



## **Verkehrssicherung von Gesellschaftsjagden**

**Verfasser: Joachim Heß**

**Facharbeit im Rahmen der Ausbildung zum Wildschutzmeister  
© Alle Rechte sind dem Deutschen Wildschutz Verband e.V. vorbehalten**

# Verkehrssicherung von Gesellschaftsjagden

Sicherungsmaßnahmen im Rahmen der Jagdausübung bei Treib- und Drückjagden dienen dem Schutz aller Verkehrsteilnehmer und den an der Jagd beteiligten Jägern und Treibern, sowie dem Wild und den bei der Jagdausübung verwendeten Hunden.

Viele Jäger sehen einen Bedarf die Verkehrssicherheit bei Gesellschaftsjagden zu erhöhen, da Sie sich nicht richtig unterstützt bzw. nicht richtig beraten fühlen, was Sie dürfen um Verkehrssicherungsmaßnahmen zutreffen und was nicht.

Wie sind die Gesetzesgrundlagen und wie sieht die derzeitige Rechtsprechung dazu aus.

Welche Rechte habe ich überhaupt und welche Pflichten?

Wer wird haftbar für Verkehrsunfälle gemacht und zu welchen Konsequenzen führt das unzureichende Absichern des Straßenverkehrs.

Ist ein neues Schild zur besseren Erkennung der Gefahr sinnvoll, wenn ja, wie soll das Schild gestaltet werden.

## I. Die Allgemeine Verkehrssicherungspflicht:

Im öffentlichen Verkehrsraum ist primär der Eigentümer der Immobilie verkehrssicherungspflichtig.

Das sind bei Landstraßen das Land, bei Kreisstraßen der Landkreis, bei Gemeindestraßen die Gemeinde, bei Privatstraßen der private Eigentümer. Die Verwaltung der Bundesfernstraßen ist gemäß Art.90 Absatz 2 Grundgesetz den Ländern übertragen worden, der Bund ist hierfür jedoch Träger der Straßenbaulast.

Ausgangspunkt der Sicherung des Straßenverkehrs ist die allgemeine Verkehrssicherungspflicht. Derjenige, der eine Gefahrenquelle schafft oder unterhält, hat die Pflicht, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um Schäden anderer zu verhindern!

Treib- und Drückjagden sind solche Gefahrenquellen, da Wild bewusst hoch gemacht wird, flüchtig die Straßen überqueren kann und so eine erhöhte Gefahr für den Verkehrsteilnehmer darstellt.

Auslöser dieser erhöhten Gefahr ist also der Jagdleiter, bzw. der Jagdausübungsberechtigte, wenn dieser ein Treiben/Drücken in Straßennähe ansetzt, muss er auch die anderen Verkehrsteilnehmer in geeigneter Art und Weise vor der erhöhten Gefahr warnen.

Wie das zu geschehen hat, ist jedoch nicht einheitlich geregelt. Es gibt kein allgemeines Verkehrsschild, das ausdrücklich vor den Gefahren einer Treib- oder Drückjagd warnt.

Das Verkehrszeichen 142 „Wildwechsel“ warnt nur vor einem erhöhten natürlichen Aufkommen von Wildtieren, aber nicht vor flüchtendem Wild das durch eine Gesellschaftsjagd hoch gemacht wird und die Straße überquert.

Eine Warnung der Verkehrsteilnehmer ist unerlässlich, wenn der Erfahrung nach damit zu rechnen ist, dass Jäger, Wild und Jagdhunde auf die Straße gelangen könnten.

### **Das hängt insbesondere von folgenden Faktoren ab:**

- **der Entfernung zwischen Straßen und Treiben**
- **der Topografie des Geländes**
- **den vorkommenden Wildarten**
- **den Gegebenheiten des Bewuchses**
- **die Richtung der Jagd**
- **den natürlichen Wechseln des Wildes**
- **die Anzahl von eingesetzten Treibern und Hunden**

## **II. Die Straßenverkehrsbehörde**

Die unter Punkt III folgenden Urteile zeigen, das dementsprechend der Jagdleiter bzw. der Jagdausübungsberechtigte, aufgrund der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht dafür zuständig ist, für den öffentlichen Verkehrsteilnehmer auf die Gefährdung durch die Gesellschaftsjagd hinzuweisen.

Wie das zu geschehen hat ist Verkehrsrechtlich nicht einheitlich in Deutschland geregelt!

Kommt der Jagdleiter bzw. der Jagdausübungsberechtigte seiner allgemeinen Verkehrssicherungs- Pflicht nicht nach, so muss er Schadensersatz leisten.

Es bleibt die Frage offen, wie es bei einer angemeldeten Gesellschaftsjagd, welche nicht die Sache der zuständigen Verkehrsbehörde ist, die Verkehrsteilnehmer in geeigneter Weise vor der Gefahr durch flüchtendes Wild zu warnen.

Der Einwand der Straßenverkehrsbehörde, die Jagd sei ein privates Vergnügen und der Jäger habe bei einer Gefährdung des Straßenverkehrs, die Jagd zu unterlassen ist nicht richtig. Denn mit der Jagd auf Schwarzwild und den anderen Schalenwildarten erfüllt der Jagdausübungsberechtigte die ihm auferlegte öffentlich - rechtliche Verpflichtungen zu Gunsten der Allgemeinheit.

Die Bejagung des Schwarzwildes ist z.B. zur Vermeidung der Schweinepest und der Überpopulation des Schwarzwildbestands unerlässlich. Die Bejagung der übrigen Schalenwildarten nach dem behördlichen Abschussplan zur Erhaltung des artenreichen und gesunden Wildbestandes und dem Wald mit seinen wichtigen wirtschaftlichen und ökologischen Funktionen, ist sowieso Gesetzespflicht.

Die Straßenverkehrsbehörde ist nach § 45 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3 der Straßenverkehrsordnung für die Sicherheit des Straßenverkehrs zuständig. Sie können anordnen, dass die Benutzung einer Straße aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs durch Verkehrszeichen und andere Maßnahmen beschränkt oder untersagt wird.

Bei Gefahr im Verzuge, wenn die zuständige Straßenverkehrsbehörde nicht rechtzeitig tätig werden kann, ist dafür die Polizei zuständig (§ 44 Abs. 1 Satz 2 StVO).

Wird der Straßenverkehrsbehörde eine konkrete Gefahr für die Verkehrsteilnehmer angegeben, wie z.B. die Durchführung einer Gesellschaftsjagd mit der möglichen Gefährdung des Straßenverkehrs durch flüchtendem Wild, so hat sie wegen der anstehenden Gefahr zu prüfen, ob und durch welche geeignete Verkehrssicherungsmaßnahmen, die Gefahr zu minimieren ist, wie zum Beispiel durch Aufstellung von Warnschildern oder Sperrung der Straße.

Wenn die Straßenverkehrsbehörde die Sicherung des Verkehrs veranlasst, braucht der Jagdleiter bzw. Jagd ausübungs berechtigte keine eigenen Schilder aufzustellen. Die Behörde wird die richtigen Maßnahmen veranlassen und die Kosten in Rechnung stellen.

Wenn eine Gefahrensituation plötzlich entsteht und ein sofortiges Handeln verlangt und das rechtzeitige einschalten der zuständigen Behörde oder Polizei nicht möglich ist, wie z.B. das krank-geschossenes Wild sich in der Nähe einer Straße drückt, so ist der Jagdleiter bzw. der Jagd ausübungs berechtigte aus Zeitgründen für die Sicherung des Straßenverkehrs mit allen Rechten und Pflichten verantwortlich.

