

Interpellation Würth-Jona vom 7. Juni 2004
Interpellation Steiner-Kaltbrunn vom 7. Juni 2004
(Wortlaut anschliessend)

Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der A53

Schriftliche Antwort der Regierung vom 14. September 2004

Marianne Steiner-Kaltbrunn und Benedikt Würth-Jona erkundigen sich mit Interpellationen, die sie in der Junisession des Kantonsrats eingereicht haben, nach Massnahmen, die auf der A53 schwere Unfälle durch Raser verhindern und die Sicherheit verbessern können.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Wer durch unverantwortliche Fahrweise die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmenden in Kauf nimmt, handelt rücksichtslos und ist konsequent mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu verfolgen. Obwohl Übergänge von vierspurigen Autobahnen auf zweispurige Autostrassen immer ein gewisses Gefahrenpotential aufweisen, kann in den besagten Fällen auf der A53 nicht die Strassenlage für die Unfälle verantwortlich gemacht werden, sondern vielmehr menschliches Fehlverhalten. Bereits bei der Planung des Streckenabschnitts wurde Wert auf grösstmögliche Sicherheit gelegt. Nichtsdestotrotz arbeiten Tiefbauamt und Kantonspolizei weiterhin daran, sowohl polizeiliche als auch bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit zu evaluieren und umzusetzen. Sowohl auf dem alten als auch auf dem neuen Streckenabschnitt der A53 wurden erste Massnahmen bereits umgesetzt. Einerseits führt die Polizei verstärkt Geschwindigkeitskontrollen durch, andererseits sind zusätzliche Signalisationen angebracht worden. Die Errichtung einer Radaranlage sowie im baulichen Bereich eine optische Verschmälerung zwischen dem neuen und alten Teilstück der A53 werden zurzeit geplant. Trotz aller staatlichen Massnahmen wird es aber nie möglich sein, Geschwindigkeitsdelikte vollständig zu verhindern, da die Eigenverantwortung der Fahrer und ihre Verantwortung gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmenden eine sehr grosse Rolle spielt. Aus diesem Grund ist es auch Aufgabe der Gesellschaft, zu schnelles Fahren nicht als Kavaliersdelikt anzusehen, sondern als kriminelle Handlung, die entsprechend zu sanktionieren ist. Dieses Umdenken ist aber ein langfristiger sozialer Prozess. In diesem Zusammenhang kann auch auf die Antwort der Regierung auf die Interpellation 51.04.29 Engler-St.Gallen «Mehr Schutz für Leben und Gesundheit im Strassenverkehr» verwiesen werden.

Zu den Fragen im Einzelnen:

Interpellation 51.04.33 Sofortmassnahmen gegen Raser auf der A53

1. Die Regierung teilt die Auffassung der Interpellanten, dass Massnahmen gegen Raser ergriffen werden müssen. Da stark überhöhte Geschwindigkeit auf ein rechtswidriges Verhalten der Fahrzeuglenker zurückzuführen ist, muss in erster Linie im Bereich der Verkehrskontrollen angesetzt werden. Besonders bei der A53, wo ein grosser Teil der Unfälle auf überhöhte Geschwindigkeit zurückgeführt werden muss, ist die polizeiliche Arbeit besonders wichtig und erfolgversprechend. Wie unter Ziff. 3 dieser Antwort dargestellt, wurde die polizeiliche Kontrolltätigkeit nach den Unfällen auf diesem Strassenabschnitt unverzüglich erhöht. Ausserdem wird geplant, eine automatische Verkehrsüberwachungsanlage zu installieren.

In Bezug auf die Unfälle auf der A53 müssen aber folgende Differenzierungen angebracht werden: Statistisch ist die Unfallhäufigkeit auf der A53 nicht signifikant grösser als auf anderen

Strassenabschnitten im Kanton St.Gallen. Die überwiegende Mehrheit der Unfälle ereignete sich auf dem alten Teilstück, das zuvor nicht durch eine höhere Unfallhäufigkeit in Erscheinung getreten ist. Zudem waren alle mutmasslichen Verursacher der schweren Unfälle ortskundig.

