



**Motion von Thomas Gander
betreffend Bussengelder in den Strassenbau
(Vorlage Nr. 2838.1 – 15695)**

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom 18. Dezember 2018

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Kantonsrat hat die genannte Motion am 29. März 2018 an den Regierungsrat zum Bericht und Antrag überwiesen. Wir gliedern unseren Bericht wie folgt:

	Seiten
1. In Kürze	1
2. Konzept der Zuger Polizei bei Geschwindigkeitsmessungen	1
3. Praxis in anderen Kantonen.....	4
4. Spezialfinanzierung Strassenbau	4
5. Antrag.....	4

1. In Kürze

Bussen zielen auf die Einhaltung der Verkehrsregeln und damit die Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung. Das soll auch ihr Hauptzweck bleiben. Sodann beschränken zweckgebundene Einnahmen den Handlungsspielraum des Parlaments, im Rahmen der ihm zustehenden Budgethoheit über die Verwendung der Mittel zu entscheiden. Schliesslich werden die Kosten der Zuger Polizei für Verkehrsüberwachung, Ahndung von Widerhandlungen, Geschwindigkeitskontrollen, Sachverhaltsabklärungen und Verkehrsinstruktionen nicht der Spezialfinanzierung belastet. Entsprechend und konsequenterweise sind die Einnahmen aus Verkehrsbussen ebenfalls nicht der Spezialfinanzierung Strassenbau zuzuführen. Daher ist die Motion nicht erheblich zu erklären.

2. Konzept der Zuger Polizei bei Geschwindigkeitsmessungen

2.1. Allgemeines

Zu den Kernaufgaben des Staats gehören die Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung und die damit verbundenen polizeilichen Aufgaben. Dazu gehört auch die Gewährleistung der Sicherheit auf den Zuger Strassen. Dies ist Sache der Polizei. Insbesondere obliegt ihr der Vollzug des Bundes- und des kantonalen Ordnungsbussenrechts (§ 1 Abs. 1 und Abs. 3 Bst. a Polizeigesetz¹).

Wie in den Vorjahren blieb auch 2017 im Strassenverkehr die überhöhte Geschwindigkeit die Hauptunfallursache im Kanton Zug². Aus diesem Grund dienen Kontrollen zur Einhaltung der geltenden Höchstgeschwindigkeiten dazu, die Verkehrssicherheit auf dem Strassennetz im

¹ vom 30. November 2006 (BGS 512.1).

² Sicherheit im Kanton Zug / Polizeiliche Statistik 2017, Seite 10.

Kanton Zug zu gewährleisten. Sie tragen massgeblich dazu bei, Verkehrsunfälle zu verhüten und die geltenden Höchstgeschwindigkeiten durchzusetzen.

Die Messtätigkeit der Polizei hat sich laufend den aktuellen Verhältnissen anzupassen. Zu berücksichtigen sind insbesondere das Bevölkerungswachstum, regionales und überregionales Verkehrsaufkommen, Hotspots aufgrund von Verkehrsunfällen, Strassenabschnitte mit erhöhten Gefahrenlagen wie Schulhäuser, unübersichtliche Ein- und/oder Ausfahrten usw. Dabei hat sich die Kontrolltätigkeit der Polizei immer am übergeordneten Ziel zu orientieren, zu einer guten Verkehrssicherheit beizutragen.

2.2. Geschwindigkeitsmessgeräte

Bis Ende 2013 gab es im Kanton Zug 13 festinstallierte Geschwindigkeitsmessstandorte. Inzwischen sind auch diese Anlagen aufgrund ihres Alters und der Reparaturanfälligkeit ausser Betrieb genommen.

Ersatzbeschaffungen für die festinstallierten Geschwindigkeitsmessanlagen hätten Kosten von rund 1,8 Millionen Franken zur Folge gehabt. Aus Gründen der Effizienz und Effektivität entschied die Sicherheitsdirektion Ende 2015, als Ersatz für die festinstallierten Anlagen drei semistationäre Geschwindigkeitsmessanlagen zu beschaffen. Neben dem Spareffekt von rund einer Million Franken³ liegt der Hauptvorteil der semistationären Anlagen darin, dass sie rasch und flexibel auf Strassenabschnitten mit Unfallhäufungen, vor Schulhäusern oder Schulwegquerungen, bei Unfall-Hotspots sowie bei Baustellen zur Sicherheit der Arbeitenden und Passanten eingesetzt werden können. Auf diese Weise kann die Zuger Polizei schnell und unkompliziert auf Hinweise und Anliegen von Gemeindebehörden oder Privaten reagieren und die geforderten Kontrollen vornehmen.

Zudem ist die Wirkung besser. Wie die Erfahrung zeigte, führte die allgemeine Bekanntheit der alten Messstandorte mit fix installierten Radargeräten dazu, dass primär im unmittelbaren Messbereich der fixen Anlagen die geltenden Höchstgeschwindigkeiten eingehalten wurden. Fahrzeuglenkende beschleunigten bereits kurz nach dem Passieren der Messanlage wieder und hielten sich nicht mehr an die Geschwindigkeitsvorgaben.

Neben den drei semistationären Geschwindigkeitsmessanlagen setzt die Zuger Polizei während knapp 100 Stunden pro Jahr ein Laser-Messgerät und während rund 400 Stunden pro Jahr an speziellen Messstellen ein mobiles Radarmessgerät ein. Diese Geschwindigkeitskontrollen finden primär innerorts statt und unterstützen vorab die Gemeinden in der Durchsetzung ihrer Verkehrsanordnungen, z. B. in Tempo-30- oder Begegnungszonen.

2.3. Verkehrssicherheit

Von 2009 bis 2017 ist der Kanton Zug von 114 711 auf 125 401 Personen (plus 9,3 Prozent) und von 84 621 auf 98 732 Fahrzeuge (plus 16,7 Prozent) angewachsen. Im gleichen Zeitraum sind die Verkehrsunfälle im Kanton Zug von 1021 auf 832 (minus 18,5 Prozent) zurückgegangen. Das gleiche Bild zeigt sich bei den zu Schaden gekommenen Personen. Bei den leichtverletzten Personen ging die Anzahl von 2009 bis 2017 von 246 auf 194 (minus 21,1 Prozent), bei den schwerverletzten Personen von 95 auf 62 Personen (minus 34,7 Prozent) und bei den getöteten Personen von 6 auf 3 (minus 50 Prozent) zurück.

³ Der Finanzaufwand für die drei semistationären Geschwindigkeitsmessanlagen lag bei rund 750 000 Franken.

Wie bereits erwähnt, gehörte in allen Vergleichsjahren das Nichteinhalten der signalisierten Höchstgeschwindigkeit zu den häufigsten Unfallursachen. Gemäss SUVA-Statistik⁴ kostet ein Verkehrsunfall mit Fahrzeugen aller Art im Durchschnitt 10 000 Franken und ein Unfall mit zweirädrigen Fahrzeugen 20 000 Franken. Bei rund 10 Prozent der Unfälle im Kanton Zug sind zweirädrige Fahrzeuge involviert. Bezogen auf die Unfallzahlen der Jahre 2009 und 2017 ergab sich somit im Kanton Zug eine statistische Schadenssumme von 11 230 000 Franken (2009) und 9 150 000 Franken (2017). Das Leid bei den Betroffenen und der volkswirtschaftliche Schaden in Bezug auf unfallbedingte Abwesenheiten oder Strassensperrungen wegen Unfällen (Staus, Umleitungen usw.) sind in diesen Beträgen nicht enthalten.

Dass trotz steigender Bevölkerungszahlen und einer starken Zunahme der immatrikulierten Fahrzeuge die Unfallopferzahlen⁵ zurückgehen, macht deutlich, dass die Anstrengungen der Zuger Polizei zur Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeiten Wirkung zeigen. Entgegen den Befürchtungen des Motionärs, wonach Geschwindigkeitskontrollen primär der Geldeintreibung dienen, tragen diese wesentlich dazu bei, die Verkehrssicherheit auf dem gesamten Strassennetz im Kanton Zug auf dem heute bestehenden guten Stand halten zu können. Der Einsatz der mobilen Geschwindigkeitsmessgeräte bzw. (unangekündigte) Geschwindigkeitskontrollen sind denn auch für den Regierungsrat eine wichtige präventive Massnahme im Strassenverkehr, um gefährliche Unfälle mit deren Folgen zu vermeiden⁶.

2.4. Busseneinnahmen

Seit 2015 sind die Busseneinnahmen von 5,6 Millionen Franken um eine halbe Million Franken auf 6,1 Millionen Franken angestiegen. Folgende Gründe haben dazu geführt:

- Im Rahmen des «Entlastungsprogramms 2015–2018» wurde bei Geschwindigkeitsübertretungen die bis anhin gewährte Toleranz von einem Kilometer pro Stunde⁷ fallen gelassen.
- Im Rahmen des Sparpakets «Finanzen 2019» beschloss der Regierungsrat, die im Konzept vorgesehene Beschaffung der dritten semistationären Geschwindigkeitsmessanlage, die aufgrund des Unfallaufkommens ausschliesslich auf den zugerischen Autobahnabschnitten eingesetzt wird, um ein Jahr auf September 2017 vorzuziehen. Die um ein Jahr längere Überschneidung mit den sich noch in Betrieb befindlichen stationären Messanlagen führt vorübergehend zu höheren Busseneinnahmen.

