

Raubritter der Landstrasse

Mit neuen «Superradaren» und flächendeckenden Überwachungsanlagen sollen die Schweizer Strassen «sicherer» werden. Tatsächlich geht es den Kantonen und Gemeinden um höhere Einnahmen. Anzahl und Volumen der Bussen haben sich in wenigen Jahren vervielfacht.



• **Philipp Gut**

Thomas Unteregger, aufgrund einer seltenen Muskelkrankheit bis zum Hals gelähmt, machte kürzlich an einem Samstagnachmittag in der Nähe des Städtchens Bremgarten AG in seinem Rollstuhl eine Ausfahrt an der Reuss. Ein Transporter hatte ihn dorthin gebracht. Als Unteregger zurückkehrte, klebte an der Scheibe des Wagens ein Bussenzettel. Um an den Fluss zu gelangen, hatte der Kleinbus ein Fahrverbot passiert, das lediglich an Wochenenden galt. Unteregger sollte 100 Franken Busse bezahlen. Obwohl er praktisch nur noch Kopf und Mund bewegen kann, formulierte er an seinem Spezialcomputer mit zwei Fingern eine Einsprache. Die Antwort der Regionalpolizei Bremgarten war abschlägig. Hätte er vorgängig bei der Gemeindeverwaltung um eine Ausnahme ersucht, wäre die Fahrt bewilligt worden, teilte man ihm mit. Thomas Unteregger musste die Busse bezahlen.

Weltwoche-Bussenranking: Die kompletten Listen zum Download

Bussen für Rollstuhlfahrer? Der Fall, von der lokalen Fernsehstation Tele Züri aufgegriffen, sorgte für Diskussionen. Das extreme Beispiel wirft Fragen auf. Im subjektiven Empfinden vieler Bürger hat die Bussenlast in den letzten Jahren spürbar zugenommen.

Täuscht der Eindruck, oder liegt das Verbot und Strafen im Trend? Werden heute mehr Bussen verhängt als noch vor wenigen Jahren? Sind die Ansätze gestiegen?

In den letzten Tagen und Wochen machten Meldungen Schlagzeilen, wonach verschiedene neue Überwachungssysteme und «Superradare» auf den Markt kommen. Im Arisdorftunnel auf der A 2 bei Sissach BL wird eine sogenannte «Section Control» getestet. Dabei werden sämtliche Fahrzeuge bei der Ein- und Ausfahrt fotografiert und ihre Durchschnittsgeschwindigkeit gemessen. In Genf laufen Versuche mit einem Tracking Radar, der über zwanzig Autos gleichzeitig über eine Distanz von 500 Metern verfolgen kann. Ins Visier geraten nicht mehr nur Tempüberschreitungen und Rotlichtvergehen. Praktisch das

gesamte Verhalten der Verkehrsteilnehmer wird überwacht. Stoppsignale, der Abstand zwischen Fahrzeugen, die Velospur, die Sicherheitslinie, Abbiegeverbote, Fussgängerstreifen, Einbahnstrassen, Überholmanöver – alles ist im Blick der Polizei. Den Busseneintreibern eröffnen sich ungeahnte Möglichkeiten.

«Sie können damit auch Ameisen zählen», sagte Stefan Guggisberg, Geschäftsleiter der Firma Multanova, die die Superradar-Geräte herstellt, im *Tages-Anzeiger*. Der Hersteller verspricht den Gemeinden und Kantonen, die sich für die Big-Brother-Anlage interessieren, «mehr Einnahmen» im Umfang von «etwa 20 Prozent». Andere gehen gar von einer Steigerung des Bussenvolumens um 40 Prozent aus, sollte der Tracking Radar Standard werden.

Verbote in sämtlichen Lebensbereichen

Die Schweiz entwickelt sich in rasantem Tempo zu einem Eldorado für Busseneintreiber. Am deutlichsten ist die Entwicklung auf den Strassen, aber die Tendenz, Verbote auszusprechen und Übertretungen mit Geldstrafen zu ahnden, greift auf sämtliche Lebensbereiche über. Das Wirtepaar des Restaurants «Mülirad» im Berner Mattequartier musste 600 Franken Busse bezahlen, weil ein Gast geraucht hatte. Diesen selber kostete die illegale Zigarette 40 Franken. Die Maximalbusse für Wirte liegt bei 20 000 Franken.

Neben dem Rauchen in öffentlichen Räumen bietet das sogenannte Littering ein Betätigungsfeld für die Büsser. Der Kanton St. Gallen macht seit Anfang Jahr Jagd auf «Abfallsünder», geahndet werden bereits Kleinigkeiten. Wer eine Zigarette wegwirft, bezahlt 50 Franken, wer Picknickreste liegen lässt, 200 Franken. In Gossau verbietet das neue Polizeigesetz das Spucken und den Ausgang schulpflichtiger Kinder spätabends. Im thurgauischen Romanshorn patrouillieren Securitas-Leute, um Passanten zu bestrafen, die Kaugummis wegwerfen (50 Franken) oder Hundekot nicht in den dafür vorgesehenen grünen Eimern entsorgen (150 Franken). Besonders kostspielig ist das Littering in Aarau: Wer grössere Mengen Abfall zurücklässt, muss dort mit Bussen bis 2000 Franken rechnen.

Manche Verbote haben einen Zug ins Groteske. Der Kanton Schwyz bestraft Hundehalter, die ihre Tiere nicht angeleint haben. Wer in den Trams der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) oder den Bussen der Baselland Transport AG (BLT) Nahrung zu sich nimmt, zahlt eine Busse von 20 Franken – ein Preis wie für ein Essen in einem Restaurant. Muss der Esssünder sich dann unglücklicherweise übergeben, wird er gleich nochmals zur Kasse gebeten.

Richtig ins Geld geht es, wenn man ein Feuer mit Material entfacht, das der Staat dafür nicht vorgesehen hat. Verbrennt ein Bauer auf dem Feld grünes Schnittholz, muss er im Kanton Thurgau bis zu 50 000 Franken Busse abliefern – fast so viel wie das durchschnittliche jährliche Betriebseinkommen der Schweizer Landwirte.

Auch vor der Schule macht der Trend nicht halt. Neuerdings werden in verschiedenen Gemeinden und Kantonen Eltern mit Geldstrafen belegt, wenn sie Elternabenden fernbleiben oder wenn sich ihre Sprösslinge unbotmässig verhalten. Derzeit sind mehrere Vorstösse hängig, die das Bussenregime für Eltern verschärfen wollen. Selbst auf Bundesebene soll es jetzt ernst werden. Der Schwyzer Nationalrat Peter Föhn (SVP) hat eine Motion an die Regierung überwiesen («Mehr Mitwirkungspflicht für Eltern»), die «Disziplinarbussen» bis zu 1000 Franken vorsieht.

Bei allen innovativen Straffantasien: Das einträglichste Feld der Bürgerbewirtschaftung via Bussenzettel bleibt der Strassenverkehr. In der Ordnungsbussenverordnung (OBV) sind die

leichteren Übertretungen minutiös aufgelistet. Allein im «ruhenden Verkehr», ohne das Fahrzeug zu bewegen, kann man 143 Arten und Grade von Bussen einfangen. Die Beträge reichen von 20 bis 260 Franken.

Der Sinn gewisser Bussen ist diskutabel. Am Fuss des Zürcher Üetlibergs passen Polizisten Biker ab. Diese werden gebüsst, wenn sie kein Schloss an ihren Velos haben. Begründet wird die Sanktion durch Sicherheitsargumente und zur Prävention vor Diebstählen. Nur: Welcher Biker lässt sein geliebtes und oft mehrere tausend Franken teures Gefährt schon aus den Augen? Solche Hightech-Maschinen stellt man nicht am Bahnhof ab, man benützt sie als Sportgerät – und da ist es sozusagen Ehrensache, dass man im Sattel bleibt.

Volumen und Zuwachsraten der in der Schweiz verhängten Bussen sind beachtlich. Die Kantonspolizei Bern hat die Einnahmen durch Verkehrsbussen im letzten Jahr um drei Millionen Franken gesteigert. Allein für zu schnelles Fahren stellte sie fast 60 000 Bussenzettel mehr aus als im Vorjahr. Total trieb die Kantonspolizei rund 33 Millionen Franken an Verkehrsbussen ein. Die Begründung: Nach der Euro 08 hätten die Polizisten wieder mehr Zeit gehabt.

Was die Kantonspolizei einzieht, ist allerdings längst nicht alles, was dem Kanton an Bussgeldern zufließt. Die Polizei verrechnet einzig die (relativ tiefen) Ordnungsbussen. Bussen und Geldstrafen nach Gerichtsverfahren kommen hinzu. Insgesamt nahm der Kanton Bern im Jahr 2008 mit Bussen und Geldstrafen aller Art über 65 Millionen Franken ein. Verkehrsvergehen machen den grössten Teil davon aus.

Steigerung um 1600 Prozent

Das zeigt auch die Jahresrechnung des Kantons Luzern: Knapp die Hälfte der Busseneinnahmen stammt aus Ordnungsbussen, also von Geldstrafen für kleine bis mittelschwere Verkehrsvergehen. 2008 zog der Kanton in diesem Bereich 9,5 Millionen Franken ein. 1997 waren es noch knapp 5 Millionen gewesen – eine Verdoppelung in zehn Jahren. Total lagen die Busseneinnahmen im Kanton Luzern bei 22 Millionen Franken. Gegenüber 1990 (rund 4,5 Millionen Franken) bedeutet das eine Verfünffachung.

Fast alle Kantone haben ihre Busseneinnahmen fulminant gesteigert. Das belegen Zahlen, die in den Tiefen der Statistiken der Eidgenössischen Finanzverwaltung zu finden sind. 1990 nahmen alle Kantone zusammen knapp 150 Millionen Franken an Bussgeldern ein. Bis 2008 stieg der Betrag auf 483 Millionen an. Das ist über dreimal mehr.

Den grössten Sprung machte der Kanton Baselland: Um 1600 Prozent schnellten die Einnahmen zwischen 1990 und 2008 nach oben. 2008 lagen sie bei 36,5 Millionen Franken. Über zehnmal mehr nahm Schwyz ein (knapp 8 Millionen 2008).

Ein Blick auf einige ausgewählte Kantone bestätigt den Trend. Der Kanton Zürich zog 2008 fast 52 Millionen Franken ein (2,8-mal mehr als 1990), der Aargau 36 Millionen (4-mal mehr), Solothurn knapp 32 Millionen (über 5-mal mehr), Basel-Stadt 22,5 Millionen (2,7-mal mehr), St. Gallen 20,5 Millionen (2,5-mal mehr) und Zug 6,8 Millionen (rund 5-mal mehr). Allein im letzten dokumentierten Jahr (2008) steigerten die Kantone die Busseneinnahmen um 71 Millionen Franken. Die Jahresabschlüsse 2009 lassen vermuten, dass es so weitergeht.

Doch nicht nur die Kantone, auch Städte und Gemeinden sind erfolgreiche Busseneintreiber: 207 Millionen Franken waren es im Jahr 2007. Zwischen 2000 und 2007 stieg der Betrag um

rund 30 Millionen Franken (rund 15 Prozent).

Am meisten Bussen eingenommen haben die Gemeinden im Kanton Genf, insbesondere die Stadt: über 54 Millionen Franken im Jahr 2007. In den Kantonen Bern und Zürich lieferten Gebüsste je zirka 45 Millionen an Gemeinden und Städte ab.

Die Gesamtrechnung wirkt imposant. Total sind den Gemeinde- und Kantonskassen 2007 weit über eine halbe Milliarde Franken an Bussgeldern zugeflossen, nämlich 626 Millionen.

In schwindelerregender Höhe können Bussen und Geldstrafen ausfallen, die Richter in einem Strafverfahren verhängen. Sie werden meist nach Tagessätzen berechnet, die Höhe ist abhängig von Einkommen und Vermögen (maximal 3000 Franken). Wer ausserorts 30 bis 34 Kilometer pro Stunde zu schnell fährt, muss mit zehn Tagessätzen rechnen, wer innerorts 40 zu schnell fährt, mit dreissig und mehr Tagessätzen. Ein Schnelfahrer schuldet dem Staat so rasch mehrere 10 000 Franken. So will es das neue Sanktionssystem, das die eidgenössischen Räte beschlossen haben.

Das Auge des Gesetzes wird immer schärfer – und die Überwachungsanlagen werden immer zahlreicher. Zwischen 2003 und 2007 hat die Polizei in Städten und Kantonen fast 300 neue «Geschwindigkeitsmesssysteme» angeschafft. Am beliebtesten sind «unbemannte stationäre Messsysteme» – Radargeräte am Strassenrand oder Blitzkästen an Ampeln, die dem Staat regelmässig und günstig Hunderttausende fehlbarer Automobilisten ans Messer liefern.

500 Millionen Fahrzeuge werden erfasst

Insgesamt hatte die Polizei im Jahr 2007 – neuere Daten gibt es nicht – 1160 Messsysteme in Betrieb. Die fixen Kästen allein erfassten 500 Millionen Fahrzeuge, fünf Jahre zuvor waren es erst 230 Millionen gewesen – eine Zunahme von über 100 Prozent. Hinzu kommen 12 Millionen Fahrzeuge, die ins Fadenkreuz von Laserpistolen oder Radargeräten gerieten, mit denen Polizisten an immer wieder anderen Orten lauern. Über 2,5 Millionen der kontrollierten Fahrzeuge waren 2007 zu schnell unterwegs. Die Schweizer, eine Volk von Kriminellen?

Interessant scheint die Frage, wo am meisten Radarkästen installiert sind. Zu den Top 5 gehört der Kanton Waadt, dort sind 47 Anlagen in Betrieb. Auf Platz vier rangiert Luzern mit 50 Geräten, es folgen Bern mit 69 und Zürich mit 131. Unangefochtener Spitzenreiter ist der kleine Kanton Genf mit 158 fix montierten Messanlagen, wie aus einer Zählung der Betreiber der Website *Radar.ch* hervorgeht.

Die Zahlen lassen aufhorchen. Wie kommt es, dass die Kontrollen und das Bussenvolumen derart explodiert sind? Gibt es nachvollziehbare Gründe für den Anstieg?

Behörden und Polizei argumentieren mit der «Sicherheit». «Die Wirksamkeit der polizeilichen Überwachung ist wissenschaftlich nachgewiesen durch die Weltgesundheitsorganisation WHO», sagt Daniel Menna von der Unfallverhütungsstelle BfU. Je mehr kontrolliert werde, desto sicherer sei der Strassenverkehr. Von einem «erzieherischen Wert» der Bussen spricht der Präsident des Polizistenverbands, Heinz Buttauer (siehe Interview).

Der Verdacht bleibt bestehen, dass der Bussenboom noch andere Ursachen hat. Das Feindbild «Raser» («Raser raus!» titelte der *Blick* diese Woche) hat mehr Überwachung, höhere Bussen und einen ausufernden Katalog von «Gesetzesübertretungen» politisch mehrheitsfähig

gemacht. Städte, Gemeinden und Kantone nutzen den repressiven Zeitgeist geschickt aus: Via Bussen bessern sie ihre Budgets auf. Bewusst und gezielt.

Viele Bussen, viel Lob

«Grundlage für die Budgetierung bilden die Erfahrungszahlen der Vorjahre. Die Kontrollen der Polizei werden aber nicht durch das Budget bestimmt», sagt Nino Cozzio (CVP), Stadtrat in St. Gallen und Präsident der Konferenz der städtischen Polizeidirektoren.

Tatsache ist: Kantone und Gemeinden haben sich längst an den Geldregen gewöhnt. Die «Sachgruppe Bussen» ist fester Bestandteil jeder Erfolgsrechnung. Die Gelder fliessen in den regulären Haushalt – was betriebswirtschaftlich tadellos, aber politisch fragwürdig ist: Die Finanzvorstände rechnen damit, dass die Bürger mindestens so viele Gesetzesverstösse begehen wie bis anhin. Auch wenn es kaum jemand offen sagt: Von der Polizei wird erwartet, dass sie das vorgegebene Soll erfüllt.

«Man wird mehr oder weniger direkt angehalten, auf Bussenjagd zu gehen», sagt ein pensionierter Polizist, der vierzig Jahre Dienst geleistet hat. Komme eine Patrouille ohne oder nur mit wenigen Ordnungsbussen in die Zentrale zurück, werde sie «scheel angeschaut». Wer viele Bussen eingetrieben habe, werde gelobt. Darunter leide das Verhältnis zur Bevölkerung: «Die Polizei wird immer mehr als eine Art Wegelagerer wahrgenommen.» Es scheint, dass die Polizei in den Augen vieler Bürger von einem Freund und Helfer zu einem Feind und Büsser geworden ist.

Dass der Umgang mit Verkehrsvergehen vielfach finanzpolitisch motiviert ist, belegen Aussagen von Behörden und Politikern. Der Waadtländer Regierungsrat Pascal Broulis (FDP) hat Verkehrsbussen offiziell als Mittel zur Sanierung maroder Staatskassen empfohlen. Der Stadtrat von Thun argumentierte beim Kreditantrag über 620 000 Franken für vier neue Verkehrsüberwachungskameras ähnlich: Bereits installierte Anlagen zeigten, wie rasch sich eine solche Investition lohne. Die Überwachung des Fussgängerstreifens Hofstettenstrasse habe in lediglich einem Jahr über 209 000 Franken eingebracht – der Anschaffungspreis lag bei 207 000 Franken. Die Stadt Frauenfeld erhält jährlich einen fixen Betrag von 175 000 Franken aus Park- und anderen Bussen, die die Kantonspolizei erhebt.

Trendsetterin war die Stadt Zürich. Schon Anfang der neunziger Jahre sahen «Sparpakete» vor, Parkgebühren zu erhöhen und Radarkästen («Blechpolizisten») aufzustellen. Berühmtberühmt ist der rentabelste Blitzkasten der Stadt: Fast alle neun Minuten erwischt es an der Hohlstrasse einen unvorsichtigen Automobilisten. Im letzten Jahr hat diese Anlage Zürich fünf Millionen Franken eingebracht. Von einer «reinen Abzockermaschine» spricht Reto Cavegn, Geschäftsführer des TCS Zürich. Es gebe an dieser Stelle «absolut keine Probleme mit der Verkehrssicherheit».

Das trifft für viele Blitzer zu. Die Betreiber von *Radar.ch* haben sämtliche Überwachungsanlagen in der Schweiz untersucht. Das Resultat: Höchstens 20 Prozent der rund 720 Standorte seien «sicherheitsrelevant».

Dass es Städten und Kantonen nicht primär um Sicherheit geht, zeigt auch ihre Opposition gegen das Projekt «Via sicura» von Verkehrsminister Moritz Leuenberger (SP). Darin war vorgesehen, Bussgelder künftig zweckgebunden einzusetzen. Gefährliche Stellen sollten

umgebaut, Überwachungsanlagen gezielt an neuralgischen Punkten installiert und Beiträge an Folgekosten von Unfällen geleistet werden. Der Widerstand aus Kantonen und Städten war so heftig, dass die Zweckbindung die Vernehmlassung nicht überlebte.

Entlarvend ist ein Antrag des Kantons Zürich für eine neue Anlage auf der A 1 bei Wallisellen. Das Bundesamt für Strassen lehnte das Gesuch ab, weil die Zürcher die wichtigsten Fragen offenbar nicht schlüssig beantwortet hatten: «Ist der Standort ein Unfallschwerpunkt? Wie viele schwere Unfälle mit Personenschäden ereignen sich? Welche Ursache haben diese Unfälle?»

Fragwürdig bleibt die Senkung des Toleranzwerts bei Geschwindigkeitskontrollen von fünf auf drei Stundenkilometer. Sie hat dazu geführt, dass die Polizei deutlich mehr Ordnungsbussen verteilt. Und zwar im Bereich von lediglich 20 bis 40 Franken, also für Miniübertretungen von höchstens fünf Stundenkilometern.

Ausbildung zum «Raserschreck»

Das Argument für die Änderung, die Geräte seien präziser geworden, sticht nicht. Der Toleranzwert wurde nämlich eingeführt, damit man nicht ständig auf den Tachometer starren muss – ein Sicherheitsrisiko. Eher kann vermutet werden, dass auch hier finanzielle Überlegungen den Ausschlag gaben. Die Stadt Zürich soll dank dem neuen Regime jährlich drei Millionen Franken mehr einnehmen.

Wie sehr die Polizei auf Verkehrsdelikte fokussiert hat, zeigt ein Inserat der Kantonspolizei Zürich. Sie wirbt mit dem Slogan «Wir machen Sie zum Raserschreck» um neue Mitglieder. Man könnte ja auch gegen Dealer, Vergewaltiger oder Einbrecher mobilisieren, aber die Schnellfahrer stellen offenbar ein zugkräftigeres Feindbild dar.

Worum es letztlich geht, zeigt, kurz und bündig in einem Wort, die Firma Multanova, die Herstellerin der neuen Superradar-Geräte. «Multa» kommt vom Lateinischen und heisst «Busse» oder «Strafe».

Der Name ist Programm.