

SJD / Interpellation Müller-Lichtensteig / Gmür-Bütschwil-Ganterschwil
vom 17. September 2025

Töffrowdys auf der Hultegg: Es braucht wirksame Massnahmen!

Antwort der Regierung vom 25. November 2025

Matthias Müller-Lichtensteig und Adrian Gmür-Bütschwil-Ganterschwil erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 17. September 2025 nach einem kantonsweiten Vorgehen gegen Personen, die mit Raserei, unnötigem Motorenlärm und gefährlichen Manövern die Verkehrssicherheit sowie die Sicherheit, Ruhe und Lebensqualität der Anwohnenden beeinträchtigen, und stellen verschiedene Fragen dazu.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Hultegg ist neben dem Stoss, dem Ruppen, der Schwägalp und der Wasserfluh ein bei Motorradfahrenden sehr beliebtes Ziel. Dasselbe gilt auch in Rorschach, Wil, Buchs, Gossau und Rapperswil, die im Zusammenhang mit Autoposern immer wieder zu Diskussionen Anlass geben. Die damit zusammenhängende Problematik in Bezug auf die Verkehrssicherheit und Lärmbelästigung sind der Regierung bestens bekannt.¹ Neben den Unannehmlichkeiten für Anwohnende machen bei Raserstrecken die Vielzahl der Unfälle, insbesondere jene mit tödlichem Ausgang, stark betroffen. Die Unfälle werden meist in Kurven durch unangepasste Geschwindigkeit oder fehlende Fahrpraxis selbst verursacht und sind weder auf bauliche bzw. Infrastrukturmängel noch auf eine fehlerhafte Signalisation zurückzuführen.²

Bekanntlich beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen 50 km/h in Ortschaften, 80 km/h ausserhalb von Ortschaften, ausgenommen auf Autostrassen und Autobahnen, 100 km/h auf Autostrassen und 120 km/h auf Autobahnen (vgl. Art. 4a Abs. 1 der eidgenössischen Verkehrsregelnverordnung [SR 741.11; abgekürzt VRV]).

Die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit (Art. 32 Abs. 2 des eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes [SR 741.01; abgekürzt SVG]) darf nicht allgemein, sondern nur für bestimmte Strassenstrecken, nur aufgrund eines Gutachtens und nur aus bestimmten Gründen herabgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 2 der eidgenössischen Signalisationsverordnung [SR 741.21; abgekürzt SSV]). Im Rahmen des erwähnten Gutachtens muss dabei abgeklärt werden, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind oder ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann (Art. 108 Abs. 4 SSV).

Nach Art. 31 Abs. 1 SVG hat eine Fahrzeugführerin oder ein Fahrzeugführer das Fahrzeug jederzeit so zu beherrschen, dass die notwendigen Sorgfaltspflichten erfüllt werden können. Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten

¹ Vgl. dazu u.a. etwa die Antworten der Regierung vom 23. April 2020 auf die Interpellation 51.20.38 «Stopp den Autoposern» vom 2. Juni 2020, vom 15. Dezember 2020 auf die Interpellation 51.20.57 «Lärmblitzer anschaffen!» vom 14. September 2020 oder vom 14. September 2021 auf die Interpellation 51.21.74 «Geschwindigkeitsmessungen als Mittel der Städte und Gemeinden gegen Raser und Autoposer» vom 7. Juni 2021.

² Vgl. dazu auch die Antworten der Regierung vom 7. Mai 2024 auf die Einfache Anfrage 61.24.25 «Massnahmen nach Unfallserie im Toggenburg?» und vom 15. Oktober 2024 auf die Einfache Anfrage 61.24.47 «Unfälle am Ricken und im Toggenburg – jetzt Zeichen setzen».

von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen (Art. 32 Abs. 1 SVG). Zudem sind alle Verkehrsteilnehmenden verpflichtet, während der Fahrt ihre volle Aufmerksamkeit der Strasse und dem Verkehr zuzuwenden (Art. 3 Abs. 1 VRV). Wer wegen Übermüdung, Einwirkung von Alkohol, Arznei- oder Betäubungsmitteln oder aus einem anderen Grund nicht fahrfähig ist, darf kein Fahrzeug führen (Art. 31 Abs. 2 SVG; Art. 2 Abs. 1 VRV).

Die eidgenössische Verordnung über die Kontrolle des Strassenverkehrs (SR 741.013; abgekürzt SKV) regelt die Verkehrskontrollen und die damit zusammenhängenden Massnahmen. Technische Hilfsmittel können beigezogen werden, sofern das Bundesamt für Strassen im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Institut für Metrologie den Betrieb eines Geräts bewilligt hat (Art. 9 SKV). Bis anhin liegt für den Einsatz von Lärmblitzern weder eine gesetzliche Grundlage vor, noch sind entsprechende Geräte zugelassen. Entsprechend ist der Einsatz dieser Geräte vorderhand nicht möglich.

