



152.15.13 Stadtparlament: Einfache Anfragen

Einfache Anfrage René Neuweiler: Korrelation zwischen Orten mit vielen Unfällen und „lukrativen“-Blitzer-Standorten; Beantwortung

Am 3. Mai 2016 reichte René Neuweiler die beiliegende Einfache Anfrage betreffend "Korrelation zwischen Orten mit vielen Unfällen und „lukrativen“-Blitzer-Standorten" ein.

Der Stadtrat beantwortet die Einfache Anfrage wie folgt:

Die Verkehrssicherheit in der Stadt ist ein zentrales Anliegen. Sie verdient höchste Beachtung. Dies nicht nur, weil die Zahl der Unfallopfer im Strassenverkehr möglichst gering sein soll, sondern auch, weil die Verkehrssicherheit einen wesentlichen Faktor für die Lebensqualität darstellt. Jeder Unfall bedeutet Leid für die Opfer, für deren Angehörige, eine grosse Belastung für die am Unfall beteiligten Menschen und verursacht hohe volkswirtschaftliche Kosten.

Eine Grundvoraussetzung für eine hohe Lebensqualität in einer Stadt ist namentlich, dass die Einwohnerinnen und Einwohner sich darauf verlassen können müssen, dass ihre Mitmenschen sich an die Regeln halten. Dies gilt gerade im Strassenverkehr mit dem Vertrauensprinzip nach Art. 26 des Strassenverkehrsgesetzes. Dieses besagt, dass jeder und jede Verkehrsteilnehmende, der bzw. die sich selbst korrekt verhält, darauf vertrauen dürfen soll, dass auch die übrigen Verkehrsteilnehmenden die Verkehrsregeln einhalten. Nach Art. 12 lit. c des Polizeigesetzes¹ hat die Polizei die Aufgabe, den Verkehr auf den öffentlichen Strassen zu regeln und zu überwachen. Darunter fällt die Kontrolle der Einhaltung ausgeschilderter Höchstgeschwindigkeiten.

Es ist eine wichtige Aufgabe der Stadtpolizei St.Gallen, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Dies geschieht oft in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsexperten des städtischen Tiefbauamts und durch ein Bündel von verschiedenen Anstrengungen. Einerseits durch prä-

¹ sGS 451.1.



ventive Massnahmen, wie etwa durch die Erteilung von Verkehrskundeunterricht an den Schulen, durch bauliche Vorkehrungen oder etwa durch die Schaffung von Tempo-30- sowie Begegnungszonen. Für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere der zu Fuss gehenden Kinder und Jugendlichen sowie älteren Personen, ist die Durchsetzung einer der jeweiligen Situation angemessenen Geschwindigkeitsbegrenzung zentral. Während verkehrsorientierte Strassen in der Regel mit Tempo 50 signalisiert sind, werden siedlungsorientierte Strassen in den Wohnquartieren, sofern möglich, aus Gründen der Verkehrssicherheit häufig als Tempo-30-Zonen ausgestaltet. Auf Stadtgebiet wurden bislang 57 Tempo-30-Zonen eingeführt. Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen² schreibt in Art. 6 vor, dass spätestens nach einem Jahr seit der Einführung die in diesem Zusammenhang realisierten Massnahmen auf ihre Wirkung zu überprüfen sind. Vor diesem Hintergrund ist die Überprüfung der Geschwindigkeitslimiten gerade auch innerhalb der sogenannten Tieftempozonen, mithin Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, unabdingbar.

Die Durchsetzung der jeweiligen Höchstgeschwindigkeit kann mit mobilen Kontrollen geschehen oder mittels (semi)stationären Geräten. Das Wissen der Verkehrsteilnehmenden, dass regelmässig Kontrollen durchgeführt werden, trägt zu einer grösseren Beachtung der jeweils geltenden Regeln und damit zur Verkehrssicherheit bei. An neuralgischen Stellen fix installierte Geschwindigkeitsmessgeräte, deren Vorhandensein allgemein bekannt ist, tragen ebenfalls zu einer regelkonformen, disziplinierten Fahrweise bei.³

