



## Wildunfälle - Identifizierung von unfallauffälligen Strecken

### 1 Anlass

Wildunfälle sind ein auf Außerortsstraßen weit verbreitetes „Massenphänomen“<sup>1</sup>. Der überwiegende Teil der Unfälle hat Sachschaden zur Folge. Unfälle mit Personenschaden treten eher selten auf. Im Jahr 2015 wurden deutschlandweit dennoch 3.054 Kraftfahrer zum Teil schwer verletzt, 13 Menschen starben infolge von Wildunfällen<sup>1</sup>.

Aufgrund des insgesamt hohen wirtschaftlichen Schadens werden verschiedene Maßnahmen ergriffen und getestet, die die Zahl der Wildunfälle reduzieren sollen. Wildzäune als erfolgreichste Maßnahme zur Vermeidung von Wildunfällen lassen sich aufgrund ihrer Charakteristik hauptsächlich an Autobahnabschnitten einsetzen. Lösungen für Landstraßen sind weniger erfolgreich. Duftbarrieren, optische auch optisch/akustische Reflektoren oder der Rückschnitt von Hecken und Sträucher am Straßenrand zeigten in verschiedenen Untersuchungen bislang keine dauerhafte Wirkung. Auch der Einsatz des Z 142 (Wildwechsel) wird immer wieder diskutiert. Nach dem Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommis-

sionen (M Uko) definieren sich Unfallhäufungen außerorts ausschließlich über die Zahl von Unfällen mit Personenschaden. Da Wildunfälle in der Regel nur Sachschaden zur Folge haben, steht den anordnenden Behörden derzeit kein geeignetes Kriterium zur Entscheidung über die Anordnung des Z 142 zur Verfügung.

Eine aktuelle Untersuchung im Rahmen einer Diplomarbeit an der TU Dresden befasste sich mit dem sehr vielschichtigen Thema der Wildunfälle und dem Einsatz von Z 142 (Wildwechsel) in Abhängigkeit des Unfallgeschehens<sup>2</sup>. Neben früheren Untersuchungen zu Wildunfällen sind in dieser Arbeit auch aktuelle Erkenntnisse aus Analysen des sächsischen Unfallgeschehens eingeflossen.

Neben der Frage eines Grenzwertes für Wildunfallhäufungen ergibt sich aus der praktischen Anwendung die Frage zum Umgang mit Zeichen 142 im Bestand. Welches Vorgehen sollte beim Rückbau von bestehenden Z 142 gewählt werden?

<sup>1</sup> Massenphänomen Wildunfälle. Unfallforschung der Versicherer - UdV URL: <https://udv.de/de/strasse/landstrasse/massenphaenomen-wildunfaelle> (Stand 2017)

<sup>2</sup> Linke, René: „Wildunfälle – Identifizierung von unfallauffälligen Strecken“. Diplomarbeit. Technische Universität Dresden, Professur Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik. Dresden, 2017

## 2 Ergebnisse

### Charakteristik von Wildunfällen

Einige der in der Arbeit gewonnenen Erkenntnisse bestätigen die Ergebnisse früherer Untersuchungen. So zeigten sich auch hier die Besonderheiten in der zeitlichen Struktur, der Schwere und der Anzahl der Beteiligten bei Wildunfällen.

- Wildunfälle ereignen sich überwiegend in den Monaten April / Mai und Oktober / November sowie in den Morgenstunden (5-9 Uhr) und den Abendstunden (20-24 Uhr)
- Wildunfälle haben in der Regel einen Beteiligten und leichten Sachschaden zur Folge. Weniger als 1 % der Wildunfälle hat Personenschaden zur Folge.
- Wildunfälle treten linienhaft auf und unterliegen erheblichen zeitlichen und räumlichen Schwankungen.

