

Regierungsratsbeschluss

vom 23. September 2008

Nr. 2008/1709

KR.Nr. I 121/2008 (DDI)

Interpellation Walter Gurtner (SVP, Däniken): Transparenz bei Geschwindigkeitskontrollen (03.09.2008);

Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

Nachdem in den letzten Jahren auf Solothurner Autobahnabschnitten, Gemeinde- und Kantonsstrassen vielerorts die Geschwindigkeitslimiten gesenkt wurden, steigt die Zahl der Geschwindigkeitskontrollen an. Dies verärgert viele Strassenbenützer, vor allem, wenn im Bereich dieser Kontrollen weit und breit weder ein Fussgängerstreifen, Trottoir, noch eine Schule zu sehen sind. Zudem soll es offenbar vorkommen, dass Verkehrsteilnehmer Bussen für Geschwindigkeitsübertretungen von nur einem Stundenkilometer erhalten. Der Unmut in der Bevölkerung wächst. Nicht zu unrecht stellt man sich die Frage, ob es bei den Geschwindigkeitskontrollen tatsächlich noch um Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder nur noch um Massnahmen zur Erhöhung der Staatseinnahmen, also pure Abzocke, geht.

Der Regierungsrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie hoch ist im Kanton Solothurn der Anteil ausgestellter Bussen für Geschwindigkeitsüberschreitungen im Bereich von 1 bis 5 km/h (in Prozenten)? Wie hoch war dieser Anteil vor zehn Jahren? (Jeweils nach Abzug der Messtoleranz).
2. Teilt der Regierungsrat die Meinung der SVP, wonach eine Busse nur dann Wirkung zeigt oder ein Umdenken beim Lenker bewirkt, wenn sie sinnvoll und nachvollziehbar ist? Ist eine Busse für die Geschwindigkeitsübertretung von 1 bis 5 km/h sinnvoll und nachvollziehbar?
3. Wie hoch sind im Moment die Busseneinnahmen im Übertretungsbereich von 1 bis 5 km/h und wie hoch sind sie im Übertretungsbereich von über 5,1 km/h (jeweils nach Abzug der Messtoleranz)?
4. Wie gross ist der Anstieg der Geschwindigkeitskontrollen einerseits und der insgesamt ausgestellten Geschwindigkeitsbussen andererseits in den letzten 10 Jahren?
5. Sollten auf die effektiven Raser nicht speziell gut getarnte und mobile Radaranlagen angesetzt werden, damit diese Gruppe möglichst gezielt aus dem Verkehr gezogen werden kann?
6. Nach welchen Kriterien werden zusätzliche, fest installierte Radaranlagen auf Autobahnen, Kantons- und Gemeindestrassen bewilligt, wer hat ein Mitspracherecht, wer trägt die Kosten und wer die Einnahmen? Sollte es eine sogenannte Verkehrskommission geben, dann folgende Frage: Wer bestimmt die Zusammensetzung dieser Gruppe (Anzahl Personen, Berufsgruppen, Parteizugehörigkeit)?
7. Im Amtsblatt sind bei den Geschwindigkeitsübertretungen (4 bis 5 Seiten) meist nur ausländische Verkehrsteilnehmer ausgeschrieben. Wiederum die meisten davon haben einen unbekanntem Aufenthaltsort. Der Kanton Solothurn wird von diesen kaum einen Rappen sehen. Wo ist hier das

Gleichbehandlungsprinzip und warum überhaupt wird denn noch dieser administrative Aufwand betrieben?

8. Ist sich die Solothurner Regierung bewusst, dass mit der zunehmenden Verschärfung der Verkehrsschikane (Radaranlagen, Temporeduktionen, künstlichen Strassenverengungen, etc.) die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons behindert wird?
9. Könnte sich der Kanton Solothurn vorstellen, auf einzelnen Strassenabschnitten und Teilstrecken die Tempolimiten wieder zu erhöhen, gerade auch wegen dem neuen, technischen besseren Strassenausbau und den technischen Fortschritten im Automobilbau?

