



**Postulat der FDP-Fraktion
betreffend elektronische Wildwarnsysteme**

(Vorlage Nr. 3312.1 – 16744)

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom 23. August 2022

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die FDP-Fraktion reichte am 26. Oktober 2021 im Zuger Kantonsrat ein Postulat betreffend elektronische Wildwarnsysteme ein. Der Kantonsrat überwies das Postulat am 25. November 2021 an den Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung.

1. In Kürze	1
2. Ausgangslage	2
3. Situation im Kanton Zug	2
4. Postulatsforderung im Rechtskontext	4
5. Elektronische Wildwarnsysteme	4
6. Alternative Möglichkeiten zur Reduktion von Wildunfällen	5
6.1. Reduktion des Wildbestands	5
6.2. Trennung des Lebensraums der Wildtiere von der Verkehrsinfrastruktur	6
6.3. Generelle Temporeduktion bei Unfallstrecken	6
6.4. Massnahmen, welche die Wildtiere vor dem Verkehr warnen	6
7. Empfohlene Massnahmen für den Kanton Zug	7
8. Finanzielle Auswirkungen	8
9. Antrag	9

1. In Kürze

Jährlich kommen im Kanton Zug zahlreiche Wildtiere durch den Strassenverkehr zu Tode (Fallwild). Im Rahmen einer Datenanalyse konnten zehn Strassenabschnitte evaluiert werden, auf denen es besonders oft zu Unfällen mit Wildtieren gekommen ist. Die am stärksten von Wildtierunfällen betroffene Strecke ist Teil der Ratenstrasse zwischen Wyssenbach und Gutschsagen.

Verkehrsunfälle mit Wildtieren können durch organisatorische oder technische Massnahmen reduziert werden. Eine technische Massnahme stellen die elektronischen Wildwarnanlagen dar. Diese wirken kombiniert: Die Gefahr wird erkannt, die Verkehrsteilnehmenden informiert und die Geschwindigkeit kann reduziert werden. Solche neu entwickelten Anlagen sind teuer und

derzeit im Kanton Zug nicht im Einsatz. Bisher setzte man auf blaue, an Strassenpfosten montierte Reflektoren, deren Aufleuchten Wildtiere vom Queren der Fahrbahn abhalten sollen. Dieses System kostet wenig, jedoch scheint die mutmassliche Wirkung eher gering zu sein. Um die Wirkung zu erhöhen, soll zukünftig die am stärksten durch Wildtierunfälle betroffene Strecke zwischen Wyssenbach und Gutschsagen mit dem elektronischen Wildwarnsystem «Ani-Mot» ausgerüstet werden. Dieses verspricht ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Die Wirkung soll während drei Jahren untersucht werden. Bei positiven Erfahrungen ist dessen Einsatz auf weiteren Strecken zu prüfen. Dieses Vorgehen entspricht der Forderung des kantonalen Jagdgesetzes, welches verlangt, durch Wildwechsel gefährdete Strassenabschnitte zu signalisieren und mit geeigneten Vorrichtungen zu entschärfen (§ 27 Abs. 1 und Abs. 3 des Gesetzes über die Jagd und den Schutz wildlebender Säugetiere und Vögel vom 25. Oktober 1990 [Jagdgesetz; BGS 932.1]).

2. Ausgangslage

Wildtierunfälle ereignen sich häufig während der Dämmerungszeit und dort, wo Strassen günstige Wildtierlebensräume oder Leitstrukturen queren und die Strecken ein hohes Verkehrsaufkommen, hohe Fahrzeuggeschwindigkeiten sowie schlechte Sichtbedingungen aufweisen. Oft enden die Unfälle für die Wildtiere tödlich. So starben laut Bundesamt für Umwelt (BAFU) im Jahr 2020 pro Tag durchschnittlich 21 Rehe, 17 Füchse, 7 Dachse, 1 Rothirsch und 1 Wildschwein auf Schweizer Strassen. Es ist jedoch von einer hohen Dunkelziffer auszugehen, da nicht alle Wildtierunfälle gemeldet und die verletzten Tiere nicht immer gefunden werden. Die Unfälle im Jahr 2020 verursachten Personen- und Sachschäden in der Höhe von 40–50 Millionen Franken. 89 Personen wurden dabei verletzt, davon 31 schwer.

