

## Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

**Titel:** Postulat von Landrat Karl Willimann, SVP-Fraktion, "Feinkalibrierung am Bussengenerator dient nicht der Sicherheit..." (2007/038)

**Datum:** 31. März 2009

**Nummer:** 2009-101

**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](#)

---



## Vorlage an den Landrat

### **betreffend Postulat von Landrat Karl Willimann, SVP-Fraktion, "Feinkalibrierung am Bussengenerator dient nicht der Sicherheit..." (2007/038)**

Vom 31. März 2009

Am 15. Februar 2007 reichte Landrat Karl Willimann, SVP, ein [Postulat](#) betreffend " Feinkalibrierung am Bussengenerator dient nicht der Sicherheit..." ein. Der Regierungsrat zeigte sich am 20. September 2007 anlässlich der Behandlung im Parlament bereit, "dem Landrat im Sinne des Prüfens und Berichtens einen Bericht zu unterbreiten, welcher das Geschwindigkeitskonzept, das Kontrollkonzept und die Philosophie der Baselbieter Polizei darlegt." (siehe Landratsprotokoll vom 20. September 2007, Nr. 73). Nach eingehender Diskussion überwies der Landrat das Postulat mit 49:28 Stimmen bei 3 Enthaltungen an den Regierungsrat. Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

*"Feinkalibrierung am Bussengenerator dient nicht der Sicherheit... sondern sehr offensichtlich der Einnahmengenerierung für die Staatskasse. Laut Bericht in der BAZ vom 10. Februar 2007 hat die Baselbieter Polizei klammheimlich in Absprache mit der zuständigen Direktion JPMD die Tempotoleranzen auf den Autobahnen für die Bussenverfügungen verschärft. Wo bis anhin eine Toleranzgrenze von 10 Km/h akzeptiert wurde, wird jetzt diese Grenze auf 6 Km/h reduziert. Pikant ist der Zeitpunkt der Umstellung. Nachdem 2006 im Laufe des Jahres ersichtlich wurde, dass die budgetierten Bussenneinnahmen von 24 Mio. Fr. um 8 Mio. Fr. einbrachen, sei dies laut Aussage der Justiz- und Polizeidirektion der Anlass gewesen, die Kontrollpraxis zu überdenken. Im Gegensatz zu dieser Aussage hat die Vorsteherin der JPMD im Landrat immer wieder beteuert, die umfangreichen Tempokontrollen dienten allein der Verkehrssicherheit. Offensichtlich wird jetzt aber, dass die vorherrschende Bussenpraxis zwecks Äufnung der Staatskasse ebenfalls ein wesentlicher und bestimmender Faktor für die automatisierten Tempokontrollen ist. Wenn dem nicht so wäre, hätte man sich bei der JPMD bzw. bei der Polizei über die Wirkung der Tempokontrollen freuen bzw. den Bussenrückgang um 8 Mio. Fr. als Erfolg bei der Verkehrssicherheit prokla-*

*mieren müssen. Niemand wird behaupten können, eine Reduktion der Toleranzgrenze um 4 Km/h diene der Verkehrssicherheit. Busseneinnahmen sind an sich keine staatliche Zielsetzung. Mit solchen Massnahmen verlieren die Bürger und Bürgerinnen das Vertrauen in staatliche Kontrollen. Die weitgehend verbreitete Meinung betreffend Abzockerei der Autofahrer wird dadurch nur noch untermauert und dient nicht dem Vertrauen in die politischen Behörden. Eine Rückgängigmachung der Reduktion der Tempotoleranzen auf die bestehenden Werte würde das in Automobilistenkreisen angeschlagene Vertrauen in die vorgebrachte Zielsetzung der Tempokontrollen verbessern. Der Regierungsrat ist gut beraten, diese Tatsache zu überdenken.*

*Der Regierungsrat wird ersucht, die Reduktion der Tempotoleranzen auf Autobahnen bezüglich ihrer effektiven Wirkung zu überprüfen und als vertrauensbildende Massnahme wieder die bisherigen Werte festzulegen."*

### **Der Regierungsrat hat das Anliegen des Postulanten geprüft und berichtet wie folgt:**

Wie in der Landratssitzung vom 20. September 2007 angekündigt, orientiert der Regierungsrat in dieser Vorlage primär über die "Geschwindigkeitskontroll-Philosophie" der Baselbieter Behörden sowie über das Geschwindigkeitskontrollkonzept selbst.

