

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

Mercredi (matin) 18 mars 2015

Direction de la police et des affaires militaires

19 2014.RRGR.1173 Motion 251-2014 Geissbühler-Strupler (Herrenschwanden, UDC) Amendes dans les prévisions budgétaires

N° de l'intervention: 251-2014
Type d'intervention: Motion
Déposée le: 20.11.2014
Déposée par: Geissbühler-Strupler (Herrenschwanden, UDC) (porte-parole)
Bühler (Cortébert, UDC)
Müller (Orvin, UDC)
Cosignataires: 16
N° d'ACE: 111/2015 du 4 février 2015
Direction: POM

Amendes dans les prévisions budgétaires

Le Conseil-exécutif est chargé de faire en sorte que les amendes d'ordre ne soient plus inscrites au budget.

Développement :

Le fait que, pour améliorer ses finances, le canton de Berne inscrive au budget les recettes générées par les amendes accroît la pression subie par la police, surtout à l'approche de la fin d'année.

Au lieu de se concentrer sur la prévention et la lutte contre la criminalité, les policiers et policières doivent multiplier les verbalisations pour remplir les caisses. Les contrôles routiers doivent pourtant être menés en priorité là où ils améliorent la sécurité de la population et non là où ils rapportent le plus (en raison d'une signalisation douteuse). La prolifération des radars et des contrôles routiers génère des millions de francs d'amendes (impôts cachés). L'évolution du poste budgétaire « Rentrées fiscales et amendes » de 2005 à 2015 (constitué majoritairement d'amendes) montre clairement que la police a de plus en plus été orientée vers les contrôles routiers au lieu de la prévention et de la lutte contre la criminalité.

Année	Budget
2005	12 870 000.--
2006	13 634 000.--
2007	14 624 000.--
2008	33 114 000.--
2009	32 114 000.--
2010	32 994 000.--
2011	35 724 000.--
2012	38 144 000.--
2013	41 512 000.--
2014	38 638 000.--
2015	38 638 000.--

On oublie cependant que cela demande beaucoup de travail administratif et que ce travail a un coût. Les citoyens et citoyennes jugent par ailleurs ces contrôles massifs et le montant des amendes disproportionnés par rapport à d'autres infractions (vols par exemples).

Réponse du Conseil-exécutif

En guise d'introduction, le Conseil-exécutif renvoie à ses réponses à trois autres interventions parlementaires déposées en 2014:

- Interpellation 056-2014 Graber (La Neuveville, UDC) – Allocation des ressources de la Police cantonale bernoise et hiérarchie des préoccupations sécuritaires
- Motion 092-2014 Bühler (Cortébert, UDC) – Radars routiers: non au détournement fiscal, oui à la sécurité
- Motion 179-2014 Graber (La Neuveville, UDC) – Communication transparente et régulière des amendes infligées pour excès de vitesse

Les principaux arguments pertinents pour répondre à la présente motion ont déjà été détaillés dans ces trois interventions. Le Conseil-exécutif est toutefois disposé à aborder, ici encore, les éléments centraux que constituent l'inscription au budget et les effets des contrôles de vitesse.

1. Inscription au budget

Contrairement aux allégations figurant dans la motion, l'inscription au budget des recettes générées par les amendes ne vise aucunement à améliorer ce dernier. Le montant inscrit chaque année à ce titre correspond à des observations réalisées au cours des exercices précédents, tout en tenant compte, sous l'angle de la planification, de changements essentiels auxquels l'on s'attend pour les années à venir, d'un point de vue général. Si les amendes n'étaient plus inscrites au budget, la Police cantonale ne serait plus en mesure de tenir compte de rentrées financières très élevées dans ses planifications, dont on ne pourrait alors plus affirmer qu'elles sont complètes et correctes d'un point de vue factuel. L'ensemble du canton souffrirait en outre de lacunes en matière d'informations, ce qui contreviendrait aux principes d'universalité et de vérité retenus à l'article 5, alinéa 2 de la loi du 26 mars 2002 sur le pilotage des finances et des prestations (LFP; RSB 620.0).

Il convient en outre de signaler que les chiffres cités dans la motion font manifestement l'objet d'une fausse interprétation: l'augmentation drastique des recettes indiquée pour les années 2008 et 2009 trouve son origine dans le projet Police Bern (instauration d'une police unique) et du regroupement des amendes d'ordre perçues par le canton et par les communes qui en est résulté; le canton a également repris à son compte les installations fixes de contrôle de la vitesse et des feux de signalisation. L'évolution sur dix ans présentée dans la motion apparaît ainsi biaisée et non représentative.

Par ailleurs, l'augmentation constatée entre 2012 et 2013 est due à l'abaissement, dès septembre 2012, des seuils de mesure afin de correspondre aux marges de sécurité prévues par la loi. Elle a conduit, de fait, à une augmentation des recettes dues aux amendes d'ordre.

Enfin, les entrées budgétées au cours des dernières années n'ont, pour la plupart, pas été réalisées, si bien qu'elles ont été nettement adaptées à la baisse pour les années 2014 et 2015. On est donc loin, contrairement à ce qu'affirme l'auteure de la motion, d'une quelconque pression exercée sur le personnel de la Police cantonale.

2. Effets des contrôles de vitesse

L'argumentation de la motion tend à suggérer que les contrôles du trafic routier ne servent qu'à «remplir les caisses», sans tenir compte du fait que la vitesse est une cause non négligeable d'accidents. Cela se reflète dans les statistiques: en 2013, le canton de Berne a dénombré 5999 accidents de la circulation. Par le seul fait d'une vitesse excessive ou inadaptée, huit personnes ont perdu la vie tandis que 124 ont été blessées grièvement et 360 légèrement. L'alcool au volant a entraîné quatre autres décès et fait 43 blessés graves et 149 blessés légers.

Des études prouvent que les contrôles de la circulation exercent une influence positive sur la sécurité routière et constituent un instrument central de la prévention des accidents. Outre la répression, ils exercent un effet préventif très fort. Il s'agit là d'un aspect central que la motion passe totalement sous silence, alors qu'il constitue un indicateur que les contrôles menés poursuivent avant tout des buts de prévention.

Le traitement des amendes d'ordre est en majeure partie automatisé. Le travail administratif (bureaucratie) généré garde donc des proportions raisonnables.

Il est vrai que des citoyennes et citoyens peuvent être irrités par les contrôles de la circulation, notamment celles et ceux qui en subissent un alors qu'ils se trouvaient en infraction. Ainsi la Police cantonale reçoit-elle quelques doléances à propos de contrôles considérés comme trop fréquents ou déplacés. Mais les inquiétudes au sujet de la sécurité du trafic et du non-respect de prescriptions conduisent chaque année des dizaines de communes et de particuliers favorables aux actions de la police à demander à cette dernière de procéder à davantage de contrôles, de vitesse notamment.

