



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage 2024-GC-187

Gibt es eine kohärente Politik gegen überhöhte Geschwindigkeit und übermässigen Lärm in unserem Kanton?

Urheber:	Kubski Grégoire / Clément Bruno
Mitunterzeichnende:	0
Einreichen:	09.08.2024
Begründung:	---
Weitergeleitet SR:	09.08.2024
Antwort des Staatsrats:	18.02.2025

I. Anfrage

Am 26. Juli 2024 wurde ein betrunkenener 29-jähriger Raser von der Kantonspolizei mit 176 km/h auf einer Strecke mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h in Corpataux angehalten. Einen Monat zuvor war ein Motorradfahrer auf dem Gebiet der Gemeinde Gruyères mit einer Geschwindigkeit von 165 km/h kontrolliert worden. Im Januar dieses Jahres wurde auf der Autobahn A1 auf der Höhe von Ried bei Kerzers ein Raser mit 248 km/h geblitzt. Die Fälle massiver Geschwindigkeitsüberschreitung häufen sich, was die Kantonspolizei am 28. März 2024 zu einer Medienmitteilung veranlasste, in der sie einen deutlichen Anstieg der Fälle von Via-Sicura-Geschwindigkeitsüberschreitungen feststellte: In knapp drei Monaten waren bereits neun Fälle registriert worden, während es im gesamten Jahr 2023 nur zehn gewesen waren.

Es scheint sich um ein Phänomen zu handeln, das sich in der Westschweiz ausbreitet, wie die jüngsten Beispiele von Raserrennen in Genf im Jahr 2023 und im Juli 2024 zeigen, wobei der erste Fall den tragischen Tod einer jungen Radfahrerin zur Folge hatte. Die zahlreichen anderen Raserdelikte, die 2024 in der gesamten Westschweiz festgestellt wurden (in Chexbres, im Vallée de Joux oder auch in Bovernier), sind nur die Spitze des Eisbergs. Dieser wächst mit den aufkommenden Posts von Extremgeschwindigkeiten, mit denen die gedankenlosen und rücksichtslosen «Heldentaten» in den Netzwerken TikTok und Snapchat veröffentlicht werden.

Im Zuge dessen sind die Freiburger Pässe und die Pässe, die in den Kanton Freiburg führen, insbesondere der Jaun, der Mittelberg, der Gurnigel oder Les Mosses, zu rechtsfreien Zonen geworden, sobald der Schnee schmilzt. Viele Autofahrende mit leistungsstarken Motoren und Motorradfahrende halten die Passstrassen für MotoGP- oder Formel-1-Rennstrecken, und die Behörden stören ihre mörderischen Aktivitäten nur gelegentlich durch das kurzzeitige Aufstellen seltener Radarfallen. Auch Verkehrsachsen wie die Route de l'Intyamon sind zu regelrechten Verbrecherboulevards geworden, so dass viele Familien ihre Kinder nicht mehr allein über die Strasse gehen lassen. Diese Exzesse gehen im Übrigen häufig mit Motorenlärm einher, der die gesetzlichen Grenzwerte überschreitet und besonders an Wochenenden und Feiertagen auftritt.

Am 24. April 2024 gaben der Staatsrat und der Generalstaatsanwalt in einer Medienmitteilung bekannt, dass die Kriminalpolitik 2024–2027 auf die Bereiche Cyberkriminalität, Betäubungsmittelhandel, organisierte Kriminalität und Finanzkriminalität sowie ungebührliches Verhalten und Unsicherheit abzielt. In der Pressemitteilung findet sich kein Wort zu irgendeiner Politik gegen überhöhte Geschwindigkeit im Strassenverkehr. Die Kantonspolizei führte zwar im Juni 2024 eine Präventionsaktion für Motorradfahrende durch und stellte dabei fest, dass ein bedeutender Teil der Unfälle der letzten Jahre auf «mangelnde Erfahrung» zurückzuführen ist. Doch die regelmässige Abwesenheit der Kantonspolizei am Jaunpass oder entlang der Route de l'Intyamon betrifft die Anwohnerschaft und andere Verkehrsteilnehmende und veranlasst die Verfasser, folgende Fragen zu stellen:

1. Gibt es eine kohärente Politik zur Bekämpfung von Geschwindigkeitsüberschreitungen im Kanton?
 - a) Wenn ja, wie sieht sie aus?
2. Welche Massnahmen wurden ergriffen, als sich herausstellte, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen nach «Via Sicura» seit 2024 zunehmen?
3. Gab es in den letzten Jahren mehr Verurteilungen wegen Verstössen gegen Artikel 90 Absatz 2 SVG? Und wegen Verstössen gegen Artikel 90 Abs. 3 SVG?
4. Welches Geschlecht und welches Durchschnittsalter haben die Personen, die wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen nach Via Sicura verurteilt wurden?
5. Welche Gründe sehen die Kantonsbehörden für den Anstieg der Fälle von massiver Geschwindigkeitsüberschreitung?
6. Welche Massnahmen wollen die Kantonsbehörden als Reaktion auf diesen Anstieg ergreifen, insbesondere auf den Freiburger Pässen und auf Strecken wie der Route de l'Intyamon?
7. Gibt es eine Koordination mit den Kantonspolizeien der Nachbarkantone bei Geschwindigkeitskontrollen auf Pässen, die der Kanton mit anderen teilt oder die an ihn angrenzen?
8. Gibt es eine Politik zur Bekämpfung von übermässigem Fahrzeuflärm?
9. Plant der Kanton das Aufstellen von Lärmradaren, wie sie in anderen Kantonen zum Einsatz kommen?

II. Antwort des Staatsrats

Der Staatsrat beantwortet die Fragen wie folgt:

1. *Gibt es eine kohärente Politik zur Bekämpfung von Geschwindigkeitsüberschreitungen im Kanton?*
 - a) *Wenn ja, wie sieht sie aus?*

Gemäss Bundes- und Kantonsrecht ist für Geschwindigkeitskontrollen ausschliesslich die Kantonspolizei zuständig. Die Tätigkeit in diesem Bereich konzentriert sich auf:

- > sicherheitsrelevante Fehlverhalten;
- > Gefahrenstellen;
- > Verstärkung des Gefühls bei Fahrzeuglenkenden, dass sie unabhängig von Zeit und Ort kontrolliert werden können.

Die Verkehrspolizei und -sicherheit verfügt dafür über technische Mittel, die sie sowohl präventiv als auch abschreckend und repressiv einsetzt. Überdies verfolgt die Verkehrssicherheitsstrategie der Kantonspolizei und der dafür zuständigen Einheit die folgenden Ziele:

- > Einschätzen der kantonalen Situation im Bereich Verkehrssicherheit (Verkehrsunfälle, Kriminalität, neue Phänomene, Sicherheitsgefühl usw.);
- > Ausrichten der Handlung an einer geeigneten Doktrin (Prävention – Abschreckung – Repression), um die Verkehrssicherheit zu verbessern;
- > Festlegen von Handlungsprioritäten, indem Mittel und Personal entsprechend eingesetzt werden, und Entwicklung von standardisierten Vorgehensweisen? unter Berücksichtigung der Situationseinschätzung und des präventiven, gesetzlichen oder sonstigen Kontextes;
- > Regelmässige Evaluation der Wirkung von Aktionen auf kantonaler Ebene;
- > Abschreckung, namentlich auf der Ebene der Kommunikation;
- > Koordinieren von Massnahmen für eine sichere Strasseninfrastruktur mit den Behörden von Bund, Kantonen und Gemeinden.

Die Verkehrspolizei und -sicherheit analysiert also Phänomene und beschliesst eine geeignete Strategie, bei der sie auf Prävention, Abschreckung oder Repression setzt. Ein Beispiel dafür war die Aktion für junge Motorradfahrende, deren Analyse sich nicht auf die Geschwindigkeit, sondern auf die Unerfahrenheit konzentrierte.

