

Einfache Anfrage SVP-Fraktion vom 2. April 2014

Geschwindigkeitskontrollen auf der Stadtautobahn

Schriftliche Antwort der Regierung vom 20. Mai 2014

Die SVP-Fraktion erkundigt sich in ihrer Einfachen Anfrage vom 2. April 2014 nach Voraussetzungen und Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen auf der Stadtautobahn St.Gallen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Auf der Stadtautobahn St.Gallen ist eine sehr hohe Verkehrsbelastung festzustellen. Die Tunnels auf dieser Strecke haben ihre ursprünglichen Kapazitätsgrenzen von 1987 längst überschritten. Die Verkehrsdichte hat in den letzten 30 Jahren stark zugenommen. Auch verfügt der Rosenberg-tunnel über keinen Pannenstreifen und über sehr kurze Einspurstrecken bei beiden Tunnelportalen. Daher kommt es bei Überschreitung der Kapazitätsgrenze häufig zu Staus. Die Verkehrsunfallstatistik zeigt auf, dass die Unfallzahlen auf der Stadtautobahn, umgerechnet auf die Anzahl Strassenkilometer, deutlich höher sind als bei der restlichen A1, der A13 und der A3 auf dem Gebiet des Kantons St.Gallen.

Nach Art. 106 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01; abgekürzt SVG), Art. 3 der Strassenverkehrskontrollverordnung (SR 741.013) und Art. 12 Bst. c des Polizeigesetzes (sGS 451.1) hat die Polizei die Aufgabe, den Verkehr auf den öffentlichen Strassen zu kontrollieren. Darunter fällt unter anderem die Kontrolle der Einhaltung ausgeschilderter Höchstgeschwindigkeiten. Mit dem Bundesprogramm zur Steigerung der Verkehrssicherheit «via sicura» sollen die wichtigsten Unfallursachen bekämpft werden. Die Verkehrsunfallstatistik zeigt auf, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen zu den Hauptunfallursachen auf den Strassen im Kanton St.Gallen zählen. Die Kantonspolizei St.Gallen legt dabei Wert darauf, eine möglichst gleichmässige Kontrollverteilung über den ganzen Kanton zu gewährleisten. Daneben sind durch Schwerpunktkontrollen auch lokal bestehende Probleme anzugehen. Ein kantonsweiter Schwerpunkt der Geschwindigkeitskontrollen der Kantonspolizei liegt im Innerortsbereich. Aber auch Ausserorts und auf den Autobahnen werden regelmässig und an wechselnden Orten Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt. Auf der Stadtautobahn wurde im Frühjahr 2014 ein Schwerpunkt gesetzt, nachdem aufgrund polizeilicher Feststellungen und zahlreicher Meldungen von Verkehrsteilnehmenden von einer hohen Übertretungsquote auszugehen war. Die Messungen auf der Stadtautobahn werden, wie auch im übrigen Kantonsgebiet, unregelmässig weitergeführt.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Das Verkehrsbeeinflussungssystem auf der Stadtautobahn *ist*, entgegen der Vermutung der Fragestellerin, heute so ausgestaltet, dass der Verkehrsfluss verflüssigt und nicht etwa behindert wird. Dies geschieht bei hoher Verkehrsdichte durch automatische Geschwindigkeitsreduktion auf 80 km/h. Internationale Universitätsstudien und polizeiliche Erfahrungswerte zeigen, dass am meisten Fahrzeuge mit 80 km/h durch Engpässe wie z.B. Tunnels geschleust werden können. Bei 100 km/h und mehr entsteht bei dichtem Verkehr der sogenannte «Stau aus dem Nichts», der auch «Handorgel-Effekt» genannt wird. Dieser Effekt wird durch aggressive Fahrweise, zu nahes Aufschliessen und Kolonnenspringen (Verkehrsteilnehmer wechselt wiederholt die Spur, da ihm die jeweils andere Spur als «schneller» erscheint) verstärkt. Die Auswirkungen sind erst hinter diesen Fahrzeugführenden zu spüren. Da es sich dabei um grundlegende verkehrphysikalische Phänomene handelt, wurde auf der Stadtautobahn das

heutige Verkehrsbeeinflussungssystem mit variablen Höchstgeschwindigkeiten 80 km/h und 100 km/h eingerichtet. Früher schaltete das System die Geschwindigkeiten nur nach Uhrzeiten. Heute werden Geschwindigkeiten, Abstände und Anzahl der Fahrzeuge gemessen. Deswegen variiert die signalisierte Geschwindigkeit von Tag zu Tag, von Uhrzeit zu Uhrzeit.

Das Verkehrsbeeinflussungssystem wechselt dabei auf die Grundgeschwindigkeit 80 km/h, wenn eine kritische Verkehrsdichte erreicht wird. Damit kann aufgrund des Ausbleibens der oben beschriebenen physikalischen Phänomene die Leistungsfähigkeit der Tunnels auf der Stadtautobahn erhöht werden. Dies ist jedoch nur so lange möglich, als sich auch die Fahrzeugführenden an die ausgeschilderte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h halten. Wird stattdessen vorschriftswidrig 90 oder 100 km/h gefahren, kommt es aufgrund der vorgehend genannten physikalischen Gründe vermehrt zu Staubildung.

