KANTON solothurn

Regierungsratsbeschluss

vom 11. August 2026

Nr. 2026/1350
KR.Nr. K 0096/2026 (VWD)

Kleine Anfrage Sandra Morstein (SP, Riedholz): Wildtierunfälle reduzieren – Prävention und Kommunikation stärken
Stellungnahme des Regierungsrates

---

1. Vorstosstext

Trotz bekannter Hotspots für Wildtierunfälle im Kanton – namentlich in Gretzenbach, Seewen und Riedholz – erfolgt die Umsetzung wirksamer Präventionsmassnahmen nur verzögert. Während in Gretzenbach und Seewen durch den Einsatz von Wildwarnanlagen deutliche Reduktionen bei Unfällen und Fallwildzahlen erzielt werden konnten, bleibt die Situation zum Beispiel auf der Baselstrasse in Riedholz unverändert angespannt. Dort wird bislang vom Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) auf eine vorgesehene Strassensanierung verwiesen, deren Umsetzung jedoch frühestens im Jahr 2032 erwartet wird. Entsprechend bleiben die Fallwildzahlen weiterhin hoch.
Bereits bis Ende 2020 wurde das Amt für Wald, Jagd und Fischerei (AWJF) durch den Regierungsrat (RRB Nr. 2018/1851) mit der Erarbeitung eines Konzepts für Wildwarnanlagen und geeignete Standorte beauftragt. Infolge von Sparentscheiden im Massnahmenplan 2024 des Kantonsrates wurde die Umsetzung von konkreten Massnahmen jedoch um weitere zwei Jahre verzögert. Gemäss Stellungnahme im erwähnten Regierungsratsbeschluss werden die Kosten pro Wildunfall auf rund CHF 4'000 geschätzt, während der Massnahmenplan jährliche Einsparungen von lediglich CHF 25'000 vorsieht. Die Statistik erwähnt allein für die Baselstrasse in Riedholz seit 2007 273 Vorfälle mit Rehwild, davon 37 in den vergangenen zwei Jahren, sowie 101 Wildunfälle mit anderen Tieren. Angesichts der anhaltend hohen Unfallzahlen erscheint dieses Einsparpotenzial volkswirtschaftlich unverhältnismässig gering. Wirksame und andernorts bereits erfolgreich umgesetzte Massnahmen sind bekannt, werden aber aus finanziellen bzw. planerischen Gründen verzögert. Weitere Verzögerungen führen jedoch zu zusätzlichem Tierleid und erhöhen die Risiken für Verkehrsteilnehmende.
Auch im Bereich der Kommunikation stellen sich Fragen: Am 20. März 2026 wurde auf der Grenchenbergstrasse in Grenchen ein weiblicher Luchs überfahren. Obwohl der Vorfall bekannt und kantonale Fachpersonen vor Ort waren, erfolgte keine aktive Information seitens der Behörden. Im Gegensatz dazu wurde ein Wolfsunfall vom 17. März 2026 in Biberist zeitnah kommuniziert. Diese unterschiedliche Informationspraxis ist schwer nachvollziehbar – insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Luchs eine geschützte Art ist und in der Bevölkerung auf hohe Akzeptanz stösst.
Gemäss Aarhus-Konvention besteht eine Verpflichtung zur transparenten Information über umweltrelevante Ereignisse. Eine konsequente und proaktive Kommunikation ist zudem zentral für die Sensibilisierung der Bevölkerung und die Prävention weiterer Vorfälle.

Vor diesem Hintergrund bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie ist der aktuelle Stand der Umsetzung von Wildwarnanlagen im Kanton?
2. Nach welchen Kriterien werden Standorte für Wildwarnanlagen priorisiert, und weshalb wurde Riedholz bisher nicht höher gewichtet, obwohl die Problematik seit Jahren bekannt und dokumentiert ist?

