

## Vierte Sitzung – Quatrième séance

Donnerstag, 3. März 1994, Vormittag  
Jeudi 3 mars 1994, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Jagmetti Riccardo (R, ZH)

**Präsident:** Mein besonderer Gruss gilt heute unserem Vizepräsidenten. Dieser Gruss wird von herzlichen Glückwünschen begleitet, denn Herr Küchler feiert seinen Geburtstag. Wir wünschen ihm alles Gute. (*Beifall*)

93.073

### Ordnungsbussen im Strassenverkehr. Bundesgesetz. Änderung

#### Amendes d'ordre. Modification de la loi

Botschaft und Gesetzentwurf vom 8. September 1993 (BBI III 769)  
Message et projet de loi du 8 septembre 1993 (FF III 733)

#### Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

**Daniöth Hans** (C, UR), Berichterstatter: Das beträchtliche Ausmass der im Ordnungsbussenverfahren (OB-Verfahren) geahndeten Übertretungen im Strassenverkehr illustriert deutlich, dass dieses Instrument für die Aufrechterhaltung von Disziplin und Sicherheit im Strassenverkehr nicht mehr wegzudenken ist. Es ermöglicht, kleinere Regelverstösse in einem einfachen und für den Betroffenen wie für den Staat kostensparenden Verfahren zu erledigen. Dabei soll nach dem alten römischen Grundsatz «de minimis non curat praetor» der Richter nicht bemüht werden. Angesichts der Überlastung der Gerichte könnte dies heute auch rein praktisch nicht mehr bewältigt werden.

Ich habe mir Zahlen über derartige im OB-Verfahren ausgefallte Bussen geben lassen. Nachdem keine gesamtschweizerische Statistik besteht, ermittelte ich beim Bundesamt für Polizeiwesen als Beispiel die Zahlen für den Kanton Basel-Stadt. Im Kanton Basel-Stadt wurden im Jahre 1984 total 143 000 Bussen im OB-Verfahren ausgesprochen: im ruhenden Verkehr 115 800, Geschwindigkeitsüberschreitungen 7000 und der Rest verteilt auf andere Übertretungen. Im Jahre 1992 waren es bereits total 193 000 Bussen. Wenn man von einer Bevölkerungszahl des Kantons Basel-Stadt von 200 000 ausgeht, so entfällt fast auf jeden Einwohner eine Ordnungsbuss pro Jahr.

Da ich nicht annehme, dass die Basler im Strassenverkehr besonders schwarze Schafe sind, sondern sich im guten schweizerischen Durchschnitt bewegen, könnte man die Zahl auf die Schweiz umrechnen und käme dann schätzungsweise auf rund 6,5 Millionen Ordnungsbussen im Jahre 1992. Das ist eine ganz gewaltige Zahl.

Trotz der zunehmenden Bussenzahlen darf aber festgestellt werden, dass sich die überwiegende Mehrheit der Automobilisten an die Vorschriften hält. Dabei kann es auch einem korrekten Fahrer passieren, dass er einmal zu schnell fährt oder ein Signal missachtet und dadurch eine Busse aufgebremst erhält. Ich glaube, auch wir Parlamentarier sind davon nicht ausgenommen, höchstens vielleicht unsere geschätzten Bundesräte.

Für gewisse alltägliche Übertretungen soll nicht die subjektive Verschuldensabwägung Platz greifen, sondern ein objektiviertes Sanktionensystem. Jeder Verkehrsteilnehmer, der eine bestimmte Übertretung begeht, bezahlt hierfür gleich viel, und zwar in allen Kantonen der Schweiz. Eine Registrierung von Polizeibussen unterbleibt, zumal auch die von den Gerichten ausgesprochenen Übertretungsbussen heute bekanntlich nicht mehr registriert werden. Der Fehlbare wird somit stets als Ersttäter behandelt.

Ihre Kommission möchte daran festhalten, auch wenn das Argument gewisser Vernehmlassungsteilnehmer – insbesondere der Vereinigung für Familien der Strassenopfer (VFS) – einiges für sich hat, dass bei Heraufsetzung der Bussenkompetenz im OB-Verfahren Wiederholungstäter und Strassenrowdies sehr oft einer verdienten härteren Bestrafung entgegen. Mit der auf den 1. Januar 1993 in Kraft getretenen Abschaffung der Registrierung von Verkehrsbussen, gestützt auf ein Postulat Gadiant, ist dies aber unvermeidlich geworden. Immerhin – das möchte ich mit aller Klarheit betonen – ist die Bestimmung ausdrücklich beibehalten worden, dass bei Gefährdung von Personen – also nicht erst bei Verletzung, sondern bereits bei Gefährdung von Personen – die Überweisung an den Richter nach wie vor möglich ist. Hierzu gehören nach geltender Bundesgerichtsrechtsprechung auch erhöhte abstrakte Gefährdungen, also nicht nur die konkrete Gefährdung eines Fussgängers, sondern abstrakte Gefährdungen, die einen bestimmten Konkretisierungsgrad erreichen, d. h. konkret die Gefährdung als Möglichkeit in Kauf nehmen.

Es ist richtig, dass der Bundesrat aufgrund der Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens diese letztgenannten Gefährdungstatbestände, also die erhöhte abstrakte Gefährdung, auch weiterhin dem Richter vorbehalten will und damit einer wichtigen Forderung der Vereinigung für Familien der Strassenopfer Rechnung trägt. Um ein konkretes Beispiel zu nennen: Wenn jemand auf einer Ausfallstrasse mit 65 oder 70 km/h fährt, kann er sehr wahrscheinlich nach wie vor eine Ordnungsbuss erhalten; wenn er aber mit der gleichen Geschwindigkeit durch ein dichtbesiedeltes Dorf oder vor allem durch eine Schulzone fährt oder an einem Schulhaus vorbeifährt, wo konkret jederzeit mit dem Auftauchen von Kindern gerechnet werden muss, ist das eine ganz erhebliche Gefährdung und rücksichtslos von seiten des Automobilisten, und dann verdient er eben mehr als eine blosser Busse im OB-Verfahren.

Hauptgrund für die Revision des seit gut zwanzig Jahren (1973) in Kraft befindlichen Bussensystems ist die Notwendigkeit, die Höchstgrenzen nach zwanzig Jahren der Geldentwertung anzupassen, denn diese Sätze sind ja fest. Die «Waffe» ist – das müssen wir zugeben – im Verlaufe der Jahre ziemlich stumpf geworden. Wenn beispielsweise die erlaubte Parkdauer um bis zu zwei Stunden überschritten wird, hat der Widerhandelnde gemäss geltendem Recht eine Busse von 20 Franken zu gewärtigen. Verglichen mit dem Geldwert im Zeitpunkt der Einführung entspricht dies nun real einem Wert von 8 Franken; damit kann der Fehlbare kaum noch eine Parkhausgebühr bezahlen.

Die Kommission befürwortet eine angemessene Erhöhung. Die heutigen Ansätze verlieren sonst in vielen Fällen ihre generalpräventive Wirkung. Der Verkehrsteilnehmer hat aber auch seinerseits ein Interesse daran, für Bagatellen nicht in ein ordentliches Verfahren einbezogen zu werden.

Ausgehend von einer Zunahme der Lebenshaltungskosten von 160 Prozent seit der Einführung des Bussensystems trägt die vom Bundesrat vorgeschlagene Erhöhung maximal 200 Prozent, wobei auch berücksichtigt wird, dass das revidierte Ordnungsbussengesetz (OBG) frühestens am 1. Januar 1995 in Kraft treten kann.

In der Öffentlichkeit hat die neue Höchstlimite von 300 Franken zu Diskussionen und Kritik Anlass gegeben. Diese auf den ersten Blick zugegebenermassen starke Erhöhung ist allerdings – das möchte ich betonen – zu relativieren. Gemäss bestehendem Bussenkatalog der bundesrätlichen Verordnung gilt gemäss Ziffer 128.3 die heutige Höchstlimite von 100 Franken einzig und allein für gewisse extreme Geschwindigkeitsübertretungen bis 15 km/h. Die Aufrechnung der Teuerung per 1. Oktober 1993 ergäbe 260 Franken.

Die Kommission begrüsst nun aber ausdrücklich die Absicht des Bundesrates, die Bussen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen inskünftig entsprechend den örtlichen Verhältnissen abzustufen.

Auf Autobahnen soll die Höchstgrenze neu bei einer Überschreitung um 25 km/h gelten – wie ich gehört habe –, während innerorts bereits bei 11 bis 15 km/h die Maximalbusse ausgesprochen werden kann. Damit wird dem in aller Regel sehr unterschiedlichen Grad der abstrakten und auch der konkreten Gefährdung Rechnung getragen.

Die Kommission hat sich ihrerseits mehrheitlich für eine neue Höchstlimite von 250 Franken ausgesprochen, also nicht diese 300 Franken übernommen. Es liegen zwei Anträge vor. Hierzu dann in der Detailberatung Näheres.

Alle übrigen Bagatelldeliktvergehen sollen auch inskünftig nach den bestehenden Relationen geahndet werden. Es handelt sich durchwegs um Bussen zwischen 5 und 40 Franken, deren Anpassung in gleicher Relation, also um die 200 Prozent, kaum von jemandem bestritten werden kann. Die übrigen Änderungen, nämlich die Bussenkumulation, der Einbezug von Privatanzeigen in das OB-Verfahren sowie die Kompetenzzerteilung an den Bundesrat zur Anpassung der Höchstlimiten, sind in der Kommission ziemlich kontrovers aufgenommen worden.

Unsere Kommission hat eine eher zurückhaltende Linie verfolgt, Herr Bundesrat – Sie haben das ja auch bemerkt. Denn bei aller notwendigen Anpassung der Bussenlimite ist doch nicht zu übersehen, dass die Ausfällung einer mit einem Mal mindestens doppelt so hohen Busse – unabhängig von Verschulden und wirtschaftlichen Verhältnissen des Fehlbaren – in Einzelfällen zu Härten führen kann.

Die Kommission möchte verhindern, dass das Ganze in einen Automatismus ausartet, dessen Auswirkungen heute nicht klar abgesehen werden können. Wir sind der Meinung, dass der Bundesrat bei wesentlicher Änderung der Verhältnisse halt wieder den Gang zum Parlament antreten soll. Eine andere Lösung wäre nach unserer Meinung rechtsstaatlich fragwürdig.

Mit diesen Worten möchte ich mein Referat zum Eintreten abschliessen und Ihnen mitteilen, dass die Kommission mit 8 zu 1 Stimmen Eintreten auf die Vorlage beantragt.

**Bisig Hans (R, SZ):** Die vorgeschlagene Änderung des Bundesgesetzes über Ordnungsbussen im Strassenverkehr beinhaltet nicht besonders spektakuläre Fragen. Das haben Sie sicher auch schon festgestellt. Das Gesetz ist ja für die Abwicklung der Ahndung von Bagatellwiderhandlungen im Strassenverkehr gedacht. Damit den Kampf gegen die Luftverschmutzung, gegen übermässige Lärmeinwirkung oder andere negative Umwelteinflüsse des Strassenverkehrs gewinnen zu wollen, wäre viel zu hoch gegriffen. Es geht hier vor allem um ein vernünftiges Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmer, um Sicherheit und Ordnung und in diesem Zusammenhang um eine Präventivwirkung, um einen sanften Zwang.

Mit ungenügenden Polizeikontrollen und zu milden Geldstrafen kann dieses Ziel nicht erreicht werden. Wenn mit dem Durchsetzen der bestehenden Rechtsvorschriften Ernst gemacht werden soll und nicht nur immer neue Regulierungen geschaffen und bestehende geändert werden sollen, kommen wir um eine härtere Gangart nicht herum. Eine Anpassung der Ordnungsbussen an die Teuerung zeigt erfahrungsgemäss zu wenig Wirkung. Berücksichtigt werden müssen auch die Reallohnentwicklung und der Anstieg der Lebenshaltungskosten. Ordnungsbussen werden heute kaum besonders ernst genommen. Das lässt sich vor allem anhand der vom Berichterstatter erwähnten Parkbussen belegen.

Die vorgeschlagene Änderung ist von einer Kriminalisierung der bisherigen Ordnungsdelikte weit entfernt. Im Vordergrund stehen, wie erwähnt, die Sicherheit und das Wohl der sich mehrheitlich korrekt verhaltenden Verkehrsteilnehmer. Es ist darum absolut unzutreffend und der Idee nicht dienlich, wenn in diesem Zusammenhang von der «Tatwaffe Auto» die Rede ist.

Um der Sache gerecht zu werden, muss das Ordnungsbussenverfahren dem ordentlichen Verfahren gegenübergestellt

werden. Es schützt vor allem bei bescheidenen Verfehlungen und Übertretungen vor unverhältnismässigen Strafen. Die Busse kann ohne unnötigen bürokratischen Aufwand an Ort und Stelle bezahlt werden. Die eigentliche Strafjustiz tritt nicht in Aktion.

Die Kommission schlägt eine äusserst moderate Anpassung vor. Die «schärfsten Zähne» der Vorlage sind gezogen, und damit sind die Forderungen der Automobilverbände praktisch vollumfänglich erfüllt.

Bezüglich Bussenhöchstgrenze setzt die Kommissionsmehrheit die Latte aber doch etwas zu tief an. Die erforderliche Präventivwirkung wird damit unterlaufen. Eine Bussenhöchstgrenze von 250 Franken genügt einfach nicht, wenn neben der Teuerung auch die Reallohnentwicklung, die Zunahme der Verkehrsausgaben pro Haushalt und die Gültigkeitsdauer der neuen Ansätze berücksichtigt werden. Für situationsgerechte Bussen bleibt da überhaupt kein Spielraum mehr übrig. Eine Geschwindigkeitsüberschreitung innerorts oder auf der Autobahn ist nun einmal nicht dasselbe. Unterschiedliche Gefährdungen müssen auch unterschiedlich geahndet werden können. Die zu geringe Höhe einer Parkbusse darf nicht dazu animieren, das Fahrzeug anstatt auf dem Parkplatz im Parkverbot abzustellen, nur weil es bequemer und weniger zeitaufwendig ist.

Die Bussenhöchstgrenze sollte es überdies möglich machen, alle Strassenverkehrsübertretungen in die Ordnungsbussenliste aufzunehmen.

Letztlich darf auch festgestellt werden, dass Ordnungsbussen durchaus vermeidbar sind.

Im Interesse aller Verkehrsteilnehmer, nicht zuletzt aber derjenigen, die sich ab und zu etwas zuschulden kommen lassen, stimme ich für Eintreten und unterstütze den Minderheitsantrag zu Artikel 1 Absatz 2!

**Büttiker Rolf (R, SO):** Die vorgeschlagene Änderung des Bundesgesetzes über Ordnungsbussen im Strassenverkehr (OBG) kann meines Erachtens kaum in den grösseren und anspruchsvollen Rahmen des Kampfes gegen die Luftverschmutzung gestellt werden, wie dies gemäss Botschaft offenbar die ursprüngliche Absicht des Bundesrates war. Es geht dabei um viel weniger spektakuläre Fragen im Bereich von Sicherheit und Ordnung im Strassenverkehr. Ich beurteile die Vorlage hauptsächlich unter diesem Aspekt.

Dabei ist einer Anpassung an die heutigen Gegebenheiten im Strassenverkehr und einer gezielten Verschärfung der einschlägigen Bestimmungen grundsätzlich zuzustimmen, damit die generalpräventive Wirkung der Ordnungsbussen wiederhergestellt werden kann. Auch ein Vergleich mit dem Ausland bestätigt, dass wir in diesem Bereich einen gewissen Nachholbedarf haben. Mit Nachdruck muss ich aber darauf hinweisen, dass es mindestens ebenso wichtig ist, die bestehenden Rechtsvorschriften durchzusetzen, wie laufend neue zu kreieren oder bestehende zu ändern.

Die Kommission hat die Vorlage des Bundesrates meines Erachtens in vier Punkten entscheidend verbessert:

So sind – erstens – die Lebenshaltungskosten seit Verabschiedung des OBG durch die eidgenössischen Räte im Juni 1970 lediglich um etwa 150 Prozent gestiegen (Botschaft, Seite 4, Ziff. 2). Dies entspricht gemäss Kommissionsmehrheit einer Anpassung der Bussenhöchstgrenze von 100 Franken auf 250 Franken (Art. 1 Abs 2 OBG-Entwurf). Einer Teuerungsanpassung auf Vorrat von 200 Prozent gemäss Entwurf des Bundesrates kann ich im jetzigen Moment nicht zustimmen.

Aus grundsätzlichen Überlegungen und mit Blick auf andere vergleichbare Bereiche muss – zweitens – eine Kompetenzübertragung an den Bundesrat (die Bussenhöchstgrenze an die Lebenshaltungskosten anzupassen) abgelehnt werden (Art. 1 Abs. 2 OBG-Entwurf).

Drittens: Privatanzeigen bringen im Ordnungsbussenverfahren nichts als eine Förderung des Denunziantentums (Art. 2 Bst. b OBG-Entwurf).

Viertens: Ich lehne, wie die Kommission, eine unbeschränkte Kumulation von mehreren gleichzeitigen Widerhandlungen ab (Art. 3a Abs. 1 bis neu OBG-Entwurf). Im Ordnungsbussenverfahren braucht es beim Zusammentreffen von mehreren

Widerhandlungen eine Obergrenze, welche ausdrücklich im Gesetz festzusetzen ist.

Dank den Verbesserungen durch die Kommission bin ich mit dieser Vorlage einverstanden.

Zum Schluss möchte ich Herrn Bundesrat Koller noch auffordern, etwas zu den sogenannten «Hilfssheriffs» zu sagen. Die Vertreter des Bundesrates in der Kommission haben zugesichert, dass Bundesrat Koller im Plenum etwas dazu sagen werde. Es geht um die Entlastung der Polizeiorgane; in der Vernehmlassung ist von mehreren Kantonen der Einsatz von «Hilfssheriffs» im Ordnungsbussenverfahren, also vor allem im ruhenden Verkehr, begrüsst worden. Es wird dann in der Botschaft gesagt, es brauche hierzu keine Gesetzesanpassung, das könne gemäss Artikel 4 des geltenden Gesetzes bereits geschehen. Ich wäre froh, wenn Herr Bundesrat Koller zuhänden der Materialien hier eine Klarstellung zum Einsatz der «Hilfssheriffs» machen würde.

**Mornioli Giorgio (D, TI):** Non contesto l'opportunità di modificare la presente legge e voterò l'entrata in materia, comunque ad una condizione che mi permetterà di precisare.

Gestatten Sie mir einige allgemeine Bemerkungen zum Ordnungsbussensystem oder besser zu dessen Anwendung. Die Ordnungsbusse soll primär erzieherische Ziele verfolgen. Sie hat aber auch – ich möchte sogar sagen: vorwiegend – repressiven Charakter. Um diese beiden Voraussetzungen zu erfüllen, muss die Busse selbstverständlich eine gewisse Konsistenz aufweisen, also eine angemessene finanzielle Belastung für den Täter darstellen. Leider ist nicht zu verhindern, dass der gleiche Frankenbetrag nicht für alle gleich einschneidend ist. Was mich indessen stört, und nicht nur mich, ist der Umstand, dass man oft das Gefühl nicht loswird, dass gewisse Behörden, besonders auf Gemeindeebene, aus der Verkehrsregelung ein Geschäft machen. Dies wird vom Bürger unweigerlich als Schikane empfunden und ist es letztlich auch. Gewisse Parkklücken, die ohne jegliche Behinderung oder Gefährdung der anderen Strassenbenützer ausgenutzt werden könnten, stellen richtige «Parkbussenquellen» dar, was den Verdacht aufkommen lässt, dass diese Stellen gerade aus diesem Grunde nicht als Parkplätze ausgeschieden werden.

In diesem Zusammenhang möchte ich noch eine Klammer öffnen und folgendes sagen: Die zuständigen Behörden sollten die Polizeikräfte prioritär für die Überwachung der Kinder und Jugendlichen einsetzen, besonders auf dem Schulweg, um diese vor den Drogenhändlern abzuschirmen, da genau hier – bei den Schulkindern – die ersten und für später entscheidenden Kontakte mit den Drogen gezielt aufgebaut werden. Wenn unsere Gesellschaft einmal keine Drogenprobleme mehr kennt, können die Polizeikräfte wieder vermehrt dafür eingesetzt werden, den Bürgern, welche arbeiten und die Steuern bezahlen, Bussen zettel hinter die Scheibenwischer zu klemmen.

