

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

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1–3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1–3

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

109 Stimmen

Dagegen

2 Stimmen

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

Ordnungsantrag – Motion d'ordre

Blatter Ulrich (C, OW): Ich war gestern nicht im Saal und konnte die Begründung von Herrn Steinemann somit nicht zur Kenntnis nehmen. Ich möchte hier klarstellen, dass eine parlamentarische Initiative ja nicht ein endgültiger, definitiver Vorschlag ist, sondern eine allgemeine Anregung, eine Idee. Wenn wir demnach Folge geben, so heisst das, dass man diese Idee prüfenswert findet. Im Detail muss sie selbstverständlich noch ausgearbeitet werden.

Im vorliegenden Fall ist es aus meiner Sicht sehr wichtig, dass man alle Details genau prüft. Ich habe mit Herrn Kollege Dünki, er ist Gemeindeschreiber, lange über meinen Vorschlag diskutiert. Er meinte, heute sei das Prüfen von Listen für eine Gemeindekanzlei eine unwahrscheinlich mühsame Angelegenheit.

Heute können die Gemeinden EDV-Listen ausdrucken; das entspricht dem Stimmregister. Wenn man einen ausgefüllten Bogen auf der Gemeindekanzlei beglaubigen lassen will, sind diese Listen alphabetisch geordnet; man findet z. B. sofort den Herrn Steinemann und kann einen Vermerk anbringen, wonach er unterschrieben hat. Werden solche Listen an drei, vier Orten aufgelegt, ist es sehr einfach, auf diesen Listen zu prüfen, ob Herr Steinemann in seinem Eifer an drei Orten unterschrieben hat, und dann wird er halt zweimal gestrichen. Dieser Ablauf – das hat mir Herr Dünki bestätigt – wäre sehr einfach und würde eine eindeutige Verbesserung des heutigen Systems bringen.

Ein weiterer Punkt ist die Stimmabgabe im Korrespondenzverfahren. Ich bin überzeugt, dass man meinen Vorschlag auch in diesem Punkt prüfen muss und dass man bei einem Referendum die Stimmabgabe mit einem Couvert vermutlich sehr einfach so machen könnte. Sie sehen an diesen Details, dass es eine Idee ist, die genau geprüft werden muss. Es sind noch nicht alle Details vorhanden. Aber ich finde die Idee nach wie vor prüfenswert und gut.

Aus diesem Grund bitte ich Sie, auf Rückkommen zu verzichten.

Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag Steinemann

72 Stimmen

Dagegen

28 Stimmen

Le président: Nous votons donc une deuxième fois sur l'initiative parlementaire Blatter.

93.435

**Parlamentarische Initiative
(Blatter)**

**Unterschriftenrecht
bei Referenden und Volksinitiativen**

**Initiative parlementaire
(Blatter)**

**Référendums et initiatives populaires.
Droit de signature**

Rückkommen – Revenir

Siehe Seite 469 hiavor – Voir page 469 ci-devant

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission

(keine Folge geben)

70 Stimmen

Für den Antrag Blatter

(Folge geben)

26 Stimmen

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)

Beschluss des Ständerates vom 3. März 1994

Décision du Conseil des Etats du 3 mars 1994

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Antrag der Kommission

Eintreten

Antrag Dreher

Nichteintreten

Antrag Zwahlen

Nichteintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Proposition Dreher

Ne pas entrer en matière

Proposition Zwahlen

Ne pas entrer en matière

Caccia Fulvio (C, TI), rapporteur: La loi fédérale sur les amendes d'ordre infligées aux usagers de la route date du 24 juin 1970, même si elle est entrée en vigueur seulement le 1er janvier 1973. Elle a donc un quart de siècle. Elle introduit une procédure très simple pour poursuivre des infractions mineures à la loi fédérale sur la circulation routière. Il s'agit d'infractions qui ne doivent pas nuire aux autres usagers de la route ni leur provoquer des dangers, et qui doivent être constatées de façon claire de la part de la police.

La procédure est très rapide, parce qu'elle est très schématique, et ne considère d'aucune manière toute une série d'éléments personnel qui comptent normalement dans un jugement pénal de type normal. Elle a permis de décharger consi-

dérablement la justice pénale, et on peut constater que cette loi a fait ses preuves pendant ses 22 ans d'application. L'aspect le plus faible de cette loi est la perte d'efficacité de prévention qu'elle a subie par le fait que le montant maximal de l'amende en est resté aux 100 francs fixés il y a 25 ans. Le coût de la vie a augmenté entre temps de plus de 160 pour cent et, au surplus, on a enregistré une augmentation réelle des revenus de 30 pour cent environ.

Le Conseil fédéral, et le Conseil des Etats déjà, sont d'avis d'adapter les 100 francs à cette augmentation pour fixer ce maximum à 300 francs. C'est le changement le plus important de cette loi. Il ne s'agit pas de tripler toutes les amendes actuelles, mais de permettre un meilleur échelonnement d'après la gravité des infractions. Dans le cas de dépassements de vitesse par exemple, on veut distinguer entre les cas qui se réalisent à l'intérieur d'une localité, à l'extérieur ou encore sur l'autoroute. Il faut souligner avec force qu'il ne s'agit en aucun cas d'une taxe ou d'une redevance qui touche l'ensemble des usagers, mais exclusivement ceux qui, délibérément ou sans s'en apercevoir, commettent des infractions. Dans la mesure où cette hausse du montant maximum augmente l'effet de prévention, elle a même des retombées positives aussi pour les usagers respectueux des règles parce qu'elle contribue à augmenter la sécurité de la circulation routière.

Le deuxième changement est constitué par la délégation prévue au Conseil fédéral de pouvoir adapter le maximum de l'amende à l'évolution du coût de la vie, en règle générale tous les cinq ans. Par cette mesure, on veut éviter que trop de temps s'écoule avant la prochaine révision, mais on veut aussi éviter d'engager chaque fois, tous les cinq ans, les deux commissions concernées et les deux Conseils. En adaptant le maximum de l'amende, on doit aussi adapter la limite dans le cas d'un concours de plusieurs infractions, limite au-delà de laquelle on tombe dans la procédure pénale normale. Le Conseil des Etats a établi ce montant au double du maximum, c'est-à-dire à 600 francs.

Votre commission a décidé l'entrée en matière, par 21 voix contre 1. Au vote sur l'ensemble à la conclusion des débats, par 15 voix contre 1 et avec 4 abstentions, elle vous invite à adopter la modification de la loi.

Pour ce qui est des propositions de minorité, j'y reviendrai lorsque nous passerons à la discussion de détail.

Hämmerle Andrea (S, GR), Berichterstatter: Die Ordnungsbussen sind eigentlich eine strafrechtliche Spezialität, indem die gleiche Übertretung in jedem Fall genau gleich behandelt wird. Weder das Verschulden noch die persönlichen Verhältnisse, noch das Vorleben, noch der Rückfall sind erheblich; dies im Unterschied zum klassischen Strafrecht. Dieses Verfahren hat natürlich einen Vorteil, es ist nämlich ein einfaches, rasches und effizientes Verfahren. Das Verfahren hat aber offensichtlich auch einen Nachteil. Er besteht darin, dass keine Differenzierung möglich ist. Jeder wird als Ersttäter behandelt, auch wenn er diese Normen vielfach übertreten hat, wenn er also ein Wiederholungstäter ist. Die Ordnungsbussen werden prinzipiell nur für Bagatelvergehen angewendet.

Nun gibt es eigentlich zwei Gruppen von Bagatelvergehen. Es gibt auf der einen Seite offensichtliche Bagateldelikte. Ich kann Ihnen ein Beispiel nennen: das Loslassen der Pedale auf dem Velo. Das ist also schon ein Straftatbestand, der mit einer Ordnungsbusse von – glaube ich – zehn Franken belegt wird. Ins Ordnungsbussenverfahren gehören aber auch gravierendere Delikte, und hier sind als wichtigste Gruppe die Geschwindigkeitsüberschreitungen zu nennen. Die sind denn auch ganz eindeutig das Hauptthema dieser Gesetzesänderung.

Das Ordnungsbussengesetz ist ein Rahmengesetz. Die Busenliste, die aufgrund dieses Gesetzes erlassen wird, wird vom Bundesrat erstellt. Hier geht es eigentlich nur darum, die Höchstgrenze dieser Bussen festzulegen. Es ist Hauptzweck der Vorlage, die Höchstgrenze der Ordnungsbussen von 100 Franken auf 300 Franken zu erhöhen. Der Rahmen wird also erweitert. Innerhalb dieses Rahmens hat der Bundesrat dann die Kompetenz, die Möglichkeit, diese Busenliste zu erstellen.

Warum ist diese Revision wichtig, und warum ist diese Heraussetzung der Höchstgrenze wichtig? Herr Caccia hat es schon gesagt: Seit über zwanzig Jahren ist dieses Gesetz in Kraft, und seit über zwanzig Jahren sind weder der Rahmen noch die Bussen selber angepasst worden. Das heisst, dass diese Bussen natürlich gegenüber 1973 ihre Abschreckungswirkung weitgehend verloren haben. Die Höhe der Bussen ist auf der einen Seite massgebend für die Abschreckungswirkung. Auf der anderen Seite spielt aber auch die Wahrscheinlichkeit eine Rolle, bei der Übertretung erwischt zu werden. Man muss also immer beide Aspekte im Auge behalten. Hier geht es aber eben nur darum, diesen Rahmen zu erhöhen.

Mit einem weiter gesteckten Rahmen ist auch eine bessere Differenzierung zwischen absoluten Bagateldelikten und gravierenderen Verstössen möglich.

Ich möchte den Bundesrat hier auffordern – in der Kommission wurde das auch mehrmals gesagt –, diese Differenzierung dann auch wirklich vorzunehmen, die wirklichen Bagatellfälle vielleicht sogar hinauszuerwerfen oder doch mindestens nur noch symbolisch zu bestrafen und die gravierenderen Fälle – hier geht es vor allem um die Geschwindigkeitsübertretungen – auch schärfer zu sanktionieren.

Wir haben als weiteren Inhalt eine Kompetenzdelegation an den Bundesrat, die Höchstgrenze der Ordnungsbussen sei alle fünf Jahre den Lebenshaltungskosten anzupassen. Wir kommen in der Detailberatung darauf zurück, ebenso auf die Höhe der Höchstgrenze.

Ein Letztes noch: Das Ordnungsbussengesetz ist ein Teil unseres Sanktionssystems. Es geht also um eine strafrechtliche Massnahme, um eine Sanktionsnorm. Es handelt sich um Bussen, und es handelt sich nicht – wie dann wahrscheinlich auch noch gesagt wird – um Fiskalabgaben. Das ist ein ganz wesentlicher Punkt. Mit diesen Sanktionen wird nur belegt, wer sich Verstösse zuschulden kommen lässt. Wer sich korrekt, gesetzeskonform verhält, hat also mit diesen Bussen nichts zu tun, für den wird der Individualverkehr nicht verteuert.

Ich bitte Sie, auf diese Vorlage einzutreten und der Linie von Bundesrat, Kommissionmehrheit und Ständerat zu folgen.

Zwahlen Jean-Claude (C, BE): Si je devais, ce matin, vous déclarer mes intérêts personnels, je vous avouerais que je suis membre-soutien et un habitué des amendes d'ordre. Je sais donc de quoi je parle, contrairement à plusieurs d'entre nous qui n'utilisent que très peu leur voiture. Et c'est par expérience que je vous fais cette proposition de non-entrée en matière.

Jugez-en plutôt par mon dernier tableau de chasse des derniers mois. En deux mois, ceci vraiment par hasard puisque c'est après trois années vierges, j'ai récolté pas moins de quatre amendes d'ordre entre novembre et décembre 1994, et ceci dans quatre cantons suisses différents. Je renonce toutefois à demander un rabais de quantité à M. le conseiller fédéral.

Je prétends pourtant ne pas conduire dangereusement: ceci, premièrement, par éducation, par bon sens et respect de la vie d'autrui. Deuxièmement, ce n'est ni rouler dangereusement, ni compromettre la sécurité d'autrui, ni porter atteinte d'ailleurs à l'environnement que de rouler 10, 15 ou 20 kilomètres à l'heure au-delà des prescriptions par trop restrictives en vigueur dans notre pays. Avec plus de 30 000 kilomètres par année au compteur, il est évident que je roule professionnelle bien plus que la moyenne des Suisses; de Milan à Karlsruhe, de Saarbrücken à Epinal – ce n'est pas une image d'Epinal –, c'est une nécessité commerciale, non pas pour me promener, mais pour travailler.

Prétendre donc, Monsieur le Conseiller fédéral, que vous souhaitez limiter les atteintes à l'environnement par le triplement des amendes d'ordre, ainsi que vous l'affirmez dans le message, c'est vraiment prendre les citoyens pour des imbéciles qu'ils ne sont pas. Il faut se souvenir qu'avec les voitures modernes que nous connaissons, très souvent, aux limites prescrites par les lois suisses, nous roulons en dessous des 3000 tours/minute; il n'y a donc plus aucune pollution. A mon avis, vous contribuez, par cette mesure extrémiste, à créer un vent de révolte compréhensible contre de tels actes abusifs de l'autorité et surtout avec de tels arguments fallacieux.

La deuxième raison principale de cette révision invoquée par le Conseil fédéral, c'est qu'il aurait épuisé toutes les possibilités offertes par la limite maximum légale pour les amendes d'ordre et, dit-il, l'effet général de prévention aurait ainsi diminué. Permettez-moi, Monsieur le Conseiller fédéral, d'en douter.

A titre d'exemple, les quatre amendes d'ordre que je viens de citer, dans quatre cantons différents, m'ont coûté 320 francs à Genève, pour 15 kilomètres à l'heure en trop à la sortie de la ville, le long du lac, alors qu'il n'y avait pratiquement personne; m'ont coûté 240 francs à Yverdon sur l'autoroute, après un très long pont rectiligne où j'étais seul sur l'autoroute; et m'ont coûté enfin 180 francs à l'entrée d'un village, Reconvilier, dans le Jura-Sud, donc sous administration bernoise. Ce jour-là, précisément, je me rendais à la Commission des transports et des télécommunications qui discutait des amendes d'ordre et j'étais pressé de m'y rendre et de m'y battre! Enfin, j'ai payé 20 francs, quinze jours plus tard, à Oensingen, alors que je roulais à 58 kilomètres à l'heure, à la sortie du village encore une fois. Les quatre fois, je n'ai vu aucun gendarme quelque part. C'est frustrant, ce sont des appareils qui vous guettent, ce n'est guère sympathique. On avait au moins en son temps le plaisir d'échanger quelques mots avec les gendarmes.

Ces tarifs, Monsieur le Conseiller fédéral, sont des avertissements financiers suffisamment chers, car payer 900 francs, sans avoir commis de fautes graves, c'est déjà cher payé. Et je peux vous assurer que la leçon porte ses fruits. La limite actuelle de 100 francs n'est donc pas respectée et la porter à 300 francs risque de pousser les cantons à demander des tarifs absolument exorbitants. Il est aussi fallacieux de prétendre que vous voulez augmenter la sécurité routière par le triplement des amendes d'ordre. La vérité c'est que ce triplement des tarifs vise un seul but, qui est fiscal: faire rentrer plus d'argent dans les caisses de l'Etat, qu'il soit cantonal ou fédéral importe peu pour celui qui paie. Vous faites d'une amende préventive une nouvelle taxe routière, que paieront bon nombre d'automobilistes parfaitement honnêtes et prudents, mais souvent désireux de se déplacer à une certaine vitesse, et qui contreviennent ainsi à des limites souvent arbitraires et qui sont, faut-il le rappeler, les plus restrictives de tous les pays d'Europe.

Curieusement, les contrôles ont très souvent lieu dans les tronçons rectilignes, à l'entrée ou à la sortie des localités. On peut s'en étonner. En fait, c'est une preuve que l'on vise la rentabilité financière et non pas la sécurité routière, Monsieur le Conseiller fédéral. Curieux pays que la Suisse, où l'on a de plus en plus le sentiment que vous cherchez à pénaliser et punir des gens honnêtes qui bougent et qui travaillent, alors que vous dites manquer de policiers pour arrêter les dealers, les vendeurs de drogue, les malfrats de tous genres qui augmentent la criminalité dans le pays, et les brasseurs d'argent sale de tous horizons!

En résumé, je constate que le niveau actuel des amendes d'ordre, par ces temps de récession et de salaires non adaptés au renchérissement, est bien assez élevé pour rester dissuasif, que les motifs invoqués par le Conseil fédéral sont en partie fallacieux et que le triplement des tarifs correspondrait à un nouvel impôt injuste à charge d'automobilistes actifs et productifs, beaucoup moins dangereux que les traîne-savates qui encombrant très souvent nos routes.

Pour toutes ces raisons, la non-entrée en matière se justifie pleinement. Cette modification de loi est prématurée. Il faudra la reprendre dans cinq ou dix ans, Monsieur le Conseiller fédéral, lorsque nous roulerons tous à 160 ou à 200 kilomètres à l'heure grâce à «Rail 2000».

Dreher Michael (A, ZH): Die schweizerische Tempolimitengeschichte geht ebenfalls auf die Lüge vom Waldsterben zurück, wie das strukturelle Defizit, das wissen wir. Man hatte seinerzeit behauptet, Tempolimiten seien eine sofort wirksame Massnahme gegen das Waldsterben; geblieben ist eine Tempochikaniererei auf den Strassen. Sie wissen alle, dass diese Limiten nicht wegen der Verkehrssicherheit beschlossen wurden; provisorisch, drei Jahre als Versuch, nach zwei Jahren gab es natürlich keine definitiven Ergebnisse, man hat um zwei Jahre verlängert und dann gesagt: Ja, das Volk hat sich

jetzt daran gewöhnt. So kann man doch nicht politisieren! Da muss sich die Regierung nicht wundern, wenn ihr der Bürger innerlich kündigt.

Herr Bundesrat Koller hatte am 26. November 1989 am Radio DRS zur Abstimmung wörtlich bemerkt: «Ich bin überzeugt, dass es der Bundesrat bei diesen geltenden Höchstlimiten bewenden lassen wird.» Selten wurde das Volk so frontal angelogen. Sie wussten haargenau, Herr Bundesrat Koller, dass Sie bereits «in der Röhre» hatten, Tempo 70/100 einzuführen. Das war dann zum Glück in einem Wahljahr, und bezahlt dafür hat Ihre ehrenwerte Partei. Sie wussten haargenau, dass diese Grossversuche nichts bringen würden, man hat sie aber trotzdem durchgeführt.