3. Wie bewertet der Regierungsrat das Kosten-Nutzen-Verhältnis von Präventionsmassnahmen unter Einbezug von Personenschäden, Tierleid und volkswirtschaftlichen Folgekosten?
4. Wie wird die Wirksamkeit der bestehenden Wildwarnanlagen systematisch evaluiert und öffentlich ausgewiesen?
5. Bis wann ist die Umsetzung von Wildwarnanlagen an den prioritären Hotspots – insbesondere auf der Baselstrasse in Riedholz – konkret vorgesehen?
6. Sind die Zuständigkeiten – insbesondere in der Zusammenarbeit mit dem Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) – zweckmässig geregelt?
7. Wie soll künftig sichergestellt werden, dass die Transparenzanforderungen gemäss Umweltschutzgesetzgebung und Aarhus-Konvention eingehalten werden?
8. Gibt es kantonale Richtlinien zur Kommunikation bei Wildtierunfällen mit geschützten Arten, und wenn ja, wie werden diese angewendet?
9. Weshalb erfolgte die Information zum Luchs-Vorfall erst auf Nachfrage und zudem nicht ausreichend begründet?
10. Werden Daten zu Wildtierunfällen (inkl. Fallwildzahlen und Region) regelmässig öffentlich zugänglich gemacht und wie wird sichergestellt, dass Fälle von besonderem öffentlichem Interesse – etwa mit streng geschützten Tieren oder relevanten qualitativen Aspekten (z. B. reproduktives Luchsweibchen) – zeitnah und transparent eingeordnet kommuniziert werden, statt nur verzögert und zusammengefasst in der Jagdstatistik zu erscheinen?
11. Welche zusätzlichen Massnahmen zum Schutz des Luchses sind vorgesehen, insbesondere im Hinblick auf Warnsysteme wie Warntafeln in Gebieten mit Luchspräsenz (z. B. im französischen Jura)?

2. Begründung

Im Vorstosstext enthalten.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Mit Beschluss des Regierungsrats Nr. 2022/1833 vom 6. Dezember 2022 wurde das Konzept zur Prävention von Wildtierunfällen vom 25. Mai 2022 genehmigt. Im Weiteren wurde das Bau- und Justizdepartement beauftragt,

- die im Konzept vorgeschlagenen Massnahmen für die drei höchstpriorisierten Hotspots umzusetzen;

- die baulichen Massnahmen der Wildwarnanlage beim Hotspot im Bereich Attisholzwald im Rahmen des geplanten Ausbaus der Kantonsstrasse zu realisieren;

- ein Umsetzungsprogramm für die Standorte mit Wildwarnanlagen auszuarbeiten.

Das Umsetzungsprogramm für die Standorte mit Wildwarngeräten wurde 2023 erstellt. Grundsätzlich muss bei der Umsetzung zwischen Massnahmen mit Wildwarngeräten (AniMot-Warnsystem) und Massnahmen mit Wildwarnanlagen (vollautomatische Anlage mit elektronischen Signalen) unterschieden werden. Die Umsetzung der Massnahmen mit Wildwarngeräten ist in der Umsetzung einfacher und kostengünstiger. Die Realisierung von Wildwarnanlagen löst planerische und bauliche Massnahmen aus.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Wie ist der aktuelle Stand der Umsetzung von Wildwarnanlagen im Kanton?

Die Umsetzung der im Konzept beschriebenen drei höchstpriorisierten Hotspots, «02 Langmattrain Gretzenbach» (Prio. 1), «D1 Strick Seewen» (Prio. 2) und «L3 Attisholzwald Riedholz» (Prio. 3) wurde Ende 2022 angegangen. Um Synergien zu nutzen, wurden gleichzeitig die Strecken «D2 Strick Seewen» (Prio. 21) und «L4 und L5 Attisholzwald Riedholz» (Prio. 26 und 10) vorbereitet. Die beiden Strecken «02 Langmattrain Gretzenbach» und «D1 Strick Seewen» konnten 2024 mit Wildwarngeräten (AniMot-Warnsystem) ausgerüstet und in Betrieb genommen werden. Aufgrund eines Lieferstopps der Wildwarngeräte konnten die Strecken «D2 Strick Seewen» und «L3 bis L5 Attisholzwald Riedholz» 2024 nicht realisiert werden.

Das approximative Umsetzungsprogramm sah die Realisierung der Massnahmen mit Wildwarngeräten bis 2032 vor. Aufgrund des im Dezember 2024 verabschiedeten Massnahmenplans 2024 (Sparmassnahme D_BJD_08) musste die Umsetzung der Präventionsmassnahmen von Wildtierunfällen sistiert und der Projektstart ins Jahr 2027 verschoben werden.