Anlässlich von Kontrollen festgestellte Regelverletzungen werden sanktioniert. Dies ist die repressive Seite, die durch das Aussprechen von Bussen als Hauptsanktion auch zu Einnahmen der Stadt führt. Hierbei ist zu betonen, dass es bei der Kontrolle des Strassenverkehrs nicht darum geht, möglichst viele Einnahmen zu generieren. Die Stadtpolizei legt die Kontrollstandorte nicht aufgrund mutmasslich hoher Bussenerträge fest, sondern ausschliesslich nach Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit. Es besteht für die Stadtpolizei weder Anreiz noch Vorgabe, die Verkehrskontrollen nach finanziellen Kriterien auszurichten. Die Qualität ihrer Arbeit wird nicht am Erreichen der budgetierten Höhe bemessen. Indessen müssen die mutmasslichen Bussenerträge wie alle anderen Erträge der öffentlichen Hand ins städtische Budget aufgenommen werden. Im Übrigen wäre es aus Sicht der Verkehrssicherheit der Idealfall, wenn es gar keine Busseneinnahmen gäbe, weil sich sämtliche Verkehrsteilnehmenden stets an die Regeln halten. Dies ist indessen leider nicht die Realität.

Wie bedeutsam das Einhalten der jeweils aufgrund der Situation vorgegebenen Geschwindigkeitslimiten für die Verkehrssicherheit ist, zeigen folgende Erwägungen:

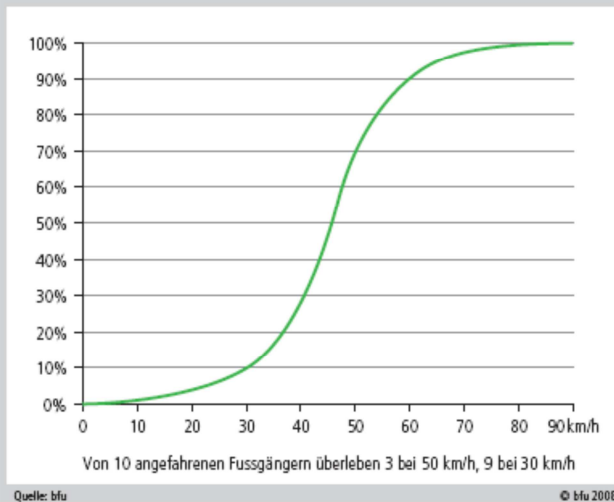
² SR 741.213.3.

³ Bfu-Sicherheitsdossier Nr. 06, Der Faktor Geschwindigkeit im motorisierten Strassenverkehr, Bern 2010, S. 74.



Im Gebiet von siedlungsorientierten Strassen in den Wohnquartieren ist mit Kindern und älteren Personen zu rechnen. Diese Benutzergruppen können reduzierte körperliche und

Wahrscheinlichkeit, als Fussgänger bei der Kollision mit einem Personenwagen getötet zu werden



geistige Fähigkeiten haben oder sind als Kinder oder Jugendliche durch Spiel oder Unachtsamkeit gefährdet. Sie können oftmals nicht rechtzeitig oder nicht richtig auf die Gefahren reagieren, die vom motorisierten Fahrzeugverkehr ausgehen. Kinder und Jugendliche, aber auch ältere Menschen, bedürfen im Strassenverkehr deshalb eines besonderen Schutzes. Die nebenstehende Grafik zeigt den Zusammenhang zwischen Geschwindigkeitsniveau und Überlebenswahrscheinlichkeit. Den Zusammenprall mit einem Fahrzeug, das mit 50 km/h unterwegs ist, überlebt

eine Fussgängerin bzw. ein Fussgänger nur mit 30-prozentiger Wahrscheinlichkeit. Ereignet sich indes eine Kollision bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h, steigt die Überlebenswahrscheinlichkeit auf 90 Prozent.