Warum sind wir gegen Eintreten? Es geht doch gar nicht um die Verkehrssicherheit, sondern es geht nur um Fiskalismus. Es geht nur darum, dem Staat mehr Mittel in einem Gebiet zuzuschancen, wo sich die Rechtspflege noch austoben kann. Da wird ausserorts hinter der letzten Scheune ein Radargerät aufgestellt, der Bürger fährt ahnungslos in die Falle, und dann heisst es: Schwere Verletzung von Verkehrsregeln, hohe – abstrakte – Gefährdung der Verkehrssicherheit! Man nimmt dem Mann den Fahrausweis weg, er geht durch eine administrative «Mühle» hindurch, nur weil er etwas unachtsam war. Das ist die Wirklichkeit. Gleichzeitig bleiben schwerste Verbrechen im Bereich Betäubungsmittel, im Bereich Asylmissbrauch in der Stadt Zürich ungesühnt. Die Justiz verabschiedet sich, weil das Aufwand bedingt und man nicht nur irgendeinen Idioten hinstellen kann, der die Nummer aufschreibt. Das ist die Wirklichkeit.

Ich wehre mich aber nicht nur wegen der höheren Bussen auf dem Gebiet der Tempolimiten; ich wehre mich vor allem dagegen, weil unter dem Deckmantel der Luftlüge und der Ozonlüge immer mehr Parkplätze aufgehoben werden. In der Stadt Zürich haben wir bereits heute kumulierte Parkbussen von 110 Franken; es liegen mir Beweise dafür vor. Es ist natürlich klar, dass die kranken Hirne, die uns zum Teil regieren und verwalteten, alles daransetzen werden, dass die Bussen dann 250 Franken betragen werden. Ich kann Ihnen versichern: Das hat Wirkung, wenn man das den Leuten sagt. Wir haben das Referendum bereits vorsorglich formuliert.

Bürgi Jakob (C, SZ): Die CVP-Fraktion ist mehrheitlich der Meinung, dass sich das Ordnungsbussenverfahren seit über zwanzig Jahren sehr gut bewährt hat. Es ist für Bagatelldelinquenzen im Strassenverkehr nicht mehr aus unserer Gesetzgebung wegzudenken. Der Hauptgrund der Revision liegt darin, dass der Bundesrat die gesetzlichen Höchstgrenzen für Ordnungsbussen seit langem voll ausgeschöpft hat. Es ist nicht eine Erhöhung, wie Herr Dreher sagt, sondern die Bussen sollen der Teuerung angepasst werden. Das Ordnungsbussengesetz ist einfach in der Anwendung und braucht keinen grossen administrativen Aufwand.

Diese Gesetzesänderung ist sehr umstritten. Die Höchstgrenze der Busse soll von 100 auf 300 Franken erhöht werden. Minderheiten verlangen eine Anpassung von 0 bis 250 Franken. 300 Franken entsprechen wie gesagt der Teuerung seit der Inkraftsetzung des Ordnungsbussengesetzes plus der Realloohnerhöhung von 30 Prozent, was aufgerundet 300 Franken ergibt.

Was heute beschlossen wird, muss auch in vielen Jahren noch eine wirksame Bussenliste ermöglichen. Die heutige Maximalbusse von 100 Franken stammt aus dem Jahre 1973. Die höchste Busse ist also nach Kaufkraft gleich hoch wie damals, als das geltende Gesetz in Kraft gesetzt wurde. Bussen zu erhöhen ist keine angenehme Massnahme und vor Wahlen nicht werbewirksam. Doch müssen wir an das schwere Leid in den Familien denken, das verhindert werden kann, wenn die Geschwindigkeiten den Strassenverhältnissen angepasst werden.

Ich frage Sie: Sind für jemanden, der mit 70 anstatt mit 50 Stundenkilometern an einem Schulhaus vorbeirast, 300 Franken Busse zuviel? Der Bremsweg ist dann 45 Meter anstatt 27 Meter lang. Geschwindigkeitsüberschreitungen sind für rund die Hälfte der tödlichen Verkehrsunfälle verantwortlich.

Die Fraktion der Freiheits-Partei und auch ein Kollege aus meiner Fraktion möchten die Erhöhung der Bussen verhindern und die «Freiheit» der Autofahrer viel weniger begrenzen. Das ist begreiflich; sie hiess früher ja auch «Auto-Partei». Damit würden indirekt diejenigen bestraft, die korrekt fahren und sich auf der Strasse verantwortungsbewusst verhalten. Ordnungsbussen treffen nicht automatisch jeden Autofahrer, wie zum Beispiel die Verkehrsabgaben, sondern nur jene, welche sich nicht an die Verkehrsregeln halten und damit sich und andere gefährden.

Der Verkehr hat in den letzten Jahren stark zugenommen; das zwingt uns, eine straffe Ordnung im Strassenverkehr zu gewährleisten. Eine relative Sicherheit im Strassenverkehr kann nur erhalten werden, wenn wir jene, die die Ordnung nicht einhalten, auch bestrafen können. Die höchstzulässige Busse erhält ja nur derjenige, der sich als Strassenrowdy aufführt.

Andererseits will der Bundesrat das bestehende Gesetz entschärfen. Die Frist zur Bezahlung einer Ordnungsbusse wird statt bisher auf 10 auf 30 Tage angesetzt. Auch dürfen beim Ordnungsbussenverfahren keine administrativen Kosten erhoben werden. Ordnungsbussensünder werden nicht mehr registriert. Ebenso haben der Ständerat und unsere Kommission auf die sogenannte Privatpolizei verzichtet. Es kann also nicht jeder jeden anklagen. Das sind alles Vorteile und positive Erneuerungen, die den Verkehrsteilnehmern direkt zugute kommen.

Der Bundesrat will die Ordnungsbussenliste verfeinern. Bei Tempolimiten möchte er die Bussen künftig differenzieren und die Übertretungen auf Autobahnen nicht gleich streng ahnden wie solche innerorts oder auf normalen Strassen. Das ist sicher ein vernünftiges Vorgehen. Die meisten Unfälle im Strassenverkehr entstehen, weil sich die Autofahrer nicht den gegebenen Strassenverhältnissen anpassen. Für Automobilisten, welche die Verkehrsregeln einhalten, werden durch diese Bussenanpassung keine Nachteile entstehen.

Die Mehrheit der CVP-Fraktion unterstützt diese Neuerungen, die zugunsten des korrekt fahrenden Automobilisten sind.

Der zweite umstrittene Punkt ist die künftige Anpassung an die Teuerung durch den Bundesrat. Die CVP-Fraktion unterstützt den Bundesrat zwar bei der Erhöhung der Ordnungsbusse auf maximal 300 Franken. Wir sind aber mehrheitlich der Meinung, dass diese Erhöhung für den Moment genüge. Das Parlament soll wieder entscheiden können, wann eine weitere Erhöhung zu beschliessen ist. In Sachen Erhöhung oder Mehreinnahmen dürfen wir dem Bundesrat nicht zu viele Kompetenzen geben. Obwohl wir Herrn Bundesrat Koller unser Vertrauen schenken, was eine objektive Beurteilung der Bussenhöhe betrifft, steht ja heute noch in den Sternen, welcher Bundesrat die nächste Bussenerhöhung vornehmen wird.

Darum bitten wir Sie, diese Entscheidung dem Parlament und dem Volk zu überlassen. Wir wollen das Ordnungsbussengesetz möglichst einfach gestalten und nur diejenigen Verkehrsünder dem Richter überweisen, die sich weigern, die Busse zu bezahlen.

Ich bitte Sie im Namen der CVP-Fraktion, alle übrigen Minderheitsanträge abzulehnen und sich der Mehrheit anzuschliessen.

Hollenstein Pia (G, SG): Die Änderung des Bundesgesetzes über Ordnungsbussen im Strassenverkehr bringt eine Anpassung der Ordnungsbussen an die Teuerung. Das Gesetz ist vor über zwanzig Jahren in Kraft getreten. Seither betragen die Teuerung 160 Prozent und die Realeinkommenssteigerung 30 Prozent. Die Anhebung der Höchstgrenze der Ordnungsbussen auf 300 Prozent ist also nur eine relative Erhöhung und nicht eine effektive. Anders gesagt: Die Bussenhöhe ist real von Jahr zu Jahr gesenkt worden.

Wir Grünen begrüssen die Anpassung der Ordnungsbussen und erhoffen uns von den höheren Bussen eine bessere präventive Wirkung. Unserer Ansicht nach müssten gemeingefährliche und rücksichtslose Raser viel stärker zur Kasse gebeten werden, auch solche, die in den letzten Monaten viermal eine Ordnungsbusse kassiert haben. Wir verzichten aber auf einen entsprechenden Antrag. Der bundesrätliche Entwurf ist für uns aber eine Minimalforderung.

Die Anpassung der Bussen an die Teuerung ist nur ein Element. Viel dringender und wirksamer wäre die Schaffung von Rahmenbedingungen, damit Geschwindigkeitsüberschreitungen möglichst erschwert werden. Ich denke da an eine entsprechende Gestaltung der Strassen und strengere Vorschriften bezüglich Fahren in angetrunkenem Zustand oder beim Fahren unter dem Einfluss von anderen Drogen oder Medikamenten.

Damit härtere Massnahmen gegen notorische Verkehrsdelinquenten nicht als Willkür erscheinen, fordern wir die Einführung des Punktesystems für den Führerscheinentzug. Dies würde gerade im Bereich jener Vergehen Verbesserungen bringen, die mit Ordnungsbussen belegt sind. Die ausländischen Modelle und Erfahrungen würden eine schnelle Realisierung möglich machen. Solange auf unseren Strassen noch jedes Jahr 700 bis 800 Menschen sterben, wird für die sogenannte innere Sicherheit noch zu wenig getan. Um tatsächlich eine präventive Wirkung und ein besseres Sicherheitsgefühl für die Bevölkerung zu erzielen, müsste die Höchstgrenze der Busse weit über 300 Franken liegen. Wir müssen uns bewusst sein: Es handelt sich bei dieser Gesetzesänderung nicht etwa um eine Einführung neuer Strafen, sondern bloss um eine Anpassung an eine längst überfällige Bussenhöhe.

Dass ausgerechnet die sogenannte Freiheits-Partei auf die Vorlage nicht eintreten will, verdeutlicht, wofür die Freiheit missbraucht wird: Freiheit für die Stärkeren auf Kosten der Schwächeren. Ein Drittel der sechs Milliarden Franken Unfallkosten wird auf die Allgemeinheit abgewälzt.

Herr Zwahlen hat uns in aller Offenheit dargelegt, dass er in den letzten Monaten viermal gebüsst worden ist. Genau dies ist ja der Beweis, Herr Zwahlen, dass die Gesetzesanpassung nötig ist. Die Bussentarife sind so tief, dass Sie sich offenbar die Gesetzesübertretungen leisten können. Herr Zwahlen, Sie vergessen, dass die Tempolimiten den äusserst wichtigen Sinn haben, die Zahl der Verletzten und Toten zu senken, und nicht primär zu verhindern, dass Sie rechtzeitig an die Sitzung der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen kommen.

Zum Schluss: Wir Grünen sind für Eintreten auf das Geschäft. Wir sind für die Anpassung der Bussenlimite an die Lebenskosten und die Teuerung, d. h. für den Entwurf des Bundesrates und den Antrag der Kommissionmehrheit. Für uns Grüne ist die Höchstgrenze von 300 Franken ein Minimum, und wir sind für die verpflichtende Formulierung, die Bussenanpassung durch den Bundesrat alle fünf Jahre vorzunehmen.

Wir lehnen alle Anträge zur Verwässerung des Gesetzes ab.

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG): Wir haben es in der Botschaft gelesen: Das geltende Gesetz datiert von 1970 und soll sich gemäss Auffassung des Bundesrates sehr gut bewährt haben; die Höchstgrenze der Bussen wurde seit rund 25 Jahren unverändert belassen. Nun will der Bundesrat diesen Rahmen erweitern und sich gleichzeitig die Kompetenz einräumen lassen, die Höchstgrenze an die Teuerung anzupassen. Das ist der wesentliche Inhalt dieser Gesetzesänderung.

Der Bundesrat will die Höchstgrenze an die Teuerung anpassen, um den bisherigen Straffeffekt, den man mit diesem Bundesgesetz über Ordnungsbussen im Strassenverkehr erreichen konnte, angesichts der Geldentwertung auch zukünftig erreichen zu können. Ausnahmsweise, Herr Dreher, geht es hier nicht darum, einfach die Bundeskasse zu füllen. Bei vielen Vorlagen geht es darum, aber diese gehört ausnahmsweise nicht dazu. Solche Vorlagen sind nicht sympathisch, sie machen keine Freude, lösen keine hehren Gefühle aus, aber diese Vorlage ist eine Vorlage der Vernunft, und ich meine, das Anliegen des Bundesrates sei nicht unbegründet. Allerdings zeigt der Bundesrat wenig Sinn für Selbstbeschränkung, er will die Höchstgrenze gleich verdreifachen. Das geht ja noch, allerdings sind wir Freisinnigen für die moderatere Lösung der Minderheit I mit 250 Franken. Nicht akzeptabel ist aber das Begehren des Bundesrates, sich die Kompetenz geben zu lassen, selber die Höchstgrenze an die Teuerung anzupassen. Indexklauseln, solche Automatismen, sind grundsätzlich abzulehnen; ich werde in der Detailberatung beim entsprechenden Artikel darauf zurückkommen.

Noch kurz eine grundsätzliche Überlegung: Ob Tempolimiten oder andere Verkehrsvorschriften richtig und zweckmässig sind, darüber kann man streiten, das gehört nicht hierher, ist nicht Thema dieser Vorlage. Aber eines ist sicher: Wenn wir rechtskräftige Vorschriften haben, müssen wir diese durchsetzen können, Verstösse gegen diese Rechtsvorschriften ahnden können. Das Bundesgesetz über Ordnungsbussen im Strassenverkehr ermöglicht diese Durchsetzung mit einem Minimum an administrativem Aufwand, und insofern ist es ein gutes Gesetz.

Namens der freisinnig-demokratischen Fraktion beantrage ich Ihnen Eintreten auf die Vorlage, mit folgenden Bedingungen: moderate Anpassung der Höchstgrenze, aber keine «carte blanche» für den Bundesrat, indem auch künftig Anpassungen durch den Gesetzgeber erfolgen sollen.

Cavadini Adriano (R, TI): Queste multe nel loro aumento possono essere accolte, in quanto misure per punire i trasgressori, coloro che sono all'origine anche di gravi situazioni di pericolo sulle nostre strade. Però devono essere accompagnate da un invito alle autorità di utilizzare questi nuovi strumenti per colpire i trasgressori, ma non unicamente per incassare più soldi!

L'accento della polizia deve rimanere concentrato sulle misure di prevenzione, sull'informazione, sul rendere attenti soprattutto i giovani dei rischi che corrono per sé e per altri utenti, sull'importanza della formazione che in questo senso potrebbe essere migliorata, su controlli più accentuati nei casi di ebbrezza al volante che sono pure all'origine di molti gravi incidenti, su controlli di chi può essere all'origine di sorpassi pericolosi su strade cantonali e semiautostrade, ad esempio dove spesso si incontrano colonne di autocarri che non tengono le distanze, e che così inducono gli automobilisti a cercare di superarli con rischi notevoli.

Per i limiti di velocità, occorre evitare che si facciano controlli vessatori, come spesso accade su strade o autostrade, dove non c'è nessun pericolo, con radar magari collocati subito dopo cartelli di riduzione della velocità.

E poi si trascurano i controlli nei punti pericolosi, teatro di incidenti ripetuti – centri abitati, curve – o dove spesso si assiste a gravi infrazioni.

Ritengo che sia importante che il Consiglio federale renda attente le autorità cantonali di utilizzare questi nuovi mezzi, queste possibilità più onerose nei confronti degli automobilisti in modo intelligente e non soltanto, come dicevo all'inizio, per un gusto di reprimere e per incassare più soldi per le casse degli enti pubblici.

Graber Rolf (L, NE): La loi actuelle sur les amendes d'ordre ne permet plus d'atteindre les objectifs fixés, à savoir, à nos yeux, prioritairement, la sécurité du trafic et une bonne gestion de ce trafic. Le montant des amendes n'est plus assez dissuasif, dans certains cas – je pense notamment au prix d'une amende par rapport par exemple au coût de stationnement ou aux mesures prises dans le cadre hivernal pour des régions de montagne.

Je crois que nous admettons tous, avec le Conseil fédéral, que les amendes d'ordre représentent des frais évitables, pour autant bien sûr, et c'est une restriction importante, que les exigences fixées ne constituent pas des aberrations. Par ailleurs, les automobilistes admettront une augmentation des amendes si celles-ci sont fonction de la gravité de l'infraction. Enfin, le système des amendes d'ordre est efficace – décharger les autorités judiciaires –, et il convient de soutenir des mesures qui vont dans le sens de cet allègement du fonctionnement étatique.

Vous l'aurez compris, sous réserve d'un de nos membres, le groupe libéral entrera en matière sur le projet qui nous est soumis.

Après les généralités, venons-en au projet lui-même, qui comporte à nos yeux trois principes sur lesquels nous devons débattre: 1. le montant maximal de l'amende; 2. l'indexation automatique; et 3. la protection de l'environnement.

1. En ce qui concerne le premier principe, à savoir le montant maximal de l'amende, le Conseil fédéral nous propose l'utili-

sation d'un indice mixte, l'indice des prix à la consommation et les salaires réels, pour justifier un montant maximum de l'amende de 300 francs. C'est un artifice et un manque de courage pour expliquer aux automobilistes qu'il souhaite une adaptation qui dépasse le coût de la vie. Par ailleurs, le Conseil fédéral manque de cohérence puisque, pour les indexations futures, il ne retient que l'évolution du coût de la vie. Nous devons donc retenir ce principe que seul l'indice des prix à la consommation doit servir de référence pour fixer l'évolution des amendes. C'est ainsi que notre groupe acceptera un maximum de 250 francs, le cas échéant.

2. Pour ce qui est du deuxième principe, celui de l'indexation automatique, le groupe libéral n'est pas favorable à l'automatisme des indexations, tant en ce qui concerne les recettes d'ailleurs que les dépenses. Il estime en outre que le Parlement ne peut éluder une discussion sur ce sujet sensible en rendant automatique l'adaptation des amendes. A l'article 1er alinéa 2, il soutiendra donc la minorité IV (Fischer-Seengen).

3. Quant au troisième principe, la protection de l'environnement, les amendes d'ordre ne doivent pas être un outil de protection de l'environnement. Nous rappelons qu'à nos yeux les amendes d'ordre doivent constituer un moyen de dissuasion pour favoriser la sécurité et la gestion du trafic. L'automobiliste qui choisit une plus grosse cylindrée paie déjà plus de taxes – que ce soit la taxe cantonale ou la taxe sur les carburants résultant de sa consommation accrue.

