

Wildwarnanlagen – eine Erfolgsgeschichte

Thomas Gremminger | im Auftrag der Abteilung Landschaft und Gewässer | 062 835 34 50

Zum Leben unserer Wildtiere gehört Bewegung. In unserer heutigen Kulturlandschaft wird ihr Bewegungsverhalten allerdings durch Aktivitäten des Menschen gestört sowie durch Bauvorhaben eingeschränkt und kanalisiert. Queren Wildtiere Strassen, sind Unfälle vorprogrammiert. Geeignete Wildwarnanlagen schaffen da erfolgreich Abhilfe.

Mobil sein zu können, ist für Wildtiere existenziell. Sie sind viel unterwegs, sei es auf der Suche nach Nahrung, nach geeigneten Partnern zur Fortpflanzung oder eines neuen Lebensraums, aufgrund eines saisonalen Wanderverhaltens oder auch schlicht aus Neugierde. Vor allem die Verkehrsinfrastruktur von Strasse und Bahn macht den Wildtieren zu schaffen.

Barrierewirkung der Verkehrsinfrastruktur

Autobahnen sind die radikalsten Hindernisse. Sie haben ein sehr grosses Verkehrsaufkommen und werden konsequent eingezäunt. Ein Durchkommen für Wildtiere ist ohne Querungsbauten praktisch ausgeschlossen. Hier helfen nur Wildtierbrücken oder -unterführungen. Oder in Einzelfällen können bestehende Strassenbrücken so aufgerüstet werden, dass sie auch von Wildtieren als Querungshilfe angenommen werden.

Bei Kantonsstrassen, die nur ganz selten eingezäunt werden, rechnen die Fachleute ab etwa 10'000 Fahrzeugen pro Tag ebenfalls mit der Wirkung einer fast vollständigen Barriere. Dies insbesondere dann, wenn die Strassen auch nachts hohe Fahrzeugfrequenzen aufweisen.

Eisenbahnlinien sind grundsätzlich für Wildtiere weniger problematisch. Sie sind selten eingezäunt und die Zugsfrequenzen auf vielen Strecken tief – vor allem auch nachts. Allerdings ergeben sich auf den vielbefahrenen Hauptstrecken, die zum Teil vierspurig ausgebaut sind, ebenfalls

substanzielle Barrierewirkungen – vergleichbar mit einer Hauptstrasse.

Wildtiere lassen sich nicht daran hindern, die Verkehrswege zu queren, dort, wo sie für sie noch durchgängig erscheinen. Unfälle sind die Folge dieses Verhaltens mit meist tödlichen Konsequenzen für die Tiere, manchmal auch für die Fahrzeuglenkenden. Bei Kollisionen entstehen, vor allem wenn Wildschwein oder Hirsch beteiligt sind, grosse Sachschäden an Fahrzeugen, die jährlich Millionen von Franken betragen.

Fallwild auf den Aargauer Strassen

Die Kantone führen die Jagdstatistik jährlich nach. Auch deshalb, weil sie gegenüber dem Bund bezüglich des Fallwilds meldepflichtig sind. Die Statistik setzt sich zusammen aus den



Foto: Peter Vonow

Rehe gehören zu den häufigsten Opfern bei Verkehrsunfällen im Kanton Aargau.

Meldungen der Jagdgesellschaften in den verschiedenen Jagdrevieren. Häufigste Opfer von Verkehrsunfällen auf Strassen im Kanton Aargau sind Füchse, Rehe und Dachse mit konstant hohen Zahlen. Bei diesen

Fallwild auf Aargauer Strassen gemäss kantonaler Jagdstatistik

Fallwild	2024	2023	2022	2021	2020
Reh	703	750	718	702	751
Fuchs	912	782	601	723	741
Dachs	348	325	298	315	331
Wildschwein	28	32	38	66	25
Marder	223	169	145	169	147
Rothirsch	5	5	0	1	2

Bei den Kleinsäugetieren ist mit einer hohen Dunkelziffer zu rechnen, da allfällige Kollisionen nicht gemeldet werden oder die Tiere danach nicht mehr auffindbar sind.



Die Wildwarnanlage «Hüsel» an der K233 in Murgenthal gehört zu den ersten beiden Anlagen im Kanton Aargau. Sobald der Sensor ein Wildtier am Strassenrand erfasst, blinkt die Warntafel und macht Fahrzeuglenkende auf eine mögliche Kollision aufmerksam.

