



Stans, 3. Mai 2022

Nr. 248

Justiz- und Sicherheitsdirektion. Parlamentarische Vorstösse. Motion von Landrat Roland Blättler, Kehrsiten, und Mitunterzeichnenden betreffend Erhöhung der Verkehrssicherheit durch wöchentliche Veröffentlichung der Standorte von stationären und semistationären Geschwindigkeitsmessanlagen. Antrag an den Landrat

1 Sachverhalt

1.1

Mit Schreiben vom 3. Dezember 2021 hat das Landratsbüro dem Regierungsrat die Motion von Landrat Roland Blättler und Mitunterzeichnende in Sachen Erhöhung der Verkehrssicherheit durch wöchentliche Veröffentlichung der Standorte von stationären und semistationären Geschwindigkeitsmessanlagen überwiesen.

1.2

Die Motion verlangt, dass die gesetzliche Grundlage für die wöchentliche Veröffentlichung der Standorte von stationären und semistationären Geschwindigkeitsmessanlagen durch die Nidwaldner Kantonspolizei zu schaffen sei.

Für die ausführliche Begründung wird auf den Motionstext und die Ausführungen unter Ziff. 2.1 verwiesen.

1.3

Der durch den Motionär gestellte Antrag auf Dringlicherklärung wurde vom Landrat an der Sitzung vom 9. Februar 2022 abgelehnt.

1.4

Die mit der Bearbeitung betraute Justiz- und Sicherheitsdirektion hat die Staatsanwaltschaft und die Kantonspolizei zum Mitbericht eingeladen.

2 Erwägungen

2.1 Motionsinhalt

Der Motionär hält in seiner Motion vom 17. November 2021 fest, dass es der Polizei gemäss dem Bundesprogramm "Via Sicura" erlaubt sei, auf bevorstehende Verkehrs- und Geschwindigkeitskontrollen hinzuweisen (Art. 98 Strassenverkehrsgesetz [SVG]). Ankündigungen von Kontrollen der semistationären Geschwindigkeitsmessanlagen seien deshalb in den Kantonen Luzern und St. Gallen bereits gängige Praxis.

Laut Verkehrspsychologe Uwe Ewert von der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) führe die Bekanntgabe der Blitzerstandorte dazu, dass an besonders gefährdeten Stellen, also dort,

wo Geschwindigkeitskontrollen sinnvoll seien, langsamer gefahren werde. So sei gemäss Erwartung die Verkehrssicherheit in St. Gallen deutlich erhöht worden. Das Feedback aus der St. Galler Bevölkerung sei laut der Kantonspolizei St. Gallen sehr positiv. Auf Nachfrage bei der Kantonspolizei St. Gallen habe sich herausgestellt, dass sich die Bussgeldeinnahmen seit der Praxisänderung 2013 nicht verändert hätten. Da aber mit der Praxisänderung gleichzeitig fünf zusätzliche semistationäre Messanlagen angeschafft worden seien, würden seither pro Blitzer weniger Bussen eingenommen, was ein Hinweis darauf sei, dass die Geschwindigkeitsregeln besser eingehalten würden und die Sicherheit somit erhöht worden sei. Wie die Unfallstatistik aus dem Kanton St. Gallen zeige, seien die Unfallzahlen seit der Praxisänderung um rund 15 Prozent zurückgegangen, wobei just ab dem Jahr 2013 eine signifikante Abnahme der Unfälle habe festgestellt werden können. Dies, obwohl laut Strassenverkehrsamt des Kantons St. Gallen die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge von gut 350'000 auf 375'000 zugenommen habe. Die Unfallzahlen pro zugelassenes Fahrzeug seien somit deutlich gesunken. Das Argument, dass angekündigte Geschwindigkeitskontrollen die Verkehrssicherheit senken würden, sei damit widerlegt.

