

Einfache Anfrage Bühler-Schmerikon vom 31. Mai 2007

Höchstgeschwindigkeit auf der A53

Schriftliche Antwort der Regierung vom 14. August 2007

Mit einer Einfachen Anfrage erkundigt sich René Bühler-Schmerikon, ob die Höchstgeschwindigkeit auf der A53 zwischen Rapperswil und Schmerikon auf 100 km/h angehoben werden könnte.

Die Regierung beantwortet die Fragen wie folgt.

- 1./2. Nachdem im ersten Jahr nach der Eröffnung der A53 insgesamt 39 Verkehrsunfälle registriert wurden und sechs Menschen ihr Leben verloren, wurden Massnahmen getroffen, um die Verkehrssicherheit auf der A53 zu erhöhen. Neben der Installation von Leitbaken in der Strassenmitte sowie einer «schreienden» Sicherheitslinie wurde die Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 80 km/h herabgesetzt. Dieses Massnahmenpaket, das in seiner Gesamtheit gesehen werden muss, hat die Verkehrssicherheit massgeblich erhöht. So gab es seit dessen Einführung keinen einzigen Verkehrstoten mehr zu beklagen. Die Höchstgeschwindigkeit auf der A53 zu erhöhen, wie dies in dieser Einfachen Anfrage gefordert wird, ist aus Sicht der Verkehrssicherheit ein Schritt in die falsche Richtung und hat zudem auf die Verkehrsverhältnisse wenig Einfluss. Eine Heraufsetzung der Geschwindigkeit von 80 km/h auf 100 km/h würde bei normalen Strassen- und Sichtverhältnissen auf diesem Strassenstück zu einem Zeitgewinn von knapp zwei Minuten führen. Wenn eine solch minimale Zeiteinbusse die nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich bringt, ist sie für jeden Fahrzeuglenkenden zumutbar.
3. Aus verkehrspolizeilicher Sicht ist ein dynamisches Temporegime nicht erforderlich und wäre zudem aus baulicher Sicht mit hohen Kosten verbunden. Auf der A53 ist ausserhalb der Tunnels lediglich eine statische Signalisation vorhanden. Deren Ausbau zu einer dynamischen Signalisation zöge sehr umfangreiche bauliche Massnahmen nach sich (Erstellung von neuen Wechselsignalen einschliesslich Fundamenten, Erweiterungen Rohrtrassen, Erweiterung Software Verkehrsleitsystem, Erweiterung Auswerte- und Überwachungseinheiten).
4. Die Behauptung, die Autofahrer würden wegen der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf die Überlandstrassen ausweichen, trifft nicht zu. Mit der Eröffnung der A53 ist die Anzahl der Fahrzeuge, die durch die Dörfer zwischen Schmerikon und Rapperswil fahren, stark zurückgegangen. Im Jahr 2004, dem ersten Jahr der Inbetriebnahme, als auf der A53 die Höchstgeschwindigkeit noch 100 km/h betrug, fuhren 7'841 Fahrzeuge je Tag durch Eschenbach und täglich 10'372 Fahrzeuge durch Schmerikon. Demgegenüber blieben die Zahlen im Jahr 2006, als die Höchstgeschwindigkeit bereits seit einem Jahr auf 80 km/h festgelegt war, praktisch gleich. Durch Eschenbach fuhren 7'965 und durch Schmerikon 9'995 Fahrzeuge. Die A53 wird also unabhängig von der festgesetzten Höchstgeschwindigkeit gleich stark frequentiert. Diese Erkenntnis bedeutet aber auch, dass die Dörfer einzig durch weitere verkehrsberuhigende Massnahmen vom Durchgangsverkehr entlastet werden können, nicht durch eine Veränderung der Höchstgeschwindigkeit auf der A53.
5. Die Kosten eines Wechsels der Signalisation von 80 km/h auf 100 km/h werden auf rund 100'000 Franken geschätzt. Für die Verkehrsberuhigung wurden bis heute insgesamt 1,565 Mio. Franken (Bundesanteil: 605'000 Franken; Kantonsanteil: 750'750 Franken;

Gemeindeanteil: 209'250 Franken) investiert. Vorgesehen sind weitere verkehrsberuhigende Massnahmen in der Höhe von 2,095 Mio. Franken (Bundesanteil: 0 Franken; Kantonsanteil: 1'352'300 Franken; Gemeindeanteil: 742'700 Franken). Es wäre aber ein Trugschluss anzunehmen, dass eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit eine kostengünstige Alternative zu den Investitionen in die Verkehrsberuhigung darstellen würde. Die Verkehrszahlen der letzten Jahre zeigen, dass die Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der A53 nicht zu einer Mehrbelastung der umliegenden Dörfer durch den Durchgangsverkehr geführt haben. Deshalb können die Kosten für eine Änderung der Höchstgeschwindigkeit nicht unmittelbar mit den Investitionen zur Verkehrsberuhigung in den umliegenden Dörfern verglichen werden. Es sind zwei verschiedene Massnahmen, die sich nur wenig gegenseitig beeinflussen, und vollkommen gegenläufige Ziele verfolgen.

6. Der «Handorgeleffekt» oder auch «Stau aus dem Nichts» ergibt sich bei plötzlichen Geschwindigkeitswechseln wie zum Beispiel beim abrupten Bremsen und bei ungenügendem Abstand zwischen den Fahrzeugen. Indem man vorausschauend fährt und sich rechtzeitig der allgemeinen Geschwindigkeit anpasst, kann ein «Handorgeleffekt» vermieden werden. Allein schon die tiefere Höchstgeschwindigkeit senkt das Risiko des «Handorgeleffekts». Da auf der A53 die fahrzeugbedingte Höchstgeschwindigkeit bei Schwerverkehrsfahrzeugen ohnehin 80 km/h beträgt, wirkt die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zudem einem «Handorgeleffekt» entgegen und vermindert die Gefahr von Auffahrunfällen. Seit der Einführung der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h konnte auf der A53 ein regelmässiger Verkehrsfluss beobachtet werden, bei dem Staus nicht an der Tagesordnung sind.