

Unfallursache ungeklärt HANS BEHNKE

Die Straße aus der Sicht der Tiere betrachtet

Sie sterben, weil sie den Begegner nicht kennen und sterben, weil sie ihn nicht töten wollen. Sein Auftauchen und seine Reaktionen lassen sich nicht voraussehen und berechnen. Wild auf den Straßen ist unberechenbar. Das ist die Meinung der meisten Autofahrer und vieler Straßenbauer. Sie ist falsch.

Zwei wesentliche Begegner gibt es für den Autofahrer auf den Straßen außerhalb der Stadt: Maschinen ohne Sinn und Verstand, mehr oder weniger beherrscht von Wesen, die er kennt, weil er selbst ein solches ist und sich dazu auf der Straße in gleicher Situation befindet. Tiere mit Sinnen ohne Verstand; dem Menschen heute fast vollkommen fremde Wesen. Die ersteren – die Menschen – reagieren in der Regel wie er selbst. Brechen sie nicht unnormale aus, so kann er sich in Bruchteilen von Sekunden auf die voraussehbare Reaktion des Gegners einstellen. Dazu stehen an der für ihn und seine Begegner vorgeschriebenen Straße Gedächtnisstützen, Hinweise, die, beiden verständlich, Benutzung und Begegnung erleichtern.

Jetzt taucht Wild auf. Niemand hat dem Autofahrer brauchbare Hinweise auf sein Verhalten gegenüber diesem Begegner gegeben. Die Hinweise beschränkten sich bisher auf Merkblätter – die nicht Allgemeinbesitz sind und leider auch dem Autofahrer das Verhalten der Tiere nicht deuten – und die Schilder, die ihn vom Vorhandensein der Tiere unterrichten. Letztere oft mit einer geradezu blödsinnigen Kilometerangabe, die erkennen läßt, daß dem Beschilderer die Sorge um Autofahrer und Wild nicht allzu ernst ist.

Und das Tier wird dem Menschen fremder von Jahr zu Jahr. Durch Epochen brachte ihm der tägliche Umgang mit seinen tierischen Sklaven und seinem Vieh Einblick in ihre Sinnenwelt. Seit Jahrzehnten ist der tierische Sklave abgelöst durch die Maschine, ihre Sinnen- und Gefühlslosigkeit überträgt sich auf ihren Herrn. Mit seinem Vieh verkehrt er per Automat.

Jäger wissen noch etwas vom Tier. Sie messen (oder sollten es wenigstens) ihre Sinne mit denen des Wildes. Sie regten, wenn auch nicht zuletzt aus Eigennutz, in Zusammenarbeit mit anderen die Erprobung von Sperrzäunen, Warnschildern, Zwangswechsellinien, Stanniolstreifen, Leuchtpfählen und auch die Erprobung des Gelblichtes an. Diese Erprobung geschah im ganzen Bundesgebiet mit Genehmigung des Bonner Verkehrsministeriums. Der Deutsche Jagdschutz-Verband: „Schon heute haben die tausend Kraftfahrer im Bundesgebiet, die das gelbe Licht erproben, diese Erfahrung gemacht: Gerade hinsichtlich der Gefährdung von Mensch und Tier auf der Straße spricht alles für und nichts gegen das Gelblicht. Um so unverständlicher, daß das Bonner Verkehrsministerium kürzlich seine Erklärung gegen das Gelblicht abgegeben hat. Die Entscheidung über das Gelblicht fällt ohnehin erst auf der Wiener Weltverkehrskonferenz im Oktober dieses Jahres (1969).“

Im Gelblichtzwang lägen Geschäfte und Verluste einer erheblichen Größenordnung. Somit wird manches in das Für und Wider hineinfließen an Einflüssen, die mit den Ursachen nichts zu tun haben.