J'ai parlé tout à l'heure d'aberrations. Je donnerai un exemple. La semaine passée, j'ai emprunté le tronçon Fribourg–Zurich, et notamment le contournement de Berne. Sur 12 kilomètres d'autoroute, la vitesse est limitée. Celui qui se fait attraper à 100 kilomètres à l'heure ne paie plus une amende d'ordre, mais une taxe écologique, et cela, nous n'en voulons pas. Nous souhaiterions d'ailleurs connaître le sentiment du Conseil fédéral à ce sujet. Lorsqu'on a un réseau autoroutier international, européen, il n'est pas admissible, à nos yeux, d'avoir des tronçons de quelques kilomètres qui mettent en danger le principe de cohérence du réseau.

Nous refusons également la proposition Voillmer, à l'article 2, qui vise à dénoncer les personnes qui ont dépassé les limitations de vitesse de plus de 15 kilomètres à l'heure. Cette proposition va à l'encontre du principe de proportionnalité que nous avons évoqué tout à l'heure.

Seiler Hanspeter (V, BE): Immer dann, wenn es ans eigene Portemonnaie geht, ist das ein besonders sensibler Bereich. Es kommt mir manchmal vor wie an einer Gemeindeversammlung: Wenn man einen Kredit von 10 Millionen Franken bewilligen lassen muss, meldet sich niemand, wenn man aber in irgendeinem Bereich eine kleine Erhöhung von 10 oder 20 Franken vornehmen will, melden sich sehr viele Gemeindebürger zu Wort.

Grundsätzlich ist die SVP-Fraktion der Meinung, dass sich die Regelung via Ordnungsbussen im Grunde genommen bewährt hat. Vor allem die Administration ist einfach, und die Gelder, die man einzieht, werden nicht wieder durch die Administrationskosten weggefressen oder mehr als weggefressen. Das wäre ja wirklich nicht sinnvoll. Man kommt mit dieser Regelung auch dem Täter – wenn wir ihn so nennen wollen – entgegen. Ich fuhr auch schon mit einem Kollegen im Auto mit. Er fuhr ein bisschen zu schnell – nicht sehr viel, aber es reichte gerade –, dann kurbelte er die Scheibe herunter und bezahlte mit einer Zwanzigernote. Damit war die Sache erledigt. Für den Betroffenen ist das vielleicht unangenehm, aber es ist an und für sich ein einfaches Verfahren.

Ob 100 Franken – das ist nun ein Hauptstreitpunkt – in unserer Zeit noch richtig sind, darüber kann man sich in guten Treuen streiten. Man muss aber doch sehen, dass – wie es auch Herr Daniöth im Ständerat erwähnt hat – eine Busse eine Art «Dissuasionswaffe» ist. Wenn man eine solche Waffe – wenn man das so bezeichnen darf – einsetzen will, die auch wirken soll, dann darf sie nicht allzu stumpf bleiben, sonst ist ihre Wirkung gleich Null.

Ich habe Verständnis dafür, wenn Herr Kollege Zwahlen, der nach seiner Aussage in letzter Zeit recht oft zur Kasse gebeten wurde, darüber nicht sehr begeistert ist. Aber er hat halt Pech

gehabt. Ich nehme an, dass sehr viele von Ihnen, wenn Sie ganz ehrlich sind, schon oft Glück gehabt haben, indem sie eben nicht erwischt wurden.

Es ist auch keine Fiskalabgabe, wie man etwa behauptet. Eine Fiskalabgabe wäre es nämlich nur dann, wenn alle – wirklich alle – diese Gelder bezahlen müssten, aber es trifft ja eben nur diejenigen, die zufällig einmal in eine Radarfalle oder in eine Kontrolle hineintappen.

Ob es eine Generalprävention ist, darüber kann man sich auch streiten. Ich glaube, dass die Busse beim ersten Mal noch keine Präventionswirkung hat. Die Wirkung tritt erst ein, wenn man eben einmal den Portemonnaieknopf öffnen musste. Dann denkt man mindestens eine Zeitlang daran, dass man sich vielleicht eine Fünfziger- oder eine Hunderternote oder jetzt dann etwas mehr hätte sparen können, wenn man ein bisschen anders gefahren wäre. Wenn also eine Busse wirklich wirken soll, dann muss sie auch als Busse empfunden werden.

Die SVP-Fraktion empfiehlt Ihnen, auf diese Vorlage einzutreten und dabei auch zu bedenken, dass keine dieser Ordnungsbussen einen Eintrag ins Strafregister bewirkt, wie vielfach etwa befürchtet wird. Wir sind auch der Meinung, dass man eine künftige Anpassung nicht einfach in die Hand des Bundesrates geben soll. Man kann auch nicht sagen, dass damit für das Parlament eine grosse Belastung bestehe. Wir haben uns ja in einem 25-Jahre-Rhythmus damit befasst, und da kann man wirklich nicht sagen, das belaste das Parlament.

Ich möchte Ihnen im Sinne der Minderheit IV auch beantragen, dass man den zweiten Satz von Artikel 1 Absatz 2 streicht, wo die automatische Erhöhung dieser Bussengelder praktisch vorprogrammiert ist. Ich glaube, etwas wollen wir auch noch in unserer Kompetenz behalten, insbesondere deshalb, weil es ein Bereich ist, der für den Bürger verhältnismässig wichtig ist.

Ich bitte Sie also, auf die Vorlage einzutreten.

Vollmer Peter (S, BE): Die SP-Fraktion ist für Eintreten. Sie begrüsst diese Änderung des Bundesgesetzes über Ordnungsbussen im Strassenverkehr sehr. Endlich, könnte man sagen, passt man dieses Gesetz den heutigen Verhältnissen an. Und ich möchte nicht verhehlen, dass ich auch persönlich eine gewisse Genugtuung empfinde, nachdem ich 1990 ein Postulat eingereicht habe (90.804), das genau diese Gesetzesänderung anvisierte. Heute ist sie auf dem Tisch. Ich möchte dem Bundesrat dafür danken.

Wir machen mit dieser Gesetzesänderung ja nichts anderes, als die Höchstbeträge bei den Ordnungsbussen im Grunde genommen der Teuerung und der Steigerung der Lebenshaltungskosten anzupassen. Diese Anpassung hat also überhaupt keine finanzpolitischen Hintergründe. Es geht hier – das scheint uns wichtig zu sein – auch um die Verkehrspolitik, wenn wir diese Anpassung an die Lebenshaltungskosten machen. Die heutigen Ansätze, die bald 25 Jahre alt sind, verunmöglichen eine Durchsetzung der an sich unbestrittenen Ordnungsbussenmassnahmen. Es ist vor allem ein Problem für die Städte und ein Problem für die Gemeinden. Was nützen heute in den Städten Parkverbote, was nützt eine Verkehrs- und Parkpolitik in den Städten, wenn dann die Androhung von Bussen im Falle der Übertretung dieser Verbote gar nicht mehr wirksam ist? Diese Verkehrspolitik hat ausgespielt, wenn man beim Falschparkieren nur eine so bescheidene Summe zu zahlen riskieren muss und diese Summe nicht mehr wesentlich höher ist als die Gebühr, die man vielleicht zahlen müsste, wenn man sein Auto in einer Autoeinstellhalle am Stadtrand abstellen würde. Damit verunmöglichen wir den Gemeinden und Städten, eine wirkungsvolle Verkehrspolitik zu betreiben. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass wir heute diese Anpassung vornehmen, sonst geht die präventive Wirkung dieser Bussenandrohung mehr und mehr gegen Null, und das schwächt alle Bemühungen, vor allem in den Städten und in den Gemeinden. Wir bedauern höchstens, dass der Bundesrat nicht den Mut gehabt hat, den Höchstsatz entsprechend höher anzusetzen, damit auch eine grössere Differenzierung nach unten möglich wäre.

Wir werden uns als SP-Fraktion bei Artikel 1 nicht an diesem «Jekami» von Minderheitsanträgen beteiligen. Ich muss Ihnen

gestehen: Wir halten dies für sehr peinlich, wie hier jetzt um diese Höchstsätze gefeilscht wird. Jemand möchte noch 50 Franken mehr und jemand 50 Franken weniger, und andere reichen dazu noch einen «Gag-Antrag» ein. Wir halten diese Diskussion nicht für sinnvoll, ja für sehr peinlich. Man zeigt damit, dass man die verkehrspolitische Bedeutung dieses Ordnungsbussenkataloges eigentlich gar nicht erfasst hat. Ordnungsbussen sind ja keine Gebühren, sondern es sind Bussen für Gesetzesübertretungen. Wir werden natürlich den Bundesrat in der Grundlinie unterstützen, auch wenn wir wissen, dass Ordnungsbussen aus strafrechtlich-grundsätzlicher Sicht nicht unproblematisch sind. Der Kommissionssprecher hat darauf hingewiesen. Jeder Täter wird auch im notorischen Wiederholungsfall immer wieder als Ersttäter behandelt, und er kann erst noch anonym bleiben.

Das hat zur Folge, dass Delikte aus dem Ordnungsbussenkatalog der Gefahr unterliegen, zu Kavaliersdelikten zu werden. Wir anerkennen aber, dass mit diesem Ordnungsbussensystem eine administrative Vereinfachung angestrebt worden ist, die gerade auch für die Durchsetzung der entsprechenden Bussen von grosser Bedeutung geworden ist. Ein Abschaffen dieser Bussen würde diesbezüglich wahrscheinlich auch bei der Bekämpfung dieser Delikte keine Fortschritte bringen. Es ist deshalb aber sehr wichtig, dass wir erkennen, dass die Ordnungsbussen nicht beliebig angewendet werden können, dass es Schranken gibt; wir werden in Artikel 2 mit einem besonderen Antrag darauf zurückkommen.

Wir akzeptieren in der Logik dieser Vorlage und des Ordnungsbussensystems auch, dass mit dieser Gesetzesänderung die Möglichkeit abgeschafft wird, zusätzliche Register zu führen, die zum Teil kantonal, kommunal oder auf einzelnen Polizeiposten geführt worden sind. Es ist eine rechtsgleiche Behandlung verschiedener Delinquenten, denn in einzelnen Orten werden diese Register geführt, in anderen nicht, was rechtlich ein nicht sauberer Tatbestand ist.

Die SP-Fraktion unterstützt das Eintreten. Nichteintreten wäre nichts anderes als eine bewusste Aushöhlung der Wirkung dieser Bussenandrohung, so wie wir es heute in vielen Fällen feststellen, weil die Höhe dieser Bussen gegenüber den anderen Massnahmen, wenn man eben eine ordentliche Parkgebühr zahlen muss, an Bedeutung verloren hat. Der Bussenkatalog ist kein Gebührenkatalog, sondern eine Busse für eine Gesetzesübertretung, und diese Bussenandrohung soll auch präventive Wirkung haben.

Ich bin überrascht, dass der Nichteintretensantrag genau von denjenigen Kreisen kommt, die sich immer dagegen wehren, dass den Automobilisten Gebühren auferlegt werden, angeblich einzig, um Geld in die Staatskassen zu pumpen. Mit den heutigen bescheidenen Sätzen machen wir tatsächlich nichts anderes, als Geld in die Gemeindekassen zu pumpen, ohne damit eine wirkungsvolle verkehrspolitische Situation erzeugen zu können und ohne dass wir damit tatsächlich eine präventive Wirkung erzeugen können.

Im Interesse des Vollzugs einer an sich unbestrittenen Verkehrspolitik in den Gemeinden und Städten bitten wir Sie, auf diese Gesetzesänderung einzutreten. Wir meinen, es ist hier wirklich eine Frage der Glaubwürdigkeit. Wenn wir nicht eintreten, wenn wir den Bussenkatalog, die Bussenhöhe ohne Gesetzesänderung nicht anpassen können, höhlen wir dieses Gesetz und die präventive Wirkung dieser Bussenandrohung aus, d. h. mit anderen Worten: Wir kapitulieren und verzichten auf die notwendige Durchsetzung unserer Gesetze und verschliessen die Augen davor, dass die Gemeinden und Städte, gerade auch auf der Ebene der Ordnungsbussen, endlich wirksamere Instrumente brauchen, um eine vernünftige Verkehrspolitik durchsetzen zu können.

In diesem Sinne empfiehlt Ihnen die SP-Fraktion Eintreten auf diese Gesetzesänderung. Wir bitten Sie, verzichten Sie auf dieses peinliche «Jekami» bei Artikel 1 über die Höhe der verschiedenen Ordnungsbussen; das bringt nichts! Was wir jetzt brauchen, ist eine klare Heraufsetzung der Höchstgrenze für Ordnungsbussen, damit der Bundesrat im Rahmen dieser neuen Höchstgrenze dann einen tauglicheren Bussenkatalog erlassen kann.

Giezendanner Ulrich (A, AG): Die Änderung des Bundesgesetzes über Ordnungsbussen im Strassenverkehr hat wenig oder gar nichts mit Verkehrserziehung zu tun, Herr Bürgi. Das stimmt überhaupt nicht. Das Gesetz bzw. die Erhöhung der Ordnungsbussen hat rein fiskalischen Charakter, Herr Fischer-Seengen. Das ist Tatsache. Nur die Bundeskasse profitiert. Das einzige Argument für die Revision ist die Tatsache, dass das Gesetz rund 25 Jahre alt ist, dass die Bussgelder mehrheitlich nicht angepasst wurden.

Sie alle wissen, dass die Teuerung der ärgste Feind der Wirtschaft ist. Weshalb also muss beim Bund immer und überall angepasst werden? Weshalb kann nicht endlich etwas billiger werden oder sogar gleich teuer bleiben? Da sollen also in Zukunft Parkbussen bis zu 150 Franken ausgesprochen werden können. Man kann sie dann im Wiederholungsfall auch kumulieren, man zahlt dann halt 300 Franken.

Schauen wird doch einmal, was in den Städten passiert: Fast täglich werden Parkplätze geschlossen, gestrichen oder begrünt. Noch immer glauben «grüngefärbte» Stadtplaner – und deren gibt es mehr als genug –, mit der Einschränkung von Parkflächen könnten die Autofahrer zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr gezwungen werden. Auch hier wird nicht zur Kenntnis genommen, welchen volkswirtschaftlichen Nutzen das Auto wirklich hat. Von den Vertretern der Tourismusbranche hören wir täglich das Klagegedicht vom massiven Einbruch in der Branche, wie wenig Übernachtungen man noch habe. Sicher hat der starke Franken in diesem Bereich einen Einfluss. In Wirklichkeit aber verärgern wir unsere Gäste, gerade mit einem neuen OBG. Hören Sie einmal den Ausländern zu! Denken Sie an die Vignette – 40 Franken –, an die Mehrwertsteuer oder eben ganz einfach an diese übertrieben hohen Ordnungsbussen! Das schadet unserem Image, unserem Land.

Was soll der Automobilist denn noch alles bezahlen? Schwerkverkehrssteuer – um 33 Prozent erhöht; Vignette – um 33 Prozent erhöht; Benzinpreis – um 22 Prozent erhöht. Und jetzt noch die Ordnungsbussen um 300 Prozent! Bravo!

Das Auto soll wohl in der Zukunft nur noch einer kleinen Schicht von Privilegierten zugänglich sein. Die SP wird dann ihren Wählern erklären können: Liebe SP-Mitglieder, ihr dürft nicht mehr fahren, ihr seid bei den schlechterverdienenden Leuten, wenigstens ein Teil von euch.

Ein Wort zur Verkehrssicherheit: Die Zahl der Verkehrstoten, der Verletzten ist jährlich zurückgegangen. 1985 hatten wir noch 908 beklagenswerte Verkehrstote, 1993 waren es noch 723. Die Schweizer sind disziplinierte Fahrzeuglenker. Das ist Tatsache, und das nimmt man in der ganzen EU zur Kenntnis. Das darf wohl einmal laut und deutlich gesagt werden.

Auch die Autos wurden immer sicherer. Kollege Frey Walter wird Ihnen das bestätigen. Wir sprechen von ABS, von ASR. Wir haben Aussenrückspiegel, was wir vor zehn Jahren alles nicht hatten. Die Autos wurden sicherer, und die Fahrer werden viel besser ausgebildet. Die Bussgelder aber haben überhaupt keine Wirkung auf das Fahrverhalten, im Ordnungsbussenbereich schon gar nicht, Herr Bürgi.

Warum? Weil bei diesen Parkbussen das Gegenteil der Fall ist. Ich denke hier natürlich an das Transportgewerbe. Die Nutzfahrzeuge in unserem Land werden meistens von seriösen, gut ausgebildeten Fahrern gelenkt. Es ist heute sehr wichtig, gute Fahrer zu haben, aber es ist sehr schwierig geworden, diese Fahrer zu rekrutieren. Der Lastwagenfahrer steht heute immer mit einem Fuss im Gefängnis. Generalstabsmässig wurde in den letzten zwanzig Jahren ein Bussgeldkatalog ausgearbeitet. Der Fahrer wird für jede Kleinigkeit gebüsst.

Fährt er einmal ein paar Kilometer zu schnell: Busse. Parkiert er für den Güterumschlag falsch: Busse. Ich habe hier ein Beispiel, ich gebe es Herrn Bundesrat Koller gerne noch zum Studium: Transport von 32 Kilogramm Haarspray durch den Gottard, erlaubt sind 30 Kilogramm Haarspray: Das gibt eine Busse von 200 Franken, mit Androhung von 10 Tagen Haft – nur wegen 2 Kilogramm Haarspray zuviel! Das habe ich hier, die Busse wurde ausgesprochen: so blöd sind wir in diesem Land!

Ich hoffe, Sie merken endlich, was es geschlagen hat. Jeden Tag, an dem das Parlament hier debattiert, werden der Wirt-

schaft neue Hürden in den Weg gelegt. Diese Bussgelder sind auch eine Hürde.

Aber zurück zu Sicherheit. Ich frage Sie: Würden Sie, meine Damen und Herren, als Lastwagenfahrer arbeiten, der täglich unter diesem Druck steht? Würde das jemand von Ihnen tun? Wären Sie bereit, unsere Volkswirtschaft so zuverlässig zu versorgen? Offensichtlich hat die Politik vergessen, dass hinter jedem Steuerrad ein Mensch sitzt. Oder glauben Sie, Nutzfahrzeuglenker seien keine Menschen? Könnten Sie es ertragen, wöchentlich mit Bussgeldern belegt zu werden, nur weil Sie Ihre Arbeit nach bestem Wissen und Gewissen ausführen? Das geht Ihnen dann irgend einmal ans Leder.

Ich lade Sie alle ein: Kommen Sie einen oder zwei Tage in meinen Betrieb und beweisen Sie mir, dass Sie als Staatsbürger, als Politiker, einen Lastwagen lenken können, ohne dass Sie pro Woche eine Busse kassieren. Diesen Beweis müssen Sie antreten. Niemand von Ihnen kann es. Herr Zwahlen hat es gesagt: Sie bekommen sogar mit dem PKW noch Bussen.