2. Begründung (Vorstosstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkung:

Verkehrsunfälle ereignen sich nicht nur innerorts, in unmittelbarer Umgebung von Fussgängerstreifen, Schulen und an anderen sensiblen Orten. 2006 haben sich 17,6 % aller Verkehrsunfälle auf Kantonsgebiet ausserorts ereignet, 2007 waren es 15,8 %. Die Gründe für die sich dort ereignenden Unfälle liegen meist im Nichtbeherrschen des Fahrzeuges. Diese Unfallursache ist in den meisten Fällen auf überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen. Auch auf diesen Strecken ist die Polizei Kanton Solothurn zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und zur Verhütung von Unfällen gesetzlich verpflichtet (§ 1 Abs. 2 und § 4 des Gesetzes über die Kantonspolizei vom 23. September 1990 (KapoG; BGS 511.11)). Zur Erreichung dieser Ziele führt sie – auch ausserorts – unter anderem Geschwindigkeitskontrollen durch, welche eine generalpräventive Wirkung haben. Das Wissen um die Möglichkeit, für eine Geschwindigkeitsüberschreitung möglicherweise gebüsst zu werden, hindert die meisten Verkehrsteilnehmer daran, eine solche zu begehen. Diese abschreckende Wirkung trägt nachweislich zur Verhinderung von Verkehrsunfällen bei. Auf der A1 beispielsweise verringerte sich deren Anzahl nach Inbetriebnahme der fest installierten Radaranlage um 30,5 %. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf unsere Stellungnahme zum Auftrag Roman Stefan Jäggi vom 1. Juli 2008 (RRB Nr. 2008/1229).

Abgesehen von den negativen Folgen für die konkret Betroffenen verursachen Verkehrsunfälle gesamtschweizerisch volkswirtschaftliche Kosten von 14 Milliarden Franken pro Jahr (bfu – Report Nr. 58, 2007). Darüber hinaus profitieren sämtliche Strassenbenützer von einer möglichst geringen Anzahl von Verkehrsunfällen, da diese regelmässig zu Verkehrsbehinderungen der übrigen Verkehrsteilnehmer führen.

3.2 Zu Frage 1:

Gestützt auf die geltende eidgenössische Rechtslage haben Geschwindigkeitsüberschreitungen wegen ihres unterschiedlichen Gefahrenpotentials je nach Schwere und Ort der Widerhandlung unterschiedliche Rechtsfolgen. Dementsprechend weist die Polizei Kanton Solothurn die verschiedenen Widerhandlungen in ihrer Statistik gesondert aus. Die unten stehende Tabelle gibt in absoluten und relativen Zahlen (in Prozenten der gesamten Geschwindigkeitsüberschreitungen) pro Strassenkategorie Auskunft über die Anzahl der Überschreitungen (bis 5 km/h und über 5 km/h).

In den Monaten Januar bis Ende Juli 2008 wurden folgende Widerhandlungen festgestellt:

Ort der Messung	Geschwindigkeitsüberschreitung von 1 - 5 km/h (jeweils nach Abzug der technisch bedingten Sicherheitsmarge)	Geschwindigkeitsüberschreitung von 6 - 25 km/h (jeweils nach Abzug der technisch bedingten Sicherheitsmarge)
innerorts	15'330 (= 68,7%)	6'974 (= 31,3%)
ausserorts und Autostrassen	2'147 (= 48,5%)	2'279 (= 51,5%)
Autobahn	168 (= 0,1%)	112'341 (= 99,9%)
Widerhandlungen total:	17'645 (= 12,7%)	121'594 (= 87,3%)

Vergleichszahlen aus dem Jahr 1998 liegen keine vor, da Ordnungsbussen gemäss Artikel 8 des Ordnungsbussengesetzes vom 24. Juni 1970 (OBG; SR 741.03) mit Bezahlung rechtskräftig werden. Innerhalb von spätestens zwei Jahren nach Erledigung werden die Daten deshalb im System gelöscht.

3.3 Zu Frage 2:

Die Ahndung von Geschwindigkeitsüberschreitungen ab 1 km/h (nach Abzug der technisch bedingten Sicherheitsmarge) stützt sich auf Bundesrecht. Es liegt nicht an uns, dessen Sinn in Frage zu stellen. Ausserdem sind wir grundsätzlich der Ansicht, dass die erwünschte generalpräventive Wirkung von Bussen dann erzielt wird, wenn diese möglichst unmittelbar nach Begehung der Widerhandlung ausgefällt werden und wenn die Bevölkerung ausserdem davon ausgehen kann, dass alle Widerhandlungen konsequent und gleichermassen geahndet werden.

Obige Tabelle zeigt deutlich, dass rund 70 % aller Geschwindigkeitsüberschreitungen innerorts im unteren Bereich, d. h. (nach Abzug der technisch bedingten Sicherheitsmarge) bis zu 5 km/h über der zulässigen Maximalgeschwindigkeit, begangen werden. Massivere Überschreitungen sind innerorts deutlich seltener. Ausserorts und auf Autobahnen zeigt sich ein anderes Bild. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass auch bereits solche auf den ersten Blick gering erscheinende „Netto“-Überschreitungen von bis zu 5 km/h insbesondere innerorts (mit einer Sicherheitsmarge von 5 km/h) ein beträchtliches Gefahrenpotential aufweisen. Die für die Berechnung der Widerhandlung gesetzlich vorgeschriebene Toleranz ist deshalb zur Berechnung des Bremsweges wieder hinzu zu zählen. Die mit erhöhter Geschwindigkeit exponentiale Verlängerung des Bremsweges macht deutlich, dass es sich auch bei der konsequenten Ahndung dieser „geringen“ Geschwindigkeitsüberschreitungen um einen notwendigen und durchaus sinnvollen Beitrag zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit handelt. Eine andere Einschätzung wäre für uns nicht nachvollziehbar.

3.4 Zu Frage 3:

Die folgende Tabelle gibt Auskunft über die zwischen Januar und Juli 2008 erzielten Bussenerträge:

Ort der Messung	Ertrag wegen Geschwindigkeits- überschreitung von 1 - 5 km/h (jeweils nach Abzug der technisch bedingten Sicherheits- marge)	Ertrag wegen Geschwindigkeits- überschreitung von 6 - 25 km/h (jeweils nach Abzug der technisch bedingten Sicherheitsmarge)
innerorts	Fr. 613'200.-	Fr. 934'770.-
ausserorts und Autostrassen	Fr. 85'880.-	Fr. 283'000.-
Autobahn	Fr. 3'360.-	Fr. 10'845'160.-
Bussenerträge total:	Fr. 702'440.-	Fr. 12'062'930.-

Wir halten mit Nachdruck fest, dass Ziel der durchgeführten Geschwindigkeitskontrollen die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und die Verhütung von Unfällen, mithin gesetzlich vorgeschriebener Aufgaben der Polizei Kanton Solothurn, ist.

3.5 Zu Frage 4:

3.5.1 Geschwindigkeitskontrollen mit mobilen Geräten

Wie die folgende Tabelle aufzeigt, haben sich die Anzahl durchgeführter Kontrollen mit mobilen Geräten inner- und ausserorts sowie die dazu aufgewendete Arbeitszeit in Stunden in den letzten 10 Jahren nicht wesentlich verändert:

Jahr	Anzahl Kontrollen	Total Arbeitszeit in Std.	Gemessene Fahrzeuge	davon zu schnell fahrende Fahrzeuge
1998	1'178	1'930	695'925	72'247 (= 10,4%)
1999	1'269	2'382	1'004'310	84'208 (= 8,4 %)
2000	1'345	2'706	1'301'243	96'796 (= 7,4%)
2001	1'252	2'708	1'274'798	96'876 (= 7,6%)
2002	1'325	2'889	1'465'883	107'193 (= 7,3%)
2003	1'529	3'166	1'399'464	109'962 (= 7,9%)
2004	1'446	2'989	1'219'809	88'599 (= 7,3%)
2005	999	2'152	1'024'729	59'142 (= 5,8%)
2006	1'167	2'357	1'285'821	65'813 (= 5,1%)
2007	1'246	2'556	1'306'307	76'638 (= 5,9%)
Jan.-Aug. 2008	778	1'749	931'171	66'111 (= 7,1%)

