

Sachsen-Anhalt: Fachtagung Wildunfallgeschehen

## Weniger Schilder braucht das Land

Die Wildunfallzahlen bewegen sich in schwindelerregenden Höhen – innovative Ansätze sind gefragt. Eine Tagung in Magdeburg machte den Anfang.

Burkhard Stöcker

**W**ildunfälle sind für zahlreiche heimische Arten einer der wesentlichen begrenzenden Faktoren: mehr als 15 Prozent der heimischen Rehwildstrecke (154 000) holt sich die Straße – so viele Rehe werden in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz zusammen erlegt.

### Abstumpfung gegenüber Warnschild

Gerade in den neuen Bundesländern mit ihren flächendeckenden Schalenwildbeständen hat die zunehmende Verkehrsdichte der letzten Jahre zu stetig steigenden Verkehrsunfallzahlen geführt. Der Anteil der Verkehrsunfälle mit Wildbeteiligung stieg in Sachsen-Anhalt von 4,3 Prozent im Jahre 1995 auf 8,7 Prozent im Jahre 1999, verdoppelte sich also innerhalb von nur vier Jahren.

Diese erschreckende Entwicklung nahmen die Verantwortlichen in Sachsen-Anhalt, allen voran das Verkehrs-, das Landwirtschafts- und das Innenministerium zum Anlass, zu einer Fachtagung Wildunfallgeschehen einzuladen. Insgesamt 15 Referenten konnte Johann-

Michael Borchers vom Innenministerium begrüßen, die im Verlaufe des Tages praktisch alle Seiten rund um das Verkehrsunfallgeschehen beleuchten sollten.

Am Anfang der Wildunfallprävention als auch der Tagung stand die Verkehrsunfall-Analyse. Hierzu referierte Herr Horstmann vom Innenministerium und stellte kurz wesentliche Unfalldefinitionen und -typen vor. Diese unterschiedlichen Typen werden nach alter Väter Sitte in sogenannten Steckkarten (Topographischen Karten) mit unterschiedlich gefärbten Nadelköpfen markiert. Im Zeitalter der Computertechnik vielleicht etwas altmodisch, doch lassen sich daraus im Verlaufe der Jahre wichtige Erkenntnisse über Unfallschwerpunkte und deren Ursachen gewinnen. In den einzelnen Landkreisen wurden in den vergangenen Jahren so genannte Verkehrsunfallkommissionen gebildet, deren vordringlichstes Ziel es ist, die erarbeiteten Unfallschwerpunkte zu entschärfen.

Aus der Arbeit einer solchen Kommission berichtete Herr Hesse und stellte die folgenden vier Maßnahmen als Schwerpunkte der Unfallprävention vor: Verkehrsüberwachung, so-

wie Reduktion der Wildbestände, Öffentlichkeitsarbeit, Erhöhung der Akzeptanz des Verkehrszeichens (VZ) 142: „Vorsicht Wildwechsel“. Es sei in den letzten Jahren zunehmend zu einer Abstumpfung gegenüber diesem Verkehrszeichen gekommen. Eine Absenkung der Geschwindigkeit oder eine angepasste Fahrweise sei nach dem Sichtbarwerden des Wildwechselschildes bei kaum einem Autofahrer festzustellen. Um eine erhöhte Aufmerksamkeit für das VZ 142 zu erzielen, wurde eine erweiterte Variante mit großem reflektierenden Hintergrund entwickelt und in zwei Landkreisen eingesetzt – mit bisher ausgesprochen guten Erfolgen. Der Ministerialbürokratie des Landes waren diese nicht der Norm entsprechenden Schilder jedoch ein Dorn im Auge – der reflektierende Hintergrund würde im Schweinwerferlicht das eigentliche Wildwarnzeichen überstrahlen, so glaubt man. Daher dürfen sie nur in einer vorläufigen Testphase eingesetzt werden. Fällt diese positiv aus, hat hoffentlich auch jene Ministerialbürokratie ein Einsehen.

Der Jagdreferent des Landes, Herr Sängen-Emden, stellte eine Erhöhung des Rehwildabschlusses als eine der möglichen Maßnahmen dar. Die Strecken liegen in Sachsen-Anhalt immer noch klar unter dem Bundesdurchschnitt, und die neue vereinfachte Richtlinie zum Rehwildabschuss soll auch hier zur Prävention von Wildunfällen beitragen.

Doch auch das Schwarzwild dürfte angesichts der neuen bundesweiten und landesweiten Rekordstrecke nicht aus den Augen gelassen werden, da gerade mit dieser Wildart deutlich schwerere Unfälle auftreten als z. B. mit Rehwild.

### Teilkasko zählt nicht mehr

Frau Lindner vom Straßenverkehrsamt Dessau möchte der Gleichgültigkeit gegenüber dem Wildwarnschild mit einer Ausdünnung der Schilderdichte und einer genaueren Definierung und Positionierung des Gefahrenbereiches begegnen. So genannten „Phantasieschildern“, die gelegentlich von Privat-



personen aufgestellt werden, wollte sie die Wirksamkeit keinesfalls absprechen. Sie sind jedoch laut Straßenverkehrsordnung nicht zulässig. Darüber sollte erst nach dem Ausreizen aller legalen Möglichkeiten nachgedacht werden. Beim Neubau von Straßen ist in Zukunft ganz stark auf die rechtzeitige Einbindung von Wildtunneln oder Wildbrücken zu achten, eine berechnete Forderung, die ja auch von der Jägerschaft ständig erhoben wird.