2. Verkehrskontrollen und zusätzliche Signalisationen decken den grössten und wichtigsten Teil der Massnahmen gegen Verfehlungen im Strassenverkehr ab. Doch nicht nur bauliche und polizeiliche Massnahmen können Geschwindigkeitsdelikte eindämmen, sondern auch die konsequente Ahndung der Verfehlungen. Die st.gallische Staatsanwaltschaft stellt bei Fällen, die zur Anklage gelangen, entsprechend strenge Strafanträge. Urteile der letzten Jahre widerspiegeln diese konsequente Haltung. Im April 2004 bestätigte das Bundesgericht die Urteile der Luzerner Justiz gegen zwei Raser, die nicht – wie früher – wegen fahrlässiger, sondern wegen eventualvorsätzlicher Tötung verurteilt wurden (vgl. Urteile des Bundesgerichtes 6S.390/2003 und 6S.395/2003 vom 26. April 2004). Solche Urteile stellen auch für die Rechtsprechung im Kanton St.Gallen Präjudizien dar.

Ebenfalls eine Wirkung auf die Hauptgruppe der Delinquenten – nämlich in erster Linie junge Männer – werden die neuen Strassenverkehrsgesetz-Bestimmungen haben, die ab 1. Januar 2005 in Kraft treten. So wird der Führerausweis zunächst für drei Jahre auf Probe erteilt. Bei einer Wiederhandlung wird die Probezeit um ein weiteres Jahr verlängert und bei der zweiten der Führerschein für ein Jahr entzogen. Der neue Art. 15a des eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01; abgekürzt SVG) sieht vor, dass der Führerausweis in einem solchen Fall erst nach einem verkehrspsychologischen Gutachten wieder erteilt werden kann. Diese zusätzlichen Massnahmen bewirken aber nur etwas, wenn die Kontrolldichte genügend gross ist und die Verkehrsteilnehmer die Wahrscheinlichkeit, erwischt zu werden, als hoch einschätzen.

3. Einige Massnahmen sind bereits umgesetzt. Während der Tunnelreinigung im Juli 2004 wurden zusätzlich die Signale «Gegenverkehr» angebracht, genau gleich wie beim Übergang von der Autobahn zur Autostrasse, wo dieses Signal ergänzend auf der linken Fahrseite installiert wurde. Ausserdem wurden auch das Anbringen einer durchgehenden – sogenannt «schreienden» – Sicherheitslinie, die Anordnung eines durchgehenden Überholverbots sowie eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h in Betracht gezogen. Diese Massnahmen erwiesen sich jedoch aus folgenden Gründen als nicht erfolgversprechend: Die heute vorhandenen Leit- und Sicherheitslinien sind bereits als «schreiende» Linien aufgetragen, und lediglich zwei Unfälle ereigneten sich in Bereichen, auf denen das Überholen an sich gestattet ist. Ein bedeutender Teil der schweren Unfälle war darauf zurückzuführen, dass Sicherheitslinien und Geschwindigkeitslimiten missachtet wurden.

Die verschiedentlich geforderte Mittelleitplanke wurde als «ultima ratio» ebenfalls geprüft. Eine Mittelleitplanke würde aber Verkehrsbehinderungen nach sich ziehen. Da die Strasse über keine eigentlichen Pannestreifen verfügt, genügt deren Gesamtbreite nicht, um eigentliche Leitplanken zu montieren. Es könnten maximal sogenannte «MiniGuards» eingebaut werden, wie sie auf Baustellen verwendet werden. Diese halten jedoch einer Kollision nicht stand und behindern insbesondere im Winter die Unterhaltsarbeiten. Wegen der reduzierten Breite würde zudem jedes Pannefahrzeug sofort zu einem Rückstau mit einer unmittelbaren Gefahr von Auffahrkollisionen führen. Schliesslich würde dadurch die Anfahrt für Rettungsfahrzeuge zu einem Unfall auf der gleichen Fahrspur praktisch verunmöglicht. Jedes Rettungsfahrzeug müsste als Geisterfahrer aus der Gegenrichtung an den Unfall herangeführt werden. Dazu müsste diese Fahrspur zuerst gesperrt und entleert werden, was unnötige Sicherheitsrisiken und Zeitverluste verursacht.

Kurz nach den beiden Unfällen auf der A53 Anfang Juni 2004 wurde die Kontrolltätigkeit auf diesem Strassenabschnitt durch den Polizeistützpunkt Schmerikon und den Technischen Verkehrszug erhöht. Zu verschiedenen Tages- und Nachtzeiten wurden Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Dass diese Geschwindigkeitskontrollen sinnvoll waren, zeigt sich daran, dass in Messperioden von 30 Minuten durchschnittlich zwei Autolenker

mit einer zu hohen Geschwindigkeit gebüsst werden mussten. Auch in Zukunft werden auf der A53 regelmässig Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt. Zusätzlich wird die Installation einer Radaranlage auf beiden Strassenseiten geprüft. Diese stellt wegen ihrer Permanenz die erfolgversprechendste Lösung zur Disziplinierung der Raser dar, ohne die sich korrekt verhaltenden Verkehrsteilnehmenden in der Benutzung der Strasse einzuschränken. Die Kantonspolizei und das Tiefbauamt erarbeiten zurzeit die detaillierten Unterlagen, um die Beschaffung möglichst bald realisieren zu können.

