

BUD / Einfache Anfrage Gahlinger-Niederhelfenschwil vom 20. April 2026

Stop-and-Stop-Regierung – wann endet die mutwillige Energieverschwendung?

Antwort der Regierung vom 11. August 2026

Damian Gahlinger-Niederhelfenschwil erkundigt sich in seiner Einfachen Anfrage vom 20. April 2026 nach der Bereitschaft der Regierung, bestehende Lichtsignalanlagen bei Kantonsstrassen zugunsten von Energieeinsparungen abzuschalten und bei Strassenbauprojekten Kreisel an Stelle von Lichtsignalanlagen zu bevorzugen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Einfache Anfrage stellt den Betrieb von Lichtsignalanlagen in einen Zusammenhang mit Krieg und totalem Blackout. Derartige rhetorische Vergleiche sind nicht zielführend. Sie dramatisieren eine konkrete verkehrstechnische Fragestellung in sachfremder Weise und leisten keinen Beitrag zur Klärung der massgebenden verkehrstechnischen, sicherheitsrelevanten und energetischen Fragen. Die Unterstellung einer mutwilligen Energieverschwendung weist die Regierung mit Nachdruck zurück.

Bei der Planung von Verkehrsknoten sind die Sicherheit, die Leistungsfähigkeit, der Landverbrauch, das Verkehrsaufkommen, die Haupt- und Nebenströme, die zu Fuss Gehenden, die Velo- und ÖV-Beziehungen, die Dosierung, die Bevorzugungen, die räumliche Gestaltung, aber auch Stau- und Wartezeiten sowie der damit verbundene Lärm und die Abgase wichtige Interessen. Mittels Interessenabwägung wird für jeden einzelnen Fall die geeignetste Knotenform gewählt. Die verschiedenen Knotenformen haben dabei spezifische Eigenschaften. Weiter ist festzuhalten, dass es bei Verkehrsknoten aufgrund der Geometrie, des Verkehrsaufkommens oder der Vortrittsregelung in der Regel zu Anfahr- und Bremsmanövern kommt.

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Energiesicherheit priorisieren: Wann erkennt die Regierung die Vermeidung von künstlichem Stop-and-Go endlich als zentralen Pfeiler der Energiesparstrategie an, um unsere Abhängigkeit von Importen zu senken?*

Die Regierung teilt die Einschätzung nicht, dass die generelle Vermeidung von Lichtsignalanlagen oder die grundsätzliche Bevorzugung von Kreiseln einen zentralen Pfeiler der kantonalen Energiesparstrategie bildet. Die Senkung des Energieverbrauchs im Verkehr ist ein wichtiges Ziel. Die dafür massgebenden Stossrichtungen sind im St.Galler Energiekonzept 2021–2030 festgehalten. Dazu gehören insbesondere die Stärkung des Mobilitätsmanagements, die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, die Entwicklung und Verbreitung neuer Mobilitätslösungen sowie der Ausbau der Elektromobilität.

Der Betrieb von Lichtsignalanlagen ist demgegenüber keine zentrale energiewirtschaftliche Stellschraube. Lichtsignalanlagen dienen insbesondere der Verkehrssicherheit, der Steuerung komplexer Verkehrsströme, der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes sowie der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs. Entscheidend ist nicht der pauschale Ausschluss einzelner Knotenformen, sondern die sachgerechte Wahl und der möglichst bedarfsgerechte

Betrieb im konkreten Einzelfall. Soweit verkehrssicher und rechtlich zulässig, werden unnötige Halte- und Wartezeiten bereits heute durch verkehrsabhängige Steuerungen reduziert.

2. *Sofortmassnahme Teilzeitbetrieb: Warum nutzt die Regierung die Technik nicht, um LSA nur während der echten Stosszeiten zu betreiben und sie ansonsten auf Gelb-Blinken zu stellen? Diese einfache Lösung würde sofort massiv Energie einsparen.*

Das Tiefbauamt setzt bei lichtsignalgesteuerten Knoten bereits heute verkehrsabhängige Steuerungen ein, sofern diese verkehrssicher und rechtlich zulässig sind. An einzelnen geeigneten Verkehrsknoten werden Lichtsignalanlagen während verkehrsarmen Zeiten – in der Regel nachts – auf Gelb-Blinken umgestellt. Ein genereller Gelb-Blink-Betrieb ist jedoch an den meisten lichtsignalgesteuerten Verkehrsknoten nicht möglich. Grund dafür sind die komplexen Verkehrsbeziehungen und -ströme, die fehlenden Knotensichtweiten sowie die Anforderungen an die Verkehrssicherheit. Die heute zur Verfügung stehenden technischen Systeme, insbesondere verkehrsabhängige Detektionsanlagen, ermöglichen einen bedarfsgerechten Betrieb der Lichtsignalanlagen. Dadurch kann auch in Zeiten geringen Verkehrsaufkommens unnötiges Stop-and-Go minimiert werden.

3. *Fluss statt Blockade: Erkennt die Regierung, dass bei Kreiselanlagen die behindernden Linksabbieger wegfallen, was den Verkehrsfluss für alle fördert, während bei einer LSA für einen einzelnen Abbiegevorgang oft alle anderen Richtungen auf Rot gestellt werden?*

Wie bereits in der Interpellation 51.22.126 «Verkehrslichtsignale sind unnötige Energiefresser» festgehalten, haben Lichtsignalanlagen wie auch Kreiselsysteme spezifische Eigenschaften. Während Kreiselsysteme bezüglich Wendemöglichkeit, Gestaltung und ungesteuertem Verkehrsverhalten besser abschneiden, liegen bei den Lichtsignalanlagen die Vorteile bei der Phasentrennung (Sicherheit), der Steuerbarkeit einzelner Verkehrsströme und der Priorisierung einzelner Anlagenbenutzerinnen und -benutzer.

Die Grünzeiten von Linksabbiegespuren sind häufig mit den Fussgängerquerungen koordiniert; meist bestimmt jedoch die Fussgängerquerung die Grünzeit und nicht die Linksabbiegespur. Je nach konkreter örtlicher Verkehrssituation ist, mit Blick auf bestmögliche Verkehrssicherheit und optimierte Verkehrsflüsse, die eine oder andere Knotenform angebracht. Kreisel sind keine Garanten für einen flüssigen Verkehrsablauf. Ein Kreisel hat unabhängig von seiner Grösse und Geometrie eine Kapazitätsgrenze. Kreisel reagieren bei Überlast sehr empfindlich. Das Verkehrsgeschehen kann nicht gesteuert werden, was zu teils erheblichen Staubildungen führen kann.

4. *Praktizismus statt Ausreden: Warum werden Kreisel nicht auch dort bevorzugt, wo für Spitzenzeiten eine Steuerung nötig ist, da diese im Bedarfsfall problemlos mit einer LSA für Stosszeiten bestückt werden können, statt den Verkehr den ganzen Tag über mit einer starren Ampel auszubremesen?*

Wie einleitend erwähnt, werden bei der Festlegung der Knotenart diverse wesentliche Kriterien beachtet. Eine generelle Bevorzugung von Kreiselsystemen (ohne LSA) gegenüber anderen Knotenformen ist nicht sachgerecht und auch nicht zielführend. Kreisel sind bei hohem Verkehrsaufkommen sehr anfällig auf Knotenüberstauungen. Im Kanton St.Gallen bestehen einzelne Kreiselsysteme mit zusätzlicher Lichtsignalsteuerung, insbesondere im Zusammenhang mit der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs. Eine solche zusätzliche Lichtsignalsteuerung während der Spitzenstunden kann die Leistungsfähigkeit eines Krei-

sels zusätzlich einschränken. Die heutigen Lichtsignalsteuerungen hingegen werden verkehrsabhängig bedient. Das bedeutet, dass die Grünphasen der Lichtsignalanlagen je nach Verkehrsaufkommen automatisch verlängert oder verkürzt.

5. *Mangelnde Durchsetzungskraft beim ASTRA: Warum lässt sich die Regierung beim Bund bei Projekten wie in Uzwil immer wieder mit starren Ampellösungen abspeisen, statt endlich Kante zu zeigen und für flüssige Kreissysteme zu kämpfen?*

Der Vorwurf mangelnder Durchsetzungskraft trifft nicht zu. Der Kanton ist für die Kantonsstrassen verantwortlich; bei Nationalstrassen liegt die Zuständigkeit beim Bund. Der Kanton bringt seine Interessen im Nationalstrassenperimeter ein, kann Entscheide des Bundes jedoch nicht einseitig aufheben oder übersteuern. Beim Autobahnanschluss Uzwil wurde gemeinsam mit dem Bund eine Vorstudie erarbeitet. Die daraus hervorgegangene Bestvariante wurde vom Bundesamt für Strassen ASTRA und vom Kanton gemeinsam gewählt.

6. *Handeln statt Verordnungs-Diktat: Wartet die Regierung ab, bis uns der Bund bei einer Mangellage Fahrverbote aufbrummt, oder zieht sie endlich den Stecker bei unnötigen Ampeln, um den Verbrauch proaktiv zu senken?»*

Die Regierung wartet nicht auf Vorgaben des Bundes, sondern setzt die im Energiekonzept 2021–2030 vorgesehenen Massnahmen um. Diese weisen ein deutlich höheres Energiesparpotenzial auf als eine generelle Aufhebung oder Abschaltung von Lichtsignalanlagen an kantonalen Verkehrsknoten. Eine pauschale Abschaltung wäre keine sachgerechte Energiemassnahme, sondern würde übergeordnete Anforderungen an eine sichere und leistungsfähige Verkehrsabwicklung in Frage stellen.