#### **1. Die "Geschwindigkeitskontroll-Philosophie" der Baselbieter Behörden"**

Diese Philosophie lässt sich in mehreren Gleichungen zusammenfassen:

- Geschwindigkeitskontrollen = mehr Verkehrssicherheit
- Mehr Verkehrssicherheit = weniger Unfälle
- Weniger Unfälle = weniger Opfer und indirekt Betroffene, weniger Leid
- Weniger Opfer und indirekt Betroffene = Senkung der Kosten für die Allgemeinheit.

Auf der Rangliste der Unfallursachen stehen die Geschwindigkeitsunfälle (= Unfallursache u.a. nicht angepasste, oder erhöhte Geschwindigkeit) auf Platz 1 (Verkehrsunfallstatistik der Polizei Basel-Landschaft 2008). Seit der Realisierung des neuen Geschwindigkeitskontrollkonzepts im Jahr 1998 hat diese Unfallart von 28,5% im Jahr 1998 auf 16,3% im Jahre 2008 abgenommen. Für diesen erheblichen Rückgang ist der Regierungsrat dankbar, auch wenn sich hinter der Ziffer "16,3% Geschwindigkeitsunfälle" nach wie vor sehr viel Leid für die Opfer und ihre Angehörigen verbirgt. Deshalb muss das Ziel nach wie vor lauten: Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Reduktion der Verkehrsunfälle, um dadurch die Zahl der

Verkehrstoten und der verletzten Personen in den nächsten Jahren deutlich zu senken. Diese Zielsetzung wird in der gesamten Schweiz verfolgt. In seinem Handlungsprogramm Via Sicura verlangt der Bundesrat von den Kantonen, dass sie zusätzliche Anstrengungen unternehmen, um die Verkehrssicherheit auf den Strassen zu verbessern. Die Palette der vorgeschlagenen Massnahmen reicht von der Erweiterung des Verkehrsunterrichts an den Schulen bis zur Verdichtung der polizeilichen Verkehrskontrollen und der Verschärfung des Strafrahmens für Raserdelikte.

## **2. Die drei Säulen des Geschwindigkeitskontrollkonzepts in unserem Kanton**

Bis 1998 wurden die Geschwindigkeitskontrollen in unserem Kanton von mobilen Kontrollteams durchgeführt, d. h. das Inkasso der Bussen fand an Ort und Stelle der Übertretung statt. Personell bedingte eine solche Kontrolle den Einsatz von mindestens sechs Mitarbeitenden, auf den Hochleistungsstrassen benötigte sie gar fünfzehn Mitarbeitende.

Eine interne Analyse dieser Kontrollart zeigte Mängel auf, wie beispielsweise: ungenügende Effizienz, Starrheit des Systems, mangelnde zeitliche Flexibilität, Sicherheitsprobleme (Rückstau) oder Erkennbarkeit der Mitarbeitenden (Unfallgefahr).

Seit 1998 ist das geltende Geschwindigkeitskontrollkonzept in Kraft. Dieses fusst auf drei Säulen:

1. Fest installierte Anlagen - sogenannte "Blechpolizisten" - werden an besonders gefährdeten Stellen mit hohen Unfallzahlen und / oder an Orten mit viel Verkehr montiert.
2. Es werden mobile Messeinheiten - die sogenannte Stinger-Gruppe - geschaffen, die mit Radar und Laser ausgerüstet sind.
3. Schnelle mobile Einheiten können mit ihren Autos (ProViDa) gegen Hochgeschwindigkeitssünder vorgehen.

