

office@martin-wuermli.ch
bru_tho@bluewin.ch

St. Gallen, 14. Dezember 2010

An den Stadtrat per E-mail (manfred.linke@stadt.sg.ch)

Einfache Anfrage:
Wie gewährleistet St. Gallen die Effektivität seiner Verkehrskontrollen?

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident
Geschätzte Damen und Herren Stadträte

An der letzten Sitzung des Stadtparlaments wurden im Zusammenhang mit dem Vorschlag 2011 auch budgetierte Busseneinnahmen diskutiert.¹ Dabei teilte der Stadtrat Befürchtungen einzelner Parlamentarier nicht, die erwarteten Mehrerträge seien primär fiskalisch motiviert. Vielmehr wurde versichert, Verkehrskontrollen erfolgten hauptsächlich nach sicherheitstechnischen Kriterien.

Mindestens zum Teil nimmt die Bevölkerung dies anders wahr. So fällt auf, wie häufig von Geschwindigkeitskontrollen an grossen Ein- und Ausfahrtsstrassen berichtet wird und weniger über Messungen bei Schulhäusern², Fussgängerbereichen³ und anderen neuralgischen Punkten.⁴ Auch scheinen etliche durch Automobilisten fahrlässig verursachten Gefahrensituationen für Fussgänger⁵ und Velofahrer polizeilich kaum geahndet zu werden: z.B. Telefonieren am Steuer, Verstellen von Radstreifen und Trottoirs, Schneiden von Kurven, überraschendes Öffnen von Türen ohne Blick zurück etc. Ähnlich beim ruhenden Verkehr: Einerseits klagt das Gewerbe über mangelnde Toleranz, z.B. bei kurzzeitigen Warenumschlägen oder Notfall-Einsätzen von Handwerkern.⁶ Andererseits ist immer wieder zu beobachten, dass besonders in der südlichen Altstadt äusserst grosszügige Sondergenehmigungen erteilt werden und teilweise gar offensichtliches Wildparkieren toleriert wird.

Die Unterzeichnenden stellen weder Geschwindigkeitsmessungen noch Parkbussen grundsätzlich in Frage. Doch auch bei einem Polizeikorps, welches in vielen Bereichen hervorragende Arbeit leistet und dessen Einsatz hoch geschätzt wird, dürfte noch Verbesserungspotential vorhanden sein. So hat eine Studie der bfu zur Kontrolltätigkeit der Polizei ergeben, dass präventive Massnahmen die Verkehrssicherheit günstiger beeinflussen als repressive.⁷

In der Überzeugung, dass gerade im Strassenverkehr eine effektive Kontrolltätigkeit sich eindeutig am Primat der Verkehrssicherheit orientieren sollte, bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragenkomplexe:

¹ Begründet wurden diese insbesondere durch die Anschaffung einer semistationären Messanlage.

² Gemäss Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) werden pro Jahr knapp 2'000 Strassenverkehrsunfälle mit Kindern unter 14 Jahren polizeilich registriert. Zusammen mit den über 65-jährigen gehören Kinder zu den gefährdetsten Verkehrsteilnehmern.

³ Jährlich verunfallen rund 700 Fussgänger schwer und 80 tödlich.

⁴ z.B. Velostreifen und Kreuzungs- oder Begegnungsbereichen von verschiedenen starken Verkehrsteilnehmern wie Fussgängerstreifen, Begegnungs- und Tempo-30-Zonen etc.

⁵ Als schwächere Verkehrsteilnehmende sind diese besonders gefährdet.

⁶ z.B. Sanitäre Gewerbe

⁷ vgl. STEFAN SIEGRIST/JACQUELINE BÄCHLI-BIÉTRY/STEVE VAUCHER, Polizeikontrollen und Verkehrssicherheit, bfu-Report, Bern 2000, http://www.bfu.ch/PDFLib/528_74.pdf.

1. In den Vorjahren haben sich 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?
2. Haben die immer mal wieder in die 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?
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?
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 Kontrollaufwandes primär richten und wieweit diese Verteilung mit objektiven Erfahrungszahlen von verletzten oder getöteten Verkehrsteilnehmern korrespondiert?
5. Wie und wann werden jene Regelverstösse kontrolliert, welche naturgemäss schwieriger zu erfassen sind als die Geschwindigkeit eines Fahrzeuges - z.B. wenn vermeintlich unterforderte FahrzeuglenkerInnen ihre Aufmerksamkeit allen möglichen Ablenkungen eher widmen als ihrer Mitverantwortung für schwächere Verkehrsteilnehmer?

Für die Beantwortung dieser Fragen danken wir Ihnen bestens.

Mit freundlichen Grüssen



Martin Würmli, CVP



Thomas Brunner, glp