## **Kosten und Allgemeines**

Nach § 5 StVG trägt die Kosten der Beschaffung, Anbringung und des Betriebes der u.a. amtlichen Verkehrszeichen und – Einrichtungen der Träger der Straßenbaulast für diejenigen Straßen, in deren Verlauf sie angebracht werden.

Diese Kosten für die Verkehrszeichen und Einrichtungen können jedoch auch abweichend davon u.a. die Bauunternehmer und die sonstigen Unternehmer (Jagdveranstalter) von Arbeiten auf und neben der Straße tragen, wenn diese durch diese Arbeiten erforderlich werden.

Gemäß § 2 StrWG NRW Abs. 1 sind diejenigen Straßen, Wege und Plätze öffentliche Straßen, die dem öffentlichen Verkehr nach § 6 StrWG NRW gewidmet sind.

Nach § 2 StrWG NRW Abs. 2 gehören zur öffentlichen Straße

1. der Straßenkörper, das sind insbesondere
  - a. der Straßenuntergrund, die Erdbauwerke einschließlich Böschungen, und Gräben
  - b. die Fahrbahn und die Bankette
2. der Luftraum über dem Straßenkörper;
3. das Zubehör; das sind insbesondere die amtlichen Verkehrszeichen, die Verkehrseinrichtungen und sonstigen Anlagen aller Art, die der Sicherheit, Ordnung oder Leichtigkeit des Verkehrs oder dem Schutz der Anlieger dienen, und die Bepflanzung;
4. die Nebenanlagen; das sind Anlagen, die überwiegend den Aufgaben der Straßenbauverwaltung dienen, insbesondere Straßenmeistereien, Gerätehöfe, Lager, Lagerplätze, Ablagerungs- und Entnahmestellen, Hilfsbetriebe und -einrichtungen.

Damit sind laut § 3 StrWG NRW Abs. 1 Landes-, Kreis-, Gemeindestraßen und sonstige öffentliche Straßen gemeint.

Gleiches regelt der § 1 FStrG für Bundesstraßen und Bundesautobahnen.

Nach § 9 StrWG NRW / § 3 FStrG umfasst die Straßenbaulast alle mit dem Bau und der Erhaltung der Straßen zusammenhängenden Aufgaben.

Im § 6 StrWG NRW / § 5 FStrG ist geregelt, wer Straßenbaulastträger ist.

Nach § 14 StrWG NRW ist der Gebrauch der öffentlichen Straßen jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsrechtlichen Vorschriften gestattet (Gemeingebrauch). Ein Gemeingebrauch liegt nicht vor, wenn die Straße nicht vorwiegend zu dem Verkehr genutzt wird zu dem sie bestimmt ist.

Dieses wäre dann eine Sondernutzung und wäre in den §§ 18 StrWG NRW, 8 FStrG geregelt, welche dann auch auf Zeit und Widerruf erteilte Erlaubnisse, die an Bedingungen und Auflagen der Behörde geknüpft sein können geregelt wird.

### **III. Die bisherige Rechtsprechung :**

#### **I. Urteile:**

Auch bei der Sicherung durch die Straßenverkehrsbehörde ist der Jagdleiter / Jagdausübungsberechtigte nicht frei von allen Verantwortungen, denn er ist verpflichtet, bei Treib- und Drückjagden das Wild nicht in Richtung Straße zu treiben / zu drücken, sondern dieses von der Straße wegzuführen, ein Rückwechseln des Wildes durch eine dichte Treiberkette vorzubeugen und eventuell den Straßenverkehr durch eine Verlappung entlang der Fahrbahn zu sichern.

So flüchtete bei einer Treibjagd auf Fasanen und Rebhühner ein Reh über die Straße und prallte gegen die Windschutzscheibe eines PKW. Die Entfernung zur Straße betrug rund 100 Meter. Die Jagd verlief leicht schräg zur Straße hin, an ihr nahmen vier Personen teil.

Eine Haftung des Jagdausübungsberechtigten wurde in allen Instanzen verneint. In dem Urteil des Bundesgerichtshofes 1) wird hierzu ausgeführt:

Für die normale Gefahr durch Wild haften die Jäger nicht, wenn das Wild im Rahmen der (Einzel-)Jagd hochgemacht werde. Denn aus der Sicht der Verkehrsteilnehmer sei es unerheblich, ob das Wild von einem Jäger, einem Spaziergänger oder einem Landwirt aufgescheucht werde.

Anders sei es, wenn durch die Jagdausübung eine erhöhte Gefahr für den Straßenverkehr geschaffen werde. In diesen Fällen müsse der Veranstalter / Organisator der Jagd den erhöhten Gefahren entgegenwirken, zum Beispiel durch Warnung der Verkehrsteilnehmer und Absicherung der Straße, andernfalls habe die Jagd zu unterbleiben. Der Schutz des Straßenverkehrs und der Allgemeinheit, sei vorrangig.

Eine Haftung scheidet generell nicht deshalb aus, weil nur Fasanen und Rebhühner bejagt worden seien und diese den Verkehr nicht hätten gefährden können. Denn durch die Jagd werde auch anderes Wild, insbesondere Schalenwild, hochgemacht, das dann den Straßenverkehr in gleicher Weise gefährde wie auf einer Treib- oder Drückjagd.

Im vorliegenden Fall scheiterte eine Haftung daran, dass eine Gefahrenerhöhung nicht gegeben war. Die Suchjagd wurde nicht in Richtung zur Straße hin durchgeführt, zwischen Straße und bejagtem Rübenacker sei eine drei bis sechs Meter breite Windschutzhecke verlaufen, außerdem war das Gebiet durch das eingezäunte Gelände eines Pumpwerkes von der Straße getrennt gewesen.

Dieses Urteil wurde 16 Jahre später bestätigt, wonach Treiben so zu organisieren sind, dass sie nicht direkt auf Straßen und Siedlungen zuführen 2).

Daraus ergibt sich aber keine Verpflichtung, durch Jagdpersonal oder Schützen das Drückjagdgebiet gegen Straßen oder in der Nähe gelegene Siedlungsgebiete abzuschirmen 3).

Auch wurde eine Haftung des Revierinhabers nach § 833 BGB (Schäden durch Tierhalter) abgelehnt, da Wild zunächst erst mal herrenlos ist 4).

Vielmehr hat der Verursacher einer Gefahr, hier der Jagdleiter, bei der zuständigen Behörde darauf hinzuwirken, dass Warnschilder aufgestellt werden oder ihm das Aufstellen gestattet wird 5). Unterlässt er dies in Kenntnis der Gefahr, liegt eine schuldhaft Verletzung der Verkehrssicherungspflicht vor, die zum Schadensersatz verpflichtet. Es ist also geboten, die Jagden rechtzeitig der zuständigen Straßenverkehrsbehörde schriftlich anzuzeigen und um eine geeignete Warnung der Verkehrsteilnehmer anzuhalten.

Ein Untätig bleiben der Behörde kann zu einer Haftung des Staates führen, entbindet aber den Jagdleiter / Jagdausübungsberechtigten nicht von eigenen Warn- und Organisationsmaßnahmen.

In einem anderen Fall fand eine Treibjagd auf Niederwild parallel zur Straße in einem offenen, gut überschaubaren Gelände statt. Zwischen Treiben und Straße wurde in einer Entfernung von rund 70 Meter zur Fahrbahn eine Postenkette aus Schützen abgestellt, die untereinander einen Abstand von nur 30 Meter hatten. Plötzlich wurde ein Stück Rehwild hochgemacht, es floh über die Straße und verursachte einen Verkehrsunfall mit erheblichem Sachschaden.