### *Die drei Säulen im Einzelnen:*

#### *Feste Installationen: "Blechpolizisten"*

Durch den Einsatz ortsfester Systeme, den sogenannten "Blechpolizisten", wurden vollautomatische Kontrollstellen an gefährdeten Querschnitten eingeführt. Baselland war einer der letzten Kantone, nämlich der dreiundzwanzigste, der ab 1998 über solche Geräte verfügte. Gefährdete Stellen sind solche mit hohen Unfallzahlen und / oder hohem Verkehrsaufkommen. "Blechpolizisten" wurden in einer ersten Phase nur auf den Autobahnen und Autostrassen installiert. Es folgten - auch auf Wunsch der betroffenen Gemeinden - Orte mit hohem Anteil an Rotlichtübertretungen, Gefährdung von Fussgängern etc. auf dem Kantonsstrassennetz. Diese Geräte erlauben die permanente Überwachung eines Querschnittes und tragen erheblich zu einer Beruhigung des lokalen Verkehrsgeschehens bei.

#### *Mobile Kontrollen: "Stinger"*

Nationale und internationale Studien belegen, dass ein direkter Zusammenhang zwischen "Kontrolldruck" und Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmenden besteht. Das Konzept "Stinger" trägt dieser Tatsache Rechnung. Die früheren, bis 1999 durchgeführten Kontrollen, konnten weder bezüglich der Häufigkeit noch der örtlichen und zeitlichen Verfügbarkeit genügen. Gleichzeitig forderten die Gemeinden aus Gründen der Verkehrssicherheit eine stärkere Kontrolltätigkeit des Kantons. Mit der Schaffung der neuen mobilen Gruppe "Stinger" kann diesen Bedürfnissen Rechnung getragen werden.

Der Einsatz der Kontrollteams basiert auf einer fundierten Risikoanalyse. Jede Gemeinde des Kantons wird in eine Risikostufe eingeteilt und erhält dementsprechend ein Grundkontingent an Kontrollstunden. Zusätzlich steht eine bestimmte Anzahl Kontrollstunden - rund 25% - zur Verfügung, um die zusätzlichen Wünsche der Gemeinden und der Bevölkerung abzudecken. Dieser Ansatz, der auf einer wissenschaftlichen Analyse des Unfallgeschehens beruht, war - und ist - einzigartig in der Schweiz. Mit der Schaffung des neuen Kontrollteams konnten die örtliche und zeitliche Verfügbarkeit der Geschwindigkeitskontrollen im Dienste der Verkehrssicherheit deutlich erhöht werden.

#### *Videofahrzeuge, Laser: "ProViDa"*

Bei Hochgeschwindigkeitssündern sind herkömmliche Kontrollmittel nur bedingt erfolgreich. Basierend auf den internationalen Erkenntnissen setzt die Polizei Basel-Landschaft als erstes Schweizer Polizeikorps zivile Videofahrzeuge zur Verkehrsüberwachung ein. Dieses Instrument bewährt sich und trägt erheblich zur Beruhigung des Verkehrsverhaltens auf bestimmten Streckenabschnitten bei.

### 3. Bisheriges Fazit: Geschwindigkeitskontrollen bringen mehr Sicherheit

Die bisherigen Resultate zeigen, dass das Geschwindigkeitskontrollkonzept der Polizei Basel-Landschaft die mit ihm verbundenen Erwartungen, die Verkehrssicherheit in unserem Kanton zu steigern, erfüllt. Die drei Kontrollsysteme werden situativ, d.h. entsprechend den Bedürfnissen der Verkehrssicherheit, eingesetzt. Je nach Gefährdungssituation unterscheiden sich die hierbei verwendeten Messschwellen der Geschwindigkeitsermittlung. So ist es beispielsweise auf den Hochleistungsstrassen vertretbar, höhere Messschwellen als innerorts anzusetzen.

Beide Zielsetzungen, Steigerung der Verkehrssicherheit und bessere Effizienz, konnten erreicht werden. Die Unfallursache "Geschwindigkeit" hat in den vergangenen Jahren abgenommen, die Effizienz im Bereich "Kontrollen" konnte erheblich verbessert werden.

Das Konzept und die Praxis in unserem Kanton entsprechen auch dem Handlungsprogramm Via Sicura des Bundes. Dieses hält fest, dass die Kontrolldichte zur Durchsetzung der Verkehrsregeln allgemein zu tief ist. Eine Vielzahl auch schwerster Verkehrsregelmissachtungen bleibt ungesühnt und führt zu fehlendem Unrechtsbewusstsein. Als eine von vielen Massnahmen fordert der breit abgestützte Bericht des Bundes eine *Verdichtung der Verkehrskontrollen* (Via Sicura-Massnahme 412).

