

FORSCHUNGSBERICHTSBLATT

Projekt: Landschaftsökologische Analyse von Wildunfallschwerpunkten“

BWPLUS-BWR 23001

Projektdurchführung: 1.4.2004 – 31.3.2007

1. Kurzbeschreibung des Forschungsergebnisses.

Durch das Projekt wurden erstmals landesweite Daten zu Wildunfällen erhoben und analysiert. Auf den 36 000 km Straßen in Baden-Württemberg (=1km Straße / qkm) verunfallen jährlich ca. 20 000 größere Wildtiere. Nahezu nicht registriert werden Wildunfälle auf Gleisanlagen, an denen sicher auch viele Unfälle passieren, aber nicht erfasst werden. Die Verteilung der Wildunfälle ist nicht gleichmäßig, sondern konzentriert sich auf mindestens 1560 Wildunfallschwerpunkte, an denen 40% der Verkehrsverluste registriert sind. Die Verteilung der Wildunfallschwerpunkte zeigt deutlich eher schwächer betroffene Regionen wie den Schwarzwald, oder solche die besonders betroffen sind, wie die Oberrheinebene oder die Ballungsräume Stuttgart und Karlsruhe. Die relative Anzahl an Wildunfällen nimmt mit zunehmender Ausbaugröße, d.h. von der Gemeindestraße bis zu den Bundesstraßen um den Faktor 8 zu. Dies bedeutet, dass mit der Zunahme des Verkehrs auch die Wildunfälle zunehmen. Diese Zunahme ist bei Wildschweinen stärker ausgeprägt als bei Rehen. Autobahnen sind aufgrund ausgedehnter wildsicherer Zäunungen und mangelnder Registrierung der Wildunfälle von diesem Trend ausgenommen. Die Wirksamkeit von Präventionsmaßnahmen ist sehr gering. Das Straßenverkehrszeichen „Achtung Wildwechsel“ hat nahezu keine Wirkung, auch die übrigen Maßnahmen (Reflektoren, Duftzaun) sind nicht Erfolg versprechend. Bei dem Vergleich zwischen Jagdstrecke, die als Indikator für die Wilddichte angenommen wurde, und der Wildunfallhäufigkeit ergibt sich auf überregionaler Maßstabsebene, sowohl für Rehe als auch für Wildschweine, ein signifikanter Zusammenhang. Auf lokaler Ebene treten aber die Variablen des Straßenverlaufs in den Vordergrund. Dies bedeutet, dass überregional die Eignung der Landschaft für die Wildtierarten eine herausragende Bedeutung für die Häufung von Wildunfällen hat und dass am jeweiligen Wildunfallschwerpunkt auf lokaler Ebene eher die Parameter in den Vordergrund treten, die das Risiko einer Kollision fördern.

2. Welche Fortschritte ergeben sich für die Wissenschaft und/oder Technik durch die Forschungsergebnisse?

Die landschaftsökologische Analyse von Wildunfällen konnte mit Hilfe moderner, GIS-unterstützter Methoden erstmals auf der Maßstabsebene eines Bundeslandes durchgeführt werden. Zusammenhänge zwischen Verkehrsintensität,

landschaftsökologischen Bedingungen und Wilddichte konnten als Steuerungsgrößen für die Häufung von Wildunfällen hergestellt werden. Damit stehen erstmals Grundlagen zu Verfügung, die zur Verhinderung oder Verminderung von Wildunfällen bei Straßenneu- und –ausbauten Anwendung finden können. Der enorm große Pool der erhobenen Daten konnte allerdings nicht umfassend und abschließend im Rahmen des Projektes ausgewertet werden. Daher können die gewonnenen Daten für weiterreichende Untersuchungen verwendet werden, so beispielsweise bei der Modellierung von Wildtierkorridoren oder einer vertieften Analyse der Wirksamkeit von Präventionsmaßnahmen. Als klares Ergebnis kann auch festgehalten werden, dass an Autobahnen, Hochgeschwindigkeitstrassen sowie stark befahrenen Bundesstraßen adäquate Querungshilfen in Kombination mit „lenkenden“ Wildschutzzäunen die einzige Möglichkeit darstellen, die durch Verkehrsachsen gestörte ökologische Funktionsbeziehung wirksam wiederherzustellen oder zumindest eine „Entschneidung“ der in Teilen Baden-Württembergs stark fragmentierten Landschaft zu ermöglichen.

3. Welche Empfehlungen ergeben sich aus dem Forschungsergebnis für die Praxis?

Aus den Forschungsergebnissen ergibt sich eine grundsätzliche Erkenntnis: das Problem von Wildunfällen wurde bisher unterschätzt und bedarf einer grundlegenden Änderung seiner Bewertung in Politik und Gesellschaft. Nur durch eine adäquate Bewertung können die notwendigen, unfallmindernden Maßnahmen realisiert werden. Hierzu gehören: Die Anpassung der Fahrweise an vorhandenen Wildunfallsschwerpunkten ist durch andere Präventionsmaßnahmen als Verkehrsschilder sicherzustellen, da Letztere keine Wirksamkeit haben. Aus diesem Grund könnte auch das Warnzeichen StVO 142 „Achtung Wildwechsel“ gänzlich abgeschafft werden. Viel effektiver erscheint eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit, bei der insbesondere die Ortsansässigen über das lokale Wildunfallgeschehen informiert und für eine angepasste Fahrweise sensibilisiert werden. An viel befahrenen Verkehrsachsen ist eine Durchlässigkeit für Wildtiere durch Querungshilfen in Kombination mit wildschuttsicherer Zäunung der anschließenden Straßenabschnitte sicherzustellen. Auch land- und forstwirtschaftliche Über- oder Unterführungen können als wirksame Querungseinrichtungen ausgebaut werden. Für nicht hochbelastete Verkehrsträger bieten sich weitere Maßnahmen an: Böschungen im Bereich bis ca. 15m von der Straße sollten möglichst niedrig, flach steigend und frei von Bewuchs gehalten werden. Bei straßenbegleitenden Wäldern sollte der Waldrand um 15 bis 20m vom Straßenrand zurückgenommen werden. Die entstehende Offenfläche muss auf Dauer „niedrig“ gehalten werden, um die Sichtbarkeit nachhaltig zu sichern. Alle für Wildtiere attraktiven Einrichtungen (z.B. Wasserrückhaltung) sollten nicht im nahen Umfeld der Straße liegen. Die von der FVA im Test befindlichen „Wildwechselwarnlagen“

eignen sich zur Reduktion von Wildunfällen hervorragend. Wichtig dabei ist aber, dass die Installation der Anlage unter wildökologischen und verkehrstechnischen Gesichtspunkten vorbereitet und geplant wird. Die FVA verfügt hierbei über fundierte Erfahrungen. Zum Jagdmanagement entlang von unfallgefährdeten Straßenabschnitten gibt es ebenfalls Empfehlungen: Kein Abschuss von Wildtieren im Straßenumfeld, insbesondere ältere „Leittiere“ sind zu schonen. Diese Empfehlung macht aber nur einen Sinn, wenn nicht durch zusätzliche Anreize wie Fütterungen die Lebensraumkapazität erhöht wird.

24.7.2007

Dr. R. Suchant, M.Strein