



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

07.5190.02

SiD/P075190
Basel, 12. September 2007

Regierungsratsbeschluss
vom 11. September 2007

Schriftliche Anfrage Alexander Gröflin betreffend Verkehrs- und Ordnungsbussen

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 6. Juni 2007 die nachstehende Schriftliche Anfrage Alexander Gröflin betreffend Verkehrs- und Ordnungsbussen dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„Die Einnahmen, welche dem Kanton Basel-Stadt durch Verkehrs- und Ordnungsbussen zusätzlich zu gute kommen, sind stetig am steigen. Dies ist bei der Ansicht der Statistik deutlich erkennbar.

Ein Teil der Gelder generieren fixe Kontrollanlagen, Radar oder Laser, die immer zahlreicher das Strassenbild Basels prägen.

Die Verkehrssicherheit wird dabei als Argument für die Anlagen verwendet. Oft ist jedoch das Gegenteil zu beobachten. Denn Automobilistinnen und Automobilisten bremsen vor fix installierten Geschwindigkeits- und Rotlichtanlagen abrupt ab.

Deshalb frage ich den Regierungsrat an:

- Ob sich Unfälle, insbesondere Auffahrunfälle, bei Kreuzungen mit Geschwindigkeits- und Rotlichtanlagen nach deren Inbetriebnahme häufen?*
- Wie viele Anlagen mit welcher Technik (Radar oder Laser) zurzeit in Betrieb sind und welchen Standort inkl. Fahrtrichtung diese haben?*
- Mit welchen Toleranzwerten die Basler Polizei die Geschwindigkeit eines Fahrzeuges misst?*
- Ob weitere Anlagen geplant sind? Falls ja, an welchen Orten?*
- Wie hoch die Einnahmen durch Geschwindigkeitsübertretungen pro Anlage in den letzten 5 Jahren zu beziffern sind?*
- Was der Regierungsrat davon hält, die Verkehrsbussen vom Pauschalbereich in den Einzelpostenbereich zu verschieben?“*

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

Das Missachten des Rotlichts sowie das Nichtanpassen der Geschwindigkeit an die örtlichen Verhältnisse gelten nebst dem Fahren unter Alkoholeinfluss als häufigste Unfallursachen im Strassenverkehr. Die Rotlicht- und Geschwindigkeitskontrollen wurden früher im Rahmen von allgemeinen Verkehrskontrollen oder durch den Einsatz mobiler Geschwindigkeitsmessgeräte durchgeführt. Mit der fortschreitenden Einrichtung von flächendeckenden Tempo 30-Zonen konzentrieren sich die Geschwindigkeitskontrollen mit mobilen Radargeräten zu einem grossen Teil auf die Sammel- und Erschliessungsstrassen dieser Zonen. Die techni-

sche Weiterentwicklung hat dazu geführt, dass der Einsatz automatischer Anlagen einfacher geworden ist. Die Rechtshilfe des Auslands bei dort immatrikulierten Fahrzeugen hat sich wesentlich verbessert. Mit den permanenten, automatischen Rotlicht- und Geschwindigkeitsanlagen soll bei gefährlichen und (oder) unfallträchtigen Stellen im Strassennetz eine nachhaltige Reduktion der Rotlichtmissachtungen und der Geschwindigkeitsübertretungen erzielt werden, was zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (insbesondere auf Schulwegen) sowie zu einer Senkung der verkehrsbedingten Lärmimmissionen beiträgt.

Die Rotlicht- und Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen in Basel sind auch auf dem Internet abrufbar (www.polizei.bs.ch/verkehr).

- *Ob sich Unfälle, insbesondere Auffahrunfälle, bei Kreuzungen mit Geschwindigkeits- und Rotlichtanlagen nach deren Inbetriebnahme häufen?*

Die Unfallauswertung bei allen Standorten der Geschwindigkeits- und Rotlichtanlagen, über einen Zeitraum von sechs Jahren, hat ergeben, dass die Gesamtzahl der polizeilich registrierten Unfälle um über 30% abgenommen hat. Eine Häufung von Auffahrunfällen konnte nicht festgestellt werden.

- *Wie viele Anlagen mit welcher Technik (Radar oder Laser) zurzeit in Betrieb sind und welchen Standort inkl. Fahrtrichtung diese haben?*

Alle Anlagen werden mittels Induktionsschlaufen und nicht mit Radar bzw. Laser betrieben. Dabei wird die Zeit zwischen dem Befahren der ersten und zweiten Schlaufe gemessen und so die Geschwindigkeit errechnet.