Insbesondere für die Fussgängersicherheit und die Sicherheit anderer ungeschützter Verkehrsteilnehmer/innen ist die Geschwindigkeit ein entscheidendes Element. Veränderungen der Geschwindigkeiten wirken sich besonders stark auf die schwersten Unfälle bzw. Verletzungen aus.⁴

Erfreulicherweise gehörte die Stadt St.Gallen bei den Unfällen mit verletzten Personen gemäss den letzten verfügbaren Zahlen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) für die Jahre 2004-2013 im Vergleich der zehn grössten Schweizer Städte stets zur Spitzengruppe.⁵ Dies bedeutet, dass die baulichen und signalisationstechnischen Massnahmen sowie die Kontrolltätigkeit der Stadtpolizei wirksam sind. Die Kontrollen werden von der Stadtpolizei nach folgenden Kriterien⁶ durchgeführt:

⁴ Bfu-Sicherheitsdossier Nr. 06, a.a.O., S. 39 f. m.w.H.

⁵ Im Städtevergleich zur Verkehrssicherheit, Verkehrsverunfallte in den zehn grössten Städten der Schweiz (Hrsg. Bundesamt für Strassen ASTRA) wurden polizeilich registrierte Verkehrsunfälle der Jahre 2004 bis 2013 in der Schweiz ausgewertet. Es wurden nur Unfälle mit Personenschaden (Unfall mit mindestens einer verletzten Person) und die Anzahl der verunfallten Personen berücksichtigt. Ausgewertet wurden Unfälle auf dem öffentlichen Strassennetz im Gemeindegebiet der Schweizer Städte, ohne Berücksichtigung der Unfälle auf der Autobahn. Der Städtevergleich ist einsehbar unter: <http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/04729/index.html?lang=de>.

⁶ Diese Erkenntnisse fliessen in die laufend überprüfte Kontrollplanung und in entsprechende Kontrollvorgaben ein. Gleichzeitig werden regelmässig auch Massnahmen wie bauliche Vorkehrungen, Signalisationsanpassungen und Geschwindigkeitsanzeigetafeln geprüft.



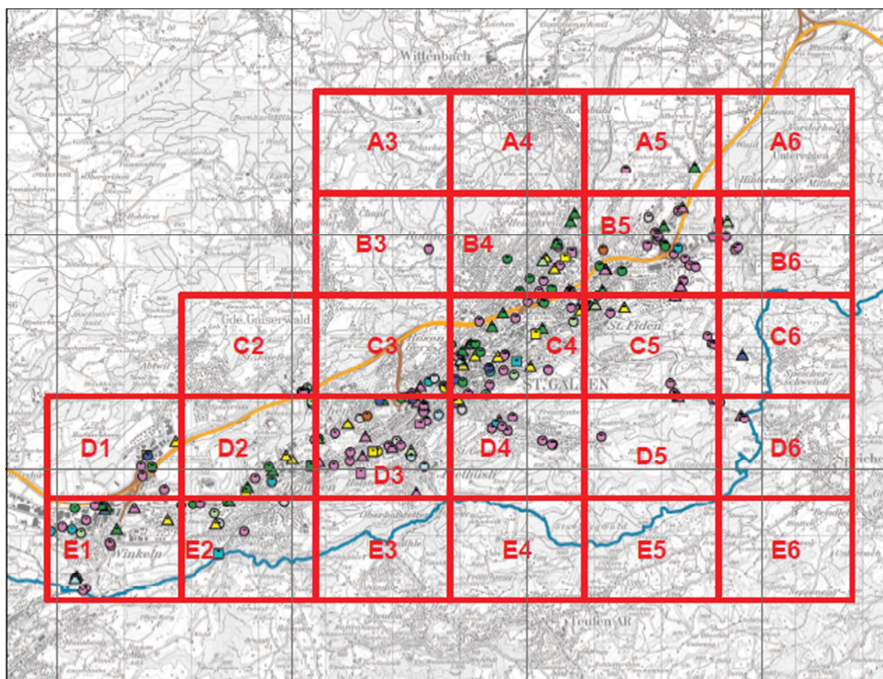
- Art und Zweck der betreffenden Strassenfläche
- Unfallhäufigkeit
- Erfahrungswerte aus den Vorjahren
- Verkehrsaufkommen
- Konkrete Gegebenheiten an einer Strasse (wie z.B. anliegende Schulhäuser, Kindergärten)
- Reklamationen aus der Bevölkerung.

