

Wildverluste im Straßenverkehr und Verkehrsunfälle durch Wild

VON OBERFORSTMEISTER Dr. UECKERMANN / Mit 9 Photos

Unter der Überschrift „Erhebung über die Wildverluste durch den Straßenverkehr und die Verkehrsunfälle durch Wild“ erschien in der Zeitschrift für Jagdwissenschaft, Heft 4, Jahrgang 1964, Verlag Paul Parey, Hamburg und Berlin, eine längere Abhandlung, die wegen des allgemeinen Interesses, das das Thema fand, auszugsweise auch in „Wild und Hund“ gebracht werden soll.

Im wesentlichen fußen die mitgeteilten Daten auf einer Erhebung aus dem Jahre 1962 in den Ländern Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen. 655 ausgefüllte Erhebungsbogen gingen von den staatlichen (87,5 %) und privaten (12,5 %) Forstverwaltungen ein. Den beteiligten Verwaltungen und Forstleuten, die die Erhebung unterstützten und durchführten, möchte ich auch an dieser Stelle danken.

Als Untersuchungsmethode wurde die erwähnte Fragebogenerhebung angewandt. Für Straßenabschnitte, von denen Daten über die eingetretenen Wildverluste und die Verkehrsunfälle während mehrerer Jahre vorlagen, war jeweils ein Fragebogen auszufüllen. Ohne daß zunächst eine Beurteilung der möglichen Schutzmaßnahmen erbeten wurde, war der Erhebungsbogen doch so aufgebaut, daß auch hierzu eine Auswertung möglich war. So wurden beispielsweise Angaben zum Zustand der Straßen, zur Aufstellung von Leitstäben mit Rückstrahlern, zur Bepflanzung u. a. erbeten.

Bewußt wurden nicht nur die Wildverluste durch den Straßenverkehr untersucht, sondern auch die Verkehrsunfälle durch das Wild. Bisher fehlten Größenordnungen sowohl für die Wildverluste als auch für die Verkehrsunfälle. Erst sie ermöglichen es, die Dinge im Sinne der allgemeinen Anliegen objektiv zu bewerten.

Als überfahrene Wildarten wurden bei der Erhebung angegeben: Rotwild, Sikawild, Damwild, Muffelwild, Schwarzwild, Rehwild, Fuchs, Dachs, Wildkatze, Waschbär, Marder, Iltis, Wiesel, Hase, Kaninchen, Fasan, Rebhühner, Auerwild, Wildtauben.

Die meisten Beobachtungen liegen für das *Rehwild* vor. Je Straßenkilometer errechnen sich durchschnittlich jährliche Verluste im Bereich von 1,5 und 0,75 Stück. Auf den Bundesstraßen liegt die Verlustziffer höher als auf Landstraßen I. und II. Ordnung.

Das *Rotwild* erleidet demgegenüber weit geringere Verluste. Bei einer Wilddichte im Bereich von 1,1 bis 2,4 Stück je 100 ha wurden nach der Erhebung je Kilometer im Durchschnitt der Jahre bis 0,3 Stück überfahren. Auch wenn man diese Werte im gleichen Verhältnis erhöht, in dem die Wilddichte des Rotwildes und Rehwildes voneinander abweichen, liegen die Rotwildverluste erheblich niedriger als die Rehwildverluste. Für das *Damwild* zeichnen sich unterschiedliche, z. T. sehr hohe Verluste ab.

Sehr gering sind wiederum die *Schwarzwild*verluste, die denen des Rotwildes etwa entsprechen.

