

Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Postulat 2004-274 der FDP-Fraktion: Raser weg von der Strasse!

Datum: 20. Januar 2009

Nummer: 2009-017

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



2009/017

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

betreffend Postulat 2004-274 der FDP-Fraktion: Raser weg von der Strasse!

Vom 20. Januar 2009

Am 28. Oktober 2004 reichte die FDP-Fraktion das Postulat ein: Raser weg von der Strasse. Das [Postulat](#) hat folgenden Wortlaut:

"In den Medien wurde in letzter Zeit häufig die Raserproblematik thematisiert. Wir haben nicht den Eindruck, dass es sich um aufgebauschte Einzelfälle handelt. Im Gegenteil, wir sind besorgt darüber, dass es sich bei diesen verantwortungslosen Rasern offensichtlich um ein ernst zunehmendes, häufigeres Phänomen im Strassenverkehr handelt.

Diese Menschen setzen mit ihren massiv zu hohen Geschwindigkeiten nicht nur ihr eigenes Leben auf das Spiel, sondern sie nehmen in Kauf, Unbeteiligte an Leib und Leben zu gefährden. Mit dieser Rücksichtslosigkeit verursachen sie unsägliches menschliches Leid bei Opfern und Angehörigen und bewirken auch hohe Kosten für die allgemeine Volkswirtschaft.

Wir bitten deshalb die Regierung:

- 1. Raschmöglichst und in Zusammenarbeit mit den Justizbehörden eine Auslegeordnung von repressiven und präventiven Massnahmen vorzulegen, um solchen Rasern das Handwerk zu legen. Wir denken dabei beispielsweise an nachfolgende Massnahmen:
 - Konsequente und vereinheitlichte Ausschöpfung des Strafrahmens*
 - Beschlagnahmung und Verwertung von Fahrzeugen zur Verhinderung weiterer Straftaten*
 - Anordnung von Präventionskursen und psychologischen Massnahmen**
- 2. Vorschläge auszuarbeiten, wem allfällige Erlöse aus der Verwertung von Fahrzeugen zukommen sollen."*

In der Sitzung vom 24. Februar 2005 überwies der Landrat das Postulat ohne Gegenstimme.

Der Regierungsrat hat das Postulat 2004/274 betreffend "Raser weg von der Strasse!" auftragsgemäss geprüft und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Z u s a m m e n f a s s u n g

Nicht jede Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit stellt bereits ein Raserdelikt dar. Von Rasern wird aber dann gesprochen, wenn es sich um Verkehrsteilnehmende handelt, die mit hochriskanter Fahrweise andere Verkehrsteilnehmer gefährden, verletzen oder gar töten. So stellte die Polizei Basel-Landschaft im Jahre 2008 in 109 Fällen massive Geschwindigkeitsüberschreitungen fest, bei denen es zu entsprechenden Sanktionen gekommen ist oder kommen wird. Die rechtlichen Grundlagen für die präventiven und repressiven Massnahmen finden sich zur Hauptsache im Strassenverkehrsrecht und im Strafrecht des Bundes. Kantonales Recht kommt aufgrund der Kompetenzordnung zwischen Bund und Kantonen eher marginal zur Anwendung.

Die Strassenverkehrspolitik des Bundes der letzten Jahre ist wesentlich durch das Handlungsprogramm Via Sicura geprägt, in welchem im Jahr 2005 die besten Verkehrsexperten des Landes 56 Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vorgeschlagen haben. Diese Massnahmen wurden 2005 teilweise bereits in die Revision des Strassenverkehrsrechts integriert, teilweise werden sie nun vom Bundesrat in der Vernehmlassungsvorlage zum Umsetzungsprogramm Via Sicura vorgeschlagen. Aufgrund der schweren Raserunfälle aus der jüngeren Vergangenheit - zum Beispiel in Schönenwerd und Basel - werden von verschiedener Seite weitere Massnahmen verlangt, sowohl im präventiven als auch im repressiven Bereich.

Der Kanton Basel-Landschaft nimmt seine Verantwortung gegenüber verantwortungslosen Rasern in verschiedener Weise wahr. Im präventiven Bereich erweisen sich die Geschwindigkeitskontrollen nachgewiesenermassen als geeignetes Mittel, um das Fahrverhalten in Bezug auf die Geschwindigkeit nachhaltig zu beeinflussen und Unfälle infolge überhöhter Geschwindigkeit wesentlich zu reduzieren. So haben die Geschwindigkeitsunfälle seit 1998 um die Hälfte abgenommen. Einen wichtigen Pfeiler der Präventionsarbeit der Polizei Basel-Landschaft stellt die seit vielen Jahren in den Schulen praktizierte Verkehrserziehung dar. Mit Erfolg führt die Motorfahrzeugprüfstation seit 2006 für geschwindigkeitsauffällige Verkehrsteilnehmende und Wiederholungstäter Delinquentenkurse durch. Im repressiven Bereich sind die administrativen Massnahmen der Polizei Basel-Landschaft (sofortige Führerausweisabnahme, Verwarnung, Fahrausweisentzug) wirksam, um Verkehrsteilnehmende zu rücksichtsvollem und sicherem Fahren zu bewegen. Der gerichtlichen Sicherungseinziehung und Verwertung von Fahrzeugen sind aufgrund der bestehenden Rechtslage auf Bundesebene zurzeit noch enge Grenzen gesetzt.

Einen möglichen Ausbau im präventiven Bereich sieht der Regierungsrat in der Ausdehnung des Verkehrsunterrichts an den Schulen und in der ebenfalls noch näher zu prüfenden Erweiterung der Delinquentenschulung. Eine Steigerung im repressiven Bereich bedingt die Schaffung zusätzlicher gesetzlicher Bestimmungen auf Bundesebene (klare Rechtsgrundlagen für die Verwertung der Raserfahrzeuge, für den Einbau von Datenaufzeichnungsgeräten, für Fahrzeuge mit Leistungsbeschränkungen, Verschärfung der Strafrahmen etc.). Der Regierungsrat wird sich dafür einsetzen, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für die noch wirksamere Bekämpfung der Raserkriminalität geschaffen werden.

1. Situation im Kanton Basel-Landschaft

1.1 Statistische Angaben

Im Jahr 2007 wurden im Kanton Basel-Landschaft 1697 polizeilich registrierte Verkehrsunfälle verzeichnet. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme von 27 Fällen (+2%). Bei den Verunfallten (Verletzte und Getötete) konnte eine Abnahme von 49 Fällen (-6%) auf 840 registriert werden. Die Zahl der Getöteten sank von 7 auf 6. Wiederum ereignete sich der Grossteil aller Verkehrsunfälle innerorts (999). Spitzenreiter bei den Unfalltypen ist immer noch der Auffahrunfall (435). Überdurchschnittlich zugenommen haben die Schleuder-/Selbstunfälle.

Häufigste Unfallursache ist Unaufmerksamkeit/Ablenkung, welche 16% aller registrierten Fälle ausmacht. Diese Kategorie erfuhr im 2007 nochmals eine Zunahme von 2,5%. Gegenüber dem Vorjahr minimal zurückgegangen sind die Geschwindigkeitsunfälle, welche mit 14% an dritter Stelle der Hauptunfallursachen liegen. Gegenüber 1998 sind hingegen die **Geschwindigkeitsunfälle um insgesamt 54% zurückgegangen** (siehe hinten Ziffer 3.11).

Im Jahre 2008 publizierte die Polizei Basel-Landschaft in den **Polizeimitteilungen** 109 Fälle von **massiven Geschwindigkeitsüberschreitungen**, wovon 87 Fälle auf der Autobahn gemessen wurden (die grösste massive Überschreitung betrug gemäss Polizeimeldung vom 4.4.2008 bei Tenniken 222 km/h, erlaubt 120 km/h, italienisches Kontrollschild. Die "geringste" massive Überschreitung betrug gemäss Polizeimeldung vom 21.12.2008 bei Schweizerhalle 155 km/h, erlaubt 100 km/h, CH-Kontrollschild).