Mit der Ausserbetriebnahme aller fixen Messstandorte seit Herbst 2018 ist davon auszugehen, dass sich die Einnahmen in den nächsten Jahren wieder reduzieren werden. Die Busseneinnahmen werden jeweils aufgrund der Erfahrungen möglichst realistisch budgetiert. Es liegt kein politischer Auftrag vor, im Kanton Zug eine bestimmte Einnahmehöhe zu erzielen. Letztendlich aber entscheiden die Verkehrsteilnehmenden durch ihr Verhalten selbst, wie hoch die Busseneinnahmen ausfallen.

⁴ <https://www.suva.ch/de-ch/die-suva/news-und-medien/medien/2017/03/28/motorradunfaelle-kosten-am-meisten> (besucht am 22. Mai 2018).

⁵ Der Rückgang der Anzahl verletzter und getöteter Personen bei Verkehrsunfällen ist neben der Kontrolltätigkeit der Polizei auch auf die verbesserten technischen Fahrzeugstandards sowie auf die bessere Gestaltung der Verkehrsflächen zurückzuführen.

⁶ Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 24. Oktober 2017 zur Motion von Thomas Werner, Karl Nussbaumer und Beni Riedi betreffend Warnung vor Radaranlagen im Strassenverkehr (Vorlage Nr. 2657.2 – 15593), Seite 6, Ziffer 6.

⁷ Dieser bis zu diesem Zeitpunkt gewährte Abzug war Ausdruck dafür, dass die Sicherheitsdirektion gerade nicht möglichst hohe Bussenerträge anstrebte.

3. Praxis in anderen Kantonen

Gemäss dem Anliegen des Motionärs sollen die Busseneinnahmen der «Spezialfinanzierung Strassenbau» zukommen, aus der der Kanton die anfallenden Baukosten und einen Teil der Unterhaltskosten für die Kantonsstrassen deckt (§ 35 und § 36 Gesetz über Strassen und Wege [GSW])⁸. Dies kommt einer Zweckbindung der Verkehrsbussen gleich. Einen ähnlichen Vorstoss im Kanton Zürich lehnte das Parlament im August 2016⁹ deutlich ab.

Wie Abklärungen bei den Zentralschweizer Polizeikorps ergaben, werden in allen Zentralschweizer Kantonen die eingenommenen Ordnungsbussengelder aus Geschwindigkeitskontrollen als Erträge dem jeweiligen Polizeikorps und somit ohne Zweckbindung der allgemeinen Staatsrechnung gutgeschrieben.

4. Spezialfinanzierung Strassenbau

Bussen zielen auf die Einhaltung der Verkehrssicherheit. Das soll auch ihr Hauptzweck bleiben. Die Spezialfinanzierung Strassenbau stützt sich auf § 37 des Gesetzes über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996 (GSW; BGS 751.14), wonach der Kanton zur Spezialfinanzierung der Kantonsstrassen eine Sonderrechnung führt. Diese widmet sich nicht nur dem Bau von Radstrecken und Trottoirs. Vornehmlich finanziert sie die Kantonsstrassen (Ausbauten inklusive lokale Korrekturen, Lärmschutz, Kunstbauten, technische Einrichtungen, allgemeine Projektierungen und generelle Planungen von Neubauprojekten) sowie den öffentlichen Verkehr und die Sonderbauwerke.

Im Rahmen des Projekts «Finanzen 2019» anerkannte der Kantonsrat, dass Leistungen des Tiefbauamts der Spezialfinanzierung Strassenbau belastet werden sollen. Hingegen hielt der Kantonsrat fest, dass die Kosten der Zuger Polizei für Verkehrsüberwachung, Ahndung von Widerhandlungen, Geschwindigkeitskontrollen, Sachverhaltsabklärungen und Verkehrsinstruktionen nicht der Spezialfinanzierung belastet werden sollen (vgl. Bericht der Staatswirtschaftskommission, Vorlage Nr. 2844.25 – 15808 vom 4. Juli 2018). Entsprechend und konsequenterweise sind die Einnahmen aus Verkehrsbussen ebenfalls nicht der Spezialfinanzierung Strassenbau zuzuführen.

5. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, die Motion Thomas Gander betreffend Bussengelder in den Strassenbau vom 21. Februar 2018 (Vorlage Nr. 2838.1 – 15695) nicht erheblich zu erklären.

Zug, 18. Dezember 2018

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Die Frau Landammann: Manuela Weichelt-Picard

Der Landschreiber: Tobias Moser

⁸ vom 30. Mai 1996 (BGS 751.14).

⁹ Protokoll des Zürcher Kantonsrates vom 22. August 2016, Ziffer 10, Seite 4014.