Folgende permanente Rotlicht- und Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (kombiniert) sind in Betrieb:

- <u>Feldbergstrasse</u> /Klybeckstrasse,	beide Richtungen
- <u>Wasgenring</u> /Blotzheimerstrasse,	beide Richtungen
- <u>Nauenstrasse</u> /Peter Merian-Strasse,	beide Richtungen
- <u>Steinengraben</u> /Leonhardsstrasse/Kanonengasse,	beide Richtungen
- <u>Steinenring</u> /Holbeinstrasse,	beide Richtungen
- <u>St. Jakobs-Strasse</u> /Jacob-Burkhardt-Strasse,	Fahrtrichtung St. Jakob-Denkmal
- <u>Gundeldingerstrasse</u> /Ach.-Bischoff-Strasse,	Fahrtrichtung Thiersteinallee

Folgende permanente, reine Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen sind in Betrieb:

- <u>Bäumlihofstrasse</u> (zwischen Allmend- und Käferholzstrasse)	Fahrtrichtung Käferholzstrasse
- <u>Wettsteinallee</u> (zwischen Peter Rot- und Schwörstadterstrasse)	beide Richtungen
- <u>Autobahn N2</u> (im Abschnitt Bethesda-Wall)	Fahrtrichtung D,F
- <u>Autobahn N2</u> (im Abschnitt Schwarzwaldtunnel)	Fahrtrichtung CH

- Fasanenstrasse
(zwischen Am Bahndamm und A.d. hohlen Gasse) beide Richtungen
- Riehenstrasse
(zwischen Hirzbrunnen- und H.-Albrecht-Strasse) beide Richtungen

- *Mit welchen Toleranzwerten die Basler Polizei die Geschwindigkeit eines Fahrzeuges misst?*

Die Toleranzwerte, die bei der gemessenen Geschwindigkeit berücksichtigt werden müssen, sind in den Technischen Weisungen über Geschwindigkeitskontrollen im Strassenverkehr des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 10. August 1998 unter Punkt 4.5 (Sicherheitsmargen) enthalten und betragen:

- 5 km/h bei einem Messergebnis bis 100 km/h
- 6 km/h bei einem Messergebnis ab 101- 150 km/h
- 7 km/h bei einem Messergebnis ab 151 km/h

Massgebend für die Ahndung einer Widerhandlung ist die Geschwindigkeit nach Abzug dieser Sicherheitsmarge.

- *Ob weitere Anlagen geplant sind? Falls ja, an welchen Orten?*

Die der Verkehrssicherheit dienenden permanenten Radaranlagen konnten mit dem vom Grossen Rat im Jahr 2001 bewilligten Rahmenkredit umgesetzt werden. Weitere Anlagen befinden sich zur Zeit nicht in Planung.

- *Wie hoch die Einnahmen durch Geschwindigkeitsübertretungen pro Anlage in den letzten 5 Jahren zu beziffern sind?*

Wegen einer kürzlich durchgeführten Datenreorganisation im entsprechenden System kann die Frage mit vertretbarem Aufwand nur ab 2004 beantwortet werden. Angaben aus früheren Jahren müssten mit erheblichem Zeit- und Kostenaufwand bei der Herstellerfirma der entsprechenden Betriebssoftware in Auftrag gegeben werden.

	2004	2005	2006	2007*
Anzahl Anlagen per Ende Jahr	10	11	13	13
Total Brutto-Ertrag	SFr. 78'980	SFr. 3'125'280	SFr. 24'035'780	SFr. 11'302'610

* bis 16. Juli 2007

Die dargestellten Brutto-Erträge zeigen die Bussen aus festgestellten Übertretungen. Dabei gilt zu berücksichtigen, dass aufgrund der Schwierigkeiten bei der Einforderung von Bussen aus dem Ausland diese Erträge nur teilweise realisierbar sind.

Im 2005 wurde die Radaranlage auf der Autobahn bei Km 4.72 in Fahrtrichtung Deutschland und im 2006 die Anlage bei Km 2.68 in Richtung Schweiz in Betrieb genommen. Die Brutto-Erträge in den beiden Jahren stellen damit keine vollen Jahreseinnahmen dar. Dadurch ist die Vergleichbarkeit zwischen den Jahren erschwert.

Die durchschnittlichen Brutto-Erträge variieren je nach Standort sehr stark. Die grössten Brutto-Erträge werden mit den Geräten auf der Autobahn erzielt (im 2007 hochgerechnet rund CHF 9 Mio. pro Gerät).

- *Was der Regierungsrat davon hält, die Verkehrsbussen vom Pauschalbereich in den Einzelpostenbereich zu verschieben?*

Der Regierungsrat beschliesst jeweils pro Departement finanzielle Vorgaben, innerhalb welcher die Budgets zu erstellen sind. Diese Vorgabe entsteht auf Basis einer Analyse und Beurteilung durch das Finanzdepartement und anspruchsvollen Diskussionen im Regierungsrat. Sie wird in einen Einzelpostenbereich (Vorgabe für einzelne Budgetpositionen) und einen Pauschalbereich (pauschale Vorgabe für den Rest des Budgets) aufgeteilt, wobei in der Regel durch einzelne Beschlussziffern weiter differenzierte Auflagen gemacht werden.

Da der Grosse Rat das Budget differenziert auf 2-stelliger Kontoebene beschliesst, ist auf seiner Ebene eine saubere Trennung zwischen Aufwand und Ertrag ohnehin immer sichergestellt. Die Zuordnung von Budgetpositionen (z.B. Ordnungsbussen) in Pauschal- und Einzelpostenbereich ist ein internes Hilfsmittel des Regierungsrates und hat auf Stufe des Grossen Rates bzw. finanzrechtlich keine Bedeutung.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Eva Herzog
Präsidentin



Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber