



Stadtparlament: Einfache Anfragen

Einfache Anfrage Martin Würmli / Thomas Brunner: Wie gewährleistet St.Gallen die Effektivität seiner Verkehrskontrollen?

Am 14. Dezember 2010 reichten Martin Würmli und Thomas Brunner die beiliegende Einfache Anfrage betreffend „Wie gewährleistet St.Gallen die Effektivität seiner Verkehrskontrollen“ ein.

Der Stadtrat beantwortet die Einfache Anfrage wie folgt:

Gerade in einer Zentrumsstadt wie St.Gallen ist die konsequente Durchsetzung der Verkehrsvorschriften zur Aufrechterhaltung der verkehrlichen Sicherheit und Ordnung unabdingbar. Entsprechend kommt der verkehrspolizeilichen Tätigkeit eine erhebliche Bedeutung zu. Dabei liegt auf der Hand, dass nicht jede Verkehrsregelverletzung geahndet werden kann. Im Rahmen der polizeilichen Aufgabenerfüllung ist daher eine zielgerichtete Schwergewichtsbildung unerlässlich. Die Zweckmässigkeit von Verkehrskontrollen wird auch von der von den Fragestellern angeführten Studie des bfu¹ nicht in Frage gestellt. Diese Studie weist dabei u.a. darauf hin, „dass die verhaltensbeeinflussende Wirkung dann am grössten ist, wenn die Kontrollen eine Breitenwirkung erzielen, die Fahrzeuglenkenden damit rechnen müssen, kontrolliert und bei Übertretungen mit grösster Wahrscheinlichkeit und möglichst unmittelbar sanktioniert werden“.² Mithin sollen Verkehrskontrollen gerade auch (general-) präventiv wirken, indem die Automobilistinnen und Automobilisten sich des Kontrollrisikos bewusst sind. Die Stadtpolizei trägt diesem Umstand seit geraumer Zeit Rechnung. Die Standorte der festinstallierten Rotlicht- und Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen sind im

¹ Vgl. Stefan Siegrist / Jacqueline Bächli-Biétry / Steve Vaucher, Polizeikontrollen und Verkehrssicherheit, bfu-report, Bern 2000.

² bfu-report, S. 87.



Internet publiziert. Am gleichen Ort wird auf aktuelle Kontrollschwerpunkte hingewiesen.³ Überdies macht die Stadtpolizei auch medial regelmässig auf die polizeiliche Kontrolltätigkeit aufmerksam.

Zu den einzelnen Fragen:

1. In den Vorjahren haben sich die Bussenerträge laufend erhöht. Interpretiert der Stadtrat dies als Indiz für eine abnehmende Gesetzestreue der BewohnerInnen und BesucherInnen unserer Stadt oder hat dies allenfalls mit einer zunehmenden und damit unübersichtlicher werdenden Regelungsdichte zu tun oder vor allem mit der zunehmenden Verkehrs- und /oder Kontrolldichte?

Hinsichtlich der Entwicklung der Bussenerträge gilt es zu differenzieren. Die Rechnungsabschlüsse der Jahre 1999 - 2009 geben keine Bestätigung dafür, dass sich die Bussenerträge laufend erhöht haben:

Jahr	Rechnung
2009	3'930'158
2008	3'894'607
2007	4'108'820
2006	3'873'113
2005	4'007'785
2004	3'766'105
2003	3'931'838
2002	3'799'190
2001	3'465'447
2000	3'011'315
1999	3'756'090

Hingegen trifft es zu, dass im Rechnungsjahr 2010 (wie voraussichtlich auch 2011) mit einem signifikanten Anstieg der Bussenerträge gerechnet werden kann. Dieser Anstieg ist auf die im Jahre 2010 in Betrieb genommene semistationäre Geschwindigkeitsmessanlage zurückzuführen, welche abwechselnd an verschiedenen Standorten an der Dufourstrasse, Lindenstrasse, Vonwilstrasse, Zilstrasse (alle Tempo 30) und an der Geissbergstrasse, Fürstenlandstrasse, Kräzernstrasse, Rorschacher Strasse sowie Speicherstrasse (alle Tempo 50) eingesetzt wird. Auch diese Kontrolltätigkeit soll sich letztlich unter anderem präventiv auswirken. Tatsächlich ist davon auszugehen, dass auch an diesen Kontrollörtlichkeiten die öffentliche Sensibilisierung zu einem Rückgang der Übertretungsquote führen wird.

³ Siehe:

http://www.stadt.sg.ch/home/soziales_und_sicherheit/stadtpolizei/verkehr/kontrollschwerpunkte.html.



2. Haben die immer mal wieder in Kritik geratenden Verkehrsangestellten bei ihren Kontrollgängen überhaupt Ermessensspielräume und falls ja: Nach welchen Kriterien werden diese genutzt? Wird individuell erfasst, wie viele Bussen Verkehrsangestellte erwirtschaften und wenn ja: Welche Auswirkungen hat solches auf ihre Leistungsbeurteilung?