1 Beantwortung der Fragen

Frage 1: Orte in der Stadt, in denen es in den letzten Jahren am häufigsten zu Unfällen gekommen ist und die deshalb als gefährlich eingeschätzt werden, mit Angabe, an welchen dieser Standorte die Unfälle auf übersetzte Geschwindigkeit zurückzuführen waren.

Im Jahr 2015 gab es auf Stadtgebiet total 452 polizeilich erfasste Strassenverkehrsunfälle. Daneben gibt es eine beträchtliche Zahl (Bagatell-)Unfälle, bei denen die Polizei nicht beigezogen wird. Im Vergleich mit den Vorjahren ist die Zahl der polizeilich erfassten Strassenverkehrsunfälle erfreulicherweise stets zurückgegangen (2011: 604; 2012: 554; 2013: 492; 2014: 464). Von den polizeilich registrierten Unfällen waren 2011 deren 49 auf nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen, 2012 deren 61, 2013 deren 58, 2014 deren 43 und 2015 deren 41.

Die entsprechende Übersicht mit diesen während fünf Jahren gesamthaft 252 polizeilich erfassten Unfällen, die als einzige oder eine von mehreren Ursachen nicht angepasste Geschwindigkeit aufwiesen, ist nachfolgend abgebildet.



Die Unfälle werden von der Stadtpolizei nach den Vorgaben des ASTRA erfasst. Dieses hat die schweizweit einheitliche Erfassung im System MISTRA⁷ ermöglicht und vorgeschrieben. Die Unfälle werden nach elf Oberkategorien von Unfalltypen u.a. mit der Hauptursache und den Koordinaten gemäss Landestopographie erfasst.

Nicht systematisch erfasst wird von der Stadtpolizei die Strassenbezeichnung bzw. die genaue Adresse, wo sich ein Unfall ereignet hat. Die Stadtpolizei gibt die Koordinaten in das System MISTRA ein und erhält jedes Jahr eine Übersicht über die Unfälle auf dem Stadtgebiet, das in 25 Planausschnitte aufgeteilt ist. Auf der Übersichtsdarstellung kann man auf diese Weise grafisch die Unfallhäufigkeiten erkennen und mittels Vergrösserung im Planausschnitt die einzelnen Unfälle anhand ihrer Nummer verorten und unter Beizug der Tabellenübersicht mit den Parametern, u.a. wie erwähnt Hauptursache und Koordinaten, analysieren. So prüft auch die Stadtpolizei laufend die Entwicklung von Unfallhäufigkeiten an bestimmten Orten und lässt diese als eines von verschiedenen, vorne aufgezählten Kriterien für die Wahl von Kontrollstandorten und -intensität in die Planung der Kontrollen einfließen.

Da die Unfallorte nur mit den Koordinaten erfasst werden und diese jeden Meter ändern, ist es ohne unverhältnismässigen Aufwand nicht möglich, eine Filterung nach Unfällen pro Strasse vorzunehmen. Die Stadtpolizei führt aufgrund des unverhältnismässigen Aufwands auch keinen systematischen Abgleich zwischen den im MISTRA erfassten Unfällen und den Standorten der Kontrollmessungen durch, zumal die Unfallorte regelmässig nicht metergenau deckungsgleich sind mit den Standorten der Kontrollmessungen. Jedoch ist es mit Hilfe der grafischen Darstellung möglich, Erkenntnisse zur Häufigkeit von Unfällen in einem bestimmten Gebiet zu gewinnen, und diese in die Planung der Kontrolltätigkeit einfließen zu lassen.

Die Dokumentation mit sämtlichen polizeilich erfassten 2'566 Unfällen auf Stadtgebiet ohne Autobahn in den Jahren 2011 bis 2015 würde die Natur und den Umfang einer Einfachen Anfrage sprengen.

Eine mögliche Korrelation zwischen der Wahl von Kontrollorten sowie -intensität und einem Rückgang der Unfallhäufigkeit in der näheren Umgebung dieser Orte müsste im Übrigen nach wissenschaftlichen Kriterien und unter Berücksichtigung einer Vielzahl von Einflussfaktoren, zu denen u.a. Tageszeit, Strassenverhältnisse, Wetter, technische Beschaffenheit der Fahrzeuge, Erfahrung und Zustand der Lenkenden usw. gehören, untersucht werden. Dies kann die Stadtpolizei selbstredend nicht leisten.