Das Gericht 6) verneinte eine Haftung des Jagdausübungsberechtigten, weil dieser mit dem Aufstellen der dichten Postenkette seiner Pflicht zur Sicherung des Straßenverkehrs ausreichend nachgekommen sei. Zu weiteren Maßnahmen (Schild, Posten, Lappen) sei er nicht verpflichtet gewesen, weil das Gelände von der Fahrbahn gut einsehbar gewesen sei, so dass die Verkehrsteilnehmer durch die Wahrnehmung der Jäger ausreichend vorgewarnt gewesen seien.

Die Jagd sei auch nicht zu nahe an der Straße durchgeführt worden. Denn auch bei einem größeren Abstand wäre die Gefahr für die Verkehrsteilnehmer nicht wesentlich geringer gewesen, weil Rehwild, wenn es hochgemacht werde, oft erst nach geraumer Zeit in einer Flucht verhalte und sein Fluchtweg kaum zu beeinflussen sei.

Bei einer Drückjagd auf Rotwild in einem Abstand von rund 1300 Meter zur Straße kommt es mit einem flüchtigen Rothirsch, der über die Fahrbahn wechselt, zu einem Verkehrsunfall. Die Verkehrsteilnehmer wurden nicht auf die Gefahr eines erhöhten Wildwechsels hingewiesen. Das Gericht hat eine Haftung des Jagdausübungsberechtigten verneint. Der Geschädigte habe nicht nachgewiesen, dass der Unfall durch die Drückjagd verursacht worden sei.

Grundsätzlich sei nicht davon auszugehen, dass der Jagdausübungsberechtigte gehalten sei, die Verkehrsteilnehmer vor Gefahren durch Wild zu bewahren; denn die Begegnung mit flüchtigem Wild gehöre auf Straßen, die über Land oder durch Wald führten, zu den normalen Gefahren des Straßenverkehrs, auf die sich jeder Verkehrsteilnehmer selbst einstellen müsse.

Anders verhält es sich, wenn der Straßenverkehr über diese „normale“ Wildgefahr hinaus „erhöht“ durch Wild gefährdet werde, das durch die Jagd aufgestört worden sei. In einem solchen Fall könne eine Haftung des Jagdausübungsberechtigten entstehen, sofern er die Verkehrsteilnehmer nicht auf diese Gefahrenerhöhung hingewiesen habe.

Ob eine derartige, dem Jagdausübungsberechtigten zurechenbare erhöhte Wildgefahr im konkreten Falle vorliege, hänge insbesondere von der Entfernung zwischen der Straße und der Jagd, von der Richtung der Jagd und von der Beschaffenheit des Jagdgebietes ab. Nach diesen Kriterien spreche der Beweis des ersten Anscheins nur dann für eine Ursächlichkeit zwischen Jagd und Unfall, wenn sich der Zusammenprall mit dem Wild während einer in unmittelbarer Nähe der Straße durchgeführten Jagd ereignet habe und die Gestaltung der Jagd einen erhöhten Wildwechsel über die Straße habe erwarten lassen. Eine solche Situation habe der Geschädigte nicht nachgewiesen.



Die Drückjagd habe nämlich nicht in unmittelbarer Nähe der Straße stattgefunden, sondern in einer Entfernung von mindestens 780 Metern. Hinzu komme, dass sich zwischen Jagd und Straße ein ausgedehntes Dickicht befinde. Dieser Bewuchs spreche dagegen, dass sich der Hirsch auf der Flucht vom Jagdgebiet in Richtung auf die Straße befunden habe, zumal das Drücken parallel zur Straße stattgefunden habe.

Ferner spreche gegen eine Ursächlichkeit zwischen Jagd und Unfall, dass der Zusammenprall an einem Hauptwechsel erfolgt sei, an dem es jedes Jahr zu Wildunfällen komme und auf den durch ein Verkehrszeichen hingewiesen werde. Diese normale Gefährlichkeit der Unfallstelle, an der auch ohne Jagdausübung häufig mit Wild zu rechnen sei, spreche gegen die Vermutung, dass der Hirsch infolge der entfernten Drückjagd die Straße überquert habe.

- 1.) BGH v. 10.02.1976 – VI ZR 160/74
- 2.) LG Paderborn – I S 25/02
- 3.) OLG Celle v. 17.02.2003 – 9 U 12/03
- 4.) AG Celle v. 12.03.2003 – 15 C 17/03
- 5.) OLG Köln v. 23.11.1994 – 2 U 91/94
- 6.) LG Aachen v. 30.08.1990 – 6 S 176/90

## II. Weitere Urteile

### **Sicherheitspflichten bei der Jagd**

Bei der Veranstaltung einer Drückjagd auf Wildschweine müssen auch Gefahren, die durch flüchtendes Wild für unbeteiligte Dritte entstehen können, ausgeräumt werden. Verletzt der Veranstalter solche Sicherheitspflichten, macht er sich schadensersatzpflichtig, wenn ein an der Drückjagd Nichtbeteiligter zu Schaden kommt. LG Aschaffenburg Az.: 2 S 329/97

### **Verkehrssicherungspflicht bei Treibjagd nahe einer Bundesstraße**

Der Veranstalter einer Treibjagd verletzt die ihm obliegende Verkehrssicherungspflicht nicht, wenn das hochgemachte Wild nicht in Richtung einer befahrenen Straße treibt, sondern das Wild von der Straße möglichst wegführt und dabei durch eine Postenkette einem Wildwechsel über die Straße soweit wie möglich vorbeugt. 2. Kann der Verkehrsteilnehmer das Jagdgebiet von der Straße her einsehen, bedarf es zur zusätzlichen Warnung des Straßenverkehrs nicht weiterer Hinweise auf eine etwa 70 - 80 m seitlich der Straße stattfindende Treibjagd (etwa durch Streckenposten oder durch sogenannte Jagdlappen). 3. § 20 Abs. 1 BJagdG ist ein Schutzgesetz i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB. Aus § 20 BJagdG ist kein generelles Verbot herzuleiten, in der Nähe von Bundes- oder anderen Straßen die Jagd auszuüben.



§§ 823 Abs. 1, 823 Abs. 2 in Verbindung mit § 20 BJG  
LG Aachen v. 30.08.1990 - 6 S 176/90  
AG Geilenkirchen - 5 b C 50/90 - LBS Fundstelle: r+s 1991, 20

## **Verkehrssicherungspflicht bei Drückjagd**

Schadensersatz wegen eines Unfallereignisses aus Amtshaftung; Verletzung einer allgemeinen Straßenverkehrssicherungspflicht; Schutz vor Gefahren von über die Straße wechselndem Wild; Gefahrenabwehr des Jagdausübungsberechtigten

§ 823 Abs. 1 BGB, § 20 BJG  
LG Rostock v. 06.09.2002 - 4 O 176/02 - 117er

Tiere sind nach der Bestimmung des § 28 Abs.1 StVO grundsätzlich von der Straße fernzuhalten - zur Haftung des Halters eines Jagdhundes bei der Nachsuche  
§ 833 BGB OLG Bamberg v. 20.02.1990 - 5 U 41/89  
LG Bamberg - 10 526/88 - Archiv DJV

### III. Weiteres Beispiel:

Auf einer Drückjagd in Straßennähe überquert ein Überläufer die Straße und verursacht einen Unfall. Die Verkehrsteilnehmer wurden nicht gewarnt.

Für diesen Schaden haftet der Jagdleiter/ Jagdausübungsberechtigte, weil er das Treiben ohne Warnung des Verkehrs angesetzt hat. Die teilnehmenden Schützen haften in der Regel nicht, weil sie auf eine ordnungsgemäße Organisation der Jagd vertrauen dürfen.

Schon gar nicht haften die (nicht Haftpflicht versicherten) Treiber, obwohl sie unmittelbar das Wild hochgemacht haben, da sie auf Weisung des Jagdleiters / Jagdausübungsberechtigten tätig werden.

