



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## **Stellungnahme**

zum

### **Postulat**

### **Nr. 268 2004/2009**

von Jörg Krähenbühl

namens der SVP-Fraktion

vom 23. April 2007

(StB 929 vom 17. Oktober 2007)

**Wurde anlässlich der  
41. Ratssitzung vom  
24. Januar 2008 abgelehnt.**

### **Stadtpolizei – Prioritäten richtig setzen!**

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Das Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958 ordnet den Verkehr auf den öffentlichen Strassen in der Schweiz. Das Ziel ist dabei die Sicherstellung eines sicheren und flüssigen Verkehrs. Gemäss Ordnungsbussengesetz (OBG) vom 24. Juni 1970 sind die Polizeiorgane ermächtigt, Ordnungsbussen zu erheben. Der Bund delegiert die Durchsetzung des SVG an die Kantone. Für das Gebiet der Stadt Luzern hat der Kanton Luzern diese Aufgabe der Stadtpolizei übertragen. Der Umfang der delegierten Aufgaben ist im Vertrag über die Stadtpolizei vom 24. März 2000 festgehalten. Mit der Überwachung des Strassenverkehrs erfüllt die Stadt eine der ihr aufgetragenen Pflichten und verschafft dem Bundesrecht auf dem Gemeindegebiet Geltung, und zwar im Sinne von Ruhe und Ordnung.

Als Resultat der Bevölkerungsbefragung in der Stadt Luzern zum Thema „subjektive Sicherheit“ (November 2006) beurteilten 73 % der Befragten den Strassenverkehr als das grösste Gefährdungspotenzial. Entsprechend dem hohen Stellenwert des Strassenverkehrs als Bedrohungsform tritt auch eine klare Mehrheit der Bevölkerung für vermehrte Kontrollen im Strassenverkehr ein. So sprechen sich immerhin 66 % der Befragten dezidiert für vermehrte Geschwindigkeitskontrollen aus.

Unter Verkehrsüberwachung ist die Summe aller Bemühungen und Massnahmen zu verstehen, mit denen die Polizei die Verkehrsabläufe sowie die Einhaltung der Verkehrsregeln aktiv beobachtet und kontrolliert. Die Verkehrsüberwachung ist damit Bestandteil des Gesamtauftrags zur allgemeinen Gefahrenabwehr. Sie liegt im Vorfeld des Ereignisses „Verkehrsunfall“. Erst eine aktive polizeiliche Verkehrsüberwachung schafft die Grundlagen, damit Gefahrenstellen beseitigt und Ordnungswidrigkeiten und Straftaten verfolgt werden können (duale Funktion der Verkehrsüberwachung).

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

Teil der Verkehrsüberwachung im Sinn der Rechtsnormen des Schweizerischen Strassenverkehrsrechts ist auch die Kontrolle des ruhenden (parkierten) Fahrzeugverkehrs: einerseits dort, wo unkorrekt parkierte Fahrzeuge eine Gefährdung oder Behinderung darstellen oder das Parkieren aus einem anderen Grund verboten ist, andererseits aber auch dort, wo Parkzeitbeschränkungen missachtet werden. Zweck der Parkzeitbeschränkungen ist, durch eine ordnungsgemässe Benützung der Parkflächen einer Vielzahl von Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführern eine zeitlich beschränkte Parkierungszeit zu ermöglichen. Bleibt ein Fahrzeug über die erlaubte Zeit hinaus parkiert, wird dadurch anderen Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführern verunmöglicht, diese Parkfläche zu nutzen. Während der Dauer der Parkzeitüberschreitung ist diese Parkfläche der freien Nutzung entzogen.

Sanktionen bei Verkehrsübertretungen sind nicht Selbstzweck, sondern haben die Funktion eines nach dem Grad der jeweiligen Verfehlung und der persönlichen Verantwortung mehr oder weniger spürbaren „Denkzettels“. Grösstenteils werden die Sanktionen von der Untersuchungsrichterin oder dem Untersuchungsrichter ausgesprochen. Die Polizei kann nur im Rahmen des vereinfachten Ordnungsbussenverfahrens die vom Bund festgelegten Bussen verfügen. Es ist erwiesen, dass die Wirksamkeit einer Sanktion wesentlich vom Grad des Entdeckungsrisikos abhängt, das heisst, die Einhaltung der Regeln muss durch die Polizei hinreichend überwacht werden. Wie nötig Vorschriften und drohende Sanktionen sind, zeigt sich zum Beispiel anhand häufiger Geschwindigkeitskontrollen am gleichen Ort. Bereits nach relativ kurzer Zeit nehmen die Höhe der gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeit und damit die Zahl der Übertretungen ab. Ebenso verhält es sich bei dauernd über die zugelassene Zeit besetzten Parkräumen. Letzteres stellt für eine Vielzahl von parkplatzsuchenden Autofahrerinnen und Autofahrern ein grosses Ärgernis dar. Nicht zuletzt solche Überlegungen dürften den Grossen Stadtrat dazu bewogen haben, am 23. November 2006 entsprechende EÜP-Massnahmen zu beschliessen. Mit der Massnahme SID Nr. 7, Erhöhung Verkehrssicherheit und Busseneinnahmen durch zwei neue Überwachungskameras, sollen 1,5 Mio. Franken mehr eingenommen werden, und mit der Massnahme SID Nr. 8, Aufstockung der Verkehrsassistentinnen und -assistenten um zwei Stellen, 200'000 Franken.

