

*Rede des Ministers für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung am 28.01.2015
in Schwerin*

**Antrag der Fraktionen der CDU und der SPD Menschen und Tiere schützen –
Wildwarnreflektoren an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen prüfen“
(Drucksache 6/3625)**

- Sehr geehrte Frau Präsidentin,
- Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,
- Meine sehr geehrten Damen und Herren,
- Verkehrssicherheit ist angesichts steigender Zahlen von Verkehrsunfalltoten im letzten Jahr sehr zu Recht ein Thema mit Aktualität.
- Die Entstehungsgründe und die Verhinderungsmöglichkeiten von Wildunfällen sind ein Teil dieser wichtigen Diskussion.
- Zugleich sind absolut sichere Methoden zur Verhinderung solcher Unfälle weiterhin nicht in Sicht.
- Es wird also auch weiterhin vor allem auf die Vorsicht der Autofahrerinnen und Autofahrer ankommen.
- Und trotz breiter Wachsamkeit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer kommt es in einer erheblichen Zahl von Fällen immer wieder zu Zusammenstößen.
- Sie werden die Zahlen sicherlich den Medien in der letzten Woche entnommen haben:
- 2014 hatten wir 13.000 Wildunfälle.
- Und damit gegenüber 2013 eine leichte Abnahme.
- Aber:
- Dabei ist die Zahl der verletzten Personen angestiegen.
- Waren es 2013 noch 109 leicht verletzte Personen, stieg deren Zahl 2014 auf 130.

- Die Zahl der schwer verletzten Personen nahm von 2013 mit 21 Personen auf 26 im Jahr 2014 zu.
- Tödlich verletzt wurde – nachdem wir 2013 noch ein Todesopfer beklagen mussten –im letzten Jahr zum Glück niemand.
- Meine sehr geehrten Damen und Herren,
- Ihr Antrag gibt Anlass, Ihnen gern auch einen Einblick in die regelmäßigen umfangreichen Bemühungen der verschiedenen beteiligten Behörden an der Verkehrssicherheitsarbeit, vor allem auch für die Vorbeugung von Wildunfällen, zu geben.
- Eine wesentliche Voraussetzung für das Feststellen von Handlungsbedarfen ist die regelmäßige Rückkopplung zwischen der Polizei und den Straßenverkehrsbehörden in den örtlichen Unfallkommissionen.
- Diese werten gemeinsam die statistische Daten aus, um besondere Unfallhäufigkeiten und deren Ursachen erkennen und abstellen zu können.
- Was es noch nicht gibt, ist ein spezieller Wildunfallbericht als gesonderter Bericht neben der gängigen Unfallstatistik.
- Dieser schafft eine weitere Möglichkeit, über einen längeren Zeitraum die Unfallereignisse und die Wirksamkeit verschiedener Abwehrmaßnahmen zu erfassen.
- Dabei steht für die Verkehrssicherheitsexperten eindeutig fest:
- Die wirksamste Maßnahme, um Wildtiere von der Straße fernzuhalten, sind immer noch Wildschutzzäune mit „sicheren Querungsstellen“.
- Zäune trennen dann Straße und natürliche Lebensräume und in größeren Abständen werden die natürlichen Bedürfnisse, auf die andere Straßenseite zu gelangen, beispielsweise durch Wildbrücken unfallfrei ermöglicht.
- Dafür brauchen wir aber lückenlose Zäune.
- Das kriegen wir beinahe nur auf Autobahnen oder ähnlich strukturierten Strecken hin, also solchen mit großen Abständen zwischen einzelnen Abfahrten oder Kreuzungen.
- Auf Landstraßen haben wir meist zahlreiche Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten.
- Das sind jedes Mal Unterbrechungen für einen möglichen Zaun.
- Und damit Einfallstore für kreuzende Wildtiere.
- Und dann wird die Gefahr zuweilen eher größer denn kleiner.