3. Situation im Kanton Zug

Im Kanton Zug wurden im Zeitraum zwischen 2009 und 2020 im Durchschnitt jährlich ca. 175 tödlich verunfallte Tiere (Fallwild) durch den Strassenverkehr registriert. Es handelte sich dabei hauptsächlich um Rehe, Füchse und Dachse. Gesamthaft ist eine Zunahme von rund 150 Tieren im Jahr 2009 auf gut 200 Tiere Fallwild im Jahr 2020 zu beobachten (Beilage 1). Im erwähnten Zeitraum haben die Unfälle mit Rehwild etwas abgenommen, während deutlich mehr Dachse und Füchse überfahren wurden (Beilage 1). Dies hat vor allem damit zu tun, dass die Populationsdichten dieser Arten stark zugenommen haben.

Im Rahmen einer Datenanalyse wurden im Kanton Zug zehn Strecken evaluiert, auf denen es besonders oft zu Unfällen mit Wildtieren gekommen ist (Beilagen 2 und 3). Die Streckenabschnitte sind über den ganzen Kanton Zug verteilt und in der nachfolgenden Abbildung 1 dargestellt.

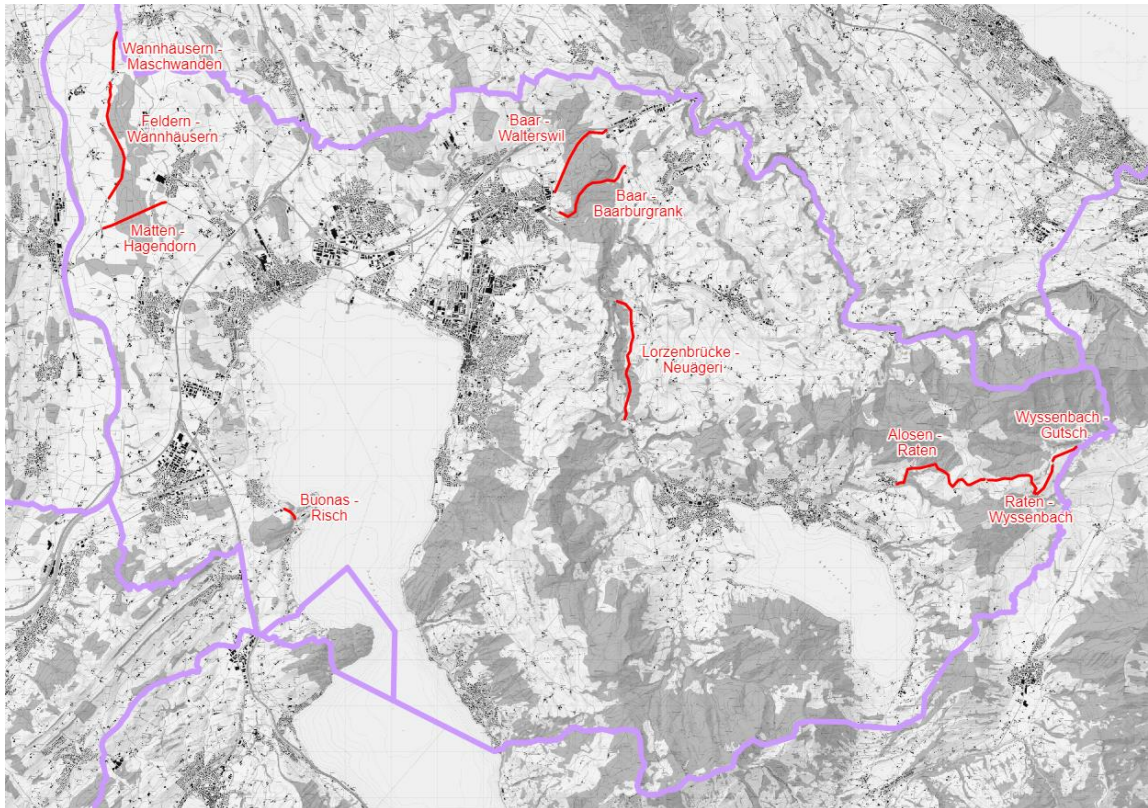


Abbildung 1: Auf den dargestellten zehn Strassenabschnitten kam es im Zeitraum zwischen 2009 und 2020 besonders häufig zu Unfällen mit Wildtieren.