Par ailleurs, il est à noter que dans le canton de Berne, les communes au bénéfice d'un contrat sur les ressources sont elles aussi habilitées à procéder à des contrôles de vitesse (cf. art. 8, al. 3 de la loi du 8 juin 1997 sur la police, LPol; RSB 551.1), droit dont elles font un usage croissant. De plus, chaque commune est libre de contrôler elle-même les véhicules en stationnement. Celles qui ont

conclu un contrat sur les ressources ont désormais la possibilité – dont elles font également usage – de diriger elles-mêmes le tiers des contrôles du trafic effectués par la Police cantonale. La base de calcul, à cet effet, n'est pas le montant des recettes, mais le nombre d'heures consacrées aux contrôles.

Vu les raisons exposées, légitimant l'inscription des recettes des amendes au budget et l'effet préventif général des contrôles de vitesse, le Conseil-exécutif propose de rejeter la motion.

Proposition du Conseil-exécutif :

Rejet

La présidente. M. le directeur est déjà parmi nous. Nous allons donc tout de suite passer à l'affaire 19, motion de Mme Geissbühler-Strupler, Amendes dans les prévisions budgétaires. Nous serons en débat libre, Madame, vous avez la parole, et je demande aux groupes de s'inscrire. C'est à vous Madame.

Sabina Geissbühler-Strupler, Herrenschwanden (UDC). Wir alle hier im Saal haben von der Bevölkerung den Auftrag erhalten, ihre Anliegen aufzunehmen und Probleme, die in der Bevölkerung auftauchen, zu lösen. Sicher geben Sie mir Recht, wenn ich sage, dass die Kernaufgabe der Polizei in der Bekämpfung der Kriminalität besteht, damit die Sicherheit der Bevölkerung gewährleistet ist. Verkehrskontrollen, vor allem Geschwindigkeitskontrollen sind ebenfalls wichtig, und zwar für die Unfallprophylaxe, das ist auch uns drei Motionären klar. Aber uns fehlen rund 100 Sicherheitspolizisten, und aus diesem Grund müssen in jedem Jahr Duzende von Überstunden gemacht werden. Deshalb verstehen es unsere Polizisten nicht, wenn sie ausgesendet werden, um an Orten Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen, wo es nicht primär darum geht, die Sicherheit der Bevölkerung zu erhöhen, sondern wo fragwürdige Signalisationen möglichst viele Bussen generieren. Hier einige Beispiele: In unserer Gemeinde gibt es Geschwindigkeitstafeln mit rasch aufeinanderfolgenden Geschwindigkeitsbeschränkungen von 50 km/h, 60 km/h und wieder 50 km/h. Man muss also nach der 60 km/h-Beschränkung sofort wieder abbremsen, wenn man in die 50 km/h-Zone kommt, und dort ist es sehr praktisch, Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen. Ein anderes Beispiel ist das Brückfeld in der Stadt Bern: Dort gibt es auf der Strasse, die nach unten führt, eine Zone mit 30 km/h, sodass man auf der Bremse stehen muss, damit man überhaupt 30 km/h fahren kann. Vor allem fragen wir uns, ob die Sicherheit dadurch nicht stärker gefährdet ist, wenn wir dauernd auf den Tachometer schauen müssen, damit die Geschwindigkeit eingehalten wird, als wenn wir dort ein bisschen zu schnell fahren. Die Polizei ist unter Druck, Sie haben es gesehen: Auch in diesem Jahr muss sie mit Bussen 38,5 Mio. Franken hereinholen.

Auch wir haben gemerkt, dass sich die in unserer Motion angegebenen Bussenwerte durch das Projekt Police Bern in den Jahren 2008 und 2009 und durch die Senkung der Messschwelle in den Jahren 2012 und 2013 zwangsläufig verändert haben. Trotzdem kann man nur mit massiven Verkehrskontrollen zu einem Budgetposten von 38,6 Mio. Franken pro Jahr kommen. In Mails und Briefen von Bürgerinnen und Bürgern wird geklagt, es sei bei ihnen eingebrochen worden, aber die Polizei hätte keine Zeit gehabt, sofort vorbeizukommen. Und bei Diebstahl oder Sachbeschädigungen ist immer wieder von Personalmangel die Rede, weshalb die Täter nicht verfolgt werden können.

Die Annahme der Motion würde die erwähnten Probleme lösen. Unser hochdotierter Verkehrsdienst würde ohnehin weiterhin Verkehrskontrollen durchführen und die Sicherheitspolizei könnte dann primär denjenigen Gebieten nachgehen, für die sie ausgebildet ist und die ihre Kerngeschäfte darstellen. Wir konnten in der SiK erfahren, wie die Ausrüstung der Sicherheitspolizei aussieht. Es ist einfach nicht richtig, die Sicherheitspolizisten zu gebrauchen, um das Budget noch zusätzlich dermassen aufzubessern.

Die Motion würde etwas bringen und die Anliegen der Bevölkerung und der Polizisten würden so aufgenommen. Wir wären aber je nach Ergebnis der Diskussion möglicherweise auch bereit, die Motion in ein Postulat zu wandeln.

Samuel Leuenberger, Trubschachen (PBD). Die Motion wirft zwei separate Fragen auf. Die erste ist rein technischer Art, also ob man Bussengelder in diesem expliziten Fall budgetieren soll. Die zweite ist eine emotionale Frage, die in der Begründung der Motion aufgeworfen wird; nämlich die