In den letzten zehn Jahren wurden jeweils rund 1'250 Kontrollen pro Jahr durchgeführt. 2003 und 2005 wurde diese Zahl aus verschiedenen, hier nicht relevanten Gründen über- beziehungsweise

unterschritten. Zudem zeigt die Übertretungsquote für die ersten acht Monate des Jahres 2008 auf, dass Geschwindigkeitskontrollen im selben Rahmen weiterhin notwendig sind.

3.5.2 Geschwindigkeitskontrollen mit fest installierten Anlagen

Zwischen 2005 und 2007 hat die Anzahl gemessener Fahrzeuge auf der A5 um 68 % und auf der A1 um 18 % zugenommen:

A5	2005	2006	2007	1.1.– 31. 7. 2008
Gemessene Fahrzeuge	4'487'761	5'617'696	7'537'076	4'694'300
A1	2005	2006	2007	1.1.– 31. 7. 2008
Gemessene Fahrzeuge	22'889'640	25'691'862	27'013'150	18'039'409

Die Erhöhung der Anzahl gemessener Fahrzeuge ist eine direkte Folge der höheren Verkehrsdichte, da alle Fahrzeuge, welche die Strecke passieren, auch die korrekt fahrenden, gemessen werden: Die Anzahl der von der Solothurner Motorfahrzeugkontrolle ausgegebenen Kontrollschilder hat zwischen 1998 und 2007 um 19,3 % zugenommen. Die Zunahme der Anzahl gemessener Fahrzeuge ist demnach nicht auf ein verändertes Kontrollverhalten der Polizei Kanton Solothurn zurückzuführen.

3.6 Zu Frage 5:

Sofern die Polizei über entsprechende Hinweise verfügt, geht sie diesen selbstverständlich nach. Bereits heute werden bekannte Raser wenn immer möglich gezielt aus dem Verkehr gezogen.

3.7 Zu Frage 6:

3.7.1 Derzeitige Standorte der fest installierten Anlagen

Derzeit sind auf Solothurner Kantonsgebiet insgesamt neun fest installierte Radaranlagen in Betrieb:

- Zwei auf den Autobahnen A1 und A5;
- je eine kombinierte Rotlicht- und Geschwindigkeitsanlage wurde auf Ersuchen der Einwohnergemeinde Winznau und der Einwohnergemeinde Derendingen installiert;
- je zwei kombinierte Anlagen sind auf Ersuchen der Einwohnergemeinde und der Stadtpolizei in Grenchen und in Solothurn in Betrieb;
- eine solche Anlage ist auf Ersuchen des Stadtrates und der Stadtpolizei in Olten in Betrieb; weitere sind vorgesehen;

Abgesehen von Olten sind derzeit keine weiteren fest installierten Anlagen in konkreter Planung.

3.7.2 Die Aufgaben der Polizei und der Verkehrskommission

Gestützt auf Artikel 3 der Verordnung über die Kontrolle des Strassenverkehrs vom 28. März 2007 (Strassenverkehrskontrollverordnung; SKV; SR 741.013) sind die kantonal zuständigen Polizeibehörden verpflichtet, Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsgesetzgebung zu verhindern. Die Kontrollen sind schwerpunktmässig nach sicherheitsrelevantem Fehlverhalten und den Gefahrenstellen auszurichten (Art. 5 SKV). Artikel 9 SKV erwähnt ausdrücklich die Überwachung der Geschwindigkeit. Gemäss § 6 Absatz 1 Buchstabe c der Kantonalen Verordnung über den Strassenverkehr vom 3. März 1978 (BGS 733.11) ist die Polizei Kanton Solothurn für die Durchführung der Verkehrskontrollen gemäss SKV zuständig.