Zahlen handelt es sich um die gemeldeten und damit statistisch erfassten Todesfälle. Je kleiner die verunfallten Tiere sind – Marder, Wiesel, Igel oder Eichhörnchen –, desto schwieriger und ungenauer wird der systematische Nachweis. Es ist wohl generell, aber vor allem auch bei den Kleinsäugetern, mit einer hohen Dunkelziffer zu rechnen, beispielsweise wegen nicht gemeldeten Kollisionen oder nicht auffindbaren Tieren.

Unfälle mit Wildtieren passieren überwiegend auf Strassen im Wald oder entlang eines Waldrandes, abends in der Dämmerung oder bei Dunkelheit. Das hat zum einen mit dem bevorzugten Lebensraum im Wald zu tun, zum andern mit der Futtersuche zu einer Tageszeit mit hohem Verkehrsaufkommen (Feierabendverkehr). Gehäuft treten Kollisionen bei Reh und Hirsch auch im Frühling oder im Herbst auf, da die Tiere in diesen Jahreszeiten generell aktiver sind.

Mit der im Jahr 2021 im Aargau eingeführten Applikation (Online-Plattform) werden die Unfälle auf den Strassen kantonsweit einheitlich und noch systematischer erfasst und vor allem neu auch punktgenau der Strasse bzw. dem Strassenabschnitt zuge-

ordnet. In der Anleitung für die Verwendung der Online-Jagdstatistik sind die Jagdgesellschaften dazu aufgefordert, das Fallwild möglichst genau an der Stelle der Kollision einzutragen. Auf diese Art entsteht eine noch bessere Grundlage für gezielte Massnahmen an den neuralgischen Punkten des Strassensystems, zum Beispiel für die möglichst wirkungsvolle Platzierung einer Wildwarnanlage.

Sanierung der Verkehrswege in den Wildtierkorridoren

Die überregionalen Ausbreitungsachsen mit den Wildtierkorridoren sind für Wildtiere das, was für uns Menschen die (Fern-)Verkehrswege mit Autobahnen, wichtigen Bahnverbindungen oder Kantonsstrassen sind. Es handelt sich um ein grossräumiges «Wegnetz» für das lebensnotwendige Wander- und Bewegungsverhalten der Wildtiere. Die Wildtierkorridore sind dabei die kritischen Engstellen auf den Ausbreitungsachsen, die es unbedingt durchgängig zu erhalten bzw. wieder durchgängig zu machen gilt.

Heute sind 16 Prozent der Wildtierkorridore unterbrochen und über 50 Prozent als Folge der fortschreitenden Zersiedelung, einer ausgeräum-

ten und strukturarmen Landschaft und der Verkehrsinfrastruktur beeinträchtigt. Mit Sanierungskonzepten schlagen nun Bund und Kantone seit einigen Jahren in den Wildtierkorridoren Massnahmen zur Verbesserung der Durchgängigkeit für Wildtiere vor und setzen diese schrittweise um – insbesondere auch bei der Verkehrsinfrastruktur. Die Sondernummer 57 von UMWELT AARGAU, Grundlagenbericht Wildtierkorridore 2.0, Februar 2023, informiert ausführlich über Funktionalität und Bedeutung der Aargauer Wildtierkorridore. Am effektivsten, um Kollisionen mit Wildtieren zu verhindern, wären immer noch Zäune und damit die vollständige Trennung der Verkehrsinfrastruktur vom Lebensraum der Wildtiere. Allerdings haben sie den grossen Nachteil, dass sie die Vernetzung der Wildtierhabitate unterbinden und deshalb nur in Kombination mit teuren Wildtierpassagen in Frage kommen. Solche Querungsbauwerke werden fast ausschliesslich an Autobahnen und vierspurigen Hauptstrecken der Bahn in den Wildtierkorridoren realisiert. Dies geschieht dort, wo sie am meisten gebraucht werden und den grössten Nutzen für die Wildtiere versprechen.

