

# **Mäusebussarde als Verkehrsoffer: Extrem hohe Anzahl von Kollisionsopfern auf einer Bahnstrecke**

## **Einleitung**

Weithin bekannt ist die Tatsache, dass Mäusebussarde in schneereichen Frostperioden in verhältnismäßig großer Zahl dem Straßenverkehr zum Opfer fallen. Bei mehr oder weniger geschlossener Schneedecke und daraus resultierendem Nahrungsmangel versuchen sie häufig Kadaver von Verkehrsoffern, auch von Artgenossen, als Nahrung zu nutzen. Nicht selten werden sie dabei selbst von schnell herankommenden Fahrzeugen verletzt oder getötet.

Im Straßenverkehr verletzte Mäusebussarde werden oft über Polizei- und Forstdienststellen an Tier- und Naturschutzorganisationen gemeldet und dort in Pflege genommen. Eine generelle, möglichst kurzfristige Beseitigung der getöteten Vögel scheint nicht stattzufinden. Dies kann gravierende Auswirkungen haben, wie das nachstehend beschriebene Beispiel zeigt.

## **Ergebnisse einer Fallstudie**

Näher untersucht wurde ein gravierendes Geschehen im Januar 1997 auf der Bahnstrecke Appenweiler/ Kehl. Hier handelte es sich also um Kollisionsopfer im Bahnverkehr, die aus verständlichen Gründen im Unterschied zu Opfern im Straßenverkehr von der Allgemeinheit kaum wahrgenommen werden.

Am 10.01.97 wurde ich von einem Zugführer telefonisch unterrichtet über Feststellungen, die drei Tage zuvor bei Gleisarbeiten in der Nähe der Bahnstation von Legelshurst, einem Ortsteil der Gemeinde Willstätt (OG), gemacht wurden. Auf einem Streckenabschnitt von ungefähr 300 m Länge lagen dort ungefähr 20 tote Mäusebussarde. An den Kadavern fraßen weitere Bussarde. Zweimal wurde beobachtet, dass jeweils einer dieser Nahrung aufnehmenden Vögel von einem herannahenden Zug erfasst und ebenfalls getötet wurde. Daraufhin hatte man die toten Vögel von den Gleisen entfernt und neben den Bahndamm geworfen.

Am 11.01.97 führten dann zunächst mehrere Mitglieder der NABU-Gruppe Kehl eine Kontrolle eines etwa 5 km langen Streckenabschnitts durch und fanden dabei tote Mäusebussarde in einem Bereich von 800 m Länge.

Bei weiteren Kontrollen dieses Bereichs am 12. und 15.01.97 fand ich insgesamt 32 tote Bussarde bzw.

Reste angefressener Kadaver. Dabei stellte ich fest, dass die Konzentration der Totfunde in einem zentralen Bereich am höchsten war und von dort nach beiden Seiten hin abnahm. Im zentralen Bereich lagen auch die Reste zweier toter Feldhasen auf den Gleisen, die vermutlich Auslöser dieses Bussardsterbens waren. Von herankommenden Zügen wurden dann die Kadaver Nahrung suchender Vögel erfasst und in die jeweilige Fahrtrichtung mehr oder weniger weit mitgeschleppt, sodass sich die Ausdehnung der Unfallstrecke und die Zahl der Opfer weiter vergrößerten. Spuren im Schnee von Füchsen, Mardern, Krähen- und Greifvögeln zeigten, dass das Nahrungsangebot der Kadaver bereits von vielen Beutegreifern genutzt worden war. Die oben genannte Zahl der Verkehrsoffer war also nur als Mindestzahl anzusehen.

Ein von mir veranlasster Bildbericht in der regionalen Presse am 14.01.97 hatte zur Folge, dass noch am gleichen Tag ein anderer Bahnbediensteter ein ähnliches Bussardsterben an anderer Stelle auf derselben Strecke meldete. Am 15.01.97 fand ich in ungefähr 2,5 km Entfernung vom ersten Unfallort auf einem Streckenabschnitt von 200 m Länge neun tote Mäusebussarde bzw. Reste angefressener Kadaver. Ungefähr im Zentrum dieses Abschnittes lag der Kadaver eines überfahrenen Rehs, der vermutlich diese zweite Unfallserie ausgelöst hatte. Auch hier entfernte ich alle Kadaver von den Gleisen. Bei einer sorgfältigen Nachsuche am 19.01.97 fand ich in den beiden Unfallbereichen keine weiteren Opfer.