Die tatsächlichen Prioritäten der Polizei liegen im Bereich Ordnung und Sicherheit im öffentlichen Raum, das heisst bei ihren Kernaufgaben Strafverfolgung, Gefahrenabwehr und Ereignisbewältigung. Innerhalb des dafür insgesamt erbrachten Stundenaufwandes von 234'159 Stunden im Jahr 2006 macht der prozentuale Aufwand für die Verkehrsüberwachung des ruhenden Strassenverkehrs 6,7 % und des fahrenden 6,9 % aus. Daran sind die städtischen Polizistinnen und Polizisten mit 3,3 % im ruhenden und 6,4 % im fahrenden Strassenverkehr involviert.

Mit der Delegation polizeilicher Aufgaben erhält die Stadt die Einnahmen aus den Ordnungsbussen als Beitrag an die zentralörtlichen Leistungen und kann damit zum Teil die höheren Kosten des Polizeieinsatzes in einer Kernstadt finanzieren. Dieser erweiterte Einsatz bezieht sich im Wesentlichen auf die Erhöhung der Sicherheit und nicht auf die Aufgaben der

Verkehrspolizei. Insofern kann sogar von einer Quersubventionierung einer höheren allgemeinen Sicherheit durch Mittel aus den Ordnungsbussen gesprochen werden. Eine auf Dauer ausgelegte substanzielle Reduktion der Einnahmen aus Ordnungsbussen hätte entsprechende Auswirkungen. Es liegt folglich vor allem am fahrzeugführenden Menschen, durch sein korrektes Verhalten im Strassenverkehr entsprechende Sanktionen, auch im Sinn von Ordnungsbussen, zu verhindern.

Die Anzahl der Übertretungen und somit die Bussen und Busseneinnahmen sind im Voraus schwer zu schätzen. In der Stadt Luzern schwankten die Einnahmen aus Ordnungsbussen in der Zeit von 2001 bis 2006 zwischen 6,2 und 7,7 Mio. Franken. Es handelt sich also keineswegs um eine fixe Grösse, wie es im Postulat heisst. Das Budget, das in den vergangenen sechs Jahren nur einmal erreicht wurde, hat nicht den Charakter eines Muss-Ziels, sondern ist vielmehr die Quantifizierung des Beitrags zu einem ausgeglichenen Finanzhaushalt. Der mit einer Kürzung des Budgets um 50 % bei den Ordnungsbussen entstehende Fehlbetrag müsste bei gleichen Leistungen der Stadtpolizei mit einer Steuererhöhung ausgeglichen werden. Vor allem aber wäre eine Kürzung mit Nachlässigkeit bei der Erfüllung von vertraglichen Ordnungsaufgaben und mangelnder Durchsetzung von Bundesrecht gleichzusetzen, was für die Stadt, aber auch für den heute relativ geordneten und sicheren Strassenverkehr sicherlich nicht ohne Folgen bliebe.

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass das Empfinden der individuell verspürten Sicherheit durch Vorkommnisse, wie sie sich in unserer mittelbaren wie unmittelbaren Umgebung abspielen, negativ beeinflusst wird. Um diesem Eindruck entgegenzuwirken, aber auch um konkret mehr Präsenz zu bieten, hat er beschlossen, den Bestand bei der Stadtpolizei sukzessive um insgesamt 15 Personaleinheiten zu erhöhen. Mit der Einführung der Gruppe Sicherheit, Intervention, Prävention (SIP) wird das Ziel, die Sicherheit zu erhöhen, ebenso angestrebt.

Aus diesen Gründen sieht der Stadtrat in der Reduktion des Budgets für die Ordnungsbussen kein taugliches Mittel, um die Stadt sicherer und wohnlicher zu machen.

**Der Stadtrat lehnt das Postulat ab.**

Stadtrat von Luzern

