

KLEINE MITTEILUNGEN

Vögel als Straßenverkehrsoffer – Ergebnisse einer gezielten Erfassung im Weinviertel in den Jahren 2003 und 2004

Manuel Denner



Denner, M. (2005): Birds as victims of road traffic – results of a survey in the Weinviertel (Lower Austria) in 2003 and 2004. *Egretta* 48: 102-108.

Keywords: roadkills, birds, Lower Austria, traffic and birds, mortality.

1. Einleitung

Bereits seit langem ist bekannt, dass es durch den zunehmenden Straßenverkehr auch vermehrt zu Verlusten an Wildtieren kommt (z. B. Bergmann 1974), ebenso umfangreich ist die darüber vorhandene Literatur (Glitzner et al. 1999). Aktuelle und detaillierte Untersuchungen (z. B. Straka 1995) aus Ostösterreich sind hingegen weit weniger in der Literatur zu finden, wobei dieser Beitrag etwas Abhilfe schaffen soll.

2. Untersuchungsgebiet

Als Schwerpunktgebiet der Erhebung kann das nordöstliche Weinviertel im Bereich Laa/Thaya, Großkrut und Mistelbach genannt werden, vereinzelt Kartierungen führten jedoch auch in angrenzende Gebiete.

Das offene Kulturland ist überwiegend intensiv ackerbaulich genutzt, entlang der Straßen finden sich jedoch wieder vermehrt alleeartig gepflanzte Bäume, gelegentlich auch Gebüschreihen. Die Wälder sind sehr heterogen – neben den ursprünglichen typischen Eichenmittelwäldern (*Quercus petraea*, *Q. robur*) finden sich auch größere Flächen mit Fichte (*Picea abies*), Kiefer (*Pinus sylvestris*) und Lärche (*Larix europaea*) sowie Robinie (*Robinia pseudacacia*). Die Siedlungen umfassen sowohl kleine Dörfer mit nur wenigen hundert Einwohnern, als auch größere Städte wie Mistelbach oder Laa/Thaya.

Bedingt durch den generell geringen Flächenanteil von Wald im Weinviertel ist die Stichprobe der hier gefahrenen Kilometer relativ gering, hinzu kommt noch der geringe Zerschneidungsgrad der Großwälder mit asphaltierten Straßen, was die Routenwahl zusätzlich einschränkte.

3. Material und Methode

Bei routinemäßigen Fahrten wurde bei einer Geschwindigkeit von 50 bis maximal 70 km/h (nur selten höher) jedes Verkehrsoffer (Vögel und Säuger) notiert. Bei höherem Verkehrsaufkommen war ein stehenbleiben zwecks Artbestimmung nicht möglich, selbiges gilt auch für alte und/oder stark beschädigte Funde. Die grobe Klassifizierung erfolgte in Kleinvogel und Großvogel, wobei als ersteres im wesentlichen alle Singvögel außer Krähen verstanden wurden, alle anderen als Großvogel.

Erfasst wurden all jene Abschnitte, die sich eindeutig in „Wald“, „Siedlung“ und „offenes Kulturland“ unterteilen ließen. Die auf 100 Meter genaue Streckenmessung erfolgte großteils durch die Anzeige im Auto, gelegentlich wurde auch auf die digitale Austrian Map zurückgegriffen. Der Untersuchungszeitraum umfasste zwölf Monate, von August 2003 bis Juli 2004.

Um Doppelzählungen möglichst zu vermeiden, lag zwischen der Befahrung ein und derselben Strecke ein Mindestzeitraum von einer Woche.

Es wurden jeden Monat nicht immer die selben Streckenabschnitte erfasst. Die Auswahl richtete sich meist aus Zeitgründen danach, in welchem Gebiet sich der Autor aufhielt. Dies kann zu gewissen Verfälschungen des Ergebnisses führen, was bei der Interpretation bedacht werden muss.

Dass vermutlich nur ein Bruchteil der tatsächlich getöteten Vögel erfasst wird, zeigen vier Beobachtungen: bei einer Geschwindigkeit von ca. 70 km/h prallte ein

Kleinvogel gegen das vor mir fahrende Auto und flog bis mindestens fünf Meter neben den Fahrbahnrand in eine Ruderalfläche. Ein Vogel konnte bei Hohenau zufällig drei Meter neben der Straße gefunden werden, eine Waldohreule und ein Mäusebussard lagen bis zu zehn Meter neben der Straße. Die Gesamtlänge der untersuchten Strecke (Tab. 1) betrug 2.025,4 km (98,0 km Wald, 1324,4 km offenes Kulturland, 603,0 km Siedlung).

Als hinderlich bei der Suche haben sich nasse Fahrbahnen sowie tief stehende Sonne herausgestellt, Zählungen nach Regen und später am Abend wurden folglich vermieden. Ein weiterer Faktor, der das Auffinden von Vögeln erschwert, ist das (oft maschinelle) Zusammenkehren des Streusplitts im März, bei dem auch die Verkehrsoffer entfernt werden. Größere Verkehrsoffer werden, nach Angaben eines Arbeiters, das ganze Jahr über von der Straßenmeisterei entfernt. Auch diese Tatsache muss bei der Interpretation von Ergebnissen berücksichtigt werden.

Tab.1: Übersicht über die gefahrenen Kilometer, aufgeteilt auf die jeweiligen Monate bzw. Untersuchungseinheiten.

Tab. 1: Kilometers driven by car, shown by landscape type (forest, agricultural land, human settlements).

Monat	Wald	offenes Kulturland	Siedlung	gesamt
Aug 03	12,4	130,9	68,8	212,1
Sep 03	7,4	101,4	61,9	170,7
Okt 03	13,2	95,8	44,1	153,1
Nov 03	6,6	99,4	45	151
Dez 03	6,6	91,7	48,5	146,8
Jan 04	6,6	118,6	54,4	179,6
Feb 04	5,6	108,6	46,4	160,6
Mrz 04	9,9	113,5	40	163,4
Apr 04	13,2	160,9	74,1	248,2
Mai 04	6,6	126,8	46,6	180
Jun 04	6,6	61,9	29,3	97,8
Jul 04	3,3	114,9	43,9	162,1
Gesamt	98	1324,4	603	2025,4

4. Ergebnisse und Diskussion

Auf den 2.025,4 km konnten in Summe 254 Vögel und 161 Säuger gefunden werden (Tab. 2). Relativiert man die Kilometeranzahl bzw. die Verkehrsoffer, so liegt der Anteil an Funden im Wald um das Doppelte höher als bei einer gleichmäßigen Verteilung der Opfer zu erwarten wäre, in den beiden anderen Einheiten liegt die relative Opferzahl knapp unter dem relativen Kilometeranteil (Tab. 3).

Die Gründe für die hohen Verlustzahlen im Wald sind die hohe Individuendichte dieses Lebensraumes sowie die durchgehende Bestockung mit Gebüsch und Bäumen entlang der Fahrbahn (Wäscher et al. 1988). Die Vogeldichte kann zwar auch in Siedlungen hoch sein, jedoch findet sich hier selten eine durchgehende Hecken- oder Baumreihe entlang der Straße. Nach Smettan (1988) spiegelt die Anzahl der verunglückten Tiere – bei gleicher Verkehrsbelastung – gut die Populationsdichte der angrenzenden Lebensräume wider.

Tab. 2: Aufschlüsselung der gefundenen Verkehrstopfer auf die Untersuchungseinheiten.

Tab. 2: Number of roadkills for each landscape type.

	Kleinvögel	Großvögel	Säugetiere	Kilometer
Wald	28	1	15	98
Offene Kulturlandschaft	112	28	117	1.324
Siedlung	85	0	29	603
Gesamt	225	29	161	

Tab. 3: Aufteilung der Kilometer bzw. der Verkehrstopfer auf die Untersuchungseinheiten.

Tab. 3: Proportions of kilometres and road kills for each landscape type.

	Wald	offenes Kulturland	Siedlung
Anteile an km in %	4,9	65,3	29,8
Anteile an Verkehrstopfern in %	10,6	61,9	27,5

Die Funde an Kleinvögeln (über alle Lebensräume verteilt) waren in den Monaten Oktober 2003 bis Februar 2004 sehr gering. Mit beginnender Brutzeit stiegen die Zahlen jedoch deutlich an mit einem Gipfel zum Zeitpunkt des flügge Werdens der Jungvögel im Mai und Juni 2004 (Abb. 1) und sind ähnlich mit anderen Untersuchungen (z.B. Bergmann 1974, Kuhn 1987). Wie in der Methode bereits erwähnt, können Unschärfen über die Anzahl der Verkehrstopfer bedingt durch die nicht immer gleichen Straßenabschnitte in den einzelnen Monaten auftreten.

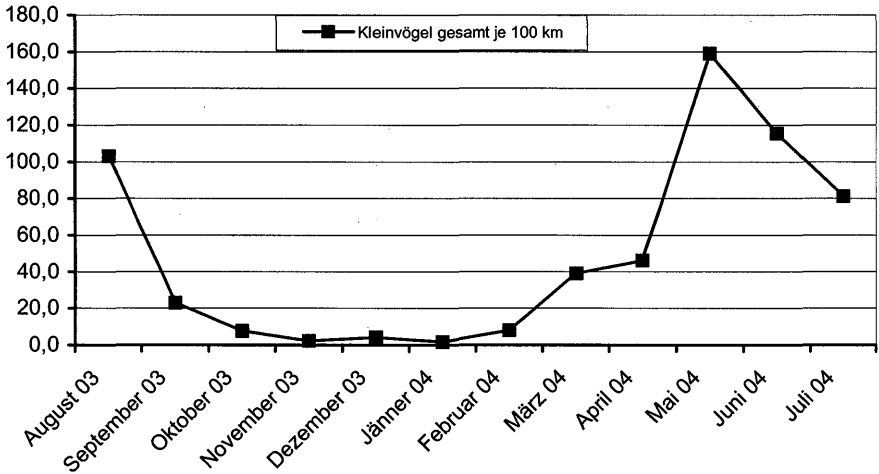


Abb. 1: Verteilung der gefundenen Kleinvögel im Jahresverlauf über alle Lebensräume, umgerechnet auf Funde je 100 km.

Fig. 1: Number of small birds found in each month, expressed as number of birds per 100 km.

Insgesamt konnten 17 Vogelarten auf die Art genau bestimmt werden (Tab. 4), bei Zufallsfunden in anderen Gegenden kamen weitere sieben Arten hinzu: Kernbeißer, Wachtel, Neuntöter, Blässhuhn, Schleiereule, Blutspecht, Uhu (ad. Weibchen mit Brutfleck am 14.6.2004 beim Spitzerberg nahe Prellenkirchen). Bei den Säugern dominierten Igel (63) und Feldhase (42).

Mit jeweils über zehn Funden lagen Fasan (24), Amsel (23) und Haussperling (18) an der Spitze. Sämtliche Fasane wurden im offenen Kulturland überfahren, Amseln wurden in 13 der 23 Fälle Opfer im Siedlungsgebiet, beim Haussperling lagen alle Vögel in oder nahe der Siedlung.

Trotz mehrmaliger Beobachtungen von Bachstelzen und Saatkrähen entlang der Straßenränder konnte kein Opfer dieser Arten gefunden werden. Offensichtlich kommt ihnen ihre Vorsicht bzw. ihre arttypische Fluchtreaktion zugute. Bei Bergmann (1974) tritt die Bachstelze jedoch als Verkehrsoffer auf.

Aufgrund der Größe können Arten wie z.B. der Fasan leichter entdeckt werden, der relative Anteil an Großvögeln unter den Opfern ist vermutlich in der Realität geringer als es bei vorliegender Arbeit erscheint. Wie viele Großvögel nun tatsächlich, wie eingangs erwähnt, von der Straßenmeisterei entfernt werden, kann nicht abgeschätzt werden.

Tab.4: Anzahl der Verkehrstopfer bei den näher bestimmten Funden.

