

Regierungsratsbeschluss

vom 20. Juni 2006

Nr. 2006/1171

KR.Nr. A 058/2006 (DDI)

Auftrag Esther Bosshart (SVP, Solothurn): Geschwindigkeitskontrollen als effektive Unfallprävention (16.05.2006);

Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

Der Regierungsrat wird beauftragt ein Kontrollregime für die Einhaltung der Geschwindigkeitslimiten auf dem Kantonsgebiet zu erarbeiten, das der Unfallprävention tatsächlich dient und das Prinzip der Rechtsgleichheit zwischen allen Verkehrsteilnehmern sicherstellt. Geschwindigkeitskontrollen haben demnach grundsätzlich wie folgt zu erfolgen:

1. Nach der Kontrolle sind fehlbare Lenker/Lenkerinnen grundsätzlich anzuhalten, um die Ahndung des Vergehens sicherzustellen. Zudem sind die Fehlbaren im Sinne der Förderung der Sicherheit auf den Strassen zu belehren (Prävention!).
2. Die Kontrollen sind mit folgenden Prioritäten durchzuführen:
 - a) vor Schulhäusern, inkl. Kindergärten;
 - b) auf Schulwegen;
 - c) auf Strassen, die aus anderen Gründen von Kindern häufig benutzt werden;
 - d) vor Spitälern und Heimen;
 - e) auf Strassenabschnitten mit statistisch nachweisbaren, überdurchschnittlich hohen Unfallzahlen;
 - f) auf Quartierstrassen.
3. Mit der Umsetzung des Verkehrssicherheitskonzeptes ist die Kantonspolizei zu beauftragen.

Dem Kantonsrat ist jährlich ein Bericht über den Erfolg der Kontrollen im Hinblick auf die Zielsetzung bezüglich der Reduktion der Unfallzahlen vorzulegen.

2. Begründung

In der breiten Öffentlichkeit entsteht zunehmend der Eindruck, dass mit Geschwindigkeitskontrollen nicht primär Unfallprävention betrieben wird, sondern die Staatskasse alimentiert werden soll. Zudem stellt die Regierung selber fest, dass bei den automatisierten Kontrollen auf Autobahnen die Fahrer von Fahrzeugen mit ausländischen Kontrollschildern nach einer Geschwindigkeitsübertretung eine relativ grosse Chance haben, ohne Bussgeld davonzukommen. Zu kompliziert und zu teuer sind nämlich die Verfahren, um Rechtsgleichheit zu schaffen. Es gibt zudem Staaten, die aus Datenschutz- oder anderen Gründen nicht bereit sind, die für eine Strafverfolgung nötigen Angaben an die Schweizer Behörden zu liefern.

Gemäss offizieller Statistik gehören die Autobahnen, gemessen an den auf ihnen gefahrenen Kilometerleistungen, zu den sichersten Strassen in unserem Land. Es macht demzufolge wenig Sinn, dort schwergewichtig Kontrollen anzusetzen. Vergleicht man die wenigen Kilometer solothurnischer Auto-

bahnen mit den Tausenden an Kilometern Haupt-, Verbindungs-, Innerorts- und Quartierstrassen, so darf mit Fug und Recht behauptet werden, dass hier falsche Prioritäten gesetzt werden. Noch bedenklicher im Sinne der Verkehrssicherheit sind die Prioritäten gesetzt, wenn man vergleicht, wie viele Fahrzeuge vor Schulen und auf Schulwegen auf die Einhaltung der signalisierten Geschwindigkeiten überprüft werden.

Wenn es tatsächlich darum geht, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, so werden Geschwindigkeitsmessungen im Sinne des Auftrags durchgeführt. Vor allem muss sichergestellt werden, dass fehlbare Lenker/Lenkerinnen umgehend auf ihr Fehlverhalten aufmerksam gemacht und als erzieherische Massnahme der Bestrafung zugeführt werden.

Mindereinnahmen in der Staatskasse zu Gunsten der Sicherheit auf den Solothurner Strassen sind dabei zu akzeptieren.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkung

Gemäss Artikel 70 der Verfassung des Kantons Solothurn vom 8. Juni 1986 (KV; BGS 111.1) und Paragraph 35 Absatz 1 des Kantonsratsgesetzes vom 24. September 1989 (BGS 121.1) kann der Kantonsrat dem Regierungsrat Aufträge erteilen und ihn auffordern, einen Gegenstand zu prüfen, selber eine Massnahme zu treffen oder den Kantonsrat in der Ausübung seiner Befugnisse zu unterstützen. Auch in Bereichen, welche in den Kompetenzbereich des Regierungsrates fallen, ist die Erteilung eines Auftrages möglich. Allerdings bestimmt Paragraph 35 Absatz 3 des Kantonsratsgesetzes in solchen Fällen, dass der Regierungsrat in begründeten Fällen vom Auftrag abweichen kann, wenn die Massnahmen in seinem Zuständigkeitsbereich liegen. Im Verantwortlichkeitsbereich des Regierungsrates ist ein Auftrag somit nicht verbindlich, sondern dient lediglich als Richtlinie. Weicht der Regierungsrat von einem solchen Auftrag ab, muss er dem Kantonsrat Rechenschaft darüber ablegen.