Im Vergleich dazu die Zahlen des Kantons Zürich: Gemäss Angaben der Kantonspolizei Zürich werden dort jährlich rund 150 Raserfälle erfasst.

Es muss davon ausgegangen werden, dass bei den Raserdelikten die Dunkelziffer der nicht erfassten Raser sehr gross ist.

1.2 Definition des Rasers

Da nicht jede Geschwindigkeitsüberschreitung als Raserdelikt bezeichnet werden kann, stellt sich die Frage, wann von Raserei bzw. von einem Raser gesprochen werden kann. Raser sind Verkehrsteilnehmer, die psychisch gestört seien und deshalb mit hochriskanter Fahrweise andere Verkehrsteilnehmende gefährden, verletzen oder gar töten, so umschreibt Bundesrichter Hans Wiprächtiger den Raser in einem Zeitungsinterview (Basellandschaftliche Zeitung vom 13.12.2008). Ähnlich definiert der Bundesrat das Raserdelikt als ein auf Skrupellosigkeit beruhendes Verhalten, das sich in einer besonders hemmungs- und rücksichtslosen Fahrweise offenbart, wie beispielsweise einer aufgrund der konkreten Fahrweise besonders krassen Geschwindigkeitsüberschreitung (innerorts 100 km/h, ausserorts 160 km/h, Autobahn 200 km/h) oder einem Schikanestopp auf der Autobahn (Erläuternder Bericht des Bundesrates zur Umsetzung von Via-Sicura, 2008, S. 41).

2. Entwicklungen auf Bundesebene: Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik, Handlungsprogramm Via Sicura, Revision Strassenverkehrsgesetz

2.1 Handlungsprogramm Via Sicura des ASTRA

Mit der Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik will der Bund auf der Basis der Sicherheitsphilosophie 'Vision Zero' und ohne Beschränkung der Mobilität die Zahl der im Strassenverkehr Getöteten und Schwerverletzten massiv reduzieren. Das ASTRA (Bundesamt für Strassenwesen) hat unter Beizug von kompetenten Verkehrsfachleuten des Landes das Handlungsprogramm Via Sicura im Jahre 2005 entwickelt, mit welchem zur Verbesserung der Verkehrssicherheit 56 Massnahmen vorgeschlagen wurden. Damit sollen das gesellschaftliche Problembewusstsein, das Verhalten der Strassenverkehrsteilnehmenden, die Sicherheit der Fahrzeuge und die Strasseninfrastruktur beeinflusst werden. Das Handlungsprogramm Via Sicura kann im Internet unter folgender Adresse eingesehen werden: <http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/index.html>

Das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden wird aus folgenden Gründen als Schwachstelle bezeichnet (Via Sicura-Bericht S. 19 ff):

- Von allzu vielen Verkehrsteilnehmenden werden trotz teilweiser hoher Sanktionsdrohungen die wichtigsten Verkehrsregeln missachtet. Viele Verkehrsteilnehmende sind zu wenig aufmerksam, zeigen eine zu hohe Risikobereitschaft, sind sich ihres gefährlichen Verhaltens nicht bewusst oder überschätzen ihre eigenen Fähigkeiten.

- Die Anforderungen an die Fahreignung der Fahrzeuglenkenden sind teilweise zu tief. Zu viele Verkehrsteilnehmende mit gefährlichen, rücksichts- und verantwortungslosen Neigungen verkehren auf den Strassen.
- Zu viele Verkehrsteilnehmende kennen die Verkehrsregeln nur ungenügend, teilweise als Folge lückenhafter Information und mangelhafter Aus- und Weiterbildung.
- Die Kontrolldichte zur Durchsetzung der Verkehrsregeln ist allgemein zu tief. Eine Vielzahl auch schwerster Verkehrsregelmissachtungen bleibt ungesühnt, was zu mangelhaftem Unrechtsbewusstsein führt.

Aufgrund dieser Analyse werden im Bericht unter anderem folgende **Massnahmen** vorgeschlagen:

- **Durchführung von Sensibilisierungskampagnen** (Via-Sicura-Massnahme 401): Regelmässig sollen adressatengerechte Kampagnen zu einzelnen Themenschwerpunkten durchgeführt. Die Kampagnen sind mit verstärkten Polizeikontrollen zu begleiten.
- **Mobilitäts- und Sicherheitserziehung auf allen Schulstufen** (Via-Sicura-Massnahme 403): Die Kantone sollen die Durchführung von Verkehrsunterricht in den Schulen auf allen Schulstufen (Kindergarten bis Sekundarstufe II) fördern. Die Ausbildung soll grundsätzlich durch externe Fachleute (in der Regel Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren der Polizei) erfolgen. Auch für die nachobligatorischen Schulen sind entsprechende Module adressatengerecht einzusetzen.
- **Systematische Nachschulung von Wiederholungstätern und -täterinnen** (Via-Sicura-Massnahme 506): Bei einem Führerausweisentzug von mindestens 6 Monaten müssen alle Betroffenen eine Nachschulung absolvieren.
- **Polizeikontrollen nach Sicherheitskriterien** (Via-Sicura-Massnahme 411): Die Polizeien sollen ihre Verkehrskontrollen schwerpunktmässig auf die sicherheitsrelevantesten Fehlverhalten und Gefahrenstellen ansetzen und diese mit Informationskampagnen kombinieren.
- **Verdichtung der Verkehrskontrollen** (Via-Sicura-Massnahme 412): Die mobilen und stationären Verkehrskontrollen sollen verdichtet und die punktuellen Querschnittsgeschwindigkeitskontrollen mit Abschnitts-Durchschnittsgeschwindigkeitskontrollen ergänzt werden.
- **Beschleunigung und Vereinheitlichung der Sanktionsverfahren** (Via-Sicura-Massname 413): Die straf- und massnahmerechtlichen Verfahren sind so zu koordinieren und zu beschleunigen, dass Verkehrsdelikte umgehend nach der Tat geahndet werden können. Die Rechtsanwendung ist gesamtschweizerisch zu vereinheitlichen.

Gegen **Unfälle infolge nicht angepasster Geschwindigkeit** schlägt der Via Sicura-Bericht (Seite 57) folgende **Massnahmen** vor:

- Verkehrsberuhigung
- Polizeikontrollen nach Sicherheitskriterien
- Verdichtung der Verkehrskontrollen
- Durchführung von Sensibilisierungskampagnen
- Mobilitäts- und Sicherheitserziehung
- Obligatorische Weiterbildung für Motorrad- und PW-Lenkende
- Beschleunigung und Vereinheitlichung der Sanktionsverfahren

2.2 Umsetzung des Handlungsprogramms Via Sicura, Vernehmlassungsverfahren

Am 5. November 2008 hat der Bundesrat das Handlungsprogramms Via Sicura zur Vernehmlassung unterbreitet (bis 15. März 2009). Das Gesamtpaket umfasst einerseits Einzelmassnahmen, die Änderungen des Bundesrechts auf Gesetzesstufe und Verordnungsstufe zur Folge haben. Andererseits gibt es auch Einzelmassnahmen, für welche die rechtlichen Grundlagen bestehen oder keine erforderlich sind.