Auf derselben Drückjagd gerät ein Jagdhund auf die Straße und verursacht einen Verkehrsunfall. Auch hier haftet der Jagdleiter / Jagdausübungsberechtigte für den Schaden aus den vorgenannten Gründen. Daneben besteht grundsätzlich auch eine Haftung des Hundehalters, weil er für Schäden seines Tieres auch ohne Verschulden einzustehen hat.

Wurden die Verkehrsteilnehmer jedoch gewarnt und entsteht gleichwohl infolge zu schnellen Fahrens ein Schaden, so besteht kein Haftungsanspruch. Denn mit der Warnung hat der Jagdleiter / Jagdausübungsberechtigte alles getan, was von ihm verlangt wird. Es fehlt an einer Pflichtwidrigkeit. Auch der Hundehalter haftet in einer solchen Situation nicht, weil das Mitverschulden des Geschädigten so schwer wiegt, dass es die Haftung verdrängt.

#### IV. Anmerkung:

Der Geschädigte muss beweisen, dass der Unfall durch die Jagd verursacht wurde. Bei einem Treiben in Straßennähe spricht der Beweis des ersten Anscheins dafür, dass der Unfall auf die Jagd zurückzuführen ist. Fehlt es an der Ursächlichkeit zwischen Jagd und Unfall, so liegt ein normaler Wildunfall vor, für den die Kasko-Versicherung einzutreten hat.

Ist der Unfall auf die Jagd zurückzuführen, liegt in der Regel kein Wildunfall im üblichen Sinne vor, soweit eine Haftung des Jagdleiters / Jagdausübungsberechtigten wegen Verletzung der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht gegeben ist. Für solche Schäden hat nicht die Kasko-Versicherung aufzukommen, sondern die Jagdhaftpflichtversicherung. Nur wenn trotz ausreichender Sicherungsmaßnahmen der Schaden eingetreten ist, kommt eine Haftung der Kasko-Versicherung in Betracht, weil eine Haftung des Jagdleiters / Jagdausübungsberechtigten ausscheidet.

#### Bewertung:

1.) Treib- / Drückjagden sollten rechtzeitig der zuständigen Straßenverkehrsbehörde schriftlich angezeigt werden, falls mit einer erhöhten Gefährdung des Straßenverkehrs zu rechnen ist. In diesem Schreiben sollte man auf die erhöhte Gefahr durch straßenüberquerendes Wild und Jagdhunde hinweisen, verbunden mit der Bitte, die Verkehrsteilnehmer in geeigneter Weise zu warnen.

Übernimmt die Behörde die Sicherung des Straßenverkehrs, so kann in der Regel das Aufstellen von Warnschilder durch den Jagdleiter / Jagdausübungsberechtigten unterbleiben. Trifft allerdings die Behörde keine Maßnahmen, so ist der Jagdleiter verantwortlich zur Sicherung des Straßenverkehrs, wobei dieses in Abstimmung mit der zuständigen Behörde bei der Durchführung der Maßnahmen gemacht werden sollte.

2.) Trotzdem sollte aber gelten, dass Treiben von der Straße wegführen, Rückwechsel soweit möglich gesichert und falls notwendig eine Verlappung entlang der Fahrbahn angebracht sein sollte.

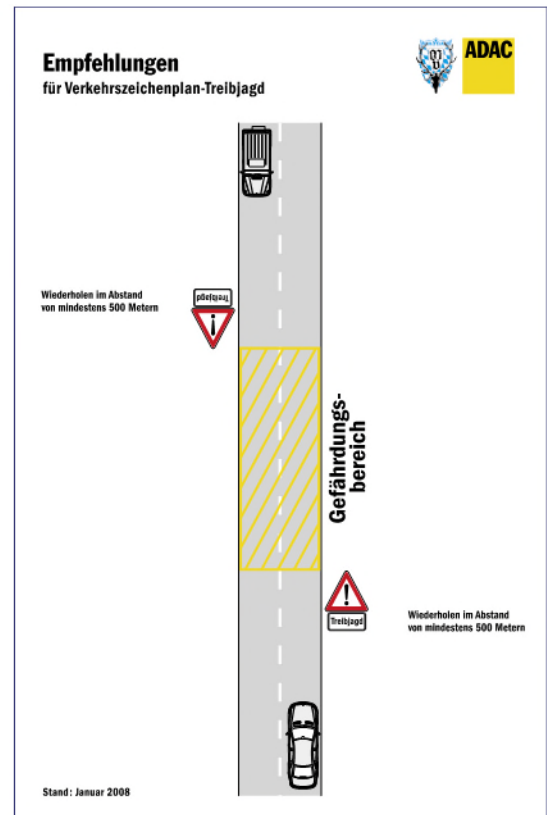
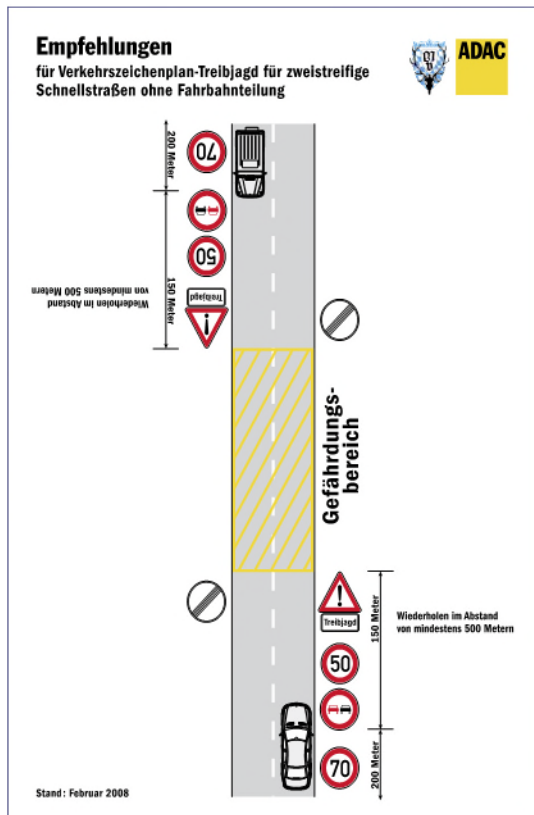
Eine Warnung der Verkehrsteilnehmer mittels Verkehrszeichen 101 sollte erfolgen und in Gebieten die unübersichtlich sind (Waldgebiete auf beiden Seiten) und ein Wechseln des Wildes sehr wahrscheinlich ist, vielleicht sogar Warnposten aufgestellt werden.

#### Folgerung:

Nimmt man sich das bayrische Innenministerium als Beispiel, so ist das Zusatzschild „Treibjagd“ zugelassen worden und wird nach Beurteilung des Jagdleiters auch bei allen Arten von Gesellschaftsjagden als zweckmäßig erachtet. Dabei soll von Seiten der Straßenverkehrsbehörden den Anträgen der Jagdausübungsberechtigten entsprochen werden, wobei eine 14-tägige Vorbereitungszeit als ausreichend angesehen wird.

Damit eine Vorgehensweise zur Zufriedenheit aller Beteiligten und ein einheitliches Handeln gegeben ist, ist anzuraten, dass sich Vertreter der Jägerschaft mit den beteiligten Behörden (Straßenverkehrsbehörden, Straßenbaulastträger, Polizei), eventuell unter Einbeziehung der Landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaft, zu einem Gespräch zusammenfinden.

