BUD / Interpellation Gahlinger-Niederhelfenschwil vom 10. Juni 2026

Pollerwahn und Verschlimmbesserung im Strassenraum – falsche Prioritäten bei Sicherheit und Infrastruktur

Antwort der Regierung vom 6. Oktober 2026

Damian Gahlinger-Niederhelfenschwil erkundigt sich in seiner Interpellation vom 10. Juni 2026 nach dem Nutzen von Pollern, Engstellen und künstlichen Fahrbahnverschwenkungen, insbesondere auf verkehrsorientierten Strassen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Auf verkehrsorientierten Strassen sind Einbauten, welche die übergeordnete Verkehrsfunktion oder den Verkehrsfluss wesentlich beeinträchtigen, grundsätzlich zu vermeiden. Das in der Interpellation erwähnte Projekt betrifft die Zuckenrieterstrasse, eine Gemeindestrasse erster Klasse. Diese steht in der Strassenhoheit der politischen Gemeinde; Gemeindestrassen erster und zweiter Klasse stehen in der Regel in deren Eigentum (Art. 11 des Strassengesetzes [sGS 732.1; abgekürzt StrG]). Der Gemeindestrassenbau und damit Planung und Umsetzung der Massnahmen obliegen der politischen Gemeinde Zuzwil (Art. 31 und 38 StrG). Auch die in der Interpellation ebenfalls erwähnte Mühlaubrücke zwischen Lütisburg und Kirchberg ist Teil einer Gemeindestrasse erster Klasse; sie steht je zur Hälfte im Eigentum der beiden Gemeinden. Unterhalt und Ersatz fallen deshalb in deren Verantwortungsbereich.

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Wie beurteilt die Regierung die Wirksamkeit von Pollern und Engstellen auf verkehrsorientierten Strassen?*

   Poller und Engstellen können das Geschwindigkeitsniveau senken und damit zur Verkehrssicherheit beitragen. Ihre Zweckmässigkeit ist jedoch im Einzelfall anhand der Funktion der Strasse, der örtlichen Verhältnisse, der Verkehrszusammensetzung und der Sicherheitslage zu beurteilen. Auf verkehrsorientierten Strassen kommen solche Massnahmen nur in Betracht, wenn die örtlichen Sicherheitsbedürfnisse sie rechtfertigen und die übergeordnete Verkehrsfunktion gewahrt bleibt. Der Gemeinderat Zuzwil begründete die Massnahme auf der Zuckenrieterstrasse mit dem hohen Geschwindigkeitsniveau sowie dem Ziel, die Sicherheit der velofahrenden Schülerinnen und Schüler und der übrigen Velofahrenden zu erhöhen.

2. *Bestehen aus Sicht der Regierung Zweifel an der Rechtmässigkeit oder Angemessenheit der in Zuzwil realisierten Anzahl von Pollern auf einer verkehrsorientierten Strasse?*

   Der Regierung liegen keine Anhaltspunkte für eine Rechtswidrigkeit der Massnahme vor. Die politische Gemeinde Zuzwil liess die möglichen Massnahmen durch ein Ingenieurbüro prüfen und die gewählte Lösung fachlich ausarbeiten. Die Zweckmässigkeit der gewählten Anzahl und Anordnung der Poller liegt in der Verantwortung der politischen Gemeinde Zuzwil; aus Sicht der Regierung besteht kein Anlass, in diese Beurteilung einzugreifen.

3. *Welche Auswirkungen haben diese auf Sichtverhältnisse (mit Verkehr), tote Winkel und die Sicherheit von Schulkindern?*

   Gemäss Mitwirkungsbericht wurden die erforderlichen Sichtweiten nach den einschlägigen VSS-Normen überprüft und im Projekt berücksichtigt. Die Poller und Abweisflächen sollen das Geschwindigkeitsniveau senken. Ein tieferes Geschwindigkeitsniveau vermindert grundsätzlich das Unfallrisiko und die Unfallschwere, was insbesondere Schulkindern und anderen verletzlichen Verkehrsteilnehmenden zugutekommt. Die gewählten Breiten ermöglichen es Velofahrenden, die Poller rechts zu passieren, während Motorfahrzeuge links daran vorbeifahren. Beim anschliessenden Zusammenführen der Fahrwege ist von allen Verkehrsteilnehmenden die erforderliche Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme verlangt. Eine längerfristige Beurteilung der Wirkung ist aufgrund der kurzen Betriebsdauer noch nicht möglich.