Der Landesjagdverband Schleswig-Holstein stellte auf einer Pressekonferenz unter Beteiligung des Tierschutzes und des ADAC fest: „Was bisher getan wurde, ist ein Gewurschtel ohne Sinn und Verstand!“

Der Grundsatz jeder „Abwehr“, das Einstellen auf den Gegner, hier Begegner, wurde bisher versäumt. Dieser Gegner, das Tier, reagiert nicht klug, sondern seinen Sinnen gehorchend sinnvoll; der Autofahrer dagegen vor dem Zusammenstoß mit einem Tier nur allzu oft scheinbar sinnlos. Das stimmt nicht. Seine Sinne reagieren richtig, aber sein Körper war nur mittelbar beteiligt; eine sinnen- und gefühllose Maschine setzte die auf seinen Körper zugeschnittene Reaktion seiner Sinne in eine Katastrophe um. Der Fahrer muß seine spontane Reaktion auf die Meldung seiner Sinne im gleichen Augenblick koppeln mit den Überlegungen seines Verstandes, der die Maschine beherrschen soll.

Auto und Straße sind für Sinn und Verstand gebaut. Fehlt

einem Menschen eines von beiden, so gehört er weder als Lenker eines Geschosses von 100 km Stundengeschwindigkeit noch als Fußgänger auf die Straße.

Dem Wilde fehlt eines, der Verstand. Es kann diesen Mangel nur bedingt durch Erfahrung ausgleichen. Ergo: Es gehört nicht auf die Straße. Durch zwei Maßnahmen läßt sich das vermeiden: die Tiere töten oder die Straßen abgattern. Beides ist aus vielerlei Gründen nur bedingt möglich. Möglich ist alles, was Dr. Ueckermann bisher verlangt hat; vor allem teilweise Abgatterung und Aufklärung im Fahrunterricht.

Bei dem gräßlichen Unfall mit fünf Toten, der vor über Jahresfrist eine Anfrage im Bundestag auslöste, hatte der Fahrer, seinen Sinnen folgend, durch Ausweichen reagiert, aber den Verstand nicht oder zu spät eingeschaltet, der die Maschine beherrschen soll. Sie machte nicht mit. Das kann uns allen täglich passieren. Zu diesem Unfall zwei gegensätzliche Auffassungen.

Aus der Presse: „Nach dem schweren Unfall appelliert die Polizei wieder an die Autofahrer: Versucht nicht, bei hoher Geschwindigkeit Wild auf der Fahrbahn auszuweichen! Das richtige Verhalten: Mit beiden Händen das Steuerrad umklammern, Gas geben und drauf! Alles andere ist noch gefährlicher.“ Diese Auffassung ist inzwischen von einem Gericht bestätigt worden! Also Begegnung nach dem Motto: wer die Wucht hat, ist im Vorteil.

Ich bin jährlich bis zu 50 000 km schnell und in zumeist wildreicher Gegend unterwegs und wage daher zu behaupten: Diese Empfehlung ist falsch! Entstanden daraus, daß die Polizei nur die verunglückten Begegnungen mit Wild erfährt, die millionenfach durch richtiges Verhalten des Fahrers gut abgelaufenen aber naturgemäß nicht registriert. Würde jeder tun, was Polizei und Gericht empfehlen, wir hätten jährlich das Dreifache an Unfällen. Bei starkem Wild ist diese Empfehlung eine Aufforderung zum Selbstmord.

Wie kommt es nun zu solchen und ähnlich unsinnigen Empfehlungen? Wer solches empfiehlt, kennt den Gegner nicht. Er weiß gar nicht, was das für ein Wesen ist, das ihm auf der Straße begegnet.

Hier sollte die Straße, aus der Sicht der Tiere betrachtet – denn sie betreten diese ja nicht, um getötet zu werden –, den Straßenbauern und Autofahrern richtige Hinweise geben.

