

Vorbemerkungen:

Die Kreistagsfraktionen von CDU und DIE GRÜNEN hatten bereits am 15.02.2017 beantragt, ein Konzept zur Vermeidung von Wildunfällen zu erarbeiten. In der Sitzung des Ausschusses am 21.03.2017 wurde dann auf eine Beschlussfassung verzichtet und die Verwaltung beauftragt zu prüfen, welche Maßnahmen und Methoden zur Wildschadenverhütung in Frage kommen und welche Maßnahmen wo im Rhein-Sieg-Kreis umgesetzt werden können sowie anschließend zu berichten.

Erläuterungen:

Erkenntnisse der Polizeibehörden

Um über mögliche Maßnahmen zu befinden, war auf Grund einer politischen Anfrage bereits im Jahr 2016 die Unfalllage im Zusammenhang mit Wildunfällen bei den für den Rhein-Sieg-Kreis zuständigen Polizeibehörden abgefragt worden.

Mit Ablauf des Jahres 2017 konnten nun die Unfallzahlen für die seinerzeit benannten Streckenabschnitte im Zweijahresvergleich ausgewertet werden.

- Auffällige Strecken im Bereich der Kreispolizeibehörde Rhein-Sieg-Kreis:

Streckenabschnitt	auffällig* in 2016	auffällig* in 2017
K 27 in Eitorf	ja	ja
L 333 in Eitorf	ja	ja
L 86 in Eitorf	ja	ja
B 8 in Hennef	ja	ja
L 331 in Hennef	ja	ja
K 23 in Windeck	ja	ja
L 120 in Windeck	ja	nein
L 312 in Windeck	ja	ja
B 484 in Lohmar	ja	ja
B 56 in Much	ja	ja
K 46 in Much	ja	ja
L 352 in Much	ja	ja
L 189 in Neunkirchen-Seelscheid	ja	ja
L 352 in Neunkirchen-Seelscheid	ja	ja
B 478 in Ruppichterorth	ja	ja
K 55 in Ruppichterorth	ja	ja
K 20 in Troisdorf	ja	ja
L 84 in Troisdorf	ja	ja
B 56 in Siegburg	ja	ja
K 8 in Sankt Augustin	ja	ja
B 478 in Hennef	nein	ja
K 19 in Hennef	nein	ja
L 333 in Hennef	nein	ja

L 352 in Hennef	nein	ja
K 32 in Windeck	nein	ja
K 55 in Windeck	nein	ja
K 7 in Windeck	nein	ja
L 147 in Windeck	nein	ja
L 333 in Windeck	nein	ja
L 288 in Lohmar	nein	ja
L 84 in Lohmar	nein	ja
B 507 in Lohmar	nein	ja
K 31 in Much	nein	ja
K 35 in Much	nein	ja
L 189 in Much	nein	ja
L 312 in Much	nein	ja
B 507 in Neunkirchen-Seelscheid	nein	ja
B 56 in Neunkirchen-Seelscheid	nein	ja
K 16 in Neunkirchen-Seelscheid	nein	ja
L 189 in Neunkirchen-Seelscheid	nein	ja
K 17 in Ruppichteroth	nein	ja
L 86 in Ruppichteroth	nein	ja
L 143 in Sankt Augustin	nein	ja

* Hinweis: die KPB Siegburg hat als Kriterium **mindestens 3 Wildunfälle auf einer Länge von max. 1,2 km** zu Grunde gelegt

➤ Auffällige Strecken im Bereich des Polizeipräsidiums Bonn:

Streckenabschnitt	auffällig* in 2016	auffällig* in 2017
L 268 in Königswinter	ja	nein
L 123 in Wachtberg	ja	nein
L 267 in Wachtberg	ja	nein
L 144 in Bad Honnef	nein	ja
B 266 in Swisttal	nein	ja
L 261 in Rheinbach	nein	ja
L 144 in Bad Honnef	nein	ja
L 113 in Rheinbach	nein	ja
L 492 in Rheinbach	nein	ja

* Hinweis: Vom PP Bonn konnten **nur die Unfälle der Kategorien 1 – 4** (getötet, schwerverletzt, leichtverletzt, schwerwiegender Sachschaden), die **im Programm der Unfalldaten** erfasst sind, mitgeteilt werden.

Beschränkt man sich, wie im Antrag vorgesehen, zunächst auf Kreisstraßen und lässt die bislang nur einmalig in Erscheinung getretenen Streckenabschnitte außen vor, ergeben sich **für mögliche Maßnahmen folgende Örtlichkeiten:**

- K 27 in Eitorf

- K 23 in Windeck
- K 46 in Much
- K 55 in Ruppichterath
- K 20 in Troisdorf
- K 8 in Sankt Augustin

Erkenntnisse der Kreisjägerschaft

Die Kreisjägerschaft hält zur Vermeidung von Wildunfällen zunächst (weiterhin) die Beobachtung von Unfallschwerpunkten für bedeutsam. (Wie zuvor allerdings aufgeführt, lassen sich solche Schwerpunkte derzeit noch nicht sicher verifizieren, wengleich auffällige Bereiche an Kreisstraßen identifiziert werden konnten.)

Als zu prüfende Maßnahmen kämen in Frage:

- Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit
- Freihalten der Straßenränder von begleitendem Grünstreifen, damit das Licht der Scheinwerfer in die Seitenstreifen fallen kann, um Wild bei gefährdetem Überwecheln zu warnen und zugleich Verkehrsteilnehmern/-Innen ein früheres Erkennen der querungswilligen Tiere zu ermöglichen.

Die Jägerschaft hat bereits selbst in der Form reagiert, als dass an vielen Strecken blaue Wildabweiser -nach vorheriger Information der Straßenbaulastträger- auf eigene Kosten installiert wurden. Damit konnten in vielen Fällen Erfolge erzielt werden.

Auf Grund dessen regt die Kreisjägerschaft an, auch von Seiten des Straßenverkehrsamtes die Baulastträger zur Anbringung solcher Hilfen zu ermuntern.

Rechtsansprüche bestehen in diesem Zusammenhang allerdings nicht.

Weniger zum Einsatz kommen Duftstoffe, weil hier eine nachhaltige Unterhaltung notwendig ist und wohl auch Gewöhnungen durch das Wild feststellbar sind.

Erkenntnisse von anderen Landkreisen

➤ Landkreis Osterholz

Nachdem bekannt geworden war, dass beim Landkreis Osterholz eine sogenannte „Wildunfallkommission“ eingerichtet ist, wurden die dortigen Erfahrungen erfragt, die, da keine konkreten Forschungsergebnisse oder allgemein verbindlichen Handlungsempfehlungen vorliegen, auf Erkenntnissen einzelner Maßnahmen beruhen.

Dort wurde zunächst eine Diskrepanz zwischen bei der Polizei gemeldeten Wildunfällen und solchen, bei denen der Jagdpächter direkt angesprochen wurden, festgestellt.

Somit ist nicht auszuschließen, dass neben den identifizierten Strecken auch andere Abschnitte auffällig sind, ohne bekannt zu sein.

Deshalb erfassen dort die Jagdpächter die bei Ihnen gemeldeten Unfälle, die dann mit den polizeilich erfassten Unfällen abgeglichen werden.

Für einzelne Strecken wurden dort unterschiedliche Maßnahmen umgesetzt:

- Wildschutzzäune (Autobahn)
- Zurückschneiden von Bewuchs/Unterwuchs
- Dreibeinaktion („Achtung Wildunfall“ an Unfallstellen, begrenzt auf jeweils 6 Wochen)

- Einsatz unterschiedlicher Displays, z.B. mit der Anzeige Geschwindigkeit oder „Wildwechsel“
- VZ 142 (ggfs. mit Zusatz „besonders starker Wildwechsel“ und/ oder auf farbiger Trägertafel aufgebracht
- Geschwindigkeitsbegrenzung, auch zeitlich begrenzt (18.00 – 08.00 Uhr da in dieser Zeit das Unfallaufkommen am höchsten war)
- blaue Reflektoren an den Leitpfosten (häufigste Maßnahme);
- Duftzäune (aber auch hier Erkenntnis Gewöhnungseffekt)
- Selten Aufhängen von CDs

Trotz der zahlreichen in Frage kommenden Maßnahmen und Möglichkeiten, die auch immer im Zusammenhang und in Abhängigkeit von der Örtlichkeit zu sehen ist, konnte eine konkrete Empfehlung nicht abgegeben werden.