Dieses Umsetzungsprogramm enthält auch **neue rechtliche Bestimmungen, die zur Bekämpfung von Geschwindigkeitsüberschreitungen vorgeschlagen werden:**

- Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen sind sukzessive zu sanieren (Art. 6d Entwurf SVG),
- für die Fahreignung verlangt das Gesetz vom Motorfahrzeugführer die erforderlichen charakterlichen Voraussetzungen, um die Vorschriften zu beachten und auf die Mitmenschen Rücksicht zu nehmen (Art. 14 Abs. 2 Bst. d Entwurf SVG),
- der Führerausweis soll grundsätzlich nur noch befristet erteilt werden (Art. 15c Entwurf SVG),
- Abklärung der Fahreignung oder der Fahrkompetenz bei Verkehrsregelverletzungen, die auf Rücksichtslosigkeit schliessen lassen (Art. 15d Abs. 1 Bst. c Entwurf SVG),
- Nachschulung bei Führerausweisentzug (Art. 16e Entwurf SVG),
- Einbau von Datenaufzeichnungsgeräten bei Personen, die in schwerer Weise oder wiederholt gegen Geschwindigkeitsvorschriften verstossen haben (Art. 17a Entwurf SVG),
- Alkoholverbot für Personen im gewerbsmässigen Personen- und Gütertransport und für Personen, von denen eine besondere Gefährdung für die übrigen Lenker ausgeht (Berufschaffeuere, Neulenkende, Art. 31 Abs. 2^{bis} Entwurf SVG),
- Einziehung oder Vernichtung des Motorfahrzeugs durch den Richter, wenn damit eine grobe Verkehrsregelverletzung begangen wurde und die Einziehung notwendig ist, um den Täter von weiteren groben Verkehrsregelverletzungen abzuhalten (Art. 90a Entwurf SVG),

- damit die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer die schlechten Risiken (d.h. die Raser) prämiemässig mehr belasten können, haben diese Einsicht in das Register der Administrativmassnahmen (Art. 104b Abs. 6 Bst. g Entwurf SVG),
- Zweckbindung der Busseneinnahmen zur Finanzierung der Verkehrssicherheitsmassnahmen (Art. 105a Entwurf SVG),
- allenfalls die Schaffung von Verkehrsgerichten, die sowohl über Massnahmen, als auch über Strafen entscheiden. Dadurch würden die Verfahren koordiniert und beschleunigt und es würden Doppelspurigkeiten wegfallen (Via-Sicura-Massnahme 413).

Der Regierungsrat hält fest, dass es im vorliegenden Bericht nicht um die Umsetzung von Via Sicura geht. Diese Umsetzung wird - soweit sie in unserem Kanton nicht bereits realisiert sind - später aufgrund des vom Bund beschlossenen Umsetzungsprogramms erfolgen. In dieser Postulatsantwort wird aber gezeigt, wo die heutige Praxis von Polizei, Vollzugs- und Gerichtsbehörden in unserem Kanton in Bezug auf die Zielsetzungen und Massnahmen von Via Sicura steht.

In seiner Vernehmlassung zum Umsetzungsprogramm Via Sicura wird der Regierungsrat dem Bundesrat verschiedene Anträge zur Schaffung von verschärften und zusätzlichen Bestimmungen gegen Raser unterbreiten (hinten Ziffer 4.3).

2.3 Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) 2005

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurden die Bestimmungen des Strassenverkehrsrechts vom Eidgenössischen Parlament am 14. Dezember 2001 teilweise revidiert und per Ende 2005 in Kraft gesetzt. Die neuen Vorschriften, die teilweise auch Via Sicura-Massnahmen umsetzen, beinhalten namentlich folgendes:

- Eine bessere Fahrausbildung soll dazu verhelfen, dass die Gruppe, welche die höchste Unfallbeteiligung aufweist, sich künftig sicherer in den Verkehr einfügen kann. Deshalb wurde die **Zweiphasenausbildung** eingeführt, wonach sich alle Neulenkerinnen und Neulenker nach der Fahrprüfung obligatorisch weiterbilden müssen (mindestens 16 Stunden). Der **Führerausweis** wird zunächst **auf Probe** erteilt und erst nach Ablauf von 3 Jahren unbefristet ausgestellt (Art. 15a SVG).
- **Verschärftes System des Führerausweisentzugs**: Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker, die wiederholt verkehrsgefährdende Widerhandlungen begehen, werden härter angefasst. Für die Anordnung von Administrativmassnahmen gelten gesamtschweizerisch einheitliche Mindesttarife. Für Wiederholungstäter wurden diese deutlich verschärft (Art. 16 - 17 SVG). Die

Mindestentzugsdauer wurde erhöht. Die Dauer des Führerausweisentzuges erhöht sich bei jeder erneuten mittelschweren oder schweren Widerhandlung, was bis zum definitiven Verlust der Fahrberechtigung führen kann (sog. Kaskadensystem = System der stufenweise Verschärfung der administrativen Massnahmen).

- Mit dem Entzug des Führerausweises wird die Probezeit des Führerausweises verlängert. Bei einer erneuten Widerhandlung wird der Führerausweis annulliert. Der Ausweis wird nur wieder erteilt, wenn der Betroffene mittels eines **verkehrspsychologischen Gutachtens** nachweist, dass er über die erforderliche Eignung verfügt.
- **Sicherstellung nicht betriebssicherer Fahrzeuge** und Strafbestimmungen, wenn unerlaubte Veränderungen an einem Fahrzeug vorgenommen werden (Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge, VTS, Art. 219).
- Seit dem 1. Februar 2007 bleiben Verkehrssünder mit Fahrausweisentzug oder Fahrausweisverweigerung für 10 Jahre im **Administrativmassnahmeregister (ADMAS)** des Bundes registriert. Andere Massnahmen bleiben wie bisher 5 Jahre lang verzeichnet (Art. 10 ADMAS-Register Verordnung). Die verlängerte Aufbewahrungsfrist leistet einen Beitrag zur Verkehrssicherheit.
- **Fahren trotz Führerausweisentzug** gemäss Artikel 95 Ziff. 2 SVG ist neu ein **Vergehen** (und nicht bloss eine Übertretung), welche mit einer Geld- oder Freiheitsstrafe bis zu 3 Jahren bestraft wird.
- Der Bund hat die Aufgabe, sicheres Fahren durch **Sensibilisierungskampagnen** und andere präventiv wirksame Aktivitäten zu fördern und entsprechende Aktivitäten von Kantonen und Privaten zu koordinieren (Art. 2a SVG).

3. Massnahmen des Kantons Basel-Landschaft

Im Kanton Basel-Landschaft sind die Massnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und zur Bekämpfung der Geschwindigkeitsüberschreitungen breit gestreut und betreffen sowohl den präventiven als auch den repressiven Bereich.

3.1 Präventive Massnahmen

3.11 Geschwindigkeitskontrollen

Seit März 1998 arbeitet die Polizei Basel-Landschaft mit dem Geschwindigkeitskontroll-Konzept 'Stinger', das sich auf die folgende Pfeiler abstützt:

- Fest installierte Anlagen an besonders gefährdeten Querschnitten
- Schnelle mobile Einheiten gegen Hochgeschwindigkeitssünder
- Mobile Messeinheiten mit Radar oder Laser.

Dieses Konzept beruht auf dem Ansatz, dass eine wirksame Verbesserung der Verkehrssicherheit nur erreicht werden kann, wenn - zeitlich und örtlich sehr flexibel - mobile Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden. Die Einsatzzeiten richten sich nach der aktuellen Verkehrslage. Die örtliche Verteilung der Kontrolltätigkeit basiert auf einer Risikoabschätzung. Aufgrund verschiedener Kriterien wie Anzahl Unfälle, Anzahl Geschwindigkeitsunfälle, Grösse der Gemeinde etc. wird ein Plan erstellt, der jede Gemeinde des Kantons berücksichtigt und auf 5 Gefährdungsstufen basiert. Je nach Gefährdungsstufe steht eine bestimmte Anzahl von Kontrollstunden zur Verfügung. Nach diesem Prinzip werden 75 % der rechnerisch verfügbaren Netto-Kontrollstunden auf die Gemeinden verteilt. Die restlichen 25 % der Kontrollstunden stehen zur "freien" Verfügung, das heisst sie sind für Wünsche aus den Gemeinden und der Bevölkerung reserviert.

Nur eine genügend hohe Kontrolldichte und somit auch eine grosse Wahrscheinlichkeit, bei einer groben Verkehrswiderhandlung überführt zu werden, wird sich längerfristig positiv auf das Unfallgeschehen auswirken. Diese These wird nun auch durch die Verkehrsunfallstatistik Basel-Landschaft bestätigt. Die Unfallursache Geschwindigkeit, die nach Wichtigkeit auf Platz 4 rangiert, hat seit Inkrafttreten des Geschwindigkeitskontrollkonzepts im Jahre 1998 konstant von 28,5% auf 13,9% im Jahre 2007 abgenommen.

