

Schnelle Straßen — sichere Straßen

In Bayern ist man entschlossen, das Problem des Verkehrsschutzes gegen überwechselndes Wild auf unseren Straßen einer sinnvollen Lösung näherzubringen. Aus diesem Anlaß veranstaltete der Landesjagdverband eine Informationsfahrt, an der Abgeordnete, Vertreter der obersten Baubehörde, der Autobahndirektion, des ADAC, des Bauernverbandes, der Landratsämter und der Staatsforstverwaltung sowie Journalisten von Fernsehen, Funk und Presse teilnahmen.

Im Vordergrund stand die Frage, wie die Verkehrsteilnehmer auf den täglich wachsenden Autobahnstrecken — für sonstige Straßen ist noch keine Lösung in Sicht — vor dem Wild geschützt werden können und auf wessen Kosten. Besonders gefährlich sind die zahlreichen Neubaustrecken, die bis dahin unberührte Landschaften durchqueren und eine Vielzahl Wildwechsel von heute auf morgen abschneiden.

Die Praxis lehrt, daß das an die Zivilisation besonders anpassungsfähige Rehwild — es spielt auf den Straßen die größte Rolle — auch bei starken Eingriffen und Veränderungen in seinem Lebensraum die alten Wildwechsel über Generationen unbeeinträchtigt einhält. Dies ganz besonders dann, wenn durch Straßen die Wechsel zwischen Einstands- und Äsungsgebieten abgeschnitten werden. Es kann nicht angenommen werden, daß unsere Wildtiere den vom rasenden Auto ausgehenden Gefahren angepaßte Verhaltensweisen entwickeln können. Die mit dem „Feind“ Auto gemachten Erfahrungen enden für das Tier meist tödlich und können daher nicht weitergegeben werden.

So ereigneten sich auf einem 12 km langen, bisher noch nicht abgeäunten Abschnitt der neuen Autobahn München—Garmisch in zwei Jahren 204 durch Wild verursachte Verkehrsunfälle, die gemeldet wurden. Die tatsächliche Unfallziffer dürfte höher liegen. Im ganzen Bundesgebiet zählte man nach Auskunft des BELF im Jahre 1971 180 000 Verkehrsunfälle durch Wild, bei denen 50 Personen den Tod fanden und 2000 verletzt wurden. Der Sachschaden wird vom ADAC mit 90 Millionen DM beziffert, zuzüglich des Wertes des getöteten Wildes. Und mit den neuen Straßen nehmen auch die Unfälle zu, so im ersten Halbjahr 1972 gegenüber 1971 um 9,8 Prozent.

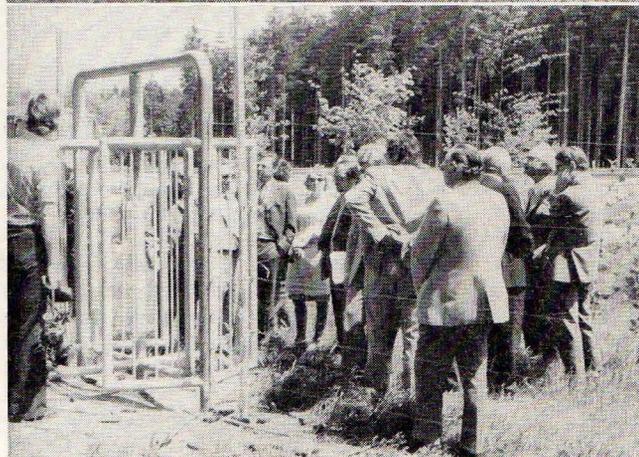
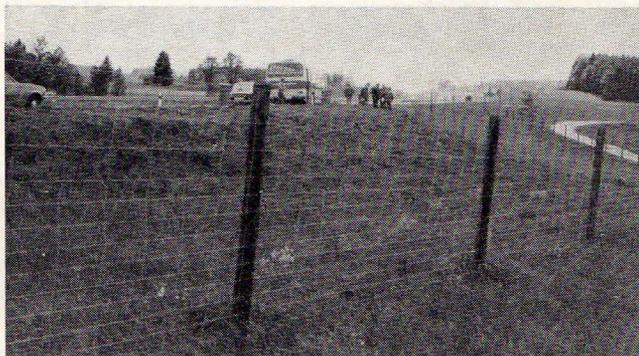
In einem Versuchsprogramm des Bundesverkehrsministeriums wurden im gesamten Bundesgebiet 130 km Schutzzäune an Autobahnen und Schnellstraßen mit besonderem Gefährdungsgrad auf Kosten des Bundes errichtet. Dabei erwiesen sich Schutzzäune im Gegensatz zu den wirkungslosen Warnschildern und den nur bedingt wirksamen Spiegeln als einzig brauchbares Mittel zur Unfallverhütung.

