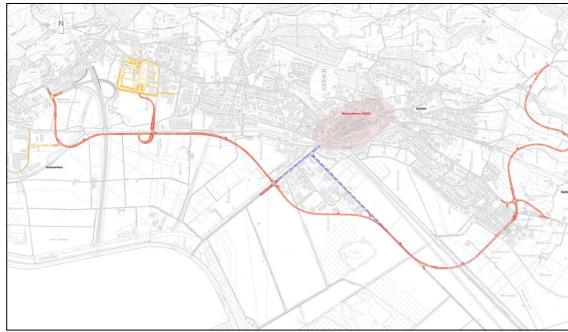




Matthias Stucki

Diplomand	Matthias Stucki
Examinator	Andreas Forrer
Experte	Manfred Huber, Tiefbauamt Kanton SG, St. Gallen, SG
Themengebiet	Verkehr

Verbindungsstrasse A53 Gaster



Übersichtsplan der Verbindungsstrasse A53 Gaster

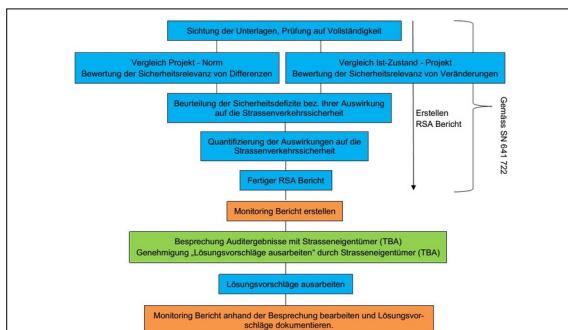
Ausgangslage: Die Verkehrssituation in Uznach ist aufgrund mehrerer Defizite seit Jahren ungenügend. Bei Stosszeiten stauen sich die Fahrzeuge am Bahnübergang beim Bahnhof Uznach bis ins Städtchen. Die Fahrbahn im Bereich des Städtchens ist eng. Bei einem Begegnungsfall Lastwagen / Lastwagen wird der Verkehrsfluss erheblich beeinträchtigt. Dies führte zur Konzeption einer Umfahrungsstrasse. Im Jahr 2011 wurde in der Projektpause Vorstudie eine Zweckmässigkeitsbeurteilung mit Variantenvergleich der regionalen Verbindungsstrasse A53 Gaster durchgeführt. Die gewählte Variante wurde 2013 in einem Mitwirkungsprozess optimiert. Aus diesem Schritt wurde die heutige Linienführung projektiert, welche die Grundlage zur Ausarbeitung des Genehmigungsprojekts dient. Die Verbindungsstrasse tangiert das Gemeindegebiet von Schmerikon, Uznach und Kaltbrunn.

Aufgabenstellung: Für die Linienführung aus dem Mitwirkungsprozess soll ein Road Safety Audit (kurz RSA) inklusive Knoten durchgeführt werden. Beim Road Safety Audit wird die Verbindungsstrasse anhand verschiedener Beurteilungskriterien auf ihre Verkehrssicherheit überprüft.

Zur Überprüfung der Verkehrssicherheit werden zwei Vergleiche durchgeführt:

- Vergleich Projekt – Norm: Abweichungen Sicherheitskriterien
- Vergleich Ist-Zustand – Projekt: Veränderungen Sicherheitskriterien

Die vorhandenen Sicherheitsdefizite werden anhand Normen, kantonalen Richtlinien und eigener Erfahrung erkannt und bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit bewertet. Die daraus abgeleitete Sicherheitsrelevanz bestimmt, welchen Einfluss das Defizit auf die Verkehrssicherheit hat. Die Ergebnisse werden in einem Auditbericht festgehalten und mit dem Auftraggeber vom Tiefbauamt Kanton St. Gallen besprochen. Die sicherheitsrelevanten Punkte werden in einem Monitoring Bericht festgehalten. Der Projektleiter kann zu den Punkten entscheiden, ob er sie akzeptiert oder nicht, anschliessend gibt er das Einverständnis zum Ausarbeiten von Lösungsvorschlägen. Dieser Prozess ist im Monitoring Bericht ersichtlich und hilft dem Projektleiter nach der Übergabe die eingearbeiteten Verbesserungen zu kontrollieren.



Vorgehen beim Road Safety Audit (RSA)



Die Bedürfnisse des Langsamverkehrs, wie beim Kreisel Fischhausen, werden in einer weiteren Projektphase erarbeitet.

Ergebnis: Im RSA wurden diverse sicherheitstechnische Defizite in den Knoten und der freien Strecke entdeckt. Aufgrund der frühen Projektpause (Vorstudie) sind im Projekt die Details noch nicht genügend tief aufgearbeitet. Die mit dem Sicherheitsaudit eruierten Defizite sind in der nachfolgenden Projektierungsphase zu bereinigen. Insbesondere werden die Bedürfnisse des Langsamverkehrs erst in einer nächsten Phase ins Projekt aufgenommen. Die entsprechenden Defizite sind im RSA ausgewiesen.

Die Verkehrssicherheit wird gegenüber heute erhöht. Durch Verlagerung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer oder weniger Knoten mit Konfliktpotential kann der Strassenabschnitt sicherer befahren werden.