

Interpellation SVP-Fraktion vom 7. Juni 2011

Verkehrssystem als Verkehrs-Verhinderungssystem?

Schriftliche Antwort der Regierung vom 16. August 2011

Die SVP-Fraktion erkundigt sich in ihrer Interpellation vom 14. Juni 2011 über das anfangs April 2011 in Betrieb genommene Verkehrssystem für die Stadtautobahn St.Gallen. Nebst den Gesamtkosten und dem Kostenteiler für das System interessiert sie insbesondere, ob die Lieferfirma für die verspätete Funktionstüchtigkeit finanziell zur Rechenschaft gezogen wurde, ob die Regierung Verbesserungsbedarf im Bereich der Signalisation sieht und nach welchen Kriterien die Geschwindigkeitsregelung gehandhabt wird.

Die Regierung beantwortet die Fragen wie folgt:

1. Die Gesamtkosten für das Verkehrssystem belaufen sich auf rund 36,15 Mio. Franken. Die Kosten werden vom Bund getragen. Der Kostenvoranschlag kann eingehalten werden.
2. Der Firma Siemens Schweiz AG, Intelligent Traffic Systems, wurden die gesamten Mehrkosten in der Höhe von Fr. 1'133'715.75, die aufgrund der Verzögerung und der nachträglichen Vergabe an einen anderen Dienstleister entstanden sind (teurere Vergabe, zusätzliche Ingenieurleistungen, erhöhte interne Kosten, zusätzliche Sperrungen, usw.) in Rechnung gestellt. Die Rechnung ist bereits bezahlt.
3. Die Signalisation entspricht dem Strassenverkehrsrecht und der gültigen Signalisationsnorm. Dies gilt auch für die Stauanzeigen. Abweichungen von der Norm sind unzulässig und dürfen daher nicht vorgenommen werden.
4. Die Kriterien für die Schaltungen erfolgen gemäss dem Merkblatt für die Ausstattung von Verkehrsrechnerzentralen und Unterzentralen MARZ 99 der deutschen Bundesanstalt für Strassenwesen (BASt). Diese Richtlinien entsprechen einem europäischen Standard und sind in Fachkreisen unumstritten. Seit Inbetriebnahme des Verkehrserfassungssystems am 5. Mai 2011, welches die Grundlage für die Schaltungen am Verkehrssystem ist, wurden mehrere Beobachtungs- und Anpassungszyklen durchlaufen. Das heutige System gibt kaum mehr Anlass zu Beanstandungen. Entgegen der weit verbreiteten Meinung ist erwiesen, dass sich die Leistungsfähigkeit an der Kapazitätsgrenze eines Querschnittes bei einem höheren Geschwindigkeitsniveau massiv reduziert. Konkret heisst dies, dass bei Tempo 80 km/h deutlich mehr Fahrzeuge über einen hoch belasteten Strassenabschnitt geführt werden können als bei Tempo 100 km/h, weil bei reduzierten Geschwindigkeiten ein homogenerer Verkehrsfluss mit wesentlich weniger Wechselwirkungen erreicht wird. Damit ein möglichst gleichmässiger Verkehrsfluss erreicht werden kann, muss eine gewisse Ausdehnung respektive Vorzone vor dem kritischen Querschnitt geschaffen werden. Aus diesem Grund wurde das Verkehrssystem bis zur Verzweigung Meggenhus im Osten und bis Gossau Oberberg im Westen ausgeweitet.