- Wenn die Tiere dann erst einmal zwischen die Zäune geraten sind, kommen sie nur an Kreuzungen, Einfahrten und so weiter zurück in den Wald.
- Deshalb werden für Landstraßen andere Möglichkeiten gesucht und auch schon versuchsweise eingesetzt.
- Dabei geht es vor allem darum, wie es gelingt, den Tieren ein Betreten der Straßen – zumindest wenn Autos nahen – zu vergrämen, die Profis sprechen von vergrämen.
- Dazu gehören insbesondere auch Versuche mit den angesprochenen blauen Lichtschranken erzeugenden Wildwarnreflektoren.
- 2009 haben Polizei sowie Verkehrs- und Jagdbehörden der Landkreise, die Kreisjagdverbände und die Straßenbaulastträger vereinbart, neue Möglichkeiten zu testen, um die Zahl der Wildunfälle in den Landkreisen zu senken.
- Dafür wurden im Rahmen der Verkehrsunfallkommissionen der damaligen Kreise Mecklenburg-Strelitz, Müritz und Uecker-Randow, im Zuständigkeitsbereich des Straßenbauamtes Neustrelitz, aber auch im Landkreis Ludwigslust auf der Grundlage der statistischen Erhebungen der Polizei Straßenabschnitte mit häufigen Wildunfällen festgelegt.
- An diesen Strecken wurden die blauen Wildwarnreflektoren ab 2010 in größerem Umfang getestet.
- Auch verschiedene Hegeringe von Jagdpächtern rüsteten in Eigeninitiative Streckenabschnitte mit blauen Reflektoren aus.
- Insgesamt betrug die Länge der Teststrecken landesweit insgesamt ca. 38 Kilometer.
- Die Wildunfallentwicklung wurde auf allen Teststrecken durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr gemeinsam mit den Straßenverkehrsbehörden der beteiligten Landkreise und den Polizeidienststellen besonders beobachtet und empirisch ausgewertet.
- Die Unfallentwicklung ist sowohl im Vergleich der Strecken als auch im Jahresvergleich innerhalb der einzelnen Strecken sehr verschieden.
- Zu gut deutsch: Es lässt sich noch kein eindeutiger statistischer Trend festhalten.
- Ein Ergebnis der Tests ist aber, dass entlang der Teststrecken das Erhalten der angestrebten Barrierewirkung, also des blauen Lichtzaun, der durch die Reflexion des Scheinwerferlichts entsteht, besondere Beachtung braucht.
- So kann der Randbereich der Straße den Lichtzaun unterbrechen.

- Reflektoren können verschmutzen oder beschädigt werden.
- Im Rahmen der üblichen Streckenkontrollen wäre bei vollständiger Ausrüstung aller Leitpfosten eine so kleinteilige Arbeit schwer leistbar.
- Daneben gibt es weitere Problemlagen, die eine vertiefte Analyse der Unfallentwicklungen erfordern, bevor über die Wirksamkeit dieser Reflektoren Aussagen getroffen werden können.
- So brauchen die Reflektoren das Licht des Autos.
- Das kann aber hinter Kurvenlagen zuweilen erst recht spät den Reflektor anstrahlen.
- Erst mit dem Licht entsteht dann aber der blaue Lichtzaun, der das Wild abschrecken soll.
- Deshalb wird bei einer vertieften wissenschaftlichen Begleitung jeder einzelne Unfall individuell zu bewerten sein.
- Im Rahmen der hier im Lande durchgeführten rein zahlenmäßigen Wildunfallerfassung wurden auch keine weiteren Umfeldbedingungen untersucht wie beispielsweise das Futterangebot durch wechselnde Ackerkulturen, unterschiedlichen Fruchtansätze bei Mastbäumen oder auch Tausalzreste am Straßenrand, die allesamt einen Wildwechsel beeinflussen können und deshalb die Aussagekraft der festgestellten Verkehrsunfälle schwieriger machen.
- Auch die natürliche Fluktuation der Wildbestände über die Jahre und deren Auswirkung auf die Wildunfallzahlen konnten aufgrund fehlender Erhebungen nicht berücksichtigt werden.
- Und deshalb hilft uns der Blick auf unsere hier erhobenen Zahlen auf den Teststrecken nur begrenzt.
- So sind zwischen Lübtheen und Lübbendorf auf der Kreisstraße 20 zwischen 2006 und 2008 zwischen 4 und 7 Wildunfälle passiert.
- Nach Anbringung der Reflektoren waren es 2009 und 2010 4 und 6 Wildunfälle.
- Auf der B 96 zwischen Usadel und Krickow waren es 2003 bis 2009 zwischen 2 und 8 Wildunfälle, 2010 bis 2014 zwischen 2 und 5.
- Zweifelsfrei eine Verbesserung.
- Aber der sichere Zusammenhang zwischen Ursache und Wirkung fällt hier noch schwer.
- Diese Zahlen ließen sich jetzt für alle erfassten Teststrecken so fortsetzen.

