

Interpellation Zahner-Uznach (18 Mitunterzeichnende) vom 24. September 2007

Verkehrsberuhigende Massnahmen im Zusammenhang mit der Umfahrung Wagen-Eschenbach-Schmerikon

Schriftliche Antwort der Regierung vom 6. November 2007

Emil Zahner-Uznach erkundigt sich in seiner Interpellation vom 24. September 2007 nach den verkehrsberuhigenden Massnahmen in Schmerikon, Uznach, Neuhaus und Eschenbach, die im Zusammenhang mit der Umfahrungsstrasse Wagen–Eschenbach–Schmerikon (Umfahrung A 53) erstellt wurden. Er behauptet, dass die Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) missachtet und damit eine Behinderung des Schwerverkehrs wie des öffentlichen Verkehrs herbeigeführt werde.

Die Regierung beantwortet die Fragen wie folgt:

1. Verkehrsberuhigungsmassnahmen umfassen gemäss VSS-Norm SN 640 211 bauliche und betriebliche Massnahmen zur Geschwindigkeits- und/oder Verkehrsmengenreduktion auf siedlungsorientierten Strassen. Im Zusammenhang mit der Umfahrung A53 werden in Schmerikon, Uznach, Neuhaus und Eschenbach flankierende Massnahmen und Strassenraumgestaltungen umgesetzt. Sie erfolgen nach den kantonalen Richtlinien «Baulicher Standard von Kantonsstrassen» vom 5. September 2005, die im Rahmen des Massnahmenpaketes 2004 zur dauerhaften Entlastung des Staatshaushaltes erarbeitet wurden, und nach den «Randbedingungen für Strassenraumgestaltungen im Kanton St.Gallen» vom Mai 2006. In die Projektierung werden alle massgeblichen Fachstellen einbezogen, unter anderem auch die Verkehrstechnik der Kantonspolizei. Während der Bauphase wurden zusätzlich Fahrversuche durchgeführt, welche die angestrebte Wirkung bestätigen. Einerseits senken Verkehrsberuhigungsmassnahmen die Geschwindigkeit und erhöhen damit die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, andererseits werden sie so ausgelegt, dass sie auch Ausnahmetransporten von über 25 m Länge gerecht werden.
2. Beim Strassenbau sind besonders zu beachten (Art. 33 des Strassengesetzes, sGS 732.1):
 - a) Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt;
 - b) Verkehrssicherheit;
 - c) Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbesondere von Fussgängern, Radfahrern und Behinderten;
 - d) Ortsbild- und Heimatschutz;
 - e) Natur- und Landschaftsschutz;
 - f) die anerkannten Grundsätze eines umwelt- und siedlungsgerechten Strassenbaus;
 - g) sparsamer Verbrauch des Bodens.

In der Richtlinie «Baulicher Standard von Kantonsstrassen» vom 5. September 2005 sind die entsprechenden Projektierungs- und Ausführungsgrundsätze festgehalten. Für Kantonsstrassen mit geringem Schwerverkehrsanteil (Kantonsstrassen 2. Klasse) ist eine Baubreite von wenigstens 6 m bzw. eine nutzbare Breite von wenigstens 5,5 m vorgegeben. Für Kernfahrbahnen gilt die Richtlinie «Leitfaden zu Kernfahrbahnen auf übergeordneten Strassen innerorts» vom 5. Februar 2004. Diese müssen wenigstens eine Fahrbahnbreite von 4,5 bis 5,5 m und eine Radstreifenbreite von 1,25 m aufweisen. Mit der Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden wird den Forderungen des Strassengesetzes Rechnung getragen.

3. Im Rahmen von Strassenraumgestaltungen sind Baubreiten von 6 m zulässig. Diese Breite basiert auf dem Begegnungsfall Lastwagen-Lastwagen. Dass damit keine zusätzliche Reduktion der Geschwindigkeit bezweckt wird, zeigt unter anderem die Neue Jonastrasse in Rapperswil-Jona, die seit dem Jahr 1991 mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h und einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von rund 12'800 Fahrzeugen einwandfrei funktioniert.
4. Verkehrsinseln stellen einerseits ein ideales Gestaltungselement zur Gliederung breiter Strassenräume dar und heben andererseits den siedlungsorientierten Charakter einer Strasse hervor. Häufig erleichtern Mittelinseln auch die Fahrbahnquerung für Fussgänger und leichte Zweiräder. Die Lage von Verkehrsinseln wird aufgrund von Schleppkurvenberechnungen nach der VSS-Norm SN 640 271a ermittelt. Auch hier wird eng mit den betroffenen Gewerbebetrieben zusammengearbeitet, und bei Bedarf werden Fahrversuche durchgeführt. Damit wird gewährleistet, dass Zu- und Wegfahrten nach wie vor ohne grössere Einschränkungen erfolgen können.
5. Die vom VSS als Schweizer Normen herausgegebenen technischen Dokumente zeigen den aktuellen Stand der Technik, sind jedoch nach der VSS-Norm 641 000a nicht als allgemein verbindliche Regeln zu verstehen. Der Kanton St.Gallen richtet sich grundsätzlich nach diesen Normen. Wenn hingegen den örtlichen Gegebenheiten und anderen wichtigen Anliegen nicht genügend Rechnung getragen werden kann, sind Präzisierungen in Form von kantonalen Richtlinien notwendig. Diese bilden zusammen mit den VSS-Normen die Projektierungsgrundlage für alle Projekte für Kantonsstrassen.