➤ Märkischer Kreis

Hier hat bereits vor etwa 8 Jahren eine Zusammenarbeit mit der Forschungsstelle für Jagdkunde und Wildschadenverhütung stattgefunden.

Dabei wurden auch zunächst die Wildunfälle erfasst, wobei es sich als schwierig herausstellte, konkrete Abschnitte dauerhaft zu identifizieren und eine einheitliche Lösung zur Unfallvermeidung hat sich auch hier nicht angeboten.

Neben der Bejagung durch die Jägerschaft und -je nach Saison- intensiver Medienarbeit kommen nur in wenigen Fällen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht. Da in bewaldeten Gebieten grundsätzlich mit Wildwechsel zu rechnen ist, erfüllt eine „Überbeschilderung“ (Hinweis auf Wildwechsel) ebenso wenig den Zweck der Gefahrenvermeidung wie eine Geschwindigkeitsbegrenzung an gut ausgebauten Abschnitten. Insofern ist man dort mit einer flächendeckenden und ganzjährigen Beschilderung zurückhaltend.

Als weitere Maßnahme wurden hier noch die sogenannten „Dreibeinaktionen“ gesehen. Dabei wird nach einem Wildunfall mit einem mobil aufzustellenden Hinweis auf eine Unfallgefahr hingewiesen. Eine erhöhte Aufmerksamkeit kann aber nur erzielt werden, wenn dies temporär erfolgt und die Hinweise nach einigen Wochen wieder entfernt werden, bevor sich ein Gewöhnungseffekt einstellt, der dann keine Wirkung mehr erzielt.

Da insbesondere die Anzahl und Schwere dieser Unfälle in Relation zu anderen Unfallarten (Geschwindigkeiten, Alkohol...) als nicht auffällig eingestuft wird, wird auch ein zwingender Handlungsbedarf für gesonderte Maßnahmen mit dem Schwerpunkt „Wildunfälle“ dort nicht gesehen.

Erkenntnisse der Kreisjagdbehörde

Bei der Unteren Jagdbehörde werden zwar die durch Verkehrsunfälle getöteten Tiere je Kommune und in einer Gesamtübersicht des Kreises pro Jahr erfasst. Allerdings erfolgt die Erhebung nicht streckenbezogen, so dass die Verkehrsverluste nicht in Bezug zu auffälligen Strecken gesetzt werden können.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der Rhein-Sieg-Kreis als einer der größten Flächenkreise über 287 Jagdreviere verfügt.

Erkenntnisse der Forschungsstelle für Jagdkunde und Wildschadenverhütung

Aus Sicht der Forschungsstelle ist zur Vermeidung von Wildunfällen zunächst eine Zusammenführung vorhandener Daten (Abgleich Unfälle mit dem Straßennetz) erforderlich, um Unfallschwerpunkte zu identifizieren. Diese sind mit den Verkehrsverlusten aus den jährlichen Meldungen der Revierinhaber an die Untere Jagdbehörde abzugleichen. In einer möglichen Wildunfallkommission sollten dann die in Frage kommenden Beteiligten eingebunden werden. In Frage kommen noch thematische Verkehrsschauen an den identifizierten Schwerpunkten, um die lokalen Unfallursachen zu ermitteln.

