

Akustische Wildwarner im Test

Endbericht

Dr. Ernst Moser

Seit 2003 wurden an zehn ausgewählten Straßenabschnitten akustische Wildwarner getestet. Die Auswahlkriterien waren einmal der Straßenverlauf im Längs- und Querprofil, wie Geraden, Kurven, Einschnitte, Dämme, Hangrassen, Mulden und Kuppen, weiters die Straßenbreite sowie die „Begleitvegetation“ in Form von Wald, Wiese und wechselnden Feldfrüchten. Bereits nach zwei Jahren wurde festgestellt, dass die akustischen Wildwarner, welche beim Auftreffen des Scheinwerferlichts einen Pfeifton abgeben, nicht allen gestellten Anforderungen gerecht wurden. In Aussprachen mit den Technikern der Herstellerfirma konnten jedoch alle aufgeworfenen Probleme behoben werden. Seit 2005 ist nun ein Produkt auf dem Markt, das hervorragende Ergebnisse liefert. Im vorliegenden Test sind auch nach wie vor Wildwarner aus dem Jahr 2003 im Einsatz. Diese wurden aber an neuralgischen Stellen, wo sie nicht zur vollen Zufriedenheit funktionierten, durch das neueste Modell, welches immer und überall die besten Resultate liefert, ausgetauscht. Infolge mangelhafter Organisation war es leider nicht immer möglich, defekte, zerstörte oder überhaupt fehlende Wildwarner rechtzeitig auszutauschen. In der im Text angeführten „Gegenprobe“ wurde ein solcher Umstand gezielt herbeigeführt.

Der Vorteil von akustischen Wildwarnern liegt auch in der Tatsache, dass die Wildwechsel nicht gänzlich abgeschnitten werden, sondern, dass das Wild nur im Falle der Annäherung eines Autos durch den Pfeifton, und wenn einsehbar auch durch die Lichtreflexion des optischen Teils, vom Überqueren der Straße abgehalten bzw. weggescheucht wird. Ohne Störung durch den Verkehr kann das Wild die gewohnten Wechsel beibehalten. Dazu ist jedoch anzumerken, dass bei stark befahrenen Straßen das Wild nicht brav stehen bleibt und den Verkehr abwartet, sondern sich entlang der abgesicherten Strecke bewegt und an Stellen ausweicht, wo keine Wildwarner montiert sind. Daher ist es nötig, die Straße weiträumig abzusichern, bzw. die Lücken zwischen schwer- oder unüberwindlichen Hin-

dernissen (Häuser, Mauern, Zäune, Brücken usw.) zu schließen.

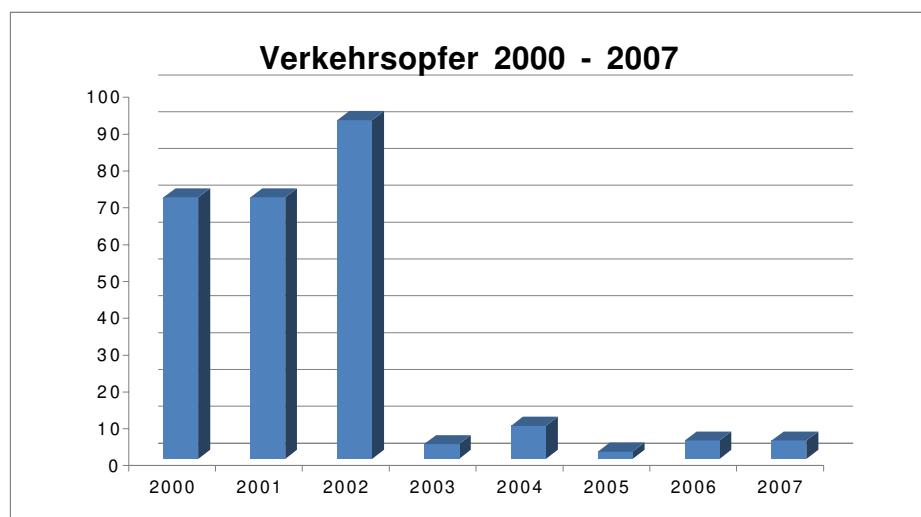
Das neueste Modell der akustischen Wildwarner pfeift auch bei Tageslicht schon durch den Schatten des Kraftfahrzeugs, allerdings entfällt die so genannte Vorwarnzeit von 3 bis 4 Sekunden. Dessen ungeachtet ist auch hier eine Warnwirkung zu verzeichnen, die ich aber noch nicht mit exakten Zahlen belegen kann. Das Scheinwerfer-, wie auch das Abblendlicht lösen bei den neuesten Wildwarnern schon auf eine Entfernung von 100 bis 120 m den Pfeifton aus. Daher ist auch bei Geschwindigkeiten über 100 km/h (ca. 30 m pro Sekunde) eine ausreichende Vorwarnzeit vorhanden, ehe das Fahrzeug beim Wildwarner eintrifft.

Wie in der Grafik dargestellt, ergab sich eine Gesamtreduktion der Wildunfälle mit Rehen um 93,6 %, obwohl nicht überall das neueste Modell eingesetzt wurde. Nach fünf Jahren Laufzeit kann auch ein Gewöhnungseffekt

weitgehend ausgeschlossen werden, zumal auch die „Umrückszeit“ beim erwachsenen Rehwild etwa bei diesem Alter liegt. Durch besondere Sorgfalt bei der Wartung der akustischen Wildwarner sind sicher noch einige weitere Prozentpunkte an der Reduktion von Wildunfällen erzielbar, wenngleich eine 100%ige großflächig nie erreicht werden kann.

Die Wartungsarbeiten betreffen vorwiegend die Überprüfung der Wildwarner nach Mäharbeiten seitens der Straßenmeistereien. Vor allem wenn die Böschungen mit an Hydraulikarmen befestigten Mähgeräten gepflegt wurden. Aber auch nach Wascharbeiten und nach dem Winterdienst ist eine Kontrolle notwendig. Bei allen diesen Arbeiten wurden die meisten Wildwarner beschädigt oder gar zerstört. Weiters ist Kontrolle notwendig, wenn an angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen maschinell gearbeitet wurde, denn Pflüge, Eggen oder Kreiselheuer machen auch vor Wildwarnern nicht Halt.

Von den beim 5-jährigen Test eingesetzten 89 akustischen Wildwarnern wurden 5 Stück zerstört (einer durch Unfall), 4 Stück beschädigt und 3 Stück fehlten überhaupt.



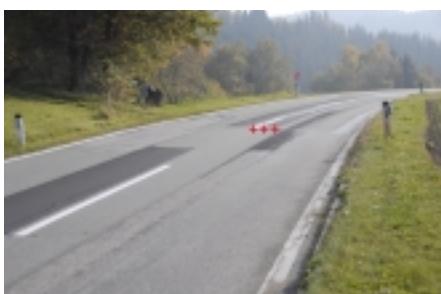
Str.-Nr	km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
B124	17,2	4	3	3	1	6	0	0	0
	1	3	2	2	1	0	0	0	1
576	2	0	2	2	0	0	0	0	0
	3,2–3,4	1	4	2	1	0	0	0	0
B128	106,4–106,8	15	16	16	9	1	0	1	1
	108,6–108,8	19	17	17	6	0	0	1	0
556	2–2,3	4	6	8	0	0	0	0	0
	0,8–1,8	5	4	4	1	0	0	1	0
B140	5,6–5,9	4	6	5	0	0	0	0	0
564	16,3–16,6	16	11	33	0	2	2	2	3
Summe		71	71	92	4	9	2	5	5

B 124, km 17,2



Die Straße führt in einer Rechtskurve über eine Kuppe in eine Senke mit einer Linkskurve, rechtsseitig eine Leitplanke, so dass der markierte Warner (1) erst bei einer Entfernung von 30 m zum Auto reagierte. Die Wildunfälle ereigneten sich zwischen Warner 1 und 2. Im Jahr 2004 gab es hier 6 Wildunfälle, aber nach der Montage von 2 Stück des neuesten Modells keine mehr bei Dunkelheit. (1 Verkehrstot bei Tag, Jährling, Einstandskämpfe).

576, km 1



„Gegenprobe“: Der Wildwechsel führt exakt entlang des Gehölzstreifens. Die beiden mit 1 und 2 markierten Warner waren defekt, leisteten nur den optischen Effekt und wurden bewusst nicht ausgetauscht, stellen aber die wichtigsten Positionen an diesem Wildwechsel dar. Nach etwa 3,5 Monaten, im März 2007, ereignete sich an dieser Stelle der erste Wildunfall nach 4 Jahren.

576, km 3,2 bis 3,4



Vor dem Straßenausbau stand an der (rot) markierten Stelle ein Eichenbusch. Dies war der strikt eingehaltene Wildwechsel und dort lagen auch vor der Absicherung die Verkehrso-

fer. Seit der Absicherung der 200 m langen Strecke um diesen Wechsel gab es in den vergangenen 5 Jahren kein Verkehrstot mehr (lediglich ein Stück wurde angefahren, aber nur leicht verletzt), jedoch 3 Verkehrstote in der Dunkelheit außerhalb der Wildwarner.

B 38

Die Teststrecken an der B 38 wurden erst am 20. Juli 2003 installiert; vorher gab es bereits 15 Verkehrstote in diesem Jahr. Seit diesem Datum aber nur mehr 4 Verkehrstote in den letzten viereinhalb Jahren.

Verkehrstote 2006

Rotwild	587 Stück
Rehwild	70.174 Stück
Schwarzwild	408 Stück

und rund 10 % der Verkehrstoten haben als Ursache Wildunfälle!

Einige Besonderheiten an Straßenverläufen werden noch weiter untersucht:

Bezirksstraße 1424, km 0,9 bis 1,2



In dieser kurvigen, abschüssigen Walddurchfahrt soll neben der Verringerung von Wildunfällen auch die Energieversorgung der Wildwarner überprüft werden (Schattenwirkung).

03	04	05	Wiwa.	06	07
3	5	1		2	1

Verkehrstote

2005 wurde der Abschuss bis auf 1 Stück durchgeführt und 2007 ein weiterer Wildwarner oberhalb des Wildwechsels angebracht. Der einzige Wildunfall wurde von einem Motorrad verursacht.

B 124, km 18,8



Durch die leichte Kuppe leuchten die Scheinwerfer in den Himmel. Der auf der Leitschiene montierte Wildwarner

reagiert jedoch von beiden Fahrtrichtungen. Die Rehe wechseln über Haus- bzw. Grundstückzufahrten (Parkschild) auf die Straße.

03	04	05	Wiwa.	06	07
1	2	1		0	2

Verkehrstote

Der Wildwarner auf der Leitschiene wurde erst im Sommer 2007 angebracht.

Solche speziellen Gegebenheiten sind natürlich Einzelfälle, stellen aber eine besondere Herausforderung dar und nur die Unzufriedenen verbessern die Welt!