Die Ordnungsbussen haben neben fiskalischem Charakter aber noch einen anderen Hintergedanken: die Kriminalisierung des Autofahrers. Das ist doch Tatsache: In unserem Land muss man Drogen verkaufen, Haschisch verkaufen, man muss Wände besprayen oder als Vermummter Schaufenster einschlagen, dann ist man «in», dann weiss man, dass man nicht verfolgt wird. Weit haben wir's gebracht!

Ich sage Ihnen nur noch eins: Wir haben das Referendum vorbereitet. Es wird mit grösster Wahrscheinlichkeit – ich sage nicht sicher, aber mit grösster Wahrscheinlichkeit – eingereicht, denn so kann es nicht weitergehen in diesem Land: Es reicht jetzt!

Ich hoffe, Sie unterstützen meinen Kollegen Dreher und treten auf dieses Geschäft nicht ein.

Kern Armin (A, ZH): Es wurde viel über die Höhe der Ordnungsbussen gesprochen, daher möchte ich mich ganz kurz fassen.

Aus meiner Sicht sind die Ansätze hoch genug. Was mich an der Botschaft stört, ist, dass die Verkehrssicherheit erwähnt wird: «Die Verkehrssicherheit hängt in hohem Masse von der Einhaltung der Verkehrsvorschriften ab», steht in dieser Botschaft (Ziff. 32). Ich bin mit dieser Aussage ganz einverstanden.

Was der Bundesrat ausser der Schaffung von Verkehrsvorschriften unternommen hat, damit diese von den jungen Lenkerinnen und Lenkern auch eingehalten werden können, steht auf einem anderen Blatt. Ja, Sie haben richtig gehört: Viele sind nicht in der Lage, die Verkehrsvorschriften einzuhalten, weil sie im Verkehr überfordert sind, besonders in den ersten drei Jahren nach bestandener Fahrprüfung, wie die Unfallstatistik zeigt.

Dass der seit Anfang Januar 1993 eingeführte obligatorische Verkehrskundeunterricht von acht Stunden nicht ausreicht, um jemanden zum guten Motorwagenlenker auszubilden, dürfte hier allen klar sein. Um die Verkehrssicherheit auf den Strassen zu verbessern, habe ich 1992 von Bundesrat Koller die Einführung eines obligatorischen Fahrunterrichts nach dem Muster von Norwegen gefordert; das wären 40 bis 50 Stunden. In Norwegen gibt es auf eine Million Motorfahrzeuglenker etwa hundert Opfer weniger als in Mitteleuropa.

Für Verkehrssünder hat man bei uns verwaltungsrechtliche Massnahmen, wie Verwarnung, Führerausweisentzug, Nachschulung usw., um sie zu besseren Motorfahrzeuglenkern zu bilden. Die Nachschulung dürfte dabei die einzige Massnahme sein, um einem ungenügend ausgebildeten Lenker zu einem besseren Verhalten im Strassenverkehr zu verhelfen.

Herr Bundesrat Koller, ich fordere Sie auf: Führen Sie in der Schweiz anstelle von weiteren Erhöhungen der Ordnungsbussen endlich das Fahrschulobligatorium ein, dann haben wir automatisch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Strassen.

Aus diesen Gründen können wir der Erhöhung der Ordnungsbussen auf keinen Fall zustimmen.

Wiederkehr Roland (U, ZH): Im Unterschied zu Herrn Giezendanner lege ich zuerst meine Interessenbindungen offen: Ich

bin Präsident der Vereinigung für Familien der Strassenopfer, die sich nicht nur für Opfer einsetzt, sondern vor allem unnötige Opfer verhindern will.

Die Höhe der Busse spielt für die Vermeidung von weiteren Opfern eine Rolle. Sind die Bussen niedrig, ist auch die abschreckende Wirkung klein, jedoch die Bereitschaft zu Risikoverhalten gross. Das ist heute der Fall, kostet doch heute die maximale Busse so viel wie eine oder zwei Tankfüllungen.

Wer 100 Franken Ordnungsbusse bezahlt, der ist mit 70 Stundenkilometern durch ein Dorf gerast, wo 50 Stundenkilometer signalisiert sind. Die geringe Busse signalisiert dem Lenker – wenn er überhaupt erwischt wird –, dass er eigentlich ein «Bagatelldeliktchen» begangen hat, 70 statt 50 Stundenkilometer – nichts Ernsthaftes jedenfalls. Dem ist aber nicht so. Die Bedeutung der Geschwindigkeit für die Unfallfolgen wird meist unterschätzt. 60 oder 70 statt 50 Stundenkilometer – das ist nach den Gesetzen der Physik, Herr Kern, ein gewaltiger Unterschied und hat sehr wohl mit Verkehrssicherheit zu tun. Dieser gewaltige Unterschied kann verheerende Folgen haben. Das möchte ich am nachfolgenden Beispiel illustrieren: Bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 Stundenkilometern kann ein korrekter Lenker sein Auto mit einer Vollbremsung nach rund 27 Metern zum Stillstand bringen. Wer 60 Stundenkilometer auf dem Tacho hat, braucht bereits einen Bremsweg von 34 Metern, wer 70 Stundenkilometer hat, braucht 45 Meter.

Noch eindrücklicher sind die Unterschiede bezüglich der Restgeschwindigkeit, d. h. der Kollisionsgeschwindigkeit, wenn es zum Unfall kommt. Wo das Auto mit Tempo 50 zum Stillstand kommt, also nach 27 Metern Bremsweg, hat das Auto mit Ursprungstempo 60 noch eine Restgeschwindigkeit von 43 Stundenkilometern, und das Auto, das mit Tempo 70 fährt, hat sage und schreibe noch 59 Stundenkilometer auf dem Tacho. Nochmals: Wenn einer mit Tempo 50 und einer mit Tempo 70 gleichzeitig zu bremsen beginnen, dann hat derjenige mit Tempo 70 dann, wenn der mit Tempo 50 bereits steht, noch 59 Stundenkilometer auf dem Tacho. Da soll mir jemand sagen, das habe nichts mit Verkehrssicherheit zu tun! Dafür gibt es heute eine Busse von 100 Fränkli.

Diese Zahlen basieren auf den Gesetzen der Physik, und diese Gesetze der Physik kann auch die Freiheits-Partei nicht umstossen. Sie können auch von den selbstsichersten Lenkern nicht verändert werden: Diese Gesetze sind ehern, eisern und oft grausam.

Zu den anerkannten Erkenntnissen der Unfallforschung gehört, dass für Fussgänger und Velofahrer bei Kollisionen mit Autos bereits Geschwindigkeiten von über 35 Stundenkilometern fast ausnahmslos zu schwersten Verletzungen oder zum Tod führen. Auch bei Kollisionen zwischen modernen Fahrzeugen mit Airbag besteht für die Insassen bei über 35 Stundenkilometern immer noch eine erhebliche Verletzungsgefahr – z. B. die Gefahr eines Schleudertraumas.

Mit diesen Darlegungen will ich zeigen, dass wir mit der heutigen Revision wirklich über Verkehrssicherheit sprechen und entscheiden. Die Beispiele für Geschwindigkeitsüberschreitungen gehören nämlich zu jenen Delikten, die heute in der Praxis vorwiegend im Ordnungsbussenverfahren erledigt werden. Die Ordnungsbussenliste geht bis zu einer Tempoüberschreitung von 11 bis 15 Stundenkilometern plus die technische Marge von 5 Stundenkilometern, also eben beispielsweise Tempo 70 statt 50.

Theoretisch ist das Ordnungsbussenverfahren zwar nur für einfache Übertretungen ohne Gefährdungen vorgesehen. In der Praxis werden aber auch Delikte erfasst, die eine erhebliche Gefährdung darstellen. Das hängt damit zusammen, dass Tempodelikte normalerweise von einem Radarkasten registriert werden und der Verursacher nach Tarif gebüsst wird. Nur im Spezialfall, wo die weiteren Umstände, z. B. spielende Kinder auf dem Trottoir, von einem Polizisten erfasst werden können, kommt es bis zu Überschreitungen von 15 Stundenkilometern zu einer richterlichen Beurteilung.

Wir müssen immer wieder feststellen, dass viele Verursacher von Raserunfällen, das Geschwindigkeitsbussen anbelangt, eine Vorgesichte haben. Weil diese Bussen zu klein sind, fehlt die erzieherische respektive abschreckende Wirkung,

wie im Falle von Herrn Zwahlen. So wird das Risikoverhalten fortgesetzt, bis es zum Unfall kommt respektive kommen muss. Das ist die traurige Konsequenz.

Noch ein Wort an die Autoverbände und die Autopolitiker, welche so vehement opponieren und bereits mit dem Referendum gedroht haben: Wieso soll es im Interesse der korrekten Autofahrer sein, Raser und Rowdies zu schonen? Die meisten Mitglieder unserer Vereinigung sind Autofahrer. Warum? Über die Hälfte aller Verkehrsopter sind Insassen von Autos.

Ich bitte Sie deshalb um Eintreten und um Befolgung der bundesrätlichen Vorlage.

Caccia Fulvio (C, TI), rapporteur: J'ai toute compréhension pour M. Zwahlen. Je dois toutefois lui dire qu'il n'est pas si fréquemment frappé par les amendes d'ordre. Si j'ai bien compris, il n'en a eu qu'une seule; les trois autres cas dont il nous a parlé ne sont pas des amendes d'ordre, elles dépassaient les 100 francs. Je suis tout à fait d'accord avec lui qu'on ne peut pas, de ce point de vue là, parler de criminalité, tel n'est pas le cas.

J'ai été pendant dix ans chef du Département de police du canton du Tessin. Il m'est arrivé aussi de m'occuper d'amendes pour des citoyens qui avaient ramassé trop de bolets ou cueilli des fleurs protégées, ou encore qui étaient restés dans un restaurant au-delà de l'heure limite autorisée par la loi. Je ne prétends pas qu'il s'agisse de criminels, mais le problème se pose: si un Etat de droit fait des lois, comment peut-on ne pas les appliquer? A mon avis, la solution des amendes d'ordre est quand même la plus simple, la moins douloureuse, pour ceux qui, de temps en temps, peuvent éventuellement commettre des infractions aux lois.

C'est donc une question de principe importante: si on fait des lois, il faut les respecter. Je rappellerai encore à l'adresse de M. Dreher que les limitations de vitesse n'ont pas été établies seulement par des «cerveaux malades», elles ont aussi été approuvées par le peuple suisse. Il serait quand même souhaitable qu'on n'utilise pas ce type d'expression dans le débat politique, car on pourrait être amené à penser que, s'il y a des cerveaux malades, la situation pourrait être éventuellement de caractère épidémique.

Il faudrait tout de même attirer l'attention sur l'aspect sécurité. On veut «bagatelliser» cet aspect, mais on ne peut pas se le permettre. L'une des conséquences importantes de cette modification de la loi est quand même de permettre une diversification plus poussée dans l'application des amendes d'ordre et, en particulier, je le répète, dans le cas des dépassements de vitesse où l'on veut faire une distinction entre le dépassement dans les localités, hors des localités ou sur les autoroutes. C'est là un aspect important à souligner.

D'autre part, il faudrait être réalistes – et je m'adresse à M. Cavadini Adriano, qui n'est pas là: selon lui, il faudrait davantage de prévention, plus de contrôles de la conduite en état d'ébriété, des dépassements dangereux, de la vitesse à l'intérieur des localités. Or, chaque fois qu'on a poussé les contrôles dans ces directions, lorsque j'étais chef du Département de police, il y avait toujours quelqu'un qui avait des raisons pour dire que ce n'était pas la bonne façon. Contrôler les excès d'alcool au volant, si cela arrive le samedi soir, c'est parce qu'on veut chicaner ceux qui ont organisé des fêtes, le samedi soir. Contrôler les dépassements dangereux, ça suppose nécessairement que les policiers se cachent aux endroits dangereux, et ce n'est pas correct que la police se cache plutôt que d'être présente sur la chaussée pour éviter qu'on dépasse de façon dangereuse. Et quand on fait des contrôles dans les localités le matin à 7 heures, ce n'est pas correct de chicaner ceux qui vont travailler! Dites-moi quand c'est correct de contrôler quelqu'un pour faire respecter la loi fédérale sur la circulation routière!

Dix ans d'expérience m'obligent à dire que, malgré toutes les sensibilités qui sont touchées chaque fois qu'on est personnellement impliqué – et je l'ai aussi été quelquefois ces derniers temps –, il faut quand même avoir le courage d'admettre que la loi est là et qu'il faut essayer de l'aménager et de l'adapter, car elle nous permet aussi de poursuivre un but de sécurité de la circulation dans des conditions qui me semblent assez raisonnables.

Pour le reste, je pense que nous pourrions sans doute revenir sur quelques-unes des remarques qui ont été faites lorsque nous discuterons chaque article. Je voudrais cependant rappeler à M. Giezendanner que le cas qui lui est arrivé au Gotthard, si j'ai bien compris, n'entre pas non plus dans les amendes d'ordre, c'est une infraction à une autre loi et cela sort du cadre de la loi que nous traitons actuellement.

Hämmerle Andrea (S, GR), Berichterstatter: Sie haben sicher bemerkt, dass auf der Fahne kein Nichteintretensantrag vorkommt, obwohl sowohl Herr Zwahlen wie auch Herr Giezendanner, die jetzt diese Nichteintretensanträge so vehement verteidigen, Mitglieder ebendieser Kommission sind. Es ist auch hinzuzufügen, dass die Diskussion in der Kommission bedeutend ruhiger und auch bedeutend sachlicher abgelaufen ist, als das hier im Saal der Fall ist. Aber eben: Dort hören ja nur wenige zu, dort kann man wenig Stimmung machen. Ich verstehe: Die Wahlen rücken näher, man merkt das natürlich auch hier. Dass aber die Anpassung des Ordnungsbussengesetzes zum Wahlschlager Nummer eins umfunktioniert wird, ist für mich eine perverse Verkehrung der Werte. In Ihrer Wertordnung geht halt das Auto dem Leben vor, aber damit müssen Sie selber fertig werden.

Ich kann Ihnen nur so viel sagen:

1. Mit einem solchen Referendum, das auf dieser Basis gründet, werden Sie beim vernünftigen Schweizervolk nicht den Hauch einer Chance haben.

2. Ich muss Ihnen sagen und wiederholen: Die Ordnungsbussen sind Sanktionen für ein Fehlverhalten; sie sind keine Verkehrsabgabe wie eine Autobahnvignette, sie sind damit überhaupt nicht vergleichbar. Sie sind keine Taxe, sie sind keine Steuer, sie sind keine Gebühr, sondern sie sind eine Sanktion. Deshalb kann man nicht von Fiskalabgaben sprechen. Herr Giezendanner, noch ein Wort zu Ihnen, aber Sie hören auch selten zu: Diese Abgaben kommen nicht der Bundeskasse zugute, sondern wenn schon, dann gehen sie in die Kantonskassen, aber sie spielen als Steuern überhaupt keine Rolle, weil sie keine Steuern sind.

3. Es ist interessant, dass hier eine Diskussion über Sinn und Unsinn von Geschwindigkeitslimiten geführt wird. Ob sie zu hoch oder zu tief sind, steht hier aber gar nicht zur Diskussion; zur Diskussion steht nur, wie diese Geschwindigkeitslimiten, die demokratisch und rechtsstaatlich korrekt zustande gekommen sind, mit Sanktionen abgestützt werden. Sie können nicht die Geschwindigkeitslimiten, die Ihnen nicht passen, via ein verwässertes Ordnungsbussengesetz abändern. Dafür haben wir ein ordentliches Verfahren, mit welchem Sie versuchen können, die Geschwindigkeitslimiten abzuändern, wenn Sie wollen.

4. Noch zu Herrn Zwahlen: Ihre eigene Erfahrung, die Sie ja zum Nichteintretensantrag bewegt hat, ist nicht eine Erfahrung mit dem Ordnungsbussengesetz, sonst haben Sie von den falschen Bussen gesprochen; mit den Bussen, die Sie uns präsentiert haben, waren Sie in einem ordentlichen Verfahren, und das ordentliche Verfahren greift dann Platz, wenn das Vergehen über dem Ordnungsbussenverfahren liegt, wenn es schwerer ist als die Vergehen, die mit dem Ordnungsbussenverfahren belegt werden. Ich finde es beachtlich und beeindruckend, aber auch traurig, dass Sie die Courage haben, hier anzutreten und der Öffentlichkeit breit vorzutragen, wie wenig Sie von der Einhaltung der Gesetze halten. Aber das waren nicht Ordnungsbussen, die Sie bekommen haben, sondern Sie waren in einem ordentlichen Verfahren, d. h. Sie sind über das hinausgegangen, was noch mit dem Ordnungsbussenverfahren belegt werden kann.

Ich bitte Sie, vernünftig zu bleiben, diese Nichteintretensanträge abzulehnen und dann zur Sache zu kommen.

Dreher Michael (A, ZH): Ich wollte mich nur kurz zu Herrn Caccia äussern. Ich will aber die Gelegenheit benutzen, auch Herrn Hämmerle mitzuteilen, dass die Freiheits-Partei bei weitem nicht nur über diesen Nebenpunkt als Wahlschlager verfügt. Da kennen Sie mich und meine Kollegen ganz schlecht. Herr Caccia: Einmal mehr betreiben Sie Geschichtsklitterung und behaupten, das Schweizervolk habe diesen Tempolimi-

ten zugestimmt. Das Schweizervolk hat sich gegen Tempolimiten in der Verfassung ausgesprochen. Das war ein Kernargument des Neins der FDP und meines Wissens auch des Neins der SVP zur Volksinitiative «pro Tempo 130/100». Das ist ein Standpunkt, den man staatsrechtlich vertreten kann, auch wenn er meinen Interessen damals widersprochen hatte. Aber ich wehre mich dagegen, dass man diese Lüge – das Volk habe den Tempolimiten zugestimmt – immer weiter kolportiert. Es ist schlicht nicht wahr! Die Tempolimiten wurden wegen des sogenannten Waldsterbens eingeführt und nicht wegen der Luft und nicht wegen der Verkehrssicherheit. Man hat sie nachher mit falschen Gutachten einfach beibehalten wollen. Das war die Lage, und so ist sie!

Zwahlen Jean-Claude (C, BE): Il est bien possible que j'ai un peu confondu les amendes d'ordre avec d'autres sortes d'amendes, puisqu'une seule semble être une amende d'ordre, les autres se situant entre la dénonciation au juge et l'amende d'ordre. Je n'ai jamais été dénoncé au juge en ayant commis trois infractions qui se situent entre 10 et 20 kilomètres à l'heure de dépassement.

Mon propos c'est de dire qu'il y a disproportion dans le fait de tripler les amendes, ce qui va inciter les cantons à augmenter également les autres amendes. Payer aujourd'hui déjà 900 francs pour quatre infractions qui ne sont pas graves, ça voudra dire payer demain en tout cas le double parce qu'il est certain que voyant le Conseil fédéral tripler les amendes d'ordre, les cantons se sentiront légitimés pour augmenter les autres amendes. Et, sans commettre de faute grave, on paiera bientôt tout de suite 1000 ou 1500 francs pour la moindre des infractions au code de la route.