Als widerlich werden auch Radarfallen empfunden, Einrichtungen, die jedenfalls kaum zur Stärkung des Vertrauens des Bürgers in die Behörden beitragen. Natürlich ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung grundsätzlich nicht à discrétion auslegbar. Sie wissen aber alle, dass es innerhalb einer allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkung Strassenabschnitte gibt, die gefahrenlos eine gewisse Geschwindigkeitserhöhung zulassen, besonders wenn der Fahrzeugführer die Umstände bestens kennt. Dass dann die Leute von «Fallen» sprechen, kann kaum verwundern.

Ich kenne andererseits auch verantwortungsbewusste kantonale Polizeidirektoren, welche Radarkontrollen ausschliesslich auf gefährlichen und unfallträchtigen Strassenabschnitten durchführen lassen. Dies sollte zur Regel werden, und in dieser Richtung sollte von Bundesseite gewirkt werden. Dies ist die Bedingung, die ich stellen möchte, und ich wäre froh, wenn der Bundesrat an die kantonalen Behörden ein entsprechendes Schreiben richten würde.

Auf das Argument, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung auch dem Umweltschutz dienen könne, kann ich nur entgegennehmen, dass hierfür die wissenschaftlichen Beweise fehlen und sich die Gelehrten durchaus nicht einig sind.

Wie gesagt, werde ich für Eintreten stimmen.

**Koller Arnold, Bundesrat:** Ihr Berichterstatter, Herr Danioth, hat selbst gesagt: Die Kommission ist der Vorlage des Bundesrates mit vornehmer Zurückhaltung begegnet. Es ist, wie Herr Bisig gesagt hat, nicht eine spektakuläre Vorlage, dafür aber angesichts der Zahlen, die auch Herr Danioth genannt hat, eine sehr bürgernahe. Wahrscheinlich war das der Hintergrund dieser vornehmen Zurückhaltung!

Die Strategie des Bundesrates auf dem Gebiet des Strassenverkehrs beruht – ich möchte das doch in diesen Gesamtzusammenhang stellen – auf vier Pfeilern:

Der erste Pfeiler: Zur sicheren Abwicklung des Strassenverkehrs hat der Bund bekanntlich die Verkehrsregeln erlassen.

Der zweite Pfeiler ist die Ausbildung der Verkehrsteilnehmer. Gerade auf diesem Gebiet hat der Bund in den letzten Jahren grosse Anstrengungen für eine bessere Aus- und Weiterbildung der Motorfahrzeugführer unternommen. Ich erinnere an den obligatorischen Verkehrskundeunterricht und an die obligatorische praktische Grundsicherung für Motorradfahrer. Auf diesem Gebiet sind weitere Schritte in Vorbereitung, wie die Zweiphasenausbildung. Der Führerausweis auf Probe wird zurzeit verwaltungsintern vorbereitet.

Der dritte Pfeiler ist das ganze Haftpflichtrecht, also die Kausalhaftung für alle von Fahrzeughaltern verursachten Schäden, verbunden mit einem Versicherungspflichtobligatorium. Selbst durch nicht versicherte oder nicht ermittelte Fahrzeuge verursachte Schäden werden gedeckt.

Der vierte Pfeiler: Nun wissen Sie alle: Wer Vorschriften erlässt, muss auch für die nötigen Sanktionen besorgt sein. Die Sanktionen bestehen einerseits in Freiheits- und Geldstrafen und andererseits in Administrativmassnahmen – Führerausweisentzug, Nachschulung, neue Führerprüfung und anderen Administrativmassnahmen.

Das Ordnungsbussengesetz (OBG) ist nun offensichtlich Bestandteil des vierten Pfeilers, nämlich des Sanktionensystems. Mit dem OBG ist für bestimmte Widerhandlungen im Strassenverkehr ein vereinfachtes, gesamtschweizerisch anwendbares Strafverfahren eingeführt worden. Der Bundesrat wurde im Jahre 1970 ermächtigt, festzulegen, welche Widerhandlungen in diesem Verfahren mit einer Busse bis zu maximal 100 Franken zu ahnden sind. Die Vorteile dieses einfachen Verfahrens wurden bereits genannt. Sie liegen einmal bei den Betroffenen, indem ihnen dieses vereinfachte Verfahren den aufwendigeren und vor allem auch kostenträchtigeren Gang zum Richter erspart; andererseits bringt dieses Verfahren angesichts der hier genannten, beeindruckenden Zahlen auch eine wesentliche Entlastung der Gerichte.

Das Ordnungsbussengesetz trat am 1. Januar 1973 in Kraft. Seither ist die Höchstgrenze von 100 Franken nie angepasst worden, was dazu geführt hat, dass die generalpräventive Wirkung dieser Höchstgrenze von 100 Franken sehr stark zurückgegangen ist. Es wurde zu Recht gesagt: Eine Busse von 20 Franken im Jahre 1973 bedeutet heute real noch eine solche von 8 Franken.

Mit einer Erhöhung der Bussen wird ein wichtiger Beitrag für eine bessere Einhaltung der geltenden Tempolimits geleistet. Warum ist das besonders wichtig? Nicht der verantwortungsvolle Automobilist, der auf andere Verkehrsteilnehmer Rücksicht nimmt, soll mit dieser Revision getroffen werden, also nicht die grosse Mehrheit unserer Bürgerinnen und Bürger sollen mit höheren Bussen schikaniert werden, im Gegenteil: Gerade diese ordentlichen Verkehrsteilnehmer wollen wir durch höhere Bussen schützen, und zwar vor rücksichtslosen und teilweise auch gemeingefährlichen Rasern, die offenbar nicht anders zur Vernunft gebracht werden können. In diesem Zusammenhang erinnere ich daran, dass beinahe jeder zweite Verkehrsunfall mit Todesopfern und jeder fünfte Unfall mit Verletzten auf überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen ist. Objektiv gesehen ist deshalb die Gefahr, sein Leben wegen eines Geschwindigkeitsexzesses zu verlieren, um einiges höher als jene, Opfer einer vorsätzlichen Tötung zu werden. Wegen übersetzter Geschwindigkeit im Strassenverkehr mussten 390 Menschen im Jahre 1992 ihr Leben lassen.

Der Staat hat gerade in diesem Jahr, im Jahr der inneren Sicherheit, den Bürger nicht nur vor Gewaltdelikten zu schützen, sondern auch vor rücksichtslosen Verkehrsteilnehmern. Als

gesetzgebende Behörde können Sie im Rahmen dieser Revision unmissverständlich klarmachen, dass Sie der Sicherheit unserer Bürger und Bürgerinnen erste Priorität einräumen. Mit einer Anhebung der Höchstgrenze für Ordnungsbussen auf 300 Franken geben Sie dem Bundesrat die Möglichkeit, wieder einigermaßen abschreckende Bussen für Geschwindigkeitsübertretungen zu statuieren.

Höhere Ordnungsbussen werden aber indirekt, davon bin ich überzeugt, auch einen Einfluss auf die Gerichtspraxis haben. Sie werden die zuständigen Richter veranlassen, bei krassen, gravierenden Verstössen gegenüber Rasern strengere Strafen zu verhängen. Im Rahmen der nächsten Revision des Strassenverkehrsgesetzes beabsichtigen wir zudem, ein wirksameres Sanktionensystem für Wiederholungstäter zur Diskussion zu stellen.

Erlauben Sie mir, neben dem sicherheitspolitischen Aspekt dieser Ordnungsbussen noch das Problem der Luftqualität zur Diskussion zu stellen. Ich muss Ihnen ehrlich sagen: Der Expertenkrieg, den wir auf diesem Gebiet jetzt schon seit einigen Jahren führen, macht dem Bundesrat – und vor allem mir als Chef des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes – wenig Freude. Sie haben zwar im Rahmen der Aufgabenteilung die Möglichkeiten von zusätzlichen Temporeduktionen an die Kantone delegiert. Aber die seitherigen Erfahrungen sind wenig erfreulich. Es kommt regelmässig zu einem sehr, sehr aufwendigen Rechtsmittelverfahren. Überall dort, wo zusätzliche Tempolimiten beschlossen worden sind, ist es zu entsprechenden Rekursen an den Bundesrat gekommen. Der Bundesrat ist heute mit mehreren solchen Rekursen befasst.

Ich bin der Überzeugung – da spreche ich jetzt nur in meinem eigenen Namen –, dass es eigentlich wirklich Sinn machen würde, wenn wir in diesem Land zu einem gewissen «Tempofrieden» kämen. Es wäre meines Erachtens unendlich viel gescheiter, wenn wir die bestehenden Tempolimiten konsequenter durchsetzen würden. Folgendes hat mir beispielsweise Eindruck gemacht: Ein amerikanischer Freund, der zu mir kam, mietete nach seiner Landung in Genf, wie das die Amerikaner machen, sofort einen Wagen und fragte mich hier in Bern als erstes, ob man in der Schweiz eigentlich keine Tempolimiten kenne oder was denn die Zahlen am Rande der Autostrassen bedeuten würden.

Ich glaube daher, wir sollten wirklich alles unternehmen, die in unserem Lande geltenden Tempolimiten konsequenter durchzusetzen. Dann müssten die Kantone auch weniger solche zusätzliche Tempobeschränkungen verfügen, die eigentlich nur Anlass zu grossen Streitigkeiten und zu aufwendigen Rechtsmittelverfahren sind.

Wenn Sie bei der wichtigsten Divergenz, dieser Höchstgrenze der Ordnungsbussen, entscheiden, dem Bundesrat zuzustimmen, was wir Ihnen wirklich dringend empfehlen, möchte ich Sie bitten, diesen sicherheitspolitischen Aspekt mitzubedenken.

Gegenüber Herrn Büttiker darf ich noch zur Frage dieser «Hilfssheriffs» feststellen: Hier hat die erneute Überprüfung ergeben, dass es dieses neu vorgeschlagenen Artikels nicht bedarf und dass der bestehende Artikel 4 genügt. Denn er macht es möglich, für den ruhenden Verkehr private Organisationen beizuziehen. In der Stadt Bern zum Beispiel werden Mitarbeiter der Bewachungsgesellschaft Securitas entsprechend ausgebildet und als Polizeiorgane vereidigt. Ebenfalls zulässig ist es, auf dem Wege des kantonalen Rechts beispielsweise einen Forstinspektor zu ermächtigen, auf Waldwegen Verzeigungen vorzunehmen beziehungsweise Ordnungsbussen zu erheben. Eine Revision von Artikel 4 ist deshalb nicht nötig.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*  
*L'entrée en matière est décidée sans opposition*

*Detailberatung – Discussion par articles*

**Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung, Titel**  
*Antrag der Kommission*  
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Titre et préambule, ch. I introduction, titre**

*Proposition de la commission*  
Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

**Art. 1**

*Antrag der Kommission*

*Abs. 1*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Abs. 2*

*Mehrheit*

.... beträgt 250 Franken. (Rest des Absatzes streichen)

*Minderheit*

(Küchler, Bisig, Bloetzer, Danioth)

.... beträgt 300 Franken. (Rest des Absatzes streichen)

*Abs. 3*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Art. 1**

*Proposition de la commission*

*Al. 1*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Al. 2*

*Majorité*

.... de 250 francs. (Biffer le reste de l'alinéa)

*Minorité*

(Küchler, Bisig, Bloetzer, Danioth)

.... de 300 francs. (Biffer le reste de l'alinéa)

*Al. 3*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Abs. 1 – Al. 1*

**Danioth Hans (C, UR),** Berichterstatter: Bei Absatz 1 ist durch die Neufassung des Bundesrates eine rein redaktionelle Änderung des bestehenden Textes entstanden. Die Höchstlimite der Ordnungsbussen wird in den Absatz 2 übertragen.

*Angenommen – Adopté*

*Abs. 2 – Al. 2*

**Danioth Hans (C, UR),** Berichterstatter: Absatz 2 enthält zwei neue Elemente, welche kontrovers sind, innerhalb der Kommission und gegenüber dem Bundesrat.

Ich schlage Ihnen vor, über beide Sätze dieses Absatzes gemeinsam abzustimmen, werde aber zu beiden Ausführungen machen, nämlich einerseits zur Höchstgrenze der Ordnungsbussen und andererseits zur Kompetenz, die der Bundesrat für sich in Anspruch nehmen will, die Höchstgrenze alle fünf Jahre anzupassen.

Zum ersten Satz: Hier handelt es sich – Sie haben es vorher auch von unserem Justizminister gehört – um eine entscheidende Frage, die auch in unserer Kommission und in der Öffentlichkeit Anlass zu Diskussionen und Auseinandersetzungen gegeben hat. Der Bundesrat möchte die Höchstgrenze der Ordnungsbussen von 100 auf 300 Franken erhöhen. Ich möchte richtigstellen: Es wird ab und zu behauptet, versehentlich oder absichtlich, es sei eine Erhöhung um das Dreifache. Es ist nicht eine Erhöhung um das Dreifache, sondern um das Doppelte oder auf das Dreifache. Diese Erhöhung auf 300 Franken ist – wohlverstanden – einzig und allein auf gewisse erhebliche Geschwindigkeitsübertretungen anwendbar, neuerdings abgestuft nach Autobahnen einerseits und anderen Strassen andererseits, weil der Gefährdungsgrad anders ist und die Verkehrssicherheit ja klar im Vordergrund steht.

Die Kommission hat mit 6 zu 4 Stimmen beschlossen, es bei der Erhöhung auf 250 Franken bewenden zu lassen (Antrag der Mehrheit). Damit wäre die Teuerung nicht ganz ausgeglichen. Wenn man die Lebenshaltungskosten aufrechnet, kommt man auf 260 Franken. Die Kommission hat aus referen-

dums- und abstimmungspolitischen Überlegungen so beschlossen.

Es liegt ein Minderheitsantrag Kuchler vor, dem ich mich ebenfalls angeschlossen habe: Die Minderheit will dem Bundesrat folgen.

Mit dem zweiten Satz beantragt der Bundesrat, das Parlament möge ihm die Kompetenz erteilen, die Höchstgrenze der Ordnungsbussen regelmässig alle fünf Jahre den Lebenshaltungskosten anzupassen. Die Kommission schlägt Ihnen einstimmig vor, diese Kompetenzerteilung an den Bundesrat abzulehnen. Es ist nach unserer Auffassung nicht einzusehen, weswegen bei geänderten Verhältnissen und fortschreitender Geldentwertung eine spätere Anpassung durch das Parlament nicht zumutbar sein sollte. Vom zu erwartenden Verwaltungsaufwand her ist dies durchaus zumutbar, vor allem wenn dem bundesrätlichen Antrag auf eine Höchstgrenze von 300 Franken entsprochen wird. Hier besteht ein gewisser innerer Zusammenhang zwischen den beiden Sätzen. Wenn man also auf die Limite von 300 Franken geht, liegt eine gewisse Erhöhungskompetenz zum Teuerungsstand vom 11. Oktober 1993 von 40 Franken drin, welche dann vom Bundesrat ausgeschöpft werden kann.

Vor allem aber aus staatspolitischen Überlegungen hat die Kommission Bedenken gegen eine Kompetenzdelegation. Wenn der Richter heute höhere Bussen ausspricht als vor 20 Jahren, dann muss er sich immer im ordentlichen Rahmen des Gesetzes bewegen. Das Gesetz gibt ihm einen Mindest- oder zumindest einen Höchststrahmen. Hier aber soll der Bussenrahmen durch die Exekutive erhöht werden können, was für unseren Rechtsstaat aussergewöhnlich wäre.

Die Kommission beantragt Ihnen daher einhellig Ablehnung der Kompetenzdelegation zur Bussenerhöhung an den Bundesrat.

**Kuchler** Niklaus (C, OW), Sprecher der Minderheit: Vorerst danke ich für die Glückwünsche zu meinem Geburtstag. Das hindert mich aber nicht, den Antrag zu stellen, den Bussenrahmen entgegen dem Antrag der Kommissionmehrheit etwas zu erhöhen.

Die Kommissionminderheit geht bei ihrem Antrag ebenfalls von einem Zweifachen aus: Einerseits geht es um die Höchstgrenze des Strafrahmens, andererseits geht es um die Frage der Kompetenzdelegation der Ordnungsbussen-Höchstgrenze an den Bundesrat. Nach Auffassung der Kommissionminderheit sollte die Höchstgrenze des Strafrahmens unbedingt – in Übereinstimmung mit dem Bundesrat – auf 300 Franken festgelegt werden. Die Kompetenzdelegation an den Bundesrat wollen wir, zusammen mit der Mehrheit der Kommission, gestrichen wissen.

Zur Höhe des Strafrahmens: Bei dieser Frage befinden wir uns also beim Kernstück der Vorlage. Es geht hier um das Revisionshauptziel, wie wir es der Botschaft entnehmen konnten. Im Jahre 1970, also vor bald 25 Jahren, wurde der Höchststrahmen auf 100 Franken festgesetzt, und diese Höchstgrenze für Ordnungsbussen ist seither nie mehr angepasst worden, obwohl die Lebenshaltungskosten inzwischen um etwa 150 bis 160 Prozent und die Reallöhne um gut 30 Prozent gestiegen sind.

Die von der Kommissionminderheit beantragte Erhöhung um ein Zweifaches, das heisst um 200 Prozent, muss also zum einen die bisherige Teuerung auffangen, und die Erhöhung geschieht zum anderen in Berücksichtigung der Tatsache, dass die revidierte Gesetzesbestimmung frühestens im Jahre 1995 in Kraft gesetzt werden kann und dass die neue Bussenliste wiederum für eine gewisse Zeitspanne Geltung beanspruchen muss.

Die Erhöhung des maximalen Strafrahmens auf 300 Franken hat aber – das möchte ich betonen – keineswegs die Bedeutung, dass der Bundesrat alle Bussen linear verdoppeln oder verdreifachen soll und will. Vielmehr sollen die Bussen aufgrund der Bedeutung angehoben werden können, welche die einzelnen Vorschriften für die Verkehrssicherheit haben. Es soll die ganze Ordnungsbussenliste innerhalb dieses Rahmens etwas verfeinert werden können. Der Bundesrat soll damit einerseits in der Ausgestaltung der Ordnungsbussenliste

mehr Spielraum erhalten, und andererseits soll bei den einzelnen Übertretungstatbeständen die generalpräventive, d. h. die abschreckende Wirkung, die heute infolge der Geldentwertung stark abgenommen hat, erhöht werden können. So soll etwa künftig im ruhenden Verkehr die Busse so bemessen werden können, dass es sich selbst unter Berücksichtigung von Zeitgewinn und Bequemlichkeit per saldo nicht mehr lohnt, das Fahrzeug statt im Parkhaus einfach beim Parkverbot abzustellen. Auch sollten in Zukunft für Geschwindigkeitsexzesse unterschiedlich hohe Bussen festgelegt werden können, je nachdem, ob die Widerhandlung auf Autobahnen, innerorts oder ausserorts stattfindet, wie der Kommissionsprecher dies ausgeführt hat.

Die Anhebung des ganzen Strafrahmens gibt also dem Bundesrat in Zukunft bei der Ausgestaltung der Bussenliste mehr Flexibilität, mehr Abstufungsmöglichkeiten, was beim Antrag der Kommissionmehrheit hingegen unter Berücksichtigung der inzwischen aufgelaufenen Teuerung nicht oder sicher zu wenig der Fall ist, nachdem die 250 Franken nicht einmal der seit 1970 eingetretenen Teuerung entsprechen.

Die Kommissionmehrheit setzt die Präventionslatte effektiv zu tief an. Auch der Vergleich mit dem Ausland – es wurde bereits darauf hingewiesen – zeigt, dass wir bezüglich Bussenhöhe einen Nachholbedarf haben.

Die Kommissionminderheit erachtet es also angesichts der heute feststellbaren mangelnden Respektierung der Verkehrsregeln als unerlässlich, Ordnungsbussen so festzulegen, dass ihre Höhe tatsächlich geeignet ist, die Verkehrsteilnehmer von der Missachtung der Verkehrsregeln abzuhalten. Die Möglichkeit einer genügenden Erhöhung der einzelnen Ordnungsbussen dient damit sicher der Verbesserung der Verkehrssicherheit, und sie dient gleichzeitig dem Umweltschutz.

Es bleibt noch zu beachten, dass wir in der Schweiz auch in Zukunft Inflation und Geldentwertung haben werden und daher der Bundesrat die Möglichkeit haben muss, innerhalb der heute festzulegenden Höchstgrenze in den kommenden Jahren gewisse Bussenanpassungen vorzunehmen. Es bleibt zusätzlich zu beachten, dass es sich ja bei den Ordnungsbussen – im Gegensatz etwa zum Benzinpreis, im Gegensatz zur Autobahnvignette – um sogenannte vermeidbare Kosten handelt. Herr Kollege Bisig hat darauf hingewiesen. Das heisst: Diese Bussen muss ja überhaupt niemand bezahlen, der sich in jeder Hinsicht korrekt verhält. Wir wollen doch gerade mit dem neuen Bussensystem erwirken, dass sich künftig möglichst alle Verkehrsteilnehmer an die Verkehrsregeln halten.

Aus diesem Grunde erachtet die Kommissionminderheit die Erhöhung des Rahmens auf 300 Franken als angezeigt, dies um so mehr, als auch wir die Kompetenzdelegation an den Bundesrat zur periodischen Anpassung der Ordnungsbussen-Höchstgrenze streichen. Somit muss der neue Bussenrahmen wiederum für mehrere Jahre objektiv ausgesteckt werden.

Ich darf noch beifügen, dass die vorgeschlagene Höchstgrenze im Vernehmlassungsverfahren grossmehrheitlich auf Verständnis, auf Zustimmung gestossen ist und dass einzelne Vernehmlassungsteilnehmer sogar eine Erhöhung auf 500 Franken vorgeschlagen haben, so dass also die Erhöhung auf 300 Franken bestimmt als angemessen und als zweckmässig bezeichnet werden kann.

Nun zum zweiten, zur Kompetenzdelegation an den Bundesrat. Diese erachtet auch die Kommissionminderheit – in Übereinstimmung mit der Kommissionmehrheit – als staatspolitisch und rechtsstaatlich bedenklich; denn Bussen sind ja nicht irgendwelche Abgaben und Steuern, die laufend den gestiegenen Lebenshaltungskosten angepasst werden müssen, um die Staatskassen zu füllen. Bussen sind vielmehr ein Instrument des Strafrechtes. Im Strafrecht sind aber Indeklauseln unbekannt. Zudem ist es nicht an der Vollzugsbehörde, sondern – wie ich meine – am Gesetzgeber, also am Parlament, zuhanden der Justizbehörden die Höhe des Strafrahmens für die einzelnen Delikte festzulegen. Daher sollten wir die Zuständigkeit des Gesetzgebers im Ordnungsbussenverfahren nicht ausschalten, sondern sie beibehalten.

Im übrigen haben wir ja kürzlich bei den Strassenbenützungsgeldern diese Delegationskompetenz ebenfalls gestrichen und konnten dadurch eine referendumsmäßige Entlastung der Vorlage erwirken. Das dürfte auch hier der Fall sein. Wir können also etwas zum Vorteil der Vorlage unternehmen, damit sie weniger referendumsträftig wird.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, der Kommissionsminderheit zuzustimmen und den Vorschlag der Kommissionsmehrheit – Erhöhung auf bloss 250 Franken – abzulehnen.

**Cavadini Jean (L, NE):** Nous conviendrons tous, j'espère, dans ce Parlement, qu'il s'agit d'un objet mineur dans lequel les droits fondamentaux du citoyen ne sont pas concernés. Mais cet objet mineur soulève des passions. Ce que les membres de la commission ont pu entendre dans les séances de préparation a été parfois plus qu'étonnant.

Un premier point relevé tant par notre président que par M. Küchler: la simple augmentation du coût de la vie nous autoriserait à dépasser le montant de 300 francs qui a été retenu. Mais la véhémence des oppositions a été telle qu'on a même entendu évoquer la possibilité du référendum, ce qui nous paraît très largement excessif et, j'ose le dire, ce qui me paraît même un peu inquiétant.

La liberté du citoyen n'est pas taxée ici. L'amende ne représente pas un produit de consommation courant et ne nous paraît pas devoir être inscrite dans la liste des produits qui définit l'indice des prix au même titre que les produits du panier de la ménagère. Il est des augmentations que l'on peut éviter très simplement, c'est-à-dire en respectant les règles édictées.

C'est pourquoi je vous engage à suivre la minorité de la commission, tout en laissant à notre Parlement la capacité d'adapter périodiquement le montant des amendes.

**Gadient Ulrich (V, GR):** Zuerst möchte ich Ihnen mit der Kommission empfehlen, auf die Kompetenzdelegation zu verzichten, die mir aus den dargelegten staatspolitischen und rechtsstaatlichen Gründen bedenklich schiene.

Ich bitte sodann Herrn Bundesrat Koller im folgenden Punkt um erklärenden Aufschluss: Die eingesetzte Expertenkommission des EJPD hat vorgeschlagen, dass man für Geschwindigkeitsüberschreitungen künftig unterschiedliche Bussenhöhen dekretieren soll, je nachdem, wo das Ereignis stattfindet, ob innerorts oder beispielsweise auf der Autobahn. Es ist in der Tat ein grosser Unterschied, ob die Höchstgrenze innerorts – z. B. bei einem Kindergarten, bei einer Schule – überschritten wird oder ob das auf vielleicht leerer Autobahn morgens um 6 Uhr geschieht. Das ist ein zu beachtender Gesichtspunkt. Bis heute hatte man mit unserem Linearsystem keine Möglichkeit dazu, oder man hat davon nicht Gebrauch gemacht.

Ein Zweites: Die Expertenkommission meint, dass man die Überschreitenslimite im Ordnungsbussenverfahren auf Autobahnen allenfalls etwas höher ansetzen könnte, wenn man die Bussen entsprechend abstuft. Mir schiene diese flexible Handhabung angesichts der bis heute gemachten Erfahrungen und Voraussetzungen an sich zweckmässig.

Was die Bussenhöhe anbetrifft, so ist das meines Erachtens eine Ermessensfrage. Die Kommissionsmehrheit hat aus referendumpolitischen Gründen die Begrenzung auf 250 Franken empfohlen. Es ist davon auszugehen, dass es sich in der Tat beim Ordnungsbussensystem um ein solches für Übertretungen in Bagatellfällen handelt und dass die Rowdies und die Raser ganz sicher automatisch dem ordentlichen Verfahren unterworfen sein werden. Sie wissen, dass nach der heutigen Praxis ein Ordnungsbussenverfahren nur bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung bis zu 15 km/h in Frage kommen kann, und es gibt zusätzliche Kriterien, die Herr Danioth dargelegt hat, die zu einer erhöhten Gefährdung und damit zu einem anderen Vorgehen führen. Zudem greift natürlich auch das Administrativverfahren mit den beiden Massnahmen Androhung des Entzugs und Entzug des Führerausweises bei einer Überschreitung von 20 km/h bzw. 30 km/h.

Ich bin einverstanden – und es war von Interesse, dies zu hören –, dass man beabsichtigt, im Zusammenhang mit der SVG-Revision die Wiederholungstäter schärfer zu erfassen.

Ich möchte der Erwartung Ausdruck geben, dass man vor allem dort weiter geht, wo Alkohol mit im Spiel ist. Es wird auch zu fragen sein, ob wir uns die 0,8-Promille-Grenze weiterhin leisten wollen oder ob nicht auch da eine Korrektur nach unten nötig ist.

Ein Bedenken noch zur Verknüpfung der Anpassung der Busshöhe mit der Teuerung: Der Herr Kommissionspräsident sowie Herr Bundesrat Koller haben zum Ausdruck gebracht, dass sich die überwiegende Zahl der Automobilisten an die Vorschriften hält. Es ist manchmal jedoch auch für solche unvermeidlich, eine Ordnungsbusse einzufahren, und auf dieses Gros grundsätzlich korrekt fahrender Automobilisten sollte sich unsere Gesetzgebung ausrichten. Es ist zudem nicht zu unterschätzen und nicht zu übersehen, dass sich die Einkommenssituation breiter Kreise heute rapide verschlechtert hat, so dass die Verknüpfung mit der Teuerung allein kaum das absolute Kriterium sein darf.

Auch aus diesem Grunde blieb die Kommissionsmehrheit bei einem Bussenhöchstbetrag von 250 Franken.

**Piller Otto (S, FR):** Ich werde natürlich mit der Minderheit stimmen, was die 300 Franken anbelangt: Da bin ich persönlich überzeugt, dass das nicht überrissen ist. Ich möchte Sie aber bitten, dem Bundesrat im ganzen Absatz 2 zu folgen, wenn er an seiner Formulierung festhält.

Was ist das eigentlich für ein Staat, der sich immer wieder mit solchen Bagatellen beschäftigen muss? Ich meine, wir sprechen von «Bagatellbussen». Daneben wollen wir aber Regierungsreformen, wir wollen die Regierung entlasten. Hier könnte die Regierung alle fünf Jahre auf Antrag der Verwaltung die Ordnungsbussen der Teuerung anpassen. Aber nein, wir wollen, dass die Landesregierung praktisch alle fünf Jahre eine Botschaft unterbreitet, dass wir in unserem Parlament entscheiden, ob wir die Ordnungsbussen für Bagatellfälle der Teuerung anpassen wollen oder nicht!

Dabei haben wir Probleme wie die europäische Integration, die Aushandlung bilateraler Verträge mit Brüssel; wir müssen die Neat bauen; wir haben Revisionen im Krankenkassenbereich; wir werden nächste Woche Zwangsmassnahmen im Ausländerrecht behandeln, wo wir staatspolitisch und rechtsstaatlich ganz heikle Entscheide zu fällen haben. Aber hier von staatspolitischer Weisheit zu sprechen, wenn wir diese Teuerungsanpassung nicht der Regierung übertragen!

Wir wollen doch einen effizienten Staat, eine effiziente Regierung, ein effizientes Parlament, und da sollten wir uns doch nicht immer wieder in zwei Kammern und in zwei Kommissionen mit solchen Banalitäten beschäftigen, wenn wir derart grosse, gravierende Probleme zu lösen haben! Denken wir nur an die 200 000 Arbeitslosen in diesem Lande! Es sind wahrlich andere Aufgaben, die wir anpacken sollten, als alle fünf Jahre über Teuerungsanpassungen von Ordnungsbussen zu sprechen!

Ich bitte Sie, dem Entwurf des Bundesrates zu folgen.

**Loretan Willy (R, AG):** Vorerst möchte ich eine – allerdings veraltete – Interessenbindung offenlegen. Ich war in jungen Jahren während acht Jahren Präsident eines erstinstanzlichen Gerichtes in meinem Kanton und galt nicht unbedingt als der Mildesten einer, im Gegenteil, der Aarauer Präsident und ich galten als «Scharfrichter». Nun, das liegt über zwanzig Jahre zurück.

Ich möchte mich einzig zur Ansetzung der maximal möglichen Bussenhöhe im Ordnungsbussenkatalog äussern, den der Bundesrat neu zu fassen hat. Das Rowdytum auf unseren Strassen ist eine Tatsache. Aber dieses Rowdytum kann nicht allein mit Ordnungsbussen bekämpft werden, sondern es muss auch und vor allem im ordentlichen Strafverfahren angegangen werden. Die schwereren Vergehen und Übertretungen im Strassenverkehr – heute sind dies z. B. bereits Geschwindigkeitsüberschreitungen von mehr als 15 km/h, neu sollen es auf dem Autobahnnetz dann 25 km/h sein – werden im ordentlichen Strafverfahren – Verzeigung, Untersuchung, gerichtliches Verfahren – geahndet und müssen so geahndet werden. Denn hier können bedeutend höhere, schärfere, empfindlichere, eben abschreckendere Strafen als im Ord-

nungsbussenverfahren gefällt werden: Gefängnisstrafen bei Wiederholungstätern – nach meiner Meinung unbedingte Gefängnisstrafen – und/oder empfindliche Bussen, abgemessen am Verschulden, aber vor allem auch an den Einkommens- und Vermögensverhältnissen. Der Richter kann als Nebenstrafe sogar den Einzug der sogenannten Tatwaffe, des Automobils oder Motorrades, anordnen; eine Praxis, die sich z. B. im Kanton Zürich jetzt langsam herausbildet und die ich persönlich als richtig empfinde. Dazu kommt, dass die Praxis des Führerausweisentzugs – die in gewissen Kantonen zwar zu large ist, ich denke da an meinen ursprünglichen Heimatkanton; Herr Bloetzer hört nicht zu! – ebenfalls abschreckende Wirkung hat. Für viele Leute ist nämlich das sogenannte «Billet» nebst dem Zahnbürstchen das absolut notwendige Element, um überleben zu können – wichtiger als der Tauschein, wichtiger als die persönliche Bibel oder die Terminagenda.

Vor allem harte Strafen im ordentlichen Verfahren gegenüber Rowdies und eine klare Praxis des Führerausweisentzugs sind das, was wir anstreben müssen. Da kann der Bund, der ja im Strafverfahren nur eine begrenzte Zuständigkeit hat, nur wenig einwirken. Da müssen sich die Kantone, die kantonalen Staatsanwaltschaften und die Gerichte generell – vor allem die erstinstanzlichen, die Einzelrichter oder die Kollegialgerichte – wieder einmal einen Ruck geben, um sowohl die Spezial- wie die Generalprävention deutlich zu verstärken.

Natürlich haben auch Ordnungsbussen, vor allem für Leute, die noch ein Gewissen in sich tragen, eine gewisse abschreckende Wirkung, die wir aber nicht überschätzen dürfen. Ordnungsbussen wollen ja, wie der Name sagt, eine gewisse minimale Ordnung im rollenden und ruhenden Verkehr sicherstellen und nicht primär dem Kampf gegen Strassenrowdytum dienen. Für mich ist allerdings eine Übertretung, die mit Ordnungsbussen geahndet wird, nicht von vornherein ein sogenanntes Kavaliersdelikt. Aber – wenn wir so im Volk herumhören – viele Automobilisten betrachten Ordnungsbussen unter diesem Aspekt; das kann man ihnen vermutlich nicht so ohne weiteres «austreiben».

Die Kommissionsmehrheit unter Anführung von Kollege Gadiant wollte einfach in bezug auf die mögliche maximale Bussenhöhe das Fuder nicht überladen, aus Gründen, die Herr Gadiant bereits dargelegt hat. Für mich ist die Frage, ob die maximale Bussenhöhe 250 oder 300 Franken betragen soll, keine Glaubensfrage. Man darf daraus keinen Glaubenskrieg machen, denn auch bei einem Maximum von 250 Franken kann der Bundesrat den Ordnungsbussenkatalog gegenüber heute ganz wesentlich verschärfen. Er dürfte nur ganz selten schon kurz nach Inkrafttreten des revidierten Gesetzes voll ausgeschöpft werden, landen wir nun bei 250 oder 300 Franken maximaler Bussenhöhe.

Der Antrag der Kommissionsmehrheit ist auch ein Signal an Bundesrat und Verwaltung, nach der Kaskade von Steuer- und Abgabenerhöhungen – Mehrwertsteuer, Treibstoffzoll, Autobahngebühren usw. – mit neuen Belastungen des Bürgers vermehrt Zurückhaltung zu üben.

In diesem Sinne unterstütze ich den Antrag der Kommissionsmehrheit.

**Bühler Robert (R, LU):** Ordnungsbussen sollen ein Mittel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zum Teil des Umweltschutzes sein. Sie sind es aber nur, wenn ihre Höhe in Franken für den Regelverletzer tatsächlich als Busse empfunden wird. Also ist die Höhe der Busse entscheidend.

Ich unterstütze den Antrag der Minderheit unter anderem aus folgenden Gründen:

1. Es geht um die Wirksamkeit, wie ich schon gesagt habe.
2. Wir müssen Spielraum erhalten. Unterschiedliche Verstösse sind unterschiedlich zu ahnden, auch betreffend Ordnungsbussen. Es ist weder für die Sicherheit noch für den Umweltschutz ein Beitrag, wenn zum Beispiel in der blauen Zone dem einzigen Parkierer auf einem Feld mit 20 Parkplätzen für eine halbstündige Zeitüberschreitung eine gesalzene Busse aufgebrummt wird. Andererseits können Geschwindigkeitsüberschreitungen von 20 km/h gefährlich sein.
3. Es geht auch um die Unterstützung der Kantone, die sich in der Vernehmlassung für 300 Franken ausgesprochen haben.

Die Kantone müssen das Bundesgesetz vollziehen. Helfen wir ihnen gerade in unserer Eigenschaft als Standesvertreter!

4. Die Auseinandersetzung um diese 50 Franken empfinde ich an und für sich als ein unwürdiges Feilschen. Unterstützen wir die Minderheit der Kommission, den Bundesrat, die Kantone und schliesslich die Gefährdeten. Schützen wir sie besser, setzen wir die Höchstgrenze der Ordnungsbussen bei 300 Franken fest!

**Koller Arnold, Bundesrat:** Ich kann mich kurz fassen. Ich habe beim Eintretensreferat die wesentlichen Argumente für den Entwurf des Bundesrates schon vorgebracht.

Die Einhaltung der Tempolimiten, um die es vor allem geht, ist in unserem Land schlecht. Ich glaube, darüber sind sich alle einig. Die bisherigen Ordnungsbussen haben keinerlei abhaltende Wirkung mehr. Wenn Sie nur auf 250 Franken gehen, wird schon sehr rasch nicht einmal mehr die Teuerung ausgeglichen sein. Ich glaube, all das spricht wirklich eindeutig für diese neue Höchstgrenze der Ordnungsbussen von 300 Franken.

Ich darf im übrigen doch auch darauf hinweisen, dass diese vorgeschlagene Erhöhung auf 300 Franken auch in der Vernehmlassung eine grosse Mehrheit gefunden hat. Es waren vor allem die Automobilverbände, die Bedenken hatten.

Herr Loretan, ich möchte Ihnen doch zu bedenken geben: Ich bin auch der Meinung, dass man bei den Abgaben jetzt Zurückhaltung üben muss, aber Ordnungsbussen sind eine vermeidbare Belastung, im Unterschied zu Steuern und anderen Abgaben.

Nun noch eine Antwort auf die Frage von Herrn Gadiant. Wir haben in einer Expertengruppe diesen neuen Katalog tatsächlich neu aufgebaut, indem wir jetzt zwischen drei Kategorien unterscheiden möchten. Wir möchten die Ordnungsbussen in folgende drei Kategorien unterteilen: in Überschreitungen der Höchstgeschwindigkeit innerorts, in Überschreitungen der Höchstgeschwindigkeit ausserorts sowie auf Autostrassen und in Überschreitungen auf Autobahnen – natürlich in dem Sinne, dass Überschreitungen innerorts höhere Bussen bewirken als auf Autobahnen.

Um Ihnen ein Beispiel zu geben: Eine Überschreitung innerorts von 11 bis 15 km/h war bisher mit 100 Franken belegt, neu soll sie mit 200 Franken belegt sein, währenddem die gleiche Überschreitung auf Autobahnen nur mit 120 Franken belegt werden soll. Das ist vorläufig lediglich ein Vorschlag. Er wird selbstverständlich noch in die Vernehmlassung gehen und erst dann definitiv erlassen werden.

Aus all diesen Gründen möchte ich Sie wirklich dringend bitten – auch angesichts des abstimmungspolitischen Risikos –, dem Bundesrat zu folgen. Ich glaube, der Entwurf des Bundesrates ist sehr einleuchtend. Vor allem dann, wenn Sie den zweiten Satz streichen, ist es um so zwingender, dass Sie wirklich auf diese Höchstgrenze von 300 Franken gehen; denn wir werden natürlich wieder längere Zeit mit dieser neuen Höchstgrenze leben und leben müssen.

**Präsident:** Halten Sie am zweiten Satz fest, Herr Bundesrat?

**Koller Arnold, Bundesrat:** Ja! Ich bin der Meinung, dass es aus den Gründen, die Herr Piller genannt hat, ohne diesen zweiten Satz eigentlich nicht verständlich ist. Es gibt eine etwas unterschiedliche Praxis; es gibt Gesetze, wo Sie diese Kompetenzdelegation nicht vornehmen wollten. Aber bei den Swisslex-Vorlagen, einem Beispiel aus der jüngeren Vergangenheit, waren mehrere solche Klauseln eingebaut.

Wenn Sie das Milizsystem aufrechterhalten wollen, frage ich mich, ob Sie die Zeit finden werden, derart häufig über solche Vorlagen zu befinden.

Dagegen kann ich Ihnen – das zum politischen Ausgleich – sagen: Bei den anderen Divergenzen stimme ich den weniger weit gehenden Anträgen der Kommission zu.

**Danioth Hans (C, UR), Berichterstatter:** Ich bin froh, dass Herr Bundesrat Koller diese zusätzlichen Erklärungen abgegeben hat. Mir persönlich liegt viel daran, dass Sie den Entscheid in Kenntnis auch der anderen Anträge fällen und dass nicht der

«Pickel geschwungen» wird, um den «Röstigraben» nach dem 6. Dezember 1992 und nach dem 20. Februar 1994 wegen dieser 50-Franken-Differenz wieder zu vertiefen, wie es Herr Bühler Robert auf den Punkt gebracht hat: Ich erwähne die Kantone; sie waren mehrheitlich für 300 Franken.

Unsere Kommission hat übrigens mit VCS, ACS, TCS, FRS, Astag und der Konferenz der Polizeikommandanten Hearings durchgeführt. Die einen verlangen weniger als 300 Franken und die anderen unter Umständen sogar eine Erhöhung. Wichtig ist, dass die Geschwindigkeiten innerorts mit den höheren Bussen erfasst werden können; das hat Herr Bundesrat Koller zutreffend festgehalten.

Es ist zudem ein Signal für den Richter, für seine Bussenpraxis, dass er auch hier eine entsprechende Anpassung vornehmen muss. Wichtig scheint mir, dass – vielleicht war das ein Missverständnis des Herrn Kollegen Gadiant – die Mehrheit und die Minderheit der Kommission die Streichung der Kompetenzübertragung an den Bundesrat (betreffend die Anpassung der Höchstgrenze der Ordnungsbussen an die Lebenshaltungskosten) beantragen: Das gilt also nicht nur für die Mehrheit; sondern die Mehrheit und die Minderheit sind der Meinung, die Kompetenzübertragung an den Bundesrat solle gestrichen werden. Dies können wir nur mit voller Überzeugung tun, wenn der Bundesrat nicht sogar unter die Teuerung gehen muss.

Ich bin für die Mitteilung des Bundesrates sehr dankbar, dass die Regelung der Bussenkumulation und der Privatanzeigen vom Bundesrat im Sinne des Kommissionsantrages entgegengenommen wird. Wenn Sie das in Relation stellen, dann sind es diese 50 Franken nicht wert, dass wir auf die Barrikaden gehen und jetzt schon von Referendum sprechen.

#### Abstimmung – Vote

##### Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Minderheit	27 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit	8 Stimmen

##### Definitiv – Définitivement

Für den Antrag des Bundesrates	21 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	17 Stimmen

#### Abs. 3 – Al. 3

##### Angenommen – Adopté

#### Art. 2

##### Antrag der Kommission

....

a. ....

b. bei Widerhandlungen, die nicht von einem ermächtigten Polizeiorgan selber beobachtet wurden; ausgenommen sind Geschwindigkeitskontrollen und die Feststellung von Übertretungen durch automatische Überwachungsanlagen nach den Weisungen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements;

c. ....

d. (neu) wenn dem Täter zusätzlich eine Widerhandlung vorgeworfen wird, die nicht in der Bussenliste aufgeführt ist.

#### Art. 2

##### Proposition de la commission

....

a. ....

b. Aux infractions qui n'ont pas été constatées par des organes de police eux-mêmes, habilités à cet effet; sont exceptés les contrôles de vitesse et la constatation d'infractions au moyen d'installations automatiques de surveillance, conformément aux instructions du Département fédéral de justice et police;

c. ....

d. (nouvelle) Lorsqu'il est en outre reproché au contrevenant d'avoir commis une infraction qui ne figure pas dans la liste des amendes d'ordre.

**Danioth Hans (C, UR)**, Berichterstatter: Die Änderung von Buchstabe a betrifft nur den französischen Text.

Die Bestimmung in Buchstabe b findet sich heute sinngemäss in der Verordnung. Die Kommission hat sie in den Gesetzentwurf aufgenommen, um sicherzustellen und zu verdeutlichen, dass Widerhandlungen, die nicht von einem ermächtigten Polizeiorgan selber beobachtet worden sind, nicht im Ordnungsbussenverfahren geahndet werden können. Der Bundesrat hat nämlich beantragt, den bisherigen Buchstaben b, also das Verbot der Behandlung von Privatanzeigen im OB-Verfahren, aufzuheben und durch eine neue Bestimmung zu ersetzen. Der Bundesrat erhofft sich durch den Einbezug von Privatanzeigen in das OB-Verfahren eine Entlastung und verweist auf die Möglichkeit, dass der Angezeigte auch hier die Ordnungsbussen ablehnen und die Beurteilung durch ein Gericht verlangen kann. Die Kommission wendet sich gegen eine derartige Ausweitung der Bussenkompetenz im OB-Verfahren. Die Kommission befürchtet ernsthaft, dass mit einer derartigen Ausweitung dem Denunziantentum Tür und Tor geöffnet wird. Man kann, wie dies vor allem im Strassenverkehr leider zunehmend vorkommt, jemanden bei der Polizei anzeigen, wobei erfahrungsgemäss nicht immer – nicht immer – uneigennützige Motive mitspielen. Der Denunzierte würde dann ohne nähere Abklärung des Sachverhaltes – und vor allem, ohne dass er vorher Stellung nehmen könnte – eine Ordnungsbusse erhalten und müsste, um seine Unschuld zu beweisen, das ordentliche Verfahren in Gang setzen. Ein derartiges Vertauschen der Partierollen wäre auch rechtsstaatlich bedenklich.

Dieser Ablehnung von Privatanzeigen im OB-Verfahren widerspricht es andererseits nicht, dass die Umschreibung der ermächtigten Polizeiorgane im Kompetenzbereich der Kantone bleiben soll. Es können also gegebenenfalls auch Hilfspolizei- oder bei Wald- und Alpstrassen auch vereidigte Organe dieser Körperschaften oder Forstorgane zur Anzeige ermächtigt werden; dann sind sie eben nicht mehr Privatpersonen. Eine bereits in der Verordnung enthaltene Ausnahme von der Regel, dass Widerhandlungen von einem ermächtigten Polizeiorgan selber beobachtet werden müssen, stellen die Geschwindigkeitskontrollen und die Feststellung von Übertretungen durch automatische Überwachungsanlagen bei Lichtsignalanlagen dar, wofür das EJPD entsprechende Weisungen erlässt. Diese Ausnahme, die bereits jetzt besteht, ist ebenfalls in den Gesetzentwurf aufgenommen worden.

**Ziegler Oswald (C, UR)**: Es ist bereits dargelegt worden, was es bedeutet, wenn wir Buchstabe b aufheben bzw. nicht aufheben. Ich habe aber trotzdem zwei Fragen:

1. Herr Bundesrat Koller, was wollten Sie konkret mit der Aufhebung dieses Buchstabens b? Wollten Sie das, was jetzt der Kommissionsberichterstatter sagte, oder wollten Sie etwas anderes? Wenn ja, was?

2. Ist es richtig, dass das heutige Recht weiterhin gilt, wenn wir der Kommission folgen, ausgenommen für die erwähnten «Blechkolizisten»?

**Koller Arnold**, Bundesrat: Herr Ziegler Oswald möchte unsere legislatorische Intention kennen. Wir haben Ihnen beantragt, den bisherigen Buchstaben b aufzuheben, um auch Widerhandlungen, die nicht von einem ermächtigten Polizeiorgan selber beobachtet worden sind, im Ordnungsbussenverfahren zu ahnden. Das war das Anliegen. Der Vorteil hätte aus unserer Sicht darin bestanden, dass die Polizei bei klarer Beweislage selber eine Busse verhängen kann. Die Strafstiz wäre von weiteren Bagatelldelikten entlastet worden, und dem Fehlbaren bliebe das unangenehmere und in der Regel auch teurere Strafverfahren erspart. Hätte er es aber gewollt, hätte er es trotzdem verlangen können. Das war unser gesetzgeberisches Anliegen.

Offenbar hat die Kommission jetzt Bedenken gehabt, dass dadurch die Privatanzeigen noch gefördert würden. Privatanzeigen sind ja heute schon möglich und werden auch künftig möglich sein; aber der Unterschied besteht eben nun darin, dass bei solchen Privatanzeigen das normale, ordentliche Verfahren und nicht das Ordnungsbussenverfahren durchgeführt werden muss.

Das sind zwei Güter, die man gegeneinander abwägen muss. Wir waren der Meinung, es liege eigentlich im Interesse der Betroffenen selber, bei klarer Lage dieses einfachere Verfahren zu akzeptieren. Wenn jemand das nicht gewollt hätte, hätte er immer noch das ordentliche Verfahren verlangen können. Aber ich gebe zu, man könnte das politisch vielleicht als Förderung der «Privatdetektive» auffassen, und deshalb würde ich aus dieser Frage kein grosses Problem machen.

*Angenommen – Adopté*

### Art. 3

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

### Art. 3a

*Antrag der Kommission*

Abs. 1

.... auferlegt. (Rest des Absatzes streichen)

*Abs. 1bis (neu)*

Die Summe mehrerer Bussenbeträge darf aber das Doppelte der Höchstgrenze gemäss Artikel 1 Absatz 2 nicht übersteigen.

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

### Art. 3a

*Proposition de la commission*

Al. 1

.... une amende globale. (Biffer le reste de l'alinéa)

*Al. 1bis (nouveau)*

La somme de plusieurs amendes ne peut cependant dépasser le double de la limite maximale selon l'article premier, 2e alinéa.

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Danioth** Hans (C, UR), Berichterstatter: Auch diese Bestimmung blieb nicht unbestritten. Es handelt sich um die Kumulation bei mehrfacher Übertretung. Nach geltendem Recht ist die Kumulation von mehreren Ordnungsbussen bei mehreren Tatbeständen auf Verordnungsstufe geregelt und summenmässig auf 150 Franken beschränkt.

Der Bundesrat beantragt nun, diese Schranke, welche nach unserer Auffassung ebenfalls ins Gesetz gehört, sei fallenzulassen und ihm sei die Kompetenz zu erteilen, die Kumulation und die summenmässige Höchstbegrenzung festzulegen.