Der Bayrische Jagdverband hat zusammen mit dem ADAC folgenden Entwurf ausgearbeitet und empfiehlt seinen Mitgliedern folgende Verkehrsabsicherung einzuhalten



Auf Bundes-, Staats- oder Kreisstraßen müssen die Verkehrsschilder nach dem Verkehrszeichenplan A (I.) aufgestellt werden. Auf Gemeindestraßen genügt der „kleine Verkehrszeichenplan“ mit dem Schild „Treibjagd“ (r).

\* gemeinsamer Entwurf des ADAC und BJV

Der BJV hat einen Vordruck „Anordnung für eine Drück-/ Treibjagd bei der Straßenverkehrsbehörde“ in Umlauf gebracht, der die verkehrsrechtliche Antragserstellung für das beteiligte Jagdrevier und die Straßenverkehrsbehörde erleichtern soll.

Der Bayrische Jagdverband führt auch Schulungen für interessierte Jagdpächter, Jagdleiter, Jagdausübungsberechtigte, Jagdaufseher und Jäger durch.

Auf der folgenden Seite finden Sie, das Antragblatt des Bayrischen Jagdverbands an die Straßenverkehrsbehörde, für die Genehmigung auf die verkehrsrechtliche Anordnung für eine Drück-/ Treibjagd.

Desweiteren ist es ratsam am Tag der Gesellschaftsjagd einen Fotoapparat, Stift und einen Vordruck einer Wildunfallbescheinigung dabei zu haben, um einen Verkehrsunfall mit wechselndem Wild schnell und professionell aufzunehmen, um den Jagdablauf nicht längerfristig unterbrechen zu müssen.

Die Vordrucke sind beigelegt.

.....  
 Name Vorname des Revierinhabers PLZ Wohnort Datum

An  
 das Landratsamt/Ordnungsamt  
 -Straßenverkehrsbehörde-

.....  
 PLZ Ort

**Antrag auf verkehrsrechtliche Anordnung für Treib- und Drückjagden gem. § 44 und 45 StVO für das Jagdjahr .....**

hier: Sicherungsmaßnahmen im vereinfachten Verfahren nach Vorbild Teil A Nr. 1.3.1 Abs. 10 RSA 9 5 gemäß IMS v.om 18. 10. 2007

Sehr geehrte Damen und Herren,  
 hiermit stelle ich Antrag auf verkehrsrechtliche Anordnung zur Durchführung

- dringend abzuhaltenden Treibjagden/Drückjagden auf Schwarzwild zur Vermeidung von Wildschäden,
- einer alljährlich abzuhaltenden Gesellschaftsjagd.

Antragsteller		Verantwortlicher Jagdleiter	
Name		Name	
Straße		Straße	
PLZ Ort		PLZ Ort	
Telefon	Fax	Telefon	Mobil Verantwortlicher:

Jagdrevier	Teilbereich
<input type="checkbox"/> Außerhalb geschlossener Ortschaft, zwischen..... <input type="checkbox"/> Bundesstraße B_____ <input type="checkbox"/> Staatsstraße S_____ <input type="checkbox"/> Kreisstraße K_____ <input type="checkbox"/> Gemeindestraße	
Der Antragsteller versichert, dass der o.a. Verantwortliche, die erforderlichen Fachkenntnisse durch die vom Bayerischen Staatsministerium des Innern anerkannte Schulung beim Landesjagdverband Bayern e.V. absolviert hat. Eine Teilnahmebescheinigung sowie Verkehrszeichenplan 1 u. 2 liegt der Behörde bereits vor. Es wird hiermit versichert, dass der Jagdleiter die Verantwortung für die ordnungsgemäße Aufstellung der Verkehrszeichen nach <input type="checkbox"/> Verkehrszeichenplan 1, <input type="checkbox"/> Verkehrszeichenplan 2 übernimmt. Ich bitte im konkreten Falle um Erteilung einer <input type="checkbox"/> fernmündlichen Anordnung einer <input type="checkbox"/> schriftlichen Anordnung. Der Verkehrsbeschränkung gem. §§ 44/45 StVO.	
Kostenentscheidung: Ich bitte den günstigsten Kostensatz (10,20 €) pro Jahr, gem. §§ 1 mit 4 der GebOST i.V. m.Nr. 261 GebTSt in der derzeit gültigen Fassung anzusetzen.	

.....  
 Unterschrift

<b>Wildunfallbescheinigung</b> Zur Vorlage bei der Versicherung, Automobilclub oder Behörde		Revier	
		Pächter	
		PLZ/Ort	
		Straße	
		Tel.:	
Unfall vom	Uhrzeit	gemeldet am	
Unfallort (genaue Bezeichnung)			
gemeldet von ( Name, Anschrift)			
Geschädigter( Name, Anschrift)			
beschädigtes Fahrzeug ( z.B. Pkw, Kraftrad etc. )			
Hersteller	Farbe	Baujahr	Amtl. Kennz.
Zeuge (Name, Anschrift, Tel.)			

**Nähere Angaben zum Unfallhergang und Art der Beschädigung am Fahrzeug**

<b>Straßenzustand</b>	trocken	naß	vereist	Schnee
<b>Sichtverhältnisse</b>	Tageslicht	Dämmerung	Dunkelheit	Nebel
<b>Art des Wildes</b> ( z.B. Reh, Hase, Wildschwein )				
<b>Zusammenstoß Fahrzeug/Wild</b>			<b>keine Berührung</b>	
<b>Wild</b>	verendet	verletzt	geborgen	nicht aufgefunden
<b>Kurzbeschreibung des Kfz- Schadens</b>				
<b>Fahrzeug</b>	fahrbereit		wurde abgeschleppt	
<b>Schadenshöhe</b> (geschätzt)			unbekannt	

**Nähere Angaben zum Unfallhergang mittels Skizze auf Rückseite zeichnen !!!**

Diese Wildunfall-Meldung gilt als Bescheinigung zur Vorlage bei der mit der Schadensregulierung befassten Versicherungsgesellschaft, einem Automobilclub oder einer Behörde.

**Diese Meldung ersetzt nicht die formelle Schadensanzeige bei der zuständigen Versicherungsgesellschaft.**

Ort, Datum	Ort, Datum
(Unterschrift) Geschädigter	(Unterschrift) Revierinhaber oder Vertreter

## **IV. Regeln für das Aufstellen von Verkehrszeichen**

Verkehrszeichen tragen dazu bei, gefährliche Situationen zu entschärfen und Unfälle zu verhindern, das können sie nur, wenn sie auch für alle Verkehrsteilnehmer erkennbar sind.

Für die Aufstellung und Einhaltung der Sicherungsmaßnahmen ist der für die Jagd verantwortliche Jagdleiter, bzw. der Jagdausübungsberechtigte zuständig.

Die Anordnung von Verkehrszeichen anlässlich der Durchführung einer Jagd sollte schriftlich erfolgen und demzufolge beim zuständigen Straßenverkehrsamt eingeholt werden.

Alle Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen müssen den amtlichen Mustern der StVO §§ 39 bis 43 entsprechen, deren Ausführung nicht unter den folgenden Anforderungen anerkannter Gütebedingungen liegen darf. Mehr Informationen zu den Anforderungen und zum Aufstellen von Verkehrszeichen geben u.a. die ZTV-SA (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen) und die RSA aus.

### **Folgende Grundregeln sollten beim Aufstellen von Verkehrszeichen beachtet werden:**

Das Ziel ist, die Zahl der Verkehrsunfälle zu verringern. Dazu gehört zwingend eine funktionsfähige Verkehrsbeschilderung. Es sind an den einbezogenen Straßen jeweils in beide Fahrtrichtungen Verkehrszeichen aufzustellen, die Verkehrszeichen werden grundsätzlich gut sichtbar außerhalb der Fahrbahn aufgestellt.

