

Einfache Anfrage Bühler-Schmerikon:**«Sinnvolle und effiziente Verkehrsberuhigung – Tempo 100/120 auf der A53**

Bei der Eröffnung der nicht richtungsgetrennten A53 galt auf dem Streckenabschnitt Schmerikon-Rapperswil Tempo 100. Aufgrund zahlreicher Verkehrsunfälle wurden Leitbaken in der Strassenmitte und die Signalisation Tempo 80 verfügt. Seither sind schwere Unglücksfälle auf der A53 praktisch ausgeblieben, was auf die Leitbaken zurückzuführen ist, da das Überholen verunmöglicht wird. Nachdem die Leitbaken installiert sind, gibt es keinen sachlichen Grund mehr, an Tempo 80 festzuhalten. Gerade wegen Tempo 80 bildet sich tendenziell mehr Stau, da vereinzelt Autofahrer mit 60 bis 70 km/h fahren, offenbar weil sie sich vor Bussenfallen fürchten. Ein anderer Grund ist, dass die Geschwindigkeit von 120 km/h in Rapperswil und Neuhaus auf 80 km/h abgesenkt werden muss. Der Verkehrsfluss wird über Gebühr beeinträchtigt. Anzumerken ist, dass Tempo 100/120 auf der A53 der Planung zugrunde gelegt wurde.

Es ist eine Tatsache, dass aufgrund der Stausituationen beim Stossverkehr viele Verkehrsteilnehmer auf die alten Routen durch die Dörfer zwischen Rapperswil und Schmerikon ausweichen. Das ist nicht Sinn der millionenschweren Umfahrungsstrasse. Anstatt weiter viel Geld in «verkehrsberuhigende Massnahmen» zu investieren, sollte nach meiner Meinung nach zuerst das Tempolimit auf der A53 auf 100 km/h erhöht werden, damit den Autofahrern ein psychologischer Vorteil zur Benutzung der A53 gegeben wird.

Ich bitte die Regierung um Beantwortung folgender Fragen:

1. Die ursprüngliche Signalisation der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist wieder herzustellen. Wie stellt sich die Regierung zu diesem Vorschlag?
2. Ist es denkbar, innerhalb der Tunnels zwischen Neuhaus und Rapperswil auch Tempo 100 zu signalisieren?
3. Ist es allenfalls denkbar, auf der A53 Strecke Tuggen-Rapperswil ein dynamisches Temporegime zu installieren, welches je nach Verkehrsaufkommen die signalisierte Höchstgeschwindigkeit anzeigt (Tempo 80/100)?
4. Mit der Heraufsetzung der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird dem Strassenbenützer ein psychologischer Anreiz gegeben, auf der A53 zu bleiben und nicht durch die Dörfer zu fahren. Teilt die Regierung diese Ansicht?
5. Wie hoch sind die Kosten einer allfälligen (Wieder)-Signalisation von Tempo 80/100? Wie hoch sind die Gesamtkosten der getätigten / noch zu tätigenden «verkehrsberuhigende Massnahmen» in den Dörfern, welche im Rahmen des Projekts A53 umgesetzt wurden (inkl. Anteil Gemeinden und Bund, in CHF)? Wie sieht die Bilanz der bisher umgesetzten «verkehrsberuhigende Massnahmen» in den Dörfern aus (Kosten / Nutzenverhältnis)?
6. Teilt die Regierung meine Ansicht, dass im Allgemeinen bei einer geringeren Absenkung der maximal zulässigen Geschwindigkeit der aus der Stauforschung bekannte «Handorfeffekt» kleiner ist als bei einer übermässigen Temporeduktion?»

31. Mai 2007

Bühler-Schmerikon

Geht an:

- Mitglieder des Präsidiums
- Mitglieder der Regierung und Staatssekretär
- ProtFhr KR (4; mü, su, ha, ts)

- JPD (2)
- SE / Dv / ka / MRPr / actKR / TO