4. *Teilt die Regierung die Auffassung, dass Poller und ähnliche Hindernisse dazu führen können, dass sich die Aufmerksamkeit im Verkehr zunehmend auf diese statt auf andere Verkehrsteilnehmende richtet?*

   Die Regierung teilt diese Auffassung in dieser allgemeinen Form nicht. Verkehrsberuhigungselemente sind Teil der Strassenanlage und müssen von den Fahrzeugführenden beachtet werden. Gleichzeitig bleiben diese verpflichtet, ihre Aufmerksamkeit auf das gesamte Verkehrsgeschehen zu richten und andere weder zu behindern noch zu gefährden (Art. 26 Abs. 1 des eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes [SR 741.01; abgekürzt SVG]). Sie müssen ihre Geschwindigkeit zudem stets den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen anpassen (Art. 32 Abs. 1 SVG). Eine fachgerecht ausgestaltete Verkehrsberuhigungsmassnahme soll die Aufmerksamkeit nicht von anderen Verkehrsteilnehmenden ablenken, sondern zu einer angepassten Fahrweise beitragen.

5. *Gibt es Hinweise auf erhöhte Risiken wie Auffahrunfälle, Ablenkung oder Konflikte durch Nachdrängen?*

   Der Regierung liegen derzeit keine Hinweise auf ein erhöhtes Unfall- oder Konfliktrisiko infolge der Massnahme vor. Aufgrund der kurzen Betriebsdauer ist jedoch noch keine belastbare längerfristige Beurteilung möglich. Die Entwicklung kann anhand des Unfallgeschehens sowie von Verkehrs- und Geschwindigkeitsbeobachtungen überprüft werden.

6. *Wie beurteilt die Regierung das Kosten-Nutzen-Verhältnis solcher Massnahmen?*

   Die Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses der konkreten Massnahme obliegt der Gemeinde. Generell sind Poller und Markierungen gegenüber baulichen Veränderungen der Strassenränder kostengünstig und mit einem geringeren Eingriff realisierbar. Entscheidend ist, ob die Massnahme das angestrebte Ziel erreicht und die Funktion der Strasse weiterhin gewährleistet bleibt.

7. *Wie ist der Zustand der Strassen- und Brückeninfrastruktur insgesamt?*

   Das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen betreibt für die insgesamt 655 km Kantonsstrassen ein kontinuierliches Erhaltungsmanagement. Wertverluste der Strassenanlagen infolge von Alterung und Verschleiss werden mit planmässigen Erhaltungs- und Unterhaltsmassnahmen begrenzt. Dazu werden regelmässig Oberflächenzustandsaufnahmen durchgeführt. Bei der netzweiten Zustandsaufnahme des Jahres 2021 lag der Anteil kritischer oder schlechter Strassen bei rund 13 Prozent (Zielwert: weniger als 15 Prozent) und der durchschnittliche Zustandsindex bei 1,96 (Zielwert: 1,8 bis 2,0). Beide Kennzahlen lagen damit innerhalb der

Leistungsziele des 18. Strassenbauprogramms (36.23.02). Das Programm hält zugleich fest, dass weiterhin Nachholbedarf besteht, um den durchschnittlichen Zustand in einen optimalen Bereich zu bringen.

Die Kunstbauten in kantonaler Zuständigkeit – darunter Brücken, Stützkonstruktionen, Tunnel und Bachdurchlässe – werden regelmässig inspiziert. Aus den Ergebnissen werden Erhaltungsmassnahmen abgeleitet, priorisiert und umgesetzt.

Zum Zustand der Strassen- und Brückeninfrastruktur im Verantwortungsbereich der Gemeinden kann die Regierung keine gesamthafte Aussage machen.