Weiter wurde untersucht, wie viele Wildtiere auf diesen Strassenabschnitten durchschnittlich pro Jahr und pro Strassenkilometer zum Opfer fallen. Die unten aufgeführte Tabelle 1 gibt diesbezüglich einen Überblick, wobei zwischen Wildtierarten unterschieden wurde (Rotwild, Rehwild und Raubtiere). Besonders betroffen ist die Strecke zwischen Wyssenbach und Gutschsagen. Auf den knapp 600 Metern ereignen sich jährlich durchschnittlich drei bis vier Unfälle mit Rehwild und jedes zweite Jahr kommt es zu einer Kollision mit einem Rothirsch. Auch Raubtiere werden auf diesem Abschnitt regelmässig zu Strassenverkehrsoffern.

Des Weiteren zeigt die Tabelle 1, dass es auf diesen Strassenabschnitten viel häufiger zu Unfällen mit Rehwild als mit Raubtieren kommt, während auf dem gesamten Kantonsgebiet mehr Unfälle mit Raubtieren als mit Rehwild registriert werden. Der Grund dürfte sein, dass sich Rehwild stärker auf Wildtierachsen bewegt als die flächig vorkommenden Raubtiere.

Strassenabschnitt	Streckenlänge (km)	Hirschunfälle pro Jahr pro km (Durchschnitt)	Rehunfälle pro Jahr pro km (Durchschnitt)	Raubtierunfälle pro Jahr pro km (Durchschnitt)	Total Wildtierunfälle pro Jahr pro km (Durchschnitt)
Wyssenbach bis Gutschsagen	0.58	0.4	5.3	1.1	7.5
Baar bis Baarburg	1.16	0.1	4.7	0.4	5.7
Matten bis Hagendorn	1.56	0.0	2.8	1.5	4.7
Schloss Buonas	0.39	0.0	3.2	0.4	4.0
Wannhäusern bis Maschwanden	0.75	0.0	2.6	0.6	3.4
Baar bis Walterswil	1.88	0.1	2.2	0.7	3.2
Feldern bis Wannhäusern	3.16	0.0	2.5	0.4	3.1
Lorzentobelbrücke bis Neuägeri	3.1	0.0	1.3	1.2	2.8
Raten bis Wyssenbach	2.07	0.0	1.6	0.4	2.2
Alosen bis Raten	2.65	0.0	1.4	0.6	2.2

Tabelle 1: Detaillierte Auswertung der zehn Strassenabschnitte mit Wildtierunfällen im Kanton Zug, aufgeschlüsselt nach Wildtierarten (Zeitraum 2009–2020). Rot markiert sind besonders auffällige Werte.

4. Postulatsforderung im Rechtskontext

Das eingangs erwähnte Postulat verlangt, dass im Kanton Zug auf den konfliktrichtigsten Abschnitten die Fallwildzahlen mittels elektronischer Wildwarnsysteme oder sonstiger griffiger Massnahmen reduziert werden. Insbesondere bei neuen Strassenabschnitten oder Sanierungen sei diese Thematik in die Planung und die Budgetierung miteinzubeziehen.

Die Forderung des Postulats nach griffigen Massnahmen zur Reduktion von Wildunfällen deckt sich mit dem gesetzlichen Auftrag, Wildtiere vor Unfällen zu schützen. Das kantonale Jagdgesetz verlangt in § 17 Abs. 1, dass die Lebensräume der einheimischen und ziehenden Säugetiere und Vögel erhalten bleiben. Gemäss § 27 Abs. 1 und Abs. 3 Jagdgesetz sind die durch Wildwechsel gefährdeten Strassenstrecken zu signalisieren und mit Blenden, Zäunen oder anderen geeigneten Vorrichtungen zu versehen. Im kantonalen Richtplan sind insgesamt 24 Wildtierkorridore und Bewegungsachsen festgesetzt und deren Umgang geregelt (Richtplaneintrag L 6.1 des Kantonalen Richtplans vom 1. September 1988 [in Kraft seit 7. Februar 2004]). Bund, Kanton und Gemeinden sind verpflichtet, die Durchgängigkeit dieser Wildtierkorridore zu erhalten und zu verbessern. Sie ergreifen die notwendigen Massnahmen bei Planungen und Vorhaben, welche die Durchgängigkeit bei bestehenden Strassen und Trassees tangieren.