Der im Vorstoss formulierte Auftrag an den Regierungsrat, ein Kontrollregime für die Einhaltung der Geschwindigkeitslimiten nach bestimmten Vorgaben zu erarbeiten, liegt im Verantwortlichkeitsbereich des Regierungsrates; infolgedessen kommt ihm lediglich Richtliniencharakter zu: Artikel 82 Absatz 1 Buchstabe a) KV weist dem Regierungsrat als Zuständigkeit die Wahrung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit zu. Gemäss den Artikeln 78 und 81 KV ist es Aufgabe des Regierungsrates, staatliche Tätigkeiten zu planen und zu koordinieren sowie für einen rechtmässigen und wirkungsorientierten Dienst an der Öffentlichkeit zu sorgen. Mit den Paragraphen 1 und 4 des Gesetzes über die Kantonspolizei vom 23. September 1990 (KapoG; BGS 511.11) hat der Gesetzgeber Funktion und Aufgaben der Verkehrspolizei an die Polizei Kanton Solothurn übertragen.

Gestützt auf die dargelegte Kompetenzzuteilung sowie den folgenden Überlegungen beantragen wir, den Auftrag für nicht erheblich zu erklären.

3.2 Zu Punkt 1:

Die folgenden Fakten verunmöglichen die ausschliessliche Durchführung von Verkehrskontrollen mittels Anhalteposten:

3.2.1 Inner- und ausserorts: Fehlende personelle Ressourcen

Unbestritten sprechen manche Gründe für die unverzügliche Anhaltung fehlbarer Verkehrsteilnehmer und die direkt anschliessende Sanktion. Deshalb führt die Polizei Kanton Solothurn bereits heute sowohl inner- als auch ausserorts, wann immer die vorhandenen personellen Mittel dies erlauben, Verkehrskontrollen mit Anhalteposten durch. Da derartige Kontrollen allerdings einen grossen Personaleinsatz bedingen, wurden im Jahr 2004 3,7 % und 2005 5,4 % aller Geschwindigkeitskontrollen auf diese Weise durchgeführt. Es ist zu beachten, dass der Anteil ausländischer Fahrzeugführer, welche zu schnell unterwegs sind, auf diesen Strassen gering ist.

3.2.2 Auf Autobahnen: Anhalteposten verursachen Staus

Auf Autobahnen wären Geschwindigkeitskontrollen mit Anhalteposten wegen des grossen Verkehrsaufkommens nicht zu rechtfertigen. Das Anbringen der erforderlichen Signalisation hätte einen Stau zur Folge, noch bevor die Polizei mit der Kontrolle begonnen hätte. Ausserdem würden solche Kontrollen die Verkehrssicherheit nicht erhöhen, da bei Staus die Gefahr von Unfällen erfahrungsgemäss steigt. Aus denselben Gründen werden auch in den anderen Kantonen auf Autobahnen keine solchen Kontrollen durchgeführt.

Abschliessend halten wir fest, dass sich inner- und ausserorts als auch auf Autobahnen das verlangte Kontrollregime als zu einengend erweisen würde und kaum zum angestrebten Zweck, der effektiven Unfallprävention, beitragen würde.

3.2.3 Zulässigkeit und Nutzen derartiger Kontrollen

Aus Artikel 130 Absatz 4 der Verordnung vom 27.10.1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung; VZV; SR 741.51) ist ersichtlich, dass automatische Verkehrskontrollen ohne Anhalteposten zulässig sind.

Darüber hinaus weisen wir darauf hin, dass die auf unseren Autobahnen durchgeführten automatischen Geschwindigkeitskontrollen nachweislich präventiv zur Verkehrssicherheit beitragen:

Seit der Inbetriebnahme der festen Anlage auf der A1 bei Oberbuchsitzen haben sich 2 Kilometer vor und nach der Messanlage 57 Unfälle ereignet. Vor der Inbetriebnahme waren es im selben Zeitraum und auf derselben Strecke 68 Unfälle. Bei diesem Rückgang um 16,2% handelt es sich sicherlich auch um eine Folge der Anlage.

Auch die Auswirkungen der mobilen Messungen der Polizei Kanton Solothurn, durchgeführt auf sämtlichen Autobahnen auf Kantonsgebiet, werten wir als positiv: Die Quote der festgestellten Widerhandlungen ist von 7 % im Jahr 2003 auf 3,8 % im Jahr 2005 gesunken. Diesen Erfolg führen wir darauf zurück, dass das Wissen um eine mögliche Kontrolle auf die allermeisten Fahrzeuglenker nachweislich eine disziplinierende Wirkung ausübt.