### **Die fachgerechte Aufstellung von Verkehrszeichen untergliedert im Wesentlichen in diese 4 Bereiche:**

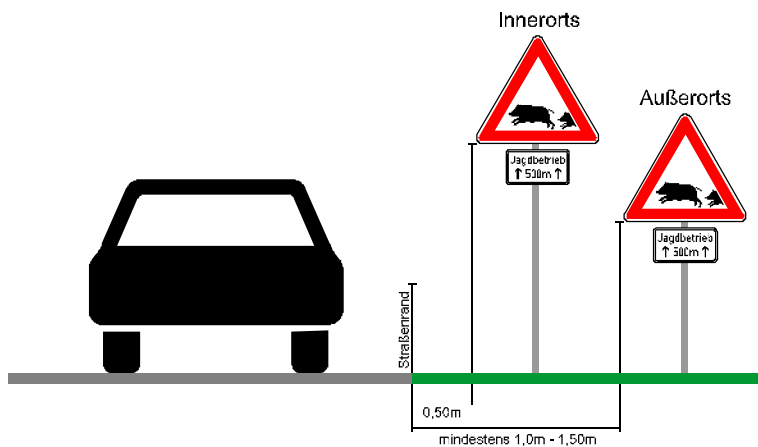
- **Seitenabstand zur Straße**
- **Aufstellhöhe der Schilder**
- **Stand sicherheitsmaßnahmen**
- **Verdreh und Wackelfreies aufstellen der Schilder**

## 1. Seitenabstand zur Fahrbahn

Seitenabstand der Schildaußenkante zur Fahrbahn

Innerorts 0,50 m, bei beengten Verhältnissen 0,30 m

Außerorts 1,50 m, bei beengten Verhältnissen 1,00 m



## 2. Aufstellhöhe der Schilder

Höhe der Schilder wird bis zur Unterkante des Schilds gemessen

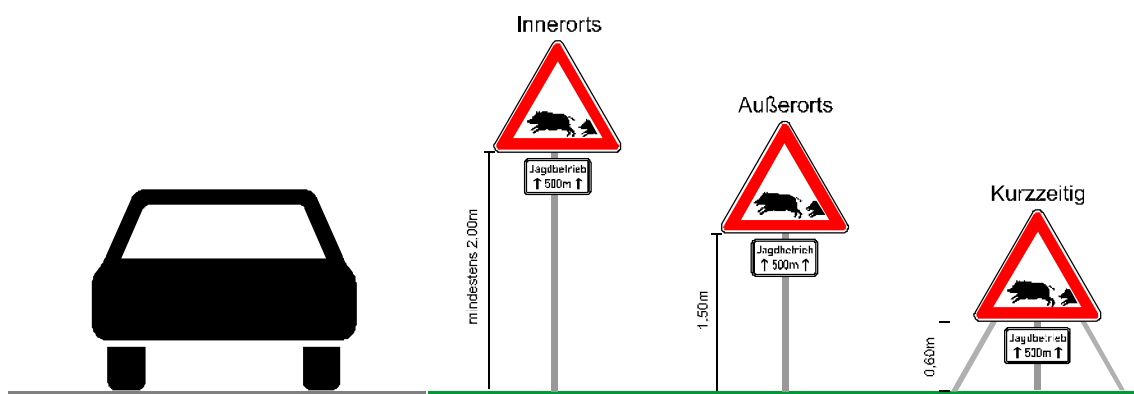
2,0 m außerhalb der Fahrbahn und über Gehwegen,

2,2 m über Radwegen.

1,5 m Innerorts, z. B. auf Mittelinseln, Grünstreifen, Parkstreifen

1,5 m Außerorts bei Mehrstreifigen Straßen,

0,6 m Außerorts bei 2-streifigen Straßen sowie bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer

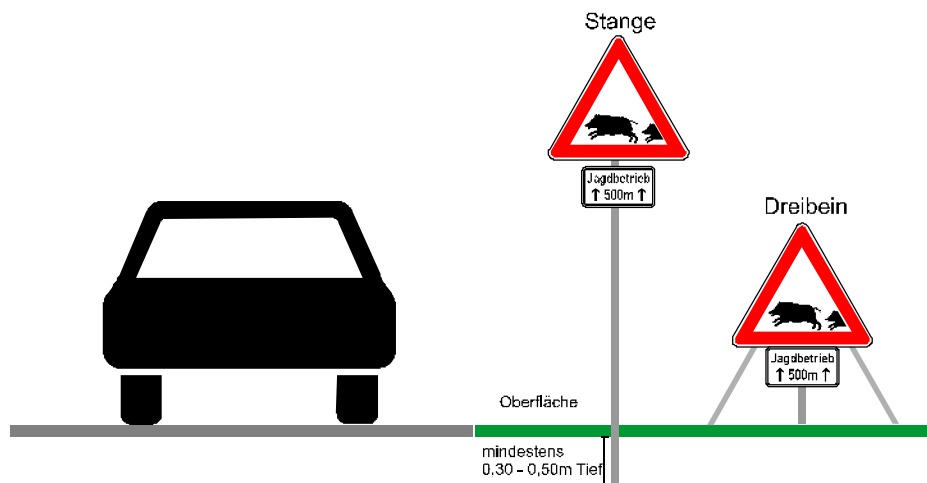




### 3. Standsicherheit

Ein wesentliches Merkmal einer fachgerechten Aufstellung von Verkehrszeichen ist die Standsicherheit. Hier gibt es in der Praxis noch erheblichen Nachholbedarf.

3 - 4 Hammerschläge auf den Halter (Rohr/ Holzpflog) sind meistens zu wenig, um einem Fahrtwind von 100 Km/H standzuhalten.



### 4. Verwackel und Verdrehungssicheres Aufstellen der Schilder

Am weitesten verbreitet ist die Montage mit Klemmschellen. Schellen aus Metall sind die sicherste Wahl. Schellen aus Kunststoff können altersbedingt brechen oder rutschen am Schaftrohr herunter, obwohl sie festgezogen sind.



Von einer Befestigung von Verkehrszeichen mit Draht, Klebeband oder Kabelbindern ist dringend abzuraten.

## V. Erstellen von Verkehrsschildern

Folgende Merkmale sollten beim Selbsterstellen von Verkehrsschildern beachtet werden:

### Die Verkehrszeichengröße ist gegliedert in folgende Größen:

Größe 1: bis 29 km/h = Seitenlänge 630mm = 70% von Größe 2

Größe 2: 30 bis 79 km/h = Seitenlänge 900mm = 100%

Größe 3: ab 80 km/h = Seitenlänge 1260mm = 125% - 140% von Größe 2

### Gestaltung und Material des Schilds:

Als Schriftarten kommen ausschließlich die beiden Varianten nach DIN 1451 in Betracht. verkehrsrechtliche Anordnung für eine Drück-/ Treibjagd

Aa Bb Cc Dd Ee Ff Gg Hh Ii Jj Kk Ll Mm Nn Oo  
Pp Qq Rr Ss Tt Uu Vv Ww Xx Yy Zz - 0 1 2 3 4 5  
6 7 8 9

Schilder die mit vermeintlich "ähnlichen" Schriftarten erstellt wurden, vermitteln zwar dem Verkehrsteilnehmer den gleichen Inhalt, sind verkehrstechnisch gesehen aber unzulässig.

Wichtig ist die Verwendung von retroreflektierenden Materialien (insbesondere Reflexfolien) mit Zulassung für den Straßenverkehr - denn nicht jede Reflexfolie darf verwendet werden.