Über die Installation der Anlagen auf den Autobahnen entscheiden die Bundesbehörden auf Antrag des betroffenen Kantons. Die Installation der Anlagen auf Gemeindegebiet erfolgte jeweils auf Ersuchen der Gemeindebehörden (siehe Ziffer 3.7.1).

Die Kosten für sämtliche Anlagen wurden vollumfänglich vom Kanton Solothurn beglichen und ordnungsgemäss budgetiert. Die Einnahmen sind gestützt auf § 16 der genannten kantonalen Verordnung der Kantonalen Finanzverwaltung abzuliefern.

Der Kanton Solothurn verfügt über eine Verkehrskommission. Deren Aufgaben, Zusammensetzung sowie das Wahlgremium sind in § 12 der erwähnten kantonalen Verordnung eingehend geregelt.

3.8 Zu Frage 7:

Im Amtsblatt werden im hier interessierenden Zusammenhang diejenigen Strafverfügungen veröffentlicht, die der beschuldigten Person trotz geeigneter Nachforschungen nicht auf dem ordentlichen Weg zugestellt werden können. Es liegt in der Natur der Sache, dass vorwiegend bei Personen mit Wohnsitz im Ausland deren Adresse nicht ausfindig gemacht werden kann. Bei Personen mit Wohnsitz in der Schweiz ist dies kaum je der Fall. Die Veröffentlichung ist erforderlich, da eine Strafverfügung erst dadurch in Rechtskraft erwächst und somit vollstreckbar wird. Nach Eintritt der Rechtskraft erfolgt die Ausschreibung der rechtskräftigen Verfügung im Schweizerischen Polizeianzeiger. In etlichen Fällen gelingt es den Angehörigen des Grenzwachtkorps auf diese Weise, die Verfügungen unmittelbar bei einem neuerlichen Grenzübertritt der Betroffenen zu vollstrecken.

Ein beträchtlicher administrativer Aufwand entsteht vor allem durch das gesetzlich geregelte Zustellverfahren ins Ausland vor der Publikation und nicht durch die Publikation selber. Auch Personen mit Wohnsitz im Ausland sind für Widerhandlungen, welche sie auf Schweizer Strassen mutmasslich begangen haben, mit allen rechtlichen Möglichkeiten zur Verantwortung zu ziehen, wie dies auch bei Personen mit Wohnsitz in der Schweiz getan wird. Der finanzielle Erfolg dieses Verfahrens darf demnach nicht einziges Beurteilungskriterium sein. Vielmehr muss das in einem Rechtsstaat geltende öffentliche Interesse an der Durchsetzung des Rechts ausschlaggebend sein.

3.9 Zu Frage 8:

Wir lehnen den Begriff der Verkehrsschikane in diesem Zusammenhang ab, da wir der Überzeugung sind, dass die vom Departement des Innern verfügten und auf Antrag des Präsidenten der Verkehrskommission genehmigten Verkehrsmassnahmen letztlich der Verkehrssicherheit und somit der Bevölkerung dienen. Der Rechtsschutz der Bevölkerung ist gewährleistet (§ 10 der in Ziffer 3.7 erwähnten kantonalen Verordnung). Ausserdem erachten wir sowohl die gute objektive Sicherheitslage als auch das gute Sicherheitsgefühl der Bevölkerung für wichtige Standortfaktoren, welche sich positiv auf die wirtschaftliche Entwicklung unseres Kantons auswirken.

3.10 Zu Frage 9:

Der Bundesrat beschränkt gemäss Artikel 32 Absatz 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19.12.1958 (SVG; SR 741.01) die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen. Die Herab- oder Heraufsetzung bedarf zwingend eines Gutachtens (Art. 32 Abs. 3 SVG). Unseres Erachtens besteht derzeit auf keinen Strassenabschnitten die Notwendigkeit, geltende Geschwindigkeitsbeschränkungen zu erhöhen. Die Nachteile (höhere Unfallgefahr, grösserer CO₂-Ausstoss) überwiegen allfällige Vorteile.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Polizei Kanton Solothurn

Departement des Innern

Staatsanwaltschaft

AVT

Parlamentsdienste

Traktandenliste Kantonsrat