5. Elektronische Wildwarnsysteme

Die vom Postulanten erwähnten elektronischen Wildwarnsysteme sind ein relativ neues Mittel, um Wildunfälle und ihre Auswirkungen auf die Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren. Zur Entscheidungsfindung über deren Einsatz im Kanton Zug werden anschliessend aktuelle Wildwarnsysteme vorgestellt und es wird auf weitere, alternative Möglichkeiten zur Reduktion von Wildunfällen eingegangen.

Elektronische Wildwarnsysteme können Wildtiere in Strassennähe erfassen und Verkehrsteilnehmende aktiv vor Tieren auf der Fahrbahn warnen. Sie haben sich zur nachhaltigen Reduktion von Unfällen mit Wildtieren als wirksam erwiesen. In der Praxis haben sich bisher zwei Anbieter durchgesetzt: Die Wildwarnanlage CAR 92-09-Solar der Firma Calstrom GmbH und das

System AniMot der Firma AniMot – motion expert GmbH & Co. KG. Bei der Calstrom-Anlage unterbricht das Wildtier elektronische Lichtschranken, was zum Aufleuchten eines Warnsignals führt (z.B. Achtung Wild) und optional eine Temporeduktion über eine Anzeigetafel einleitet. Bei der AniMot-Anlage werden Wildtiere in Strassennähe über an Strassenleitpfosten montierte Erkennungssensoren erfasst. Sobald ein Wildtier erkannt wird, beginnen Module mehrerer Strassenleitpfosten zu blinken und warnen so den Autofahrer. Die beiden Systeme unterscheiden sich stark im Preis. Während eine Anlage von Calstrom je nach örtlicher Gegebenheit und Ausführung mit 100'000 bis 750'000 Franken pro Strassenkilometer zu Buche schlägt, kostet die Ausrüstung derselben Strecke mit AniMot 10'000 bis 20'000 Franken.

Das fix installierte System von Calstrom eignet sich vor allem bei starken, räumlich klar definierten Wildwechseln. Das System ist im Kanton Graubünden seit mehreren Jahren erfolgreich im Einsatz und auch im Kanton Schwyz, in welchem das System seit zwei Jahren eingesetzt wird, konnten an der entsprechenden Stelle die Wildunfälle signifikant reduziert werden. Nachteilig sind neben den hohen Kosten die nötige Raumbefreiung von acht Metern beidseits der Strasse und die Notwendigkeit eines Stromanschlusses.

Das neuartige System von AniMot führt, gemäss Praxistests einer Pilotstudie auf vier Teststrecken im Kanton Zürich, ebenfalls zu einer starken Reduktion von Wildunfällen. Neben den tiefen Installations- und Wartungskosten handelt es sich um ein sehr flexibles System. Die an Strassenleitpfosten befestigten Module¹ lassen sich einfach und schnell verschieben. Die Raumbefreiung beträgt beidseitig vier Meter. Nachteilig ist, dass durch das Aufblinken der Module keine automatisierte Handlungsanweisung an die Verkehrsteilnehmenden erfolgt, weshalb neben der technischen Installation die Information der Verkehrsteilnehmenden, zum Beispiel über eine Hinweistafel vor dem Wildwechsel, von grosser Relevanz ist. Seit kurzem sind AniMot-Module auf einer Strecke im Kanton Schwyz im Einsatz. Auch hier sind die ersten Rückmeldungen positiv. Der Kanton Luzern plant ebenfalls, AniMot-Module zu installieren. Serienreife Geräte sind allerdings erst ab Sommer 2022 erhältlich.

Eine übersichtliche Gegenüberstellung der beiden Systeme findet sich in Beilage 4.

6. Alternative Möglichkeiten zur Reduktion von Wildunfällen

Verkehrsunfälle mit Wildtieren können neben elektronischen Wildwarnsystemen mit unterschiedlichen, weiteren Massnahmen reduziert werden:

6.1. Reduktion des Wildbestands

Je höher die Wilddichte, desto mehr Unfälle mit Wildtieren gibt es. Rund zwei Drittel der Wildtierunfälle im Kanton Zug geschehen mit Raubtieren. Ihr Bestand wird jagdlich kaum mehr reduziert und hat die letzten Jahrzehnte entsprechend zugenommen. Diese Zunahme widerspiegeln auch die Fallwildzahlen der Raubtiere. Allerdings handelt es sich aufgrund der Grösse der Tiere um Unfälle mit geringem oder gar keinem Schadenpotenzial.

Des Weiteren ist das Rehwild stark betroffen. Hier ist jedoch keine Tendenz auszumachen. Dies kann damit begründet werden, dass der Rehbestand durch Bejagung seit Jahren stabil gehalten wird. Eine Steuerung des Bestandes wäre über höhere Mindestabschusszahlen möglich. Eine allgemeine Bestandesreduktion aufgrund der Unfallzahlen wäre fachlich fragwürdig und würde politisch kaum akzeptiert werden. Eine Möglichkeit wäre jedoch, den Jagddruck

¹ Gemäss ASTRA ist der Einsatz der gelb blinkenden Module von AniMot während der befristeten Testphase von Art. 68 Abs. 6 i.V.m. Art. 70 Abs. 1 Bst. d der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) gedeckt.

nur entlang von Strassen zu erhöhen. Doch diese Massnahme ist umstritten. Denn werden Tiere, die sich an die Gefahr der Strasse gewöhnt haben, entfernt, werden die Einstände schnell von unerfahrenen Tieren besetzt, die wiederum eher zu Strassenverkehrsoptern werden.

6.2. Trennung des Lebensraums der Wildtiere von der Verkehrsinfrastruktur

Die Trennung des Lebensraums der Wildtiere von der Verkehrsinfrastruktur geschieht häufig durch Zäune. Diese sind zwar günstig und wirksam, führen aber zu einer weiteren Fragmentierung von Wildtierlebensräumen. Zudem kann es zu einer Häufung von Unfällen bei den Zaun-Enden kommen, da die Tiere neu vermehrt dort queren. Eine weitere Problematik ist, dass Wildtiere, die in den eingezäunten Bereich geraten, die Fahrbahn nicht wieder verlassen können. Zäune in Kombination mit Wildunterquerungen, im Optimalfall gleichzeitig im Zusammenhang mit einem Bachdurchlass oder Wildtierbrücken, schaffen Abhilfe, sind aber entsprechend kostspielig.

6.3. Generelle Temporeduktion bei Unfallstrecken

Bei zunehmender Geschwindigkeit nehmen sowohl die Bremsstrecke wie auch die Aufprallwucht bei einem Unfall exponentiell zu. Mit generellen Temporeduktionen bei bekannten Unfallstrecken würden sich die Anzahl Wildunfälle sowie potenzielle Schäden mutmasslich mindern lassen (z.B. Temporeduktion von 80 km/h auf 60 km/h).

6.4. Massnahmen, welche die Wildtiere vor dem Verkehr warnen

Einzelne Massnahmen zielen darauf ab, die Wildtiere selber vor dem Verkehr zu warnen. Dazu gehören beispielsweise Reflektoren an Strassenpfosten, akustische Wildwarner oder Duftzäune. Mit solchen Methoden können Fallwildzahlen jedoch oft nur kurzfristig gesenkt werden, weil bei den Tieren schon nach kurzer Zeit ein Gewöhnungseffekt eintritt. Die Tabelle 2 zeigt zusammengefasst die wichtigsten Methoden, deren Wirksamkeit und Kosten.

Methode	Funktion	Wirksamkeit	Kosten	Wartung
Reflektoren	Reflektoren sollen eintreffendes Scheinwerferlicht in die Umgebung ableiten und so die Wildtiere warnen.	gering Studien weisen unterschiedliche Ergebnisse zur Wirksamkeit aus.	niedrig	niedrig
akustische Wildwarner	Bei herannahenden Fahrzeugen wird ein Pfeifton ausgelöst.	mittel CH: Gewöhnungseffekt ab dem 2. Betriebsjahr	niedrig	mittel
bioakustische Wildwarner	Herannahende Fahrzeuge lösen die Aktivierung von tierischen Warnrufen aus.	ungewiss neue Methode, gemäss ersten Studien vielversprechend	mittel	niedrig
Duftzäune	Synthetisch erzeugte Menschen- oder Prädatorendüfte entlang von Unfallstrecken.	gering	niedrig	hoch

Tabelle 2: Funktion, Wirksamkeit und Kosten der wichtigsten Methoden, welche Wildtiere vor herannahenden Fahrzeugen warnen sollen.