Auch die Wildwarnanlagen sollen überwiegend in den Wildtierkorridoren und überregionalen Ausbreitungsachsen eingesetzt werden. Die Sektion Jagd und Fischerei identifizierte dafür im ganzen Kanton – auch ausserhalb der Wildtierkorridore – die «Hotspots» an den Strassen, wo über die Jahre eine erhebliche Anzahl Tiere dem Verkehr zum Opfer fiel. Die schlimmsten Unfallschwerpunkte sollten entschärft werden. Die erforderliche Priorisierung und damit das Festlegen der Standorte geschieht aufgrund der Lage an einer Kantonsstrasse und innerhalb eines Wildtierkorridors, der Fallwildzahlen sowie der Schwere der Unfälle (sind Wildschweine oder sogar Rothirsche betroffen).

Warnsysteme an Kantonsstrassen

Bekannt sind seit langer Zeit die dreieckigen, passiven Gefahrensignale «Wildwechsel», die einen springenden Rehbock zeigen und vor Strassenabschnitten mit hohen Fallwildzahlen stehen. Sie weisen allerdings nur auf ein erhöhtes mögliches Gefahrenpotenzial und nicht auf eine akute Gefahrensituation hin. Sie erzielen keine Wirkung, da die Verkehrsteilnehmenden diese Signale sehr schnell nicht mehr beachten.

Der Kanton ist deshalb dazu übergegangen, die Verkehrsachsen mit wirkungsvolleren Massnahmen zu entschärfen. Auf Kantonsstrassen sind, im Gegensatz zu den Autobahnen, nur in Einzelfällen teure Querungsbauwerke vorgesehen. Sonst ist hier der Einsatz von einfachen, aber durchaus wirkungsvollen Wildwarnsystemen möglich. Diese können als kostengünstigere Alternative zu aufwendigen Querungsbauten betrachtet werden.

Systeme, die sich mit ihren Warnsignalen an die Tiere selbst richten, haben sich allerdings nicht als allzu wirkungsvoll erwiesen. Sie basieren auf passiven Massnahmen, wie Duftmarkern, Reflektoren, oder aktiven optischen (beispielsweise Blinkern) bzw. akustischen Signalen (beispielsweise Piepstönen), die ausgelöst werden, sobald sich auf der Strasse Verkehr nähert. Die Tiere meiden zunächst die

Strasse, wenn sie solche Warnsignale wahrnehmen. Die anfängliche Wirkung nimmt – wie beim Menschen – allerdings stark ab.

Zwischen 2010 und 2012 setzte auch der Kanton Aargau auf diversen Strecken Piepser ein, die laute Töne abgaben, sobald sie durch einen Scheinwerfer angeleuchtet wurden. So sollten die Tiere vor der Querung der Strasse gewarnt werden. Die statistisch ausgewerteten Ergebnisse zeigten allerdings keine signifikant positive Wirkung. Auch die verwendeten blauen Reflektoren an den Strassenleitpfosten waren nicht nachhaltig wirksam. Offenbar gewöhnten sich die Tiere tatsächlich recht schnell an solche Massnahmen.

Als merklich effektiver bezüglich der Reaktion bei den Tieren haben sich die relativ neuen bioakustischen Warnanlagen mit Warn- oder Schmerzzufen beispielsweise von Reh und Wildschwein erwiesen, wenn sich auch hier mit der Zeit eine gewisse Gewöhnung einstellt. Zu beachten ist allerdings, dass solche Anlagen die Wildtiere vergrämen, sie also zu einem gewissen Grad von ihrem natürlichen Bewegungsdrang abhalten, statt ihn zuzulassen. Gerade in den Wildtierkorridoren sind solche bioakustischen Anlagen deshalb nicht geeignet. Der Kanton verwendet sie aus diesem Grund auf den Strassen im Aargau nicht. Mangels besserer Alternativen werden sie heute in erster Linie an den Bahnlinien eingesetzt.

Als am wirkungsvollsten erweisen sich Systeme, die bei den Verkehrsteilnehmenden ansetzen. Die sogenannten Wildwarnanlagen machen mittels Warntafeln mit rot aufleuchtendem Dreieck mit Reh-Symbol am Strassenrand auf ein effektiv anwesendes Tier und eine unmittelbar bevorstehende Gefahr aufmerksam – aber nur dann. Im Regelfall reagieren die Fahrzeuglenkenden aufmerksam und reduzieren die Geschwindigkeit. Dies gibt den Fahrzeuglenkenden die Chance, rechtzeitig zu bremsen und eine Kollision zu verhindern, falls das Wildtier beim Näherkommen des Fahrzeugs reflexartig die Strasse queren sollte.