### Identifizierung von auffälligen Abschnitten

Die Untersuchung zum Grenzwert für die Identifizierung von Unfalldhäufungen mit Wild ergab folgende Kriterien:

- Betrachtungszeitraum: 3 Jahre
- maximaler Unfallabstand: 300 m
- Anzahl Wildunfälle  $\geq 23$

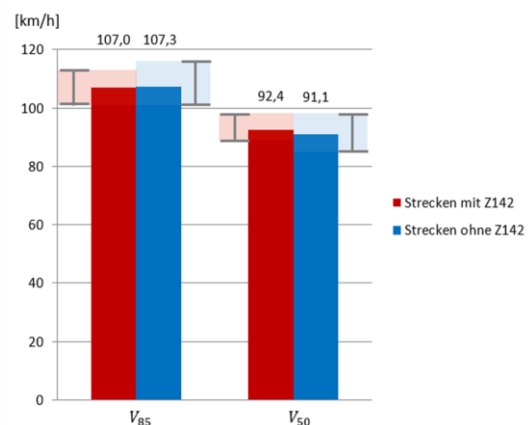
Ein Grenzwert von 23 Wildunfällen in 3 Jahren mit einem maximalen Abstand der Unfälle von 300 m stellt den optimalen Wert für das Verhältnis zwischen Aufwand (Anzahl Unfalldhäufungen) und Nutzen (in den Unfalldhäufungen erfasste Unfälle) dar.

Die Anwendung dieser Kriterien auf das sächsische Unfallgeschehen der Jahre 2013-2015 führt zur Feststellung von 99 Streckenabschnitten mit Wildunfällen. Die so festgestellten Bereiche umfassen 2,5 % des sächsischen Bundes-, Staats- und Kreisstraßennetzes, auf denen sich 11,7 % der Wildunfälle (3.200 Unfälle) ereigneten. Die durchschnittliche Länge der Abschnitte liegt bei ca. 2 km.

### Wirksamkeit von Maßnahmen

Die Wirksamkeit verschiedener Maßnahmen wurde überwiegend aus den Ergebnissen nationaler und internationaler Forschung abgeleitet. Folgende Erkenntnisse lassen sich zusammenfassen:

- Wildzäune weisen den höchsten Effekt bei der Vermeidung von Wildwechseln und -unfällen auf. Aufgrund seiner Anwendungsvoraussetzungen und der erforderlichen Querungsanlagen für das Wild, ist der Wildzaun die Standardlösung für das Autobahnnetz.
- Das konsequente Freischneiden von mindestens 5 m des Seitenraums neben der Fahrbahn einer Straße nimmt dem Wild die Deckung und verbessert die Sicht für den Verkehrsteilnehmer. Häufig stehen die verfügbaren Flächen und örtlichen Gegebenheiten (Topografie, Baumbestand) dem entgegen.
- Duftzäunen, Reflektoren und ähnlichen Maßnahmen konnte bislang kein nachhaltiger Effekt auf das Wildunfallgeschehen nachgewiesen werden.
- Das Verkehrszeichen 142 „Wildwechsel“, welches als Gefahrenzeichen nach §40 StVO zu erhöhter Aufmerksamkeit und einer Verringerung der Geschwindigkeit mahnt, bewirkte im Rahmen der Untersuchung keine Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten. Ein Effekt auf die Wildunfallzahlen kann aufgrund fehlender Angaben zum Aufstellungsdatum der Z 142 nicht untersucht werden.



**Bild 1** Geschwindigkeitskenngrößen  $V_{85}$  und  $V_{50}$  auf Strecken mit und ohne Z 142 (Wildwechsel)

Ansätze zur Akzeptanzerhöhung und damit auch zur Wirkungsverbesserung des Zeichens 142 (Wildwechsel) bestehen im den Rückbau der Zeichen an Strecken geringerer Wildwechselgefahr.

Voraussetzung der Umsetzung ist eine Bewertung der Streckenabschnitte unter Anwendung eines Grenzwertkriteriums und Berücksichtigung der Streckenumgebung. „Es ist nicht Aufgabe des Verkehrssicherungspflichtigen, alle Strecken, auf de-

nen Wildwechsel möglich ist, zu sichern (vgl. LG Coburg DAR 2002, 129). Sinnvoll ist die Aufstellung an Unfallhäufungsstellen ...<sup>3</sup>.