⁷ Management-Informationssystem Strasse und Strassenverkehr.



Frage 2: Orte in der Stadt, in denen in den vergangenen 12 Monaten Radarkontrollen durchgeführt worden sind, mit Angabe des Tempolimits.

Im Jahr 2015 fanden 106 stationäre Messungen an vier Kontrollstellen statt, 382 semistationäre Messungen an 21 Kontrollstellen sowie 323 mobile Messungen an 60 Kontrollstellen. Die Dokumentation mit sämtlichen Messungen unter Angabe des Tempolimits würde die Natur und den Umfang einer Einfachen Anfrage sprengen.

Auf der Homepage der Stadt St. Gallen (www.stadt.sg.ch) sind in der Rubrik „Mobilität/Verkehr – Sicherheit im Strassenverkehr“ unter „Regeln im Verkehr“, „Verkehrskontrollen“, die derzeit betriebenen fünf Standorte angegeben, wo stationär gemessen wird, und die derzeit betriebenen zehn jeweils wechselnden Standorte, wo semistationär gemessen wird. An vier Orten mit stationärer Messung findet gleichzeitig eine Rotlicht- und eine Geschwindigkeitsüberwachung statt (Verzweigung Heiligkreuz [Tempolimit 50], Verzweigung Fürstenlandstrasse/Haggenstrasse [Tempolimit 50], Verzweigung Neudorf [Tempolimit 50] und Verzweigung Teufener Strasse/Oberstrasse [Tempolimit 50]), an der Sonnenstrasse (Tempolimit 50) nur eine Geschwindigkeitsüberwachung. Die zehn Standorte, an denen semistationär gemessen wird, sind die folgenden: Appenzeller Strasse (Tempolimit 60), Dufourstrasse (Tempolimit 30), Fürstenlandstrasse (Tempolimit 50), Geissbergstrasse (Tempolimit 50), Kräzernstrasse (Tempolimit 50), Lindenstrasse (Tempolimit 30), Rorschacher Strasse (Tempolimit 50), Speicherstrasse (Tempolimit 50), Vonwilstrasse (Tempolimit 30) und Zilstrasse (Tempolimit 30).

Die Tatsache, dass die Stadtpolizei diese 15 Standorte veröffentlicht, verdeutlicht im Übrigen ebenfalls, dass es ihr keineswegs um möglichst hohe Busseneinnahmen geht.

Frage 3: Orte in der Stadt, in denen in den vergangenen 12 Monaten am meisten Geld pro Kontrolle durch Bussen eingenommen wurde, mit Angabe des Tempolimits.

Die Stadtpolizei nahm im Jahr 2015 CHF 3'128'802.23 aus Geschwindigkeitskontrollen und CHF 205'983.15 aus Rotlichtkontrollen ein. Budgetiert waren Einnahmen aus Geschwindigkeitskontrollen von CHF 3'300'000 und Einnahmen aus Rotlichtkontrollen von CHF 250'000. Für 2016 sind dieselben Zahlen budgetiert. Zum Vergleich waren es im Jahr 2010 CHF 3'337'179.93 aus Geschwindigkeitskontrollen und CHF 195'267.00 aus Rotlichtkontrollen. Die Tendenz bei den Busseneinnahmen ist somit nicht steigend. Diese Entwicklung belegt, dass die Stadtpolizei die Standorte für ihre Kontrollen nicht nach finanziellen Überlegungen wählt. Ginge es dagegen um die Generierung möglichst vieler Einnahmen durch die Kontrollen, müssten diese Werte jedes Jahr erhöht werden, was gerade nicht der Fall ist.