Die Geschwindigkeitslimite wird überdies auf 80 km/h reduziert, wenn z.B. Arbeiten in den Tunnels stattfinden. Diese werden nicht immer von der Strasse her sichtbar durchgeführt. Daher kann es sein, dass für die Verkehrsteilnehmenden nicht ersichtlich ist, wieso die Geschwindigkeit herabgesetzt wurde. Aus diesem Grund hat die Akzeptanz der tieferen Geschwindigkeiten bei den Verkehrsteilnehmenden bei nicht übermässigem Verkehrsaufkommen einen schwierigen Stand. Für die Sicherheit der Mitarbeitenden des Strassenunterhalts und anderer sich auf der Autobahn befindlicher Personen ist die Geschwindigkeitsreduktion jedoch lebenswichtig.

Erfordern die Verkehrsdichte und die Verkehrssicherheit die Reduktion der Geschwindigkeit auf 80 km/h nicht, wird automatisch 100 km/h signalisiert.

2. Die Geschwindigkeitsreduktion auf 80 km/h kann, wie erwähnt, verschiedene Auslöser haben: Verkehrsdichte, Pannfahrzeuge, Unfälle, Sanierungs- und Wartungsarbeiten. Nicht immer sind die Gründe für die Verkehrsteilnehmenden ersichtlich. Dennoch müssen Geschwindigkeitslimiten, gerade wegen der möglichen Gefährdung von Menschen, eingehalten werden. Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit erfordert, dass die signalisierten Geschwindigkeiten auch kontrolliert werden. Die Messungen der Kantonspolizei St.Gallen auf der Stadtautobahn zeigen, dass die Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h einigermaßen eingehalten wird; die Quote von Geschwindigkeitsverletzungen beträgt zwischen 4 und 15 Prozent. Hingegen wird die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h in deutlich höherem Ausmass nicht eingehalten; hier sind rund 16 bis 21 Prozent der Verkehrsteilnehmenden zu schnell unterwegs.

Die Durchführung von Geschwindigkeitsmessungen bedingt, dass die Kantonale Notrufzentrale (KNZ) als lokale Verkehrsleitzentrale das automatische Verkehrsbeeinflussungssystem der Stadtautobahn manuell «übersteuert». Dabei werden in der Regel nur Geschwindigkeiten geschaltet, die erfahrungsgemäss zur gleichen Zeit vom System auch automatisch geschaltet würden. Diese Zeiten und Geschwindigkeiten wurden gemeinsam mit dem Baudepartement auf der Grundlage von Systemprotokollen der Vergangenheit eruiert. Alsdann wird für die Dauer der Geschwindigkeitsmessung die signalisierte Geschwindigkeit «eingefroren», weil ansonsten, bei dynamischer Schaltung, keine zuverlässigen Messungen möglich wären. Dabei wird aber, wie erwähnt, nicht von den eruierten Durchschnittswerten abgewichen. Es kann aber aufgrund der ständig wechselnden Verkehrsverhältnisse vorkommen, dass eine Geschwindigkeit allenfalls für kurze Zeit zu früh oder zu spät geschaltet wird. Die Signalisation ist aber jederzeit klar und gut ersichtlich und stimmt mit den für die Geschwindigkeitskontrollen eingestellten Werten überein. Es gab und gibt aufgrund des aufgezeigten Vorgehens während der Kontrollen auch keine abschnittweisen Geschwindigkeitswechsel, die zu «Fallen» für die kontrollierten Fahrzeuge hätten werden können.

Die Kontrollen und die hierzu erfolgte Presseberichterstattung wirkten sich sehr positiv aus. Der Verkehr auf der Stadtautobahn bewegt sich bereits nach wenigen Kontrollen spürbar ruhiger.

und flüssiger. Auch konnte das aggressive Fahrverhalten positiv beeinflusst werden, so dass dieses stark abnahm. Die Busseneinnahmen fliessen in den allgemeinen Kantonshaushalt. Ein Teil der Bussen (nichtbezahlte Bussen oder Einsprachen) sowie die Verzeigungen oberhalb des Ordnungsbussenbereichs werden durch die Staatsanwaltschaft bearbeitet.

3. Geschwindigkeitsreduktionen werden gestützt auf Art. 3 Abs. 6 SVG und Art. 107 Abs. 4 der Signalisationsverordnung (SR 741.21) vorübergehend durch die Polizei in eigener Kompetenz angeordnet. Geschwindigkeitskontrollen können vom Chef der Verkehrspolizei und seinem Stellvertreter, dem Chef des Technischen Verkehrszuges sowie vom Chef der Regionalpolizei und den regionalen Polizeileitungen angeordnet werden. Alle hierfür zuständigen Mitarbeitenden bekleiden bei der Polizei einen Offiziers- oder höheren Unteroffiziersgrad.