2.2 Ausgangslage

In Absprache mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) betreibt die Kantonspolizei Nidwalden auf der Autobahn A2 zwei stationäre Radarmessanlagen. In der Gemeinde Stans sind am Einmündungsknoten der Autobahnausfahrt Stans Süd in die Buochserstrasse drei stationäre Radarmessanlagen in Betrieb. Weiter sind zusätzlich noch eine semistationäre Messstation und mobile Geräte (eine mobile Messstation sowie ein Lasermessgerät, welches punktuell durch die Kantonspolizei Obwalden zugezogen wird) im Einsatz.

Nach wie vor zählen Geschwindigkeitsunfälle zusammen mit den Alkoholunfällen zu den Unfällen mit schwerwiegenden Folgen. Gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) ist jeder dritte bis vierte Unfall mit Todesfolge darauf zurückzuführen. Pro Jahr sterben in der Schweiz rund 60 Menschen infolge überhöhter oder nicht angepasster Geschwindigkeit. Bei den Schleuder- bzw. Selbstunfällen fällt zudem auf, dass sie häufig in Zusammenhang mit Geschwindigkeitsverfehlungen und / oder Alkohol am Steuer stehen (Quellen: Webseite bfu und Sinus 2021 – Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen im Strassenverkehr 2020).

Im Jahr 2012 hat das Bundesparlament dem sogenannten Programm "Via sicura" zugestimmt, um die Sicherheit auf den Strassen zu erhöhen. Dieses Programm umfasst rund 20 Massnahmen, welche seither gestaffelt in Kraft treten. Das Ziel des Bundesamts für Strassen (ASTRA) ist, bis ins Jahr 2030 die Zahl der Verkehrstoten auf 100 pro Jahr (2021: 200) zu senken (www.bfu.ch/de/die-bfu/politik/via-sicura).

2.3 Rechtliches

Am 1. Januar 2013 trat die Strafnorm von Art. 98a Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) mit dem Titel "Warnungen vor Verkehrskontrollen" im Rahmen des Reformpakets "Via sicura" in Kraft. Gemäss dieser neuen Bestimmung sind Warnungen vor mobilen oder festen Polizeikontrollen dann verboten, wenn diese Warnungen öffentlich verbreitet oder entgeltlich (als kostenpflichtige Dienstleistung) angeboten werden. Widerhandlungen werden mit Busse bestraft (Übertretung), in schweren Fällen mit Geldstrafe bis 180 Tagessätzen (Vergehen; Art. 98a Abs. 3 und 4 SVG). Als Warnung gilt dabei, "wenn auf das Vorhandensein einer Verkehrskontrolle hingewiesen wird und dieser Hinweis (implizit) als Verhaltenshinweis zu verstehen ist oder dem Adressaten zumindest die Möglichkeit einräumen soll, die potentiell nachteiligen Auswirkungen der Kontrolle zu vermeiden".

Gemäss Art. 14 des Strassenverkehrsgesetzes gilt diese Bestimmung dann nicht für Direktionen und Ämter, wenn sich diese auf den Ausnahmetatbestand von Art. 14 des schweizerischen Strafgesetzbuches (StGB) berufen können. Die Lehre hält hierzu im Zusammenhang mit dem Verbot von "Warnungen vor Verkehrskontrollen" folgendes fest: "Das Verbot umfasst dabei Warnungen vor zeitlich und örtlich klar definierten Kontrollen, so dass die Empfänger

der Warnung genau erfahren, wann und wo sie sich auf Kontrollen einzustellen haben. Insofern werden auch Warnungstafeln erfasst, welche die Polizei selber im Bereich beispielsweise von Radarkontrollen aufstellt (z.B. ein Signal 'Achtung Radar' auf der Autobahn). Warnungen gelten nach Art. 14 StGB nur dann als gesetzlich erlaubte Handlungen, wenn das kantonale Polizeirecht dafür eine klare formellgesetzliche Grundlage enthält. Fehlt eine solche Erlaubnisnorm, sind auch behördliche Warnungen vor zeitlich und örtlich definierten Verkehrskontrollen rechtswidrig (Philippe Weissenberger, Kommentar SVG und OBG, 2. Auflage, Zürich/St. Gallen 2014, S. 803 f. N 18)."