Im Allgemeinen besteht bei der Verkehrssicherheit der erste Schritt in der bewährten Sichtbarkeit der Polizeipatrouillen durch regelmässige Präsenz auf allen Verkehrsachsen.

Für die Geschwindigkeit sind auf dem gesamten Freiburger Kantonsgebiet die Spezialistinnen und Spezialisten der Radargruppe zuständig. Wenn sich bei der Analyse der Messdaten herausstellt, dass die Zahl der Verstösse auf einer Strecke über der Norm liegt (5–10 % je nach Gerätetyp), werden sowohl mit demselben Gerätetyp als auch mit anderen Geräten neue Messungen gemacht. Wird das Ergebnis bestätigt, werden Massnahmen ergriffen und die zuständigen Dienste aufgeboten (z. B. zur Anpassung der Infrastruktur), um dem Phänomen beizukommen.

Verkehrsunfälle werden ebenfalls analysiert, um «Unfallsschwerpunkte» im Freiburger Verkehrsnetz zu beheben und so die Gemeinde- und Kantonsbehörden gemäss Art. 6a des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) zu unterstützen.

Die Verkehrssicherheitsstrategie der Kantonspolizei umfasst also eine konstante Evaluation der Situation sowie die Anpassung der Aktion an bestimmte Bedürfnisse und Phänomene. Sie konzentriert sich auf gefährliche Verhaltensweisen, Gefahrenstellen und die Verstärkung des Kontrollgefühls der Fahrzeuglenkenden.

Die Anstrengungen der Polizei sind nicht nur auf die Kontrolle der Geschwindigkeit ausgerichtet, sondern auch auf die Behebung tieferliegender Ursachen von gefährlichem Verhalten. Die Sichtbarkeit der Patrouillen und die Analyse der Geschwindigkeitsdaten erlauben eine Anpassung von Massnahmen und Infrastruktur zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

2. *Welche Massnahmen wurden ergriffen, als sich herausstellte, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen nach «Via Sicura» seit 2024 zunehmen?*

Die Kantonspolizei hat einige Geschwindigkeitsüberschreitungen nach dem Via-Sicura-Verfahren festgestellt, die gegenüber den Jahren 2021, 2022 und 2023 zugenommen haben. Die Zahlen von 2024 liegen jedoch deutlich unter jenen nach der Einführung des Gesetzespakets im Jahr 2013: 27 Fälle im Jahr 2024 gegenüber durchschnittlich 44 Fällen von 2013 bis 2020.

Gemäss den bis 31. Dezember 2024 erfassten Daten wurden auf den Strassen des Kantons Freiburg 18 734 196 Fahrzeuge mittels Radar kontrolliert. Bei 148 564 gab es einen Verstoss (0,79 %). Bei den meisten Verstössen (95 %) handelt es sich um Übertretungen. Demzufolge haben letztes Jahr 99 % der kontrollierten Verkehrsteilnehmenden in Sachen Geschwindigkeit ein tadelloses Verhalten an den Tag gelegt. Nur 0,01 % mussten bei der Staatsanwaltschaft angezeigt werden.

Obwohl die Kantonspolizei die Entwicklung des Phänomens aufmerksam beobachtet, stellt sie im Moment keine besorgniserregende Tendenz fest, die besondere Massnahmen erfordern würde. Selbstverständlich werden keine Via-Sicura-Fälle toleriert.

3. Gab es in den letzten Jahren mehr Verurteilungen wegen Verstössen gegen Artikel 90 Absatz 2 SVG? Und wegen Verstössen gegen Artikel 90 Abs. 3 SVG?

Zunächst ist klarzustellen, dass die Absätze 2 und 3 von Art. 90 SVG nicht ausschliesslich auf Geschwindigkeitsüberschreitungen abzielen. Die Staatsanwaltschaft schlüsselt ihre Statistik nicht nach der Art der Verletzung von Verkehrsregeln, sondern nur nach Schweregrad auf (Verletzung, grobe Verletzung, vorsätzliche Verletzung).