Maßnahmen zur Wildunfallvermeidung können sein:

- Öffentlichkeitsarbeit
- effektive Beschilderung
- Dialog-Displays
- Wildwarnanlagen (CD-Rohlinge, Baumspiegel...)
- Fangzäune
- Geschwindigkeitsbegrenzungen
- forstliche Maßnahmen
- Abbau von Querungshindernissen
- Freischneiden von Straßenrändern
- Maßnahmen der Jagdreviergestaltung
- Optimierung der Bejagung, Beruhigung von Wildlebensraum usw.

Fazit

- In Frage kommende Strecken:

Auch wenn es fraglich ist, ob die nach der Zweijahresbetrachtung gemeldeten Strecken auch künftig auffällig sind, konnten nur wenige auffällige Bereiche an Kreisstraßen, was zunächst ein weiteres Kriterium für die Umsetzung möglicher Maßnahmen war, identifiziert werden.

- K 27 in Eitorf
- K 23 in Windeck
- K 46 in Much
- K 55 in Ruppichterath
- K 20 in Troisdorf
- K 8 in Sankt Augustin

- Weiteres Vorgehen

Nach den Erkenntnissen aller befragten und mit der Thematik befassten Stellen konnte festgestellt werden:

EINE Lösung zur Vermeidung von Wildunfällen gibt es nicht. Diese hängen von vielen Faktoren wie beispielsweise Streckenführung, Bewuchs, Ausbau, aber auch von den unterschiedlichen Wildarten ab. Je nach Einzelfall kommen zwar zahlreiche Maßnahmen in Betracht (s.o.), die aber auch nur Wirkung im Wechsel und nicht dauerhaft entfalten können (Beispiel Duftzäune, bei denen ein Gewöhnungseffekt eintreten kann).

In Anlehnung an das von der Forschungsstelle angeregte Vorgehen (Zusammenführung der vorhandenen Daten, Ermittlung der Unfallursachen, Maßnahmen zur Wildunfallvermeidung) wird das Straßenverkehrsamt die Wildunfälle bei den Polizeibehörden weiterhin abfragen und auswerten, um eventuelle Gemeinsamkeiten zu erkennen und möglicherweise Strecken dauerhaft zu identifizieren.

Von einem Abgleich mit den von der Jägerschaft gemeldeten Wildunfällen, die polizeilich nicht erfasst wurden) wird zunächst auf Grund der Vielzahl der Reviere und des uneinheitlichen Unfallgebildes abgesehen.

An diesen ausgewählten Strecken soll dann -gegebenenfalls im Rahmen thematischer Verkehrsschauen unter Einbeziehung der Jägerschaft- geprüft werden, ob und welche besonderen Maßnahmen in Frage kommen könnten.

Unabhängig davon kann auch bereits im Rahmen der regulären Verkehrsschauen geprüft werden, ob verkehrsrechtliche Maßnahmen wie etwa zusätzliche Beschilderung (Wildwechsel...), Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Hinweise auf Richtgeschwindigkeit usw. in Frage kommen.

Parallel dazu wird das Straßenverkehrsamt Erkenntnisse weiterer Behörden einholen und, sofern dort Lösungsansätze erfolgreich umgesetzt wurden, diese in die weiteren Entscheidungen mit einfließen lassen.

Zur Unfallvermeidung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gilt es zuvorderst, die Unfälle der Kategorien 1 – 3 (tödliche Unfälle, Unfälle mit Schwerverletzten, Unfälle mit Leichtverletzten) zu analysieren und auf Grund der schwerwiegenden Folgen in den Fokus zu stellen. Glücklicherweise konnten in der Vergangenheit Wildunfälle, die diesen Kategorien zuzuordnen wären, nicht festgestellt werden.

Gleichwohl wird das Straßenverkehrsamt auffällige Streckenabschnitte einer genaueren Betrachtung unterziehen und bei Bedarf mit zusätzlichen Teilnehmern (Jägerschaft) in der Verkehrskommission über die notwendigen Maßnahmen befinden.

Nach Ablauf eines weiteren Jahres kann berichtet werden,

- ob und welche Maßnahmen erforderlich geworden sind
- ob Strecken nicht mehr auffällig sind
- ob weitere auffällige Strecken identifiziert wurden

Im Auftrag

(Michael Jaeger)