Die Sensoren der Wildwarnanlagen reagieren bei einer minimalen Wärmedifferenz von 0,5 °C auf 250 Meter Entfernung und erfassen bewegende Wärmequellen ab einer Grösse eines Hasen verlässlich. Wird die Wärmequelle erkannt, werden Leuchten und Warntafeln am Strassenrand aktiviert.

Wie die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, funktionieren die Wildwarnanlagen zuverlässig und erzielen eine gute nachhaltige Wirkung. Sie reduzieren die Unfälle und tragen dazu bei, die Sicherheit für Fahrzeuglenkende zu erhöhen und die Unfallgefahr für Wildtiere zu senken. Wildwarnanlagen werden so immer mehr zu einer wichtigen Komponente der Verkehrsinfrastruktur.

Warnsysteme bei der Bahn

Im Gegensatz zur Strasse müssen Bahnanlagen anders gesichert werden, denn Warnsignale, die sich wie bei der Strasse an den Menschen richten, helfen hier nicht weiter. Wenn man nicht auf Zäune zurückgreifen will, hilft man sich bei den Bahnen daher mit der Warnung der Wildtiere in Gleisnähe. Entlang kritischer Streckenabschnitte mit vielen Kollisionen werden bioakustische Warnanlagen eingesetzt, die recht wirksam sind. Sie lassen artspezifische Laute ertönen, die die Tiere kennen und mit einer natürlichen Gefahr in Zusammenhang bringen. Die Wildtiere haben gelernt, auf Warnrufe beispielsweise von Reh oder Eichelhäher oder den eindringlichen Schmerzzuf eines Wildschweins zu

achten. Sie halten inne oder ziehen sich zurück und warten, bis die Rufe verklungen sind. Erst danach setzen sie ihren Weg fort.

Wenn sich nun ein Zug nähert, erkennt die Anlage den Zug mittels Radars und aktiviert die akustischen Signale. Eine Minute vor Eintreffen des Zugs werden über Lautsprecher erste Warn- und Schmerzrufe ausgelöst. Die Schreie werden beim Näherkommen des Zugs nach und nach in ihrer Intensität gesteigert. Erst nach einer gewissen Zeit, wenn der Zug vorbei ist, trauen sich die Tiere dann, die Geleise zu queren.

Funktionsweise der Wildwarnanlagen

Alle im Aargau eingesetzten Wildwarnanlagen haben einen Sensor, der auf eine bewegte Wärmequelle reagiert. Er kann Tiere ab der Grösse eines Hasen verlässlich erfassen und erlaubt eine Reaktion bis zu einer minimalen Wärmedifferenz von 0,5 °C auf 250 Meter Entfernung. Sobald die sich bewegende Wärmequelle erkannt wird, werden die Leuchten und die Warntafeln am Strassenrand aktiviert. Der Sensor hat eine optimale Reichweite von zirka 150 Metern. Im Kanton Aargau sind die Anlagen deshalb auf eine Länge von maximal 300 Metern ausgelegt. Das System lässt sich jedoch beliebig mit hintereinandergeschalteten Sensoren erweitern.

Die ersten beiden Anlagen im Aargau Boowald/Unterwald bestanden vorerst aus einer aufleuchtenden Wildwarntafel und zeigten darunter eine Tempolimite an. Dies war umstritten und rechtlich kaum abgesichert. Die angezeigten Tempolimiten wurden deshalb entfernt und bei den neueren Anlagen nicht mehr eingesetzt. Dafür steht neu eine zweite Warntafel gegen Ende der Strecke. Die Aufmerksamkeit und die Bremsbereitschaft der Fahrzeuglenkenden soll so nochmals stimuliert werden. Und als Nebeneffekt erhöht sich die Chance, das wartende Tier am Strassenrand tatsächlich zu erkennen. Dies wiederum hilft, die Akzeptanz der Massnahme zu verbessern.

Im Streubereich des Sensors muss auf einer maximalen Breite von sechs Metern links und rechts der Strasse die Vegetation regelmässig geschnitten werden. Ansonsten geht im hohen feuchten Gras allenfalls ein Fuchs unter. Aufkommendes Gehölz könnte sogar ein grösseres Tier wie ein Reh oder ein Wildschwein unkenntlich machen. Die Niederhaltung des Waldes im Übergangsbereich entlang der Strasse erfordert eine Rodung. Für eine Rodungsbewilligung wiederum wird in der Regel eine Ersatzaufforstung verlangt. Solche Aufforstungsflächen sind nicht immer einfach zu finden, was zu längeren Verzögerungen bei der Realisierung

einer Anlage führen kann. Um die finanziellen Mittel möglichst effizient einzusetzen, werden neue Anlagen dann in Angriff genommen, wenn Kantonsstrassen erneuert oder ausgebaut sowie Werkleitungen oder ein Velostreifen parallel zur Strasse erstellt werden. Die Kosten für die bisherigen Anlagen variieren zwischen 30'000 und 130'000 Franken.