Die deutsche Versicherungswirtschaft, vertreten durch Herrn Schäfer, brachte interessante bundesweite Zahlen: 1999 gab es 216 000 Unfälle mit Wildbeteiligung – ein Versicherungsvolumen von 728 Millionen DM. Im

Durchschnitt entstand bei jedem Unfall ein Versicherungsschaden von rund 3300 DM. Zukünftig wird der Wildschaden nur noch Bestandteil der Vollkaskoversicherung sein, in der Teilkasko besteht bei Wildunfällen kein Versicherungsschutz mehr. Brenzlich ist der Fall bei so genannten Ausweichmanövern mit Folgeunfall. Hier gibt es gegebenenfalls nur Anspruch auf das so genannte Rettungsgeld. Die Beweislast liegt hier jedoch beim Versicherungsnehmer.

### „Dynamischen Füchsen“ darf man ausweichen

Die rechtlichen Aspekte von Wildunfällen beleuchtete auf sehr lebendige und humorvolle Weise Herr Dr. Ludovisy vom ADAC in München. Besonders erheiternd war ein Zitat aus einem einschlägigen Gerichtsurteil: Während normalerweise das Ausweichen vor einem kleinen Tier nicht als so genannte Rettungstat anerkannt wird und damit kein versicherungswirksamer Tatbestand ist, beschied ein Gericht, dass vor einem Fuchs, der sich in einer Sprungphase befindet oder sonst ein „dynamisches Verhalten“ zeigt, ausgewichen werden darf. Eine nähere Klärung, was unter „dynamischem Verhalten bei Füchsen – außerhalb von Sprungphasen“ zu verstehen sei, gab das Gericht nicht. Als angemessene Geschwindigkeit nach dem Wildwechselschild gilt laut Justitia 70 km/h – worauf sich gleich ein Jäger aus dem Plenum meldete: er sei mit 70 km/h im Bereich eines Wildwechselschildes von der Polizei angehalten worden – Alkoholverdacht wegen augenscheinlicher „Schleichgeschwindigkeit“!

Herr Kramer vom Landesjagdverband Sachsen-Anhalt wehrte sich gegen eine landesweite Ausdünnung der Rehwildbestände und hält dies für ein ungeeignetes Allheilmittel – das Problem würde damit wieder aufs unschuldige Wild abgewälzt. Er vertrat allerdings die Auffassung, dass eine verstärkte Bejagung in Straßennähe zielführend sein könnte. Der Jäger, der in Straßennähe auf die Bejagung verzichte, handle kontraproduktiv – durch den Jagdverzicht erhöhe er die Dichte der „Straßenbegleiterte“ und fördere damit die Unfallwahrscheinlichkeit. Es wäre sinnvoller, die potenziell durch den Verkehr verunfallten Rehe vorher durch die Jagd zu ernten!

### Wildwarnreflektor vor Duftzaun

Sehr interessant waren die Ausführungen des stellvertretenden Landrates des Kreises Anhalt-Zerbst, Herrn Hajek: Auf mehreren Teststrecken im Landkreis wurden seit vier Jahren sowohl Duftzäune als auch Wildwarnreflektoren getestet. Mit ausführlichen Zahlen konnte Herr Hajek eindrucksvoll belegen, dass die Wirksamkeit des Duftzaunes verschwindend gering war und gegenüber den Wildwarnreflektoren deutlich abfiel. Weitere Maßnahmen im Landkreis waren die Anhebung der Abschusspläne um etwa 30 Prozent und Hinweise auf Wildwechselgefahren in der Dämmerung durch einen örtlichen Radiosender.

Bleibt zu hoffen, dass möglichst viele Inhalte der Tagung auf die Straße umgesetzt werden – zum Wohl von Wild und Autofahrern. ◆

## Kommentar

### Schilder ausdünnen

Wer kennt es nicht aus eigener Fahrerfahrung – da taucht das Verkehrszeichen 142 (Wildwechsel) auf und man denkt sich „ach ja Wild gibt's hier also auch“ – mehr passiert in der Regel nicht. Das hat vor allem einen Grund: die so vital inne halb des roten Dreiecks umherspringenden „Schildböcke“ bevölkern in deutlich zu hoher Dichte heimische Straßenränder. Sprich: die „Wildwechselschildinflation“ führt zur klassischen Abstumpfung und Nichtbeachtung mit den bekannten Folgen. Eine Ausdünnung, angepasst an die wirklichen Erfordernisse, wäre sicher der entsprechende Ansatz. Wenn sich vor Jahren mal ein einzelnes Reh vor ein Auto verirrt hat, und schon lange kein derartiger Vorfall mehr bekannt wurde, sollte auch mal unkonventionell „Schild ade“ geblasen werden. Und wieso nicht mehr Kreativität bei der Gestaltung der Schilder? Sie müssen ja nicht gleich so gut sein, dass man vor lauter Faszination gegen den nächsten Baum fährt. Aber wenn es die Aufmerksamkeit erhöht und zu angemessener Fahrweise beiträgt?

Hier liegt nun allerdings der Hase im Pfeffer – wer garantiert denn, dass das schönste Schild auch die angemessenste Fahrweise hervorbringt – die klassische Relation „je schöner das Schild, desto geringer die Geschwindigkeit“, lässt sich wohl kaum aufrecht erhalten! Also doch wieder nur der Wink mit der Rute und Schild plus Geschwindigkeitsbeschränkung? Ich hatte während und nach der Tagung das mulmige Gefühl, dass auf Verkehrs- und Fahrpsychologen hier noch eine ganze Menge Arbeit wartet.

Ein derartiger Kollege wäre übrigens im Kreis der Fachreferenten eine interessante Ergänzung gewesen – er sollte beim nächsten Mal nicht fehlen. B. Stöcker



Die neuartigen Schilder mit reflektierendem Hintergrund – hoffen wir, dass sie wirken