---

### 3 Offene Fragen

---

Obwohl sich die Diplomarbeit umfassend mit dem Thema befasste, blieben verschiedene Fragen – vor allem aufgrund der begrenzten Zeit zur Bearbeitung – offen. Zu diesen zählen:

- Wie wirkt sich die Anordnung des Zeichens 142 (Wildwechsel) auf das Unfallgeschehen – vor allem mit Wild – aus?
- Welche Randnutzungen und vor allem deren Kombinationen begünstigen Wildwechsel?
- Gibt es bestimmte Nutzpflanzen, deren Anbau zu verstärkter Wildaktivität führen? Verdichten sich die vorliegenden Hinweise auf einen Zusammenhang einzelner Anbausorten mit dem Wildunfallgeschehen, ist die Anordnung von temporären Z 142 zu diskutieren.

---

### 4 Hinweise und Empfehlungen

---

Bei der zugrunde liegenden Diplomarbeit handelte es sich um eine wissenschaftliche Arbeit, deren Ergebnisse Grundlagen für die Praxis darstellen können. Für die praktische Anwendung werden für die Identifizierung von Unfallhäufungen mit Wild die folgenden Grenzwertkriterien empfohlen (Bild 2):

- Betrachtungszeitraum: 3 Jahre
- maximaler Unfallabstand: 300 m
- **Anzahl Wildunfälle**  $\geq 23$

Weitere Empfehlungen sind:

- Öffentlichkeits- / Pressearbeit

---

<sup>3</sup> Bouska, W., Leue, A. (2013). StVO. Straßenverkehrs-Ordnung. Textausgabe mit Erläuterungen. Heidelberg, München & weitere: Verlagsgruppe Hüthig Jehle Rehm GmbH.

- Die Verwendung von Längenangaben durch ZZ 1001-30 oder 1001-31.
- Das regelmäßige Reinigen der Verkehrszeichen
- Verbesserte Dokumentation von Grund, Ort und Datum der Aufstellung des Verkehrszeichens Z 142

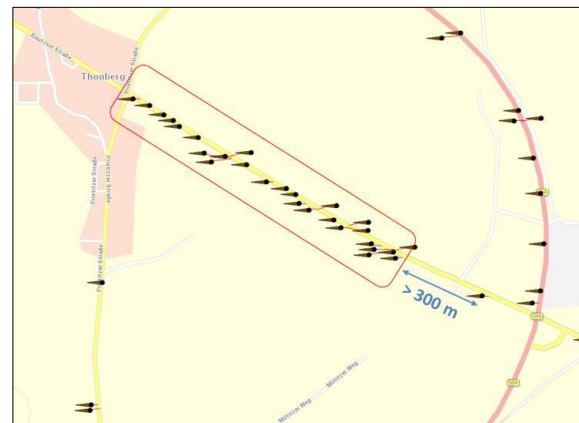


Bild 2 Unfallhäufungslinie Wild

Die mit dem o. g. Grenzwert angeordneten Z 142 „Wildwechsel“ können dann wieder zurückgebaut werden, wenn:

- Betrachtungszeitraum: 3 Jahre
- maximaler Unfallabstand: 300 m
- **Anzahl Wildunfälle**  $< 15$

und sich die örtlichen Gegebenheiten so ändern, dass sie verdrängenden Einfluss auf die Wildpopulation haben.

#### Umgang mit dem aktuellen Bestand

Zur Erhöhung der Akzeptanz des Zeichens 142 wird die Abordnung des Zeichens empfohlen, wenn im Betrachtungszeitraum von 3 Jahren und bei einem Abstand von maximal 300 m die Anzahl von 15 Unfällen mit Wild nicht überschritten wird.

---

#### Kontakt:

LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH  
Bereich Verkehrsmanagement u. -sicherheit  
Herr Enke  
Seminarstraße 4, 09306 Rochlitz

Tel.: 037207 / 832 – 651  
Fax: 0351 / 4511784-599

E-Mail: [markus.enke@list.smwa.sachsen.de](mailto:markus.enke@list.smwa.sachsen.de)