

Schleiereule *Tyto alba* und Waldohreule *Asio otus* als Opfer des Zugverkehrs

Von Herbert Zucchi

Kollisionen mit dem Straßen- und Schienenverkehr stellen, neben anderen anthropogenen Faktoren, immer wieder häufige Todesursachen für Tiere der dicht besiedelten und engmaschig von Verkehrsstrassen durchzogenen Kulturlandschaft dar (vgl. z. B. Füllhaas et al. 1989). Dies verwundert nicht weiter, wenn man bedenkt, daß auf dem Gebiet der alten Bundesrepublik außerhalb geschlossener Ortschaften ein Straßennetz mit einer Gesamtlänge von 472 000 km und ein Schienennetz von ca. 50 000 km existieren (Mader 1985). So kommen bei uns auf jeden Quadratkilometer 2,1 km Verkehrsstrassen. Daß gerade auch Eulen regelmäßig Opfer des Verkehrs werden, ist in einer ganzen Reihe von Arbeiten immer wieder dokumentiert worden (vgl. Glutz von Blotzheim & Bauer 1980). Besonders bei der Schleiereule (*Tyto alba*) kann es zu erheblichen Verlusten infolge von Straßentod kommen (Schneider 1977, Diehl 1990 et al.), so daß Glutz von Blotzheim & Bauer (1980) unter den Hauptursachen der Bestandsabnahme eine starke Zunahme der Verkehrstopfer aufführen. Neben Kollisionen mit Autos werden auch solche mit Eisenbahnen genannt (Diehl 1988 et al.). Bei der Waldohreule (*Asio otus*) dagegen ist – der vorliegenden Literatur folgend – Verkehrstod weniger häufig zu verzeichnen (vgl. Glutz von Blotzheim & Bauer 1980).

Als natürliche Todesursache kommen bei Eulen – von Art zu Art unterschiedlich stark – strenge Winter infrage. Besonders die Schleiereule ist davon betroffen, denn ihre Fettvorräte zum Überdauern solcher Perioden sind vergleichsweise gering (Piechocki 1960, Glutz von Blotzheim & Bauer 1980, Bunn et al. 1982, Bairlein 1985). Vor allem dann, wenn über wenigstens eine Woche, durch eine dickere Schneedecke bedingt, Kleinsäuger als Beute unerreichbar werden, schnell die Todesrate bei dieser Eulenart in die Höhe (Stewart 1952, Güttinger 1965, Henny 1969 et al.) Auch in diesem Punkt ist die Waldohreule weniger betroffen, wofür größere Beweglichkeit und Hungerresistenz sowie ein Überwechseln von Kleinsäufern auf Vögel als Nahrung verantwortlich sein dürften (Glutz von Blotzheim & Bauer 1980).

Strenge Winterperioden und der negative Einfluß von Verkehrsstrassen können auch in Verbindung miteinander zum Tod von Eulen führen: ist die Landschaft über einen längeren Zeitraum mit einer dichten Schneedecke überzogen, so fliegen die Vögel schneefreie Bereiche an, wo dann die Chancen für eine erfolgreiche Kleinsäugerjagd am größten sind. Dies sind häufig Straßen oder auch Bahntrassen, wo es infolge von Kollisionen mit Autos oder Zügen zum Tod der Vögel kommen kann.

Bei den nachfolgend aufgeführten Eulen-Totfunden dürfte es sich um Vögel handeln, die auf diese Weise ums Leben gekommen sind. Alle Tiere wurden vom Verfasser an der stark frequentierten Bahnstrecke Osnabrück-Münster auf dem Stadtgebiet von Osnabrück gefunden.

Bei einer Begehung der genannten Trasse Ende April 1991 fand sich ca. 3 km vom Osnabrücker Hauptbahnhof entfernt eine tote Schleiereule am Rand der Schienen

(Abb. 1). Der Vogel hatte einen zertrümmerten Schädel und mehrere Frakturen an beiden Flügeln. Der Zustand, in dem das Tier angetroffen wurde, ließ den Schluß zu, daß es bereits mehrere Wochen dort gelegen haben mußte. An der Fundstelle wird der Bahnkörper beidseitig von einem breiten Gebüschstreifen begleitet. Nördlich grenzen Häuser mit größeren Gärten an, südlich Reste einer bäuerlichen Kulturlandschaft. Weiter stadteinwärts wurden in ca. 1 1/2 km Entfernung vom Hauptbahnhof Osnabrück bei Begehungen am 17. und 18. Juni 1991 drei weitere tote Eulen gefunden: zwei Schleiereulen und eine Waldohreule. Von den Schleiereulen fanden sich nur zwei Flügel und Gefiederteile. Da es sich in beiden Fällen um den linken Flügel handelte, sind hier mit Sicherheit zwei Tiere Opfer des Schienenverkehrs geworden. Bei der Waldohreule fehlte der Kopf (Abb. 2).