emotionale Schiene gegen die Geschwindigkeitskontrollen, gegen das Unbehagen, wenn man bei Geschwindigkeitskontrollen geblitzt wird. Zuerst zur technischen Frage: Grundsätzlich ist es richtig, wenn ein Kanton im Budget sämtliche Einnahmen, auch wenn sie noch nicht ganz klar sind, budgetiert. Zu diesen Einnahmen gehören zum Beispiel Bussen aller Art, also nicht nur die Bussen wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen. Die Bussen, die der Kanton erhebt, beziehen sich nicht ausschliesslich auf die Geschwindigkeit, sondern auch auf Vieles andere. Dazu gehören aber auch die Steuern, Gebühren und Abgaben. All diese Einnahmen werden vom Kanton budgetiert, wobei im Vorneherein noch nicht ganz klar ist, wie hoch sie ausfallen werden und die Höhe der Einnahmen von den Tätigkeiten und Willensäusserungen oder Willensvollziehungen von Bürgerinnen und Bürgern abhängig ist. Wir sehen nicht ein, warum man jetzt die Einnahmen und explizit die Einnahmen aus Bussen nicht mehr budgetieren soll. Wenn wir ein sauberes Budget machen wollen, müssen wir all diese Einnahmen budgetieren. Ich weiss, dass Sie jetzt auf das Gold der Nationalbank hinweisen werden. Hier sind wir aber anderer Meinung: Das Geld der Nationalbank kommt aus einem ganz anderen Topf und ist von anderen Mechanismen betroffen. Es ist für uns klar, dass das nicht budgetiert wird. Aus diesem Grund ist die Motion aus technischer Sicht klar abzulehnen. Aus unserer Optik ist sie nicht zielführend, ja schon fast ein bisschen absurd. Jetzt aber zur emotionalen Schiene. In der letzten Zeit hat die SVP in mehreren Kantonen, aber auch auf Bundesebene ein regelrechtes Geschwindigkeitskontrollen-Bashing veranstaltet. Für mich ist das völlig unverständlich, denn gerade diese Partei setzt sich seit Jahren für den Vollzug unserer Rechtsstaatlichkeit, unserer Gesetze ein. Sie schaut ziemlich genau darauf, ob jemand auch nur im Kleinsten über den gesetzlichen Rahmen hinausschiesst. Dann fuchtelt sie sofort mit der juristischen Keule herum. Aus dieser Optik verstehe ich nicht, warum man in dem Vorstoss diese Begründung dermassen deutlich hervorhebt. Wenn Sie konsequent sein wollten, müssten Sie eine Heraufsetzung der Geschwindigkeitslimiten verlangen, oder Sie müssten verlangen, dass Geschwindigkeitsübertretungen grundsätzlich im schweizerischen Recht straffrei sind. Aber das wissen Sie selber: Damit bringen Sie sich juristisch dermassen in die Bredouille, dass Sie das nicht machen können. Aus dieser Optik finde ich es nicht ganz fair, wenn man jetzt auf der moralischen Schiene versucht, Geschwindigkeitskontrollen als das grosse Übel herauszustreichen. Ich kann Ihnen versichern – das ist den Motionärinnen und Motionären wahrscheinlich entgangen: Wer die Geschwindigkeitsbeschränkungen einhält, wird nicht geblitzt und nicht gebüsst. Es wäre wunderbar, wenn wir den alljährlich budgetierten Bussenetat nicht einfahren würden, denn das würde heissen, dass sich alle an die Regeln und an die Rechtsstaatlichkeit halten. Das möchte die BDP von unseren Bürgerinnen und Bürgern fordern und bei ihnen auch fördern. Aus diesem Grund bitte ich Sie, diese Motion abzulehnen.

Adrian Wüthrich, Huttwil (PS). Die Motionärinnen und Motionäre gehören zu einer Partei, mit dem Slogan «Sicherheit - SVP wählen» die in die Wahlen einsteigen wollen. Wenn wir hier die Forderungen der Motionärinnen und Motionäre annehmen, tragen wir sicher nichts zur Sicherheit in diesem Kanton bei. Man will hier im Grunde erreichen, dass auf der Strasse die Anzahl der Kontrollen reduziert werden. Aber wenn wir das machen, gibt es auf den Strassen des Kantons Bern nicht mehr so viel Sicherheit, wie das heute der Fall ist. Die Motionärin hat gesagt, es handle sich hier um ein Anliegen der Polizei. Ich weiss nicht genau, mit welchen Polizistinnen und Polizisten sie spricht. Polizistinnen und Polizisten sind verantwortlich dafür, dass auch auf den Strassen Ruhe und Ordnung herrscht und dass die Regeln, die wir hier in der Schweiz gemäss unserem Rechtsstaat aufgestellt haben, eingehalten werden. Die Polizistinnen und Polizisten haben hier eine Verpflichtung und dieser Verpflichtung gehen sie nach.

Selbstverständlich habe ich anlässlich eines Gesprächs mit dem Polizeikommandanten auch einmal gefragt, ob Ende Jahr hinsichtlich Kontrollen und Bussen ein Druck besteht. Mir wurde geantwortet, dass dieser Druck nicht besteht. Die Kantonspolizei verfügt über ein klares Konzept, bei dem bereits Anfang Jahr feststeht, in welchen Strassen Kontrollen durchgeführt werden. Und zwar wird dort kontrolliert, wo Sicherheitsprobleme bestehen. Ich erläutere dies an einem Beispiel aus meiner Gemeinde: Die Bürgerinnen und Bürger wollen zum Teil selber auch Geschwindigkeitskontrollen. Konkret gelangen Bürgerinnen und Bürger an mich als Verantwortlichen für die Sicherheit auf den Strassen in der Gemeinde Huttwil und fordern Geschwindigkeitskontrollen. Es ist also nicht so, dass viele Leute wegen den Kontrollen reklamieren. Diejenigen, die reklamieren, sind eben die, die sich nicht an die Regeln halten und zu schnell fahren. Und wenn wir zu schnell fahren, müssen wir gewärtigen, dass wir geblitzt werden.

Ich wollte in Huttwil eine Geschwindigkeitskontrolle durchführen, aber es zeigte sich, dass das gar

nicht so einfach ist. Es müssen sehr viele Dinge eingehalten werden, es muss sehr viel abgeklärt werden, man muss einen Inforadar aufstellen und Messungen durchführen um festzustellen, ob dort wirklich ein Sicherheitsproblem besteht. Und bis die Kantonspolizei dann mit dem Radar in einer Gemeinde erscheint, braucht es ziemlich viel. Ich habe es aufgegeben, wir machen das bei uns jetzt anders. Wir stellen einen Inforadar auf und wenn die Leute zu schnell fahren, kommt dann halt nicht ein Smiley, sondern ein Smiley, das «e Lätsch macht».

Jetzt noch zur Frage des Budgetierens: Wir finden es richtig, wenn der Staat sämtliche Einnahmen, von denen er aufgrund seiner Erfahrungswerten ausgehen kann, budgetiert. Hier wissen wir ja aufgrund von Erfahrungswerten und dem Konzept, der Handhabung, dass es gewisse Erträge geben wird, und diese müssen ins Budget aufgenommen werden. Ich möchte sehen, wie die FiKo reagieren würde, wenn der Regierungsrat die Bussen nicht budgetieren würde und dann auf einmal das Budget Ende Jahr ganz anders aussähe. In diesem Fall würde man ja dem Regierungsrat vorwerfen, er habe nicht sauber und nicht richtig budgetiert. Von daher ist es nur richtig, die zu erwartenden Einnahmen weiterhin ins Budget einzustellen. Nebenbei gesagt: In diesem Jahr wurde weniger aufgenommen als im letzten Jahr. Von daher wird der budgetierte Betrag also nicht in jedem Jahr grösser. Aus diesen Gründen empfehlen wir Ihnen ganz deutlich und einstimmig, diese Motion abzulehnen.