Im Detail sieht die Entwicklung der Geschwindigkeit als Unfallursache wie folgt aus:

1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
28,5%	28,2%	26,3%	24,0%	23,3%	22,5%	21,3%	16,7%	14,5%	13,9%

In absoluten Zahlen sind somit die **Geschwindigkeitsunfälle** von 517 im Jahre 1998 auf 238 im Jahre 2007 **um 54% zurückgegangen**. Im Detail sieht die Verkehrsunfallstatistik wie folgt aus:

Jahr	Verkehrsunfälle total	Geschwindigkeitsunfälle
1998	1846	517
1999	1914	536
2000	1791	466
2001	1671	401
2002	1560	359
2003	1540	339
2004	1372	288
2005	1499	255
2006	1670	234
2007	1697	238

Damit ist belegt, dass Geschwindigkeitskontrollen ein geeignetes Mittel sind, um das Fahrverhalten von Verkehrsteilnehmenden in Bezug auf die Geschwindigkeit zu beeinflussen und damit auch die Unfälle aufgrund überhöhter Geschwindigkeit wirksam zu reduzieren (vgl. Mark Schweizer, Raserurteile, Verwässerung des Eventualvorsatzes, plädoyer 2/2007, 32 - 39; im Internet unter http://www.decisions.ch/publikationen/eventualvorsatz_raser.html aufzufinden).

3.12 Verkehrserziehung an den Schulen

Die Polizei Basel-Landschaft ist seit Jahren mit Verkehrsinstruktoren und Verkehrsinstruktorinnen an verschiedenen Schulen präsent und führt dort Präventionsarbeit durch, um die jungen Erwachsenen in Bezug auf ihr Fahrverhalten zu sensibilisieren. Behandelt werden insbesondere folgende Themen:

- Fussgängerstreifen, Lichtsignalanlagen
- Schulweg
- Fahrrad
- Anhaltstrecke
- Unfallschwerpunkte
- Auswirkungen von Stress, Aggressionen, Alkohol, Drogen.

Einbezogen werden die obligatorischen Schulstufen, nach den Vorgaben der Bildungs-, Kultur- und Sportdirektion. Jedoch werden nicht jedes Jahr alle Klassen geschult. Zudem geht die Polizei Basel-Landschaft durch gezielte Präventionsmassnahmen bei der Risikokategorie der Junglenker die Raserproblematik an. Dazu gehören verschiedene Aktionen vor allem an Gewerbeschulen und Gymnasien.

Weitere Ausführungen zur Verkehrserziehung in den Schulen finden sich im Bericht des Regierungsrates Nr. [2004/252](#) vom 12. Oktober 2004 zum Postulat Nr. [2003/220](#) von Dieter Völlmin und 34 MitunterzeichnerInnen, betreffend Verkehrssicherheit durch Verkehrserziehung.

3.13 Delinquentenschulung, Präventionskurse, verkehrspsychologische Gutachten

Das **Gericht oder das Statthalteramt** kann im Zusammenhang mit der Ausfällung einer bedingten Freiheitsstrafe Weisungen erteilen (z.B. Anordnung von Präventionskursen, psychologische Behandlung). Wird eine Weisung des Gerichtes nicht eingehalten, kann die Probezeit verlängert und es können neue Weisungen erteilt oder die bedingte Strafe widerrufen werden, wenn ernsthaft zu erwarten ist, der Verurteilte werde neue Straftaten begehen (Art. 95 StGB).

Die **Administrativbehörde (Hauptabteilung Verkehrssicherheit der Polizei Basel-Landschaft)** kann zusätzlich zu den administrativen Massnahmen den Besuch von Präventionskursen und die verkehrspsychologische Begutachtung anordnen. Verkehrsteilnehmende, die wiederholt in verkehrsgefährdender Weise gegen Verkehrsregeln verstossen haben, werden von der Administrativbehörde zum Verkehrsunterricht aufgeboten. Die verkehrsauffälligen Verkehrsteilnehmenden, meist Wiederholungstäter, werden in entsprechende Kurse oder Nacherziehungen geschickt (Delinquentenschulung). Sie können damit eine Reduktion der Entzugsdauer der Fahrausweise erlangen, was einen Anreiz für den Besuch der Kurse darstellt. Der Verkehrsunterricht kann allein oder in Verbindung mit anderen Administrativmassnahmen verfügt werden. Zu prüfen ist, ob für verkehrsauffällige ausländische Verkehrsteilnehmende die Verlängerung der Aufenthaltsbewilligung vom Besuch von Präventionskursen abhängig gemacht werden soll. Gemäss Einschätzung des Basler Verkehrspsychologen Urs Gerhard (Basellandschaftliche Zeitung vom 13. Januar 2009) ist "Raserei eng mit der fehlenden Eingliederung in der Gesellschaft verbunden". Präventionskurse können dazu beitragen, Integrationsdefizite zu reduzieren. Die Verpflichtung zum Besuch von Präventionskursen wäre in der Integrationsvereinbarung festzuhalten. Die Nichterfüllung der Vereinbarung müsste zur Folge haben, dass die Aufenthaltsbewilligung nicht verlängert wird.

Diese **Delinquentenschulung** führt die Motorfahrzeugprüfstation beider Basel in Münchenstein seit September 2006 durch. Sie besteht für aggressive und risikobereite Verkehrsteilnehmende und für geschwindigkeitsauffällige und alkoholauffällige Verkehrsteilnehmende.

Der Kurs ist obligatorisch bei:

- Ausweisentzug von mindestens 6 Monaten oder
- einmaliger, massiver Geschwindigkeitsüberschreitung (innerorts mehr als 51 km/h; ausserorts mehr als 61 km/h; Autobahnen mehr als 71 km/h)
- oder wenn innerhalb der letzten 5 Jahre bereits eine Administrativmassnahme angeordnet worden ist.

Der Besuch des eintägigen Kurses wird mittels Verfügung angeordnet. Die Kurskosten werden vollumfänglich von den Kursteilnehmenden getragen (Kursgebühr Fr. 400.--). Das Referententeam besteht aus 2 Fahrlehrerinnen, 4 Fahrlehrern und dem Leiter der Hauptabteilung Verkehrssicherheit der Polizei Basel-Landschaft. Es wurden bis heute 13 Delinquentenkurse durchgeführt, an denen 145 Delinquenten und 4 Delinquentinnen teilnahmen. Bisher ist keine Person bekannt, die nach absolviertem Kurs rückfällig wurde.

Weitere Ausführungen zum Verkehrsunterricht sind zu finden im Bericht des Regierungsrates Nr. [2006/084](#) vom 28. März 2006 zum Postulat Nr. [2004/026](#) von Jürgen Wiedemann, Grüne Fraktion, betreffend Verkehrserziehung auf für Unverbesserliche.

Der **Kanton Zürich** führt für Verkehrsteilnehmende, die eine grobe Verkehrsregelverletzung begangen haben und zu einer bedingten Geld- oder Freiheitsstrafe verurteilt wurden, das **Lernprogramm 'Start'** durch, das von der Strafbehörde angeordnet wird. Dieser Kurs dient dazu, die angeordnete Strafe zu erlassen, wenn sich der Delinquent zur Absolvierung des Kurses entscheidet und er sich dort bewährt hat. Der Kurs umfasst am Abend 12 Gruppen- und 3 Einzelsitzungen. Die Gruppensitzungen, an denen max. 12 Personen teilnehmen, werden von 2 Trainern (Psychologen, Sozialarbeiter) geleitet. Der Teilnehmende soll sich mit seiner Straftat auseinandersetzen und seine persönlichen Risikofaktoren kennen lernen. Er soll sein Verhalten besser kontrollieren können, um auf zukünftige Risikosituationen vorbereitet zu sein. Dieses Lernprogramm basiert auf kognitiven und verhaltensorientierten Ansätzen der Psychologie. Die Personen werden durch die Staatsanwaltschaft oder das Gericht zugewiesen und die Aufnahme erfolgt nach einer Eignungsabklärung. Es wird ein Kostenbeitrag von Fr. 500.00 erhoben. Die Rückfallquote der Absolventen dieses Lernprogramms ist gering.