Aufgrund dieser Erfahrungen erließ das Bundesministerium vorläufige Richtlinien, denen zufolge die Errichtung der Zäune durch die Jagdberechtigten, sprich Jagdgenossen, zu erfolgen hat, da der Straßenbauasträger nach § 3 Bundesfernstraßengesetz nur für einen angemessenen Straßenzustand, nicht aber für Gefahren von außen verantwortlich ist. Damit sind die Finanzministerien von Bund und Ländern — so Ministerialrat Dr. Friedel von der obersten Baubehörde — weder verpflichtet noch berechtigt, Steuergelder für die volle Finanzierung der Zäune auszugeben. Deshalb bietet der Bund freiwillige Zuschüsse in Höhe von 90 Prozent, höchstens 10,—DM pro laufenden Meter an, wobei die Unterhaltung ebenfalls von den

Jagdberechtigten übernommen werden muß und das Vorhaben nur bei einer Wilddichte von mindestens 12(!) Stück Rehwild pro 100 ha gefördert wird.

Bauernverband und Jagdverband halten diese Regelung für unbrauchbar und lehnen sie ab, da nach dem Verursacherprinzip durch die Streckenführung die Unfallhäufigkeit hervorgerufen wird und kaum einzusehen ist, warum die an eine Straße grenzenden Grundeigentümer, auch wenn sie die finanzielle Last auf den Jagdpächter abwälzen könnten, die Verkehrssicherungspflicht gegen Wild und das Haftungsrisiko für die Zauanlagen übernehmen sollten. Man sieht in der Sicherung der Verkehrsteilnehmer vielmehr eine öffentliche Aufgabe, und die Verbände haben ihren Mitgliedern empfohlen, keine Verträge zur Errichtung von Verkehrsschutzzäunen abzuschließen.

Damit sind aufgrund des Wortlautes des Fernstraßengesetzes, der Richtlinien und der Empfehlungen der Verbände praktische Schutzmaßnahmen in einer Zeit blockiert, in der sie täglich wichtiger werden. Doch gibt man sich in Bayern nicht geschlagen. So setzte man sich in dem besonders akuten Fall der Autobahn nach Garmisch z. T. über die Richtlinien hinweg, Jagdpächter griffen tief in die Tasche, einen Teil der Bundes-



Verkehrsschutzzäune an der BAB München—Garmisch:

Knotengeflecht in unterschiedlicher Maschenweite mit Holzpfosten

Knotengeflecht mit Spanndrähten an Stahlrohrpfählen — hier erläutert vom Vorsitzenden des LJV-Wildschutzausschusses J. Krämmel (rechts), neben ihm Landesjagdreferent Dr. Denk, F. Lebacher (Bauernverband) und H. Popp (LJV Bayern)

Elektrozäun mit Drehtor

versuchsstrecken konnte man hierherziehen, und der ADAC finanzierte eine eigene Versuchsstrecke, so daß fast der gesamte Autobahnabschnitt eingezäunt und die Unfallziffern um 95 Prozent gesenkt werden konnten. Nun will man über eine Änderung der Bundesrichtlinien verhandeln – die Vertreter des Bundesverkehrsministeriums sagten ihre Teilnahme an der Informationsfahrt allerdings kurzfristig wieder ab – und die bayerischen Abgeordneten im Bundestag wurden schon in der letzten Legislaturperiode gebeten, einen Initiativentwurf zur Änderung des § 3 FernStrG einzubringen. Dieser Bitte wurde bisher nicht entsprochen.

Worum es also geht: Vollwirksame Schutzzäune sind erprobt, die Erstellungskosten (durchschnittlich 30 000 DM pro Autobahnkilometer) im Verhältnis zu den Straßenneubaukosten verschwindend gering (unter 1 Prozent), es stehen 50 Tote, 2000 Verletzte und 90 Millionen DM Sachschäden auf dem Spiel. Dazu viele tausend Stück Wild. Die Schäden steigen ständig an. Es scheint an der Zeit, über Verkehrssicherungspflichten umzudenken, damit die dringend erforderliche Gesetzesnovellierung erfolgen kann. Der einschlägige Paragraph soll folgende Fassung erhalten: „Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand und, soweit erforderlich, auch mit Verkehrsschutzzäunen zu versehen, zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu übernehmen.“

Abschließend noch einiges zu den erprobten Zauntypen: Grundsätzlich müssen beide Straßenseiten mit Zäunen versehen werden. Eine ausreichende Anzahl von Durchgängen in Form stabiler Drehkreuzkonstruktionen müssen insbesondere an Autobahnparkplätzen ein problemloses Durchgehen ermöglichen, um Zaunbeschädigungen durch Übersteigen oder Aufschneiden der Drähte, wie es immer wieder mutwillig geschieht, vorzubeugen. Um zu verhindern, daß das Wild entlang der Zäune zieht und an ungezäunten Strecken dann massiert die Straße überfällt, muß eine hinreichende Zahl von Straßenunterführungen gebaut werden. Meist ergeben sich solche notwendigerweise bei Kreuzungen mit Feld- oder Waldwegen. Diese Durchlässe werden vom Wild gut angenommen, eine schnellere Gewöhnung gelang dem Vizepräsidenten des Landesjagdverbandes, E. Kraus, im eigenen Revier durch Anlage von „Maisstraßen“.

Im wesentlichen wurden zwei Zaunbautypen mit Erfolg erprobt:

1. Elektrozaun mit vier oder fünf an elastischen Stäben aufgehängten Spanndrähten, in denen durch Batterien Spannungen von 2000 bis 5000 Volt erzeugt werden, jedoch Stromstöße von nur ca. 300 Milliampere, für den Menschen ungefährlich, fließen. Erstellungskosten rund 5,- DM pro Meter, Unterhaltungskosten 0,20 bis 0,25 DM pro Meter und Jahr. Seine Vorteile bestehen in den geringen Kosten, der Elastizität, der leichten Überprüfbarkeit mit Spannungsmesser und der Unauffälligkeit in der Landschaft. Nachteilig ist die arbeitsintensive Freihaltung von allem Bewuchs, der den Strom vollkommen abzuleiten vermag.

2. Stromfreie Stabilzäune mit Stahlrohr- oder Holzsäulen und mit Rechteck-Knotengeflecht und von oben nach unten abnehmender Maschenweite, um auch kleineres Niederwild abzuhalten. Die Höhen liegen zwischen 1,50 Meter für Rehwild- und 2,30 Meter für Rotwildgebiete. Im oberen Drittel kann das Gitter auch durch Spanndrähte ersetzt werden. Erstellungskosten 7,- bis 15,- DM pro Meter. Unterhaltungskosten ab 6. Jahr 0,15 DM pro Jahr. Vorteilhaft sind hohe Stabilität, Wartungsfreiheit in den ersten fünf Jahren. Nachteilig sind die höheren Gesamtkosten und die größere Auffälligkeit. Allerdings werden auch diese Zäune entlang der Autobahn nicht als optisch störend empfunden und können mit der Zeit einwachsen.

Abschließend sei die Anregung aller Teilnehmer der Informationsfahrt des Landesjagdverbandes weitergegeben, in Zukunft statt von „Wildschutzzäunen“ nur noch von „Verkehrsschutzzäunen“ zu sprechen, denn die Initiative der bayerischen Jäger – so wurde von deren Vizepräsident betont – soll nur am Rande dem Wild dienen. In erster Linie zielt sie aber auf den wirksamen Schutz aller Verkehrsteilnehmer vor den tödlichen Gefahren unserer Straßen ab.

H. K.