Gemäss aktualisiertem Umsetzungsprogramm ist die Umsetzung der über 30 Anlagen in den Jahren 2027 bis voraussichtlich 2032 geplant. Die Umsetzung erfolgt, sofern der Investitionskredit im Rahmen der «Strassenbau-Investitionsrechnung: Sammelverpflichtungskredit für Kleinprojekte, Beginn 2027» sowie die zusätzlichen Kosten für den Unterhalt der Anlagen im Rahmen der «ER Strassen, Globalbudget 2027-29» bewilligt werden. Ausgenommen hiervon ist die Massnahme «G1 Chöpfli Oberbuchsiten», für die im Bericht eine Wildtierpassage vorgeschlagen ist und eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt wird. Sollte sich die Massnahme «G1» als zweckmässig erweisen, werden dafür separate Kreditbeschlüsse beantragt.

3.2.2 Zu Frage 2:

Nach welchen Kriterien werden Standorte für Wildwarnanlagen priorisiert, und weshalb wurde Riedholz bisher nicht höher gewichtet, obwohl die Problematik seit Jahren bekannt und dokumentiert ist?

Die Rangierung der Wildunfallstrecken wurde aufgrund von Art und Gewicht des Fallwilds, Höhe der Aufprallenergie und Unfalldichte pro Strecke berechnet (Bericht Prävention von Wildtierunfällen im Kanton Solothurn, WLS 2022). Die Wildunfallstrecken «O2 Langmattrain» in Gretzenbach (Rang 1) und «D1 Strick» in Seewen (Rang 2) wurden dabei höher gewichtet. Die Strecke «L3 Attisholzwald» erhielt den Rang 3 von 32 Wildunfallstrecken.

3.2.3 Zu Frage 3:

Wie bewertet der Regierungsrat das Kosten-Nutzen-Verhältnis von Präventionsmassnahmen unter Einbezug von Personenschäden, Tierleid und volkswirtschaftlichen Folgekosten?

Bei Kollisionen entsteht einerseits grosses Tierleid, da Wildtiere oft nicht sofort verenden und erst Stunden oder Tage später gefunden und erlöst werden können, andererseits werden hohe Sachkosten verursacht. Bei Ausweichmanövern oder Kollisionen mit grösseren Wildtieren, wie beispielsweise Wildschweine oder Hirsche, besteht zudem die Gefahr, dass es zu Personenschäden und Verkehrstoten kommt. In der Schweiz werden jährlich mehr als 60 Personen bei Wildunfällen verletzt und über 20'000 Wildtiere sterben, etwa die Hälfte davon sind grössere Arten wie Reh, Rothirsch und Wildschwein. Die verursachten Kosten der Wildunfälle im Strassenverkehr werden auf 40 bis 50 Millionen Franken geschätzt, wobei die hohen Kosten zum grössten

Teil bei Zusammenstössen mit den grösseren Wildarten entstehen (durchschnittlich 4'000 Franken pro Unfall). Durch die höheren Wildtierbestände, das vermehrte Vorkommen von grösseren Säugetieren wie dem Rothirsch und den zunehmenden Verkehr, werden ohne Präventionsmassnahmen die Anzahl an Wildtierunfällen und deren Intensität weiter ansteigen.

Die Kosten der Präventionsmassnahmen, um Wildunfälle zu minimieren, fallen im Vergleich zu den Kosten, dem Tierleid und den Personenschäden, welche Wildunfälle auf den Strassen verursachen können, sehr gering aus.

3.2.4 Zu Frage 4:

Wie wird die Wirksamkeit der bestehenden Wildwarnanlagen systematisch evaluiert und öffentlich ausgewiesen?

Die Erfolgskontrolle der beiden mit Wildwarngeräten bestückten Strecken wird durch eine externe Firma sichergestellt. Die Wildunfallstrecken werden regelmässig kontrolliert und bei Bedarf verbessert. Zudem wurden durch das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) Geschwindigkeitsmessungen der Fahrzeuge vor und nach der Installation der Wildwarngeräte durchgeführt. Da sich die beiden Strecken noch in der Testphase befinden, wurde die Evaluation noch nicht veröffentlicht. Die ersten Resultate zeigen jedoch eine mittlere bis starke Verminderung der Wildunfälle. Es werden dieses Jahr weitere Verbesserungsmöglichkeiten umgesetzt.

3.2.5 Zu Frage 5:

Bis wann ist die Umsetzung von Wildwarnanlagen an den prioritären Hotspots – insbesondere auf der Baselstrasse in Riedholz – konkret vorgesehen?