Im Jahr 2015 wurden bei den stationären Messungen 2'171 Ordnungsbussen ausgesprochen und 29 ordentliche Strafverfahren eingeleitet. Bei den semistationären Messungen waren es 29'026 Ordnungsbussen und 799 ordentliche Strafverfahren, bei den mobilen Messungen 5'810 Ordnungsbussen und 144 ordentliche Strafverfahren. Ordentliche Straf-



verfahren werden dann eingeleitet, wenn das Fehlverhalten nicht mehr mit einer Busse nach dem Ordnungsbussengesetz⁸ und der dazugehörigen Ordnungsbussenverordnung⁹ sanktioniert werden kann, sondern eine höhere Strafe ausgesprochen werden muss. Aus der Ordnungsbussenverordnung, Ziffer 303.1, ergibt sich, ab welcher Überschreitung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit innerorts und ausserorts nach Abzug der vom ASTRA festgelegten Geräte- und Messunsicherheit ein ordentliches Strafverfahren eingeleitet werden muss (innerorts ab 16 km/h, ausserorts ab 21 km/h).

Die Frage nach den Bussenerträgen pro Kontrolle kann nicht in detaillierten Zahlen pro Fall beantwortet werden. Die Stadtpolizei erfasst, wie viele Ordnungsbussen pro Kontrolle resultierten. Entsprechend werden die Beträge auch in die Debitorenbuchhaltung der Stadtpolizei eingestellt (die Einnahmen aus den ordentlichen Strafverfahren gehen an den Kanton). Die Stadtpolizei verbucht in der Finanzbuchhaltung zu gegebener Zeit den Eingang der Zahlung oder den definitiven Debitorenverlust. Eine Zuordnung jeder bezahlten Busse zu einer bestimmten Kontrolle wäre mit einem unverhältnismässigen Aufwand verbunden.

Die Anzahl Geschwindigkeitsverstösse hängt nicht nur vom Standort der Kontrolle ab, sondern in erster Linie davon, wie viele der kontrollierten Fahrzeuge mit übersetzter Geschwindigkeit gelenkt wurden und wie lange eine Kontrolle dauerte. Auf stark frequentierten Strassen kann und muss mit höheren Bussenerträgen gerechnet werden. Aussagekräftig in Bezug auf die Verkehrssicherheit ist letztlich allein die Einhaltungquote pro Anzahl durchfahrender Fahrzeuge.

Nachfolgend sind je die fünf Kontrollen mit stationärer, semistationärer und mobiler Messung aufgeführt, die im Jahr 2015 am meisten Ordnungsbussen (Anzahl, nicht Bussenertrag) zur Folge hatten.

a) Stationäre Messungen

<i>Ort</i>	<i>Zeitraum</i>	<i>Tempolimite</i>	<i>Bussen</i>	<i>Einhaltungsquote</i>
Sonnenstrasse	2.-11. März	50	81	99,87 %
Sonnenstrasse	17.-28. Dezember	50	70	99,90 %
Sonnenstrasse	23. Februar-2. März	50	61	99,86 %
Sonnenstrasse	27. Juli-3. August	50	59	99,84 %
Sonnenstrasse	3.-10. August	50	59	99,87 %

⁸ SR 741.03.

⁹ SR 741.031.



b) Semistationäre Messungen

<i>Ort</i>	<i>Zeitraum</i>	<i>Tempolimite</i>	<i>Bussen</i>	<i>Einhaltungsquote</i>
Molkenstrasse	5.-8. Juni	30	220	97,02 %
Speicherstrasse	28. Dezember - 1. Januar	50	200	97,29 %
Lindenstrasse	27.-29. Juli	30	197	96,07 %
Molkenstrasse	10.-15. Juli	30	196	98,51 %
Lindenstrasse	13.-15. Juli	30	195	95,93 %

c) Mobile Messungen

<i>Ort</i>	<i>Datum</i>	<i>Tempolimite</i>	<i>Bussen</i>	<i>Einhaltungsquote</i>
Langgasse	16. September	50	180	85,44 %
Langgasse	22. April	50	157	87,88 %
St.Jakob-Strasse	15. Oktober	30	133	89,82 %
Langgasse	23. Januar	50	123	95,98 %
Rorschacher Strasse	24. März	50	114	91,47 %

Der Stadtpräsident:

Scheitlin

Der Stadtschreiber:

Linke

Beilage:

Einfache Anfrage vom 3. Mai 2016

