

Interpellation Gahlinger-Niederhelfenschwil vom 28. November 2018

Verkehrszählung rund ums Verkehrschaos Regio Uzwil

Schriftliche Antwort der Regierung vom 26. März 2019

Damian Gahlinger-Niederhelfenschwil erkundigt sich in seiner Interpellation vom 28. November 2018 nach der Projektierung der Lichtsignalanlagen (LSA) Augarten und nach den in diesem Zusammenhang durchgeführten Verkehrszählungen. Darüber hinaus möchte er wissen, wer im Fall eines Unfalls aufgrund von Verdrückungen in der Fahrbahn haftet.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Im Jahr 2017 wurde eine Vorstudie zur Umgestaltung des Autobahn-Anschlusses Uzwil einschliesslich der benachbarten Knoten Augarten (Uzwil) und Sonnental (Oberbüren) ausgearbeitet. Die Vorstudie erfolgte in enger Abstimmung mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) und ist daher auf früheren Untersuchungen zum Ausbau des Autobahn-Anschlusses Uzwil aufgebaut. Bereits damals wurden plausible Aussagen zur Verkehrsentwicklung und zur Leistungsfähigkeit der verschiedenen Knotenformen gemacht. Sämtliche Knotenvarianten wurden in der Vorstudie 2017 überprüft.

Aus der Vorstudie geht ein Verkehrssystem mit vier LSA-geregelten Knoten klar als Bestvariante hervor. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind in einem Faktenblatt zusammengefasst.¹ Insbesondere werden im Faktenblatt das als Bestvariante evaluierte Verkehrssystem mit vier LSA-geregelten Knoten und ein Verkehrssystem mit 4 Kreiseln (einschliesslich Bypässen) hinsichtlich Leistungsfähigkeit, Sicherheit und weiterer relevanter Kriterien vergleichend beurteilt.

Unterstützend zum Variantenvergleich im Faktenblatt wurden Visualisierungen der Verkehrsabläufe der beiden Knotenvarianten erstellt.²

Zu den einzelnen Fragen:

1. Hinsichtlich Haftung bei einem Unfall aufgrund von Verdrückungen in der Fahrbahn gilt Art. 58 des Obligationenrechts (SR 220). Danach hat der Eigentümer eines Werkes den Schaden zu ersetzen, den dieses infolge von fehlerhafter Anlage oder Herstellung oder mangelhaftem Unterhalt einem Dritten verursacht. Gelingt dem Werkeigentümer der Sorgfaltsbeweis, d.h. kann er nachweisen, dass er das Werk nach den «Regeln der Kunst» erstellt und dass er alles Notwendige sowie Zumutbare beim Unterhalt des Werkes vorgekehrt hat, haftet der Werkeigentümer für den bei einem Dritten entstandenen Schaden nicht.

Der Kanton signalisiert Verdrückungen auf seinen Strassenabschnitten wie im vorliegenden Fall mit einem Gefahrensignal (Signal 1.06 «unebene Fahrbahn»). Verdrückungen werden so bald als möglich entfernt. Im Bereich des Augartenkreisel werden die Verdrückungen im

¹ Abrufbar unter https://www.tiefbau.sg.ch/home/Downloads/AugartenUzwil/_jcr_content/Par/downloadlist/DownloadListPar/download_1709120647.ocFile/Faktenblatt_190313_Gesamtdokument.pdf.

² Die Filmdateien können unter https://www.tiefbau.sg.ch/home/Downloads/AugartenUzwil/_jcr_content/Par/downloadlist/DownloadListPar/download_716549472.ocFile/Video_4_LSA_Variante_ASP2030.avi für die Variante mit Lichtsignalanlagen und unter https://www.tiefbau.sg.ch/home/Downloads/AugartenUzwil/_jcr_content/Par/downloadlist/DownloadListPar/download.ocFile/Video_4_Kreisel_Variante_ASP2030.avi für die Variante Kreisel abgerufen werden.

Frühling 2019 entfernt. Es ist deshalb davon auszugehen, dass der Kanton St.Gallen beim Sturz einer Radfahrerin oder eines Radfahrers nicht haftet. Das letzte Wort haben aber die Zivilgerichte, die bei der Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen entscheiden müssten.

2. Im Jahr 2015 wurden Verkehrszählungen an den beiden Nationalstrassenanschlüssen Uzwil Nord und Uzwil Süd, beim Knoten Augarten und beim Knoten Sonnentäl durchgeföhrt (Verkehrsstudie Autobahnanschluss Uzwil, Bundesamt für Strassen, 2015). Ergänzend wurden im Jahr 2017 Verkehrszählungen für die Abendspitze am Knoten Gupfen-/Flawilerstrasse und am Knoten Gupfen-/Waldburg-/Meisenstrasse sowie im Jahr 2018 zwei ergänzende Verkehrserhebungen für die Morgenspitze am Knoten Sonnentäl (Studie Knoten Augarten bis Knoten Sonnentäl, Tiefbauamt Kanton St.Gallen, 2018) durchgeföhrt. Dabei hat sich die Abendspitze von 17 bis 18 Uhr als massgebender Belastungszustand ergeben. Die Resultate der Verkehrszählungen sind im bereits erwähnten Faktenblatt zusammengestellt.
3. Insgesamt wurden für die Morgen- und Abendspitze rund 33'800 Personenwageneinheiten erfasst. Der Fuss- und Veloverkehr ist nicht erfasst. Für den Veloverkehr wurde die Potenzialanalyse herangezogen (Studie Potenzialanalyse Radnetz, Tiefbauamt Kanton St.Gallen, 2015). Weitere Details sind im erwähnten Faktenblatt³ enthalten.
4. Auf eine Verkehrserhebung, die Aufschlüsse über Quelle und Ziel der Fahrten geben würde, wurde verzichtet. Für solch kleine Betrachtungsräume können die relevanten Aussagen über die in Ziff. 2 genannten Knotenstromzählungen ermittelt werden.
5. Bei den Verkehrserhebungen wurde auf eine Nummernschilderhebung / Fahrzeugerkennung verzichtet.

³ Die Filmdateien können unter https://www.tiefbau.sg.ch/home/Downloads/AugartenUzwil/_jcr_content/Par/downloadlist/DownloadListPar/download_716549472.ocFile/Video_4_LSA_Variante_ASP2030.avi für die Variante mit Lichtsignalanlagen und unter https://www.tiefbau.sg.ch/home/Downloads/AugartenUzwil/_jcr_content/Par/downloadlist/DownloadListPar/download.ocFile/Video_4_Kreisel_Variante_ASP2030.avi für die Variante Kreisel abgerufen werden.