

## Vorlage Stadtparlament

Datum 18. Dezember 2018  
Beschluss Nr. 2414  
Aktenplan 152.15.13 Stadtparlament: Einfache  
Anfragen

### Einfache Anfrage Christian Neff: Wessen Bedürfnisse decken Geschwindigkeitskontrollen?; Beantwortung

Am 13. September 2018 reichte Christian Neff die beiliegende Einfache Anfrage betreffend "Wessen Bedürfnisse decken Geschwindigkeitskontrollen?" ein.

Der Stadtrat beantwortet die Einfache Anfrage wie folgt:

#### 1 Allgemeines

Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist eine wichtige Aufgabe der Polizei, stellt die Verkehrssicherheit doch einen wesentlichen Faktor der Lebensqualität dar. Der Polizei kommt von Gesetzes wegen der Auftrag zu, den Verkehr auf öffentlichen Strassen zu regeln und zu überwachen.<sup>1</sup> Die polizeiliche Verkehrsüberwachung umfasst dabei auch die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen, zumal gerade überhöhte Geschwindigkeiten eine zentrale Unfallursache sind. Geschwindigkeitskontrollen sind mithin bedeutende Unfallverhütungsmassnahmen.

Für die Geschwindigkeitsüberwachung werden in der Stadt St.Gallen fünf festinstallierte Messanlagen<sup>2</sup>, drei semistationäre Messanlagen<sup>3</sup> sowie zwei mobile Messanlagen (Messwagen) eingesetzt. Der Einsatz der semistationären und mobilen Messanlagen richtet sich in der Planung nach folgenden Kriterien aus: 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.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Vgl. Art. 12 lit. c Polizeigesetz (sGS 451.1).

<sup>2</sup> Die betreffenden Messstellen befinden sich an den Verzweigungen Heiligkreuz, Fürstenlandstrasse / Haggenstrasse, Neudorf und Teufener Strasse / Oberstrasse (kombinierte Anlagen) sowie an der Sonnenstrasse (reine Geschwindigkeitsmessanlage). Die Anlagen werden alternierend mit zwei Rechner- / Sensoreinheiten betrieben. Das heisst, dass jeweils zwei Anlagen in Betrieb sind. Da indes bei einer festinstallierten Messanlage von aussen nicht erkennbar ist, ob die Überwachung aktiv ist, tragen auch zeitweilig inaktive Messanlagen präventiv zur Verkehrssicherheit bei.

<sup>3</sup> Eine semistationäre Anlage ist standortabhängig, zwei Anlagen sind frei einsetzbar.

<sup>4</sup> Zur vorliegenden Thematik vgl. auch Vorlage Stadtparlament Nr. 4527 „Einfache Anfrage René Neuweiler: Korrelation mit vielen Unfällen und „lukrativen“-Blitzer-Standorten; Beantwortung“ vom 5. Juli 2016.

## 2 Beantwortung der Fragen

1. *Teilt der Stadtrat die Meinung, dass Geschwindigkeitskontrollen, bspw. mit Blitzern, prioritär der Sicherheit dienen und keinem budgetierten Einnahmeposten zudienen?*

Bussen führen (geradezu zwangsläufig) zu Einnahmen, welche wie alle Erträge der öffentlichen Hand im städtischen Budget berücksichtigt werden. Es besteht für die Stadtpolizei jedoch weder Anreiz noch Vorgabe, die Verkehrskontrollen nach finanziellen Kriterien auszurichten. Massgebend ist, gerade auch bei der Festlegung der Kontrollstandorte, allein die Verkehrssicherheit. Dabei wäre es sogar der Idealfall, wenn es – indem sich sämtliche Verkehrsteilnehmenden stets an die Regeln halten – zu überhaupt keinen Bussen käme.