Die Vorgaben an die Verkehrsangestellten unterscheiden sich nicht von denjenigen, welche von den Polizistinnen und Polizisten zu beachten sind. Auch eine Ordnungsbusse stellt eine strafrechtliche Sanktion dar, weshalb es auch hier das strafrechtliche Legalitätsprinzip zu beachten gilt. Dabei darf eine Busse nur erhoben werden, wenn die Widerhandlung erstellt ist. Das Ausstellen einer Ordnungsbusse auf der Basis blosser Mutmassung ist nicht zulässig. Kommt es ausnahmsweise vor, dass eine Ordnungsbusse auf Grundlage von seitens des oder der Betroffenen nachträglich eingereichter Informationen als ungerechtfertigt beurteilt werden muss, wird sie ohne Weiteres aufgehoben. Weder für die Arbeitsleistung der Verkehrsangestellten noch der Polizistinnen und Polizisten sind die Anzahl ausgestellter Bussen bzw. die eingenommenen Bussengelder ein Beurteilungskriterium. Es erfolgt auch keine individuelle Auswertung. Hingegen fliesst durchaus in die Leistungsbeurteilung ein, wenn wiederholt fehlerhaft erhobene Ordnungsbussen festzustellen sind. Präventivwirkung (gerade auch im ruhenden Verkehr) entfaltet im Übrigen der Umstand, dass auch die Verkehrsangestellten ihren Dienst uniformiert ausüben.

3. Mit welchen Instrumentarien stellt die Stadt sicher, dass ihre Kontrollaktivitäten primär der Verbesserung der Verkehrssicherheit dienen? Wie wird beispielsweise vermieden, dass besonders 'budgettreu' motivierte Polizeiangehörige ihre Kontrollen bevorzugt dort ansetzen, wo die Kasse sich erfahrungsgemäss am 'effizientesten' füllen lässt?

Es besteht für die Stadtpolizei weder Anreiz noch Vorgabe, die Verkehrskontrollen möglichst budgetgetreu auszurichten. Wie bereits erwähnt, sind die Busseneinnahmen auch kein Beurteilungskriterium für die Arbeitsleistung der Polizeiangehörigen. Es ist nicht das Ziel polizeilicher Kontrolltätigkeit, möglichst hohe Busseneinnahmen zu generieren. Vielmehr soll sie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit präventiv wirken und zu einem Rückgang der Übertretungsquote führen. Die polizeiliche Kontrolltätigkeit im Strassenverkehr erfolgt einerseits im Rahmen des ordentlichen Patrouillendienstes. Andererseits werden aber insbesondere auch systematische (Schwergewichts-)Kontrollen durchgeführt, nicht nur hinsichtlich der Einhaltung der Geschwindigkeitsregeln, sondern auch anderer Strassenverkehrsvorschriften. Grundlage dieser gezielten Kontrolltätigkeit ist ein fortlaufend bewirtschaftetes polizeiliches Planungsinstrument. Die massgeblichen Kriterien dabei sind:

- Art und Zweck der betreffenden Strassenfläche;
- Unfallhäufigkeit;
- Erfahrungswerte aus den Vorjahren;
- Verkehrsaufkommen;



- Konkrete Gegebenheiten an einer Strasse (wie z.B. anliegende Schulhäuser, Kindergärten);
- Reklamationen aus der Bevölkerung.

Die Erkenntnisse aus dieser Planung fliessen einerseits polizeiintern in entsprechende Kontrollvorgaben ein. Andererseits werden aber regelmässig auch Massnahmen wie etwa der Einsatz von Geschwindigkeitsanzeige-Tafeln oder bauliche Vorkehrungen geprüft.

4. Gibt es Zusammenstellungen, wo und zu welchen Zeiten Verkehrskontrollen durchgeführt und wie viele Strafen an welchen Kontrollpunkten bzw. -typen ausgesprochen wurden? Gibt es auch Auswertungen oder Zielvorgaben darüber, gegen was für Gefahrensituationen sich welche Anteile des städtischen Kontrollaufwands primär richten und inwieweit diese Verteilung mit objektiven Erfahrungszahlen von verletzten oder getöteten Verkehrsteilnehmern korrespondiert?

Solche Auswertungen und Überlegungen bilden Grundlage der unter Ziff. 3 erwähnten Planung.

5. Wie und wann werden jene Regelverstösse kontrolliert, welche naturgemäss schwieriger zu erfassen sind als die Geschwindigkeit eines Fahrzeugs - z.B. wenn vermeintlich unterforderte FahrzeuglenkerInnen ihre Aufmerksamkeit allen möglichen Ablenkungen eher widmen als ihrer Mitverantwortung für schwächere Verkehrsteilnehmer?

Wie dargelegt finden in der polizeilichen Planung und Umsetzung der Kontrolltätigkeit nebst den Geschwindigkeitsvorschriften auch andere verkehrliche Vorschriften Berücksichtigung. Mangelnde Aufmerksamkeit im Strassenverkehr ist neben Missachtung der Vortrittsregelung, nicht angepasster Fahrgeschwindigkeit sowie Angetrunkenheit die häufigste Unfallursache.⁴ Beeinträchtigungen der Aufmerksamkeit entstehen insbesondere im Zusammenhang mit der Verwendung von Kommunikations- und Informationssystemen. Im Rahmen der polizeilichen Verkehrskontrolltätigkeit wird gerade auch darauf ein bewusstes Augenmerk gelegt.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Einfache Anfrage vom 14. Dezember 2010

⁴ Vgl. Verkehrsbericht 2009 der Stadtpolizei St.Gallen, S. 4.