## **Diskussion**

Mit mindestens 41 verunglückten Mäusebussarden auf einer Bahnstrecke von nur 3 km Länge muss das Ausmaß dieses Sterbens im Verlauf einer „Kettenreaktion“ als erschreckend hoch angesehen werden. Die hohe Zahl ist u.a. darauf zurückzuführen, dass im relativ milden Klima der Oberrheinebene regelmäßig Mäusebussarde aus anderen Regionen in großer Zahl überwintern. Ringfunde im nördlichen Ortenaukreis belegen deren Herkunft aus Thüringen, Sachsen, Polen und Finnland. Auch für einen der hier verunglückten Vögel konnte über einen Ring der Vogelwarte Hiddensee eine Herkunft aus Sachsen nachgewiesen werden. Bei meinen Kontrollen fand ich in der Nähe des Bahnhofes Legelshurst auch Reste von je einer Schleiereule

und einer Waldohreule. Bekannt ist, dass in schneereichen Frostperioden auch Eulen verstärkt an Bahngleisen jagen, weil hier durch den Fahrtwind der Züge das Entstehen einer geschlossenen Schneedecke verhindert wird.

Einen ausgesprochenen Falleneffekt hatte vermutlich das relativ niedrige Verkehrsaufkommen von insgesamt nur etwa 70 Zügen pro Tag auf der Strecke Appenweier/Kehl. Laut Auskunft der Deutschen Bahn AG war die Zugfrequenz der anschließenden Rheintalstecke mehr als viermal so hoch. Durch verhältnismäßig lange verkehrsfreie Zeiten wurde den Nahrung suchenden Mäusebussarden eine in Wirklichkeit nicht vorhandene Sicherheit vorgetäuscht.

Nachträglich erhielt ich davon Kenntnis, dass es sich bei dem festgestellten Bussardsterben nicht um ein einmaliges Ereignis handelte. An der betreffenden Bahnstrecke wurden angeblich ähnliche Feststellungen auch bereits zuvor gemacht, aber leider nicht näher untersucht.

Um ähnliche Vorfälle nach Möglichkeit zu verhindern, setzte ich mich umgehend mit verschiedenen Dienststellen der Deutschen Bahn AG (Offenburg, Karlsruhe, Stuttgart und Frankfurt a.M.) in Verbindung. Dies gestaltete sich anfangs recht schwierig, weil z.B. ein Mitarbeiter der Abteilung Konzernkommunikation es schlichtweg ablehnte, meinen Informationen Glauben zu schenken. An anderer Stelle habe ich aber schließlich doch Gehör gefunden.

Von der Dienststelle Stuttgart wurde für das Land Baden-Württemberg angeordnet, dass künftig Totfunde von Lokführern sofort an den Fahrdienstleiter gemel-

det werden. Dieser gibt dann die Meldung weiter an den Notfallmanager, der zusammen mit dem jeweiligen Jagdpächter dafür sorgt, dass festgestellte Kadaver schnellstens von den Gleisen entfernt werden.

Inzwischen wird das hohe Kollisionsrisiko im Schienenverkehr auch vom Eisenbahn-Bundesamt uneingeschränkt bestätigt. In einer umfangreichen Druckschrift vom März 2004 („Hinweise zur ökologischen Wirkungsprognose in UVP, LBP und FFH-Verträglichkeitsprüfungen bei Aus- und Neubaumaßnahmen von Eisenbahnen des Bundes“, 71 Seiten) wird dazu ausgeführt:

„Auf den Streckenkilometer bezogen ist die Mortalitätsrate im Schienenverkehr offenbar höher als im Straßenverkehr. Im Vergleich zur Gesamtindividuenzahl sind Eulen und Greifvögel überdurchschnittlich betroffen. Offensichtlich scheint gerade die vergleichsweise geringe Zahl der Fahrzeuge auf Bahnstrecken Vögel zu einem riskanten Verhalten im Gefahrenbereich zu veranlassen, da diese den Zugverkehr nicht als Gefahrenquelle erkennen können.“

Um Schadensfälle dieser Art an Bahnstrecken wie auch an Straßen möglichst zu verhindern, sollte der Zugang für größere Säugetiere, wie Reh, Feldhase, Fuchs, Hund und Katze, als potentielle Verkehrsoffer und anschließendes Nahrungsangebot für Greifvögel, durch Zäune oder leichte Trennwände so weit wie möglich versperrt werden. Heckenpflanzungen sind dazu nicht geeignet. Ein Fernhalten der Greifvögel von den Verkehrsadern ist praktisch nicht durchführbar.

Anschrift des Verfassers:

Christoph Münch

Am Eckenberg 31, D-77704 Oberkirch