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Welche Erkenntnisse hat die Regierung über die Unfall- und Lärmsituation auf der Hultegg in den letzten fünf Jahren?*

Die Unfallzahlen auf der Hultegg bzw. auf deren Zufahrtsachsen präsentieren sich wie folgt:

	2025	2024	2023	2022	2021	2020
Mühlrüti bis Grenze ZH	14	17	14	7	6	9
Mühlrüti bis Mosnang	1	3	1	1	1	3
Mühlrüti bis Grenze TG	2	9	8	3	4	1

Der Grossteil der Unfälle wurde dabei selbst verursacht und ist in der Kategorie der Schleuderunfälle zu verzeichnen. Die Unfälle ereigneten sich zumeist in Kurvenbereichen. Zurückzuführen sind die Unfälle auf mangelnde Fahrpraxis, Unterschätzung der Kurvenradien und zu schnelle Kurvengeschwindigkeiten.

Im Weiler Untere Hultegg befindet sich eine permanente Verkehrszählstelle des kantonalen Tiefbauamtes (Strassenverkehrszählung Mühlrüti Hultegg 43). Der digitale Lärmbelastungskataster des Kantons basiert u.a. auf diesen Messungen. Dem digitalen Lärmbelastungskataster ist zu entnehmen, dass die Hulteggstrasse im Jahresmittel täglich von 1'400 Fahrzeugen befahren wird. An einem durchschnittlichen Tag passieren tagsüber je Stunde 82 Fahrzeuge die Strasse und nachts 10 Fahrzeuge. Der Anteil von lauten Fahrzeugen (Lastwagen und Motorräder) beläuft sich tagsüber auf 9,1 Prozent; davon machen Motorräder 6,5 Prozent aus. Zwischen dem Dorf Mühlrüti und der Kantonsgrenze ist kein Gebäude derart stark durch Strassenlärm belastet, dass die geltenden Immissionsgrenzwerte nach der eidgenössischen Lärmschutz-Verordnung (SR 814.41; abgekürzt LSV) überschritten werden. Da Immissionsgrenzwerte auf dem durchschnittlichen Verkehrsaufkommen basieren, werden einzelne, besonders laute Phasen nicht abgebildet. Wenn z.B. an einem Wochenende mit schönem Wetter sehr viele Motorräder unterwegs sind, kann das für die Anwohnerinnen und Anwohner zu störenden Lärmimmissionen führen. Diese lärmige Phase stellt aber keine Grenzwertüberschreitung nach LSV dar. Es besteht keine rechtliche Grundlage, für solche Zeiten einschränkende Massnahmen zu verfügen. Gegen einzelne Motorräder, an denen illegale Anpassungen zur Erzeugung von zusätzlichen Lärmemissionen vorgenommen wurden, kann aber im Rahmen von polizeilichen Kontrollen vorgegangen werden.

2. *Welche Massnahmen wurden bereits getroffen von Kanton, Gemeinde und Privaten und wie beurteilt die Regierung die Wirkung?*

Seit mehreren Jahren beteiligt sich die Kantonspolizei an der jeweils über ein Jahr laufenden nationalen Motorradkampagne: In den Sommermonaten werden an den neuralgischen Orten entsprechende Plakate aufgehängt, die auf rücksichtsvolles Fahren (Lärm, Geschwindigkeit usw.) hinweisen. Die Wirkung dieser Kampagne kann nicht beziffert werden.

Zudem wurde die Kontrolltätigkeit an den entsprechenden Orten erheblich verstärkt: Während in den Jahren 2020 bis 2022 nur wenige Kontrollen (4 Messungen mit einer stationären Messanlage sowie 6 Kontrollen des Fahrverkehrs und Fahrverhaltens) durchgeführt wurden, intensivierte die Kantonspolizei in den Jahren 2023 bis 2025 die Kontrollen erheblich mit jährlich rund 10 Geschwindigkeitsmessungen (unter Verwendung verschiedener Messmittel und bei unterschiedlicher Messdauer) sowie rund 30 Kontrollen des Fahrverhaltens und der Fahrzeuge. Neben den eigentlichen Kontrollen wurde zudem mehrfach mit den anwesenden Motorradfahrenden das Gespräch gesucht. Dabei wurde auf die Problematik des Lärms für die Anwohnenden, eine angemessene Fahrweise und die Gefahren bei überhöhter Geschwindigkeit hingewiesen. Die Gespräche, insbesondere aber die Kontrollen, zeigten dabei unbestrittenermassen eine Wirkung. Allerdings muss auch darauf hingewiesen werden, dass sich die Motorradfahrenden via Social Media über laufende Kontrollen jeweils rasch informieren. Dies hat immerhin den positiven Effekt, dass in der Folge verhältnismässig und korrekt gefahren wird.