Erich Hess, Berne (UDC). Im Mittelalter nannte man das Wegelagerei und in diese Richtung gehen wir auch heutzutage wieder: Zwischen 2005 und 2015 verdreifachten sich die Busseneinnahmen. Das kann es nicht sein. Die Polizei ist für die Sicherheit der Bevölkerung zuständig, sie soll sich also den Kriminellen widmen. Sie hat zu wenig Zeit für die Bekämpfung der Kriminalität und muss auf der Strasse Kontrollen durchführen. Das geht so nicht. Es kann nicht sein, dass der Autofahrer einmal mehr als Milchkuh herbeigezogen wird. Der Automobilverkehr ist auch sonst schon mehr als zu 100 Prozent kostendeckend und somit muss man ihn nicht auch noch mit Bussen belasten. Bussen müssen dort verteilt werden, wo es sicherheitsrelevant ist. Es kann also nicht sein, dass wir durch immer höhere Budgetierungen die Busseneinnahmen nach oben korrigieren und so die Polizei, die eigentlich die Kriminalität bekämpfen sollte, Bussen eintreiben muss, damit sie ihre Budgetzahlen erreichen kann.

In einem seriösen Budget müssen die Bussen budgetiert werden, aber einfach in einem gewissen Mass. Es sollte ein Mittelmass sein zwischen den Forderungen von Sabina Geissbühler und dem Bussenbudget des Regierungsrats. Deshalb unterstützt die SVP-Fraktion diese Motion als Postulat. Aber im Vordergrund muss wirklich die Sicherheit stehen. Es ist nicht so, wie SP-Grossrat Wüthrich sagte, dass sich die SVP nur gerade für die Sicherheit einsetzt. Das war vor vier Jahren ihr Wahlspruch – er ist immer noch aktuell. Aber bei den Wahlen 2015 gilt der Wahlspruch «Frei bleiben». Die Freiheit hat viele Aspekte und man darf die Balance zwischen Freiheit und Sicherheit nicht verlieren. Deshalb bittet die SVP-Fraktion Sie, die Motion als Postulat anzunehmen.

Markus Wenger, Spiez (PEV). Wie wir bereits gehört haben, sind Bussengelder eine Form von Einnahmen. Einnahmen sind möglichst genau zu budgetieren und damit ist klar, dass wir diese Motion so nicht übernehmen können. Hingegen stellt sich die Frage nach der Höhe des Drucks, irgendwo eine Radarkontrolle aus rein monetären Interessen durchzuführen. Und diese Frage müssten wir im Rahmen des nächsten Budgets nochmals stellen, nämlich wie hoch der Betrag der budgetierten Bussen ist, und ob wir damit einen Druck erzeugen oder nicht. Diese Frage kann ich hier nicht beantworten. Die EVP wird die Motion sowohl als Motion wie auch als Postulat ablehnen. Folgender Punkt ist für mich noch wichtig: Wir unterschieden vorhin immer wieder zwischen Kriminalität und Geschwindigkeitskontrolle. Ein Raser handelt ebenfalls kriminell: Wer mit 150 km/h oder 160 km/h durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h oder durch eine Ortschaft brettert, handelt kriminell. Und diese Dinge lassen sich nur mit einer Radarkontrolle aufspüren. Deshalb werden wir hier nicht darauf verzichten können. Wie gesagt: Wir werden in der Budgetdiskussion sagen können, wie viele Millionen wir in dieser Ertragsposition einstellen wollen. Deshalb macht es keinen Sinn, diese Motion zu überweisen.

Hubert Klopfenstein, Zweisimmen (PLR). Ich verhehle nicht, dass die FDP – was die Begründung anbelangt – für diesen Vorstoss gewisse Sympathien hat. Dies auch wenn die Zahlen auf Seite 2 nicht ganz korrekt wiedergegeben sind. Auch wir stellen in diesem Bereich ein gewisses Malaise fest, weil das Bussenwesen überbordert, was schlussendlich auch dem Image der Kantonspolizei schaden kann. Die Kernaufgabe der Kantonspolizei wäre im Grunde eine andere, als einfach

Bussen auszustellen. Ich will dem Raserwesen auf keinen Fall das Wort reden oder es beschönigen. Aber angesichts all der vielen Radars kann man sich schon fragen, ob es hier wirklich um die reine Verkehrssicherheit geht oder ob dahinter nicht doch auch eine gewisse finanzpolitische Komponente versteckt ist. Für mich sind das schon lange keine Radarfallen mehr, sondern «Simonsche Fallen» oder «Simonfallen».

Der Bürger und Strassenbenützer fühlt sich immer mehr gepiesackt. Und es tut mir auch ein bisschen Leid für die Kantonspolizei selber: Es gibt immer mehr Leute, die früher hinter der Kantonspolizei standen und langsam der Meinung sind, dass eine solche Polizei nicht das ist, was sie sich wünschen. Das schädigt das Image der Kapo, Adrian Wüthrich. Ich habe von Kantonspolizisten aus dem Seeland gehört, sie seien eigentlich für etwas anderes ausgebildet worden, als nur dafür, den Autofahrer zu piesacken. Und wegen dieses Rufes ist es wichtig, etwas Mass zu halten und Sensibilität zu entwickeln. Vielleicht kann uns der Polizeidirektor noch etwas dazu sagen. Es sagt niemand etwas dazu, wenn in einem Gebiet mit Tempo 30 Kontrollen durchgeführt werden, das begreifen alle. Aber die Leute haben Probleme damit, wenn ausserorts ausserhalb von jeglichem Gefahrengebiet ein Radar aufgestellt wird. Die FDP versteht die Begründung dieser Motion, aber technisch haben wir Mühe damit. Deshalb können wir sie so nicht unterstützen; sie bringt nicht viel. Es wäre gut, wenn der Polizeidirektor etwas dazu sagen könnte, wie er die Zukunft der Radarkontrollen sieht. Ein Postulat haben wir nicht geprüft. Ich habe gehört, dass die SVP selber die Motion in ein Postulat wandeln würde, aber über die Wandlung in ein Postulat hat die FDP noch nicht diskutiert. Ein Postulat würde vermutlich nicht so viel bringen, wenn man es durchdenken würde.

