

Einfache Anfrage Bühler-Schmerikon vom 19. April 2007

Geschwindigkeitskontrollen

Schriftliche Antwort der Regierung vom 30. Mai 2007

René Bühler-Schmerikon erkundigt sich mit einer Einfachen Anfrage nach der Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen durch die Kantonspolizei.

Die Regierung beantwortet die Fragen wie folgt:

1. Die Geschwindigkeitskontrolle vom 7. April 2007 fand auf der Rapperswilerstrasse zwischen Gebertingen und Ricken im Ausserortsbereich (80 km/h) statt. Sie dauerte von 13.58 Uhr bis 15.30 Uhr. Da in diesem Streckenabschnitt die Geschwindigkeit öfters massiv überschritten wird, wurde die Einhaltung der Ausserortsgeschwindigkeit überprüft. In den rund 90 Minuten wurden fünf Personenwagenlenker und ein Motorradfahrer mit Geschwindigkeiten von 140, 125, 116, 110, 109 sowie 105 km/h verzeigt. Ordnungsbussen wurden gegen sieben Personenwagenlenker, einen Lenker eines Lieferwagens und zwei Motorradfahrer verhängt, die mit Geschwindigkeiten zwischen 99 und 102 km/h unterwegs waren. Diese Geschwindigkeiten zeigen, dass die Messstelle zweckmässig gewählt war und dass es nicht darum ging, «Treibjagd» auf geringfügige, allenfalls auf vorübergehende Unachtsamkeit zurückzuführende Tempoüberschreitungen von wenigen km/h zu machen.
2. Es trifft zu, dass bei der fraglichen Kontrolle Laser-Messgeräte eingesetzt wurden, die geicht und vom Bund homologiert sind. Dass diese Geräte mit der Begründung «gezielte Jagd nach Rasern» beschafft worden wären, entbehrt jeder Grundlage, wie der Fragesteller durch Konsultation der jeweiligen Botschaften der Regierung zu den Staatsvoranschlägen hätte feststellen können.
3. In der Regel hält sich die Kantonspolizei bei ihren Verlautbarungen an die vom Bundesgericht entwickelte Abgrenzung der einfachen von der groben Verkehrsregelverletzung im Sinn von Art. 90 Ziff. 1 und 2 des Strassenverkehrsgesetzes. Als Raser werden demgemäss Lenker bezeichnet, welche die erlaubte Höchstgeschwindigkeit so massiv überschreiten, dass sie dabei in Kauf nehmen, sich oder andere Strassenverkehrsteilnehmende zu gefährden.
4. Bei der fraglichen Geschwindigkeitskontrolle wurden bei zehn Fahrzeuglenkenden Ordnungsbussen von insgesamt 2'400 Franken vor Ort eingezogen. Bei sechs Lenkenden erfolgte eine Verzeigung an das Untersuchungsamt Uznach. Die Höhe dieser Bussen wird in einem strafrechtlichen Verfahren festgesetzt.
5. Zwischen der Messstelle und der Anhaltestelle bei der besagten Kontrolle befinden sich keine Fussgängerstreifen. Die hohe Zahl von teilweise massiven Geschwindigkeitsüberschreitungen während einer relativ kurzen Zeit hat gezeigt, dass diese Kontrolle dringend notwendig war. Die Regierung erachtet die Bezeichnung von Geschwindigkeitskontrollen als «Schikane» und «Bussenterror» als unzulässige und deplatzierte Verharmlosung der Gefährdung der Verkehrssicherheit durch überhöhte Geschwindigkeit, gerade wenn die vorliegend gemessenen Tempi berücksichtigt werden.

6. Die in der Frage zitierten Zahlen stammen nicht von der Kantonspolizei. Diese führt keine detaillierten Statistiken über sämtliche Verkehrskontrollen, da diese nicht nur im Voraus festgesetzt, sondern auch beispielsweise im Rahmen der täglichen Patrouillenfahrten durchgeführt werden. Für eine systematische statistische Auswertung sämtlicher Kontrollen fehlen die personellen Kapazitäten und die erforderlichen EDV-Hilfsmittel, die auch nicht in einem angemessenen Verhältnis zum Erkenntnisgewinn stünden. Insbesondere steht eine Auswertung nach «Bezirken» – die es ohnehin nicht mehr gäbe – nicht zur Verfügung.
7. Der Kontrollschwerpunkt der Kantonspolizei bei Geschwindigkeitskontrollen liegt – entgegen der Vermutung des Fragestellers – ganz klar auf dem Innerortsbereich. Im Jahr 2006 wurden rund 86 Prozent der geplanten Kontrollen in diesem Raum durchgeführt. Lediglich 6 Prozent der geplanten Kontrollen fanden im Ausserortsbereich sowie 8 Prozent auf Autobahnen statt.
8. Auf dem besagten Strassenabschnitt wurden im Jahr 2006 acht geplante Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt. Demgegenüber erhebt die Kantonspolizei keine detaillierten Statistiken darüber, welche Objekte (beispielsweise Schulhäuser) sich im Umkreis eines Kontrollpostens befinden. Da aber, wie in Ziff. 7 erwähnt, der Schwerpunkt der Kontrollen ohnehin innerorts und damit dort stattfindet, wo die schwächsten Verkehrsteilnehmenden gefährdet sind, ist davon auszugehen, dass auch die Umgebung von Schulhäusern gebührend berücksichtigt wird.
9. Die Gesamteinnahmen aller Ordnungsbussen – die nicht nur aus Geschwindigkeitsübertretungen resultieren – stiegen von 7,06 Mio. Franken im Jahr 2001 auf 8,32 Mio. Franken im Jahr 2006. Im Voranschlag 2007 wird mit einem Ertrag aus Ordnungsbussen in der Höhe von 8,7 Mio. Franken gerechnet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Entwicklung der Bussenerträge nicht einer linearen Kurve folgt, sondern von zahlreichen weiteren Faktoren (z.B. erhöhter Kontrolldruck bei grossen Autobahnbaustellen) abhängig ist.
10. Wird ein ausländischer Fahrzeuglenker bei einer Verkehrskontrolle wegen einer Geschwindigkeitsübertretung angehalten, muss er die Ordnungsbusse an Ort und Stelle begleiten. Wird er bei einer Kontrolle nicht angehalten, wird dem Fahrzeughalter im Ordnungsbussenverfahren die Busse direkt an den Wohnort zugestellt. Wenn bei einem ausländischen Fahrzeuglenker die Geschwindigkeitsüberschreitung oberhalb des Ordnungsbussenbereichs liegt, wird das ordentliche Strafverfahren über die zuständige ausländische Staatsanwaltschaft eingeleitet.
- 11./12. Im schweizerisch-deutschen Polizeivertrag ist geregelt, dass für Bussen ab 40 Euro bzw. 70 Franken gegenseitige Vollstreckungshilfe geleistet wird. Ähnliche Zusammenarbeitsverträge mit anderen Staaten bestehen auf Bundesebene nicht, so dass die Kantone im Ordnungsbussenbereich nur eingeschränkte Vollstreckungsmöglichkeiten haben. Bei Ordnungsbussen in geringer Höhe übersteigt der Verwaltungsaufwand in der Regel die Höhe des Bussgelds. Letztes Jahr musste die Kantonspolizei rund 600'000 Franken an Bussen von ausländischen Fahrzeuglenkenden abschreiben. Aus diesem Grund haben die Geschwindigkeitskontrollen, bei denen die Fahrzeuglenkenden an mobilen Kontrollposten angehalten werden, eine grosse Bedeutung, da die fehlbaren Lenkenden aus dem Ausland ihre Ordnungsbusse umgehend bezahlen müssen. Je mehr mobile Kontrollen mit Kontrollposten durchgeführt werden, desto besser wird die Rechtsgleichheit zu den Schweizer Fahrzeuglenkenden gewährleistet.
13. Seit dem Jahr 2000 sind die Gesamtunfallzahlen im Kanton St.Gallen rückläufig. Die Kontrolltätigkeit der Kantonspolizei ist neben anderen Faktoren mit ein Grund für diese Verbesserung der Verkehrssicherheit.

14. Im Jahr 2006 war bei 23 Prozent der Verkehrsunfälle überhöhte Geschwindigkeit die Unfallursache. Mit diesem Anteil liegt unangepasste Geschwindigkeit als Haupt- bzw. Mitursache an erster Stelle, gefolgt von Alkohol mit 8 Prozent. Auffahrkollisionen infolge zu tiefer Geschwindigkeit sind als relevante Unfallursachen nicht ausgewiesen.
15. Auf St.Galler Strassen starben letztes Jahr 24 Menschen. Unangepasste Geschwindigkeit war bei acht Verkehrsunfällen mit tödlichem Ausgang die Ursache und somit auch hier – mit einem Anteil von 33 Prozent! – die Hauptursache. Es ist deplatziert, Einzelschicksale von Verkehrstoten, Suiziden, Drogentoten gegeneinander aufzuwiegen. Wer in diesem Zusammenhang von Geschwindigkeitskontrollen als Schikanen spricht, verkennt die Tragik jedes einzelnen Schicksals.
16. Die Kantonspolizei hat den Auftrag, ganzheitlich für die Sicherheit im Kanton St.Gallen zu sorgen. Dazu gehört nicht nur der Schutz vor Kriminalität, sondern auch der Vollzug des Strassenverkehrsrechts und damit die Gewährleistung der Verkehrssicherheit.
17. Radarwarnungen machen einen Sinn, so lange sie präventiven Charakter haben. Dies ist beispielsweise der Fall bei Schildern, die entlang von Autobahnen darauf hinweisen, dass über die nächsten Kilometer Messungen gemacht werden können. Sobald aber in irgendeiner Form auf den konkreten Ort und Zeitpunkt einer Kontrolle hingewiesen wird, verliert sich dieser präventive Charakter. Konkrete Radarwarnungen haben viel mehr einen negativen Einfluss auf die Verkehrssicherheit, indem einige Fahrzeuglenkende genau an dem besagten Ort abbremsen, um hinter der nächsten Kurve über die Höchstgeschwindigkeit hinaus zu beschleunigen.