

SJD / Einfache Anfrage Gmür-Bütschwil-Ganterschwil / Müller-Lichtensteig / Steiner-Kaufmann-Gommiswald

Unfälle am Ricken und im Toggenburg – jetzt Zeichen setzen!

Antwort der Regierung vom 15. Oktober 2024

Adrian Gmür-Bütschwil-Ganterschwil, Mathias Müller-Lichtensteig und Franziska Steiner-Kaufmann-Gommiswald erkundigen sich in ihrer Einfachen Anfrage vom 20. August 2024 nach der Sicherheit der Strassen im Toggenburg, nach den Ursachen der jüngsten Verkehrsunfälle in der Region sowie ob und wie diese allenfalls hätten vermieden werden können. Zudem regen sie verschiedene vorsorgliche Massnahmen an.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Unfälle auf den Umfahrungsstrassen im Toggenburg und auf der Rickenstrasse machen – wie jeder Unfall mit Verletzten oder gar Todesopfern – betroffen. Wie bereits in der Antwort der Regierung vom 7. Mai 2024 auf die Einfache Anfrage 61.24.25 «Massnahmen nach Unfallserie im Toggenburg?» dargelegt, lassen sich die tragischen Ereignisse auch vorliegend nicht vergleichen, zumal sie streckenmässig weit auseinanderliegen und die Gegebenheiten an den Unfallorten unterschiedlich sind. Regierungspräsidentin Susanne Hartmann orientierte zusammen mit Vertretern der Kantonspolizei und des Tiefbauamtes an der Medienkonferenz vom 18. September 2024 auf dem Stützpunkt des Strassenkreisinspektorates in Wattwil über erste von der Arbeitsgruppe vorgesehene Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Mit der regelmässigen Instandhaltung der Strassen sowie den Sanierungs- und Neubauprojekten wird kontinuierlich daran gearbeitet, allfällige bestehende Mängel zu beheben und eine noch sicherere Strasseninfrastruktur bereitzustellen, um potenzielle Unfälle zu vermeiden. Allerdings ist auch bei einer optimalen Strasseninfrastruktur entscheidend, dass das Verhalten und der Zustand der Fahrzeuglenkenden den Strassenverhältnissen angepasst sind. Nach Art. 31 Abs. 1 des eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01; abgekürzt 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 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 der eidgenössischen Verkehrsregelnverordnung [SR 741.11; abgekürzt 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 Untersuchungen zu den Unfallursachen sind zwar grösstenteils noch nicht abgeschlossen. Dennoch kann aus heutiger Sicht und ohne damit den laufenden Untersuchungen vorzugreifen bereits gesagt werden, dass an den Unfallorten keine baulichen Mängel an der Strasseninfrastruktur vorliegen, welche die Unfälle begünstigt oder verursacht hätten. Vielmehr deutet der aktuelle Ermittlungsstand auf technische Probleme an den Fahrzeugen und/oder menschliches Fehlverhalten – wie Einleiten eines Überholmanövers an unübersichtlicher Stelle oder Fahruntauglichkeit aufgrund von Müdigkeit, Medikamenten usw. – bzw. auf gesundheitliche Probleme der Fahrzeuglenkenden hin.

Aufgrund dieser Erkenntnisse sind vorschnelle und möglicherweise kontraproduktive Massnahmen zu vermeiden. Massnahmen müssen im Gegenteil gut überlegt, sinnvoll, zweckmässig und verhältnismässig sein und dürfen nicht zu weiteren Problemen führen:

So ist bei einer *Werbekampagne* zu beachten, dass diese nicht ihrerseits zu Ablenkungen führt und damit gerade das Gegenteil des ursprünglich ins Auge gefassten Ziels, eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, bewirkt.

Eine *Richtungstrennung* der Fahrbahnen kann aufgrund der Anforderungen des geometrischen Normalprofils (erforderliche Strassenbreiten) nur dort bewerkstelligt werden, wo ausreichende Strassenbreiten vorhanden sind. Auf den Kantonsstrassen erster Klasse im Toggenburg sind die notwendigen Breiten insbesondere in den Tunnelbereichen kaum vorhanden und solche Massnahmen daher nicht umsetzbar. Eine Trennung der Fahrspuren birgt in einem Ereignisfall zudem erhebliche Nachteile, insbesondere für Rettungseinsätze. Ebenso wird dadurch der betriebliche Unterhalt der Strasse deutlich erschwert, was wiederum Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben kann, beispielsweise im Winterdienst. Nicht zuletzt wirken die Strassen dadurch optisch schmaler, was zu problematischen Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmenden führen kann (vgl. auch die Antwort auf die Einfache Anfrage 61.24.25).

Der Geltungsbereich für die *farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche* (FGSO) ist auf Haupt- und Nebenstrassen innerorts und ausserorts beschränkt. Es handelt sich nicht um eine Markierung nach dem Strassenverkehrsrecht. Sie dient ausschliesslich der optischen Gestaltung des Strassenraums oder dem Anpassen des Erscheinungsbilds des Strassenraums und hat keine rechtliche Bedeutung. Der Einsatz grossflächiger Markierungen ist insbesondere auf schnell befahrenen Ausserortsstrecken problematisch, da solche Markierungen, selbst bei Verwendung von Strukturmarkierungen, die Griffigkeit der Fahrbahn negativ beeinflussen können. Eine solche Massnahme erweist sich daher als ungeeignet.

Der Verkehr im Toggenburg wurde schon bisher im Rahmen der üblichen Patrouillentätigkeit überwacht. Diese *Überwachung* wird auch in Zukunft aufrechterhalten. Eine verstärkte Kontrolltätigkeit ist aufgrund der personellen Ressourcen nicht möglich.

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Können bereits Aussagen gemacht werden zu den Ursachen der bisherigen Unfälle?*

Der aktuelle Ermittlungsstand deutet darauf hin, dass die Unfälle nicht aufgrund der Strasse oder des Strassenzustands geschehen sind. Aus aktueller Sicht ist am wahrscheinlichsten, dass die Unfallgründe im Fahrverhalten oder dem Zustand der lenkenden Person zu suchen sind.

2. *Wie stellt sich die Regierung zu den vorgeschlagenen vorsorglichen Massnahmen?*

Grundsätzlich befürwortet die Regierung alle Massnahmen, die Unfälle verhindern können. Wie erwähnt müssen Massnahmen aber sinnvoll, zweckmässig und verhältnismässig sein und dürfen nicht zu zusätzlichen oder neuen Problemen führen.

Entsprechend steht sie einer Kampagne mit Plakaten, die ihrerseits zu Ablenkung führen können, skeptisch gegenüber. Auch wenn eine physische Trennung (etwa eine Mittelleitplanke) wohl den besten Schutz vor Kollisionen gewährleisten würde, überwiegen die damit verbundenen Nachteile bezüglich Zugänglichkeit über die Gegenspur bei einem Unfall, Ableiten des Verkehrs über die Gegenfahrbahn oder Erschwernisse im Zusammenhang

mit dem Unterhalt der Strasse, insbesondere beim Winterdienst, weshalb entsprechende bauliche Massnahmen abzulehnen sind. Dazu kommt, dass eine bauliche Richtungstrennung aufgrund der vorherrschenden Platzverhältnisse kaum möglich ist. Einer FGSO sind normmässig Grenzen gesetzt. Während auf den fraglichen Abschnitten auf den Kantonsstrassen erster Klasse eine FGSO rechtlich nicht zulässig ist, wäre im Bereich einzelner Dörfer entlang der Rickenstrasse das Anbringen der Gestaltung zwar möglich, der diesbezügliche Nutzen aber fraglich. Die Überwachung des Verkehrs durch die Kantonspolizei erfolgt aufgrund der knappen personellen Ressourcen im bisherigen Umfang im Rahmen der üblichen Patrouillentätigkeit.

3. *Sieht die Regierung weitere vorsorgliche Massnahmen?*

Es ist vorgesehen, auf den signalisierten Autostrassen, insbesondere auf den Umfahrungen von Bazenhaid bis Ebnat-Kappel, *Leitbaken* zwischen den Fahrspuren zu installieren. Leitbaken sind reflektierende Kunststoffelemente, die auf der Mittellinie angebracht werden. Diese sollen die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden erhöhen, bleiben aber überfahrbar. Damit können Einsatzfahrzeuge bei Unfällen jederzeit die Unfallstelle erreichen. Zudem wird einer der letzten Streckenabschnitte, auf denen derzeit noch Überholmanöver möglich sind (zwischen dem Anschluss Flooz und dem Tunnel Wattwil), künftig mit einem Überholverbot versehen (durchgezogene Sicherheitslinie), so dass Überholen auf der gesamten Strecke der H16 untersagt ist. Die Umsetzung erfolgt in zwei Etappen, da unter anderem Strassensperrungen erforderlich sind und das umfangreiche Material noch beschafft werden muss. Ausserdem sind die Arbeiten teilweise witterungsabhängig.

Zudem bereitet die Kantonspolizei eine *Sensibilisierungskampagne* vor. Dazu gehört ein Video-Spot auf Bildschirmen an den Toggenburger Tankstellen sowie in den Social Media. Der Spot zeigt in einer kurzen Sequenz die Gefahren der Ablenkung auf und endet mit dem Aufruf, sich nicht ablenken zu lassen.

Weitere Massnahmen sind momentan nicht vorgesehen. Mittelleitplanken oder doppelte Sicherheitslinien würden eine Verbreiterung der Strassen bedingen. Eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit ist rechtlich nicht durchsetzbar.

4. *Innert welchem Zeitraum können solche vorsorglichen Massnahmen umgesetzt werden?*

Die erste Etappe (Bazenhaid bis Wattwil, Kreisel Brendi) soll bis Ende 2024 umgesetzt werden (vorbehältlich der Witterung und der Liefersituation des Materials). Die zweite Etappe (Wattwil, Kreisel Brendi, bis Ebnat-Kappel) ist für das Jahr 2025 geplant und muss noch genau terminiert werden. Auf der Rickenstrasse sowie in den Tunnelstrecken sind Leitbaken aus baulichen Gründen nicht möglich.