3.2 Repressive Massnahmen

3.21 Strafverfahren

Wenn Verkehrsteilnehmende durch stark übersetzte Geschwindigkeiten oder durch Raserunfälle die Verkehrsregeln grob verletzen und eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorrufen oder in Kauf nehmen, so erfolgt eine Verurteilung wegen Verstosses gegen die Strafbestimmung des Strassenverkehrsgesetzes. Artikel 90 Ziff. 2 SVG (grobe Verletzung der Verkehrsregeln) sieht als Strafdrohung eine Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder eine Geldstrafe vor.

Kommen weitere Elemente hinzu, wie etwa die Tötung oder Verletzung anderer Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen oder die skrupellose, unmittelbare Gefährdung des Lebens Dritter, so sind je nach Strafnorm höhere Strafen möglich. In Frage kommen folgende **Straftatbestände des Strafgesetzbuches (StGB)**:

Straftatbestand StGB

(Eventual-) Vorsätzliche Tötung (Art. 111 StGB):

Fahrlässige Tötung (Art. 117 StGB):

Gefährdung des Lebens (Art. 129 StGB):

Schwere Körperverletzung (Art. 122 StGB):

Strafdrohung

5 bis 20 Jahre Freiheitsstrafe

bis zu 3 Jahren Freiheitsstrafe oder Geldstrafe

bis zu 5 Jahren Freiheitsstrafe oder Geldstrafe

bis zu 10 Jahren Freiheitsstrafe oder Geldstrafe von mind. 180 Tagessätzen

Einfache Körperverletzung (Art. 123 StGB):	bis zu 3 Jahren Freiheitsstrafe oder Geldstrafe
Fahrlässige Körperverletzung (Art. 125 StGB):	bis zu 3 Jahren Freiheitsstrafe oder Geldstrafe

Sind gleichzeitig mehrere Tatbestände erfüllt, so kann die Strafe angemessen erhöht werden (Art. 68 Ziff. 1 StGB). Bei der Strafzumessung sind nicht nur die Umstände der Tat und das Verschulden, sondern auch die persönlichen Verhältnisse der zu verurteilenden Person zu berücksichtigen (Art. 63 StGB).

Nach dem neuen Allgemeinen Teil des StGB, in Kraft seit 1. Januar 2007, ist der bedingte Vollzug von Geldstrafen und Freiheitsstrafen bis zu 2 Jahren die Regel. Während das frühere Recht für den bedingten Strafvollzug positiv eine günstige Prognose verlangte, genügt heute das blosses Fehlen einer ungünstigen Prognose. Dies bedeutet, dass auch Raser zumindest bei erstmaligen Verfehlungen in vielen Fällen lediglich eine bedingte Strafe erhalten.

Neben einer Strafe kann das Gericht der verurteilten Person neu auch ein Fahrverbot erteilen. Dies ist nach Art. 67b StGB möglich, wenn der Täter ein Motorfahrzeug zur Begehung eines Verbrechens oder Vergehens verwendet hat (Motorfahrzeug als Tatmittel) und Wiederholungsgefahr besteht. Gerichte und Strafvollzugsbehörden können auch nach Art. 94 StGB der verurteilten Person Weisungen betreffend das Führen eines Motorfahrzeuges erteilen. Weiter können die Gerichte therapeutische Massnahmen (stationär oder ambulant, z. B. Besuch einer Einzel- oder Gruppentherapie) anordnen (Art. 60 ff. StGB).

3.22 Praxis der Strafbehörden des Strafgerichts Basel-Landschaft und des Bundesgerichts

Zu einer Verzeigung wegen grober Verkehrsregelverletzung (Art. 90 Abs. 2 SVG) kommt es bei Geschwindigkeitsüberschreitungen

- von 25 km/h innerorts,
- ab 30 km/h ausserorts,
- ab 35 km/h auf der Autobahn.

Bei der Bemessung der Strafen und insbesondere der Ausschöpfung des Strafrahmens richten sich die kantonalen Strafbehörden als Leitlinie auch an der **Rechtsprechung des Bundesgerichts** aus. Diese nimmt bei Raserunfällen mit Verletzungs- und Todesfolgen in der Regel eine fahrlässige Verursachung an. Eine fahrlässige Tat ist darauf zurückzuführen, dass der Täter die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht oder darauf nicht Rücksicht genommen hat. Im Entscheid vom 26. April 2004 (BGE 130 IV 58) führte das Bundesgericht

eine Praxisänderung durch. Es verurteilte Raser wegen eventualvorsätzlicher Tötung zu 6,5 Jahren Zuchthaus. Diese hatten ein Autorennen veranstaltet, wobei sie die zulässige Höchstgeschwindigkeit massiv überschritten, und dabei einen Unfall verursacht, der für unbeteiligte Fussgänger tödlich ausging.

Eventualvorsatz bedeutet, dass der Täter den Eintritt des Taterfolgs für ernsthaft möglich hält, aber dennoch handelt, weil er den Taterfolg in Kauf nimmt, sich mit ihm abfindet, mag er ihm auch unerwünscht sein. Im konkreten Fall sei die Wahrscheinlichkeit eines schweren Verkehrsunfalls aufgrund der örtlichen Situation und seiner Fahrweise so hoch gewesen, dass der Fahrzeuglenker sie spätestens im Zeitpunkt des Überholmanövers hätte erkennen müssen. Er habe sich mit seiner Fahrweise für die mögliche Rechtsgüterverletzung entschieden. Im späteren Urteil vom 21. Januar 2007 (BGE 133 IV 9) relativierte aber das Bundesgericht diesen Entscheid wieder. Dort hielt es fest, dass bei Unfällen im Strassenverkehr nicht ohne weiteres auf **eventualvorsätzliche Begehung** und somit auf die Inkaufnahme der Rechtsgüterverletzung geschlossen werden könne. Eine eventualvorsätzliche Tötung dürfe nur **in ganz krassen Fällen** angenommen werden.

Die Statistik der Statthalterämter und des Strafgerichts betr. Verurteilungen wegen **grober Verletzung der Verkehrsregeln** (Art. 90 Abs. 2 SVG) sieht wie folgt aus:

Jahr	Statthalterämter	Strafgericht
2003	623	7
2004	703	6
2005	533	14
2006	703	11
2007	1349	11
2008	2199	nicht erhoben

Strafverschärfung verlangt die Anti-Raser-Initiative der Stiftung Roadcross

Aufgrund der jüngsten Raserunfälle in Schönenwerd und Basel will die Stiftung Strassenopfer 'Roadcross' eine Volksinitiative einreichen mit dem Ziel, schwere Delikte im Strassenverkehr härter zu bestrafen. Gefordert werden mindestens zwei Jahre für fahrlässige Tötungsdelikte und ein Jahr für Körperverletzung. Bei Verursachung tödlicher Raserunfälle wird als Höchststrafe acht Jahre und bei schwerer Körperverletzung fünf Jahre verlangt (BaZ vom 03.12.08).

3.23 Sofortige, vorläufige Führerausweisabnahme durch Polizei

Haben sich Fahrerinnen oder Fahrer durch grobe Verletzung wichtiger Verkehrsregeln als besonders gefährlich erwiesen, verhindert die Polizei die Weiterfahrt und nimmt den Fahrausweis an Ort und Stelle ab. Über den definitiven Entzug entscheidet die Administrativbehörde (Art. 54 SVG).

Bei Raserdelikten entzieht die Polizei sofort und vorsorglich den Fahrausweis, sobald Gefährdungsmeldungen von behördlicher Seite eintreffen oder wenn negative verkehrspsychologische Gutachten der Administrativbehörde zugestellt werden. Die Polizei entscheidet aufgrund des konkreten Vorfalles, ob ein dringlicher Entzug verhältnismässig ist oder ob die gesetzlichen Abgabefristen gewährt werden müssen.