3. *Ist die Regierung bereit, zusätzliche Massnahmen zu prüfen und einzusetzen, wie den Einsatz von Lärmblitzern und regelmässiger Geschwindigkeitskontrollen sowie zeitlich begrenzte Geschwindigkeitsreduktionen über die Hultfegg?*

Die rechtlichen Voraussetzungen auf nationaler Ebene betreffend die sogenannten Lärmblitzer sind bisher nicht gegeben. Der Einsatz solcher Messgeräte kann im Übrigen kaum mit den üblichen Geschwindigkeitsmessanlagen verglichen werden, bei denen eine Übertretung direkt festgestellt und geahndet werden kann. Der von Lärmmessgeräten erfasste Lärmpegel dient lediglich einer gewissen Vorselektion, während der effektive Lärmwert ermittelt werden muss. Der so erhobene Wert ist anschliessend mit dem im Fahrzeugausweis festgehaltenen und zugelassenen Richtwert zu vergleichen. Erst bei einer Überschreitung des im Fahrzeugausweis eingetragenen Werts kann die betreffende Fahrzeuglenkerin oder der betreffende Fahrzeuglenker gebüsst werden. Dementsprechend hält sich der Nutzen von Lärmblitzern, selbst wenn solche dereinst zugelassen sind, in Grenzen.

Die Kantonspolizei prüft aktuell den Einsatz von Drohnen an neuralgischen Orten. Anlässlich der Drohneneinsätze kann einerseits das Geschwindigkeitsverhalten auf einer längeren Strecke sowie andererseits das Fahrverhalten überprüft werden. Erste Versuche diesbezüglich sind vielversprechend.

Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit (auch eine zeitlich beschränkte) ist, wie einleitend erwähnt, an verschiedene gesetzliche Vorgaben gebunden. Ob die entsprechenden Gründe vorliegen (etwa eine Gefahr, die nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist, oder eine übermässige Umweltbelastung [Lärm, Schadstoffe]; Art. 108 Abs. 2 Bst. a und d SSV), ist mittels eines Gutachtens nachzuweisen (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 1 SSV). Dieses muss zudem aufzeigen, dass die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 SSV). Der Nachweis ist vom Strasseneigentümer zu erbringen und bei der verfügenden Behörde (Kantonspolizei) mit dem

entsprechenden Antrag auf Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit einzureichen. Vorabklärungen haben gezeigt, dass auf der Hultegg die Voraussetzungen für weitere Geschwindigkeitsherabsetzungen kaum erfüllt sind.

4. *Braucht es gesetzliche Anpassungen, um griffigere Massnahmen ergreifen zu können, und wenn ja, welche?*

Die vorhandenen gesetzlichen Vorgaben sind ausreichend. Die Thematik Auto- wie auch Motorradposing sind vielmehr ein gesellschaftliches Problem. Einem riskanten, provozierenden und unnötig Lärm verursachenden Fahrverhalten kann grundsätzlich nur mit direkten Verkehrskontrollen begegnet werden. Die diesbezüglichen Ressourcen sind aber beschränkt. Eine weitere Erhöhung der Polizeipräsenz ohne Einbussen in anderen Belangen ist kaum möglich.

5. *Wie könnte die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen Zürich und Thurgau intensiviert werden, um ein koordiniertes Vorgehen sicherzustellen?*

Die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen funktioniert gut. Bereits jetzt finden gleichzeitige Kontrollen oder punktuelle Kontrollen in Absprache statt. Eine weitere Intensivierung ist zwar wünschenswert, scheitert aber an den begrenzten Ressourcen. Anzumerken ist, dass durch die einzelnen Kontrollen des jeweiligen Korps, die Kontrolldichte und Präsenz vor Ort der Druck auf die Motorradfahrenden, sich korrekt zu verhalten, steigt.

6. *Welche weiteren neuralgischen Strassenabschnitte im Kanton sind von ähnlichen Problemen betroffen und welche Massnahmen wurden dort bereits umgesetzt?*

Wie eingangs erwähnt geht es einerseits neben der Hultegg um die weiteren typischen Motorradstrecken Schwägalp, Stoss, Wasserfluh oder Ruppen. An diesen Strecken wurden in den vergangenen Jahren die Kontrolltätigkeit und der Einsatz von Geschwindigkeitsmessungen erheblich gesteigert. Andererseits erfolgen Klagen insbesondere in Bezug auf den Lärm an sogenannten Poserstrecken in Rorschach, Wil, Gossau, Buchs und Rapperswil. An diesen Orten wurde die Kontrolltätigkeit ebenfalls erhöht. Hier finden auch vermehrt gemeinsame Kontrollen mit den Sachverständigen des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamtes statt. Bei diesen Kontrollen wird ein verstärktes Augenmerk auf das Fahrverhalten sowie technische Abänderungen an den Fahrzeugen gelegt. Mehrfach wurden Fahrzeuge direkt aus dem Verkehr genommen oder im Verdachtsfall auf den neu angeschafften Prüfstand der Kantonspolizei gestellt, wo unerlaubte Leistungssteigerungen festgestellt werden konnten.