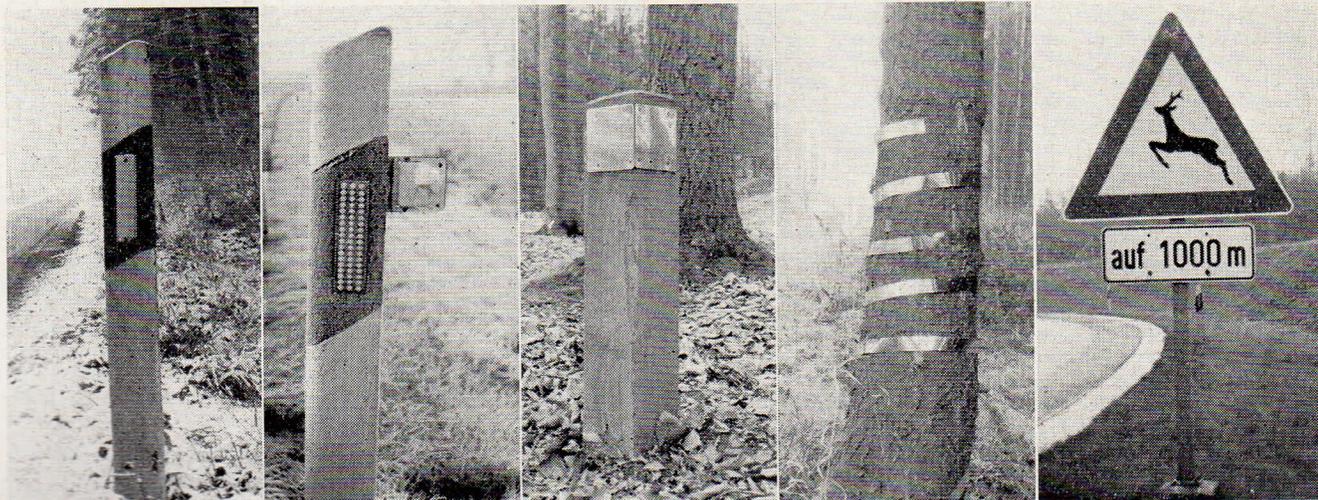
Hasen wurden in Waldrevieren etwa in gleicher Zahl überfahren gefunden wie Rehe.

Die Verluste bei den erwähnten Wildarten treten während des ganzen Jahresablaufes auf. Das Rehwild erleidet in den Monaten März und April die höchsten Verluste. Beim Rotwild, Damwild und den Sauen treten in den Monaten vor, in und nach der Brunft bzw. Rauschzeit die größten Abgänge in Erscheinung. Hohe Verlustzahlen bei den Hasen sind in den Monaten Februar und März erkennbar, d. h. in der Zeit, in der die ersten Junghasen vorhanden sind und in die die Rammelzeit fällt.

Interessant sind auch die Aussagen, die nach der Erhebung zum Eintreten der Verluste im Tagesablauf möglich sind. Rehe werden nach den mitgeteilten Daten beispielsweise zu allen Tageszeiten überfahren. Deutlich zeichnen sich aber die Morgenstunden (6.00 bis 7.59 Uhr) und die Abendstunden (18.00 bis 21.00 Uhr) als Zeiten höchster Verluste ab. Das Rehwild zieht in der Dämmerung zur Äsung bzw. verläßt den Äsungsplatz. In diese Zeiten fallen aber auch die Spitzen des Berufsverkehrs. Beim Rotwild und Schwarzwild ergeben sich ähnliche Verhältnisse. Die höchsten Verluste erleidet das Rotwild nach der Erhebung allerdings zwischen 19.00 und 1.59 Uhr, das Schwarzwild zwischen 19.00 und 23.59 Uhr. Die wenigen Daten für das Damwild spiegeln auch Verluste während des Tages wider, die zahlenmäßig denen der Morgenstunden etwa entsprechen. Für alle Wildarten ist typisch, daß die Verlustzahlen in den Abendstunden höher als in den Morgenstunden sind. Das hängt natürlich auch damit zusammen, daß die Verkehrsdichte in der Dämmerung und Dunkelheit abends größer als morgens ist.

Nach den gewonnenen Grundlagen ist es auch möglich, eine Schätzung der jährlichen Wildverluste in der Bundesrepublik Deutschland vorzunehmen. Dabei wurde davon ausgegangen, daß die Schalenwildarten nur an Waldstrecken überfahren werden. Die Fläche, auf der Rotwild im Walde vorkommt, liegt bei 19 % der Gesamtwaldfläche, die Flächenanteile für Damwild liegen bei 4 %, für Muffelwild bei 1,5 % und für Schwarzwild bei 20 %. Für die Berechnung der Hasenverluste wurde die gesamte jagdlich nutzbare Fläche herangezogen, die mit 84,1 % der Gesamtfläche anzunehmen ist. Abgerundet werden nach dieser Rechnung 40 000 Rehe und 120 000 Hasen überfahren. Bezogen auf die Strecke 1961/62, bei Hasen auf den Mittelwert der Strecken in den Jagdjahren 1955/56 bis 1961/62, ergeben sich folgende Prozentwerte für die Verluste: Rehwild 7,4 %, Rotwild 2,7 %, Damwild 14,5 %, Muffelwild 1,1 %, Schwarzwild 2,9 % und Hasen 11,1 %. Auch dieser Vergleich führt vor Augen, daß das Damwild besonders hohe Verluste erleidet.