C'est cette disproportion-là que j'aimerais dénoncer. Je vous encourage donc à ne pas entrer en matière. Les amendes d'ordre qui sont en vigueur aujourd'hui sont suffisamment dissuasives.

Koller Arnold, Bundesrat: Niemand in diesem Land will vernünftigerweise das Ordnungsbussenverfahren abschaffen, das im Jahre 1973 eingeführt wurde. Denn das Ordnungsbussenverfahren bringt nicht nur eine bedeutende Entlastung der Polizei- und Justizorgane, sondern es liegt auch – meine Herren der Auto-Partei (ich halte mich immer noch gerne an diesen Namen der Partei, Herr Steinemann, ich glaube, mit Ihrem Einverständnis) – im eminenten Interesse der fehlbaren Verkehrsteilnehmer. Denn es gewährt ihnen – soweit nicht andere Verkehrsteilnehmer gefährdet sind – ein vereinfachtes, billiges, den automobilistischen Leumund nicht belastendes Verfahren. Das haben übrigens die Automobilverbände in der Vernehmlassung eingesehen. Die Automobilverbände hatten natürlich auch keine Begeisterung für diese Vorlage, sowenig wie wir alle. Aber die Automobilverbände haben immerhin eingesehen, dass es durchaus legitim ist, die Ordnungsbussen der Teuerung anzupassen, wenn diese Massnahmen weiterhin ihren Zweck erfüllen sollen. Sie haben auch eingesehen, dass diese Vorlage auch den Autofahrern eminente Vorteile bringt. Denn es bringt eine Entkriminalisierung der Autofahrer, indem sie nirgends mehr registriert werden, solange es lediglich um Ordnungsbussendelikte geht.

Die Erhöhung der Ordnungsbussen im Umfang der Teuerung und des Kaufkraftzuwachses erlaubt uns gerade – ich werde nachher noch darauf eingehen – eine viel differenziertere Lösung, als das heute der Fall ist. Und gerade daran haben vor allem die Autofahrer ein eminentes Interesse.

Ich kann daher wirklich nicht verstehen, dass man hier nun Zeter und Mordio schreit und sogar Nichteintretensanträge stellt. Herr Dreher, wenn Sie mich vorhin einen Lügner genannt haben, sage ich Ihnen ganz offen: Sie profitieren in ganz schäbiger Weise von Ihrer parlamentarischen Immunität! Auf solche Angriffe unter der Gürtellinie gehe ich nicht weiter ein. Sie wissen auch haargenau, dass dieses Ordnungsbussenverfahren mit dem Waldsterben überhaupt nichts zu tun hatte, denn dieses Ordnungsbussenverfahren ist im Jahre 1973 eingeführt worden, als überhaupt noch niemand von Waldsterben gesprochen hat. Wenn Sie schon von der Volksabstimmung reden, nehmen Sie doch bitte zur Kenntnis, dass das Volk eine

Erhöhung der Tempolimiten von 120 auf 130 Stundenkilometer ganz klar abgelehnt hat.

Wenn ich in diesem Zusammenhang auch von der Luftverschmutzung gesprochen habe, habe ich immer wieder gesagt, auch im Hinblick auf die Luftverschmutzung sei ich überzeugt, dass eine konsequente Durchsetzung der allgemeinen Tempolimiten auch zur Lösung dieses Problems mehr beitrage, als wenn man ständig an den Tempolimiten herumexperimentiere. Das ist meine Politik, Herr Dreher, und nichts anderes! Das möchte ich ganz klar festgehalten haben.

Ich danke daher Herrn Fischer-Seengen, der erklärt hat, dass sei zwar eine unpopuläre Vorlage, aber eine Vorlage der Vernunft.

Was wollen wir mit dieser Vorlage? Wir wollen wirklich nichts anderes, als diese abhaltende, generalpräventive Wirkung wiederherzustellen, die die Ordnungsbussen haben sollen und die sie heute wegen der Geldentwertung nicht mehr haben. Darum geht es, und um rein gar nichts anderes!

Vor allem Geschwindigkeitsbeschränkungen sind elementare Verkehrsregeln. Jeder zweite Verkehrsunfall mit Todesopfern und mehr als jeder fünfte Unfall mit Verletzten ist auf überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen. Rein statistisch ist die Gefahr, dass jemand sein Leben wegen eines Geschwindigkeitsexzesses verliert, höher als jene, Opfer eines Gewaltverbrechens zu werden. Das sind die Fakten. 371 Menschen mussten 1993 wegen übersetzter Geschwindigkeit im Strassenverkehr ihr Leben lassen, und 5883 Menschen wurden verletzt, zum Teil schwer und mit bleibenden Schäden.

Glücklicherweise verursacht ja niemand solche Unfälle vorsätzlich, aber übersetzte Geschwindigkeiten sind in diesem Ausmasseskausal für die Opfer von Menschenleben und für derart schwere Unfälle. Deshalb haben wir wirklich alles Interesse daran, gerade diesen Tempolimiten in unserem Land vermehrt Nachachtung zu verschaffen.

Herr Giezendanner, wenn Sie die Ausländer hier schützen wollen und sagen, dass sei vor allem gegenüber Ausländern kontraproduktiv, so habe ich diesbezüglich jüngst eine andere Erfahrung gemacht: Ich hatte eine guten Freund aus Amerika hier zu Besuch. Er hat in Genf einen Wagen gemietet, ist zu mir nach Bern gefahren und hat gefragt: Habt ihr in der Schweiz eigentlich keine Tempolimiten? Das war sein Eindruck als Amerikaner auf unseren Autobahnen.

Zur Sache zurück: Eine allgemeine Verdreifachung der Ordnungsbussen – das möchte ich ganz klar festhalten – ist keineswegs beabsichtigt. Es geht ja hier nur um die oberste Limite. Ich habe hier einen Entwurf der Expertengruppe für diese neue Bussenliste. Es gibt in diesem Entwurf, der von mir noch nicht abgesehen ist und wie gesagt noch in die Vernehmlassung gehen muss, eine einzige Position, wo der Maximalbetrag von 300 Franken vorgesehen ist. Diese Position ist im übrigen erst noch umstritten. Aber gerade weil wir ja in der neuen Bussenliste – übrigens auch vermehrt zugunsten der Autofahrer – differenzieren möchten, indem wir die Ordnungsbussen je nach Ort der Geschwindigkeitsüberschreitungen abstufen werden, einerseits innerorts, wo es viel gravierender ist, dann ausserorts oder auf Autobahnen, brauchen wir natürlich diese Anpassung an die Teuerung.

Ich erkläre Ihnen das an einem Beispiel: Bisher war jede Tempoüberschreitung im Rahmen von 11 bis 15 Stundenkilometern mit einer Busse von 100 Franken belegt. Das ist natürlich nicht sachadäquat, denn es ist uns allen klar, dass eine Tempoüberschreitung von 15 Stundenkilometern innerorts viel schwerer wiegt als eine Tempoüberschreitung von 15 Stundenkilometern auf der Autobahn. Gerade das wollen wir jetzt korrigieren. In diesem Entwurf ist beispielsweise vorgesehen, dass bei einer Tempoüberschreitung innerorts von 11 bis 15 Stundenkilometern die Busse 200 Franken betragen wird, ausserorts 160 Franken und auf der Autobahn 120 Franken. Wir möchten gerade auf der Autobahn das Ordnungsbussenverfahren sogar bis zu einer Überschreitung um 25 Stundenkilometer ausdehnen. Das ist alles sehr sachadäquat und logisch.

Aber damit wir so differenzieren können, braucht es ein grösseres Schema und braucht es unbedingt diesen Teuerungsausgleich. Natürlich: Ordnungsbussen sind kein perfektes Instrument. Sie haben den Nachteil eines gewissen Schematis-

mus. Wer aber eine massgeschneiderte Strafverfolgung will, der kann jederzeit das ordentliche Verfahren verlangen. Das liegt aber in der weitaus grössten Zahl aller Fälle weder im Interesse der Justiz noch im Interesse der fehlbaren Verkehrsteilnehmer.

Ich möchte hier auch auf den Vorwurf des Fiskalismus reagieren: Herr Giezendanner, im Unterschied zu den Fiskalabgaben, über die wir in diesem Lande auch diskutieren, sind Bussen vermeidbare Kosten. Korrekte Verkehrsteilnehmer haben von diesem Ordnungsbussenverfahren nichts zu befürchten. Aber bei der Sicherheit im Strassenverkehr geht es um sehr viel. Bussen allein gewährleisten die Sicherheit im Strassenverkehr noch nicht. Im Rahmen der Revision des Strassenverkehrsgesetzes werden wir auch noch weitere Vorschläge für die Ausbildung unterbreiten. Dieses revidierte Bundesgesetz über Ordnungsbussen im Strassenverkehr ist aber ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im Strassenverkehr, und in diesem Sinne möchte ich Sie bitten, auf die Vorlage einzutreten.

Namentliche Abstimmung – Vote par appel nominal
(Ref.: 1287)

Für den Antrag der Kommission (Eintreten) stimmen:

Votant pour la proposition de la commission (entrer en matière):

Aguet, Bär, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Béguelin, Berger, Bezzola, Bircher Peter, Bischof, Bodenmann, Bonny, Borel François, Bortoluzzi, Brügger Cyrill, Bugnon, Bühlmann, Bundi, Bürgi, Caccia, Camponovo, Carobbio, Cavadini Adriano, Cincera, Columberg, Danuser, Darbellay, David, Deiss, Dettling, Dormann, Dünki, Duvoisin, Eggenberger, Eggly, Engler, Epiney, Eymann Christoph, Fankhauser, Fasel, Fehr, von Felten, Fischer-Häggingen, Fischer-Seengen, Fischer-Sursee, Fritschi Oscar, Früh, Gadient, Gonseth, Graber, Grendelmeier, Gros Jean-Michel, Gross Andreas, Grossenbacher, Gysin, Haering Binder, Hämmerle, Hari, Heberlein, Heggenschweiler, Herczog, Hess Otto, Hess Peter, Hildbrand, Hollenstein, Hubacher, Iten Joseph, Jaeger, Jäggi Paul, Jeanprêtre, Keller Anton, Keller Rudolf, Kühne, Leemann, Leu Josef, Leuenberger Ernst, Leuenberger Moritz, Loeb François, Maeder, Marti Werner, Mauch Rolf, Mauch Ursula, Maurer, Meier Hans, Meier Samuel, Meyer Theo, Misteli, Mühlemann, Nabholz, Narbel, Nebiker, Ostermann, Philipona, Raggenbass, Rechsteiner, Reimann Maximilian, Ruckstuhl, Ruffy, Rutishauser, Rychen, Sandoz, Schenk, Scheurer Rémy, Schmid Peter, Schmid Samuel, Schmidhalter, Schmied Walter, Schnider, Schweingruber, Segmüller, Seiler Hanspeter, Seiler Rolf, Sieber, Singeisen, Spielmann, Spoerry, Stalder, Steffen, Steiger Hans, Steinegger, Strahm Rudolf, Stucky, Suter, Theubet, Thür, Tschäppät Alexander, Tschopp, Tschuppert Karl, Vetterli, Vollmer, Wanner, Weder Hansjürg, Weyeneth, Wick, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss William, Zbinden, Ziegler Jean, Zisyadis, Züger, Zwygart (141)

Für den Antrag Dreher/Zwahlen (Nichteintreten) stimmen:

Votant pour la proposition Dreher/Zwahlen (ne pas entrer en matière):

Aregger, Aubry, Borer Roland, Dreher, Frey Walter, Friderici Charles, Giezendanner, Gobet, Jenni Peter, Kern, Mamie, Miesch, Moser, Müller, Neuenschwander, Perey, Rohrbasser, Stamm Luzi, Steinemann, Steiner Rudolf, Zwahlen (21)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Allenspach, Chevallaz, Pidoux, Savary (4)

Stimmen nicht – Ne votent pas:

Baumberger, Bäumlín, Binder, Blatter, Blocher, Borradori, Brunner Christiane, Bühler Gerold, Caspar-Hutter, Comby, Cornaz, Couchepin, de Dardel, Diener, Ducret, Frey Claude, Giger, Goll, Hafner Ursula, Jöri, Ledergerber, Lepori Bonetti, Maître, Maspoli, Matthey, Oehler, Pini, Poncet, Robert, Ruf, Scherrer Jürg, Scherrer Werner, Stamm Judith (33)

Präsident, stimmt nicht – Président, ne vote pas:

Leuba (1)

*Detailberatung – Discussion par articles***Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung, Titel***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, ch. I introduction, titre*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté***Art. 1***Antrag der Kommission**Abs. 1, 3*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Abs. 2**Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit I

(Schmied Walter, Bezzola, Binder, Fischer-Seengen, Giezendanner, Giger, Graber, Savary, Seiler Hanspeter)

.... beträgt 250 Franken

Minderheit II

(Giezendanner)

.... beträgt 200 Franken

Minderheit III

(Hollenstein, Diener, Hämmerle, Herczog, Steiger Hans, Zwygart)

.... Der Bundesrat passt die Höchstgrenze im Rahmen der Lebenshaltungskosten alle fünf Jahre an.

Minderheit IV

(Fischer-Seengen, Bezzola, Binder, Cavadini Adriano, Giezendanner, Giger, Savary, Schmied Walter, Wanner)

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

*Antrag Moser**Abs. 2*

Unverändert

*Antrag Wick**Abs. 2*

.... beträgt 99 Franken.

Art. 1*Proposition de la commission**Al. 1, 3*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Al. 2**Majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité I

(Schmied Walter, Bezzola, Binder, Fischer-Seengen, Giezendanner, Giger, Graber, Savary, Seiler Hanspeter)

.... d'ordre est de 250 francs

Minorité II

(Giezendanner)

.... d'ordre est de 200 francs

Minorité III

(Hollenstein, Diener, Hämmerle, Herczog, Steiger Hans, Zwygart)

.... Le Conseil fédéral adapte la limite maximale au coût de la vie tous les cinq ans.

Minorité IV

(Fischer-Seengen, Bezzola, Binder, Cavadini Adriano, Giezendanner, Giger, Savary, Schmied Walter, Wanner)

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

*Proposition Moser**Al. 2*

Inchangé

*Proposition Wick**Al. 2*

.... d'ordre est de 99 francs.

*Abs. 1, 3 – Al. 1, 3**Angenommen – Adopté**Abs. 2 – Al. 2*

Schmied Walter (V, BE), porte-parole de la minorité I: Monsieur Koller, conseiller fédéral, à l'évidence, vous aurez emprunté la lunette de votre collègue, M. Stich, pour calculer le montant de 300 francs que vous nous soumettez. La proposition de tripler le montant actuel en vigueur ne peut être justifiée de manière mathématique.

La situation est la suivante. En l'espace de 20 ans, précisément depuis 1970, année de l'adoption de la loi sur les amendes d'ordre, le coût de la vie a augmenté de 150 pour cent. Les salaires, dans le même laps de temps, ont augmenté de 30 pour cent. Ces chiffres sont non seulement tirés l'«Annuaire statistique de la Suisse» (édition 1993), mais ils sont reconnus même dans le message du Conseil fédéral du 8 septembre 1993. Habilement et en fin calculateur, le Conseil fédéral additionne les deux montants pour justifier un triplement du montant initial. Bienheureux le conseiller fédéral qui n'a pas à s'en référer à Monsieur Prix. Le seul argument, avancé pour la circonstance et figurant aux pages 2 et 3 du message, est celui de la dévalorisation de la monnaie pendant toutes ces années. Or, c'est précisément un tel argument qui devrait permettre d'adapter l'amende d'ordre à un niveau inférieur au renchérissement.

En fait, il y a lieu de savoir si – mais je souhaiterais bien que le conseiller fédéral m'entende aussi – l'amende d'ordre est premièrement une mesure fiscale et deuxièmement une mesure disciplinaire. (Le conseiller fédéral n'étant toujours pas à mon écoute, je continuerai à prêcher dans le désert.)

S'il devait s'agir d'une mesure fiscale, la démarche du Conseil fédéral peut s'expliquer. S'il s'agit, par contre, d'une mesure disciplinaire, le triplement du montant ne peut plus se justifier. En l'occurrence, l'état de santé de la caisse fédérale gérée par M. Stich ne sera pas déterminant. Par contre, il y a lieu de tenir compte de l'état de santé du porte-monnaie du payeur. C'est donc bien l'évolution du pouvoir d'achat de citoyen suisse moyen qui est déterminant pour juger de l'adaptation indispensable, je le conçois, des amendes d'ordre. Or, on a refusé d'entrer en matière sur cette notion. Si mon raisonnement ne tient pas, qu'on me le dise franchement.

Il y aurait lieu alors d'abolir en matière fiscale la compensation de la progression à froid que les cantons introduisent précisément à l'avantage du payeur afin de mieux tenir compte de son pouvoir d'achat réel. Si nous voulons rester équitables, nous devons, nous aussi, tenir compte de ce phénomène, à savoir la progression à froid qui diminue le pouvoir d'achat du citoyen.

Au vu de ces considérations, une minorité très confortable de la commission considère le montant de 250 francs comme étant le seuil à ne pas dépasser.

Giezendanner Ulrich (A, AG), Sprecher der Minderheit II: Ein Wort zum Kommissionssprecher, zu Herrn Hämmerle: Ich wollte keine persönliche Erklärung abgeben. Sie hätten aber erwähnen müssen, dass ich als einziger für Nichteintreten gestimmt habe.

Sie haben zudem als Kommissionssprecher nicht zu werten, ob es populär wäre, so etwas zu machen. Sie müssen über die Entscheide der Kommission berichten. Das ist Ihr Auftrag. Sonst müssen Sie sich nicht als Berichterstatter zur Verfügung stellen.

Herr Vollmer sagte, die grosse Anzahl der eingereichten Anträge sei penibel. Das ist richtig. Es ist wirklich penibel, wenn ein Herr Wick kommt und einen Antrag mit 99 Franken einreicht, nur um aus diesem Parlament ein Kabarett zu machen. Das Abstimmungsresultat hat mir gezeigt, dass es chancenlos ist. Es gibt nur das Referendum. Ich ziehe deshalb den Antrag der Minderheit II zugunsten des Antrages Moser zurück. Herr

Moser verlangt 100 Franken. Ich habe einen Namensaufruf verlangt. Den wollen wir publizieren.

Moser René (A, AG): Eigentlich gehört das vorliegende Thema nicht zu meinem Ressort. Trotzdem habe ich mich hier eingemischt; denn wer diese Ordnungsbussenänderungen näher betrachtet, dem wird klar, dass es hier nur noch um das Geldabknöpfen geht, nur um das Geldabknöpfen.