### Anforderungen an das Leistungsniveau von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

Verkehrszeichen müssen ihre Funktionalität sowohl am Tage als auch bei Dunkelheit erfüllen. Das heutige Verkehrsaufkommen verlangt vom Autofahrer rasches Reaktionsvermögen auf sich ständig ändernde Verkehrssituationen.

Ein rechtzeitiges Wahrnehmen, Erkennen und Lesen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen ist daher zur Aufrechterhaltung bzw. zur Erhöhung der Verkehrssicherheit unbedingte Notwendigkeit.

Die visuelle Qualität eines Verkehrszeichens muss nicht nur zum Zeitpunkt seiner Installation im Neuzustand, sondern während seiner ganzen funktionalen Lebensdauer im Verkehrsraum über Jahre hinweg gewährleistet sein.

Die DIN 67520 legt für verschiedene Reflexions-Klassen die lichttechnischen Mindestanforderungen für die Reflexwerte im Neuzustand fest.

Für die kritische Untergrenze des spezifischen Rückstrahlwertes für den Gebrauchszustand eines Verkehrszeichens setzt man erfahrungsgemäß einen Wert von 60% an.

Die spezifischen Rückstrahlwerte der RA2 und RA3 Folie verringern sich im Gegensatz zur RA1 Folie trotz des Alterungsprozesses auch nach mehrjährigem Einsatz nur sehr langsam. Wenn man die direkten Rückstrahlwerte vergleicht, zeigt sich, dass die Materialien der Klassen RA2 und RA3 um den Faktor 4 bis 5 höhere Rückstrahlwerte als Materialien der Klasse RA1 noch nach Jahren aufweisen.

Geht man davon aus, dass generell die Verkehrszeichen mit RA1 Materialien bei niedriger Umfeldleuchtdichte gerade das Leuchtdichteminimum erreichen, ist die Erkennbarkeit bei diesen Mindestwerten auf keinen Fall mehr gewährleistet, selbst wenn man den Alterungsprozess der Verkehrszeichen hier unberücksichtigt lässt.

### **Leuchtdichte von Verkehrszeichen bei Nacht**

Wissenschaftliche Untersuchungen zur Bewertung der erforderlichen Leuchtdichte von Verkehrszeichen bei Nacht unter Berücksichtigung der typischen Altersstruktur der Verkehrsteilnehmer haben nachgewiesen, dass bei einem Lesbarkeitsfaktor von 0,75 eine Leuchtdichte bis zu  $20 \text{ cd/m}^2$  je nach Umfeldleuchtdichte erforderlich ist, bei der ein Verkehrsteilnehmer das Verkehrszeichen aus sicherer Entfernung lesen kann.

Ein Lesbarkeitsfaktor von 0,75 erfasst jedoch nur etwa 67% aller Verkehrsteilnehmer. Mit zunehmendem Alter der Fahrer – der Anteil der älteren Verkehrsteilnehmer wächst tendenziell – erhöht sich der Lesbarkeitsfaktor und somit auch die zum rechtzeitigen Erkennen der Verkehrszeichen erforderliche Leuchtdichte. Durch eine Erhöhung der Leuchtdichte lässt sich die altersbedingte Sehschärfe der Verkehrsteilnehmer kompensieren. Eine Verbesserung der Leuchtdichte kann durch die Verwendung von hoch reflektierendem Folienmaterial erreicht werden.

Nach der StVO muss das für Verkehrszeichen verwendete Folienmaterial dem Orientierungs- und Regelungsbedürfnis gerecht werden, wobei die Funktionstüchtigkeit der Verkehrszeichen langfristig sichergestellt sein muss.

Umweltfaktoren, die den Alterungsprozess und die Sichtbarkeit der Verkehrszeichen (wie UV-Strahlung, Schmutz, Betauung) beeinflussen, konstruktionsbedingte Eigenschaften der Autoscheinwerfer, die ihr gebündeltes Licht immer mehr auf die Fahrbahn als zum Verkehrszeichen bringen, als auch die zunehmende Anzahl der älteren Verkehrsteilnehmer verlangen für eine sichere Nachtsichtbarkeit der

Verkehrszeichen hoch reflektierendes Folienmaterial wie zum Beispiel:

Reflexionsfolie der Klasse RA3 nach DIN 67520.

Die Gewährleistung der erforderlichen Reflexions-Klassen muss beim Aufstellen der Verkehrswarschilder immer gegeben sein.

Zeichen nach § 39 bis § 43 StVO		normales Umfeld			hell erleuchtetes Umfeld und/oder viele externe Lichtquellen		
		Autobah n	Außerort s	Innerort s	Autobah n	Außerort s	Innerort s
Alle Zeichen außer den nachstehen d aufgeführte n	Aufstellort : rechts	RA2	RA2	RA2	RA3	RA2	RA3
	Aufstellort : hoch / links	RA2	RA2	RA2	RA3	RA3	RA3
Warte- und Haltegebote an Bahnübergängen		-	RA3	RA3	-	RA3	RA3
Warte- und Haltgebote an Kreuzungen, Einmündungen und bei verengter Fahrbahn; Zeichen für vorgeschriebene Fahrtrichtung und vorgeschriebene Vorbeifahrt		RA3	RA2	RA3	RA3	RA3	RA3
Zeichen in Arbeitsstellen		RA2	RA2	RA2	RA3	RA2	RA2
Sonderwege, Haltverbote und Parken; Touristische Unterrichtungstafeln gemäß Z 386 StVO und VwV-StVO zu Zeichen 386		RA1	RA1	RA1	RA1	RA1	RA1

Die Reflexions-Klassen (RA-Klassen) definieren die Anforderungen an den spezifischen Rückstrahlwert  $R_A$  gemäß den Tabellen der DIN 67520 bzw. DIN EN 12899-1:

RA1 = Werte entsprechend DIN EN 12899-1, Tabelle 3 bzw. DIN 67520, Tabelle 2

RA2 = Werte entsprechend DIN EN 12899-1, Tabelle 4 bzw. DIN 67520, Tabelle 3

RA3 = Werte entsprechend DIN 67520, Tabelle 5

### **Wichtig ist auch die Übereinstimmung mit den Aufsichtsfarben für Verkehrszeichen**

Für die Bewertung der Farben galt DIN 6171 „Aufsichtsfarben für Verkehrszeichen, Farben und Farbgrößen bei Beleuchtung mit Tageslicht“. In den Gütebedingungen waren Mindestrückstrahlwerte nach DIN 67 520, Blatt 1, festgelegt und von den mit einem Gütezeichen versehenen Verkehrszeichen im Neuzustand einzuhalten.

Die Überprüfung der genannten Eigenschaften hatte nach den Prüfvorschriften für die einzelnen Verkehrszeichenarten zu erfolgen. Die Untersuchungen wurden von der damaligen Bundesanstalt für Materialprüfung in Berlin-Dahlem durchgeführt.

Zusätzlich gab der RAL zu Beginn der 1970er Jahre die Farbkarten „RAL-F 7 Reflexfarben“ und „RAL-F 81 Farben im Straßenverkehr“ heraus, welche die Farben der Verkehrszeichen im Neuzustand zeigten.

Die in der Sonderfarbreihe RAL-F 7 festgelegten Farbtöne sind:

RAL 2006, RAL 3019, RAL 3030, RAL 5016, RAL 6030, RAL 8026, RAL 9014, RAL 9019

Die in der Sonderfarbreihe RAL-F 81 festgelegten Farbtöne sind:

RAL 1023 (Verkehrsgelb), RAL 2009 (Verkehrsorange), RAL 3020 (Verkehrsrot), RAL 4006 (Verkehrspurpur), RAL 5017 (Verkehrsblau), RAL 6024 (Verkehrsgrün), RAL 7042 (Verkehrsgrau A), RAL 7043 (Verkehrsgrau B), RAL 9016 (Verkehrsweiß), RAL 9017 (Verkehrsschwarz)

Weitere Farben, die für Verkehrszeichen eingesetzt wurden, waren RAL 1003 (Signalgelb), beispielsweise für Zeichen 306/307 (Vorfahrtstraße), sowie RAL 5005 (Signalblau), beispielsweise für Fahrtrichtungszeichen.

