



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

**Wurde anlässlich der
30. Ratssitzung vom
8. März 2007 beantwortet.**

Antwort

auf die

Interpellation Nr. 163 2004/2008

von René Kuhn

namens der SVP-Fraktion

vom 7. August 2006

(StB 1142 vom 22. November 2006)

Geschwindigkeitskontrollen – Verkehrssicherheit oder Raubzug auf Automobilisten?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Die Kontrolle des öffentlichen Strassenverkehrs obliegt gemäss Art. 130 Abs. 1 der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung, VZV) der nach kantonalem Recht zuständigen Polizei. Die Polizeiorgane haben helfend und verkehrserziehend zu wirken, Widerhandlungen zu verhindern und Fehlbare nach festgestellten Widerhandlungen zu verzeigen bzw. im Ordnungsbussenverfahren zu ahnden. Gestützt auf den Vertrag über die Stadtpolizei Luzern vom 24. März 2000 vollzieht die Stadtpolizei als Verkehrspolizei alle im Strassenverkehr der Polizei übertragenen Aufgaben und verfügt über alle Befugnisse, ausgenommen diejenigen der Autobahnpolizei. Die Kontrollen erfolgen mit drei Kameras in unregelmässigen Abständen an den 19 stationären Messanlagen, ferner mit dem mobilen Messgerät.

Die aktuelle repräsentative Befragung der Stadtluzerner Bevölkerung zum Thema „subjektive Sicherheit“ zeigt, dass dem Strassenverkehr als Bedrohungsform ein hoher Stellenwert zukommt. Die Befragten sehen das grösste Gefahrenpotenzial darin, Opfer im Strassenverkehr zu werden (73 %). Alle anderen Gefahrenpotenziale, insbesondere die sogenannte Stadtkriminalität, werden als wesentlich geringer eingestuft. 71 % der befragten Personen fordern von der Polizei im Bereich Strassenverkehr vermehrte Anstrengungen, 66 % fordern mehr Geschwindigkeitskontrollen.

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

Die einzelnen Fragen werden wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

Die Bestimmung der Kontrollörtlichkeit liegt im Kompetenz- und Aufgabenbereich der Abteilungsleitung der Sicherheits- und Verkehrspolizei. Bei der Standortwahl werden insbesondere Unfallgeschehen und Gefährdungspotenziale berücksichtigt.

Zu 2.:

Bei der nachfolgenden Auflistung der Busseneinnahmen handelt es sich jeweils um den Gesamtbetrag der Ordnungsbusseneinnahmen, also der Bussen wegen Geschwindigkeits- und Rotlichtübertretungen. Detaillierte Angaben über die Einnahmen aus Geschwindigkeitsübertretungen gibt es nicht.

Jahr:	Busseneinnahmen (Total):	Anzahl Geschwindigkeitsübertretungen:
1996	Fr. 4'659'800.–	57'299
1997	Fr. 7'343'200.–*	63'405
1998	Fr. 7'223'800.–	61'013
1999	Fr. 7'331'200.–	59'004
2000	Fr. 7'675'300.–	54'006
2001	Fr. 6'693'600.–	51'382
2002	Fr. 6'257'800.–	59'091
2003	Fr. 6'840'100.–	57'661
2004	Fr. 8'007'800.–	60'097
2005	Fr. 6'802'200.–	55'079

*Auf den 1. September 1996 traten höhere Tarife im Ordnungsbussenwesen in Kraft.

Zu 3.:

Die Zahl der festen Kontrollstellen blieb gleich.

Über die mobilen Kontrollen wird keine Statistik geführt. Die Standortwahl ergibt sich aus dem aktuellen Unfallgeschehen oder den Gefährdungssituationen, ferner aus der Geeignetheit für die Kontrolle.

Zu 4.:

Der Stadtrat macht keine Vorgaben.

Die Korpsleitung der Stadtpolizei legt jeweils im Frühjahr zuhanden des Budgets die zu erwartenden Busseneinnahmen fest. Sie stützt sich dabei auf Erfahrungswerte.

Zu 5.:

Die Bereichsleitung der Sicherheits- und Verkehrspolizei legt monatlich ein Schwerpunktprogramm ihrer Tätigkeit fest, darunter auch Zeit und Ort der mobilen Geschwindigkeitskontrollen.

Zu 6.:

Für eine Zweckbindung der Busseneinnahmen fehlt die Rechtsgrundlage.

Zu 7.:

Die Stadtpolizei führt weder über die „Rendite“ der einzelnen Standorte noch über detaillierte Busseneinnahmen eine Statistik.

Zu 8.:

Auch über die mobilen Geschwindigkeitskontrollen wird keine detaillierte Statistik geführt. Festgehalten werden die Anzahl der ausgeführten Kontrollen, der zeitliche Kontrollaufwand, die Anzahl der gemessenen Fahrzeuge und die Übertretungsquoten.

Zu 9.:

Strassenzüge mit überdurchschnittlich vielen Missachtungen der Höchstgeschwindigkeit werden insbesondere in Bezug auf den Standort der Signale, die Verkehrsführung und Gefährdungslage überprüft. Ergibt die Überprüfung keinen Handlungsbedarf oder keine Möglichkeiten für Verbesserungen und liegt demnach die Ursache allein am Fehlverhalten der Fahrzeuglenkerinnen und -lenker, wird die Überwachung intensiviert. Die Erfahrung zeigt, dass die Übertretungsquoten bereits nach kurzer Zeit stark sinken.

Stadtrat von Luzern

