



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## **Antwort**

auf die

### **Interpellation Nr. 387 2000/2004**

von René Kuhn

namens der SVP-Fraktion

vom 7. Juni 2004

**Wurde anlässlich der  
3. Ratssitzung vom  
4. November 2004  
beantwortet.**

### **Busseneinnahmen – Erhöhung der Verkehrssicherheit oder Aufbesserung der Staatskasse?**

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Generell ist zu sagen, dass der Stadtrat den Zweck von Bussen nicht in der Verbesserung der Ertragslage der Stadt sieht. Bussen dienen primär dazu, geltendem Recht zur Durchsetzung zu verhelfen und damit die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen sowie die Benützung der vorhandenen Parkflächen zeitlich fair rotieren zu lassen. Wird die Nichteinhaltung des Strassenverkehrsgesetzes nicht überwacht und geahndet, führt dies längerfristig dazu, dass Gesetz und Regeln immer weniger eingehalten werden.

Zu den einzelnen Fragen:

*Zu 1.:*

*Wie setzen sich diese Bussenbeträge zusammen (Anzahl und Betrag) nach Kategorien (Parkbussen, Überfahren des Rotlichts, keine Sicherheitsgurte, Überschreiten der Geschwindigkeit, Mängel an Fahrzeugen, Nichtgewähren des Vortrittes an Fussgängerstreifen, Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung ...)?*

Diese Frage kann statistisch nicht beantwortet werden, da das in der Zentralstelle für Verkehrs- und Ordnungsbussen vorhandene EDV-Programm nicht darauf eingestellt ist, die eingegangenen Bussenbeträge in den drei Bereichen „generelle Ordnungsbussen“, „Bussen bei Rotlichtübertretungen“ und „Bussen bei Geschwindigkeitsübertretungen“ separat aufzulisten. Aus Kostengründen wurde vor Jahren auch in der Buchhaltung auf eine zeitraubende separate Auflistung verzichtet (Führen von drei verschiedenen Konten). Auch ein Herausfiltern von einzelnen Übertretungstatbeständen, wie Nichttragen von Sicherheitsgurten, Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung, Nichtgewähren des Vortrittes an Fussgängerstreifen und anderes mehr, lässt das EDV-Programm nicht zu.

Stadt Luzern  
Sekretariat Grosser Stadtrat  
Hirschengraben 17  
6002 Luzern  
Telefon: 041 208 82 13  
Fax: 041 208 88 77  
E-Mail: SK.GRSTR@StadtLuzern.ch  
www.StadtLuzern.ch

Zu 2.:

*Wie viele Bussen wurden bei Radfahrern ausgesprochen (Kategorien, Anzahl und Betrag)?*

Die in Punkt 1 umschriebene EDV-Problematik gilt auch hier. Die Busseneinnahmen lassen sich nicht nach einzelnen Fahrzeugkategorien und Übertretungsziffern aufgliedern.

Zu 3.:

*Im Jahr 2003 wurden 5 Verkehrsassistentinnen und Verkehrsassistenten angestellt, welche den Minderertrag bei den Bussen reduzieren konnten. Gedenkt der Stadtrat, weiterhin solche Assistentinnen und Assistenten einzustellen, damit noch mehr Bussgelder in die Staatskasse fliessen?*

Die Anzahl von Verkehrsassistentinnen und -assistenten richtet sich nach dem Stellenplan. Gestützt auf diese Vorgabe dürfen innerhalb des Tätigkeitsbereiches max. 1'000 Stellenprozente in Anspruch genommen werden. Da im Jahr 2002 nur noch knapp 500 Stellenprozente besetzt waren, erfolgte die entsprechende Ausbildung von 5 Personen. Dadurch konnte der Sollbestand wieder erreicht werden. Das Einstellen von weiteren Verkehrsassistentinnen oder -assistenten drängt sich erst wieder auf, wenn sich der Sollbestand auf 700 Stellenprozent oder weniger reduziert (Ausbilden von mindestens 3 Personen).

Dass in den letzten Jahren ein zunehmender Unterbestand an Verkehrsassistentinnen und -assistenten herrschte, zeigt sich auch daran, dass die Einnahmen aus Ordnungsbussen im Strassenverkehr seit dem Jahr 2000 kontinuierlich gesunken sind und im Jahr 2003 über 11% unter dem Schnitt der letzten 5 Jahre lagen. Dieser Rückgang kann also nicht auf ein gesetzes- und regelkonformes Verhalten im Strassenverkehr zurückgeführt werden, sondern auf die reduzierte Kontrolltätigkeit.