Von links nach rechts: Abb. 1 Leitstab mit Rückstrahler. Abb. 2 Fripo-Wildsperrspiegel, an der Rückseite eines Leitsteines befestigt. Abb. 3 Wildwechselspiegel nach van der Ree, etwa 40 cm über dem Boden angebracht. Abb. 4 Aluminiumfolie, in etwa einem Meter Höhe angebracht. Abb. 5 Wildwechselwarnschild



Die Erhebung gibt weiterhin über die Verkehrsgefährdung durch das Wild Auskunft. Nicht jedes Überfahren oder Anfahren von Wild bringt einen Verkehrsunfall. Je größer eine Wildart, desto häufiger ergeben sich Verkehrsunfälle. In der Erhebung lag der Prozentsatz wie folgt. Bei Beteiligung von Rehwild 17,4%, Rotwild 43,4%, Damwild 18,2%, Schwarzwild 26,5% und Hase 1,3%. Die Prozentzahlen bedeuten, daß beispielsweise beim Überfahren von 100 Hasen nur in einem Falle ein Verkehrsunfall entstand, während 100 Wildverluste beim Rotwild 43 Verkehrsunfälle brachten.

Verglichen mit den Unfällen im Erhebungszeitraum (1953 bis 1961) ergibt sich für die Verkehrsunfälle durch Wild, daß ein Personenschaden höchstens in 16,7% der Fälle (Rotwild) eintritt, während allgemein der Prozentsatz bei 41,9 liegt. Während schwere Sachschäden nach den Unterlagen des Statistischen Bundesamtes in Wiesbaden bei 25,4% der Unfälle gegeben sind, lag der höchste Wert bei den Verkehrsunfällen durch Wild bei 12,7% und wiederum beim Rotwild. Beim Rehwild waren es nur 2%. Auch die Unfälle mit Todesfolgen waren bei den durch Wild verursachten Unfällen seltener als die Statistik für 1953 bis 1961 ausweist.

Sowohl zur Verhütung von Verkehrsunfällen durch Wild als auch zur Verhütung von Wildverlusten sind schon seit mehreren Jahren Schutzmaßnahmen empfohlen worden. Ein Teil dieser Maßnahmen wird vom Bundesministerium für Verkehr erprobt. Durch das Entgegenkommen der zuständigen Herren im Bundesministerium für Verkehr konnten diese Versuche besichtigt werden. Aber auch andere Erprobungen wurden in Augenschein genommen.