Sofern der Investitionskredit im Rahmen der «Strassenbau-Investitionsrechnung: Sammelverpflichtungskredit für Kleinprojekte, Beginn 2027» sowie die zusätzlichen Kosten für den Unterhalt der Anlagen im Rahmen der «ER Strassen, Globalbudget 2027-29» bewilligt werden, können 2027 präventive Sofortmassnahmen mittels Wildwarngeräte an der Baselstrasse in Riedholz (Abschnitte der Massnahmen «L3», «L4» und «L5») umgesetzt werden.

Im Rahmen des Ausbaus der Kantonsstrasse Waldaustrasse in Riedholz ist geplant, die Massnahme «L6» mit einer Wildwarnanlage definitiv umzusetzen. Voraussetzung hierfür ist die Genehmigung des Erschliessungsplans. Die Bauarbeiten und Realisierung der Wildwarnanlage sind ab 2027 geplant.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Kantonsstrasse Baselstrasse in Riedholz werden auf dem Strassenabschnitt die definitiven Präventionsmassnahmen «L3», «L4» und «L5» mit Wildwarnanlagen realisiert. Der Ausbau der Baselstrasse in Riedholz ist ab dem Jahr 2030 vorgesehen. Das Projekt steht aber in zeitlicher Abhängigkeit des Projekts «Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse Solothurn/Feldbrunnen».

3.2.6 Zu Frage 6:

Sind die Zuständigkeiten – insbesondere in der Zusammenarbeit mit dem Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) – zweckmässig geregelt?

Die Zuständigkeiten der beiden Ämter sind klar geregelt und zweckmässig aufgeteilt. Für die Planung, den Bau und den betrieblichen Unterhalt der Kantonsstrassen ist das AVT verantwortlich. Das Amt für Wald, Jagd und Fischerei (AWJF) begleitet die Umsetzung der Massnahmen zur Prävention von Wildtierunfällen als zuständige Fachstelle.

Diese Aufgabenteilung ist auch im Regierungsratsbeschluss Nr. 2022/1833 vom 6. Dezember 2022, mit dem das Konzept zur Prävention von Wildtierunfällen vom 25. Mai 2022 genehmigt wurde, festgehalten. Die Umsetzung erfolgt jedoch stets in Abhängigkeit von den verfügbaren finanziellen Mitteln und unter Einhaltung der einschlägigen Bewilligungsverfahren.

3.2.7 Zu Frage 7:

Wie soll künftig sichergestellt werden, dass die Transparenzanforderungen gemäss Umweltschutzgesetzgebung und Aarhus-Konvention eingehalten werden?

Das AWJF publiziert in der kantonalen Jagd- und Fallwildstatistik jährlich die Abgänge sämtlicher Wildtiere, die dem Jagdgesetz unterstehen. Die Statistik enthält einerseits jagdliche Abgänge und Kennzahlen zur Jagdstrecke. Andererseits sind auch Zahlen zu Fallwildabgängen sowie Angaben zur Todesursache (z. B. Alter, Krankheit, Strassenverkehr etc.) ersichtlich. Die Daten aus der kantonalen Jagd- und Fallwildstatistik fliessen in die eidgenössische Jagdstatistik, welche ebenfalls öffentlich einsehbar ist.

Regelmässig erfolgt zudem die Überlieferung der Daten an InfoFauna. Im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) führt die Stiftung KORA das Monitoring der Grossraubtierpopulationen in der Schweiz. Dabei werden die Lebensweise und die Entwicklung der Bestände sowie die Auswirkungen der Raubtierarten beobachtet, analysiert und kommuniziert. Sämtliche Nachweise von einzelnen Grossraubtieren in der Schweiz werden damit in einem zentralen System gebündelt und einheitlich dargestellt. Im KORA Monitoring Center können Daten zu einzelnen Ereignissen (z. B. Sichtbeobachtungen oder Abgänge) öffentlich eingesehen werden.

Aus Sicht des Kantons gewährleisten die genannten Informationsquellen eine ausreichende Transparenz.

3.2.8 Zu Frage 8:

Gibt es kantonale Richtlinien zur Kommunikation bei Wildtierunfällen mit geschützten Arten, und wenn ja, wie werden diese angewendet?