3.24 Administrativmassnahmen (Verwarnung, Fahrausweisentzug)

Die Mehrheit der Verstösse im Strassenverkehrsbereich löst ausser dem Strafverfahren (Strafe für begangenes Unrecht) auch ein Verwaltungsverfahren (administrative Massnahmen) aus. Die Administrativmassnahmen (Führerausweisentzug oder andere Massnahme) dienen der Förderung der Verkehrssicherheit und der Bekämpfung von Rückfällen. Dieses zweispurige Sanktionssystem wird teilweise unter dem Gesichtspunkt des Doppelbestrafungsverbots als fragwürdig erachtet, doch entspricht es der geltenden Rechtsordnung. Es ist zu berücksichtigen, dass der Ausweisentzug als wirksamste Massnahme gilt, um Verkehrsteilnehmende zu rücksichtsvollem und sicherem Fahren zu bewegen. Der in absehbarer Zeit nach dem Unfall verfügte Ausweisentzug hat oft die nachhaltigere Wirkung, als ein nach mehreren Monaten ergangenes Strafurteil.

Das SVG sieht folgende Administrativmassnahmen vor:

- Verwarnung nach leichter Widerhandlung (Art. 16a SVG).
- Fahrausweisentzug nach leichter, mittelschwerer und schwerer Widerhandlung (Art. 16a, b und c SVG).
- Fahrausweisentzug wegen fehlender Fahreignung (Art. 16d SVG).

Liegen Verdachtsgründe einer mangelnden Fahreignung vor, wie namentlich bei massiven Tempoüberschreitungen, rücksichtslosem Verhalten oder offensichtlicher Aggressivität, entzieht die Administrativbehörde den Fahrausweis, bis sich der Betroffene einer verkehrspsychologischen Eignungsuntersuchung unterzogen hat. Kommt der Gutachter zum Schluss, dass ein Charakterdefizit vorliegt, so wird der Sicherungsentzug definitiv verfügt, bis der Betroffene nachweist, dass der Fahreignungsmangel behoben ist

Das SVG kennt neu ***einheitliche Mindesttarife für die Anordnung von Administrativmassnahmen***, die für den Wiederholungsfall stufenweise verschärft werden und bis zum unbefristeten

Führerausweisenzug führen. Angewendet auf die Geschwindigkeitsüberschreitungen sieht das Sanktionssystem wie folgt aus:

<i>Massnahme</i>	<i>Geschwindigkeitsüberschreitung innerorts (netto)</i>	<i>Geschwindigkeitsüberschreitung ausserorts (netto)</i>
Verwarnung	16 bis 20 km/h	21 bis 25 km/h
Entzug nach leichter Widerhandlung	2 Verwarnungen innert 2 Jahren	2 Verwarnungen innert 2 Jahren
Entzug nach mittelschwerer Widerhandlung	21 bis 24 km/h	26 bis 29 km/h
Entzug nach schwerer Widerhandlung	ab 25 km/h	ab 30 km/h

Administrativmassnahmestatistik Bund 2007

Massnahmen total		Massnahmen wegen Geschwindigkeit	
Massnahmen total	169'737	Massnahmen total	79'878
Verwarnungen	53'997	Verwarnungen	35'716
Entzüge	75'510	Entzüge	31'678
Aberkennungen	17'468	Aberkennungen	10'279

Administrativmassnahmestatistik BL 2007

Massnahmen total		Massnahmen wegen Geschwindigkeit	
Massnahmen total	7'038	Massnahmen total	3'915
Verwarnungen	1'821	Verwarnungen	980
Entzüge	1'974	Entzüge	784
Aberkennungen	2'442	Aberkennungen	2'151

Verfahren betr. Administrativmassnahmen

Grundsätzlich muss mit dem Administrativverfahren zugewartet werden, bis ein strafrechtliches Urteil vorliegt. In der Praxis hat sich dies als unpraktikabel erwiesen, da die Administrativbehörde den fehlbaren Verkehrsteilnehmer meist vor den Strafbehörden über den Fall informiert und aufgrund der Sachverhaltsabklärungen bereits vor dem Strafurteil eine Massnahme aussprechen

kann. Ein einfaches Administrativverfahren ist innert 2 Monaten abgeschlossen. In den Fällen, bei welchen der Tatbestand unklar oder bestritten ist, wartet die Administrativbehörde das strafrechtliche Verfahren ab. Dadurch wird die Gesamtverfahrensdauer massiv erhöht.

3.25 Beschlagnahme und Verwertung von Fahrzeugen

Sicherstellung durch Polizei nach SVG und Polizeigesetz

Wird eine Person nach massiver Geschwindigkeitsüberschreitung angehalten, nimmt die Polizei ihr den Fahrzeugausweis an Ort und Stelle ab. Besteht zusätzlich Wiederholungsgefahr, erfolgt zur Verhinderung weiterer Straftaten eine Sicherstellung des Fahrzeugs durch die Polizei (§ 32 Polizeigesetz). Ist die Gefahr dahin gefallen, wird das Fahrzeug zurückgegeben. Die Verwertung des sichergestellten Fahrzeugs ist nur zulässig, wenn die berechnete Person dieses trotz Abholungsaufforderung nicht abholt, wenn niemand die Sache beansprucht, wenn die Sache schneller Wertverminderung ausgesetzt ist oder wenn deren Verwahrung und Erhaltung mit unverhältnismässig hohen Kosten oder Schwierigkeiten verbunden ist (§ 33 Polizeigesetz).

Wenn die Polizei Fahrzeuge feststellt, die nicht zugelassen sind, oder deren Zustand den Verkehr gefährdet, verhindert sie die Weiterfahrt. Sie kann den Fahrzeugausweis abnehmen und das Fahrzeug nötigenfalls sicherstellen (Art. 54 SVG). Die Zulassungsbehörde kann bei nicht zugelassenen Fahrzeugen, die nicht in den vorschriftsmässigen Zustand gebracht werden können, die Vernichtung anordnen (Art. 221 Abs. 4 VTS).

Zudem stellt die Polizei Basel-Landschaft die Fahrzeuge zum Spurenschutz und zur Spurensicherung sicher. Nach erfolgter Begutachtung, Spurensicherung und Demontage von unzulässigen Teilen händigt die Polizei das Fahrzeug wieder aus, wenn durch das Statthalteramt nicht eine Beweisbeschlagnahme verfügt wird.

Beweisbeschlagnahme durch Strafverfolgungsbehörde nach Strafprozessordnung

Während der Strafuntersuchung kann das Fahrzeug vorsorglich insbesondere als Beweismittel beschlagnahmt werden (§ 99 Strafprozessordnung, StPO). Ist die Beschlagnahme verfahrensrechtlich nicht mehr notwendig, ist sie aufzuheben, spätestens mit der Beendigung des Verfahrens (§ 102 StPO).

Die Statthalterämter nehmen die Beweisbeschlagnahme von Fahrzeugen grundsätzlich nur im Zusammenhang mit einem Unfall vor, da in den übrigen Fällen das Auto keinen Beweis für die gefahrene Geschwindigkeit darstellt.

Sicherungseinziehung durch Strafbehörde nach Strafgesetzbuch

Das Gericht verfügt heute als Nebenstrafe nach Art. 69 StGB die Einziehung von Gegenständen, die zur Begehung einer Straftat gedient haben, wenn diese Gegenstände die Sicherheit von Menschen, die Sittlichkeit oder die öffentliche Ordnung gefährden (Abs. 1). Zudem kann das Gericht anordnen, dass die eingezogenen Gegenstände unbrauchbar gemacht oder vernichtet werden (Abs. 2). Die Sicherungseinziehung setzt also eine Gefährdung für die Sicherheit von Menschen, die Sittlichkeit oder die öffentliche Ordnung voraus. Vorausgesetzt ist, dass die Gefahr auch in Zukunft besteht und somit die Einziehung rechtfertigt. Nicht einzuziehen sind Gegenstände, die einem Dritten gehören, da beim Dritten eine weiterbestehende Gefahr nicht anzunehmen ist. Die Sicherungseinziehung ist ein Eingriff in die Eigentumsгарantie und muss verhältnismässig sein. Sie muss daher unterbleiben, wenn sie zur Erreichung des Zwecks ungeeignet ist. Der Verwertungserlös ist dem rechtmässigen Eigentümer oder der rechtmässigen Eigentümerin herauszugeben.