Zu 4.:

*Ist der Stadtrat der Auffassung, dass im Vergleich des motorisierten Verkehrs und des Langsamverkehrs (Velofahrer) die Bussenanzahl richtig verteilt ist? Ist es nicht so, dass der motorisierte Verkehr viel mehr gebüsst wird als die Radfahrer, welche bestimmt nicht weniger Verkehrsübertretungen begehen als der motorisierte Verkehr?*

Beim Ordnungsbussenverfahren handelt es sich um ein anonymes Verfahren. Wird eine Ordnungsbuse fristgerecht bezahlt, bleibt der Fahrzeuglenker unbekannt und die Bussenregistrierung wird gemäss Datenschutzgesetz innert Jahresfrist gelöscht. Es ist daher nicht möglich, Statistiken von verschiedenen Übertretungen nach Jahresfrist zu erstellen. Eine Auflistung, welche das Verhältnis motorisierter Verkehr oder Fahrradverkehr darstellt, ist mit dem vorhandenen Programm ebenfalls nicht möglich.

Die Bussen von Velo fahrenden Personen werden nach dem gleichen Prinzip wie der motorisierte Verkehr verarbeitet. Da der/die Eigentümer/in eines Fahrrads jedoch im Nachhinein nicht anhand der Vignettennummer eruiert werden kann, erfolgt hier die Registrierung über den Namen des Lenkers oder der Lenkerin. Ein weiterer Unterschied gegenüber dem Motorfahrzeugverkehr besteht darin, dass bei der automatischen Überwachung von Rotlicht- und bei Geschwindigkeitsübertretungen Radfahrer nicht zur Rechenschaft gezogen werden können. Einerseits kann die Vignettennummer fotografisch nicht erfasst werden und andererseits besteht für die Polizei, wie oben vermerkt, keine Möglichkeit, anhand der Vignettennummer den Eigentümer oder die Eigentümerin ausfindig zu machen.

Motorisierte Fahrzeuglenker/innen unterliegen gemäss Strassenverkehrsgesetz (SVG) unbestreitbar strengeren Vorschriften. Sie werden auch durch Fahrlehrer/innen entsprechend ausgebildet (Ausnahme: Mofalenker/innen) und absolvieren schlussendlich eine theoretische und praktische Prüfung. Die dort erlernten Vorschriften und Bestimmungen finden deshalb im Ordnungsbussengesetz zahlenmässig stärker Anwendung.

Währenddem für den motorisierten Fahrzeugverkehr im Ordnungsbussengesetz für den ruhenden Verkehr und den Fahrverkehr je rund 100 Übertretungsmöglichkeiten aufgelistet sind, bewegen sich diese bei den Velofahrerinnen und Velofahrern in beiden Bereichen bei je rund 70 Begebenheiten.

Im Übrigen verweist der Stadtrat auf die Ergebnisse der Socialdata-Studie vom Juni 1997: „Mobilität in Luzern“. Auch wenn sich die Zahlen in den vergangenen sieben Jahren leicht verschoben haben dürften, sind die damals gemachten Aussagen deutlich. In der Stadt Luzern werden mit dem PW mehr als doppelt so viele Wege wie mit dem Velo zurückgelegt: „An einem durchschnittlichen Tag des Jahres legen die Einwohnerinnen und Einwohner aller Altersklassen der Stadt Luzern 32 % aller Wege (ausschliesslich) zu Fuss zurück, 13 % mit dem Velo. In gut jedem fünften Fall (22 %) wird der PW als Fahrer(in) benutzt, in jedem fünfzigsten ein motorisiertes Zweirad, 6 % aller Wege werden als Mitfahrer(in) in einem PW erledigt. Einen Viertel Anteil an allen Verkehrsmitteln hält der öffentliche Nahverkehr.“

Somit liegt es auf der Hand, dass die Möglichkeit, gebüsst zu werden, beim motorisierten Verkehr grösser ist als beim Velofahren.

Stadtrat von Luzern  
StB 951 vom 25. August 2004