Sie finden auf der Fahne bereits eine Auswahl von Bussengeldern von 200, 250 und 300 Franken. Mein Antrag zur Ergänzung der Zahlenreihe mit dem Betrag von 100 Franken beruht aber darauf, geltendes Recht beizubehalten, nichts mehr und nichts anderes.

Herr Wick – er ist zwar nicht hier – macht heute mit seiner Eingabe für 99 Franken auf Politclown. Das ist tatsächlich «nicht ganz hundert».

Kollege Giezendanner hat vorhin seinen Minderheitsantrag (200 Franken) zugunsten meines Antrages zurückgezogen, weil wir festgestellt haben, dass im Referendumsfall der Kompromiss von 200 Franken vom Stimmvolk missverstanden werden könnte.

Der Kommissionssprecher hat beteuert, es handle sich hier nicht um Fiskalabgaben, sondern nur um Bussen für Straftaten. De jure ist das richtig so. Machen wir uns aber doch nichts vor. Es geht absolut nur um fehlendes Geld in den Kantons- und Gemeindekassen. Die bereits mehrheitlich vorgetragenen Argumente für die enorme Bussenerhöhung scheinen mir verlogen zu sein. Das Stimmvolk wird das bestimmt nicht goutieren.

Die vorgeschlagene massive Erhöhung der Bussengelder hat absolut keinen erzieherischen Wert. Das ist auch der Grund, warum wir an der bestehenden Höchstgrenze festhalten wollen. Es ist geradezu eine Frechheit, dass man z. B. einen Töfffahrer, der 5 Stundenkilometer zu schnell gefahren ist, wie einen Verbrecher büsst, derweil man einem erwischten Junkie zuerst eine warme Suppe serviert. Das ist doch einfach nicht normal.

Ich bitte Sie aus dem genannten Grund – eben, weil die Erhöhung keinen erzieherischen Wert in sich birgt –, meinem Antrag zuzustimmen und beim geltenden Recht zu bleiben.

Wick Hugo (C, BS): Ist es möglich, in einem Wahljahr die Freiheits-Partei zu überbieten, habe ich mich gefragt. Bis vor kurzem hätte ich resigniert aufgegeben. Der Antrag von Herrn Moser, den Höchstbetrag der Ordnungsbussen auf 100 Franken, wie seit zwanzig Jahren gehabt, zu beschränken, hat mir nun diese Möglichkeit eröffnet. Vergleichen Sie die verschiedenen Anträge zu Artikel 1 Absatz 2: Wir haben einen Antrag auf quasi indexierte 300 Franken, einen auf nichtindexierte 300 Franken, einen auf 250 Franken, einen auf 200 Franken; und schliesslich haben wir noch den Antrag des sehr geschätzten Herrn Kollegen Moser auf einen Höchstbetrag von Franken 100, dem ich nun meinen Antrag auf 99 Franken entgegensetze.

Ja, wo kämen wir Automobilisten hin, wenn die Bussen eine verhindernde Wirkung hätten! Statt mit dem Vierrad-Geländewagen mitten in der Stadt die neue Freiheit des Trottoirrandbesteigens auskosten zu können, müssen wir uns auf eine empfindliche Busse gefasst machen. Warum eigentlich soll das Trottoir für Fussgängerinnen und Fussgänger reserviert und, was vierrädrige Fahrzeuge betrifft, höchstens noch für Kinderwagen zulässig bleiben? Damit würde ja noch mehr der zugeteerten Fläche dem Götzen Auto entzogen.

Höhere Bussen in gewissen Fällen, beim Überfahren des Rotlichtes zum Beispiel, könnten ja das fröhliche Knallgeräusch auf Kreuzungen innerorts seltener machen. Eine solche Regulierung widerspricht doch eindeutig der Bestrebung der Deregulierung und widerspricht der Notwendigkeit, mehr Arbeitsplätze, in diesem Falle im Karosseriegewerbe, zu schaffen. Und so weiter, und so fort.

Eigentlich ist es die selbstverständlichste Sache der Welt, dass Geldstrafen in einem gewissen Verhältnis zum Lebenskostenindex stehen müssen. Sonst werden sie nicht mehr wahrgenommen und dienen geradezu der Aufmunterung zu

gemeingefährlichem Verhalten mit der effizientesten Waffe, welche dem Normalbürger ohne Waffenschein zur Verfügung steht, nämlich dem Auto.

Deshalb habe ich meinen Antrag gestellt. Anders ist es in diesem Parlament nicht möglich, zu einem solchen Thema überhaupt sprechen zu können. Mit diesem Antrag will ich lediglich klarlegen, dass unser Parlamentsbetrieb leider wieder einmal sehr viel Ähnlichkeiten mit einem orientalischen Bazar hat. Um dies sagen zu können, habe ich den Antrag gestellt. Er hat somit seinen Zweck erfüllt. Ich ziehe ihn zurück und hoffe, dass andere diesem Beispiel folgen können. Leider ist diese Hoffnung relativ illusionslos.

Ich stimme jedenfalls dem Entwurf des Bundesrates zu und bitte Sie, dies auch zu tun.

Hollenstein Pia (G, SG), Sprecherin der Minderheit III: Der Entwurf des Bundesrates gibt diesem die Möglichkeit, die Höchstgrenze der Ordnungsbussen in der Regel alle fünf Jahre an die Lebenshaltungskosten anzupassen. Mit meinem Antrag will ich gewährleisten, dass diese Anpassung zwingend alle fünf Jahre erfolgen muss. Ohne eine entsprechende Verpflichtung können wir ja erahnen, wie anpassungsfreudig der Bundesrat die Kann-Formulierung handhaben wird.

Seit der Inkraftsetzung dieses Gesetzes sind über zwanzig Jahre vergangen. Eine Muss-Formulierung ist deshalb sinnvoll und nötig. Die Gefahr einer übermässigen Erhöhung besteht nicht, denn es ist klar vorgegeben, dass es sich ausschliesslich um die Anpassung an die Lebenshaltungskosten handelt. Es geht bloss darum, ein zu langes Hinauszögern zu verhindern. Es ist wirtschaftlich einfach nicht sinnvoll, wegen mangelnder Verpflichtung auf die Anpassung der Ordnungsbussen zu verzichten, doch mit einer Kann-Formulierung besteht eben genau diese Gefahr.

Auch politisch betrachtet ist ein Hinauszögern der Bussenanpassung unsinnig, denn durch das Hinausschieben erhöht sich der nötige Anpassungsbetrag – der Widerstand ist vorprogrammiert. Tatsächlich hatte der Bundesrat ursprünglich die Muss-Formulierung vorgeschlagen, machte aber nach der Vernehmlassung vor der Autolobby einen Kniefall und fügte die Kann-Formulierung ein.

Ich bitte Sie, auf die ursprüngliche Fassung, die Muss-Formulierung, zurückzukommen und den Antrag der Minderheit III zu unterstützen.

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG), Sprecher der Minderheit IV: Für die freisinnig-demokratische Fraktion ist der zentrale Punkt bei diesen Revisionsbegehren nicht die Frage, ob die Höchstgrenze auf 300 oder auf 250 Franken angesetzt werden solle. Die Mehrheit ist zwar für 250 Franken, aber man kann wahrscheinlich mit beiden Varianten leben.

Was für uns von zentraler Bedeutung ist, ist jedoch das Begehren des Bundesrates, diese Höchstgrenze in eigener Kompetenz den Lebenshaltungskosten anpassen zu können. Die Minderheit III (Hollenstein) geht noch einen Schritt weiter und will gar eine zwingende Indexklausel.

Im Ständerat hat sich eine knappe Mehrheit gegen den Antrag der Kommission durchgesetzt und hat dem Begehren des Bundesrates zugestimmt. Es gibt grundsätzliche staatspolitische und wirtschaftspolitische Gründe, die nahelegen, diesen Indexautomatismus abzulehnen:

1. Die Höchstgrenze ist der Straffrahmen. Dieser Straffrahmen ist – das wissen alle, die sich schon damit befasst haben – ein zentrales Element eines Strafgesetzes. Das Ordnungsbussengesetz ist ein solches Strafgesetz. Es ist richtig und ein staatspolitisches Anliegen, dass dieser Straffrahmen durch den Gesetzgeber festgelegt wird und dass diese Kompetenz nicht an die Exekutive delegiert wird. Der Straffrahmen ist ein zentrales Element des Strafgesetzes und muss vom Gesetzgeber festgelegt werden, alles andere ist rechtsstaatlich unhaltbar.

2. Indexautomatismen sind auch wirtschaftspolitisch unerwünscht, sie sind generell von Übel. Wir sollten solche Indexklauseln möglichst überall aus den Gesetzen eliminieren, weil sie die Flexibilität derjenigen behindern, die eigentlich die Entscheidungsfreiheit haben sollten, solche Normen anzupassen, solche Zahlen selber im Gesetz festzulegen.

Aus diesen beiden Gründen bitte ich Sie, der Minderheit IV zuzustimmen und es auch weiterhin dem Gesetzgeber zu überlassen, die Höchstgrenzen im Ordnungsbussengesetz festzulegen.

Zwahlen Jean-Claude (C, BE): La proposition de la minorité III (Hollenstein) me pousse à faire la réflexion suivante. Le renchérissement par définition est un principe dangereux et vicieux. C'est un principe d'autoallumage qui crée quelque part une spirale, la spirale d'augmentation des prix et des salaires dans toute l'économie, que nous connaissons. Ce principe devient absolument absurde et incompréhensible, lorsque l'Etat voudrait l'appliquer à des amendes d'ordre, alors que lui-même ne peut pas ou ne peut plus l'appliquer aux salaires de ses fonctionnaires. Je vous rends attentifs à l'absurdité de cette situation.

On se trouve bien, dans la proposition de la minorité III dans une logique fiscale d'adaptations, on ne se trouve plus dans une logique d'amendes d'ordre qui doivent inciter à la prudence.

J'aimerais poser la question à Monsieur le Conseiller fédéral: attend-on vraiment des rentrées d'argent supplémentaires substantielles? Peut-il nous dire aujourd'hui combien rapportent en fait ces amendes d'ordre à l'Etat, et ce qu'on en attend lorsque les amendes auront été majorées, de manière, par exemple, à pouvoir calculer ce que coûtent les délibérations des Chambres fédérales au sujet de ces amendes d'ordre? Combien faut-il d'amendes d'ordre pour payer nos délibérations?

Le président: Le groupe écologiste communique qu'il soutiendra le projet du Conseil fédéral et la proposition de la minorité III.

Zwygart Otto (U, BE): Die LdU/EVP-Fraktion wird den 300 Franken und dem Antrag der Minderheit III zustimmen. Die überwiegende Mehrheit der Kantone, Parteien und Organisationen haben sich für 300 Franken ausgesprochen. Seit der Vernehmlassung sind wieder Jahre verflossen, so dass die 300 Franken mit der bisher aufgelaufenen Teuerung nur mehr ausgeglichen würden.

Die Anträge, die nun auf dem Tisch des Hauses liegen, reichen von 300 Franken abwärts bis zum «Töipeliantrag» der Freiheits-Partei. Aber wie steht das nun mit diesem Antrag? Es geht um Bussen, nicht um Steuern. Wer sich an das Gesetz hält, zahlt auch nicht. Deshalb ist auch das, was Herr Zwahlen vorhin gesagt hat, dass damit die Teuerung angeheizt werde, mitnichten richtig. Die Geldentwertung hat dazu geführt, dass Parkbussen zum Teil billiger sind als die Gebühren für Parkhäuser. Auf dem Hintergrund, dass Ordnungsbussen eine Wirksamkeit haben müssen, sind wir verpflichtet, der Erhöhung zuzustimmen. Mit einer stumpfen Waffe kann die gewollte Abschreckung nicht gewährleistet werden.

Bei der im Entwurf vorhandenen Bussenliste stellen sich aus unserer Sicht vor allem im Bereich der Geschwindigkeitsüberschreitungen Fragen. Hier liegt das grosse Problem in der heutigen Zeit, und da scheint uns die Absicht zu differenzieren richtig. Die Grenze respektive die Grauzone und der Übergang zu denjenigen, die eine Anzeige gewärtigen müssen, müssen je nach der Örtlichkeit irgendwo abgestuft werden. Die heutige Technik, vor allem auch mit Bezug auf die Messung der Geschwindigkeitsüberschreitungen, erlaubt uns eine bessere Kontrolle. Wenn wir sehen, wie viele Verkehrstote wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen zu beklagen sind, dann ist es auch richtig, dass man das unterste Stockwerk in unserem System entsprechend anhebt.

Neben der Bussenhöhe ist die Frage der Anpassung der zweite Punkt in diesem Absatz. Wir stöhnen immer wieder über die Geschäftslast in unserem Rat. Und hier soll es nur um Bagatellen gehen, um Bagatellbussen. Seien wir doch mutig, und setzen wir doch den Rahmen fest. Wir haben in unseren Absätzen Einschränkungsmöglichkeiten vorgesehen. Überlassen wir doch diesen Kleinkram der Festsetzung und Erhöhung dem Bundesrat. Um Zeit zu gewinnen und damit wir Zeit für wichtige Geschäfte haben, können wir hier ganz ruhig eine

Delegation an den Bundesrat machen. Die Randbedingungen, wie zum Beispiel «nur alle fünf Jahre» und «höchstens die Teuerung», sind restriktiv genug. Wir brauchen mit Anpassungen und neuen Beratungen in den Räten nicht wieder 25 Jahre zu warten.

Bei der anstehenden Revision des Strassenverkehrsgesetzes haben wir Stoff genug, um politische Auseinandersetzungen zu suchen. Ich möchte nur zwei Themen nennen: die Verschärfung der Strafen für Wiederholungstäter oder die längst fällige Herabsetzung der Promillegrenze auf 0,5 und damit auch die bessere Erfassung von Fahrern unter Drogeneinfluss.

Unsere Fraktion ist also der einhelligen Meinung, der Erhöhung auf 300 Franken zuzustimmen, damit neben der Teuerung auch eine sinnvolle Differenzierung möglich ist. Wir sind ebenso einhellig der Meinung, dass das Obligatorium der Anpassung hier gegeben ist, denn sonst ist die Anpassung der übrigen Strafen dann nicht gewährleistet.

Bircher Peter (C, AG): Manchmal kann man diesen Ordnungsbussenkatalog auch mit etwas Humor ertragen. Meine letzte Busse betrug 30 Franken, und ich wusste lange nicht warum. Aber ich stellte dann gemeinsam mit dem Polizisten fest, dass die Sonne wieder scheint, und hatte Freude am Sonnenschein; doch ich wurde gebüsst wegen unnötigem Brennenlassen der Nebellampen. Auch bei dieser Debatte sollte man etwas Humor behalten. Ich bin über die schrillen Töne erstaunt, und mich schockiert diese menschenverachtende, unverfrorene Aussage von Kollege Giezendanner, es gebe ja jetzt weniger Tote auf der Strasse. Das ist unglaublich. Diese Tragödien, diese menschlichen Leidzustände, all die Folgen dieser Unfälle überhaupt nur mit einem Satz relativieren zu wollen! Das ist unglaublich. Ich kann es immer noch nicht glauben, dass solche Aussagen in diesem Hause gemacht werden. Das ist nicht zum Lachen, lieber Kollege!

Die CVP-Fraktion unterstützt mit grosser Mehrheit den Antrag der Minderheit IV. Wir sind für diese 300 Franken, aber ohne die Teuerungsklausel. Was gegen die Klausel spricht, hat Herr Fischer-Seengen bereits ausgeführt.

Seiler Hanspeter (V, BE): Ob die Grenze – Herr Fischer-Seengen hat bereits darauf hingewiesen – bei 200 Franken oder 300 Franken liegen wird, ist nicht so entscheidend.

Entscheidender und wesentlicher wird sein, wie der Bussenkatalog schliesslich ausgestattet wird. Herr Bundesrat Koller hat vorhin angedeutet, dass man das Problem ein wenig differenzierter angehen will, in dem Sinn, dass man dort, wo infolge Nichteinhaltens der Norm eine grössere Gefährdung entsteht, auch einen höheren Ansatz vorsehen will. Das finden wir grundsätzlich richtig.

Die Mehrheit unserer Fraktion ist der Meinung, dass man den 300 Franken zustimmen kann. Eine Minderheit schliesst sich dem Antrag der Minderheit I (Schmied Walter) an.

Entscheidend ist für uns auch, wie es die Herren Fischer-Seengen und Bircher Peter gesagt haben, dass man die Kompetenz des Gesetzgebers nicht delegiert, sondern dass man in dieser Frage – sollte sie später einmal auftreten –, ob man die Höchstgrenze wieder anpassen will, die Kompetenz beim Parlament behält.

In diesem Sinne und in diesem Teil unterstützt die SVP-Fraktion einstimmig den Antrag der Minderheit IV (Fischer-Seengen).

Vollmer Peter (S, BE): Eine Vorbemerkung: Ich war auch sehr überrascht, dieses Votum von Herrn Giezendanner zu hören. Ich habe Verständnis, wenn er eine Lanze für die Autofahrer bricht. Dafür wurde er auch gewählt. Das soll er ruhig tun. Das ist sein legitimes Recht. Wenn er aber hierher kommt und nicht eine Lanze für Autofahrer bricht, sondern eine Lanze für Gesetzesbrecher, für Leute, die die Gesetze übertreten, dann ist das nicht mehr akzeptabel.

Herr Moser ist gegen diese Erhöhung mit dem Argument angetreten, man wolle hier einfach weitere Fiskalabgaben erheben. Herr Moser, Sie haben in einem Punkt recht. Heute sind die Ordnungsbussen teilweise tatsächlich zu Fiskalabgaben

verkommen, weil sie keine präventive Wirkung mehr haben, weil sie wegen den steigenden Lebenshaltungskosten so gering geworden sind, dass sie tatsächlich keine präventive Wirkung mehr haben und nur noch in den Kassen der öffentlichen Hand eine fiskalische Wirkung zeitigen. Herr Moser, gerade darum, weil wir die Ordnungsbussen nicht zu Fiskalabgaben verkommen lassen wollen, müssen wir sie jetzt anpassen, damit sie wieder eine präventive Wirkung entfalten und damit eben auch verkehrspolitische Effekte erzielen können. Das ist doch der Sinn dieser Erhöhung der Höchstgrenze der Ordnungsbussen.

Ich möchte mich auch noch mit dem Antrag der Minderheit IV (Fischer-Seengen) beschäftigen, der offenbar auch bei der CVP-Fraktion Anklang gefunden hat. Ich bin auch hier überrascht, dass ausgerechnet diejenigen, die immer darüber klagen, wir würden die Gesetzesmaschinerie unnötig auf Trab halten, jetzt wieder einen Antrag deponieren, der diesen Effekt hat. Wir müssten in ein paar Jahren das Gesetz wieder ändern, wir müssten wieder den ganzen Apparat mit beiden Räten, mit den Kommissionen und allem Drum und Dran bemühen, nur um diese Ordnungsbussen wieder zeitgemäss anpassen können.