Die neueste Entwicklung bei den elektronischen Wildwarnanlagen ist eine kleine Gerätebox der Firma AniMot, die ganz simpel an Strassenleitpfosten befestigt werden kann. Sie überwacht den strassennahen Bereich mit Wärme- und Bewegungssensoren und warnt nach der Erfassung eines Tieres den herannahenden Verkehr mittels orange blinkender Dioden. Die wetterfeste Box arbeitet mit Solarpanel und Akku weitgehend autark.

Diese mobilen Wildwarnanlagen haben unbestreitbar wesentliche Vorteile:

- Die Anlagen sind sehr kostengünstig.
- Es ist nur ein schmaler offener Randstreifen und damit keine oder allenfalls nur eine kleinflächige Rodung nötig.
- Die Montage ist ohne Verlegen von Leitungen einfach.
- Die Anlagen benötigen kein Bauprojekt und damit muss auch keine Strassensanierung abgewartet werden.
- Der Standort der Anlage kann einfach verschoben werden, was eine



Die mobile Warnanlage der Firma AniMot im Einsatz: Mittels eines Sensors werden Wildtiere in Strassennähe erfasst und der Verkehrsteilnehmende durch ein Lichtsignal gewarnt.

flexible Anpassung beispielsweise an ein verändertes Bewegungsverhalten der Wildtiere ermöglicht.

Diese mobile Warnanlage wurde von der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften ZHAW und deren Institut für Umwelt und natürliche Ressourcen sowie der Forschungsgruppe für Wildtiermanagement in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich (Jagdverwaltung, Tiefbauamt, Kantonspolizei) 2019 als Prototyp in einem zweijährigen Feldversuch einem Praxistest unterzogen. Und sie wird zurzeit in einzelnen Kantonen (Zug, Schwyz, Basel-Landschaft) als Pilot erstmals eingesetzt und getestet. Auch im Kanton Aargau auf der Strecke zwischen Walteneschwil und Boswil laufen Vorarbeiten für eine solche mobile Anlage. Langfristige Tests konnten die nachhaltige Wirksamkeit bestätigen. Unklar ist noch, ob die Wartung sich wirklich als so problemlos herausstellt wie angekündigt.

Wildwarnanlagen erfolgreich im Einsatz

Im Kanton Aargau gibt es inzwischen sechs realisierte Wildwarnanlagen, zwei in Murgenthal (seit 2010), eine in Sisseln (seit 2012), zwei zwischen Seon und Schafisheim (seit 2015) und eine zwischen Birr und Brunegg (seit 2023). Alle Wildwarnanlagen sind sehr wirksam.

Die ersten beiden Anlagen im Kanton Aargau «Hüsel» und «Sagenchöpfli» an der K233 im Boowald bzw. im Unterwald in Murgenthal, die bereits 2010 als kantonale Pilotprojekte erstellt wurden, sind eine Erfolgsgeschichte. Die jährlich 60 bis 70 Wildunfälle vor der Installation der Anlagen konnten praktisch zu 100 Prozent reduziert werden. Heute, 15 Jahre später, gibt es in einzelnen Jahren maximal noch drei Unfälle, in den meisten Jahren blieben sie ganz aus. Die letzten sechs Jahre wurden total noch zwei Unfälle registriert.