Somit kommt die Einziehung von Raserfahrzeugen nach Art. 69 StGB in Frage, wenn die Gefahr besteht, dass der Täter das Fahrzeug trotz Ausweisentzug weiter benutzen könnte. Bei Fahrzeugen, die im Eigentum von Dritten stehen (Bekanntem, Verwandten, Leasingfirmen), muss die Einziehung unterbleiben, wenn angesichts der Rücknahme durch den Eigentümer oder die Eigentümerin die Missbrauchsgefahr nicht mehr gegeben ist.

Das Strafgericht des Kantons Basel-Landschaft ordnete in den letzten Jahren in Verbindung mit der Verurteilung wegen SVG-Delikten oder Delikten gegen Leib und Leben keine Einziehung von Motorfahrzeugen an. Bei Fällen von qualifiziertem Betäubungsmittelhandel und Vermögensdelikten verfügte es indessen schon die Einziehung von Autos.

Fazit: Die Sicherungseinziehung und die damit verbundene Verwertung eines Fahrzeuges ist heute nur unter sehr einschränkenden Bedingungen möglich und für die Konfiszierung des Verwertungserlöses fehlt die gesetzliche Grundlage. Hier besteht Handlungsbedarf auf Seiten des Bundesgesetzgebers.

Vorgeschlagene Bestimmung über Einziehung von Motorfahrzeugen (Art. 90a Entwurf SVG)

Mit dem Umsetzungsprogramm Via-Sicura schlägt nun der Bundesrat im Vernehmlassungsentwurf vor, die Einziehung von Motorfahrzeugen im SVG zu regeln. Diese Bestimmung hat folgenden Wortlaut:

Art. 90a Einziehung von Motorfahrzeugen

- ¹ Der Richter kann die Einziehung eines Motorfahrzeugs anordnen, wenn
- a. damit eine grobe Verkehrsregelverletzung in skrupelloser Weise begangen wurde; und
 - b. die Einziehung notwendig ist, um den Täter von weiteren groben Verkehrsregelverletzungen abzuhalten.

² Er kann anordnen, dass das eingezogene Motorfahrzeug vernichtet wird.

Nicht jede grobe Verkehrsregelverletzung führt automatisch zur Einziehung des Fahrzeugs. Erstens wird ein auf Skrupellosigkeit beruhendes Verhalten vorausgesetzt, das sich in einer besonders hemmungs- und rücksichtslosen Fahrweise offenbart, wie z.B. einer aufgrund der konkreten Verhältnisse besonders krassen Geschwindigkeitsüberschreitung oder einem Schikanestopp auf der Autobahn. Bei diesen Verhaltensweisen handelt es sich um solche, die unter den Tatbestand der Gefährdung des Lebens fallen (Art. 129 StGB). Als zweite Voraussetzung darf von der Einziehung nur Gebrauch gemacht werden, wenn damit zu rechnen ist, dass der Täter in Zukunft erneut grobe Verkehrsregelverletzungen begehen werde.

Die spezialgesetzliche Regelung der Einziehung von Raserfahrzeugen ist grundsätzlich zu begrüßen. Diese orientiert sich aber stark an der bisherigen Rechtslage. Somit dürften gemäss der neu vorgeschlagenen Gesetzesbestimmung die Einziehung von Fahrzeugen, die im Eigentum Dritter (z.B. Leasingfirmen) stehen, und auch die Konfiszierung des Verwertungserlöses zugunsten des Staates weiterhin nicht möglich sein. In seiner Vernehmlassung wird der Regierungsrat verlangen, dass die neue Bestimmung von Artikel 90a SVG diese Sachverhalte ebenfalls regelt.

4. Beurteilung der Massnahmen im Kanton Basel-Landschaft

4.1 Stand im Kanton Basel-Landschaft betreffend Umsetzung der Via-Sicura-Massnahmen

Der Regierungsrat kommt zum Schluss, dass der Kanton Basel-Landschaft bereits in einem beträchtlichen Ausmass die in Via Sicura vorgesehenen Massnahmen umsetzt. Das Geschwindigkeitskontrollkonzept der Polizei Basel-Landschaft erfüllt die Anforderungen der Via

Sicura-Massnahme betreffend Verdichtung der Verkehrskontrollen (Mn. 412). Die Via Sicura-Massnahme Nr. 403 betreffend Förderung des Verkehrsunterrichts in den Schulen auf allen Schulstufen wird in weiten Teilen ebenfalls realisiert. Die heutige Delinquentenschulung erfüllt die Voraussetzungen der Via Sicura-Massnahme Nr. 506, da die Nachschulung für Personen mit Ausweisentzug von mindestens 6 Monaten obligatorisch ist.

4.2 Möglicher Ausbau im präventiven Bereich

Einen *möglichen Ausbau der präventiven Massnahmen* sieht der Regierungsrat in folgenden Bereichen:

- ***Ausdehnung des Verkehrsunterrichts in den Schulen***

Die Sicherheitsdirektion wird prüfen, ob der Verkehrsunterricht in den Schulen auf den jährlichen Besuch in allen obligatorischen und nachobligatorischen Schulen ausgedehnt werden soll.

- ***Ausdehnung der Delinquentenschulung***

Geprüft wird auch, ob die Delinquentenschulung auf die Fälle der Ersttäterschaft auszudehnen ist. Ausserdem soll näher abgeklärt werden, ob das Kursprogramm der Delinquentenschulung im Sinne des Lernprogramms Start des Kantons Zürich ausgebaut werden soll.

- ***Sensibilisierungskampagnen gegen Raser***

Weiter wird geprüft, ob zusammen mit dem Bund und/oder den Verkehrsverbänden eine Sensibilisierungskampagne gegen Raser durchzuführen ist, verbunden allenfalls mit begleitenden polizeilichen Massnahmen.

- ***Einsicht der Leasinggesellschaften und Autovermietungen in das Administrativmassnahmeregister***

Damit neben den Haftpflichtversicherern auch die Leasinggesellschaften und Autovermieter die schlechten Risiken beim Abschluss von Leasing- oder Mietverträgen besser kennen und finanziell mehr belasten können, soll ihnen Einsicht in das Administrativmassnahmeregister gewährt werden. Diese Massnahme bedingt eine Anpassung des Bundesrechts.

4.3 Möglicher Ausbau im repressiven Bereich

Im *repressiven Bereich* erweisen sich die Verwarnungen und Führerausweisentzüge (vorne Ziffer 3.24) als wirksam, weil sie von der Täterschaft eindeutig als Strafe empfunden werden und damit eine gewisse abschreckende Wirkung entfalten.

Der Regierungsrat wird dem Bundesrat in seiner Vernehmlassung zum Umsetzungsprogramm von Via Sicura die folgenden Anträge für neue bundesrechtliche Bestimmungen stellen:

- ***Verschärfung der Strafraumen für schwere Raserdelikte (Antrag)***

Der untere Strafraumen für die fahrlässige Tötung ist auf 2 Jahre zu erhöhen, damit auch bei Ersttätern eine unbedingte Freiheitsstrafe verhängt werden kann. Bei schwerer Körperverletzung ist die Mindeststrafe auf ein Jahr anzuheben. Der obere Strafraumen ist auf 6 bzw. 8 Jahre zu erhöhen, damit bei fahrlässig verursachten schweren Raserdelikten mit Todesfolgen eine höhere Freiheitsstrafe ausgesprochen werden kann. Bei Raserunfällen, die schwere Körperverletzungen zur Folge haben, soll die Maximalstrafe auf 5 Jahre erhöht werden. Zudem sollen Geldstrafen in der Regel *unbedingt* vollzogen werden können.