### 4. Klärung des im Postulat verwendeten Begriffs der "Toleranz"

Landrat Karl Willimann verwendet in seinem Postulat den Begriff "Toleranz". Dieser Begriff wird in den amtlichen Dokumenten bezüglich Durchführung von Geschwindigkeitsmessungen durch die Behörden *nicht* verwendet. Die Technischen Weisungen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) über Geschwindigkeitskontrollen im Strassenverkehr benutzen stattdessen die Begriffe "Sicherheitsmarge" oder "Abzug der Geräte- und Messunsicherheit". Jedoch steht diese "Sicherheitsmarge" mit den in der Ordnungsbussenverordnung (OBV) festgelegten Geschwindigkeitsabstufungen (1-5 km/h, 6-10 km/h usw.) nicht in direktem Zusammenhang. Sie dient einzig dazu, die strafrechtlich relevante Geschwindigkeitsüberschreitung zu berechnen. Konkret bedeutet dies, dass bei der von einem Radargerät etc. gemessenen Geschwindigkeit die vom Bund (Bundesamt für Strassen) festgelegte Sicherheitsmarge bzw. Geräte- und Messunsicherheit (für analoge Geräte: 5 km/h und für Lasergeräte 3 km/h) abzuziehen ist. Die in der Bussenliste des OBV festgelegten Geschwindigkeitsabstufungen gelten in der ganzen Schweiz. Innerhalb dieser Geschwindigkeitsabstufungen sind in je nach Übertretungsort (innerorts, ausserorts, Autostrassen oder Autobahnen) die unterschiedlich hohen Bussenbeträge festgelegt.

## 5. Stellungnahme zum Anliegen des Postulats

Der Regierungsrat hält auch an dieser Stelle ein weiteres Mal unmissverständlich fest: Geschwindigkeitskontrollen und selbstverständlich auch die anderen Verkehrskontrollen dienen einzig und allein der Gewährleistung der Verkehrssicherheit in unserem Kanton. Leider ist - trotz unverkennbaren, erfreulichen Fortschritten - die Anzahl der erfassten Verstösse und auch der Unfälle mit Unfallursache "übersetzte Geschwindigkeit" nach wie vor zu hoch. Die Geschwindigkeitsvorschriften sind wie die anderen Verkehrsvorschriften verbindlich. Die Polizei hat den gesetzlichen Auftrag, zu kontrollieren, ob die gültigen Tempolimiten beachtet werden und im Rahmen ihres Kontrollauftrags ist sie verpflichtet, festgestellte Verstösse zu sanktionieren bzw. an die zuständige Strafverfolgungsbehörde weiter zu leiten. Es ist Sache der Polizei, die Modalitäten für die Durchführung der Verkehrskontrollen (Standorte, Kontrollzeitpunkt, Messschwellen u.a.) aufgrund der Gefährdungssituation selbständig festzulegen.

Bei der Durchführung der Geschwindigkeitskontrollen gibt es - wie in den anderen Kantonen auch - ein so genanntes polizeitaktisches Ermessen, da aus personellen und technischen Gründen nicht sämtliche Verstösse gegen die Geschwindigkeitsvorschriften erfasst und gehandelt werden können. Im Interesse der Verkehrssicherheit werden die Modalitäten für die Durchführung der Verkehrskontrollen (Standort, Zeitpunkt, Messschwellen u.a.) vorgängig nicht kommuniziert. Andernfalls könnten die Verkehrsteilnehmenden ihr Fahrverhalten auf die bekannten Gegebenheiten ausrichten, wodurch die präventive Wirkung der Geschwindigkeitskontrollen zu einem erheblichen Teil verloren ginge. Daher nimmt der Regierungsrat zu den im Postulat genannten Messwerten nicht Stellung, und er gibt auch nicht bekannt, welche Messwerte zur Anwendung kommen. Er zählt dabei auf das Verständnis des Postulanten, dem die Verkehrssicherheit sicherlich auch ein Anliegen ist.

## 6. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, das Postulat [2007/038](#) abzuschreiben.

Liestal, 31. Mär 2009

Im Namen des Regierungsrates  
der Präsident:  
Ballmer

der Landschreiber:  
Mundschin