Die Wildwarnanlage im «Hardwald» an der K293 in Sisseln wurde 2012 erstellt. Bis heute gibt es über all die Jahre praktisch keine Unfälle mehr. In den Gebieten «Grundloch» und «Geren» an der K246 zwischen Seon

und Schafisheim mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr von über 11'000 Fahrzeugen sind seit Anfang 2015 die vierte und die fünfte Wildwarnanlage im Aargau in Betrieb. Auch hier ereignen sich seit der Inbetriebnahme deutlich weniger Wildunfälle. Allerdings handelt es sich um die am wenigsten wirksame Anlage. Mögliche Gründe sind:

- Zwischen den beiden Anlagen befindet sich eine unüberwachte Lücke. Dies ist nicht unproblematisch, da es dort gemäss dem örtlichen Jagdaufseher weiterhin zu Unfällen kommt.
 - Diese Anlagen befinden sich als einzige ausserhalb des Waldes. Die Ackerfläche stösst beidseitig fast direkt an die Kantonsstrasse an und das Wildtier tritt folglich insbesondere beim Maisanbau unvermittelt auf die Kantonsstrasse. Das rechtzeitige Erkennen durch den Sensor und die Warnung an die Fahrzeuglenkenden ist erschwert.
 - Zudem gibt es ausserhalb des Waldes auch vermehrt dichten Nebel, was die Wirksamkeit der Anlage zusätzlich mindert.
- Im Gebiet «Birretholz» am Fusse des Chestenbergs zwischen Birr und Brunegg an der K395 wurde 2023 als Teilprojekt der Kantonsstrassensanierung eine sechste Wildwarnanlage in Betrieb genommen. Eine erste Bilanz ist vielversprechend. Allerdings lässt sich nach nur einem Jahr noch nicht allzu viel aussagen.

Blick über die Kantonsgrenze

Auch in den Nachbarkantonen werden Wildwarnanlagen erfolgreich eingesetzt.

Im Kanton Solothurn wurden im Mai 2024 zwei erste Wildwarnanlagen in Seewen und Gretzenbach installiert. Es kann bereits in dieser kurzen Zeit eine erste sehr positive Bilanz gezogen werden. Die grosse Anzahl von Unfällen auf beiden Strecken ist seither massiv zurückgegangen. In Seewen beispielsweise gab es im ersten halben Jahr nach der Inbetriebnahme keine Unfälle mehr.

Im Kanton Baselland in Ziefen wurde im Oktober 2019 auf einer sehr kurvigen Strecke eine Wildwarnanlage der

neusten Generation (AniMot) eingesetzt und getestet. Mobile Wärme- und Bewegungssensoren, befestigt an den Strassenleitpfosten, registrieren ein sich bewegendes Objekt in der Nähe der Strasse und blinken, sobald sich ein Fahrzeug nähert, und warnen so die Fahrzeuglenkenden. Am Anfang der Strecke wurden Warnsignale mit springendem Reh und einem Schild «elektronische Wildwarnanlage» aufgestellt. In den 10 Jahren vor der Installation gab es jährlich zwischen 15 und 21 Wildunfälle – seither keine mehr.

Auch der Kanton Zug installierte im August 2024 eine erste mobile Anlage, befestigt an den Strassenleitpfosten, die über Erkennungssensoren Blinklichter auslöst. Das neuartige System AniMot wird nun über drei Jahre getestet.

Weitere Anlagen vor der Realisierung

Im Kanton Aargau sollen in den nächsten drei Jahren sechs weitere Wildwarnanlagen realisiert werden. Eine an der Kantonsstrasse K127 zwischen Wohlen und Bremgarten wird demnächst in Betrieb genommen. An der K247 zwischen Suhr und Hunzenschwil wird dieses Jahr mit dem Bau begonnen. Eine weitere Wildwarnanlage wird an der Bözbergstrasse (K116) im Bereich «Neustalden» zwischen Umiken und Effingen zurzeit kombiniert mit Belagssanierungen, Strassenentwässerung, Werkleitungen und einem bergwärts führenden Velostreifen realisiert. Und auch an der K284 bei Ehrendingen soll zukünftig eine Wildwarnanlage die dortigen Wildunfälle über eine lange Fahrstrecke hinweg minimieren oder sogar ganz verhindern.

Es ist zu hoffen, dass sich Fahrzeuglenkende und Wildtiere in Zukunft weniger oft in die Quere kommen. Der Kanton Aargau ist mit der Sanierung der Wildtierkorridore und der Entschärfung der Unfall-Hotspots auf seinem Hauptverkehrsnetz auf gutem Weg. Die Wildwarnanlagen sind dabei eine Erfolgsgeschichte.



Foto: ChatGPT

Mehr Sicherheit für Mensch und Tier. Durch die inzwischen sechs realisierten Wildwarnanlagen im Kanton Aargau konnten die Wildunfälle beinahe zu 100 Prozent reduziert werden. Es folgen weitere Anlagen.