Insekten: Für die Insekten ist die Straße ein Stein oder ein Felsenband, das die Wärme des Sommertages in der abendlichen Abkühlung lange speichert und ausstrahlt. Ihr Zerknallen an der Scheibe ist nicht zu verhindern, doch sei an die braungelben Glühbirnen erinnert, die in den Tropen verwendet werden, um das Anfliegen der Insekten zu vermeiden, Gelblicht wäre wohl zu überlegen.

Vögel: Die an der Straße brütenden, insektenfangenden Vögel werden vor allem in den Abendstunden und während der Jungenaufzucht, in der sie bis in die späte Dämmerung mit Beute beschäftigt sind, vom Auto erfaßt. Selbst die flinke Schwalbe kann einem Auto, das über 80 km fährt, nicht ausweichen, wenn es überraschend auftaucht. Zum Zusammenstoß mit größeren Vögeln oder Flugwild kommt es ebenfalls durch Überraschung, sobald das Wild hinter Baum oder Busch hervor plötzlich auf eine Straße einschwenkt und keine Zeit mehr hat, dem schnelleren Auto auszuweichen. Nächtliche Zusammenstöße, außer mit Eulen in der Dämmerung oder aufgeschreckten Vögeln, gibt es in unseren Breiten nicht. *Zusammenstöße mit Vögeln oder Flugwild ließen sich durch 20 bis 30 m freie Sicht beiderseits der Straße weitgehend ausschalten. Die Tiere können dann im Anflug noch die Richtung und Geschwindigkeit des Autos erfassen und ausweichen.* Dummerweise werden, wo solche Strecken vorhanden sind, oftmals Schmucksträucher gepflanzt. *Eine erste Maßnahme muß das sofortige Einstellen dieser Bepflanzung sein.*

Kleine Tiere am Boden: Das kleine, nichtfliegende Getier bewegt sich so niedrig am Boden, daß es den Ursprung der

Störung erst spät erkennt. Zu spät. Die Gefahr ist neu für alle Tiere und dazu unnatürlich schnell, somit verfügen sie über keine instinktgesicherte Abwehrreaktion, wie etwa gegen Raubwild. Werden diese Tiere im Dunkeln durch die Bodenerschütterung oder den Lärm des Motors auf die Gefahr aufmerksam, so verhalten sie, suchen sie zu erkennen und flüchten dann. Der oft überfahrene Igel sucht nachts auf der warmen Straße Insekten. Der Junghase, der die Straße um der Wärme oder Trockenheit willen aufsuchte, benutzt nachts als Renner das freie und beleuchtete Band zur Flucht. Am Tage wird das kleine Getier dort überfahren, wo die Deckung bis an die Straße reicht. Das kann Buschwerk, aber auch Getreide oder hohes Gras sein.

Gleiches gilt für den Fasan, der lieber läuft als fliegt. Raubwild wird nur gelegentlich überfahren, da seine vorsichtige, auf Spähen und Jagen eingerichtete Lebensweise es nicht blindlings auf freie Flächen rennen läßt und es lieber vor Gefahr ins Dunkle schlüpft.

Zehn Meter freies Gelände, ohne Busch, Getreide oder andere Deckung, würden den Autofahrer und das meiste kleine, sich am Boden bewegende Getier, auch den Fasan, am Tage vor Zusammenstößen bewahren. Mit diffusem Gelblicht, das auch seitwärts der Straße wirkt, würden durch beiderseitiges, rechtzeitiges Erkennen auch nachts Zusammenstöße vermieden.

Will man die dazu benötigten großen Flächen einsparen, so gäbe es als generelle Sicherung gegen diese Tiere nur die undurchsichtige Wand, so hoch, daß diese Kleinen nicht hinübersehen können. *Wohin das Tier nicht sehen kann, springt es nicht.* Eine 60 cm hohe, gefahrlose dünne Plastikwand würde genügen (Leitplanke nach unten verlängern). Ein durchsichtiger Zaun müßte bedeutend höher sein.

Großes Wild: Rehe und Hochwild haben mehr Übersicht. Reichen Busch oder Waldgelände bis an die Straße, fehlt ihnen also diese Übersicht, so werden sie, wenn ihnen die Straße als Gefahr noch nicht bekannt ist, je nach Wind, Wetter und Geräuschen ihrem Wechsel ohne Rücksicht auf die Straße folgen und somit am hellen Tage überraschend vor dem Autofahrer auftauchen. In übersichtlichem Gelände wird das am hellen Tage selten geschehen, es sei denn, das Wild ist gehetzt, in der Paarungszeit oder aus einem anderen Grunde unruhig.

Nachts überquert das große Wild, wie gewohnt, im Schutze der Dunkelheit auch freie Flächen. Dabei folgt es zumeist jahrhundertalten Wechseln zu seinen Einständen oder Äsungsplätzen. Auf allen neu angelegten Staßen kommt es daher häufiger zu einem Unglück (Beispiel erste Zeit der Autobahn Hamburg-Hannover durch die Heide), weil das Wild diesen neuen gefährlichen Menschenwechsel noch nicht kennt. Wo es ihn kennt, verhält es vor der Straße und überquert sie erst, wenn kein Wagen kommt. Der mit Wild vertraute Autofahrer sieht dann die Lichter des Wildes abseits der Fahrbahn aufleuchten und wird in jedem Falle vorsichtshalber hupen und

bremsen. Das große Wild zieht selten allein. Es wird von Elterntieren oder im Rudel von erfahrenen Stücken geführt. Hat das leitende Stück die Fahrbahn im Dunkeln überquert, so werden zumeist, auch wenn jetzt ein Scheinwerfer die Fahrbahn erhellt, das geführte oder die geführten Stücke die Fahrbahn kreuzen. Der Fahrer sieht ein Stück verschwinden, schaut ihm sogar nach – und es knallt.

All das ist bekannt und oft beschrieben. Weniger bekannt ist die Ursache der häufigen Zusammenstöße hinter Kurven. Zu der unvermeidlichen Überraschung kommt dabei nachts die besondere Wirkung des Scheinwerfers in der Kurve:

Er treibt, wie eine Treiberwehr, mit seinem in der Kurve voraus, auf die Straße zuschwenkenden Strahl das Wild vor den Wagen. Das Wild sieht gegen das Licht den Wagen ebenso wenig wie wir. Das verdächtige, im Standort schlecht zu bestimmende Motorengeräusch mit dem Quellpunkt des Lichtes zu koppeln, bedarf der Kenntnis und des Verstandes. Schlimm ist, daß der Autofahrer, sobald er Wild im Scheinwerfer hat, Gas wegnimmt, um zu bremsen und den Scheinwerfer abschaltet. Das ist für das Wild das Signal „Stehenbleiben“, denn Geräusch und Licht werden weniger, also der Gegenstand entfernt sich. Daher: Sobald ich Gas wegnehme, Dauerton mit der Hupe, um anzuzeigen, daß ich auf das Wild zukomme. Dabei niemals im Wechsel auf- und abblenden. Ist das Wild unerfahren, so flüchtet es weiter auf der beleuchteten Straße. Hat es Erfahrung (und lebt trotzdem noch), so springt es oftmals direkt hinter der unheimlichen Lichtquelle los – und in den Wagen. Da fehlt trotz überlebter Erfahrung der Verstand.

Selbst den Fußgänger verwirrt das weiße, hart abgrenzende Licht. Im Gelblicht sind Übergänge zu erkennen; das Wild sieht das Gelände neben der Straße. Zwanzig Meter freies Gelände beiderseits der Straße, dazu Gelblicht, in dem auch der Autofahrer das auf dem Freistreifen stehende Wild besser erkennt, würden Zusammenstöße seltener werden lassen. Nur dort, wo sich die Deckung neben der Straße nicht beseitigen läßt (aber warum nicht?) und Schalenwild vorkommt, müssen alle schnellen Straßen einige Jahre abgegattert werden, damit das Wild nur an Freistellen wechseln kann. Diese sind durch Geschwindigkeitsbegrenzung, nicht Wildwechselschilder, zu sichern. Im Lehrrevier Grönwohld wurde eine neue Straße im Verlaufe eines Wildwechsels untertunnelt. Der Tunnel wurde schon vor der endgültigen Fertigstellung vom Rehwild angenommen.