## V. Erstellung eines Piktogramms für Drückjagden:

Durch die bestehende allgemeine Verkehrssicherungspflicht und keinem „richtigen“ zu kaufenden Verkehrswarnzeichen, was den Richtlinien der Straßenverkehrs-Ordnung entspricht, habe ich an der Gestaltung und Umsetzung eines neuen Drückjagd-Warnzeichens gearbeitet.

Meine Vorgabe war, ein Zeichen zu entwickeln was der Straßenverkehrsordnung entspricht.

Mit der vorherigen Bestimmung der:

1. richtigen Größe,
2. der Beschaffenheit des Materials
3. der Gestaltung des Verkehrswarnzeichens „Achtung Jagdbetrieb“.

Dafür musste ich herausfinden, was Autofahrer bewegt die Geschwindigkeit zu drosseln und mit größerer Aufmerksamkeit, die Seitenränder der Straße zu beachten. Um die Aufmerksamkeit der Straßenverkehrsteilnehmer bei Drück-/ und Treibjagden zu erwecken. Ich stellte mir die Frage, vor welcher Gefahr die Leute am meisten Respekt und Angst vor möglichen Unfällen bei der Gesellschaftsjagd haben.

Was ich in einer Befragung von 100 Verkehrsteilnehmern erfahren wollte.

### Frage:

**Es ist Drück- / Treibjagdsaison, vor welcher Gefahr haben Sie mehr Angst, einen Unfall im Straßenverkehr zu erleiden, durch flüchtendes Wild, jagenden Hunden oder umherlaufenden Treibern und Jägern?**

1. Rehen
2. Rotwild
3. Wildschweinen
4. freilaufenden Hunden
5. Treibern / Jägern

Die Auswertung der Teilnehmer an der Befragung sah folgendermaßen aus:

63 %	der Leute meinten Wildschweine
23 %	Rotwild
10%	Rehe
4%	sagten Jäger (die Befragten hatten die Befürchtung erschossen zu werden).







Um die Akzeptanz des Schildes zu testen machte ich folgende Handzettel mit den schon vorhandenen Straßenverkehrsschildern und meinem neu entworfen Schild.

### Wie würden Sie sich bei der Sichtung eines solchen Verkehrsschildes auf einer Landstrasse verhalten?



- Ich mach nichts und fahre mit gleicher Geschwindigkeit weiter
- Ich verringere meine Geschwindigkeit um 10km/h und fahre weiter und beobachte den Straßenrand
- Ich verringere meine Geschwindigkeit um mehr als 25 km/h, beobachte den Straßenrand und halte mich Bremsbereit
- andere Reaktion:

---

---

---



- Ich mach nichts und fahre mit gleicher Geschwindigkeit weiter
- Ich verringere meine Geschwindigkeit um 10km/h und fahre weiter und beobachte den Straßenrand
- Ich verringere meine Geschwindigkeit um mehr als 25 km/h, beobachte den Straßenrand und halte mich Bremsbereit
- andere Reaktion:

---

---

---



- Ich mach nichts und fahre mit gleicher Geschwindigkeit weiter
- Ich verringere meine Geschwindigkeit um 10km/h und fahre weiter und beobachte den Straßenrand
- Ich verringere meine Geschwindigkeit um mehr als 25 km/h, beobachte den Straßenrand und halte mich Bremsbereit
- andere Reaktion:

---

---

---

© Umfrage im Rahmen der Facharbeit „Verkehrssicherung im Jagdbetrieb“ von Joachim Heß für den Deutschen Wildschutz Verband

Leider hatten viele Leute bei der Sommerhitze keine Zeit und Muße sich den Zettel komplett durch zu lesen und zu bewerten bzw. Ihre Meinung ankreuzen oder zu kommentieren.

### **Auswertung von den nur 21 ausgefüllten Handzetteln:**

#### **Schild 1:**

- 14 entschieden - würden nicht die Geschwindigkeit verringern
- 3 entschieden - die Geschwindigkeit deutlich herab zu setzen
- 4 entschieden - nur kurz die Geschwindigkeit verringern

#### **Schild 2:**

- 17 entschieden - die Geschwindigkeit deutlich herab zu setzen
- 4 entschieden - nur kurz die Geschwindigkeit verringern.

#### **Schild 3:**

- 12 entschieden - die Geschwindigkeit nicht herab zu setzen
- 9 entschieden - nur kurz die Geschwindigkeit verringern.

Bei so wenig Antworten ist die Auswertung leider nicht repräsentativ (und nicht mal für unsere Kleinstadt repräsentativ) auszuwerten, ob die Ansicht der befragten Leute auch so (für unsere ganze Stadt) für Deutschland ausgewertet werden kann ist nicht möglich.

Das kann sich demografisch sehr unterscheiden, je nachdem ob Stadtbevölkerung, Landbevölkerung, Großstadt, Kleinstadt oder Dorf.

Um der Problematik politisches Gehör zu verschaffen bzw. dort einen Fortschritt in der Entwicklung der Verkehrssicherheit bei Drück- / und Treibjagden zu machen, bräuchte man eine größere Streuung der Handzettel und eine Auswertung für ganz Deutschland.

## VI. Produktion des Schildes:

### Material:

Aludibondschild 3mm, 900x900mm und 600x450mm

Reflektionsfolie nach DIN 67520

Farbe weiss RAL 9016

Farbe Rot RAL 3020

Farbe Schwarz RAL 9017

### Größe für Tempo 80km/H:



900x900mm Achtung Schild



600x450mm Zusatzschild

Ein Probeexemplar in klein liegt vor.

## Persönliche Meinung zum Thema Verkehrssicherung bei Gesellschaftsjagden:

„Ich Joachim Heß bin als Jäger, Hundeführer und Jagdaufseher dafür, das sich der DWV als Natur und Jagdschutzverband für einen Entwurf der Verkehrssicherheitsregelung auf Gesellschaftsjagden für ganz Deutschland einsetzen sollte, um so den Staat und die Öffentlichkeit für die Problematik der Verkehrssicherung auf Gesellschaftsjagden zu sensibilisieren und vielleicht eine Einheitliche Regelung für ganz Deutschland zu schaffen. Um so die Sicherheit des Straßenverkehrs vor Unfällen mit Wildtiere, Hunden und Jägern zu erhöhen. Viele Jäger sehen einen dringenden Bedarf die Verkehrssicherheit bei Gesellschaftsjagden zu erhöhen und Rechtssicherheit zu haben, da Sie sich bei den Verkehrssicherungsfragen gegen Unfälle bei der Drück-/ Treibjagd nicht richtige unterstützt bzw. nicht richtig beraten fühlen, wenn wir als DWV dazu beitragen können dies Problem zu lösen, wird das auch unserem Verband in der Öffentlichen Wahrnehmung positiv weiter helfen.“

## **Literaturverzeichnis:**

### Gesetzestexte:

StVG Straßenverkehrsgesetz  
StVO Straßenverkehrsordnung  
FStrG Fernstraßengesetz  
StrWG NRW Straßen- und Wege Gesetz NRW

### Aufgearbeitete Urteile in der Presse durch:

Mark G. v. Pückler Wild u. Hund (Paul Parey Zeitschriftenverlag) 2003  
Barbara Frank Revierkurier (LJV Bayern e.V.) 2/2004