

tersuchung ein. Meist sind es Verkehrsrowdies, die schon ein langes Vorstrafenregister haben und so mehrmals im Jahr freigesprochen werden, nur weil nicht festgestellt werden kann, wer mit ihrem Auto gefahren ist.

Eine Bemerkung ist noch anzubringen: nach dem heutigen OBG werden Bussen über 80 Franken einfach im kantonalen Strafregister eingetragen. Dies führt oft dazu, dass der Halter, der von dieser Regelung keine Kenntnis hat, für Uebertretungen anderer im kantonalen Strafregister eingetragen wird. Ordnungsbussen sollten grundsätzlich nicht eingetragen werden.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 3. Dezember 1990

*Rapport écrit du Conseil fédéral
du 3 décembre 1990*

Die strafrechtliche Verantwortlichkeit der Fahrzeughalter für Verfehlungen der Lenker würde einem grundlegenden rechtsstaatlichen Prinzip, dem Verschuldensgrundsatz, zuwiderlaufen und wäre zudem ein unverhältnismässiger Eingriff des Bundesgesetzgebers in das kantonal-prozessuale Zeugnisverweigerungsrecht. In den Stellungnahmen zum Vernehmlassungsschreiben des EJPD vom 16. Juli 1984 zur Teilrevision des SVG haben sich die Kantone und begrüsstes Organisationen fast einhellig gegen eine Haftung des Halters für Verkehrsverstösse des nicht eruierbaren Fahrzeugführers ausgesprochen.

Die Situation lässt sich statt dessen durch prozessual-kantonale Regelungen, die den Halter zur Bekanntgabe des Fahrzeugführers bzw. Täters verpflichten, verbessern. Einzelne Kantone (z. B. Zürich und Graubünden) kennen solche Vorschriften, die vom Bundesgericht als mit dem Strassenverkehrsgesetz vereinbar beurteilt wurden.

Formell könnte das Begehren schliesslich ohnehin nicht über eine Revision des Ordnungsbussengesetzes (OBG), sondern allenfalls durch eine Aenderung des schweizerischen Strafgesetzbuches (StGB) realisiert werden. Das Ordnungsbussengesetz regelt nämlich lediglich das Verfahren, und der Beschuldigte behält stets die Möglichkeit, anstelle des speziellen Ordnungsbussenverfahrens das ordentliche Verfahren für Uebertretungen zu verlangen (vgl. Art. 10 Abs. 2 OBG).

Für die Erhöhung der Eintragungslimite der kantonalen Strafkontrollen, wie sie der Motionär für den Fall der Verwirklichung seines Hauptbegehrens will, bedarf es keiner Gesetzesänderung. Der Bundesrat bestimmt nach Artikel 5 Absatz 2 OBG, welche Ordnungsbussen einzutragen sind, und hat daher auch die Kompetenz, keine der in der Ordnungsbussenliste aufgeführten Tatbestände mehr als eintragungspflichtig zu erklären. Einen entsprechenden Vorschlag wird das EJPD, in Erfüllung eines vom Ständerat überwiesenen Prüfungsauftrags (89.417 Postulat Gadiet vom 16.3.89: Zentralstrafregistereintragungen), demnächst im Rahmen einer Revision der Strafregister-, Verkehrszulassungs- und Ordnungsbussenverordnung in die Vernehmlassung geben.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Scherrer: Wenn ich nicht sehr stark irre, verlangt die Motion Lanz das gleiche wie Herr Ledergerber in seinem Postulat, nämlich die Kausalhaftung des Fahrzeugbesitzers für eine Uebertretung eines Lenkers, der nicht festgestellt werden kann. Wir haben jedoch Ziffer 2 des Postulates Ledergerber bereits abgelehnt. Also bin ich der Meinung, wir sollten hier auch das Postulat ablehnen, damit wir wenigstens vernünftig und folgerichtig vorgehen. Wir können nicht in einem Fall ein Postulat nicht überweisen und dann im anderen ein zweites gleichlautendes überweisen. Da stimmt ja etwas nicht mehr. Ich bitte Sie also, auch das Postulat abzulehnen.

Lanz: Es scheint in diesem Saal Sitte zu werden, nicht schon auf der Liste zu sagen, wer etwas bekämpft und wer nicht. In früheren Zeiten gab es diese Unsitte noch nicht. Aber immer-

hin muss ich Ihnen sagen, dass das Problem selber vom Bundesrat anscheinend erkannt wurde. Der Bundesrat hat mir bei seiner Antwort gesagt, wie man eigentlich vorgehen sollte. Und weil ich mit der Antwort, dass man auf kantonalem Gebiet vorgehen müsste, zufrieden bin, habe ich mich mit einem Postulat begnügt. Ich möchte ja auch, dass die Eintragungslimite ins kantonale Strafregister auf 100 Franken erhöht wird. Aber wenn Sie Motion und Postulat ablehnen, dann gehört das natürlich auch dazu – dann lehnen Sie das auch noch ab. Mir scheint es unhaltbar, dass die kantonalen Limite und die Bundeslimite nicht auf gleicher Höhe sind.

Herr Fischer-Seengen hat vorhin gesagt, wer aufgrund wovon bestraft werden sollte, nämlich dann, wenn mit einem typengeprüften Instrument die Geschwindigkeitsüberschreitung festgestellt werde. Nun gibt es aber Schlaumeier – sie nehmen je länger, je mehr zu –, die es verstehen, mit gewissen Methoden (weil die Sitzung öffentlich ist, will ich Ihnen diese Methoden nicht noch klarlegen) die Busse zu umgehen, weil mit der Foto zwar der Wagentyp und die Nummer festgestellt werden können, nicht aber, ob der Führer lange oder kurze Haare hat, weiblichen oder männlichen Geschlechts ist. Diese Schlaumeier würden Sie also nach wie vor bevorzugen.

Alle anständigen Leute in diesem Saal, die das nicht tun würden, müssten meinem Postulat – es ist jetzt ein Postulat – zustimmen. Die anderen sollen die Schlaumeier bevorzugen.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulates	64 Stimmen
Dagegen	25 Stimmen

90.804

Postulat Vollmer

**Erhöhung der Ordnungsbussen
im Strassenverkehr**

Circulation routière.

Relèvement des amendes d'ordre

Siehe Jahrgang 1990, Seite 2435 – Voir année 1990, page 2435

Diskussion – Discussion

Präsident: Das Postulat wurde von Herrn Scherrer bekämpft.

Scherrer: Voraussichtlich ist es das letzte Mal, dass ich heute das Wort ergreife. Ich habe eigentlich das Wesentliche in einem früheren Postulat schon vorweggenommen, als es ebenfalls um die Erhöhung der Ordnungsbussen ging.

Wir haben heute Tempolimiten, das wissen Sie alle, die an Schikane grenzen. Wir haben eine Behinderung des Privatverkehrs, die nicht mehr nur eine Schikane ist, sondern die dazu führt, dass die Gesetze zum Teil gar nicht mehr eingehalten werden können, sie sind einfach rein willkürlich. Immer wenn schikanöse Gesetze da sind, lehnt sich der Bürger dagegen auf, missachtet die Gesetze – zum Teil kann man nicht einmal von Unvernunft sprechen – und wird dann gebüsst. Dass er gebüsst wird, wenn er ein Gesetz übertritt, das ist richtig, dagegen kann man sich nicht wenden. Aber man muss sich dagegen wenden, dass mit einem Strassenverkehrsgesetz, das immer unvernünftiger wird, immer mehr eigentliche Kriminelle «geschaffen» werden und dass vor allem auch die höheren Bussen immer früher einen Eintrag ins Strafregister nach sich ziehen.

Wenn ich denke, wie es um unseren Rechtsstaat bestellt ist, dann finde ich diese übertriebene, harte Verfolgung von Strassenverkehrssündern – deren Uebertretungen zum grössten Teil nicht gravierender Natur sind – z. B. gegenüber dem Laufenlassen von Demonstranten – bedenklich.

Deshalb bitte ich Sie, das Postulat Vollmer abzulehnen und diesem Antrag auf Erhöhung der Ordnungsbussen im Strassenverkehr nicht zuzustimmen. Ich wäre für eine Erhöhung der Ordnungsbussen, wenn man sich voll hinter diese Regelungen im Strassenverkehrsgesetz stellen und sagen könnte: Jawohl, es ist richtig; jemand, der ein Gesetz übertritt, handelt gefährlich. Sehen Sie, wenn Sie heute auf der Autobahn mit 130 km/h fahren statt mit 120 km/h, dann handeln Sie nicht gefährlich. Vor ein paar Jahren war es noch erlaubt, und heute bezahlen Sie dafür eine Busse. Wenn die Busse erhöht wird, kommen Sie wenn möglich noch ins kantonale Strafregister, und das ist doch nicht mehr in Ordnung.

Vollmer: Ich möchte nichts auf die Worte erwidern, die Herr Scherrer bei seiner Bekämpfung meines Postulates vorgetragen hat. Ich glaube, über diese Auspuffphilosophie, die sich dagegen wehrt, dass Gesetzesübertretungen geahndet werden, über die Tatsache, dass er das als Schikane bezeichnet, lohnt sich nicht, Worte zu verlieren.

Ich möchte hier etwas sagen, weil mir das Postulat und die Angelegenheit wichtig sind: Niemand glaubt, dass wir allein mit der Erhöhung von Ordnungsbussen und von Bussen überhaupt der zunehmenden Verkehrsverwilderung begegnen können. Es braucht auch immer weitere Massnahmen, wir wissen das, es braucht vor allem auch bauliche Massnahmen, damit wir diese Verwilderung in den Griff bekommen. Trotzdem scheint es mir wichtig, dass wir hier festhalten, dass sich die Regelung der Ordnungsbussen an sich grundsätzlich sehr bewährt hat. Es ist ein einfaches System, ein unbürokratisches System.

Jetzt stellen wir aber fest, dass seit der Einführung dieser Ordnungsbussen im Jahre 1973, also vor 18 Jahren, keine Anpassung mehr stattgefunden hat. Mit anderen Worten, die Geldentwertung im Laufe dieser 18 Jahre hat dazu geführt, dass die präventive Funktion, die eigentlich diese Ordnungsbussen haben sollten, weitgehend verlorengegangen ist. Zurzeit erleben wir auf unseren Strassen äusserst bedenkliche Entwicklungen. Allein die Statistiken der Polizeiorgane sprechen neuerdings wieder eine ganz deutliche Sprache. Wir stellen massive Ueberschreitungen bei den Geschwindigkeiten fest; wir stellen fest, dass immer häufiger Rotlichter überfahren werden usw. Die Folgen dieser massiven Verwilderungen sind gravierend, und um diese Folgen geht es mir. Es ist eine Zunahme der Verkehrstoten festzustellen, und zwar vor allem eine Zunahme der Opfer bei Kindern und Jugendlichen. Sie sind es, die von Rasern betroffen sind, weil Kinder aufgrund ihrer Entwicklung die Geschwindigkeit des herannahenden Fahrzeuges noch nicht abschätzen können; sie werden dann überdurchschnittlich oft Opfer dieser Rasereien. Erfahrungen in anderen Ländern zeigen, dass mit drastischeren Bussen ganz eindeutig präventive Wirkungen erzielt werden können. Wenn wir hier etwas tun, heisst das, dass wir damit auch konkret Unfälle vermeiden wollen. Wir wollen damit ganz konkret Menschenleben schützen.

Ich bin dem Bundesrat deshalb dankbar, dass er bereit ist, das Postulat anzunehmen. Aber ich muss schon sagen, Herr Bundesrat Koller, ich bin eigentlich ein bisschen enttäuscht und erstaunt, dass der Bundesrat in dieser Angelegenheit nicht schon selbständig gehandelt hat. Es wäre längst fällig gewesen, hier eine Anpassung vorzunehmen. Versuchen wir doch wenigstens in den Bereichen, in denen wir gesetzgeberisch und auf Verordnungstufe Einflussmöglichkeiten haben, auf das Unfallgeschehen einzuwirken, diesen Spielraum auszunutzen.

Ich hoffe, dass mit der Ueberweisung dieses Postulates der Bundesrat auch endlich ernst macht.

Günter: Eigentlich habe ich mir vorgenommen, mich nicht von Herrn Scherrer provozieren zu lassen. Aber wenn er da mit ruhiger Stimme nun diese grotesken Dinge zum besten gibt, wenn er da ganz ruhig erzählt, dass die Geschwindigkeitsübertretungen nicht so schlimm seien, wenn wir wissen, wie die Unfallkurve rabiat ansteigt, dann ist ein gefährlicher Verharmloser am Werk. Es wird verharmlost, wie heute wieder gerast wird. Wir können dann in den Spitälern versuchen, die Op-

fer der Schlächtereie auf unseren Strassen wieder einigermaßen auf die Beine zu stellen, Schuldige und Unschuldige – das ist einfach grotesk und makaber.

Wir schlachten auf unseren Schweizer Strassen pro Jahr rund viermal mehr Leute, als die Alliierten im ganzen Golfkrieg verloren haben. Das ist die Realität.

Schreiben Sie auch einmal so viel darüber, oder vielleicht können wir auch einmal auf dem CNN-Kanal ebenso anschaulich die Opfer auf unseren Strassen darstellen wie diesen grässlichen Krieg «War in the Gulf»!

Herr Scherrer kommt hierher und verharmlost Tempoüberschreitungen, nachdem wir vor kurzem auf der N 1 den grössten Crash aller Zeiten erlebt haben, zwar bei Glatteis und Nebel, aber nichtsdestotrotz ganz klar als Folge der Raserei.

Wer heute auf der N 1 fährt, weiss, wie es dort zu und her geht, und es ist ein Wunder, dass nicht täglich ein ähnlicher Crash passiert, auch bei besseren Strassenverhältnissen. Ich bin der Meinung, wir sollten wirklich aufhören, Verkehrsfolgen zu verharmlosen. Herr Vollmer gibt mit seinem Postulat eine Gelegenheit, auf die Opfer hinzuweisen. Aber ich möchte diese Gelegenheit auch wahrnehmen, darauf hinzuweisen, dass die Auto-Partei und ihre Exponenten eine enorme Verantwortung dafür haben, dass Leute in diesem Lande umkommen, invalid werden, zu Tode gefahren werden, weil sie Geschwindigkeitsübertretungen massiv verharmlosen und dann den Leuten vorgaukeln, man könne mit irgendwelchen technischen Massnahmen und Kursen diese Sache beherrschen. Unfälle sind vor allem eine Sache der Psychologie und des Respekts vor dem Leben, und genau das wird missachtet, wenn man so leichtfertig von Geschwindigkeitsüberschreitungen spricht und sich nicht vor Augen hält, wie viele unserer Landsleute unter den Folgen unverantwortlichen Fahrens leiden. Geschwindigkeitsüberschreitungen müssen bestraft werden, auch wenn es Prominente betrifft, auch wenn es uns selber betrifft – es geht nicht anders. Wir müssen uns hier am Zügel reissen, anders ist es nicht möglich, dass wir auf unseren Strassen wieder mehr Ordnung haben, anders geht die Schlächtereie weiter, und die Unfallquote steigt weiter – doch diese muss jetzt wieder herunterkommen.

Dreher: Ich möchte nicht auf das argumentatorische Niveau des ehrenwerten Doktor Günter heruntersteigen. Die Geschwindigkeitslimiten in der Schweiz sind eine politische Angelegenheit; sie haben mit Sachlichkeit und Sicherheit gar nichts zu tun. Wie Sie wissen: Da war ein Tempo «Waldsterben», das dann der Bundesrat beibehalten hat, mit der Begründung, es fördere die Unfallabnahme. In der Bundesrepublik Deutschland (West) haben sie eine wesentlich bessere Unfallentwicklung auf Autobahnen als in der Schweiz. Das ist alles bekannt; aber Sie wollen es nicht glauben, weil es dem von Ihnen so verehrten Bundesrat nicht ins Konzept passt.

Ich hätte mich hier nicht geäussert, wäre nicht das Wort «Auspuffphilosophie» gefallen – auch das qualifiziert den Absender. Sie reden von einer Zunahme der Verkehrstoten in diesem Jahr, vor allem innerorts – das ist wahr und traurig. Aber: Wir haben doch gesamtschweizerisch Hunderte von Millionen Franken ausgegeben, um die Geschwindigkeit herunterzusetzen, die Strassen zu verriegeln, zu verrammeln und unpassierbar zu machen; wir haben überall Geschwindigkeitslimiten, Tempo 30 innerorts, usw. eingeführt, und trotzdem steigt die Zahl der Toten. Ja, irgend etwas stimmt da nicht. Offenbar ziehen Sie den Autofahrer zum Tachometeridioten, so dass er nicht mehr auf den Verkehr, sondern auf die Hindernisse achtet, anders lässt es sich nicht erklären. Sie wissen so gut wie ich, dass die Zahl der Unfälle, Verletzten und Toten auf Autobahnen, wo auf richtungsgetretenen Fahrbahnen gefahren wird, am geringsten ist und dass dort auch mit Abstand die beste Unfallentwicklung in der Schweiz und auch im vergleichbaren Ausland anzutreffen ist. Das alles sind Fakten, an die man sich eigentlich halten könnte.

Leider ist es so, dass mit dem Postulat Vollmer in erster Linie der Bussen- und Polizeistaat ausgebaut werden soll – das sind doch die Fakten. Ueberrascht uns das? Das überrascht uns gar nicht. Hat doch der Herr Postulant den Machthabern des

blutigsten Mörderstaates (der ehemaligen DDR) noch vor kurzem den Speichel geleckt – so ist es doch!

Bundesrat Koller: Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Ich möchte aber doch noch einige Punkte klarstellen. Gegenüber Herrn Nationalrat Dreher möchte ich betonen, dass die Tempolimiten nicht vom Bundesrat festgelegt worden sind, sondern in einer Volksabstimmung; und das Volk hat bekanntlich immer recht. Dann darf ich gegenüber Herrn Vollmer betonen, dass der Bundesrat aus eigener Initiative die Bussenansätze der Bussenverordnung in den Jahren 1979 und 1986 bereits teilweise angehoben hat. Die von Ihnen verlangten massiven Erhöhungen der Ordnungsbussenansätze mittels Verordnungsänderung sind leider – und darüber möchte ich hier doch Klarheit schaffen – gar nicht möglich, weil nämlich das Ordnungsbussengesetz nur Ordnungsbussen bis 100 Franken zulässt. Das ist der Grund, weshalb der Bundesrat heute morgen im Rahmen der Massnahmen des Luftreinhalte-Konzepts mein Departement beauftragt hat, ihm eine Botschaft zur Aenderung des Ordnungsbussengesetzes zu unterbreiten.

In diesem Sinne nehmen wir das Postulat an.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulates
Dagegen

60 Stimmen
21 Stimmen

90.874

Motion Wiederkehr Strassenverkehrsgesetz. Massnahmen gegen Wiederholungstäter Loi sur la circulation routière. Mesures contre les récidivistes

Wortlaut der Motion vom 5. Oktober 1990

Der Bundesrat wird ersucht, eine Aenderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) vorzulegen, welche die notorischen Wiederholungstäter zum Schutze der rücksichtsvollen Verkehrsteilnehmer wirksam zu fassen vermag. Namentlich soll die Revision folgende Punkte umfassen:

1. Erfassung des Wiederholungstatbestandes:

Mit einem geeigneten Punktesystem im Führerschein ist sicherzustellen, dass der Wiederholungstatbestand einfach erfasst und damit der Rechtsprechung als Entscheidungsgrundlage vorliegen kann. Das Punktesystem soll mit einem vereinheitlichten Führerausweisenzug gekoppelt sein. Die heutigen Entzugsmöglichkeiten werden damit nicht aufgehoben. Das Punktesystem soll auch das Ordnungsbussenverfahren ergänzen.

2. Führerausweisenzug:

Der dritte Führerausweisenzug gilt lebenslänglich (Art. 17 Abs. 4 neu).

3. Fahren ohne Führerschein:

Wer ein Motorfahrzeug führt, obwohl ihm der Führer- oder Lernfahrausweis verweigert oder entzogen wurde, wird mit Gefängnis und mit Busse bestraft (Art. 95 Ziff. 2 Aenderung). Das gelenkte Fahrzeug ist – unabhängig der Eigentumsverhältnisse daran – einzuziehen, es sei denn, der Gewahrsam des Eigentümers oder Besitzers sei durch eine widerrechtliche Handlung gebrochen worden (Art. 95 Ziff. 2 Ergänzung).

Texte de la motion du 5 octobre 1990

Le Conseil fédéral est chargé de modifier la loi sur la circulation routière de manière à réprimer efficacement les cas de récidives notoires, afin de protéger les usagers de la voie publique respectueux des règles. La revision devra notamment porter sur les points suivants:

1. Définition des faits constitutifs de la récidive

Un système de points inscrits sur le permis de conduire sera institué de manière à permettre facilement la constatation de la récidive et à servir de base à la jurisprudence. Le système de points sera lié à une définition uniforme du retrait du permis. Les conditions actuelles de retrait du permis seront maintenues. Le système de points complétera la procédure des amendes d'ordre.

2. Retrait du permis

Le troisième retrait de permis sera prononcé à vie (art. 17, al. 4, nouveau).

3. Conduite sans permis

Celui qui conduit un véhicule à moteur, alors que le permis de conduire ou le permis d'élève conducteur lui a été refusé ou retiré, sera puni des arrêts et de l'amende (art. 95, ch. 2, modif.). Le véhicule conduit sera confisqué, indépendamment du rapport de propriété, sauf s'il est établi que les droits du propriétaire ont été violés par un acte illicite (art. 95, ch. 2, complément).

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann, Basler, Bäumlin, Béguelin, Blatter, Brügger, Bundi, Bürgi, Büttiker, Danuser, Diener, Dormann, Dünki, Engler, Eppenberger Susi, Fankhauser, Gardiol, Grendelmeier, Günter, Haering Binder, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Jaeger, Jeanprêtre, Keller, Kuhn, Leuenberger Moritz, Longet, Luder, Maeder, Müller-Aargau, Nebiker, Neukomm, Nussbaumer, Ott, Pitteloud, Portmann, Rebeaud, Scheidegger, Seiler Rolf, Stamm, Stocker, Ulrich, Vollmer, Weder-Basel, Widmer, Zbinden Hans, Züger, Zwiggart (49)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 8. Dezember 1990

Rapport écrit du Conseil fédéral

du 8 décembre 1990

1. Erfassung des Wiederholungstatbestandes mit einem Punktesystem:

Die Einführung eines Punktesystems würde voraussetzen, dass das heutige, bewährte System bei Führerausweisentzügen grundlegend geändert werden müsste. Ein solcher Systemwechsel aber kommt nur in Betracht, wenn damit wesentliche Verbesserungen bezüglich Verkehrssicherheit erzielt werden können. Dies lässt sich zwar noch nicht abschliessend beurteilen, ist aber eher zweifelhaft. Ausländische Staaten, die das Punktesystem bereits kennen, haben nämlich mindestens so viele Probleme mit der Verkehrssicherheit wie die Schweiz.

Der Bundesrat lehnt daher die Entgegennahme als Motion ab. Er ist aber bereit, das Begehren als Prüfungsauftrag entgegenzunehmen und in die Abklärungen bezüglich Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit einzubeziehen. In diesem Sinn hat er bereits früher ähnliche Begehren (85.543 Motion Graf: Geschwindigkeitsüberschreitungen. Entkriminalisierung, 90.321 Postulat Jaeger: Verkehrssicherheit und 89.724 Motion Ledergerber: Führerschein mit Punktesystem) als Postulate entgegengenommen.

2. Lebenslängliche Dauer des dritten Führerausweisenzugs: Aufgrund der heutigen Regelung des Strassenverkehrsgesetzes (Art. 16/14 Abs. 2 Bst. d SVG) wird Führern, die nach ihrem bisherigen Verhalten nicht Gewähr bieten, dass sie als Motorfahrzeugführer die Vorschriften beachten und auf die Mitmenschen Rücksicht nehmen, der Führerausweis auf unbestimmte Dauer entzogen. Der Betroffene erhält den Ausweis erst – «bedingt und unter angemessenen Auflagen» – nach Ablauf der angeordneten Bewährungsfrist und wenn angenommen werden darf, die Massnahme habe ihren Zweck erreicht (vgl. Art. 17 Abs. 3 SVG in der neuen, vom Volk am 23. September 1990 angenommenen Fassung). Unverbesserliche müssen zudem bereits heute damit rechnen, dass ihnen der Ausweis dauernd entzogen wird (Art. 17 Abs. 2 SVG). Der Vorschlag des Motionärs würde zu einer schematischen

Postulat Vollmer Erhöhung der Ordnungsbussen im Strassenverkehr

Postulat Vollmer Circulation routière. Relèvement des amendes d'ordre

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1991
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.804
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.03.1991 - 14:30
Date	
Data	
Seite	393-395
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 679

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.