Das kantonale Recht enthält im Moment noch keinen solchen spezialgesetzlichen Ausnahmetatbestand. Da die Publikation von stationären und semistationären Radaranlagen aber nur dann als gesetzlich erlaubte Handlung gilt, wenn das kantonale Polizeirecht dafür eine klare formellgesetzliche Grundlage enthält, müsste ein solcher Tatbestand im Polizeigesetz geschaffen werden.

2.4 Beurteilung der Motion

2.4.1

Der Motionär verweist auf die St. Galler Statistiken aus den Jahren 2012 und 2013. Diese zeigen, dass vom Jahr 2012 auf das Jahr 2013 ein Rückgang von Verkehrsunfällen ersichtlich ist. Auf Nachfrage teilte die Kantonspolizei St. Gallen aber mit, dass für sie nicht die Publikationen der semistationären Messstationen im Kanton St. Gallen ursächlich für den Rückgang der Unfälle gewesen sei. Die Unfallstatistik 2018 der Kantonspolizei St. Gallen (vgl. Seite 48) verweist zur Begründung der gesunkenen Unfallzahlen vielmehr auf die Einführung des Rasertatbestandes per 1. Januar 2013 (eine Massnahme im Zusammenhang mit dem Paket "Via Sicura"), sowie auf die Anschaffung von fünf semistationären Geschwindigkeitsmessanlagen, welche zusätzlich eingesetzt wurden.

Ein ähnlicher Effekt – wenn auch nicht ganz so ausgeprägt - ist auch aus den Statistiken des Kantons Nidwalden erkennbar. Der Einfluss der Einführung des Rasertatbestandes, kombiniert mit weiteren Kontrollmassnahmen der Polizei im Kanton Nidwalden führten in den vergangenen zehn Jahre zu einer Tendenz sinkender Verkehrsunfallzahlen. Anders als im Kanton St. Gallen hat sich dieser Abwärtstrend im Kanton Nidwalden aber erst ab dem Jahr 2015 manifestiert. Im Jahr 2021 waren dann auch, im Vergleich zu den letzten zehn Jahren, am wenigsten Verkehrsunfälle zu verzeichnen.

2.4.2

Weiter verweist die Motion auf eine Aussage des Verkehrspsychologen Uwe Ewert. Diese Aussage wird im Grundsatz unterstützt. Sie muss aber zwingend in den Kontext gestellt werden, in welchem sie geäussert wurde. So führte Ewert im Interview mit der Luzerner Zeitung (publiziert: 14. Oktober 2014) zum Effekt von Radargeräten und zur Veröffentlichung von Radarstandorten folgendes aus (Auszug aus dem Interview):

"Stationäre Anlagen sind fix. Die Leute wissen, wo sie stehen. Damit sorgen wir dafür, dass in einem bestimmten Streckenabschnitt langsamer gefahren wird."

"Um Überraschungseffekte zu erzielen, braucht es mobile Geschwindigkeitskontrollen. Stationäre wie semistationäre Anlagen haben aber eine andere Aufgabe. Sie sorgen dafür, dass lokal begrenzt langsamer gefahren wird. Meist wissen die Leute schnell, wo die Radargeräte stehen, und passen die Geschwindigkeit an. Deshalb ist die Vorankündigung positiv, weil somit noch mehr Lenker wissen, dass sie an einem x-beliebigen Ort kontrolliert werden."

"Das Vorgehen der St. Galler Polizei fördert die Sicherheit auf den Strassen, da mehr Leute wissen, wo kontrolliert wird, und demnach die Geschwindigkeitsvorgaben dort besser einhalten. Zudem zeigt die St. Galler Polizei, dass ihr an Mehreinnahmen durch Bussen nichts liegt, sondern dass sie die Verkehrssicherheit stärken will. Klar ist jedoch, dass unbedingt noch unangekündigte mobile Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden müssen – was die Polizei im Kanton St. Gallen auch tut."