Tab. 4: Number of road kills by species or genus.

	Wald	Offenes Kulturland	Siedlung	Gesamt
Fasan		24		24
Amsel	3	7	13	23
Haus Sperling		7	11	18
Singdrossel	3	2	4	9
Feldsperling		6		6
Goldammer	1	5		6
Hänfling		6		6
Rauchschwalbe		3	2	5
Stieglitz		3	2	5
Grünling	1	1	1	3
Waldohreule				3
Feldlerche		2		2
Hausrotschwanz			2	2
<i>Acrocephalus</i> sp.				1
Fink indet.			1	1
Girlitz		1		1
Passer sp.			1	1
Rebhuhn		1		1
Rotkehlchen	1			1
Schwarzkehlchen		1		1
<i>Picoides</i> sp.				1
<i>Sylvia</i> sp.				1
<i>Turdus</i> sp.				1

Auch der Anteil an Amseln ist vermutlich zu hoch eingeschätzt, da diese vom Auto aus leichter bestimmt werden können als dies z. B. bei Finken der Fall ist.

Gründe für die Gefährdung entlang der Strasse

Bei den Erhebungen konnten folgende Gefahrenursachen für Wirbeltiere erkannt werden:

- schneefreie Fahrbahn­ränder im Winter (attraktiv für Samen­fresser)
- Hecken- und Baumstrukturen entlang der Fahrbahn­ränder
- Fallobst im Herbst (v. a. Drosseln, Stare)
- Pflöcke entlang der Straße als An­sitzen

- Verkehrsofper (attraktiv für Aasfresser)
- Feuchtgebiete in Straßennähe (Amphibien, aber auch Wasservögel)

Danksagung

Hans-Martin Berg danke ich herzlich für die Beschaffung von Literatur, sowie Dr. Ulrich Straka und DI Thomas Zuna-Kratky für die kritische Durchsicht des Manuskripts.

Literatur

- Bergmann, H.-H. (1974): Zur Phänologie und Ökologie des Straßentods der Vögel. Die Vogelwelt 95: 1-21.
- Glitzner, I., P. Beyerlein, C. Brugger, F. Egermann, W. Paill, B. Schlögel & F. Tataruch (1999): Literaturstudie zu anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen von Straßen auf die Tierwelt. Endbericht. Erstellt im Auftrag des Magistrates der Stadt Wien, Abteilung 22 - Umweltschutz. "G5" - Game-Management, Graz. 176 S + 59 S Anhang.
- Kuhn, J. (1987): Gefährdungsfaktoren. Straßenbau und Verkehr. Pp. 51-69 in: J. Holzinger: Die Vögel Baden-Württembergs (Avifauna Baden-Württemberg). Band 1: Gefährdung und Schutz. Verlag Eugen Ulmer, Stuttgart. 724 pp.
- Smettan, H.W. (1998): Wirbeltiere und Straßenverkehr – ein ökologischer Beitrag zum Straßentod von Säugern und Vögeln am Beispiel von Ostfildern/Württemberg. Orn. Jh. Bad.-Württ. 4: 29-55.
- Straka, U. (1995): Zur Häufigkeit und Phänologie des Straßentodes von Waldohreule (*Asio otus*) und Waldkauz (*Strix aluco*). Egretta 38: 130-132.
- Wäscher, S., A. Janisch & M. Sattler (1988): Verkehrsstraßen – Todesfallen der Avifauna. Luscinia 46 (1/2): 41-55.

Anschrift des Verfassers:

DI Manuel Denner
BirdLife Österreich – Arbeitsgruppe Weinviertel
Untere Ortsstraße 17
A-2170 Kleinhadersdorf
email: manuedenner@gmx.at

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Egretta](#)

Jahr/Year: 2005

Band/Volume: [48 1 2](#)

Autor(en)/Author(s): Denner Manuel

Artikel/Article: [Vögel als Straßenverkehrsoffer – Ergebnisse einer gezielten Erfassung im Weinviertel in den Jahren 2003 und 2004. 102-108](#)