7. Empfohlene Massnahmen für den Kanton Zug

Verkehrsunfälle mit Wildtieren können durch organisatorische Massnahmen wie Geschwindigkeitsreduktion, technische Massnahmen wie Reflektoren oder kombinierte Massnahmen mit Wildwarnsystemen reduziert werden. Heute werden im Kanton Zug vor allem technische Massnahmen umgesetzt. So werden auf verschiedenen Strassenabschnitten nebst den offiziellen, dreieckigen Warnsignalen «Wildwechsel» blaue Reflektoren eingesetzt, welche die Wildtiere bei sich nähernden Fahrzeugen von dem Queren der Fahrbahn abhalten sollen. Dieses System ist sehr günstig in Erstellung und Unterhalt, die mutmassliche Wirkung scheint jedoch eher gering zu sein.

In Anbetracht der Entwicklung von elektronischen Wildwarnsystemen erscheint es unumgänglich, diese Technik auch im Kanton Zug gezielt und ergänzend mit den bestehenden Massnahmen einzusetzen und deren Wirkung zu prüfen. Dabei kommen die im Kapitel 4 vorgestellten Systeme CAR 92-09-Solar (Calstrom GmbH) und das AniMot (AniMot – motion expert GmbH & Co. KG) in Frage.

Die Analyse der Unfallstrecken im Kanton Zug hat gezeigt, dass das System von Calstrom für stark betroffene Standorte grundsätzlich eine Option wäre. Doch die Unfallzahlen sind im Vergleich mit den Standorten im Kanton Graubünden oder Schwyz, in welchen dieses System zum Einsatz kommt, bedeutend tiefer. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist deshalb nicht gegeben. Dieses sieht mit dem neuartigen und deutlich kostengünstigeren System von AniMot bedeutend besser aus. Somit soll in einem ersten Schritt zu Testzwecken einer der konfliktrichtigsten Strassenabschnitte im Kanton Zug mit diesem System ausgerüstet werden.

Zwecks Priorisierung wurden die am stärksten betroffenen Unfallstrecken auf die Eignung für das AniMot-System untersucht. Wie die Auswertung in Tabelle 3 zeigt, eignet sich die unfallträchtigste Strecke zwischen Wyssenbach und Gutschsagen besonders gut für das AniMot-System, weil die Strecke über das offene Feld führt und somit keine Vegetationshindernisse die Funktionsweise der Module beeinträchtigen könnte. Zudem kommt es auf diesem Abschnitt hin und wieder zu Unfällen mit Hirschen, die aufgrund der Körpermasse deutlich gravierendere Folgen für Mensch und Tier verursachen können. Gemäss einer ersten groben Kostenschätzung durch die AniMot GmbH & Co. KG lägen die Kosten für den genannten Abschnitt bei rund 10'000 Franken (Geräte, Installation und Updates). Den gleichen Abschnitt mit der Calstrom-Anlage auszustatten, würde Kosten in der Höhe von rund 140'000 Franken verursachen.

Strassenabschnitt	Streckenlänge (km)	Total Wildtierunfälle pro Jahr pro km (Durchschnitt)	Beschaffenheit Strassenränder	Eignung für AniMot (Einschätzung)
Wyssenbach bis Gutschsagen	0.58	7.5	Beidseitig Wiesland.	sehr gut
Baar bis Baarburg	1.16	5.7	haupts. beidseitig Wald / kurzes Teilstück Wiesland	Mässig, da die Strecke mehrheitlich im Wald liegt.
Matten bis Hagendorn	1.56	4.7	Beidseitig Wald mit 3m Mähstreifen. Auf der einen Seite gibt es einen parallel geführten Fahrradweg.	Mässig, da auf der einen Strassenseite ein Radstreifen vorhanden ist. Die ANIMOT motion expert GmbH bietet aber eine technische Möglichkeit für Strassen mit parallel geführten Fuss- und Radwegen an. Die Mehrkosten sind gering.
Schloss Buonas	0.39	4.0	Die Hälfte der Strecke führt über Wiesland, die andere Hälfte liegt im Wald.	Mässig, da die Strecke zur Hälfte durch den Wald führt und es im Waldbereich etwas mehr Unfälle mit Wildtieren gab wie im offenen Bereich.
Wannhäusern bis Maschwanden	0.75	3.4	Beidseitig Wiesland.	sehr gut
Baar bis Walterswil	1.88	3.2	haupts. im Wald / Teilstück einseitig Wiese	Mässig, da die Strecke mehrheitlich im Wald liegt.
Feldern bis Wannhäusern	3.16	3.1	sehr unterschiedlich (teilweise beidseitig Wiese oder beidseitig Wald / teilweise auch auf der einen Seite Wiese und auf der anderen Seite Wald)	Mässig bis gut. Die Unfallstrecke ist mehr als drei Kilometer lang und es sind keine Hotspots erkennbar.
Lorzentobelbrücke bis Neuägeri	3.1	2.8	Die Strecke führt ca. 50/50 über Wiesland und durch Waldgebiet. Zwischen Nidfuren und Chripfeli gibt es einen Hotspot, wo es besonders häufig zu Wildtierunfällen kommt.	Beim Hotspot gut, da beidseitig Wiesland.
Raten bis Wyssenbach	2.07	2.2	Beim Hotspot eine Seite Wald, die andere Seite Wiese.	beim Hotspot wahrsch. mässig
Alosen bis Raten	2.65	2.2	sehr unterschiedlich (teilweise beidseitig Wiese oder beidseitig Wald / teilweise auch auf der einen Seite Wiese und auf der anderen Seite Wald)	beim Hotspot tend. gut

Tabelle 3: Einschätzung der Fallwildstrecken für das AniMot-System. Die Unfallstrecken sind sortiert nach der Anzahl Wildtierunfälle pro Strassenkilometer pro Jahr.

Aus diesen Gründen soll die Strecke zwischen Wyssenbach und Gutschsagen mit dem AniMot-System ausgerüstet und dessen Wirkung während drei Jahren analysiert werden. Ergibt sich die erhoffte Wirkung, wird das Ausrüsten weiterer prioritären Strecken mit einer entsprechenden Wildwarnanlage geprüft (vgl. Tabelle 3 und die entsprechenden Detailkarten in der Beilage 3).

Gleichzeitig werden die bestehenden Massnahmen, wie der Einsatz von Reflektoren, weitergeführt. Zudem soll auch zukünftig der Wildtierschutz bei Strassenbauprojekten angemessen berücksichtigt werden, um Wildtierbewegungsachsen durchgängig zu halten oder ihre Durchgängigkeit zu verbessern und Wildunfälle zu reduzieren.

Mit den vorgeschlagenen Massnahmen werden der gesetzliche Auftrag wahrgenommen und die Forderungen des Postulanten erfüllt.

8. Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten für die Inbetriebnahme der AniMot-Pilotanlage im Gebiet zwischen Wyssenbach und Gutschsagen belaufen sich auf 10'000 Franken. Die Installation erfolgt noch im Jahr 2022. Es wird mit Unterhaltskosten von 1'000 Franken pro Jahr gerechnet.

A	Investitionsrechnung	2022	2023	2024	2025
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Ausgaben				
	bereits geplante Einnahmen				
2.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Ausgaben				
	effektive Einnahmen				
B	Erfolgsrechnung (nur Abschreibungen auf Investitionen)				
3.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Abschreibungen				
4.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Abschreibungen				
C	Erfolgsrechnung (ohne Abschreibungen auf Investitionen)				
5.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplanter Aufwand				
	bereits geplanter Ertrag				
6.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektiver Aufwand	10000	1000	1000	1000
	effektiver Ertrag				

9. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, das Postulat der FDP-Fraktion betreffend elektronische Wildwarnsysteme vom 26. Oktober 2021 (Vorlage Nr. 3312.1 - 16744) erheblich zu erklären und als erledigt abzuschreiben.

Zug, 23. August 2022

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Martin Pfister

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart

Beilagen:

- Beilage 1: Fallwildstatistiken Kanton Zug, Diagramme
- Beilage 2: Übersicht der zehn ausgewählten Unfallstrecken
- Beilage 3: Detailkarten der zehn ausgewählten Unfallstrecken
- Beilage 4: Vergleich der elektronischen Wildwarnsysteme CAR 92-09-Solar (Calstrom) und AniMot

90/mb