8. *Sieht die Regierung Vorteile darin, Brücken auf verkehrsorientierten Strassen vermehrt unter eine einheitliche kantonale Aufsicht zu stellen, insbesondere im Hinblick auf Unterhalt, Sicherheit und Verantwortlichkeiten?*

   Das Strassengesetz grenzt das Kantons- und Gemeindestrassennetz durch den Kantonsstrassenplan (Art. 4 StrG) und die Gemeindestrassenpläne (Art. 7 StrG) voneinander ab. Der Gemeindestrassenbau obliegt der politischen Gemeinde (Art. 38 StrG). Die Regierung erachtet diese Aufgabenteilung grundsätzlich als sachgerecht.

   Die politischen Gemeinden besorgen den Unterhalt ihrer Gemeindestrassen erster und zweiter Klasse. Dazu gehören insbesondere die Kontrolle und Instandhaltung der Kunstbauten (Art. 51 Abs. 2 Bst. i und Art. 54 Abs. 1 Bst. a StrG). Bei der Mühlaubrücke ordneten die beiden Gemeinden nach der vertieften Zustandsbeurteilung die sofortige Sperrung an.

   Eine zusätzliche kantonale Aufsicht würde die Eigentums- und Unterhaltsverantwortung der Gemeinden nicht ersetzen. Sie führte vielmehr zu Doppelspurigkeiten und erforderte beim Kanton zusätzliche personelle und finanzielle Ressourcen, ohne dass ein entsprechender Mehrwert für die Sicherheit oder den Unterhalt der Bauwerke ausgewiesen wäre. Die Nähe der Gemeinden zu ihrer Infrastruktur und ihre Kenntnis der örtlichen Verhältnisse sprechen dafür, die bestehende Zuständigkeitsordnung beizubehalten.

   Aus Sicht der Regierung besteht deshalb kein Anlass, die bewährte Aufgaben- und Verantwortungsverteilung zwischen Kanton und Gemeinden anzupassen.

9. *Welche Rolle spielt die Kantonspolizei bei der Beurteilung – und wie wird ihr Einfluss gewichtet?*

   Das Polizeikommando verfügt nach Art. 19 Abs. 1 der Einführungsverordnung zum eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz (sGS 711.1) die Verkehrsanordnungen, soweit keine Ausnahme besteht. In diesem Rahmen beurteilt es die erforderliche Signalisation und Markierung. Die Kantonspolizei stellt zudem den Sicherheitsbeauftragten des Kantons nach Art. 6a Abs. 4 SVG. Dieser ist die für den Verkehrssicherheitsbereich verantwortliche Ansprechperson und koordiniert insbesondere die Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente. Die Planung, Projektierung und bauliche Umsetzung einer Gemeindestrasse bleiben in der Verantwortung der Gemeinde.

10. *Wie werden diese Einschätzungen fachlich überprüft und ergänzt?*

    Im Fall von Zuzwil liess die Gemeinde die Massnahmen durch ein Ingenieurbüro untersuchen und ausarbeiten. Der Kurzbericht dokumentiert insbesondere die Verkehrserhebung, die geprüften Varianten und die Bemessung der gewählten Lösung. Die erforderlichen Sichtweiten wurden nach den einschlägigen VSS-Normen überprüft und im Projekt

berücksichtigt. Nach der Umsetzung kann die Wirkung anhand von Geschwindigkeitsmessungen, Verkehrsbeobachtungen und Unfalldaten fachlich überprüft werden.

11. *Gibt es Mechanismen zur Korrektur von Fehlentwicklungen?*

    Ja. Entspricht eine beantragte Verkehrsanordnung nicht den gesetzlichen Anforderungen, wird sie nicht verfügt. Ändern sich nach ihrer Umsetzung die massgeblichen Voraussetzungen, muss die zuständige Behörde die Verkehrsanordnung nach Art. 107 Abs. 5 der eidgenössischen Signalisationsverordnung (SR 741.21) überprüfen und gegebenenfalls aufheben. Die Gemeinde kann als Strasseneigentümerin die Wirkung der baulichen Massnahme beobachten und diese unter Einhaltung der anwendbaren Verfahren anpassen. Bei sicherheitsrelevanten Mängeln sind die erforderlichen Korrekturmassnahmen zu treffen.