Der Haupthinderungsgrund, Gatter zu errichten, ist die Sorge um ihre Erhaltung und Erneuerung. Hier sei darauf hingewiesen, daß eine erste Aufstellung eines Verkehrsschutzzaunes an der BAB voraussichtlich für alle Zeiten genügt. An allen stark befahrenen Bahnen hat sich gezeigt, daß nach Ausblutung der Reviere, die z. B. auf der BAB Hamburg-Hannover in den ersten Jahren sehr augenfällig geschah, später Wild vertraut in der Nähe der Autobahn steht, ohne diese noch zu überqueren. Der Grund für dieses Verhalten ist einleuchtend: Die Auto-

bahn führt auf neuer Trasse durch bisher unberührte Reviere. Das hier vorkommende Wild kennt die Landschaft beiderseits der Bahn und will zu bestimmten Wetterlagen, zu bestimmten Jahreszeiten oder aus Äsungsgründen diesseits und jenseits der Bahn zu *bekannt*en Plätzen ziehen; dabei stirbt es.

Dieses Sterben und die damit verbundenen Unfälle dauern solange, bis alles Wild, das die Landschaft beiderseits der Autobahn kennt, tot ist. In den wildleeren Raum zieht Wild aus Nachbarrevieren nach. Für dieses Wild ist die Autobahn mehr Grenze als ein Fluß, und es hat kein Verlangen, die andere Seite der Bahn zu erreichen, weil es die Gegend dort gar nicht kennt. Von diesem Zeitpunkt an treten Unglücksfälle auf der Bahn nur noch auf, wenn Wild gehetzt die Bahn überquert oder die Brunft es die Vorsicht vergessen läßt oder aber besonders appetitanregender Duft von der Bahn her weht (Vorsicht bei Bepflanzung und Einsaat).

Die Zeitspanne, bis dies erreicht ist, wird etwa zehn Jahre dauern, und diese Zeit muß mit einem Zaun überbrückt werden, der verhindert, daß eine Ricke, die noch beide Seiten der BAB kennt, diese Kenntnis an ihre Kitze weitergeben kann. Für die Kitze muß die Autobahn schon das Ende ihrer Welt bedeuten. Somit sind die Gedanken überflüssig an eine evtl. Erneuerung des Verkehrsschutzzaunes und deren Bezahlung.

Diese Überlegungen gelten für vierspurige Bahnen mit ununterbrochen starkem Verkehr.

Es sind dies nur wenige Beispiele über die Straße aus der Sicht der Tiere. Sie mögen hier genügen, um die Verantwortlichen zum Nachdenken anzuregen.

Ich habe noch kein Wild überfahren, das ich vorher gesehen habe. Natürlich möchte ich es nicht berufen, denn die Straßen werden ohne Rücksicht auf die Begegnung mit Wild gebaut. Schlechte Menschen überfahren kleinere Tiere nur um des Tötens willen; ich weiß, daß es oft genug vorkommt. Gute Menschen sterben, weil sie den Tieren ausweichen möchten, sie weichen aus in den eigenen Tod. Das richtige Verhalten muß beim Unterricht aus einem Pflichtbuch gelehrt werden.

Wie viele tödliche Unfälle tatsächlich, selbst durch kleine Tiere, verursacht werden, weiß niemand. Das Tier ist davongekommen oder modert in der Deckung. Die Fahrer sagen nicht mehr aus. – Unfallursache ungeklärt.