2. *Teilt der Stadtrat die Meinung, dass eine Busse eine sensibilisierende und erzieherische Massnahme ist und auch sein soll?*

Widerhandlungen im Strassenverkehr sind typische Kontrolldelikte. Das bedeutet, dass sie regelmässig erst durch Kontrollen der Polizei festgestellt werden. Solange es nicht zu Unfällen kommt (welchen mit der polizeilichen Kontrolltätigkeit gerade entgegengewirkt werden soll), bestehen ohne Polizeikontrollen kaum Negativanreize, auf (zu) schnelles Fahren zu verzichten. Anders verhält es sich, wenn Polizeikontrollen erfolgen und daraus gegebenenfalls auch Geschwindigkeitsbussen resultieren. Davon betroffene Fahrzeuglenkende haben entsprechende (insbesondere finanzielle) Konsequenzen aus ihrem Fehlverhalten zu tragen, wobei Bussen das künftige Verhalten im Strassenverkehr durchaus positiv beeinflussen sollen.

3. *Teilt der Stadtrat die Meinung, dass die Benutzung immer gleicher Messgeräte an denselben Standorten für Verkehrsteilnehmer zur Routine wird, sprich: der Effekt verpufft?*

Festinstallierte Messanlagen sind an gewissen neuralgischen Örtlichkeiten zweckmässig.<sup>5</sup> Danebst ist es aber gerade die Kombination aus der allgemeinen Bekanntheit regelmässig stattfindender Geschwindigkeitskontrollen einerseits und der alternierenden Messtätigkeit (mittels semistationärer und mobiler Anlagen) an verschiedenen Standorten andererseits, welche nachhaltig zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit beiträgt.

4. *Würdigt der Stadtrat auch, dass die Tannenstrasse viel enger ist als die Guisanstrasse und durch die – wenn auch – leichte Kurvenbildung und die seitenversetzten und zahlenmässig höhere Anzahl Parkplätze weniger übersichtlich ist als die Guisanstrasse?*

Sowohl die Tannenstrasse als auch die Guisanstrasse befinden sich innerhalb einer Tempo-30-Zone. Das Strassenverkehrsrecht gibt vor, dass in solchen Zonen eine Geschwindigkeitseinhaltungsquote von mindestens 85 % („V85“) zu gewährleisten ist, wobei die Stadtpolizei mit ihrer Kontrolltätigkeit durchaus höhere Einhaltungswerte anstrebt. Zur Verkehrsberuhigung sollen auch am Strassenrand versetzt angeordnete Parkfelder beitragen. Weil auf der Guisanstrasse auch die Busse der VBSG-Linien 5 und 9 verkehren, sind hier solche Anordnungen im Vergleich zur Tannenstrasse nur in beschränkterem Mass möglich. Die Tannenstrasse weist eine Fahrbahnbreite von 6,1 bis 6,3 Metern

---

<sup>5</sup> Vgl. bfu-Sicherheitsdossier Nr. 06, Der Faktor Geschwindigkeit im motorisierten Strassenverkehr, Bern 2010, S. 74.

auf, die Guisanstrasse eine solche von durchschnittlich 6 Metern. Die Fahrbahn der Tannenstrasse ist somit an sich breiter als diejenige der Guisanstrasse. Die Tannenstrasse weist jedoch, ab der Rotmontenstrasse bis zum Tannensteig, lediglich einseitig ein Trottoir (von 2,5 Metern) und hangseitig Stützmauern auf, während an der Guisanstrasse beidseitig ein Trottoir von je 2 Metern besteht. Dadurch wirkt die Guisanstrasse deutlich breiter und sie ist auch übersichtlicher als die Tannenstrasse, was sie entsprechend auch anfälliger für (zu) schnelles Fahren macht. Dies wiederum rechtfertigt regelmässige Kontrollen mittels der semistationären Messanlage.

5. *Ist der Stadtrat mit der Aussage einverstanden, dass auf der Tannenstrasse bspw. Höhe Rotmontenstrasse eine hohe Anzahl Kinder verschiedensten Alters tagtäglich die einseitig zugewandte und unübersichtliche Strassenkrümmung queren auf dem Weg zur Schule und wieder zurück?*

Es trifft gewiss zu, dass auf der Tannenstrasse, gerade Höhe Rotmontenstrasse, Kinder auf dem Schulweg die Strasse überqueren. Die Kinder dürfen die Strasse dort überqueren, wo sie sich am sichersten fühlen und für sie die Sicht am besten ist. Die Sichtverhältnisse an der genannten Stelle werden als ausreichend beurteilt. Bei Bedarf ist es aber auch möglich, an der Tannenstrasse unter entsprechender polizeilicher Prüfung „bfu-Füsschen“<sup>6</sup> anzubringen, welche die geeignetste Querungsstelle anzeigen sollen.