Auf den Verkehrsinfrastrukturen des Kantons Solothurn kommt es immer wieder zu Unfällen mit Wildtieren. So kamen beispielsweise im vergangenen Jahr 881 Wildtiere, darunter auch geschützte Arten, bei Kollisionen im Strassenverkehr zu Tode. Die Dunkelziffer dürfte um einiges höher liegen, da nicht gemeldete Unfälle sowie Tiere, die nach einem Unfall nicht gefunden werden konnten, in dieser Zahl nicht enthalten sind. Durch die höheren Wildtierbestände und den zunehmenden Verkehr steigt die Anzahl an Wildtierunfällen tendenziell an.

Bei Wildtierunfällen steht grundsätzlich das Leid des einzelnen Tieres und nicht eine Tierart im Vordergrund. In diesem Sinne hat ein reproduzierendes Luchsweibchen den gleichen Stellenwert wie ein verunfallter Haselhahn oder eine trächtige Rehgeiss. Das AWJF informiert auf seiner Webseite unter der Rubrik «Wildunfälle» über die Prävention und das korrekte Verhalten bei Wildunfällen. Zudem wird jährlich anlässlich der Zeitumstellung im Herbst mit einer Medienmitteilung auf die erhöhte Gefahr von Wildunfällen hingewiesen. Im Rahmen der bestehenden Personalressourcen (das AWJF verfügt über keine Medienstelle) ist eine Ausweitung der Kommunikation nicht möglich.

3.2.9 Zu Frage 9:

Weshalb erfolgte die Information zum Luchs-Vorfall erst auf Nachfrage und zudem nicht ausreichend begründet?

Der Luchs gehört im Kanton Solothurn seit Jahrzehnten zur einheimischen Fauna, und es kommt vereinzelt vor, dass Einzeltiere dem Strassenverkehr zum Opfer fallen. Im vorliegenden Fall erfolgte die Meldung des toten Luchses durch die lokale Jagdaufsicht an die Fachstelle Jagd des AWJF gemäss gängiger Praxis umgehend. Der tote Luchs wurde gemäss Vorgaben des Vollzugskonzepts Luchs des BAFU durch das AWJF gleichentags zur Diagnose ins Institut für Tierpathologie der Universität Bern gebracht. Die Untersuchung bestätigte, dass es sich um eine Verkehrskollision handelte. Eine entsprechende Medienanfrage wurde zeitnah beantwortet.

3.2.10 Zu Frage 10:

Werden Daten zu Wildtierunfällen (inkl. Fallwildzahlen und Region) regelmässig öffentlich zugänglich gemacht und wie wird sichergestellt, dass Fälle von besonderem öffentlichem Interesse – etwa mit streng geschützten Tieren oder relevanten qualitativen Aspekten (z. B. reproduktives Luchsweibchen) – zeitnah und transparent eingeordnet kommuniziert werden, statt nur verzögert und zusammengefasst in der Jagdstatistik zu erscheinen?

Siehe dazu auch Antwort zu Frage 7. Von besonderem öffentlichem Interesse bei Wildtierunfällen geht der Kanton aus, wenn es sich insbesondere um erstmalige Ereignisse bei einer Wildtierart handelt. So wurde beispielsweise am 17. März 2026 mittels Medienmitteilung der Staatskanzlei kommuniziert, dass im Kanton ein Wolf in Biberist von einem Zug erfasst und getötet wurde. Die verzögerte georeferenzierte Veröffentlichung (drei Monate) von Einzelnachweisen im KORA Monitoring Center dient dem Schutz der Wildtiere vor unnötigen Störungen durch Neugierige.

3.2.11 Zu Frage 11:

Welche zusätzlichen Massnahmen zum Schutz des Luchses sind vorgesehen, insbesondere im Hinblick auf Warnsysteme wie Warntafeln in Gebieten mit Luchspräsenz (z. B. im französischen Jura)?

Das AWJF unterscheidet hinsichtlich Wildtierkollisionen und dem damit verbundenen Tierleid ausdrücklich nicht zwischen geschützten und jagdbaren Arten. Dementsprechend werden auch bei der Prävention von Wildtierunfällen alle Wildarten gleichermassen berücksichtigt.

Yves Derendinger
Staatsschreiber

Verteiler

Volkswirtschaftsdepartement (GK 6972)
Amt für Wald, Jagd und Fischerei
Amt für Verkehr und Tiefbau
Staatskanzlei
Parlamentsdienste (elektronische Publikation an KR)