalten ließen sie sich nur in einem Falle. Am stärksten dürfte die Wirkung auf Wildarten mit großer Nachtaktivität, wie Rot-

wild, sein. Als mögliche Maßnahme zur Minderung der Wildverluste kommt ihnen eine Bedeutung zu. Da einige von ihnen recht billig sind, steht dem interessierten Revierinhaber hier ein Weg offen, etwas mit einer gewissen Erfolgsaussicht für die Minderung der Wildverluste durch den Straßenverkehr zu tun. Interessenten beraten wir gern.

Sicher spielt auch die Blendwirkung des Scheinwerferlichtes bei dem Verhalten des Wildes im Straßenverkehr eine Rolle. Fast alle an der sog. Gelblichtaktion des Deutschen Jagdschutzverbandes beteiligten Jäger bestätigten die geringere Blendwirkung. Ob aber letzthin die Wildverluste bei allgemeiner Anwendung von Gelblicht merklich geringer sein werden, können wir für unsere deutschen Verhältnisse nicht beurteilen. Frankreich, in dem Gelblicht vorgeschrieben ist, hat weit weniger Schalenwild als Deutschland. 1965 übermittelte uns ein französischer Kollege die Unfall- bzw. Verlustziffern für sieben Straßen in Gebieten mit stärkerer Schalenwildbesiedlung. Die Abgänge durch den Straßenverkehr waren jeweils höher als die vergleichbaren Mittelwerte aus unserer Erhebung in Deutschland.

Eine weitere Gruppe von Abwehrmöglichkeiten ist unter dem Begriff der akustischen Schutzmaßnahmen zu behandeln. Ähnlich wie das Scheinwerferlicht in der Nacht bereits eine starke optische Wirkung hat, die das Wild weitgehend respektieren dürfte, bringen die Fahrgeräusche des einzelnen Fahrzeuges oder die Geräusche des fließenden Verkehrs eine akustische Wirkung, von der außerdem noch zu vermuten ist, daß die abgegebenen Töne im Bereich der größten Gehörempfindlichkeit unserer jagdbaren Tiere liegen. Geht man von dieser Überlegung aus, verbleiben nur begrenzte Erfolgsaussichten für akustische Wildscheuchen.

Vorschläge gehen z. B. dahin, auf den gefährdeten Strecken ein akustisches Signal vom Kraftfahrzeug aus zu betätigen, das für das menschliche Ohr nicht hörbar ist, vom Wild aber wahrgenommen werden kann. Dipl.-Ing. W. Ulrich wurde bereits 1951 ein Patent für entsprechende akustische Tier-scheuchen erteilt. Der Jäger kennt die Ultraschall-Pfeifen für Hunde. Versuche über die Empfindlichkeit des Gehörs bei unserem Wild sind noch nicht erfolgt. Sie fehlen auch, einer Mitteilung von Prof. Dr. Schwartzkopf, Bochum, zufolge, allgemein bei Säugetieren. Anzunehmen ist allerdings, daß der akustische Frequenzbereich bei Schalenwild in seinem Optimum wie bei den meisten Säugetieren liegt, so daß Töne höherer Schwingung, wenn überhaupt, nur sehr leise wahrgenommen werden dürften. Dadurch wäre natürlich keine nennenswerte Scheuchwirkung gegeben.

In Schweden ist ein sog. Wildwarngerät entwickelt worden, das, an Kraftwagen befestigt, bei einer Geschwindigkeit ab 70 km/h Ultraschallwellen erzeugt. Die Entwicklung von Wildscheuchen, die am Kraftfahrzeug angebracht sind, ist auch in Deutschland betrieben worden. Weiterhin sind stationäre Wildwarner erdacht worden. Eingehendere Versuche, die uns mit einiger Sicherheit über die praktischen Möglichkeiten derartiger Geräte Auskunft geben können, fehlen bisher. Zu erwähnen ist hier noch der Gedanke, Angst- und Schrecklaute zu verwenden, um das Wild vom Verkehrsweg fernzuhalten. Theoretisch wären so noch am ehesten Wirkungen zu erzielen. Zusammenfassend müssen wir zu den akustischen Schutzmaßnahmen feststellen, daß bei uns länger erprobte Verfahren noch nicht vorhanden sind.

Versucht wurde und wird, Wildverwitterungsmittel zur Sicherung des Verkehrsweges gegen Wild einzusetzen. Die in letzter Zeit eingeleiteten Erprobungen können, soweit sie an Straßen erfolgten, noch nicht beurteilt werden, da die Versuchsdauer zu kurz war. In Parallelversuchen an Wildäckern und Kulturen bemühten wir uns, die Wirkungsdauer unter diesen Bedingungen zu untersuchen. Dabei zeichnet sich ab, daß die Verwitterungsverfahren auch dann, wenn man die Wirkung durch doppelte Duftbahnen zu verstärken versucht, in Abwehrkraft und -dauer beschränkt bleiben.

Überall dort, wo langsam gefahren wird, sind nur geringe Wildverluste durch den Straßenverkehr zu verzeichnen. Das ergab unsere Erhebung aus dem Jahre 1962 eindeutig. Es liegt deshalb nahe, in einer Begrenzung der Geschwindigkeit die Lösung des Problems zu suchen. In der Praxis stel-

len sich dem aber häufig unüberwindbare Hindernisse entgegen. Unsere Bundesfernstraßen müßten beispielsweise in Waldgebieten weitgehend mit verminderter Geschwindigkeit, etwa 60 km/h, befahren werden. Abgesehen davon, daß die Kraftfahrer dieses Gebot in der Mehrzahl nicht befolgen würden, widerspräche es auch dem Sinn von Fernstraßen, auf ihnen über weite Bereiche eine sehr geringe Geschwindigkeit zu fordern. Der Wildsperrzaun bleibt deshalb für diese Fälle die einzig praktikable Lösung. Für kürzere Waldstrecken wird dagegen die Geschwindigkeitsbegrenzung realisierbar und auch wirksam sein, wenn der Verkehrsfluß nicht zu stark behindert wird.

Wildwechselwarnschilder stehen heute überall dort, wo an Waldstrecken oder in locker bewaldeten Gebieten auf einer längeren Strecke mit dem Überwechseln von Wild gerech-

net werden kann. Es sind Gründe der Haftung, die die Verkehrsbehörde dazu brachten, möglichst lange Streckenabschnitte als wildgefährdet zu bezeichnen. Daß die Wildwechselwarnschilder dabei weitgehend unbeachtet bleiben, ist bekannt. Hier Abhilfe zu schaffen, ist fast unmöglich, da Wechsel im eigentlichen Sinne des Wortes nicht sicher anzugeben sind. Die von uns Befragten bestätigten dies in der Mehrzahl. Was möglich erscheint und auch in beschränktem Umfange erprobt wurde, ist die Kennzeichnung besonders gefährdeter Abschnitte durch zusätzliche Warnschilder. Hier bleibt auch dem Revierinhaber ein gewisser Handlungsspielraum in Zusammenarbeit mit der Verkehrsbehörde.

Viel zuwenig machen die Revierinhaber von einer Möglichkeit Gebrauch, die Entlastung bringen kann: dem Freihauen der Straßenränder. Verbleibt zwischen Straßenrand

und Waldrand nur ein wenige Meter breiter Freistreifen, kann der Kraftfahrer anwechselndes Wild meist rechtzeitig erkennen, und das Wild kann das Auto wahrnehmen.