Interessanterweise hat niemand dargelegt, dass es keinen Sinn habe, die Ordnungsbussen den Lebenshaltungskosten anzupassen. Das ist nämlich unbestritten. Wenn wir das nicht tun, höhnen wir sie ja in bezug auf ihre präventive Wirkung aus. Und gerade weil sie durch die Steigerung der Lebenshaltungskosten ausgehöhlt worden sind, müssen wir heute eine Gesetzesrevision machen. Insofern finde ich es inkonsequent, wenn man jetzt diesem Antrag der Minderheit IV (Fischer-Seengen) zustimmt. Wenn wir die Ordnungsbussen in bezug auf ihre präventive Wirkung nicht aushöhlen wollen, ist der einzige Effekt dieses Antrages, dass die Gesetzesmaschinerie auf Trab gehalten wird. Ich meine, wir hätten hier wirklich Geseiteres zu tun, als diese Anpassungen vorzunehmen.

Wir bitten Sie deshalb, diesen Antrag abzulehnen. Wir können ihn nicht unterstützen. Wir finden, die höchste Obergrenze sei angemessen. Stimmen Sie hier dem Beschluss des Ständerates und dem Entwurf des Bundesrates zu.

Bezzola Duri (R, GR): Im Namen der FDP-Fraktion bitte ich Sie, dem Antrag der Minderheit IV (Fischer-Seengen) zuzustimmen, vor allem aus drei Gründen: aus steuerrechtlichen, aus demokratischen und auch wegen anderen Beispielen im Strassenverkehr.

Warum darf die Teuerungsklausel in diesem Fall nicht eingebaut werden? Im Steuerrecht kennt man die Teuerungsklausel nicht. Sie ist verpönt. Mit der laufenden Anpassung an die Lebenshaltungskosten würde der Rahmen für sämtliche Bussen unklar und unübersichtlich. Es ist auch demokratischer, wenn man von Zeit zu Zeit das Problem in diesem Saal wieder diskutiert, wie wir das auch heute mit der Änderung des Bundesgesetzes über Ordnungsbussen im Strassenverkehr machen. Dann gibt es auch Beispiele im Strassenverkehr, die allerdings nichts mit Bussen zu tun haben, wo wir die Teuerungsklausel nicht eingebaut haben. Ich denke da an die Autobahnvignette. Wir haben sie auf 40 Franken festgesetzt, ohne die Teuerung einzubauen.

Der Gesetzgeber soll auch in Zukunft die Höhe der Bussen von Zeit zu Zeit neu festlegen. Ich bitte Sie deshalb im Namen der FDP-Fraktion, dem Antrag der Minderheit IV (Fischer-Seengen) zuzustimmen.

Graber Rolf (L, NE): J'aimerais m'adresser spécialement aux représentants du groupe démocrate-chrétien qui me semblent encore susceptibles de modifier leur position et de passer de 300 à 250 francs.

Je rappelle, en premier lieu, que les 250 francs sont acceptés par le Touring Club Suisse, comme nous avons pu le voir dans un éditorial de son journal.

Ensuite, je voudrais attirer votre attention sur la question du principe. Nous avons dit tout à l'heure que nous avons utilisé un indice mixte pour la calculation des 300 francs. Si on se base sur cette démonstration et qu'on l'accepte en tant que telle, nous risquons de créer un grave précédent pour em-

ployer la même justification dans d'autres domaines. Imaginez par exemple que nous utilisions un indice mixte qui tienne compte de l'augmentation des salaires réels pour fixer des loyers, beaucoup dans cette salle crieraient au scandale. Or, c'est bien ce qu'on nous demande de faire pour justifier le montant de 300 francs.

Je vous demande donc de revoir votre position, en tout cas quant au fondement de ce montant, et, si vous acceptez le montant de 300 francs, que ce ne soit pas sur la base exclusive de cet indice mixte, mais bien en acceptant le principe que nous avons un montant de 250 francs qui tient à l'indice des prix à la consommation (IPC), plus 50 francs de pénalisation ajoutés par principe au montant des amendes. C'est dans ce sens-là que je vous demande de revoir votre position. Parce que s'il devait y avoir un référendum, il sera difficile d'aller expliquer que non seulement on veut adapter les amendes à l'IPC, mais qu'en plus on veut encore avoir la possibilité d'y ajouter 50 francs supplémentaires.

Dans cette perspective, je vous demande de revoir votre position pour arriver à ce montant de 250 francs qui, non pas sur le montant lui-même, mais sur le principe, nous paraît être défendable.

Caccia Fulvio (C, TI), rapporteur: Il y a donc trois questions à trancher.

1. Tout d'abord le montant maximal des amendes d'ordre. On se trouve devant trois propositions: 300 francs de la majorité de la commission, 250 francs de la minorité I (Schmied Walter) et 100 francs de la proposition Moser. Je peux vous dire en tous cas que la commission a considéré qu'une relation entre la sanction pour une infraction et le coût de la vie est une relation raisonnable. On pourrait toujours se demander si ce qu'on a décidé il y a 25 ans était correct ou pas. On n'a pas voulu reprendre la discussion après 25 ans. On a utilisé l'augmentation du coût de la vie et l'augmentation réelle des salaires pour établir plus ou moins une limite qui devrait pouvoir valoir pour un certain nombre d'années.

En tout cas, la commission a décidé, par 12 voix contre 9, de choisir les 300 francs à la place des 250 francs qui sont proposés par la minorité I.

2. A propos de l'indexation que la minorité IV (Fischer-Seengen) propose de biffer, la commission a décidé, avec le même score de 12 voix contre 9, de maintenir le projet du Conseil fédéral. On considère en effet que, si vous voyez la date du message du Conseil fédéral, 8 septembre 1993, et si vous pensez à l'entrée en vigueur de cette modification de loi vraisemblablement le 1er janvier de l'année prochaine, il a fallu quand même deux ans et demi pour adopter cette adaptation du montant maximal prévu par la loi.

Je constate que, après le Conseil des Etats, notre Conseil va dédier au minimum trois heures et demie à cette modification de loi. Il ne serait pas tellement raisonnable de répéter l'exercice trop souvent.

3. A propos de la troisième question, la formule impérative proposée par la minorité III (Hollenstein), la commission a décidé, avec 14 voix en faveur du projet du Conseil fédéral et 5 voix pour la proposition de la minorité III, de la rejeter.

C'est la raison pour laquelle je vous propose de vous en tenir à la solution du Conseil fédéral et de la majorité de la commission.

Hämmerle Andrea (S, GR), Berichterstatter: Es geht hier um den zentralen Artikel dieses Gesetzes. Artikel 1 Absatz 2 besteht ja aus zwei Sätzen, und ich möchte diese getrennt behandeln.

Satz 1 betrifft die Höchstgrenze der Bussen, innerhalb derer der Bundesrat dann die Bussenliste formulieren kann. Dazu gibt es jetzt noch drei Anträge.

Satz 2 will dem Bundesrat die Kompetenz geben, diese Höchstgrenze obligatorisch oder fakultativ alle fünf Jahre den Lebenshaltungskosten anzupassen.

Zu Satz 1: Die Höchstgrenze der Ordnungsbussen soll nach dem Willen von Bundesrat, Ständerat und Kommissionsmehrheit ziemlich genau der Erhöhung der Lebenshaltungskosten und der Realloohnerhöhung der letzten zwanzig Jahre ange-

passt werden. Diese Höchstgrenze wird wie bisher auch in Zukunft – Herr Bundesrat Koller hat es schon gesagt – nur in einem einzigen Fall überhaupt zur Anwendung kommen, nämlich bei den höchsten Geschwindigkeitsübertretungen und in Zukunft wahrscheinlich sogar nur noch innerorts.

Ich habe es schon einmal gesagt, und es wurde auch mehrmals wiederholt, aber es ist wichtig: Es handelt sich bei diesen Geschwindigkeitsübertretungen – vor allem innerorts – um äusserst gefährliche Delikte. Ich muss es wiederholen: Jeder zweite Verkehrsunfall mit Todesopfern ist auf übersetzte Geschwindigkeit zurückzuführen. Der Bremsweg bei übersetzten Geschwindigkeiten ist halt bedeutend länger als bei der Einhaltung der Geschwindigkeit, unter Umständen genau um die 20 Meter länger, die über Tod oder Leben entscheiden können. Deshalb ist es so wichtig, diese Geschwindigkeitsübertretungen nicht lächerlich zu machen, nicht zu Kavaliersdelikten zu machen, sondern sie ernst zu nehmen.

Ich bitte Sie also, dem Bundesrat, dem Ständerat und der Kommissionsmehrheit zuzustimmen und diesen Rahmen auf 300 Franken zu erhöhen. Damit machen Sie nichts anderes, als die Entwicklung der Lebenshaltungskosten und der realen Löhne nachzuvollziehen. Sie erreichen damit also nicht mehr als den Präventionseffekt von 1973, als dieses Gesetz in Kraft trat. Damals hatten Sie genau den Präventionseffekt, den Sie haben, wenn Sie heute den Rahmen auf 300 Franken erhöhen. Sie beschliessen also keine Verschärfung dieses Gesetzes.

Der Antrag der Minderheit I (Schmied Walter) erreicht diesen Ausgleich nicht. Er ist gegenüber 1973 ganz klar eine Abschwächung. Wenn Sie dem Antrag der Minderheit I zustimmen, haben Sie nicht mehr den gleichen Präventionseffekt wie 1973, und es kann ja wohl nicht der Sinn dieser Revision sein, das Gesetz gegenüber 1973 zu verwässern.

Der Antrag Moser, diesen Rahmen bei 100 Franken zu belassen, ist ein faktischer Nichteintretensantrag. Das kommt genau auf dasselbe heraus, wie wenn Sie auf das Gesetz nicht eingetreten wären. Dann bleibt ja genau das Kernstück der Vorlage so bestehen, wie es 1973 war, d. h., dass Sie ungefähr auf einem Drittel des damaligen Geldwertes sind.

Wir haben lange über Eintreten diskutiert. Wir hatten ein klares Abstimmungsergebnis, und ich bitte Sie, das gleiche Ergebnis zu bestätigen, wenn Herr Moser das Nichteintreten auf diesem Umweg noch einmal zur Diskussion stellen will.

Ich komme noch kurz zum zweiten Satz von Absatz 2. Es geht also um die Höchstgrenze der Ordnungsbussen, innerhalb derer der Bundesrat die Bussenliste erstellen kann. Wenn wir jetzt einen Höchstsatz von – so hoffe ich – 300 Franken festlegen, dann haben wir einen bestimmten Präventionseffekt, eine bestimmte abschreckende Wirkung. Wir haben das in der Diskussion politisch so festgelegt.

Nun haben wir zwei Möglichkeiten: Wir können es gleich machen, wie das 1973 gemacht wurde, indem wir keine Indexierung hineinschreiben. Dann dauert es unter Umständen wieder zwanzig Jahre, bis wieder so eine Anpassung kommt und bis man vielleicht wieder auf den gleichen Effekt kommt, wie wir ihn heute festgelegt haben. Oder wir können sagen, dass wir heute mit den 300 Franken den politischen Entscheid gefällt haben. Dann kann der Bundesrat innerhalb dieses politischen Entscheides einfach periodisch diese Anpassungen vornehmen, damit wieder der gleiche Effekt erreicht wird, den wir heute haben.

Die Kommissionsmehrheit ist der Auffassung, dass es nicht sinnvoll ist, diese ganze Übung im Parlament alle paar Jahre zu wiederholen. Herr Caccia hat zu Recht gesagt: Die Botschaft ist im September 1993 erschienen. Vorher gab es noch ein Vernehmlassungsverfahren, das mehr als ein halbes Jahr dauerte. Die ganze Übung dauert drei Jahre. Während drei Jahren eine Übung durchzuführen, um eigentlich nur den gleichen Effekt zu erzielen, den wir heute schon haben, scheint mir in der Tat nicht sinnvoll.

Vielleicht noch zur sogenannten staatspolitischen Argumentation der Minderheit IV (Fischer-Seengen). Ich möchte wiederholen, was auch schon gesagt worden ist: Ich glaube, wir haben in diesem Parlament wichtigere und dringendere Aufgaben, als die Ordnungsbussen den Lebenshaltungskosten an-

zupassen. Es gibt drängende Fragen, die wir einfach vor uns herschieben: die Europafrage, die Frage der Arbeitslosigkeit, die Frage der Sanierung der Bundesfinanzen usw. Aber wir befassen uns stundenlang mit der Anpassung der Ordnungsbussen an das Lebenshaltungsniveau.

Zuletzt noch zum Antrag der Minderheit III (Hollenstein). Dabei geht es um die eigentlich untergeordnete Frage, ob der Bundesrat verpflichtet werden soll, diese Anpassung alle fünf Jahre vorzunehmen, oder ob er das nur tun kann. Ich bin der Überzeugung, dass es der Bundesrat auch bei der Kann-Vorschrift nicht wieder so weit kommen lassen wird, wie wir es diesmal erlebt haben – das ist nicht nur das Verschulden des Bundesrates, sondern das war so, weil die Bestimmung eben anders war –, sondern dass er diese Anpassung dann wirklich periodisch vornehmen wird, auch bei einer Kann-Vorschrift. Ich bitte Sie also, durchwegs dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen. Ich persönlich werde dem Antrag der Minderheit III (Hollenstein) zustimmen.

Koller Arnold, Bundesrat: Der einzige Zweck dieser Anpassung der Höchstlimite der Ordnungsbussen besteht darin, die abschreckende Wirkung dieser Ordnungsbussen gegenüber Übertretungen im Strassenverkehr wiederherzustellen. Das ist der einzige Zweck. Wenn man davon ausgeht, ist es logisch, dass wir zunächst festgestellt haben, wieviel die Teuerung ausmacht. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Botschaft waren das 150 Prozent; unterdessen, so sagen meine Mitarbeiter, ist das bereits wieder überholt: Wir bewegen uns bereits bei einer Teuerung in der Grössenordnung von 160 Prozent. Wenn Sie davon ausgehen, dass wir, selbst wenn Sie der Anpassungsklausel zustimmen, fünf Jahre lang ab Inkrafttreten auf jeden Fall nichts unternehmen werden, wird die Teuerung bedeutend höher sein als die Beträge, die die Minderheitsanträge vorsehen. Wenn man von dieser generalpräventiven Wirkung ausgeht, die wir wiederherstellen möchten, dann liegt es wohl in der Natur der Sache, dass man auch die Kaufkraftverbesserung einbeziehen muss, die etwa 30 Prozent ausmacht, denn auch das ist ein Faktor für die Bemessung der Strafempfindlichkeit. Ich glaube daher, dass der Ansatz von 300 Franken wirklich in der Natur der Sache liegt und die Logik auf seiner Seite hat.

Wir betreiben damit auch klar keinen Fiskalismus. Zuständig für den Vollzug sind die Kantone. Der Bund gewinnt ohnehin keinen einzigen Franken aus diesen Ordnungsbussen. Das geht alles in die kantonalen Kassen.

Zur Frage von Herrn Zwahlen: Was die Aufwendungen anbelangt, haben wir eine Umfrage bei den kantonalen Polizeikorps gemacht. Es hat sich aber gezeigt, dass sich keine verlässlichen Zahlen ergeben, weil die Struktur der kantonalen Polizeikorps in Genf, in der Waadt, in Obwalden und in Appenzel derart verschieden sind, so dass wir keine repräsentativen, aussagekräftigen Verhältniszahlen angeben können. Aber in den kantonalen Parlamenten wird selbstverständlich regelmässig über diese Einnahmen aus den Ordnungsbussen Rechenschaft abgelegt.

Mehr Sorge macht mir aber ein anderer Punkt: Ich habe immer noch das Gefühl, dass viele in diesem Saal meinen, wir würden nun alle Ordnungsbussen verdreifachen; davon kann einfach keine Rede sein. Ich überlege mir langsam, nachdem ich dieses schwerwiegende Missverständnis feststelle, ob es politisch nicht richtiger wäre, wenn wir die Bussenliste möglichst rasch in die Vernehmlassung geben würden, damit Sie dieses differenzierte System sehen. Wir wollen jetzt im weiteren Rahmen dieser Obergrenze von 300 Franken je nach dem Unrechtsgehalt ganz differenzierte Lösungen unterbreiten. Ich kann Ihnen das noch einmal an diesem Beispiel zeigen: Bei einer Tempoüberschreitung ausserorts von 11 bis 15 Stundenkilometern war die Busse bisher 100 Franken, nach dem Entwurf der Expertengruppe sollen es 160 Franken sein. Das ist also nicht einmal eine Verdoppelung. Auf Autobahnen waren es bisher auch 100 Franken, nach diesem Entwurf sollen es 120 Franken sein. Sie sehen, man kann also überhaupt nicht von einer Verdreifachung sprechen. Wir möchten ganz bewusst nach dem unterschiedlichen Unrechtsgehalt abstufen. Dieser erweiterte Rahmen von 300 Franken wird uns eine ent-

sprechende Abstufung erlauben, wobei ich noch einmal festgehalten haben möchte, dass es hier um einen Entwurf einer Expertengruppe geht, der nach dem Gesetz ganz klar zur Konsultation an die Kantone gesandt werden muss. Aber ich werde mir, wie gesagt, noch überlegen, ob es nicht geschickter ist, wenn Sie das alles kennen, damit so unfundierte Angriffe und derartige Missverständnisse, wie sie heute formuliert worden sind, aus der Welt geschafft werden können.

Abschliessend möchte ich Sie bitten, dem auf 300 Franken lautenden Entwurf des Bundesrates zuzustimmen. Alle anderen Anträge – auf 250, 200 oder 100 Franken – bringen nicht einmal den Teuerungsausgleich. Das kann doch nicht der Sinn einer Anpassung dieses Ordnungsbussengesetzes sein. Was nun das andere Problem der Kompetenzdelegation an den Bundesrat betrifft, da waren wir der Meinung, wir würden Ihnen einen Dienst erweisen, weil man natürlich nicht ständig über die Überlastung des Parlamentes jammern kann, ohne dann einer derart eingegrenzten Kompetenzdelegation an den Bundesrat zuzustimmen.

Sonst besteht wirklich die Gefahr, dass bei einer wesentlichen Teuerung alle fünf Jahre eine solche Botschaft erarbeitet werden muss und dass in beiden Räten Kommissionen und Plenum belastet werden. Wir waren wirklich der Meinung, es sei ein Beitrag zur Parlamentsreform. Die Delegation ist ja sehr eng umschrieben. Es soll nach Auffassung des Bundesrates auch kein Automatismus sein. Wir werden das nur nach fünf Jahren jeweils prüfen und in der Regel dann Vorschläge unterbreiten. Sie sollten hier auch konsequent sein. Es ist damit auch ganz klar, dass diese Delegation alle Voraussetzungen der Verfassung und der bundesgerichtlichen Rechtsprechung erfüllt. Es ist eine rechtsstaatlich einwandfreie Ordnung. Wir – und glücklicherweise auch der Ständerat – waren der Meinung, es liege im Interesse einer vernünftigen Parlamentsreform, wenn Sie uns diese sehr eng eingegrenzte Delegation erteilen. Ich bitte Sie daher, dem Bundesrat zuzustimmen.