Die Statistik präsentiert sich wie folgt.

Bei Art. 90 Abs. 2 SVG gab es in den letzten drei Jahren keinen Anstieg der Fälle:

	Bei der Staatsanwaltschaft erfasste Fälle	Abgeschlossene Verfahren
2022	1 254	1 214
2023	1 105	1 104
2024	1 154	1 143

Bei Art. 90 Abs. 3 SVG gab es hingegen einen erheblichen Anstieg:

	Bei der Staatsanwaltschaft erfasste Fälle	Abgeschlossene Verfahren
2022	15	20
2023	31	19
2024	39	29

4. Welches Geschlecht und welches Durchschnittsalter haben die Personen, die wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen nach Via Sicura verurteilt wurden?

Die folgenden Zahlen zu Art. 90 Abs. 3 SVG entsprechen den im Berichtsjahr abgeschlossenen Fällen:

	Art	Durchschnittsalter (bei Abschluss)
2022	18 Männer, 2 unbekannt	29 Jahre
2023	15 Männer, 1 Frau, 3 unbekannt	29 Jahre (bzw. 27 Jahre + ein 70-jährige Person)
2024	27 Männer, 2 unbekannt	28 Jahre

5. *Welche Gründe sehen die Kantonsbehörden für den Anstieg der Fälle von massiver Geschwindigkeitsüberschreitung?*

Zunächst müssen die Begrifflichkeiten geklärt werden. Es ist nicht die Zahl der Geschwindigkeitsüberschreitungen, die zunimmt, sondern die Zahl der Messungen, die von der Kantonspolizei aufgezeichnet wurden. Die Korrelation zwischen der Zunahme der Messungen und der Anzahl Fahrzeuglenkender, die zu schnell fahren, ist abstrakt. Das heisst, dass wir nicht von der Zunahme der Messungen auf einen Anstieg der massiv zu schnell fahrenden Fahrzeuglenkenden schliessen können. Obwohl hypothetisch, könnten wir die These aufstellen, dass die Zahl der Messungen zugenommen hat, während der Anteil der Fahrzeuglenkenden, die die Geschwindigkeitsbegrenzung massiv überschreiten, abgenommen hat. Diese These bleibt auch dann glaubwürdig, wenn ein entsprechender Nachweis fehlt.

Der Bestand der Messgeräte der Kantonspolizei ist gewachsen und war 2024 voll einsatzfähig (zur Erinnerung: 18 734 196 kontrollierte Fahrzeuge 2024 gegenüber 10 575 055 im Jahr 2023). Zudem wurde auch die Auswertung der polizeilichen Informationen verbessert.

Der Einsatz von Messgeräten in Zeiträumen und an Orten, wo Repression nötig ist, hat also zugenommen. Die Korrelation zwischen dieser Zunahme und dem Anstieg der Via-Sicura-Massnahmen ist konkret.

Ausserdem hatte das milde Wetter im ersten Quartal des vergangenen Jahres zur Folge, dass die Strassen weniger «Risiken» aufwiesen (kaum Schnee und Eis), was sicherlich dazu beigetragen hat, dass einige Fahrzeuglenkende etwas aggressiver fuhren. Winterliche Wetterphänomene zwingen die Fahrzeuglenkenden zu einer Anpassung der Geschwindigkeit und verhindern somit grössere Geschwindigkeitsüberschreitungen.

Schliesslich war 2024 auch das Jahr mit den meisten Via-Sicura-Fällen seit 2020, aber vor Corona waren die Fallzahlen noch deutlich höher. Konkret hat die Zahl der Fahrzeuglenkenden, die zu schnell fahren, nicht zugenommen.

6. *Welche Massnahmen wollen die Kantonsbehörden als Reaktion auf diesen Anstieg ergreifen, insbesondere auf den Freiburger Pässen und auf Strecken wie der Route de l'Intyamon?*

Wie oben erwähnt haben kriminelle Verhaltensweisen in Zusammenhang mit der Fahrgeschwindigkeit in unserem Kanton nicht zugenommen.