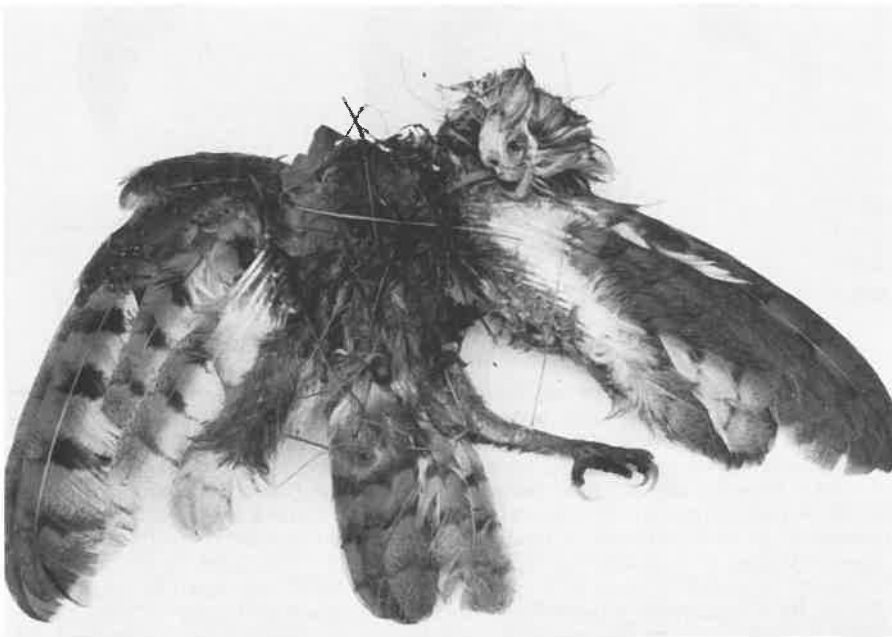


Abb. 1: Vom Zugverkehr getötete Schleiereule *Tyto alba*

Alle drei Vögel bzw. die Reste davon fanden sich auf einer Strecke von ca. 100 m direkt zwischen zwei Schienensträngen im Schotterkörper. Aus ihrem Zustand konnte ein mehrere Monate zurückliegender Tod geschlossen werden. Auch an dieser Fundstelle befinden sich beidseitig des Bahnkörpers breite Gebüschstreifen, an die jeweils größere Hausgärten grenzen.

Nachdem der Winter 1990/91 zunächst, wie die Winter der Vorjahre, einen milden Verlauf zeigte, kam es im Februar 1991 über einen längeren Zeitraum zu einem starken Kälteeinbruch mit geschlossener Schneedecke. Es ist anzunehmen, daß die tot aufgefundenen Eulen auf dem wenigstens teilweise schneefreien Bahnkörper nach Beute gesucht haben und dabei von Zügen erfaßt wurden.



Abb. 2: Vom Zugverkehr getötete Waldohreule *Asio otus*. (Fotos: Verfasser)

Schrifttum

- Bairlein, F. (1985): Dismigration und Sterblichkeit in Süddeutschland beringter Schleiereulen (*Tyto alba*). Vogelwarte 33: 81–108. ★ Bunn, D.S., A.B. Warburton & R.D.S. Wilson (1982): The Barn Owl. Poyser, London. ★ Diehl, O. (1988): Erfahrungen bei der Auswilderung von in Tiergärten geborenen Schleiereulen *Tyto alba*. Vogelwelt 109: 134–141. ★ Diehl, O. (1990): Artkapitel »Schleiereule« der neuen »Avifauna von Hessen«. Vogel und Umwelt 6: 87–100. ★ Fuellhaas, U., C. Klemp, A. Kordes, H. Ottersberg, M. Pirmann, A. Thiessen, C. Tschoetschel & H. Zucchi (1989): Untersuchungen zum Straßentod von Vögeln, Säugetieren, Amphibien und Reptilien. Beitr. Naturk. Niedersachsens 42: 129–147. ★ Glutz von Blotzheim, U.N. & K.M. Bauer (Hrsg.) (1980): Handbuch der Vögel Mitteleuropas, Bd. 9, Wiesbaden. ★ Güttinger, H. (1965): Zur Wintersterblichkeit schweizerischer Schleiereulen *Tyto alba* mit besonderer Berücksichtigung des Winters 1962/63. Orn. Beob. 62: 14–23. ★ Henny, C.J. (1969): Geographical variation in mortality rates and reproduction requirements of the Barn Owl (*Tyto alba* ssp.). Bird Banding 40: 277–290. ★ Mader, H.J. (1985): Die Verinselung der Landschaft und die Notwendigkeit von Biotopverbundsystemen. LÖLF-Mitt. 4: 6–14. ★ Piechocki, R. (1960): Über die Winterverluste der Schleiereule (*Tyto alba*). Vogelwarte 20: 274–280. ★ Schneider, W. (1977): Schleiereulen Tytonidae.– Ziemsen, Wittenberg/Lutherstadt. ★ Stewart, P.A. (1952): Dispersal, breeding behavior and longevity of banded Barn Owls in North America. Auk 69: 227–245.