Die Kommission lehnt auch hier eine Kompetenzdelegation zur strafrechtlichen Kodifizierung an den Bundesrat ab. Wir sind aus staatspolitischen Überlegungen grundsätzlich der Auffassung, dass derartige Aufgaben in die Hände des Parlamentes gehören. Sie erachtet die Normierung im Gesetz als unerlässlich – das haben wir vorgeschlagen – und möchte zudem die Höchstlimite von kumulierten Bussen auf das Doppelte der Höchstgrenze beschränken. Daraus resultiert die Streichung des zweiten Satzes in Absatz 1 und die Aufnahme eines Absatzes 1bis (neu). Absatz 2 bleibt unverändert.

**Koller** Arnold, Bundesrat: Wie ich Ihnen schon gesagt habe: Nachdem Sie beim wichtigen Artikel 1 dem Entwurf des Bundesrates zugestimmt haben, kann ich mich hier mit dieser Limitierung einverstanden erklären.

Ich möchte aber auf folgendes hinweisen: Unseres Erachtens muss am zweiten Satz von Absatz 1 («Der Bundesrat regelt die Ausnahmen.») festgehalten werden, weil es Gesetzeskonkurrenzen gibt, die dem gleichen Schutzzweck dienen, und dann müssen wir die Möglichkeit einer Ausnahme von der Kumulation der Bussen haben. Aber wenn beispielsweise für die gleiche Übertretung eine Person sowohl als Fahrer wie auch als Halter des Motorfahrzeuges betroffen ist, dann wäre es widersinnig, eine Kumulation vorzunehmen. Deshalb sollte an die-

sem zweiten Satz unbedingt festgehalten werden. Das hat man in den Kommissionsberatungen wahrscheinlich übersehen.

**Danioth** Hans (C, UR), Berichterstatter: Ich kann mich hier höchstens als Mitglied der Kommission äussern. Wir haben diese Frage nicht diskutiert, wir wurden auch nicht auf dieses Problem hingewiesen. Ich möchte lediglich auf Artikel 12 des bestehenden Gesetzes verweisen, Herr Bundesrat. Dort heisst es: «Der Bundesrat regelt die Einzelheiten und bestimmt oder genehmigt die Formulare.» Er kann also im Rahmen des Gesetzes die Einzelheiten regeln; soweit ihm eine Kompetenz erteilt ist, soll sich diese auch auf Artikel 3a beziehen. Ich fühle mich einfach überfordert, jetzt hier eine andere Haltung einzunehmen.

Ich bitte Sie, unserem Antrag zuzustimmen, dem Bundesrat aber eine Ausnahmekompetenz bei der Bussenfestsetzung bzw. bei der Kumulationsberechnung zu erteilen. Ich nehme an, das wird dann im Zweitrat noch diskutiert und näher geprüft.

**Koller** Arnold, Bundesrat: Mir ist es gleich, ob Sie es heute entscheiden oder ob im Zweitrat bzw. im Differenzbereinigungsverfahren entschieden wird.

Mein Anliegen geht zugunsten der Täter, also in Ihre Richtung. Sie haben diese Einschränkung in Absatz 2 auch zugunsten der Täter vorgenommen. Das Prinzip in Absatz 1 ist: Wenn mehrere Widerhandlungen vorkommen, führt das zur Kumulation. Nun gibt es offenbar Übertretungen, wo das widersinnig ist: Wenn die gleiche Person Halter und Führer des Motorfahrzeuges ist und der gleiche Schutzzweck besteht, macht die Kumulation keinen Sinn.

Ich glaube, das muss doch der Gesetzgeber entscheiden. Dass wir Ausnahmen vorsehen können, können wir nicht von der blossen Vollzugskompetenz in Artikel 12 OBG ableiten.

Aber ob Sie das heute so halten wollen oder ob Sie das zu vertieften Diskussionen in den Zweitrat geben, ist eine sekundäre Frage.

**Danioth** Hans (C, UR), Berichterstatter: Den zusätzlichen Erklärungen von seiten des Bundesrates glaube ich – was ich auch von den Kommissionskollegen höre – zustimmen zu können. Es handelt sich also hier um ein Problem der Ideal- oder Realkonkurrenz, das in die Kompetenz des Bundesrates fällt.

In diesem Sinne kann ich zustimmen.

*Abs. 1 – Al. 1*

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag des Bundesrates

offensichtliche Mehrheit

Für den Antrag der Kommission

Minderheit

*Abs. 1bis, 2 – Al. 1bis, 2*

*Angenommen – Adopté*

### Art. 5

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Danioth** Hans (C, UR), Berichterstatter: Die bisherige Bestimmung, wonach Ordnungsbussen nicht in das Zentralstrafregister eingetragen werden, soll gemäss Entwurf des Bundesrates und Antrag der Kommission aufgehoben werden. Mit der Neuregelung der Eintragungen im Zentralstrafregister und der Revision der Verkehrszulassungs- und der Ordnungsbussenverordnung vom 13. November 1991 (alles gemäss Postulat Gadiant 89.417) werden Ordnungsbussen nicht mehr registriert. Dieser Bestimmung ist damit die Grundlage entzogen, und es erübrigt sich damit auch weitere Erörterungen.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 6**

Antrag der Kommission  
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates  
*Proposition de la commission*  
Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Danioth** Hans (C, UR), Berichterstatter: Die bisherige Bedenk- und Zahlfrist von 10 Tagen ist in Anpassung an die heutigen Zahlungsmodalitäten auf 30 Tage verlängert worden. Diese Erleichterung ist allseits akzeptiert worden. Die Kommission stimmt ebenfalls zu.

Angenommen – Adopté

**Art. 7**

Antrag der Kommission  
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates  
*Proposition de la commission*  
Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Danioth** Hans (C, UR), Berichterstatter: Die Bestimmung, wonach der Bundesrat ermächtigt war, festzulegen, ob und in welchem Ausmass bei eintragungspflichtigen Bussen Kosten erhoben werden, ist ebenfalls hinfällig geworden. Ein Kostenanteil ist – wie man uns versichert hat – im Bussenbetrag inbegriffen. Daraus resultiert die neue Formulierung von Artikel 7, welche in der Kommission unbestritten geblieben ist.

Angenommen – Adopté

**Art. 10 Abs. 3**

Antrag der Kommission  
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Art. 10 al. 3**

*Proposition de la commission*  
Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Danioth** Hans (C, UR), Berichterstatter: Mit der Aufhebung der Registrierpflicht in Artikel 5 entfällt auch diese Bestimmung. Denn die Polizeiorgane können nicht, ohne in Willkür zu verfallen, mutmassen, welcher im OB-Verfahren Verzeigte einer strengeren Strafe bedarf und welcher nicht. Sogenannte lokale Polizeipostenregister dürfen nicht mehr zu einer Verschärfung herangezogen werden.

Angenommen – Adopté

**Art. 11 Abs. 2**

Antrag der Kommission  
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Art. 11 al. 2**

*Proposition de la commission*  
Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Danioth** Hans (C, UR), Berichterstatter: Der Hinweis, wonach der bereits bezahlte Betrag im Falle der Überweisung an das Gericht anzurechnen ist, kann als überflüssig gestrichen werden.

Angenommen – Adopté

**Ziff. II, III**

Antrag der Kommission  
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Ch. II, III**

*Proposition de la commission*  
Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Danioth** Hans (C, UR), Berichterstatter: Damit komme ich zur letzten Änderung. Zu Ziffer II: Die geltende Vorschrift des Strassenverkehrsgesetzes (Art. 99 Ziff. 3) bestimmt, dass der

Fahrzeugführer, der die erforderlichen Ausweise oder Bewilligungen nicht mit sich führt, mit Busse bis zu 10 Franken bestraft wird. Dieses Relikt einer summenmässigen Beschränkung im SVG ist aufzuheben und der Tatbestand gleich wie die übrigen in der Ordnungsbussenliste festzulegen. Die Kommission ist damit ebenfalls einverstanden.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble  
Für Annahme des Entwurfes

28 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

93.074

**Zivilprozess.**  
**Internationale Übereinkommen**  
**Procédure civile.**  
**Conventions internationales**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 8. September 1993 (BBl III 1261)  
Message et projet d'arrêté du 8 septembre 1993 (FF III 1185)

Antrag der Kommission  
Eintreten  
*Proposition de la commission*  
Entrer en matière

**Petitpierre** Gilles (R, GE), rapporteur: La technicité de l'arrêté qui vous est soumis ne vous aura sûrement pas échappé. C'est pourquoi je vais tenter de vous en présenter les grandes lignes seulement et vous suggérer, dans la mesure où les éléments véritablement politiques n'exigent pas le contraire, de faire confiance aux spécialistes du droit international qui l'ont préparé, aux explications contenues dans le message du Conseil fédéral, qui est, je le souligne, d'une qualité exceptionnelle, et naturellement aux explications du représentant du Conseil fédéral qui est, on s'en souvient, un professeur de droit.

L'internationalisation des relations de toute nature entraîne naturellement celle des relations juridiques et judiciaires en particulier. La Suisse, qui est un pays ayant beaucoup d'échanges, est particulièrement touchée par cette évolution. Le développement et la modernisation du droit de la procédure internationale nous intéressent donc très directement.

Les quatre conventions que le Conseil fédéral se propose de ratifier s'inscrivent dans ce développement, qui prolonge une politique qui remonte à il y a plus d'un siècle. Elle est illustrée par les Conventions de La Haye de 1905 et 1954 qui sont ici perfectionnées. Elle s'illustre aussi par la Convention de Lugano concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale. Les conventions qui nous sont soumises aujourd'hui n'innovent pas fondamentalement, mais elles améliorent le fonctionnement de la justice, en particulier dans les relations avec les pays de tradition anglo-saxonne.

La Convention de La Haye de 1965, que l'on appelle Convention 65, est l'objet de l'article 1er de l'arrêté. Elle veut faciliter l'entraide concernant les significations et les notifications en matière civile et commerciale. Cette dernière notion ne fait pas l'objet d'une définition générale. Elle relève des ordres juridiques des pays concernés, mais elle n'en reste pas moins utilisable dans la mesure où l'on se réfère à la nature

## **Ordnungsbussen im Strassenverkehr. Bundesgesetz. Änderung**

### **Amendes d'ordre. Modification de la loi**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.073
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.03.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	65-74
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 995

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.