

**Kanton Basel-Landschaft****Kantonsgericht**

Antwort an den Landrat

**betreffend Interpellation von Heinz Aebi: Baselbiet ist Schlusslicht bei den Bussen
(Nr. 2004-037; eingereicht am 5. Februar 2004)**

vom 27. September 2004

Sehr geehrte Frau Landratspräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren Landrätinnen und Landräte

Landrat Heinz Aebi hat am 5. Februar 2004 nachfolgende Interpellation eingereicht:

Baselbiet ist Schlusslicht bei den Bussen

"Im Zusammenhang mit der Interpellation 2003/264 "Baselbieter Bussen sind Spitze" vom 30. Oktober 2003 wurde die hohe Summe aus Busseneinnahmen wegen Verkehrsdelikten kritisiert. Im Besonderen stiess die Verwendung dieser Einnahmen auf Unverständnis und es wurde sogar argumentiert, die vermehrten Verkehrskontrollen würden bei den Statthalterämtern und Gerichten zusätzliche ungedeckte Kosten generieren.

Andererseits konnte die Polizeidirektion eine eindruckliche Erhöhung der Verkehrssicherheit aufzeigen, wobei insbesondere der starke Rückgang der durch übersetzte Geschwindigkeit verursachten Unfälle auffällt. Der hohe volkswirtschaftliche Nutzen, die tiefere Zahl von menschlichen Tragödien sowie die geringere Umweltbelastung durch diese Verbesserung wurden jedoch von den Kritikern nicht in Betracht gezogen.

Nun deckte der Beobachter in seiner Ausgabe vom 23. Januar 2004 auf, dass im Baselbiet bei der Ahndung von Geschwindigkeitsübertretungen gesamtschweizerisch die tiefsten Bussen ausgesprochen werden (vgl. Übersicht auf der Rückseite)! Das vorläufige Fazit lautet daher: Baselland ist Spitze bei den Busseneinnahmen und vermutlich bei der Erhöhung der Verkehrssicherheit, jedoch massiv im Hintertreffen bei den Bussenansätzen! Dass Basel-Stadt bei der Übertretung der Geschwindigkeitslimite von 120 km/h auf Autobahnen mit den Sündern strenger umgehen würde als Baselland, kann man schmunzelnd zur Kenntnis nehmen, mindert jedoch die Glaubwürdigkeit des Umfrageresultats keinesfalls.

Ich ersuche den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Stimmen aus Sicht des Regierungsrats die erhobenen Vergleichszahlen?
2. Wie hoch kann der volkswirtschaftliche, soziale und ökologische Nutzen in Bezug auf den starken Rückgang bei Strassenverkehrsunfällen bzw. die vernünftige Fahrweise in Baselland beziffert werden?
3. Welche Möglichkeiten haben Parlament und Regierung, auf die Höhe der Bussen und Strafen Einfluss zu nehmen?
4. Wie sind die aufgezeigten kantonalen Unterschiede zu rechtfertigen?
5. Erachtet es die Regierung auch als angezeigt, dass die Bussen und Strafen bei Verkehrsdelikten gesamtschweizerisch angeglichen werden?
6. Ist der Regierungsrat auch der Ansicht, dass für eine gute Sicherheitspolitik und die Herstellung von Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit mit erster Priorität konsequent die bestehenden Gesetze angewendet werden müssen?"

Mit Beschluss Nr. 266 vom 10. Februar 2004 hat der Regierungsrat die Interpellation dem Kantonsgericht zur Beantwortung überwiesen.

Antwort des Kantonsgerichts:

A. Allgemeine Bemerkungen:

Die einleitenden Ausführungen von Landrat Heinz Aebi geben Anlass zu folgenden allgemeinen Bemerkungen:

1. "Jeder Unfall ist ein Unfall zuviel". Aus dieser Sicht sind alle Massnahmen zu begrüßen, welche eine Verringerung der Unfallzahlen zum Ziel haben und die auch geeignet sind, dieses Ziel zu erreichen.
Andererseits ist klar, dass sich Unfälle nie gänzlich werden verhindern lassen. Sie haben ihre Ursache zumeist in menschlichem Fehlverhalten. Der fehlerlose Mensch ist eine Utopie.
Es ist Aufgabe der Politik und nicht der Justiz, hier einen vertretbaren Ausgleich der Interessen zu finden: Die Politik und hier vorab die Exekutive hat zu entscheiden, welche Massnahmen getroffen werden sollen, um die Einhaltung von Verhaltensregeln möglichst weitgehend sicherzustellen. Aufgabe der Justiz ist es, allfällige Verletzungen dieser Verhaltensregeln zu untersuchen und - sofern Rechtsverletzungen festgestellt werden - zu ahnden.
2. Nicht den Umständen angepasste Geschwindigkeit (Art. 32 SVG) ist auch im Kanton Basellandschaft die häufigste Unfallursache. Dies ist aber nicht gleichzusetzen mit dem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, deren Einhaltung mittels Verkehrskontrollen überwacht wird. Ob eine Geschwindigkeit "den Umständen angepasst" war, zeigt sich zumeist erst bei einem Unfall. Eine Statistik, welche Auskunft über Unfälle als Folge einer Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gäbe, existiert nicht.

Als gesichert darf aber gelten, dass die Befolgungsquote einer Norm nicht in erster Linie durch das Strafmass, sondern durch die Wahrscheinlichkeit, erwischt zu werden, bestimmt wird. Falls mit einer - letztlich doch relativ geringen - Erhöhung der Bussen auf das Niveau anderer Kantone eine bessere Einhaltung des Strassenverkehrsgesetzes angestrebt wird, dürfte das Ziel verfehlt werden.

