Interpellation Engeler-St.Gallen vom 4. Mai 2004
(Wortlaut anschliessend)

Mehr Schutz für Leben und Gesundheit im Strassenverkehr

Schriftliche Antwort der Regierung vom 10. August 2004

Theres Engeler-St.Gallen erkundigt sich mit einer Interpellation, die sie in der Maisession 2004 einreichte, nach Massnahmen zur Verhinderung von schweren Verkehrsunfällen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Gesetzgebung im Bereich des Strassenverkehrs ist Sache des Bundes. Mit den am 1. Januar 2005 in Kraft tretenden revidierten Bestimmungen des eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01; abgekürzt SVG), wonach u.a. der Führerschein auf Probe und verdachtsfreie Atemproben eingeführt werden, wird im Gesetz den Anliegen der Interpellation teilweise entsprochen. Für den Vollzug des SVG und seiner Ausführungsbestimmungen sind die Kantone zuständig, wobei die Kontrolltätigkeit in die Verantwortung der Polizeibehörden fällt, während die Ahndung der festgestellten schwereren Verstösse Sache der Justizbehörden ist.

Zu den Fragen im Einzelnen:

1. Die Verkehrsunfallstatistiken weisen seit Jahren die gleichen Hauptursachen von Unfällen aus, nämlich Unaufmerksamkeit, übersetzte Geschwindigkeit und Einfluss von Alkohol, Drogen oder Medikamenten. Die schwersten Unfälle werden wegen übersetzter Geschwindigkeit und Alkohol am Steuer verursacht. Diese Aussagen gelten für das gesamte Strassennetz im Kanton St.Gallen. Auffallend viele schwere Unfälle ereignen sich nachts auf Haupt- und Nebenstrassen ausserorts. Daneben sind einige Strecken als spezielle Raserstrecken bekannt, weisen aber keine signifikant höhere Unfallrate auf. Die Anzahl der Verkehrsunfälle beträgt seit Jahren knapp 5000 gemeldete Ereignisse je Jahr. Damit diese Zahl nicht weiter anwächst, führt die Kantonspolizei im Rahmen ihrer Möglichkeiten im ganzen Kantonsgebiet regelmässig Verkehrskontrollen durch. Eine häufigere Kontrolltätigkeit in der Nacht ausserorts ist wünschenswert. Durch die vom Kantonsrat genehmigte Aufstockung ihrer personellen Kapazitäten erhofft sich die Kantonspolizei, ihre aktiven Kontrollen ausdehnen zu können.

2. Da Verkehrsdelikte – abgesehen von Fahren in angetrunkenem Zustand – eigentliche Massendelikte sind, ist auch die Prävention auf die Mehrheit der Fahrzeuglenker auszurichten. Ergänzend dazu sind Kampagnen und spezielle Sanktionen für Hochrisikogruppen wie Wiederholungstäter, junge Raser und Fahrzeuglenker mit Alkoholproblemen, erforderlich.

   Unabhängig von der Deliktsart spielt die subjektive Kontroll- und Bestrafungswahrscheinlichkeit eine wichtige Rolle. Fahrzeuglenker halten sich eher an eine Verkehrsregel, wenn sie damit rechnen, kontrolliert zu werden. Diese subjektive Erwartung hängt von der tatsächlichen Kontrolltätigkeit und deren Wahrnehmung ab. Die polizeiliche Verkehrsüberwachung ist daher so anzulegen, dass die subjektive Unsicherheit vor Kontrollen maximiert wird. Um dies zu erreichen, bräuchte es mehr sichtbare Präsenz der Polizei im Strassenverkehr in Form von Patrouillenfahrten und stark variierenden Kontrollen (an unbekannten Standorten und zu unterschiedlichen Zeiten). Darüber hinaus müsste die Kontrolltätigkeit in den Massenmedien besser bekannt gemacht werden. Aus lernpsychologischer Sicht sollten Sanktionen für Regelverstösse umgehend vorgenommen werden können. So ist es

sinnvoll, «Temposünder» an Ort und Stelle zu büssen und mit einem Appell für zukünftiges richtiges Verhalten auf die potenziellen Folgen ihres Tuns hinzuweisen. Mit der personellen Aufstockung wird die Kantonspolizei auch ihre präventive Tätigkeit weiter ausdehnen können.

Schwerwiegende Verstösse gegen die Regeln des Strassenverkehrs sind konsequent und hart zu ahnden. Mit einer internen Richtlinie hat die Staatsanwaltschaft diesbezüglich zuhanden der ihr unterstellten Behörden Massstäbe gesetzt. In Fällen, die zur Anklage gelangen, wenden die Vertreter der Staatsanwaltschaft die Richtlinie konsequent an und stellen strenge Strafanträge: So hat die Staatsanwaltschaft in Berücksichtigung der neueren bundesgerichtlichen Praxis in einem zurzeit vor Kantonsgericht pendenten Verfahren gegen einen Verkehrsrowdy, der durch Überfahren des Stoppschildes nachts den Tod einer Fahrzeuglenkerin verursachte und deswegen in erster Instanz wegen fahrlässiger Tötung verurteilt wurde, eine Verurteilung wegen (eventual-)vorsätzlicher Tötung beantragt. Die generalpräventive Wirkung hoher Strafen darf allerdings nicht überschätzt werden. Wie erwähnt ist es die hohe Wahrscheinlichkeit, erwischt zu werden, welche die Fahrzeuglenker am ehesten zu korrektem Verhalten veranlasst.

3. Nach den eingangs erwähnten neuen SVG-Bestimmungen, die ab 1. Januar 2005 angewendet werden, wird der erstmals erworbene Führerausweis zunächst nur auf Probe erteilt. Die Probezeit beträgt drei Jahre. Wird dem Inhaber der Ausweis auf Probe wegen einer Widerhandlung entzogen, wird die Probezeit um ein Jahr verlängert. Mit der zweiten Widerhandlung, die zum Entzug des Ausweises führt, verfällt der Führerausweis auf Probe und kann frühestens ein Jahr nach der Begehung der Widerhandlung und nur aufgrund eines verkehrspsychologischen Gutachtens (und erneutem Bestehen der Fahrprüfung) wieder erteilt werden (neuer Art. 15a SVG). Neu können Fahrzeugführer und an Unfällen beteiligte Strassenbenützer einer Atemalkoholprobe unterzogen werden, ohne dass ein konkreter Verdacht der Angetrunkenheit bestehen muss. Weist die betroffene Person Anzeichen von Fahrunfähigkeit auf und sind diese nicht oder nicht allein auf Alkohol zurückzuführen, kann sie weiteren Voruntersuchungen unterzogen werden (neuer Art. 55 SVG). Von diesen Änderungen ist eine präventive Wirkung zu erwarten. Sodann ist – wie bereits unter Ziff. 2 der Antwort ausgeführt – durch Kontrollen und konsequente strenge Ahndung von schweren Regelverstössen auf die Einhaltung der Strassenverkehrsvorschriften hinzuwirken.

4. In Bezug auf die Finanzierung der Verfolgung von Strassenverkehrsdelikten ist einleitend zu bemerken, dass einerseits der Sinn von Bussen nicht darin besteht, Kontrollen zu finanzieren, und dass es anderseits mit der Finanzierung der Kontrollen nicht getan ist, sondern weitere Kosten für die Strafverfolgung und den Vollzug anfallen.

   Weil Verkehrsdelikte Massendelikte sind, sind für deren Ahndung in der Ordnungsbussenverordnung (SR 741.031) fixe Bussenbeträge für die häufigsten Verstösse festgelegt. Liegt eine Übertretung gemäss dem Ordnungsbussenkatalog vor, wird das (gegenüber einem ordentlichen Strafverfahren) vereinfachte Ordnungsbussenverfahren durchgeführt, d.h. die entsprechende Busse kann auf der Stelle oder innert 30 Tagen bezahlt werden. Im Ordnungsbussenverfahren dürfen keine Verfahrenskosten erhoben werden.

   Für jene Widerhandlungen, die nicht im eidgenössischen Ordnungsbussenkatalog enthalten sind, werden einerseits der individuellen Situation angepasste, einkommens- und vermögensabhängige Bussen auferlegt. Andererseits werden Verfahrenskosten erhoben, die sich an den Rahmen des Gerichtskostentarifs zu halten haben. Die Staatsanwaltschaft hat die Gebühren für Bussenverfügungen kürzlich deutlich angehoben.

   Im Zusammenhang mit den Sanktionen ist darauf hinzuweisen, dass das neue Strafrecht (die neuen allgemeinen Bestimmungen des Strafgesetzbuches [SR 311.0], die voraussichtlich ab 1. Januar 2006 angewendet werden) in zwei Punkten bedauerliche Neuerungen

bringt. So sind bei Übertretungen Bussen und bei Vergehen neu Geldstrafen zu verhängen. Während bei den Geldstrafen der bedingte oder teilbedingte Vollzug möglich sein wird, ist dies für Bussen nicht vorgesehen. Dies führt unglücklicherweise dazu, dass ein Lenker mit der geringfügigeren SVG-Widerhandlung im Übertretungsbereich seine Busse zu leisten hat, während ein Lenker, der eine schwere Widerhandlung beging, zufolge Gewährung des bedingten Strafvollzugs bei der Geldstrafe unter Umständen für sein Verhalten keinen oder einen geringeren Geldbetrag zu leisten hat. Dies führt auch nach Auffassung der Schweizerischen Konferenz der Staatsanwälte und der Konferenz der Strafverfolgungsbehörden der Schweiz zu einer unerwünschten Ungleichbehandlung, die im vorliegenden Zusammenhang falsche Signale setzen dürfte. Sodann sieht das neue Recht zwar vor, dass der Richter ein Fahrverbot verhängen kann, wenn der Täter ein Fahrzeug zur Begehung von Verbrechen oder Vergehen verwendet hat. Dieses Fahrverbot ist jedoch nicht anwendbar bei Widerhandlungen gegen Bestimmungen des SVG, was durch eine konsequente und strenge Handhabung des Führerausweisentzugs auszugleichen ist.

10. August 2004

Wortlaut der Interpellation 51.04.29

Interpellation Engeler-St.Gallen: «Mehr Schutz für Leben und Gesundheit im Strassenverkehr

Auf unseren Strassen geschehen wiederum mehr schwerste tödliche und gesundheitsschädigende Verkehrsunfälle. Ganz zu schweigen von den vielen Invaliden, die lebenslänglich unter den Folgen, die durch fahrlässiges Verhalten (insbesondere durch alkoholisierte Fahrer) verursacht wurden, meist unheilbar schwer leiden. Im letzten Jahr verunfallten wiederum mehr Menschen und auch die Anzahl tödlich endender Unfälle sind trotz grosser Präventionsbemühungen der BfU angestiegen. Das darf uns nicht gleichgültig sein! Neben dem ungeheuren menschlichen Leid entstehen sich ins Unermessliche steigernde Kosten im Gesundheits- und Sozialwesen, die nicht zu verantworten sind. Die Disziplin auf den Strassen hat enorm nachgelassen. Das Rowdytum und Rücksichtslosigkeit werden Alltag. Zahlreiche, denen der Ausweis entzogen wurde, fahren trotzdem ohne Skrupel weiter und werden, wie konkrete Beispiele zeigen, jahrelang nicht erwischt und damit nicht zur Verantwortung gezogen.

Dagegen muss auch in unserem Kanton wirksamer und häufiger interveniert werden, wenn auch Bundeszuständigkeit tangiert wird. Die Chance, bei schweren Übertretungen nicht erwischt zu werden, muss vermindert werden. Dringende Notwendigkeit sind mehr systematisch durchgeführte Kontrollen. Es sollte auch so sein, dass diese Kontrollen breiter und wirksamer Täter disziplinieren und zur Verantwortung ziehen, bevor fahrlässig verursacht Unfälle entstehen. Massnahmen sollen wirklich abschrecken und die verhängten Strafen die Ausgaben des Staates für die Kontrollen möglichst kostendeckend vergüten.

Die Regierung wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wo sieht die Regierung zur Verminderung von Unfällen dringenden Handlungsbedarf?
2. Wie gedenkt die Regierung, die zahlreichen Geschwindigkeitsübertretungen und das zunehmende Rowdytum auf unseren Strassen wirksamer zu bekämpfen?
3. Wie soll im Kanton St.Gallen das Fahren mit gesetzlich verbotenem Alkoholpegel im Blut oder ohne gültigen Fahrausweis vermindert werden?
4. Wie gedenkt die Regierung, eine höhere Kostendeckung bei den Verkehrskontrollen zu erreichen?»

4. Mai 2004