Es kann somit im Sinne einer Zusammenfassung der Aussagen von Ewert folgendes festgehalten werden: Mit (semi-) stationären Geschwindigkeitskontrollen kann erreicht werden, dass die Geschwindigkeiten an diesem Ort reduziert werden, da die Standorte bekannt sind oder schnell bekannt werden. Dieser Effekt ist räumlich und zeitlich auf den Standort des Radargeräts begrenzt. Mit einer Vorankündigung kann somit an diesen bestimmten Orten eine höhere Verkehrssicherheit erreicht werden. Weiter geht Ewert davon aus, dass sich die Publikation von Radarstandorten grundsätzlich positiv auswirkt, weil Lenker daran erinnert werden, dass Kontrollen stattfinden. Da aber nicht an allen gefährlichen Strassenabschnitten stationäre oder semistationäre Anlagen erstellt werden können, ist es unbedingt notwendig, dass weiterhin unangekündigte mobile Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden.

2.4.3

Wie bereits ausgeführt wurde, kann die Thematisierung von Radarkontrollen in der Öffentlichkeit dazu führen, dass Lenker daran erinnert werden, dass Kontrollen durchgeführt werden. Dies erhöht die Kontrollerwartung in der Bevölkerung und ist letztendlich zentral, wenn es darum geht, ob sich Fahrzeuglenkende, überall und nicht nur lokal begrenzt, an Geschwindigkeitslimiten halten.

Ob dieser Effekt tatsächlich durch Publikation von konkreten Standorten signifikant vergrössert werden kann muss aber bezweifelt werden. Die Kantonspolizei Luzern hat auf Nachfrage mitgeteilt, dass die Zugriffszahlen auf die Onlineseite mit den publizierten Standorten der stationären und semistationären Anlagen eher gering ist. Diese Publikation trage somit wohl wenig dazu bei, dass die Kontrollerwartung der Fahrzeuglenkenden erhöht werden könne.

2.4.4

Nach diesen Ausführungen ist die Publikation der Standorte der stationären und semistationären Messstationen nicht als derart entscheidend zu gewichten. Viel entscheidender ist, dass die Kantonspolizei Nidwalden zu jeder Tages- und Nachtstunde und im ganzen Kantonsgebiet Geschwindigkeitskontrollen mit mobilen Geräten vornehmen kann. Die Notwendigkeit dieses Vorgehens wird auch durch Verkehrspsychologe Uwe Ewert hervorgehoben. Autofahrer, die sich nicht an die Verkehrsregeln halten, müssen weiterhin jederzeit und überall mit polizeilichen Kontrollen rechnen. Diese Kontrollerwartung ist letztlich zentral, wenn es darum geht, dass sich die Verkehrsteilnehmenden überall regelkonform verhalten.

2.5 Fazit

Semistationäre Radaranlagen haben u.a. den Effekt, dass die Verkehrsteilnehmenden jederzeit mit Kontrollen rechnen müssen und sich deshalb bezüglich Geschwindigkeitsvorgaben im Strassenverkehr regelkonform verhalten. Wird die Pflicht eingeführt, den Standort von semistationären Anlagen zu publizieren, so fällt dieser Effekt weg. Der Regierungsrat kommt zum Schluss, dass die Bekanntgabe der Standorte von stationären und semistationären Radarstandorten in der Gesamtbetrachtung keinen positiven Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leistet. Auf die Aufnahme einer gesetzlichen Grundlage im Polizeigesetz zur Publikation von stationären und semistationären Radarstandorten ist zu verzichten.

Beschluss

Dem Landrat wird beantragt, die Motion von Landrat Roland Blättler betreffend Erhöhung der Verkehrssicherheit durch wöchentliche Veröffentlichung der Standorte von stationären und semistationären Geschwindigkeitsmessanlagen abzulehnen.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Landrat Roland Blättler, Mattli 8, 6365 Kehrsiten
- Landratssekretariat
- Kommission für Staatspolitik, Justiz und Sicherheit (SJS)
- Oberstaatsanwaltschaft
- Kantonspolizei
- Justiz- und Sicherheitsdirektion (elektronisch)

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN



Landschreiber Armin Eberli