- Es konnte bisher in Mecklenburg-Vorpommern nicht zweifelsfrei nachgewiesen werden, welchen Beitrag die blauen Wildwarnreflektoren bei der Bekämpfung von Wildunfällen haben.
- Ähnliche Ergebnisse berichten die bayrischen Kollegen in einer Untersuchung für die Jahre 2002 bis 2009.
- Auch das BMVI untersuchte in Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) auf Teststrecken die Wirksamkeit von Wildreflektoren.
- Die Bundesanstalt äußert zusätzliche Bedenken beim Einsatz zum Beispiel von Wildwarnreflektoren.
- Die Bundeskollegen befürchten, dass sich das Wild an alle Warneinrichtungen visueller, akustischer oder anderer Art über kurz oder lang gewöhnt.
- Die Sorge im Bund ist deshalb, dass sich nach der Gewöhnung dann wieder das alte Unfallgeschehen einstellt.
- Solche Sorgen aber mal außen vor gelassen, brauchen wir also zunächst noch wissenschaftlich belastbare Ergebnisse der Wirksamkeit der blauen Reflektoren.
- Nur auf der Grundlage gesicherter Erkenntnisse wären die erheblichen finanziellen Aufwände für die Installation und vor allem für die Unterhaltung darstellbar.
- Deshalb schauen wir auf ein Forschungsprojekt der Universität in Göttingen.
- Bis 2017 läuft dort ein Forschungsprojekt zur Überprüfung der Wirksamkeit von blauen und akustischen Reflektoren zur Bekämpfung von Wildunfällen.
- Aus dieser Studie werden belastbare Ergebnisse erwartet, auf deren Grundlage dann weitere Entscheidungen getroffen werden könnten.
- Meine sehr geehrten Damen und Herren,
- Das Thema Wildunfälle im Straßenverkehr ist für alle betroffenen Akteure im Land seit Jahren ein zentrales Thema.
- Wildwarnreflektoren könnten eine Maßnahme zur Verringerung solcher Unfälle sein.
- Angesichts der Ergebnisse vorher genannter Untersuchungen und der Erfahrungen, die wir bislang gemacht haben, ist es für eine flächendeckende Einführung noch zu früh.
- Die Landesregierung wird das Thema deshalb weiterhin begleiten und die Ergebnisse aus Göttingen abwarten.
- Wir erwarten uns daraus wichtige Erkenntnisse für die weiteren Entscheidungen.

- Meine sehr geehrten Damen und Herren,
- Diesen Auftrag unterstützt der vorliegende Antrag.
- Bis zum Vorliegen dieser Ergebnisse werden wir allerdings weiterhin vor allem mit der Beschilderung an Häufungspunkten von Wildunfällen agieren und an die Vorsicht der Verkehrsteilnehmer appellieren müssen.
- In diesem Sinne wünsche ich allen Anwesenden erfolgreiche Beratung und heute nach Schluss der Sitzung unfallfreie Heimfahrten!
- Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!