

Einfache Anfrage Keller-Rapperswil-Jona vom 14. Juli 2014

## 34 Unfälle in drei Jahren zwischen Ricken und Gebertingen

Schriftliche Antwort der Regierung vom 9. Dezember 2014

Barbara Keller-Rapperswil-Jona stellt in ihrer Einfachen Anfrage vom 14. Juli 2014, im Nachgang zu einem tödlichen Verkehrsunfall vom 30. Juni 2014, verschiedene Fragen zu den Strassenverhältnissen auf der Rickenstrasse zwischen Ricken und Gebertingen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Dass die Griffigkeit des Strassenbelags am Ort des Verkehrsunfalls nicht optimal war, war bekannt. Daher war an der betreffenden Stelle das Gefahrensignal 1.05 «Schleudergefahr» nach Art. 5 Abs. 1 der eidgenössischen Signalisationsverordnung, SR 741.21 aufgestellt. Indessen erfüllt der Strassenbelag die technischen Voraussetzungen und erfordert keine Sanierung. Die strassenverkehrsrechtliche Grundregel des Art. 32 Abs. 1 des eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01; abgekürzt SVG) verlangt, dass die Geschwindigkeit stets den Umständen – namentlich auch den besonderen Strassenverhältnissen – anzupassen ist. Aus diesem Grund wurde am Unfallort auf die zusätzliche Signalisation eines besonderen Tempolimits verzichtet.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Die Aufnahme von Verkehrsunfällen und Erfassung der Daten geschieht vor Ort durch die Polizei. Sie erstellt standardisierte Rapporte, welche die Personalien der Unfallbeteiligten, Unfalltyp, Unfallspuren, Zustand der Strasse, herrschende meteorologische Verhältnisse, Signalisation, Georeferenzierung und viele weitere Gegebenheiten enthalten.

Eine systematische Auswertung der erfassten Verkehrsunfälle erfolgt mit Hilfe der intelligenten Datenplattform MISTRA<sup>1</sup> des Bundesamtes für Strassen (ASTRA). Die Datenplattform enthält die Daten aller polizeilich registrierten Verkehrsunfälle in der ganzen Schweiz. Mit dieser Datenplattform kann die Kantonspolizei Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen im Kanton St.Gallen systematisch identifizieren.

Fallen der Kantonspolizei durch die Datenplattform MISTRA oder sonstwie Unfallstellen auf, so werden die einschlägigen Unfallrapporte konsultiert und es wird geprüft, ob die Unfälle einen Zusammenhang mit der Strasseninfrastruktur haben könnten. Ist dies der Fall, so meldet die Kantonspolizei diese Strassenabschnitte mit möglichen Lösungsvorschlägen dem Tiefbauamt des Baudepartementes<sup>2</sup>. Durch diese Meldungen kommt ein nicht unerhebliches Bauvolumen zusammen. Die Lösungsvorschläge werden zwischen der Kantonspolizei und dem Tiefbauamt bereinigt und priorisiert und fliessen via Baudepartement in das in Vierjahresabständen festgelegte Strassenbauprogramm ein (vgl. Art. 36 des Strassengesetzes [sGS 732.1; abgekürzt StrG]). Projekte mit einer einmaligen neuen Ausgabe von weniger als 6 Millionen Franken werden von der Regierung beschlossen (vgl. Art. 37 StrG in Verbindung mit Art. 7bis des Gesetzes über Referendum und Initiative, sGS 125.1). Dringende Sanierungen werden vom Tiefbauamt unverzüglich umgesetzt.

<sup>1</sup> MISTRA steht für Management-Informationssystem Strasse und Strassenverkehr.

<sup>2</sup> Wenn es sich um eine Gemeindestrasse handelt, ergeht die Meldung an die zuständige Gemeindebehörde.

Der Ort des Verkehrsunfalls vom 30. Juni 2014 an der Rickenstrasse gilt gemäss MISTRA nicht als Unfallschwerpunkt.

2. Wie bereits unter Ziff. 1 erwähnt, wird bei Auffälligkeiten an Unfallstellen schon heute regelmässig überprüft, ob die Beschaffenheit oder die Infrastruktur der betreffenden Strasse einen Zusammenhang mit dem Unfallgeschehen haben kann. Bei entsprechender Notwendigkeit erfolgen bauliche Anpassungen. Ein grosser Teil der Verkehrsunfälle steht allerdings in keinem Zusammenhang mit der Strasseninfrastruktur. Ein Blick in die Unfallstatistik zeigt, dass der überwiegende Teil der Verkehrsunfälle auf ein Fehlverhalten der Fahrerinnen und Fahrer – namentlich auf übersetzte Geschwindigkeit, Unaufmerksamkeit, Alkohol- oder Drogeneinfluss – zurückzuführen ist. Die polizeilich festgestellte Unfallursache darf von der Polizei nach dem Unfall nur sehr zurückhaltend öffentlich kommuniziert werden, da die Klärung der Schuldfrage Aufgabe der Staatsanwaltschaft ist. Bei mehreren Unfällen an derselben Stelle muss daher immer zuerst analysiert werden, ob die Infrastruktur ursächlich ist oder ob ein Fehlverhalten der beteiligten Fahrerinnen und Fahrer vorliegt.
3. Die Mittel, die für den kantonalen Strassenunterhalt zur Verfügung stehen, sind begrenzt. Der Strassenunterhalt muss sich auf die Einhaltung der einschlägigen Normen konzentrieren. Der Strassenbelag an der fraglichen Stelle mag zwar eine schlechte Griffigkeit aufweisen, erfüllt indessen die technischen Anforderungen. Neben der eigentlichen Belagsgriffigkeit spielen aber auch weitere Einflussfaktoren – wie Geschwindigkeit, Fahrweise, Wagen- und Reifenzustand, Strassengeometrie, Witterung usw. – eine wesentliche Rolle.
4. Geschwindigkeitsbegrenzungen, ob signalisiert oder generell geltend, dürfen nicht so verstanden werden, dass sie in jeder Kurve und bei allen Verhältnissen ausgefahren werden dürfen. Die Geschwindigkeit ist vielmehr, wie bereits erwähnt, von der Lenkerin oder dem Lenker eigenverantwortlich und im Sinn von Art. 32 Abs. 1 SVG den konkreten Umständen anzupassen. Die Polizei kann diese Verantwortung nicht durch signalisierte Tempolimiten übernehmen. Ausserdem strebt das Verkehrssicherheitsprogramm «Via Sicura» des Bundes (vgl. Botschaft zu «Via Sicura» vom 20. Oktober 2010 [BBl 2010, 8447 ff.]) in der ganzen Schweiz an, die in den letzten Jahrzehnten entstandenen «Schilderwälder» abzubauen. Es wurde festgestellt, dass die Verkehrsteilnehmenden bei immer grösserer Anzahl von Verkehrsschildern nicht mehr auf diese achten. Um die Verkehrssicherheit zu steigern, werden daher entbehrliche Signale entfernt.  
  
In den obligatorischen Junglenkerkursen (vgl. Art. 15a Abs. 2bis SVG) werden Schleudertests durchgeführt. Damit wird die Einschätzung der Schleudergefahr geübt. Zudem wird den Junglenkerinnen und Junglenkern klargemacht, dass es sich bei Tempolimiten um Maximalgeschwindigkeiten handelt, die das Anpassen der Geschwindigkeit an die konkreten Umstände nicht ersetzen können.
5. Selbstverständlich werden Rückmeldungen aus der Bevölkerung durch die Polizei ernst genommen. Finden an einem bestimmten Strassenstück zwei oder mehr Unfälle statt und liegt die Vermutung nahe, dass es einen Zusammenhang mit der Strasseninfrastruktur geben könnte, geht die Kantonspolizei, konkret die Abteilung Verkehrstechnik der Verkehrspolizei, vor Ort und inspiziert zusammen mit dem Tiefbauamt die Gegebenheiten. Dabei werden auch Anwohnerinnen und Anwohner nach ihren Erfahrungen befragt. Probleme mit der Infrastruktur werden dann – wie in Ziff. 1 ausgeführt – durch das Tiefbauamt verbessert oder behoben.
6. Für die Kantonspolizei hat die Verhinderung von Verkehrsunfällen oberste Priorität. Daher werden periodisch und jährlich Verkehrsunfallstatistiken erstellt, sodass möglichst schnell auf neue Phänomene im Verkehrsgeschehen reagiert werden kann. Übersetzte Geschwindigkeit war im Jahr 2013 die hauptsächliche Ursache von Verkehrsunfällen, auch und gerade ausserorts auf Überlandstrassen. In Übereinstimmung mit der Fragestellerin erachtet daher die Re-

gierung die Durchführung von Geschwindigkeitsmessungen als prioritär zur Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten und damit zur Steigerung der Verkehrssicherheit. Daneben ist die Polizei selbstverständlich auch präventiv tätig, beispielsweise durch die Plakatkampagnen «Alkohol am Steuer kann töten» oder «Lenken statt ablenken».

7. Für die Signalisation, die Markierung und allgemein für die verkehrspolizeiliche Gewährleistung der Strassensicherheit ist die Kantonspolizei zuständig. Die Zuständigkeit für den baulichen und betrieblichen Unterhalt zur Gewährleistung der Betriebsbereitschaft des Kantonsstrassennetzes liegt beim Tiefbauamt des Baudepartementes.