Hiezu sind vermehrte Verkehrskontrollen sicherlich besser geeignet.

B. Beantwortung der einzelnen Fragen:

1. Stimmen aus der Sicht des Kantonsgerichts die erhobenen Vergleichszahlen?

Gemäss Auskunft der zuständigen Statthalterämter stimmen die Zahlen bezüglich des Kantons Basel-Landschaft. Die Strafe bei Fahren im angetrunkenen Zustand (FiaZ) wird durch die Statthalterinnen und Statthalter des Kantons wie folgt hergeleitet: Die Grundstrafe ist 18 Tage Gefängnis plus eine Busse in der Höhe von 40% des monatlichen Nettoeinkommens. Je nach Verschulden erhöht sich die Strafe entsprechend.

2. Wie hoch kann der volkswirtschaftliche, soziale und ökologische Nutzen in Bezug auf den starken Rückgang bei Strassenverkehrsunfällen bzw. die vernünftige Fahrweise in Baselland beziffert werden?

Nutzenberechnungen sind äusserst anspruchsvolle, wissenschaftlich komplexe und aufwändige Angelegenheiten. Aus Wirtschaftlichkeits- und Ressourcengründen müssen wir auf die Beantwortung dieser Frage verzichten.

3. Welche Möglichkeiten haben Parlament und Regierung, auf die Höhe der Bussen und Strafen Einfluss zu nehmen?

Zunächst ist es Sache des Gesetzgebers, die Art und den Rahmen einer Sanktion für gesetzeswidriges Verhalten festzulegen. Im Bereich des Strassenverkehrsgesetzes liegt die Kompetenz hierfür beim Bund.

Innerhalb des vom Gesetzgeber festgelegten Rahmens liegt die Strafzumessung im konkreten Fall allein bei den richterlichen Behörden. Wegen der Gewaltentrennung dürfen in einem Rechtsstaat weder Legislative noch Exekutive auf die Strafzumessung Einfluss nehmen.

4. Wie sind die aufgezeigten kantonalen Unterschiede zu rechtfertigen?

Kantonale Unterschiede bestehen tatsächlich. Ob allerdings die in der "Beobachter"-Umfrage für den Modellfall angegebenen Sanktionen für den jeweiligen Kanton stets zutreffen, ist fraglich, da die vom "Beobachter" angefragten Staatsanwaltschaften nicht immer zuständig sind (vgl. Basel-Landschaft, wo die Strafbefehle von den Statthalterämtern erlassen werden).

Die Unterschiede erklären sich durch die Vielzahl der urteilenden Behörden einerseits und die (noch) fehlende kantonsübergreifende Koordination andererseits (vgl. nachfolgend zu Frage 5).

Immerhin bestehen innerhalb unseres Kantons unter den Statthalterämtern Absprachen, mit welcher Sanktion gewisse "Standardfälle" belegt werden sollen. Rechtlich handelt es sich dabei um reine Empfehlungen, da wegen der richterlichen Unabhängigkeit keine

verbindlichen Weisungen erteilt werden können. Auch muss es jedem (Strafbefehls)richter überlassen werden, ob er im konkreten Fall der Empfehlung folgen will.

5. *Erachtet es das Kantonsgericht auch als angezeigt, dass die Bussen und Strafen bei Verkehrsdelikten gesamtschweizerisch angeglichen werden?*

Natürlich ist es wünschenswert, dass gesamtschweizerisch dieselbe Tat unter denselben Umständen mit derselben Sanktion belegt wird. Dass dem nicht so ist, ist entgegen der Meinung des "Beobachters" weniger ein "Auswuchs des Kantönligeistes", sondern eine Folge der Vielzahl der urteilenden Behörden. Bezeichnenderweise kennen andere Länder dieses Phänomen auch.

Das Problem ist jedoch erkannt: Eine Arbeitsgruppe der Konferenz der Strafverfolgungsbehörden der Schweiz befasst sich zur Zeit mit der Ausarbeitung von Strafmassempfehlungen für die häufigsten Strassenverkehrsdelikte. Diese Empfehlungen sollen auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des revidierten Strafgesetzbuches im Jahre 2006 vorliegen.

6. *Ist das Kantonsgericht auch der Ansicht, dass für eine gute Sicherheitspolitik und die Herstellung von Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit mit erster Priorität konsequent die bestehenden Gesetze angewendet werden müssen?*

Die bestehenden Gesetze werden konsequent angewendet: Wer gegen das Strassenverkehrsgesetz verstösst (und dabei erwischt wird), wird in jedem Kanton bestraft. Nur ist die Höhe der Strafe nicht überall dieselbe (vgl. oben).

Zu erinnern ist aber an die Feststellung unter Ziffer 3 der vorstehenden allgemeinen Bemerkungen, dass der Grad der Einhaltung einer Norm weniger durch die Höhe der Sanktion als vielmehr durch die Wahrscheinlichkeit, erwischt zu werden, bestimmt wird.

Dass im Kanton Basel-Landschaft die Sanktionen für zwei der drei Musterfälle (bei der Sanktion für Fahren im angetrunkenen Zustand liegt BL im Mittelfeld) im gesamtschweizerischen Vergleich im unteren Drittel positioniert sind, hat auf die Sicherheitslage daher keinen Einfluss.

Im Namen des Kantonsgerichts

Der Präsident

Der Justizverwalter

Dr. P. Meier

M. Leber