- ***das vorgeschlagene Alkoholverbot für Neulenkende*** wird begrüsst, da von dieser Risikogruppe eine besondere Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmende ausgeht.

- ***Verwertung von Raserfahrzeugen als selbständige Strafe (Antrag)***

Die Bestimmung über Beschlagnahme und Verwertung von Raserfahrzeugen ist konsequent als selbständige Strafe auszugestalten. Zu regeln ist, welche Massnahmen möglich sind, wenn das Fahrzeug im Eigentum Dritter (Leasingfirmen) steht. Zudem müssen die Verwertungserlöse für die Prävention im Strassenverkehr verwendet werden.

- ***Einbau von Datenaufzeichnungsgeräten bei Wiederholungstätern wird begrüsst***

Bei Rasern sollen im Wiederholungsfall Datenaufzeichnungsgeräte eingebaut werden können.

- ***Leistungsbeschränkungen bei Wiederholungstätern (Antrag)***

Unverbesserliche Raser, denen der Fahrausweis nicht auf Dauer entzogen werden kann, sollen nur noch Fahrzeuge mit beschränkter Leistungskapazität (45 km/h) führen dürfen.

- ***Einsicht der Leasinggesellschaften und Autovermietungen in das Administrativmassnahmeregister (Antrag)***

Damit neben den Haftpflichtversicherern auch die Leasinggesellschaften und Autovermieter die schlechten Risiken beim Abschluss von Leasing- oder Mietverträgen besser kennen und finanziell mehr belasten können, soll ihnen Einsicht in das Administrativmassnahmeregister gewährt werden. Diese Massnahme bedingt eine Anpassung der Bundesratsverordnung.

5. **Stellungnahme zu den Forderungen des Postulats**

5.1 **Auslegeordnung: wichtigste präventive und repressive Massnahmen**

Der Auftrag, eine Auslegeordnung der repressiven und präventiven Massnahmen vorzulegen, wird mit dieser Vorlage erfüllt.

5.2 **Konsequente und vereinheitlichte Ausschöpfung des Strafrahmens**

Zur Erreichung der abschreckenden Wirkung hält es der Regierungsrat für notwendig, dass die Strafrahmen bei Raserdelikten konsequent und vereinheitlicht ausgeschöpft werden.

Das *Kantonsgericht* bemerkt in seiner *Stellungnahme zum Postulat*, dass es keine typischen Raser gebe, sondern dass die Fälle einzeln für sich zu beurteilen seien. Das Gesetz bestimme die Strafrahmen und es stehe im Ermessen des Gerichts, den Fall tatsächlich und rechtlich zu beurteilen und die adäquate Strafe festzulegen. Der heute den Gerichten gegebene Handlungsspielraum werde in der öffentlichen Diskussion überschätzt. Für die Gerichte bestehe hauptsächlich die besondere Schwierigkeit, den subjektiven Tatbestand (Vorsatz) zu ermitteln. Die richterliche Unabhängigkeit verbiete generelle "Strafabreden", denn es gelte, die rechtsstaatlichen Grundsätze der Gewaltenteilung und der Unabhängigkeit der Justiz zu wahren. Daher könnten den Gerichten keine "Weisungen" erteilt werden.

5.3 **Beschlagnahmung und Verwertung von Fahrzeugen zur Verhinderung weiterer Straftaten**

Heute ist die Verwertung von Fahrzeugen aufgrund des Bundesrechts nur unter bestimmten, einschränkenden Bedingungen möglich. Zudem können Fahrzeuge, die im Eigentum Dritter stehen, nur ausnahmsweise eingezogen werden. Der Verwertungserlös ist dem Eigentümer herauszugeben.

Nach Auffassung des Regierungsrates besteht hier auf Stufe des Bundes Handlungsbedarf. Die Einziehung von Raserfahrzeugen ist als selbständige Strafe auszugestalten. Notwendig ist auch eine klare Bestimmung, welche gewährleistet, dass die Erlöse aus der Verwertung von Fahrzeugen zugunsten des Staats verfallen und für Präventionsmassnahmen zur Bekämpfung der Raserkriminalität verwendet werden müssen. Der Regierungsrat wird in der Vernehmlassung zum Umsetzungsprogramm Via Sicura entsprechende Anträge stellen (siehe vorne unter Ziffer 4.3).

5.4 Anordnung von Präventionskursen und psychologischen Massnahmen

Präventionskurse (Verkehrsunterricht und Delinquentenschulung) und verkehrspsychologische Begutachtung werden durch die kantonalen Behörden angeordnet und durchgeführt. Der Ausbau der Möglichkeiten wird laufend geprüft und - soweit sinnvoll - auch vorgenommen.

Im Zusammenhang mit der Prävention ist die Ausbildung der Fahrschülerinnen und Fahrschüler und damit die Arbeit der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer von entscheidender Bedeutung. Im Interesse einer Verstärkung der Prävention wird zu prüfen sein, ob eine bestimmte Zahl von Ausbildungslektionen bei der Fahrlehrerin oder beim Fahrlehrer absolviert werden muss, um zur Fahrprüfung zugelassen zu werden. Ein solches "Teilobligatorium für Ausbildungslektionen bei der Fahrschule" müsste sinnvollerweise gesamtschweizerisch eingeführt werden.

6. Gesamtbeurteilung

In der Verkehrssicherheit sind in den letzten 20 Jahren Fortschritte erzielt worden. Auch in der Baselbieter Statistik der Verkehrsunfälle sind die Verkehrsunfälle infolge Geschwindigkeitsüberschreitung seit 1998 um die Hälfte zurückgegangen, aber jedes Todesopfer und jede verletzte Person sind eine zu viel. Die Folgen des Unfalls bleiben für sie von Dauer und bringen den Opfern und ihrer Familie sehr viel Leid und die volkswirtschaftlichen Kosten für die Allgemeinheit sind immens. Die Zahl von 109 polizeilich registrierten massiven Geschwindigkeitsüberschreitungen in unserem Kanton (2008) gibt zu grosser Besorgnis Anlass.

Die unbeschränkte Mobilität auf der Strasse geniesst in der Wahrnehmung der Öffentlichkeit einen sehr hohen Stellenwert. Die Sicherheit im Strassenverkehr ist im Vergleich dazu eher ein zweit-rangiges Thema. Manch ein verantwortungsloser Verkehrsteilnehmer nimmt durch unbeherrschte Fahrweise schwere und schwerste Unfälle in Kauf. Hier muss in Zusammenarbeit mit dem Bund und den andern Kantonen durch intensive Information und eine verstärkte Sensibilisierung ein Umdenken eingeleitet werden. Vor allem bei der Ausbildung von Jungfahrern ist der Prävention grösste Bedeutung beizumessen.

Besondere Beachtung muss den unbelehrbaren Wiederholungstätern geschenkt werden. Ihr Verhalten ist absolut inakzeptabel und kann nicht anders als hoch kriminell bezeichnet werden. Der Gesetzgeber, also das Eidgenössische Parlament, ist gefordert, zusätzliche gesetzliche Grundlagen zu schaffen, die den kantonalen Behörden ermöglichen, noch rascher und konsequenter durchzugreifen und empfindliche Sanktionen zu verhängen.

Der Regierungsrat ist entschlossen, Raser auf unseren Strassen nicht zu dulden und den Handlungsspielraum auszuschöpfen, um alle geeigneten Massnahmen präventiver und repressiver Art zu ergreifen und umzusetzen: Er ist sich bewusst, dass die Situation ernst ist und dass weiterhin die vernetzte, intensive Zusammenarbeit der Fachleute und Behörden notwendig ist, um die notwendige Verbesserung der Situation zu erreichen.

7. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, das [Postulat 2004/274](#) abzuschreiben.

Liestal, 20. Januar 2009

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident:
Ballmer

der Landschreiber:
Mundschin