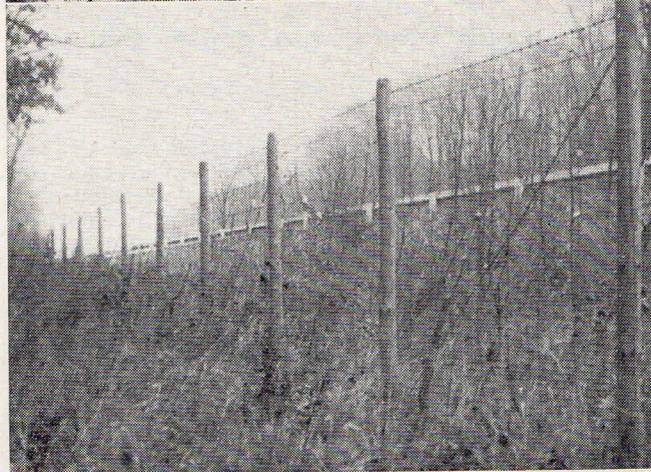
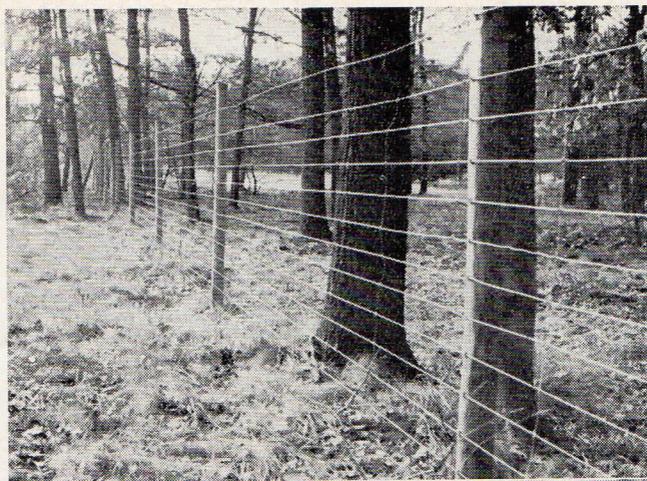
Die optischen Schutzmaßnahmen sollen meist das Scheinwerferlicht so reflektieren, daß dadurch das Wild vom Überqueren der Straße ferngehalten wird. Damit wird schon deutlich gemacht, daß optische Schutzmaßnahmen auf die Wildverluste am Tage ohne Einfluß sind. Nach der Erhebung hat sich die vielfach gegebene Hoffnung, die Leitstäbe mit Rückstrahlern (Abb. 1) könnten die Wildverluste eindämmen, nicht bestätigen lassen. Die Verluste nahmen in der überwiegenden Zahl der Fälle nach der Aufstellung sogar zu. Für die sogenannten Wildsperr- oder Wildwechselspiegel (Abb. 2 und 3) und die Aluminiumfolien (Abb. 4) ließen sich nach den bisher gesammelten Erfahrungen keine überzeugenden Beweise für eine befriedigende Wirksamkeit ermitteln. Auch die möglichen akustischen Schutzmaßnahmen und die Verwirrungsmittel dürften nach den bisher bei der Abwehr von Wild gewonnenen Erkenntnissen nicht befriedigen.

Wildwechselwarnschilder (Abb. 5) brachten nach den Erhebungsdaten keine Minderung der Wildverluste, da die Warnschilder offensichtlich nicht genügend beachtet werden. Das gleiche ist auch für Geschwindigkeitsbegrenzungen festzustellen. Allerdings läßt sich nachweisen, daß überall dort, wo durch den Straßenzustand bedingt die Geschwindigkeit gering sein muß, nur unbedeutende Wildverluste eintraten.

Einen praktisch vollkommenen Schutz geben nur Wildsperrzäune, die beiderseits der Fahrbahn errichtet werden (Abb. 6 und 7). Als wichtiges Ergebnis der Untersuchung wird deshalb auch herausgestellt, daß an wildgefährdeten Straßen beiderseits Wildsperrzäune errichtet werden sollten. Damit die Wildsperrzäune möglichst wenig stören, sollten sie sauber ausgeführt werden. Einen ruhigen Zaunverlauf ergeben insbesondere Viereck- und Knotengeflechte. Derartige Wildsperrzäune stehen im Spessart an der Autobahn Frankfurt—Würzburg, an den Autobahnen bei Frankfurt, zwischen Köln und Aachen und Oberhausen und Emmerich. Wildsperrzäune zerschneiden natürlich das Revier. Das Wild stellt sich aber erfahrungsgemäß sehr bald auf die Absperzung ein. Soweit Unterführungen für Nebenwege vorhanden sind (Abb. 8), werden diese von Fuchs und Hase benutzt. Bei entsprechender Breite dürften sie auch vom Schalenwild durchwechselt werden. Überführungen (Abb. 9) können sicher nur dann als Wildübergänge dienen, wenn sie genügend breit und beiderseitig mit Sichtkuliszen bepflanzt sind.

Nach den bisher vorliegenden Erfahrungen dürften folgende Abmessungen für Wildsperrzäune empfehlenswert sein:

1. Rehwildsperrzäune: Viereckgeflecht 70×2,2×1500 mm (Maschenweite × Drahtstärke × Geflechtshöhe), das Ge-



Von oben nach unten: Abb. 6 Rehwildsperrzaun aus Knotengeflecht in sauberer, wenig störender Bauausführung. Abb. 7 Damwildsperrzaun aus 1,78 m hohem Knotengeflecht bestehend, darüber zwei Stacheldrähte zur Erhöhung des Zaunes und zum Schutz gegen Menschen. Abb. 8 Rotwildsperrzaun beiderseits einer Autobahnunterführung. Abb. 9 Rotwildsperrzaun (Viereckgeflecht mit drei Sprungstangen) beiderseits einer Fußgängerüberführung