Des Weiteren prüft das Tiefbauamt eine bauliche Umgestaltung des Übergangsbereichs von vier auf zwei Fahrspuren aus Richtung Hinwil. Durch eine optische Verschmälerung könnten allenfalls Überholmanöver auf den letzten Metern des vierspurigen Abschnitts verhindert werden. Dies dürfte wesentlich zur Unfallminderung auf dem alten Teilstück der A53 beitragen.

4. Die st.gallische Kantonspolizei arbeitet eng mit denjenigen der Nachbarkantone zusammen. Mit der Zürcher Kantonspolizei, die für den Zürcher Teil der A53 verantwortlich ist, stehen die st.gallischen Polizeiorgane in engem Kontakt und koordinieren ihre Kontrolltätigkeit.

Interpellation 51.04.36 <Todesstrecke> A53 – wie lange noch?

1. Die Sofortmassnahmen, die bereits getroffen wurden, sind unter der Antwort auf die Interpellation 51.04.33 Ziff. 3 aufgeführt.

2. Wissenschaftliche Untersuchungen haben gezeigt, dass die statistische Unfallwahrscheinlichkeit auf Autobahnen (vierspurig, richtungsgetrennt) und Autostrassen (zweispurig, Gegenverkehr) etwa gleich gross ist. Auf den Autostrassen sind die Unfälle aber folgenschwerer. Zudem löst ein Ausbau von Fahrspuren die Stausituation nicht, sondern verlagert sie lediglich zum nächsten Engpass.

3. In der Evaluationsphase wurde eine Vielzahl von verschiedenen Varianten geprüft. Wegen der vielen Rahmenbedingungen, insbesondere der Umweltvorschriften, wurde die Auswahl der Varianten immer weiter eingeschränkt und schliesslich diejenige ausgewählt, welche die Rahmenbedingungen am besten erfüllen konnte. Aus diesem Grund ist nicht anzunehmen, dass eine erneute Prüfung zu einem völlig neuen Resultat in Bezug auf die Streckenführung führen würde.

4. Zu den Varianten, die geprüft wurden, gehörten auch verschiedene See-Querungsprojekte. Fachleute prüften dabei unterschiedliche Einflussvariablen und deren Wirkung. Neben den Verkehrsfaktoren wurden umfassend auch die Parameter Natur- und Heimatschutz, Geologie, Grundwasser, Siedlungsgebiete unter Berücksichtigung der Landwirtschaft und Fruchtfolgeflächen sowie Bauten unter Wasser einbezogen. Sie zeitigten das Ergebnis, dass die Verkehrssituation im Grossraum Rapperswil/Jona nur durch einen Stadttunnel vom Seedamm zum Hüllistein samt zwei innerstädtischen Vollanschlüssen in Rapperswil vom Pendler- wie auch vom Binnenverkehr massgeblich entlastet wird. Ein Oberseetunnel stellt für den Kanton St.Gallen also nicht die beste Entlastungsvariante dar. Zudem wäre ein Tunnel, der unter dem See hindurch geführt wird, für den Kanton St.Gallen nicht finanzierbar.

5. Wie unter Ziff. 4 dieser Antwort ausgeführt, löst ein Seetunnel die Verkehrsprobleme schlechter als der Entlastungstunnel Seedamm-Hüllistein. Ausserdem verbessert sich die Sicherheitslage auf der A53 durch einen Oberseetunnel nicht, weil die A53 einen Anschluss an den Oberseetunnel darstellen würde. Auch durch die Existenz eines Tunnels könnte es bei den neuralgischen Punkten der A53 weiterhin zu Raserunfällen kommen.

6. Um planen zu können, welche Strassenbauten im Kanton St.Gallen prioritär behandelt werden, muss auf Bundesebene der «Sachplan Verkehr» durch das eidgenössische Amt für Raumentwicklung sowie das Bundesamt für Strassen fertig erstellt werden. Dieser Sachplan,

der derzeit pendent ist, behandelt die Neuklassierung der Strassen von nationaler Bedeutung. Da bereits heute genehmigte und baureife Projekte mangels Finanzen im National- und Hauptstrassenbau blockiert werden, kann ein Zeitplan für neue Projekte nicht abgeschätzt werden. Es ist aber davon auszugehen, dass neue Projekte erst mit einer grossen zeitlichen Verzögerung ausgeführt werden können.