Im Jahr 2023 ereignete sich kein einziger der 167 Unfälle im ganzen Kanton, bei denen übersetzte oder unangepasste Geschwindigkeit die Ursache war, auf der Route de l'Intyamon. Zwischen Anfang 2019 und Ende 2023 wurden an verschiedenen Orten des Intyamon-Tals insgesamt 222 Radarkontrollen durchgeführt und 405'420 Fahrzeuge gemessen. Im selben Zeitraum wurden 10 Via-Sicura-Fälle erfasst, was 0,024 % entspricht. Im Jahr 2024 gab es einen einzigen Fall.

Laut der Analyse der Kantonspolizei beeinträchtigen bestimmte Verhaltensweisen wie waghalsiges Überholen die Verkehrssicherheit im Intyamon-Tal stärker als Geschwindigkeitsüberschreitungen. Die Polizeipräsenz schreckt zwar punktuell von solchem Verhalten ab, erschwert aber die Feststellung von Verstössen.

7. *Gibt es eine Koordination mit den Kantonspolizeien der Nachbarkantone bei Geschwindigkeitskontrollen auf Pässen, die der Kanton mit anderen teilt oder die an ihn angrenzen?*

Die Kantonspolizei arbeitet seit mehreren Jahren mit anderen Kantonen – besonders mit der Waadtländer Kantonspolizei – zusammen und führt unter anderem im Intyamon-Tal punktuell Geschwindigkeitskontrollen durch.

Wenn ein Raser in einem Nachbarkanton oder beim Verlassen des Kantons Freiburg entdeckt wird, werden die zuständigen Kantonspolizeien selbstverständlich informiert und Patrouillen aufgeboden, um ihn anzuhalten.

Kein Kanton hält es für notwendig, die Bekämpfung von Geschwindigkeitsüberschreitungen über punktuelle Aktionen hinaus zu koordinieren.

8. *Gibt es eine Politik zur Bekämpfung von übermässigem Fahrzeuglärm?*

Die Kantonspolizei und das Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt führen regelmässig koordinierte Kontrollen durch. Jedes Fahrzeug verfügt über eine europäische Typengenehmigung für einen bestimmten «Lärmwert» (in Dezibel). Einige dieser homologierten Werte sind recht hoch.

Fahrzeuglenkende können nur gebüsst werden, wenn der Grenzwert überschritten wird, wenn ihr Verhalten wirklich unangemessen ist (z. B. zu starke Beschleunigung) oder wenn das Fahrzeug manipuliert wurde. Im Übrigen liegt es nicht in der Kompetenz des Kantons, Erlasse zur Begrenzung der Lärmemissionen von Fahrzeugen zu erlassen, da in der Lärmschutz-Verordnung des Bundes fixe Grenzwerte definiert sind. Ausserdem ist zu bedenken, dass eine einzig für die Schweiz geltende Homologierung, die sich von der europäischen unterscheidet, aufgrund der zu hohen wirtschaftlichen Kosten nicht sinnvoll wäre.

9. *Plant der Kanton das Aufstellen von Lärmradaren, wie sie in anderen Kantonen zum Einsatz kommen?*

Vor einigen Jahren wurde in Bulle ein Lärmradar getestet. Es handelte sich um ein anderes Modell als das von Genf, das noch weniger präzise war. Seither hat sich die Technologie weiterentwickelt.

Im Moment haben Lärmradare alle nur einen pädagogischen Zweck. Die Tests erfolgen unter der Leitung des BAFU und es ist auch der Bund, der Anstrengungen unternimmt, damit Personen mit Fehlverhalten gebüsst werden können. Nach Informationen des BAFU zu dem in Genf getesteten Lärmradar HYDRE wurden Fahrzeuge deutlich besser erkannt als in früheren Tests. Dies würde ein verlässlicheres System erlauben, mit dem auch Bussen möglich wären. Allerdings ist die Frage der bundesrechtlichen Grundlage noch ungeklärt.