Äsungs- und Deckungsflächen ziehen das Wild an. Beim Bau von Straßen entstehen Böschungsbepflanzungen, die Mittelstreifen der Autobahnen, aber auch die „Ohren“ der Abfahrten sind begrünt. Beobachtungen liegen vor, daß dadurch die Verlustziffern besonders hoch werden. Fehlt ein Wildsperrzaun, sollte der Revierinhaber versuchen, durch entsprechende Deckungs- und Äsungsflächen im Revier das Wild abzulenken. Daß bei der Anlage von Äsungsflächen im Jagdbezirk heute der mögliche Wildwechsel über eine stärker befahrene Straße berücksichtigt werden muß, ist selbstverständlich. Zur Vermeidung von Verkehrsunfällen und zur Minderung von Wildverlusten sollte immer darauf geachtet werden, daß eine Äsungsfläche nicht Wild aus einem guten Einstand über einen Verkehrsweg hinweg anzieht.

Überhaupt müssen die jagdbetrieblichen Maßnahmen im weitesten Sinne der Verkehrsgefährdung durch unser Wild Rechnung tragen. Gesellschaftsjagden und Nachsuchen bringen Gefahren, die der Jäger zu beachten hat. Geradezu unverantwortlich handelt aber der Jäger, der eine Wildart, die den Straßenverkehr in besonderem Maße gefährdet, etwa noch in der Nähe stark befahrener Verkehrswege aussetzt. Dazu sei ein Beispiel genannt: In einem Erholungsgebiet liegt ein gut besetztes Damwildgatter, das aufgegeben werden soll, weil in der Nähe eine Schaugatteranlage mit verschiedenen Wildarten entstehen soll. In unmittelbarer Nähe des Damwildgatters wird der Wald von zwei stark befahrenen Bundesstraßen durchschnitten. Damwild ist die Schalenwildart, die den Straßenverkehr am stärksten gefährdet. Es wäre deshalb nicht zu vertreten, das aufzugebende Gatter zu öffnen und das Damwild in die benachbarte freie Wildbahn zu lassen, um dadurch ein neues Vorkommen zu begründen oder am Rande eines vorhandenen eine dichte Besiedlung zu erreichen.

Was verbleibt an Möglichkeiten nach dem Vorhergesagten für den Revierinhaber? Manches, was bisher bei weitem nicht in dem möglichen Maße ausgeschöpft wurde. Zum Schluß seien deshalb die gangbaren Wege zusammengefaßt.

1. Beim Bau von neuen Straßen sollten überall dort, wo nach den weiter vorn skizzierten Voraussetzungen Wildsperrzäune errichtet werden müssen, Anträge zum Bau der Zäune an die Straßenneubauämter oder die sonst zuständige Verkehrsbehörde gerichtet werden. Bei Straßen mit hohen Verlustziffern, die bereits in Verkehr sind, wäre entsprechend zu verfahren. Eine Absprache der Revierinhaber im Hegering und in der Kreisgruppe ist notwendig, damit die Anträge von dieser Seite unterstützt oder sogar gestellt werden können. Für ein wirkungsvolles Vorgehen ist die Einschaltung der unteren Jagdbehörde notwendig. Auch die Mitwirkung des Landesjagdverbandes käme in Betracht.

2. Überall dort, wo Wildsperrzäune nicht in Frage kommen, sollte in Waldgebieten geprüft werden, ob die Verluste durch Freihauen der Ränder zu mindern sind.

3. Da durch optische Schutzmaßnahmen eine gewisse Minderung der Abgänge erwartet werden kann, sollten auch sie von den Revierinhabern versuchsweise angewandt werden. Vor Anbringung muß allerdings die Verkehrsbehörde immer dann die Zustimmung geben, wenn die Spiegel beispielsweise an den Leitstäben befestigt werden sollen.

4. Äsungs- und Deckungsflächen sollten zur Ablenkung des Wildes angelegt werden. Außerdem müssen alle jagdbetrieblichen Maßnahmen so geplant und durchgeführt werden, daß sie den Straßenverkehr nicht gefährden.

5. Das von der Schutzgemeinschaft Deutsches Wild in Bonn, Konrad-Adenauer-Allee 160, herausgegebene Merkblatt sollte im Besitz jeden Kraftfahrers sein. Von Jägerseite wäre die Verbreitung entsprechend zu fördern.