14. September 2004

Wortlaut der Interpellation 51.04.33

Interpellation Würth-Jona: «Sofortmassnahmen gegen Raser auf der A53

Innerhalb kurzer Zeit haben sich auf der A53 schwere Unfälle ereignet. Allein in der Nacht vom Freitag auf Samstag, 5. Juni 2004, starben vier Menschen auf dem Streckenabschnitt zwischen Hinwil und Jona.

Der Raserei – vernehmlich bei jungen Automobilisten feststellbar – ist dringend und sofort wirksam entgegen zu treten. Dabei ist ein Bündel von Massnahmen in Erwägung zu ziehen. Einerseits muss der Übergang von der vierspurigen auf die zweispurige Strecke bei der A53 noch besser mit Signalen und Warnungen markiert werden. Andererseits sind zahlreichere und schärfere Verkehrskontrollen dringend notwendig. Aufgrund der eingeschränkten personellen Ressourcen ist diesbezüglich eine Schwerpunktbildung unumgänglich. Des weiteren ist eine Ausweitung des Überholverbotes (durchgezogene Mittellinie) angezeigt.

Ich lade die Regierung ein, folgende Fragen zu beantworten:

1. Teilt die Regierung die Auffassung, dass gegen die Raserei – speziell auf der A53 – Sofortmassnahmen erforderlich sind, und zwar in den Bereichen Signalisation und Verkehrskontrollen?
2. Sieht die Regierung weitere Sofortmassnahmen vor?
3. Bis wann sind die Massnahmen umgesetzt?
4. Wie stellt die Regierung die interkantonale Koordination sicher?»

7. Juni 2004

Wortlaut der Interpellation 51.04.36

Interpellation Steiner-Kaltbrunn: «<Todesstrecke> A53 – wie lange noch?

Bereits die A13 im Rheintal zwischen Au und Kriessern ist als zweispurige Autostrasse zur <Todesstrecke> geworden. Nun droht der A53 im Linthgebiet das Gleiche! Erst am 1. Oktober 2003 ist die Umfahrungsstrasse Schmerikon-Jona eröffnet worden und bereits zeigt die erschreckende Bilanz; 15 Unfälle mit einem Todesopfer und vier zum Teil schwer Verletzten. Am letzten Samstag krachte es erneut gleich zweimal auf der Strecke Jona-Hinwil und forderte wiederum vier Tote und fünf Schwerverletzte. Damit fällt laut Medienbericht die Bilanz auf dem

alten Abschnitt der A53 zwischen Jona-Hinwil auf 156 Verkehrsunfälle mit 11 Todesopfern und 75 Verletzten.

Die Erfahrung bei der A13 Rheintal und der A53 Linthgebiet haben gezeigt, dass ein Wechsel von einer vierspurigen Autobahn auf eine zweispurige Autostrasse ein besonders grosses Gefahrenpotential bildet. Es sind nun dringend Massnahmen erforderlich, zu der alle möglichen Varianten nochmals geprüft werden sollen.

Ich bitte die Regierung um Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Massnahmen zur dringenden Sicherheit der Autofahrer könnten kurzfristig getroffen werden?
2. Wäre – wie auf der A13 im Rheintal – der Ausbau auf eine vierspurige Autobahn nicht dringend erforderlich? Ist es nicht die einzige Variante, welche das Stauprobblem und die Gefahrenzone in den Griff bekommt?
3. Müsste man auf Grund der heutigen prekären Situation nicht nochmals alle Varianten auf den Tisch bringen und auf Machbarkeit und Finanzierbarkeit prüfen?
4. Hat man beim Tunnel-Projekt Rapperswil-Jona auch die ursprüngliche Variante mit dem Seetunnel St.Dionys-Lachen auf Machbarkeit und Finanzierbarkeit geprüft?
5. Könnte aufgrund der Resultate allenfalls die Seetunnel-Variante favorisiert werden, weil sie das Problem nicht nur für Rapperswil, Jona und den Seedamm mit dem Anschluss an die A1, sondern auch die Staugefahr auf der A53 löst und damit eine bessere Sicherheit auf der A53 garantiert?
6. Bis wann könnte ein solches Projekt in den Strassenplan aufgenommen werden? Wäre dies ohne zeitliche Verzögerung der bisherigen Tunnel-Planung möglich?»

7. Juni 2004