6. *Kann der Stadtrat bestätigen, dass im Vergleich zum Fussgängerverkehr bei 4) auf der Guisanstrasse Höhe Engelastrasse weitaus weniger Personen die Strasse queren, wenn überhaupt?*

Hierzu bestehen keine Grundlagen, welche einen entsprechenden Vergleich ermöglichen würden.

7. *Stimmt der Stadtrat mit meiner Aussage überein, dass ein Blitzer an der Tannenstrasse eher einer Sicherheitsmassnahme entspricht als beim Standort an der Guisanstrasse? Und wenn dem nicht so ist, weshalb?*

Polizeiliche Geschwindigkeitskontrollen erfolgen sowohl an der Guisanstrasse als auch an der Tannenstrasse. Nach Einführung der Tempo-30-Zone erreichten die Stadtpolizei immer wieder Beschwerden aus der Quartierbevölkerung, dass an der Guisanstrasse die Tempolimit nicht eingehalten werde. An der Guisanstrasse werden, neben dem Einsatz einer Geschwindigkeitsanzeigetafel<sup>7</sup>, mobile Geschwindigkeitskontrollen vorgenommen, überdies besteht seit November 2013 ein Standort für eine semistationäre Messanlage. Dabei ist wie bereits erwähnt gerade auch von Belang, dass an der Guisanstrasse auch Busse der VBSG verkehren und damit die Anordnung von versetzten Parkfeldern zur Verkehrsberuhigung nur vergleichsweise eingeschränkt möglich ist. An der Tannenstrasse werden regelmässig Geschwindigkeitskontrollen mit mobilen Messgeräten durchgeführt. Die Anzahl solcher Kontrollen wurde auf privates Ersuchen hin in den Jahren 2017 und 2018 zusätzlich erhöht. Im Oktober 2018 wurde überdies eine

---

<sup>6</sup> Bei diesen „bfu-Füsschen“ handelt es sich um am Strassenrand markierte Fussabdrücke; vgl. bfu-Grundlagen Empfehlung Verkehrstechnik, bfu-Füsschen, Bern 2016.

<sup>7</sup> Solche Anzeigetafeln vermögen ebenfalls (wenn auch tendenziell zeitlich auf deren Aufstelldauer beschränkt) eine gewisse Geschwindigkeitssenkung herbeizuführen und so präventiv zu wirken; vgl. bfu-Sicherheitsdossier Nr. 06, a.a.O., S. 94.

Geschwindigkeitsanzeigetafel angebracht. Aus den mobilen Messungen der letzten Jahre an der Guisanstrasse sowie an der Tannenstrasse ergaben sich an beiden Strassen hohe Durchschnittswerte bei den Geschwindigkeitseinhaltungsquoten:

	<b>Guisanstrasse</b>	<b>Tannenstrasse</b>
<b>2014</b>	93.84 %	94.25 %
<b>2015</b>	92.91 %	94.55 %
<b>2016</b>	94.44 %	92.47 %
<b>2017</b>	98.20 %	92.74 %
<b>2018</b>	96.81 %	95.01 %

Angesichts der zufriedenstellenden Geschwindigkeitseinhaltungswerte, welche „V85“ regelmässig auch deutlich übertreffen, ist die Vornahme weitergehender Messtätigkeiten an der Tannenstrasse, gerade auch in Berücksichtigung der Bedürfnisse an anderen Örtlichkeiten sowie der polizeilichen Messkapazitäten, nicht als vordringlich anzusehen. Sollte sich die Situation indes nachteilig verändern, wären entsprechende Vorkehrungen ins Auge zu fassen.

Der Stadtpräsident:  
Scheitlin

Der Stadtschreiber:  
Linke

Beilage:  
▪ Einfache Anfrage vom 13. September 2018