Anschrift des Verfassers: Priv.-Doz. Dr. Herbert Zucchi, Universität Osnabrück, Fachbereich Biologie/Chemie, Postfach 4469, Barbarastraße 11, D-4500 Osnabrück.

Bodenbrut eines Mäusebussards *Buteo buteo*

Von Dietmar Brill

Am 26. 05. 1990 berichtete mir ein Ankeloher Landwirt über den Bodenhorst eines Mäusebussards in der Nähe seines Heimatortes (Samtgemeinde Bederkesa, Kreis Cuxhaven). Am Nistplatz angelangt, bestätigte sich seine Aussage. Vom Gelege erhob sich ein entsprechender Greif der dunkelbraunen Farbvariante.

Bei dem »Horst« handelte es sich nicht um ein vom Wind herabgewehtes Nest. Die ganze Konstruktion wies eindeutig darauf hin, daß die Anlage des Brutplatzes von vornherein für den Boden geplant gewesen ist. Allerdings waren die Ausmaße – vor allem aber die Beschaffenheit – recht bescheiden und mit einem Baumhorst nicht vergleichbar. Der durchschnittliche Durchmesser betrug 67 cm. Eine äußere Reisigschicht hatten die Vögel etwa 14 cm hoch ringförmig aufgeschichtet, im Inneren befand sich eine Polsterung aus trockenem Gras. Zudem zierte frisches Eichenlaub, welches noch an kurzen Zweigen hing, das Nestinnere – eine Ausstaffierung, die man bei Mäusebussarden häufig antrifft.

Der Nistplatz lag ganz am Ende einer Viehweide (ca. 10 cm von der Weideumzäunung entfernt). Direkt dahinter wächst eine Hecke, bestehend u. a. aus Grauweiden, Birken und Espen, einzelne Bäume und Büsche bereits fünf bis sechs Meter hoch. Etwa siebenzig Meter Luftlinie vom »Horst« entfernt bietet eine gut zehn Meter hohe Eiche wesentlich günstigere Nistbedingungen.

Das Gelege bestand aus zwei Eiern, eines davon war in der Färbung deutlich heller. Trotz massiver Störungen (Mähen der Weide, zweimaliges Ausbringen von Mist, Abstellen eines Ackerwagens in der Nähe des Nestes) wurden die Eier nachweislich



Bodennest des Mäusebussards

mindestens sieben Tage bebrütet. Am 05. 06. war das Gelege geplündert, Reste von Eischalen konnten nicht entdeckt werden.

Wegen der günstigen Ausgangsposition – genügend Horstbäume in unmittelbarer Nähe vorhanden, andere Bussarde wurden in der Nähe nicht beobachtet – ist ein zwingender Grund für die Anlage eines Bodenhorstes für mich nicht erkennbar. Wahrscheinlich handelte es sich hierbei um ein anormales Verhalten.

Belegte Hinweise für Bodenbruten des Mäusebussards in der Bundesrepublik gibt es nur wenige, u.a.: Klafs & Stübs (1987), Melde (1983) Meier (1970).

Zusammenfassung

Ende Mai 1990 wurde im Landkreis Cuxhaven ein mit zwei Eiern belegter Bodenhorst eines Mäusebussards vorgefunden. Der Nistplatz befand sich am Ende einer Viehweide. Trotz massiver Störungen und dem Fehlen jeglicher Deckung erfolgte eine Bebrütung des Geleges über den Zeitraum von mindestens einer Woche. Anfang Juni blieb das Nest verlassen, da das Gelege geplündert worden war.

Literatur

Klafs, G. & J. Stübs (1987): Die Vogelwelt Mecklenburgs – Bezirke Rostock, Schwerin, Neubrandenburg. Jena. ★ Meier, W. (1970): Avifaunistischer Sammelbericht über den Zeitraum von August 1969 bis Juli 1970. Lüchow-Dannenberg. Jber 2: 82-113. ★ Melde, M. (1971): Der Mäusebussard N. Brehm-Bücherei, Nr. 185, Wittenberg.