3.3 Zu Punkt 2:

Bereits heute führt die Polizei Kanton Solothurn mit ihren drei mobilen Radargeräten 80 % der Messungen innerorts, 9 % ausserorts und 11 % auf Autobahnen durch. Für die Entscheidung, an welchen Orten innerorts kontrolliert wird, stellt die Polizei in etwa dieselben Überlegungen an wie die Auftraggeberin. Ausserdem erhalten die Gemeindebehörden jeden Monat die aktuelle Statistik über die auf ihrem Gebiet durchgeführten Radarkontrollen. Auch besteht jederzeit die Möglichkeit, bei der Polizei konkrete Standortwünsche anzubringen. Das polizeiliche Vorgehen entspricht dem vorgebrachten Anliegen und es besteht keine Notwendigkeit, der Polizei weitergehende Vorgaben im Sinne des Auftrags aufzuerlegen.

3.4 Zu Punkt 3:

Die Aufgabe, für Sicherheit und Ordnung im Verkehr auf öffentlichen Strassen zu sorgen, ist gemäss Paragraph 4 KapoG ohnehin der Polizei Kanton Solothurn übertragen. Ebenso hält die Verordnung über den Strassenverkehr vom 3. März 1978 (BGS 733.11) in Paragraph 6 Absatz 1 Buchstabe c ausdrücklich fest, dass Verkehrskontrollen nach den Artikeln 130 ff. VZV durch die Polizei zu erfolgen haben. Die im Auftrag verlangte Aufgabenzuweisung entspricht somit bereits heute geltendem Recht.

3.5 Zu Punkt 4:

Der Legislaturplan 2005–2009, die im Rahmen der Globalbudgetperiode 2006–2008 konkretisierenden Vorgaben sowie die Ziele des Vorstehers des Departementes des Innern definieren die von der Polizei Kanton Solothurn zu erreichenden Leistungsziele. Das Prinzip der Trennung von strategischer und operativer Steuerung findet im Globalbudget mit der Auflistung verschiedener Produkte seine konkrete Umsetzung. In der Produktgruppe Strassenverkehr sind die polizeilichen Aufgaben im Bereich Sicherheit im Strassenverkehr zusammengefasst. Innerhalb dieser Produktgruppe lautet ein Ziel, die Anzahl Verkehrsunfälle zu minimieren. Mit einem Indikator wird das Erreichen dieses Ziels und die Wirkung der polizeilichen Massnahmen überprüft. Für die Jahre 2006–2008 lautet die Messgrösse des betreffenden Indikators weniger als 1,6 Unfälle wegen Geschwindigkeitsüberschreitung pro 1'000 im Kanton Solothurn immatrikulierter Fahrzeuge zu verzeichnen. Über die aktuellen Zahlen erhält der Kantonsrat halbjährlich Auskunft. Zudem wird jedes Jahr eine detaillierte Verkehrsunfallstatistik veröffentlicht. Auch diesem Anliegen wird somit bereits nachgekommen. Es besteht somit keine Notwendigkeit für zusätzliche Berichte.

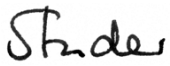
Im Übrigen halten wir fest, dass sich in den letzten Jahren glücklicherweise weniger Unfälle infolge nicht angepasster Geschwindigkeit ereignet haben: Trotz einer markant höheren Zahl eingelöster Kontrollschilder (in den letzten 10 Jahren wurde ein Anstieg um rund 36'000 Stück verzeichnet) und einer gesteigerten Verkehrsdichte auf solothurnischen Strassen konnte die Anzahl Unfälle in diesem Zeitraum um 0,3 Unfälle pro 1000 immatrikulierter Fahrzeuge reduziert werden. Diese Entwicklung ist auch in den anderen Kantonen zu verzeichnen. Die Gründe dafür sind vielfältig; die gezielte Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen hat sicherlich auch zu diesem Erfolg beigetragen.

3.6 Nichterheblicherklären des Auftrags aus formellen und inhaltlichen Gründen

Wir beantragen, den Auftrag sowohl aus formellen (siehe dazu Ziffer 3.1) als auch aus inhaltlichen Gründen für nicht erheblich zu erklären: Die geeigneten und sinnvollen inhaltlichen Vorschläge des Auftrags werden bereits heute von der Polizei Kanton Solothurn umgesetzt, um die Sicherheit im Strassenverkehr zu erhöhen. Die Umsetzung anderer Vorgaben ist nicht geeignet, um zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beizutragen.

4. Antrag des Regierungsrates

Nichterheblicherklärung.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Studer'.

Yolanda Studer

Staatsschreiber – Stellvertreterin

Vorberatende Kommission

Justizkommission

Verteiler

Polizei Kanton Solothurn
Amt für öffentliche Sicherheit
Bau- und Justizdepartement
Aktuarin Justizkommission
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat