

Sommersession des Grossen Rates des Kantons Bern

**Mein nicht gehaltenes Votum zu Traktandum 78:
Motion «Transparente und bedarfsgerechte Tempokontrollen»**

Motion von Sandra Schneider und drei Miturhebern aus der SVP

«Der Regierungsrat wird beauftragt, die Gesetzgebung so anzupassen, dass die Kantonspolizei regelmässig die Standorte der stationären und semistationären Radaranlagen bzw. Geschwindigkeitsmessgeräte veröffentlicht.»

Die Motion wurde am 12.6.2024 «mit Erklärung» zurückgezogen (weil keine Aussicht auf eine Mehrheit bestand). Deshalb fand keine Debatte und auch keine Abstimmung statt.

Eigentlich könnten wir es uns einfach machen: Motionen mit der gleichen Stossrichtung haben wir schon 2015 und 2021 diskutiert – und beide Male mit überwältigender Mehrheit verworfen – das erste Mal mit nur gerade 10 Stimmen Unterstützung, das letzte Mal mit nicht einmal 20 Zustimmenden.

Aber natürlich ist es nicht verboten, nach der Ablehnung eines Vorstosses in der nächsten Legislatur einen neuen Anlauf zu nehmen – und zu versuchen, mit einer modifizierten Forderung und veränderter Argumentation doch noch zu einer zustimmenden Mehrheit zu kommen.

Ich habe mir darum die Mühe genommen, den Vorstoss genau anzuschauen, und versucht, herauszufinden, ob etwas anders ist als bei den ersten Anläufen 2015 ¹ und 2021. Es könnte ja sein, dass sich etwas geändert hat, und dann könnte das ein Grund sein, die bisherige Ablehnung zu überdenken.

Die Motionsforderung ist eigentlich die gleiche geblieben. Aber in der schriftlichen Begründung sind zwei Sachen neu: erstens der Hinweis auf sieben Kantone, die das schon praktizieren – in den früheren Vorstössen wurde nur ein Kanton erwähnt – und die Berufung auf einen Wissenschaftler, der das befürworten soll.

¹ Beim Nachlesen von Protokollauszügen bin ich auf Interessantes gestossen: 2015 ist die Forderung, künftig öffentlich, namentlich im Internet, über die Standorte von festinstallierten und semistationären Radaranlagen zu informieren, nicht einmal diskutiert worden vor der Abstimmung. Der Motionär ist damals nicht im Saal gewesen, und aus seiner Fraktion hat niemand einspringen und die Motion verteidigen wollen...

Hellhörig gemacht hat mich bei der Erwähnung der sieben Kantone (namentlich genannt: SG², LU, BS, SO) vor allem der Zusatz, dass sich aus Erfahrungsberichten «eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit» zeige. Und mir ist aufgefallen, dass der Regierungsrat in seiner Stellungnahme auf diese Behauptung eigentlich nicht eingegangen ist. Darum habe ich bei der Beratungsstelle für Unfallverhütung und auch bei einem Verkehrssicherheitsfachmann in der Bundesverwaltung nachgefragt, ob sich die behauptete «deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit» in diesen Kantonen irgendwie belegen lässt und sich zum Beispiel in der Verkehrsunfallstatistik niederschlägt.

Weder das eine noch das andere ist der Fall. Ganz kleinräumig lässt sich vielleicht, sobald an einem Ort eine Tempomessanlage aufgestellt wird, eine Reduktion der Geschwindigkeit feststellen. Aber diese Wirkung ist nur ganz lokal feststellbar – und verpufft dann bald wieder. Das hat der Regierungsrat übrigens schon beim ersten Anlauf 2015 unter Berufung auf Beobachtungen der POLIZEI festgestellt. Es werde «vor einer «im Voraus erkannten Kontrollstelle häufig abgebremst und nach dem Passieren derselben wieder beschleunigt». Solche Manöver seien «darüber hinaus gefährlich und wirken sich negativ auf den Verkehrsfluss aus.»

Ob die Publikation der Messstandorte diese lokale Wirkung noch verstärkt, ist zweifelhaft. Den angefragten Fachleuten sind jedenfalls keine wissenschaftlichen Untersuchungen bekannt, die das bestätigen. Auf jeden Fall aber zeigt sich die behauptete «deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit» nicht in der Unfallstatistik. Die BfU hat auf Anfrage die Unfallzahlen der vier genannten Kantone verglichen mit den Unfallzahlen für die übrige Schweiz, und zwar Unfälle mit schweren Personenschäden in den letzten zehn Jahren. Es zeigt sich statistisch kein systematischer Unterschied, sondern im Gegenteil eher Tendenzen in die andere Richtung als in der Motion behauptet. Die angefragte BfU-Fachperson ist denn auch zum Schluss gekommen: «In diesen Kantonen aufgrund dieser Massnahme

² Schon 2015 ist in der Begründung der Motion darauf hingewiesen worden, dass im Kanton St. Gallen die Standorte der Radaranlagen öffentlich bekanntgegeben werden. Das ist heute noch der Fall. Aber wenn man die entsprechende Internet-Seite der Kantonspolizei aufruft, findet man mehrfache Vorbehalte. «Die Aktualität der Liste wird nicht garantiert». Radarstandorte in der Stadt St. Gallen seien nicht aufgeführt. Die publizierten Standorte im übrigen Kantonsgebiet könnten seit der Publikation versetzt worden sein. Und zum Schluss noch das: «Angaben ohne Gewähr.»

Was will ich damit sagen: dass die geforderte Bekanntgabe der Radarstandorte gar nicht so einfach ist. Und wenn sie immer aktuell und zuverlässig sein soll, ist das mit administrativem Aufwand verbunden – und gegen solchen bürokratischen Aufwand treten doch viele in diesem Saal immer wieder an!»

von einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit zu sprechen, ist also aus meiner Sicht nicht zulässig.»

Und damit komme auch ich noch zum zweiten festgestellten Unterschied der aktuellen Motion im Vergleich zu den früheren Anläufen: zum zitierten Kronzeugen aus der Wissenschaft. Ein Verkehrspsychologie-Professor der Zürcher Fachhochschule wird mit einem Satz aus einer Fernsehsendung zitiert. Und dabei wird verschwiegen, dass in der gleichen Sendung auch der Direktor der BfU aufgetreten und gegen die geforderte Publikation der exakten Standorte aufgetreten ist: Darauf weist auch der Regierungsrat in seiner Stellungnahme hin. Die BfU hat, weil sie zum Thema auch immer wieder falsch zitiert wird, auf ihrer Website einen klaren Positionsbezug aufgeschaltet, der auf ihrer langjährigen Forschung und Erfahrung im Bereich der Verkehrssicherheit basiert. Darin ist zu lesen:

«Geschwindigkeitskontrollen erhöhen die Verkehrssicherheit. Damit sie ihr unfallpräventives Potenzial entfalten können, müssen die Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker jederzeit und überall damit rechnen.»

«Die BFU schätzt, dass es jährlich rund 360 Schwerverletzte und Getötete weniger gäbe, wenn die gesetzliche oder signalisierte Höchstgeschwindigkeit konsequent eingehalten würde.»

Der langen Rede kurzer Sinn: Ich habe keine stichhaltigen Gründe gefunden, weshalb die Motionsforderung heute anders beurteilt werden sollte als bei den ersten beiden Anläufen vor neun und vor 3 Jahren. Deshalb spricht weiterhin alles für Ablehnung – auch aus den vielen weiteren Gründen, die der Regierungsrat in seiner Stellungnahme aufgeführt hat. Die Fraktion der GRÜNEN lehnt die Motion deshalb einstimmig ab.