Maria Esther Iannino Gerber, Hinterkappelen (Les Verts). «Schluss mit Steuereinnahmen via Budget. Die Steuereinnahmen dürfen nicht ins ordentliche Budget aufgenommen werden. Die Begründung: Die Kantonsverwaltung konzentriert sich nicht auf ihre Kernaufgaben». Es ist mir schon klar, das ist etwas übertrieben. Aber so kam es mir bei dieser Motion vor. Wenn man das, was hereinkommt, nicht budgetieren soll, brauchen wir gar keine Einnahmen mehr zu budgetieren, sondern nur noch Ausgaben. Ich finde diese Motion wirklich unsinnig. Die Motionärin und die Motionäre suggerieren, Bussen seien ein Schikanieren der Autofahrenden. Ein Kavaliersdelikt, oder, wie wir gehört haben, ein Entzug der Freiheit. Regeln und Gesetze gelten aber für alle gleich und man kann nicht etwas, das einem nicht passt, herauspicken und sagen, das dürfe man jetzt nicht mehr machen. Autofahrende, die schnell fahren, gefährden Menschenleben; ihr eigenes, aber oft auch das von anderen Menschen. Die Unfallkosten werden von den Bussen nicht gedeckt, werter Herr Hess, und Verkehrstote werden auch nicht finanziell abgegolten. Eigentlich sollte man prüfen, was diese Bussen bewirken sollen. Die grüne Fraktion ist ganz klar gegen eine Motion, und ein Postulat wäre völlig unsinnig.

Hannes Zaugg-Graf, Uetendorf (pvl). Die glp lehnt diese Motion und ein Postulat aus formalen und inhaltlichen Gründen, die alle bereits genannt worden sind, ab. Ich möchte noch zwei Dinge ergänzen: Der erste Punkt geht an die Adresse vom lieben Grossratskollegen Hess: Du hast hier einfach etwas verwechselt: Hier geht es nicht um Milchkühe. Ich bin auch Autofahrer und habe auch schon eine Busse bekommen. Allerdings habe ich mich dann über mich selber geärgert, da ich selber schuld war. Ich werde also nicht gemolken. Das hat noch nie jemand in der Landwirtschaftspolitik zustande gebracht: Hier in diesem Bereich werden nur Büffel gemolken (*hilarité*).

Noch etwas zu Herrn Klopfenstein, zum Piesacken und zum Image der Polizei: Sorry, wer ist schuld, wenn ich zu schnell fahre? Sicher nicht der Polizist, sondern ich selber. Ich muss also mich selber bei der Nase nehmen, ich muss über mich selber wütend sein und nicht über den Polizisten. Selbstverständlich macht das der Polizist nicht so gerne, es ist nicht so angenehm, jemandem zu sagen, er müsse 120 oder 160 Franken bezahlen oder sogar den Ausweis abgeben. Aber in der Regel bin ich selber schuld. Und die Aussage, ausserorts mache es etwas weniger, ist unhaltbar. Er als Richter – er hört jetzt zwar nicht zu – sollte das wissen. Ich kann ja auch dann, wenn ich eine Pistole in die Hand nehme, nicht sagen, ich hätte nur ein bisschen abgedrückt, ich wollte eigentlich nicht ganz abdrücken. Es ist einfach so: Entweder hält man sich an das Gesetz oder nicht, punkt.

Peter Siegenthaler, Thoune (PS). Es ist ja schon lustig, wie heute Morgen hier im Grossen Rat der Tag beginnt. Zugegebenermassen besprechen wir hier nicht das weltbewegendste Thema, aber liebe Motionäre oder vielleicht Postulanten – wobei ich allerdings nicht weiss, was eine Wandlung in

ein Postulat soll –, ich möchte euch aus meiner Erfahrung ein paar Dinge sagen, weil ich in der Stadt Thun dafür zuständig bin: Es gibt keine Pflicht, zu schnell zu fahren (*hilarité*). Man muss das also nicht machen und darf sich an die Geschwindigkeitsvorschriften halten. Es wurde bereits ausgeführt, dass einem in diesem Fall relativ wenig geschieht. Frau Geissbühler, Sie sagten, die Polizisten könnten nicht kommen, wenn man einen Einbruch melde, weil sie am Radaren sind. Das ist einfach blanker Unsinn. Als Polizeidirektor der Stadt Thun erhalte ich nicht Reklamationen, weil wir zu viele Geschwindigkeitskontrollen machen, sondern weil wir zu wenige durchführen. Es wurde vorhin aufgezählt, was es alles braucht, um auf den Strassen der Stadt überhaupt eine durchzuführen. Haben Sie eigentlich das Gefühl, dass gegen Ende des Rechnungsjahres der Blättler den Käser anrufe und frage: «Du, Hans-Jürg, hast du eine Ahnung, wo wir etwa so stehen?» Und der antwortet: «Uff, es fehlen uns noch 3 Millionen.» Und dann entscheiden sie, noch ein paar Bussen hereinzuholen? Nein, so läuft das wirklich nicht. Es gibt eine Einsatzplanung, das Ganze basiert auf einer Grundlage. Sicher stecken mehr Gedanken dahinter, als dies bei diesem Vorstoss der Fall ist.

Und noch etwas, lieber Erich Hess: Ich weiss nicht, wie es heute ist, aber manchmal, wenn ich die Staatskanzlei verlasse, sehe ich gegenüber so grosse, schwarze parkierte Autos (*hilarité*). Nicht weit von hier befindet sich ein Parkhaus. Bisweilen sehe ich an diesen Autos auch Bussenzettel – ich gebe zu, es sind eigentlich viel zu wenige. Und gerade du könntest etwas dazu beitragen, dass dieses Budget nicht erreicht wird (*hilarité, quelques applaudissements*).

Thomas Knutti, Weissenburg (UDC). Ich bin schon etwas erstaunt, wie man sich jetzt über diesen Vorstoss lustig macht. Er ist sehr ernst zu nehmen. Ich weiss das, denn ich bin jeden Tag auf der Strasse unterwegs. Ich sehe aber auch die Problematik, wenn man sagt, man könne nichts budgetieren. Aber zumindest könnte man sich überlegen, ob die Höhe des Betrags nötig ist. Grossrat Wüthrich hat die Sicherheit angesprochen: Man kann das nicht ausschliesslich an der Sicherheit aufhängen. Heute gibt es ja diese mobilen Radarkasten, die von Zeit zu Zeit aufgestellt werden. Zwischen Muri und Bern-Ostring wird regelmässig so ein Kasten aufgestellt, das ist mir schon oft aufgefallen. So gibt es am Morgen kurz vor dem Ostring viel den grösseren Stau und fast jeden Morgen ereignet sich ein Unfall, weil die Autos abbremsen, sodass es einen Rückstau gibt. Ich frage mich also schon, was das mit Sicherheit zu tun hat. Man muss das schon sehen: Ein gewisser Druck besteht sicher, das stellen wir im Strassenverkehr gegen Ende Jahr immer wieder fest. Sicher kann man das nicht beweisen, aber wir stellen das fest: Die Radarkontrollen nehmen gegen Ende Jahr extrem zu. Deshalb ist der Ansatz von Sabina Geissbühler sicher gut. Allerdings sehe ich auch eine gewisse Problematik, wenn man die Bussen überhaupt nicht mehr budgetieren würde. Aber ich bitte Sie zumindest ein Postulat zu unterstützen.

Mathias Müller, Orvin (UDC). Wir sprechen hier nicht primär vom Verkehr. Es geht hier auch nicht darum, über technische oder über emotionale Dinge zu sprechen. Wir sprechen hier über Bussen. Und Bussen werden nicht nur im Verkehr verteilt. Bussen gibt es auch, wenn jemand kiffte und erwischt wird, Bussen gibt es auch für Velofahrer und so weiter. Und, meine Damen und Herren, was ist eine Busse? Eine Busse ist eine staatliche Bestrafung. Was ist eine Strafe, erteilt vom Staat? Die richtige Definition lautet wie folgt: Das bewusste Zufügen von Leid durch den Staat am Bürger (*hilarité*). Ihr müsst nicht lachen; so lautet die Definition der Strafe. Ich bin überzeugt und wir sind uns hier sicher alle einig, dass das moralisch relativ heikel ist. Es ist heikel, wenn der Staat Gewalt anwendet um den Leuten Leid zuzufügen. Hören Sie jetzt zu – ich sage ja nicht, dass das nicht legitim ist. Bisweilen sind Strafen notwendig, auch wenn ich persönlich nicht so ein Fan bin von Strafen, und zwar in allen Bereichen. Erschwerend kommt hinzu, dass nicht nur der Staat derjenige ist, der bestraft, sondern der Staat legt auch fest, was bestrafenswert ist. Und er legt sogar auch das Strafmass fest. Woraus ergibt sich die Legitimation des staatlichen Strafens? Sie ergibt sich schlussendlich aus dem Zweck, der mit der Bestrafung verfolgt wird. Und was ist der Zweck der Bestrafung? Eine Verhaltensbeeinflussung: Wir wollen den Bürger in die Richtung beeinflussen, dass er ein gewisses Verhalten zeigt oder eben nicht mehr zeigt. Wenn wir die Bussen aber budgetieren, entziehen wir der Bestrafung die Legitimation. Denn wir rechnen mit der Straffälligkeit des Bürgers, wir wollen, dass er straffällig wird. Wir müssen das sogar wollen, denn sonst haben wir ein Loch in der Kasse. Und das ist moralisch nicht korrekt. Schlussendlich wäre nur legitim, wenn der Staat das Geld nehmen würde, das er für diese Kontrollen benötigt. Der Rest müsste auf eine andere Art verwendet werden, aber er darf nicht budgetiert werden. Wir geben damit zum Ausdruck, dass wir straffällige Bürger wollen. Wir wollen nicht, dass er das nicht mehr

macht, denn stellen Sie sich vor, die Bürger wären nicht mehr straffällig: Dann hätten wir ein Loch in der Kasse gegenüber dem, was wir budgetiert haben. Ich bin nicht gegen das Bestrafen von falschem Verhalten, aber es ist unredlich, wenn wir das budgetieren. Denn schauen Sie: Schlussendlich ist dann der Staat nicht besser als der «Süchel» auf dem Schulhausplatz, der die Regeln bestimmt und sagt: «Wenn ihr nicht macht, was ich will, nehme ich euch die Jacke weg» – oder was auch immer. Dann sind wir nicht besser. Schlussendlich ist es eine moralische Frage.

Manfred Bühler, Cortébert (UDC). Peut-être quelques faits dans cette discussion qui est très émotionnelle. Je n'ai pas l'habitude d'être émotionnel à la tribune, ni ailleurs, mais il y a quand même un certain nombre de chiffres que j'aimerais rappeler, qui ont été mentionnés dans l'interpellation de ma collègue Anne-Caroline Graber le 24 février 2014. La réponse mentionnait que les heures de contrôles de vitesse de la Police cantonale sont passées de 5900 heures à 7800 heures, soit 2000 de plus dans l'espace de quatre ans, c'est-à-dire entre 2009 et 2013. La plus grosse augmentation des heures a été constatée pour les contrôles sur les semi-autoroutes et sur les routes principales à l'extérieur des localités. Les rentrées fiscales – je les appelle comme cela de manière un peu incorrecte mais je considère quasiment cela comme des rentrées fiscales liées aux amendes – ont passé dans le même temps entre 2009 et 2013 de 32 à 38 millions de francs, c'est quand même en pour cent une augmentation assez considérable; entre 2010 et 2011, on est même descendu à 29 millions pour remonter à 38 millions, ces chiffres sortent de la réponse à cette interpellation. Donc, lorsque l'on prétend à cette tribune sans rire qu'il n'y a pas de pression pour un petit peu améliorer les comptes du canton via les amendes d'ordre, j'ai vraiment beaucoup de peine à le croire, et pour cette seule raison, je vous demande d'au moins accepter cette motion sous forme de postulat. Il y a un thème ici, je crois qu'il n'est pas correct de ne pas en tenir compte. Dans la discussion publique, il faut véritablement que l'Etat soit un tout petit peu plus honnête dans son budget pour dire: nous n'allons pas avoir des rentrées fiscales cachées via les amendes d'ordre, nous allons faire un budget qui soit plus véridique.

La présidente. Vous avez déjà eu la parole. (*Brève discussion en aparté pour savoir si Monsieur Hess peut ou non reprendre la parole, pour une déclaration personnelle.*) – Mais court, allez-y.

Erich Hess, Berne (UDC). Ich wurde ein paarmal angesprochen. Ich fahre Auto seit ich 18 Jahre alt bin. Jetzt bin ich 33 Jahre alt und erhielt erst zwei Bussen, einmal eine in der Höhe von 60 Franken auf der Autobahn und die zweite für 20 Franken ebenfalls auf der Autobahn. Mich betrifft das Thema also nicht sehr, da ich mich grossmehrheitlich an die Geschwindigkeitsbegrenzungen halte. Es geht aber um das Prinzip: Es werden an vielen Orten Radare aufgestellt, wo es für die Sicherheit nicht relevant ist, und das geht nicht. So werden die Lastwagen über Autobahnbrücken kontrolliert, wo sie mit 80 km/h oder mit 89 km/h fahren. Fährt man mit 89 km/h, bezahlt man eine Busse in der Höhe von etwa 20 Franken. Es fahren alle in ungefähr diesem Tempo, sodass die Polizei haargenau weiss, dass sie jedem Lastwagenfahrer 20 Franken abknöpfen kann. Ich gebe nicht der Polizei die Schuld, sondern der Politik,... (*La présidente interrompt l'orateur.*)

La présidente. Je vous ai demandé de répondre à ceux qui vous ont attaqué mais pas de faire une nouvelle allocution. Merci.

Erich Hess, Berne (UDC). ...der Politik, welche die Polizei dazu nötigt, Bussen zu verlangen. Deshalb bitte ich Sie, die Motion zumindest als Postulat anzunehmen und vielleicht die Polizei.... (*La présidente coupe le micro.*)

Hans-Jürg Käser, directeur de la police et des affaires militaires. Wir erleben heute hier im Grossen Rat wirklich einen spannenden Tagesbeginn. Ich gliedere meine Antwort in zwei Teile: Erstens geht es um die Frage, was eigentlich das konkrete Anliegen der Motion oder dann allenfalls eines Postulats ist: «Der Regierungsrat wird beauftragt, folgende Massnahme zu ergreifen: Bussengelder dürfen nicht mehr ins ordentliche Budget aufgenommen werden». Und wenn es um Bussengelder generell geht, hat es tatsächlich mit dem zu tun, was Herr Grossrat Müller vorhin hier ausgeführt hat: Dann geht es nicht nur um Verkehrsbussen, obwohl in der Begründung nur auf sie eingegangen wird. Geschätzte Damen und Herren, wollen Sie für die Bussengelder einen Fonds einrichten? Der Staat hat einen Finanzrahmen, der sich im Budget abbildet. Dort sind Ausgaben und Einnahmen aufgeführt. Ich kann mir nicht vorstellen, wo die Busseneinnahmen verbucht

werden sollen, wenn nicht im ordentlichen Budget. Demnach müsste man eine Spezialfinanzierung machen, also ein «Kässeli» einrichten, einen Fonds oder etwas ähnliches. Ich kann mir nicht vorstellen, dass der Rat hier allen Ernstes die Auffassung vertritt, dieser Weg wäre besser. Deshalb lehnt die Regierung diesen Teil ab. Noch weniger kann ich mir den Nutzen eines Postulats vorstellen. Sollen wir einen Expertenbericht erarbeiten lassen, der aufzeigt, wie man allenfalls mit den Bussen umgehen könnte, statt sie im ordentlichen Budget aufzuführen? So sähe ja wahrscheinlich das Resultat eines Postulats aus. Da wäre ich also ein bisschen überfordert, das kann ich Ihnen sagen. Im Namen der Regierung beantrage ich Ihnen also, sowohl eine Motion als auch ein Postulat abzulehnen.

Zweitens. Ich wurde mehrmals aufgefordert, generell zum Bussenwesen ein paar Ausführungen zu machen. In der Motion steht: «Anstatt sich prioritär auf die Präventionsarbeit und Kriminalitätsbekämpfung zu konzentrieren, werden Polizistinnen und Polizisten zum Eintreiben von Verkehrsbussen missbraucht.» Die Vorstellung, dass am Morgen ein Antrittsverlesen durchgeführt wird, der Kommandant die Leute einteilt und befiehlt, dass heute alle in der Verkehrsbusseneintreibung arbeiten, entspricht schlicht nicht der Realität. Jedes Polizeikorps der Schweiz verfügt über eine Verkehrsabteilung. Und um den Strassenverkehr kümmert sich ausschliesslich diese Verkehrsabteilung. Aber, meine Damen und Herren, die Gesetze macht der Staat. Deshalb waren die Ausführungen von Grossrat Müller schon ziemlich spannend: Wenn man den Staat auf die gleiche Stufe setzt wie die «Süchle» auf dem Pausenplatz, habe ich kein Verständnis. Der Staat macht die Gesetze. Sie wissen es selber: In den vergangenen Jahren haben alle Parlamente auf allen Ebenen immer mehr die Tendenz, jedes gesellschaftliche Phänomen in ein Gesetz oder noch besser in ein Verbot zu kleiden. Und wer in diesem Staat muss dann diesen Gesetzen Nachachtung verschaffen, wer? Natürlich die Polizei. Die Polizei, der einzelne Polizist, hat nicht die Wahl, welchem Gesetz er Nachachtung verschaffen will, denn es handelt sich um einen generellen Auftrag der Polizei. Die Verkehrsabteilung ist für die Verkehrssicherheit zuständig und dort fallen Bussen an. Die Kriminalitätsabteilung ist für die Kriminalität zuständig und dort werden Verfahren bearbeitet, die dann an die Justiz weitergeleitet werden.

Auf Bundesebene wurde – zu meinem persönlichen Bedauern – die Raserstrafnorm eingeführt. Ich drücke mein Bedauern nicht aus, weil ich mich über Raser freue. Aber auf einmal hielt man auf politischer Ebene fest, dass das Delikt des Rasens etwas ganz anderes ist als all die andern Delikte, dass dies speziell beurteilt und speziell behandelt werden muss und dass Raser unbedingt ins Gefängnis gehören. Die Medien teilen dann hin und wieder mit, dass jemand, der mit 136 km/h gefahren ist, erwischt und sein Fahrzeug konfisziert wurde und dass er ins Gefängnis musste. Darüber kann man sich freuen, aber es ist problematisch, wenn die Politik in einem einzigen Fall die Strafnorm vorgibt und sich all die anderen Fälle der Kriminalität, die weit überwiegen, völlig neben dieser Strafnorm befinden. Sie folgen den ordentlichen im Staatswesen geltenden Verfahren, mit den drei Ebenen Legislative, Exekutive und Justiz. Dort ist die Justiz, das Gericht zuständig. Aber nun ist es halt so.

Jetzt zu den Zahlen im Budget: Dieses Thema war ja vor rund zwei Monaten bereits auf der nationalen Ebene in den Medien ein Thema. Als Präsident der KKJPD wurde ich vom Schweizer Fernsehen interviewt, weil der Kanton St. Gallen das Bussenbudget von einem Jahr auf das nächste um 60 Prozent erhöht hatte. Ich sagte dort sinngemäss, ich fände es falsch, wenn man versuche, das Staatsbudget mit Busseneinnahmen zu optimieren. Das finde ich wirklich falsch. Im Vorstoss werden die Zahlen von Voranschlag und Budget aufgelistet. 2013 war ein Höhepunkt. Sie erinnern sich, was dieses Jahr für den Kanton Bern bedeutete, es war von drei Buchstaben begleitet und man suchte nach Möglichkeiten, um das Budget zu optimieren. Die Realität sah aber anders aus und sie zeichnete sich im Budget 2014 ab. Beim Betrag im Budget 2014 handelt es sich um den Betrag, der durch die Verkehrsbussen im Vorjahr eingenommen wurde. Genau diesen Betrag haben wir in das Budget 2014 und dann auch ins Budget 2015 übernommen. Wir haben den Betrag also eben gerade nicht erhöht. Dies obwohl man sich eine Erhöhung wegen der Zunahme der Motorfahrzeuge in diesem Land sehr wohl überlegen könnte. Im Moment sind, Stand Februar 2015, im Kanton Bern rund 766 000 Motorfahrzeuge eingelöst, was gegenüber 2005 eine markante Zunahme ist, und gleichzeitig ist in den vergangenen zehn Jahren die Anzahl der Verkehrstoten deutlich gesunken. Dies natürlich wegen zahlreichen Massnahmen im Verkehr und nicht nur wegen den Verkehrsbussen, aber sie sind ebenfalls ein Bestandteil davon. In meinem Beitrag im Schweizer Fernsehen habe ich gesagt, es habe grundsätzlich jeder Automobilist in seinem Fuss die Möglichkeit, ob er eine Busse bezahlen will oder nicht. Herr Hess hat sich heute geoutet, wie viele Bussen er in den vergangenen 15 Jahren erhalten hat. Es freut mich, dass es nicht mehr waren. Ich

fahre auch fast jeden Tag von Langenthal nach Bern und ich habe in neun Jahren nur eine Busse bekommen. Da bin ich aber selber schuld. Zu meinen es sei die Schuld des Staates, wenn ich eine Busse bezahlen muss, ist eine etwas quere Optik.

Noch etwas zur Signalisation, die in der Begründung im untersten Abschnitt auf der ersten Seite erwähnt wird: Auch ich ärgere mich über Signalisationen auf unseren Strassen. Aber dazu muss ich Ihnen einfach Folgendes sagen: Auf den Nationalstrassen ist für die Signalisation nicht der Kanton Bern zuständig, sondern das ASTRA, das Bundesamt für Strassen. Hier gibt es unglaubliche Situationen, die jeder Automobilist erlebt und man wundert sich. Ich wurde bereits beim Direktor des ASTRA vorstellig und habe das Begehren oder eben diese Beobachtungen dort vorgebracht. Bei den Kantons- und Gemeindestrassen liegt die Signalisation in der Kompetenz des Kantons. Auch eine Gemeinde braucht die Zustimmung des Kantons, wenn sie eine Signalisation aufstellen will. Im Kanton selber ist für die Signalisation auf den Strassen die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion zuständig. Die Polizei muss sich dann an diesen Signalisationen orientieren. So läuft das. Grundsätzlich sollten Verkehrs- und Geschwindigkeitskontrollen der Sicherheit dienen, das haben verschiedene Votanten gesagt und das ist auch mir ein grosses Anliegen. Wer auf der A1 zwischen Oensingen und rund 10 Kilometer geradeaus weiter nach Osten fährt – es gibt dort nebensächlich eine berühmte Produktionsfirma für Kaffee – merkt, dass dort Geschwindigkeitskontrollen gemacht werden, und wenn er es nicht merkt, hat er dann eine Rechnung im Haus. Im Kanton Bern gibt es das in dieser Form nicht, aber es gibt durchaus Kantone, die das machen – ich nenne jetzt keine Namen. Für uns ist es wichtig, dass die Polizei die Geschwindigkeitskontrollen mit Verhältnismässigkeit und mit Augenmass durchführt und zwar dort, wo es um die Sicherheit geht. Vorzugsweise ist das innerorts, wo Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrer gefährdet sind, wenn sich Leute nicht an die Regeln halten. Ich bitte Sie, diesen Vorstoss in beiden Varianten abzulehnen.

Sabina Geissbühler-Strupler, Herrenschwanden (UDC). Ich bin schon etwas erstaunt, Herr Regierungsrat, wie lächerlich die Anliegen der Bevölkerung, die an uns getragen worden sind, und auch die Anliegen der Polizei, Adrian Wüthrich, hier im Saal gemacht werden. Ich bedanke mich bei Kollege Klopfenstein. Er ist der einzige, der auf das Problem der Polizei hingewiesen hat. Es ist ein Problem der Polizei und ich staune, dass es die Polizisten nicht wagen, ihrem Chef zu sagen, sie machen da nicht mit, sie würden nicht auf die Strassen gehen um die Bussen einzutreiben. Das findet wirklich so statt, und wer das nicht weiss und vor allem auch die Vorgesetzten sollten etwas mehr Kontakt zu denjenigen haben, die das machen müssen. Und das ist nicht der Verkehrsdienst, sondern es sind wirklich die Sicherheitspolizisten. Das ist das eine.

Wir haben nie gesagt, Raser seien geduldet und auch nicht, man solle keine Verkehrskontrollen durchführen. Uns wurde hier sehr viel in den Mund gelegt, was wir nie so gemeint haben. Ich möchte noch ein paar Beispiele geben: Wenn ich auf der Schützenmatte etwas zu lange parkiere, erhalte ich eine Parkbusse, obwohl es gleich daneben leere Parkplätze hat, und noch etwas weiter weg wird Drogenhandel betrieben. Das ist fragwürdig. Da muss man schauen, ob man etwas verändern kann. Noch zum Postulat: Der SVP geht es darum, zu prüfen, wie hoch der Betrag ist, der budgetiert wird. Darum geht es. Die Budgetposten dürfen nicht so hoch sein, dass Druck ausgeübt wird, um das Geld hereinzuholen. Dass das so gehandhabt wird, ist eine Tatsache und das wäre ja prüfenswert. Deshalb bitte ich Sie, dieses Problem nicht gleich unter den Tisch zu kehren, sondern mit einem Postulat die Höhe dieses Budgets zu prüfen.

Hans-Jürg Käser, directeur de la police et des affaires militaires. Gemäss Formulierung im Vorstoss soll nicht die Höhe geprüft werden. Die Formulierung lautet: «Bussengelder dürfen nicht mehr ins ordentliche Budget aufgenommen werden.» Ich habe nur diese Grundlage und deswegen empfehle ich Ihnen, sowohl eine Motion als auch ein Postulat abzulehnen.

La présidente. Vous l'avez entendu, cette motion a été transformée en postulat, donc nous allons voter. Ceux qui acceptent ce postulat votent oui, ceux qui refusent votent non.

Vote

Décision du Grand Conseil:

Rejet du postulat)

Oui

19

Non	132
Abstentions	0

La présidente. Vous avez refusé ce postulat. M. le directeur, je vous souhaite une bonne journée.