Abs. 2 erster Satz – Al. 2 première phrase

Le président: Les propositions de la minorité II et Wick ont été retirées.

Abstimmung – Vote

Namentliche Eventualabstimmung
Vote préliminaire, par appel nominal
(Ref.: 1288)

Für den Antrag der Minderheit I stimmen:

Votent pour la proposition de la minorité I:

Aguet, Allenspach, Bär, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Bäumlín, Béguelin, Berger, Bezzola, Bircher Peter, Bischof, Bodenmann, Bonny, Borel François, Bortoluzzi, Brügger Cyrill, Brunner Christiane, Bugnon, Bühlmann, Bürgi, Caccia, Camponovo, Carobbio, Caspar-Hutter, Cavadini Adriano, Cincera, Columberg, Darbellay, David, Deiss, Dettling, Diener, Dormann, Dünki, Duvoisin, Eggenberger, Engler, Epiney, Eymann Christoph, Fankhauser, Fasel, Fehr, von Felten, Fischer-Seengen, Fischer-Sursee, Fritsch Oscar, Gadiant, Giger, Gonseth, Graber, Grendelmeier, Gross Andreas, Grossenbacher, Gysin, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Hari, Heberlein, Hegetschweiler, Herczog, Hess Peter, Hollenstein, Hubacher, Iten Joseph, Jäggi Paul, Jeanprêtre, Keller Rudolf, Kühne, Leemann, Leu Josef, Leuenberger Ernst, Leuenberger Moritz, Loeb François, Maeder, Mauch Rolf, Mauch Ursula, Maurer, Meier Hans, Meier Samuel, Meyer Theo, Misteli, Mühlmann, Nabholz, Nebiker, Ostermann, Philipona, Pini, Raggenbass, Rechsteiner, Reimann Maximilian, Ruckstuhl, Ruffy, Sandoz, Savary, Schenk, Schmid Peter, Schmid Samuel, Schmidhalter, Schmied Walter, Schnider, Schweingruber, Segmüller, Seiler Hanspeter, Seiler Rolf, Singeisen, Spielmann, Spoerry, Stalder, Stamm Luzi, Steffen, Steiger Hans, Steinegger, Strahm Rudolf, Stucky, Suter, Theubet, Thür, Tschopp, Tschuppert Karl, Vetterli, Vollmer, Weder Hansjürg, Wick, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss William, Zbinden, Ziegler Jean, Züger, Zwyygart (131)

Für den Antrag Moser stimmen:

Votent pour la proposition Moser:

Aubry, Borer Roland, Borradori, Chevallaz, Dreher, Eggly, Fischer-Hägglingen, Friderici Charles, Giezendanner, Gobet, Gros Jean-Michel, Jenni Peter, Kern, Mamie, Miesch, Moser, Müller, Narbel, Neuenschwander, Perey, Pidoux, Scherrer Jürg, Scherrer Werner, Scheurer Rémy, Steinemann, Zwahlen (26)

Stimmen nicht – Ne votent pas:

Aregger, Baumberger, Binder, Blatter, Blocher, Bühler Gerold, Bundi, Comby, Cornaz, Couchepin, Danuser, de Dardel, Ducret, Frey Claude, Frey Walter, Früh, Goll, Hess Otto, Hildbrand, Jaeger, Jöri, Keller Anton, Ledergerber, Lepori Bonetti, Maitre, Marti Werner, Maspoli, Matthey, Oehler, Poncet, Robert, Rohrbasser, Ruf, Rutishauser, Rychen, Sieber, Stamm Judith, Steiner Rudolf, Tschäppät Alexander, Wanner, Weyeneth, Zisyadis (42)

Präsident, stimmt nicht – Président, ne vote pas:

Leuba (1)

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit 91 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I 66 Stimmen

Abs. 2 zweiter Satz – Al. 2 deuxième phrase

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit 86 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit III 62 Stimmen

Definitive, namentliche Abstimmung

Vote définitif, par appel nominal
(Ref.: 1291)

Für den Antrag der Minderheit IV stimmen:

Votent pour la proposition de la minorité IV:

Allenspach, Aubry, Berger, Bezzola, Bircher Peter, Bonny, Borer Roland, Borradori, Bortoluzzi, Bürgi, Camponovo, Cavadini Adriano, Chevallaz, Cincera, David, Deiss, Dettling, Dormann, Dreher, Eggly, Engler, Epiney, Fehr, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Fischer-Sursee, Friderici Charles, Fritsch Oscar, Giezendanner, Giger, Gobet, Graber, Gros Jean-Michel, Grossenbacher, Gysin, Hari, Heberlein, Hegetschweiler, Hess Peter, Iten Joseph, Jäggi Paul, Jenni Peter, Keller Rudolf, Kern, Kühne, Leu Josef, Loeb François, Mamie, Maurer, Miesch, Moser, Mühlmann, Müller, Nabholz, Narbel, Neuenschwander, Perey, Philipona, Pidoux, Raggenbass, Reimann Maximilian, Sandoz, Savary, Schenk, Scherrer Jürg, Scherrer Werner, Scheurer Rémy, Schmid Samuel, Schmidhalter, Schmied Walter, Schweingruber, Segmüller, Seiler Hanspeter, Stamm Luzi, Steffen, Steinegger, Steinemann, Stucky, Suter, Theubet, Tschopp, Tschuppert Karl, Vetterli, Wittenwiler, Wyss William, Zwahlen (86)

Für den Antrag der Mehrheit stimmen:

Votent pour la proposition de la majorité:

Aguet, Bär, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Bäumlín, Béguelin, Bischof, Bodenmann, Borel François, Brügger Cyrill, Brunner Christiane, Bugnon, Bühlmann, Caccia, Carobbio, Caspar-Hutter, Columberg, Darbellay, Diener, Dünki, Duvoisin, Eggenberger, Eymann Christoph, Fankhauser, Fasel, von Felten, Gadiant, Gonseth, Grendelmeier, Gross Andreas, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Herczog, Hollenstein, Hubacher, Jeanprêtre, Leemann, Leuenberger Ernst, Leuenberger Moritz, Maeder, Mauch Rolf, Mauch Ursula, Meier Hans, Meier Samuel, Meyer Theo, Misteli, Nebiker, Ostermann, Pini, Rechsteiner, Ruckstuhl, Ruffy, Schmid Peter, Schnider, Seiler Rolf, Sieber, Singeisen, Spielmann, Stalder, Steiger Hans, Strahm Rudolf, Thür, Vollmer, Weder Hansjürg, Wick, Wiederkehr, Zbinden, Ziegler Jean, Züger, Zwyygart (71)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Spöerry (1)

Stimmen nicht – Ne votent pas:

Aregger, Baumberger, Binder, Blatter, Blocher, Bühler Gerold, Bundi, Comby, Cornaz, Couchepin, Danuser, de Dardel, Ducret, Frey Claude, Frey Walter, Früh, Goll, Hess Otto, Hildbrand, Jaeger, Jóri, Keller Anton, Ledergerber, Lepori Bonetti, Maitre, Marti Werner, Maspoli, Matthey, Oehler, Poncet, Robert, Rohrbasser, Ruf, Rutishauser, Rychen, Stamm Judith, Steiner Rudolf, Tschäppät Alexander, Wannier, Weyeneth, Zisyadis (41)

Präsident, stimmt nicht – Président, ne vote pas:

Leuba (1)

Art. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

....

b. wurden, ausser bei Geschwindigkeitskontrollen und der Feststellung von

Minderheit

(Vollmer, Béguelin, Hämmerle, Herczog, Hollenstein, Steiger Hans)

....

a. bei Widerhandlungen, durch die der Täter Personen gefährdet oder verletzt oder Sachschaden verursacht hat, sowie bei Geschwindigkeitsüberschreitungen;

b. wurden, ausser bei der Feststellung von

Antrag Vollmer

(ersetzt den Antrag der Minderheit)

....

a. bei Widerhandlungen, durch die der Täter Personen gefährdet oder verletzt oder Sachschaden verursacht hat, sowie bei Geschwindigkeitsüberschreitungen von mehr als 15 km/h;

Art. 2

Proposition de la commission

Majorité

....

b. à cet effet, à moins qu'il ne s'agisse de contrôles de vitesse et de la constatation d'infractions

Minorité

(Vollmer, Béguelin, Hämmerle, Herczog, Hollenstein, Steiger Hans)

....

a. des personnes, causé des dommages matériels ou n'a pas respecté les limitations de vitesse;

b. à cet effet, à moins qu'il ne s'agisse de la constatation d'infractions

Proposition Vollmer

(remplace la proposition de la minorité)

....

a. des personnes, causé des dommages matériels ou a dépassé les limitations de vitesse de plus de 15 km/h;

Vollmer Peter (S, BE), Sprecher der Minderheit: Der Minderheitsantrag, wie er auf der Fahne abgedruckt ist, wurde durch einen neuen Antrag ersetzt, der Ihnen als Einzelantrag ausgeteilt worden ist. Ich möchte Sie bitten, dies wenigstens bei Ihren allenfalls gefassten Meinungen zu berücksichtigen. Sie stimmen also nicht mehr über den Minderheitsantrag ab, wie er auf der Fahne steht, sondern über den ausgeteilten Einzelantrag, der diesen Minderheitsantrag ersetzt. Dieser Einzelantrag geht bedeutend weniger weit als der Minderheitsantrag. Welches ist der Hintergrund dieses Antrages? Im Ordnungsbussengesetz regeln wir nur den Bussenrahmen. Die Festsetzung des sogenannten Bussenkatalogs, wir haben das vorhin auch vom Bundesrat gehört, also die Festsetzung der Höhe der Bussen und vor allem auch die Festsetzung dessen, was überhaupt mit Ordnungsbussen gebüsst werden kann, obliegt dem Bundesrat. Er findet lediglich in Artikel 2 Schranken

vor. Danach darf er beispielsweise dem Ordnungsbussengesetz keine Delikte unterstellen, die das Leben von Personen gefährden. Sie kennen nun die Situation, wie sie sich uns heute präsentiert. Jeder Autofahrer weiss ziemlich genau, wo hier die Toleranzgrenzen sind, was er sich noch erlauben darf, um trotzdem noch einigermassen ungeschoren davonzukommen. Heute ist es so, dass Sie 15 Stundenkilometer schneller fahren dürfen. Mit den 5 Stundenkilometern technische Toleranz, die dann noch dazukommen, können Sie im Endergebnis 20 Stundenkilometer schneller fahren und haben dabei nur das Risiko, mit einer Ordnungsbusse erwischt zu werden. Das heisst, dass Sie als Übertreter dieser Höchstgeschwindigkeit anonym bleiben. Sie können das jeden Tag x-mal tun und sind jedesmal Ersthäter. Sie bleiben anonym, da Sie nach dem neuen Gesetz nicht mehr registriert werden dürfen. Es hat sich leider sozusagen eingespielt, dass es zu einem Kavaliersdelikt geworden ist, schneller zu fahren, denn wer bereit ist zu bezahlen, kann schneller fahren. Er geht persönlich überhaupt kein Risiko mehr ein.

Jetzt ist in der neuen Verordnung – der Bundesrat hat sie vorhin auch schon zitiert –, die zwar noch in die Vernehmlassung geht, für die der Bundesrat aber letztlich zuständig ist, vorgesehen, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen ausserorts oder auf Autobahnen nicht mehr nur bis 15 Stundenkilometer unter das Ordnungsbussengesetz fallen, sondern bis 25 Stundenkilometer. Wenn wir die technische Toleranz dazunehmen, bedeutet das, dass Sie in Zukunft bis zu 30 Stundenkilometern schneller fahren können. Sie können also anstelle von 120 Stundenkilometern 150 fahren und haben nur das Risiko, bezahlen zu müssen. Sie bleiben anonym. Sie können das x-mal machen – man wird Sie jedesmal als Ersthäter behandeln. Für diejenigen, denen es, wenn sie schon schnelle Wagen fahren, nicht darauf ankommt, allenfalls auch einmal in eine solche Kontrolle zu geraten, ist das überhaupt kein Problem. Welchen Effekt erreichen wir damit? Der Effekt ist der, dass wir im Grunde genommen auf den Schweizer Strassen die Mentalität fördern, die Geschwindigkeit zu überschreiten. Es ist ja hübsch, dass Herr Bundesrat Koller heute noch einmal die Anekdote mit seinem Bekannten aus den USA zum besten gegeben hat, der sich gefragt hat, ob hier überhaupt Höchstgeschwindigkeiten gelten, weil er festgestellt hat, dass sich auf den Strassen und Autobahnen praktisch niemand daran halte, dass man überholt werde, wenn man korrekt fahre.

Der Bundesrat hat den Effekt dieser Mentalität in unserem Strassenverkehr heute morgen eigentlich sehr deutlich dargelegt. Er hat gesagt, dass wir im letzten Jahr auf den Strassen 273 Tote gehabt haben, bei denen übersetzte Geschwindigkeit die Ursache war. Wir wissen, dass die Geschwindigkeitsübertretungen in allen Statistiken den Hauptgrund aller Unfälle und auch aller tödlich verlaufenden Unfälle darstellen.

Wenn wir weiter wissen, dass gemessen am Bevölkerungsanteil bei den tödlich Verunfallten vor allem auch Kinder die Hauptbetroffenen sind, dann muss uns das schon zu denken geben. Und jetzt wollen wir diese Geschwindigkeitsübertretungen noch stärker zu Kavaliersdelikten machen, d. h., man kann dann um 30 Stundenkilometer schneller fahren, schneller rasen, man muss nur zahlen und bleibt anonym. Wir meinen, da wäre es richtig, als Gesetzgeber eine Schranke zu setzen, genauso, wie wir die Schranke gesetzt haben, dass dort, wo in einer konkreten Verkehrssituation Menschen gefährdet werden, eine Verzeigung zu erfolgen hat. Es wäre richtig, dass der Bundesrat in Zukunft diese Kilometerzahl nicht noch erhöhen kann, sondern dass der Status quo – ich plädiere nur für den Status quo, der schon mehr als problematisch ist – erhalten bleibt, dass 15 respektive 20 Stundenkilometer Überschreitung nach dem Ordnungsbussengesetz geahndet werden, aber dass der Bundesrat hier nicht noch übermarchen und ausserorts oder auf Autobahnen diese Toleranz, d. h. die Überschreitungen, die nach Ordnungsbussengesetz geahndet werden, hinaufsetzen kann, denn damit würden wir einer weiteren Verwilderung auf unseren Strassen in Sachen Geschwindigkeitsüberschreitungen Tür und Tor öffnen.

Wenn wir die Beziehung zwischen Ursachen und Unfallereignissen bzw. Unfallzahlen herstellen, ist dieser Antrag nichts als richtig. Ich hoffe, Sie werden ihm folgen und diese Schranke

ins Gesetz einbauen. Damit verankern wir in diesem Bereich den Status quo, und wir geben dem Bundesrat nicht die Kompetenz, hier irgendwelche Erhöhungen vorzunehmen. Ich bitte Sie deshalb, meinem Antrag zuzustimmen. Er ist angesichts der Problematik, die wir heute auf den Strassen haben, weiss Gott sehr bescheiden. Er möchte einfach keine Ausweitung. Setzen wir hier das Zeichen; sagen wir hier, dass wir als Gesetzgeber nicht wollen, dass diese Geschwindigkeitsübertretungen in noch grösserem Umfang als Kavaliersdelikte eingestuft werden können, sondern dass wir eine klare Schranke setzen, damit diese Exzesse auf der Strasse, die für die meisten Unfälle, für die meisten Toten und Verletzten in diesem Lande ursächlich sind, wenigstens eingegrenzt werden. Die falsche Politik des Bundesrates – ich kann dem nicht anders sagen; aber Herr Bundesrat Koller hat zugegeben, dass er unter dem Druck von gewissen Kreisen von der «Strassen-seite» ist, deshalb auch das zögerliche Vorgehen in der ganzen Sache – darf hier nicht weitergehen. Sagen wir hier ganz klar Halt gegenüber einer solchen Entwicklung. Ich bitte Sie deshalb, dem neu ausgeteilten Antrag zuzustimmen. Er ist nicht mehr identisch mit dem Minderheitsantrag. Falls Sie da schon eine vorgefasste Meinung haben, hoffe ich, dass Sie diese aufgrund meines Votums korrigiert haben.

Le président: Les groupes de l'Union démocratique du centre et démocrate-chrétien communiquent qu'ils soutiendront la proposition de la majorité de la commission. Le groupe écologiste soutiendra la proposition Vollmer.

Caccia Fulvio (C, TI), rapporteur: La proposition Vollmer n'a pas été traitée en commission, qui avait alors débattu sur la proposition de minorité figurant dans le dépliant et qui a été retirée au profit de cette proposition Vollmer.

Au nom de la commission, je vous recommande de soutenir la proposition de la commission. La disposition prévue dans la proposition Vollmer a sans doute l'avantage d'être claire, simple, mais il me semble qu'elle va un peu à l'encontre de la volonté du Conseil fédéral, soutenue dans notre Conseil aussi, de diversifier davantage les amendes d'ordre par rapport à la gravité des infractions.

Si l'on dépasse de 15 kilomètres à l'heure la vitesse dans les localités, où les limites sont de 50 kilomètres à l'heure, ou hors des localités, où les limites sont de 80 kilomètres à l'heure, ou bien encore sur l'autoroute, où les limites sont de 100 ou 120 kilomètres à l'heure, les situations sont sensiblement différentes, dans quelques cas, même, la différence est fondamentale. Elle est fondamentale par rapport aux dangers effectifs qui peuvent être provoqués.

En outre, la différence est énorme si l'on considère, non seulement l'aspect de la vitesse, mais surtout celui de l'énergie de mouvement en jeu. Dépasser de 20 kilomètres à l'heure – les 15 kilomètres à l'heure plus les 5 kilomètres de tolérance, comme l'a dit M. Vollmer – une limite de vitesse de 50 kilomètres à l'heure, c'est-à-dire rouler à 70 kilomètres à l'heure, ça signifie 96 pour cent en plus d'énergie de mouvement. Si on dépasse de 20 kilomètres à l'heure la vitesse maximale de 120 kilomètres à l'heure sur l'autoroute, ce sont 36 pour cent d'énergie de mouvement en plus. C'est une différence énorme.

Il me semble que, de ce point de vue, il y a des raisons objectives pour qu'on permette de considérer différemment les dépassements de vitesses entre localités, hors des localités et autoroute.

C'est la raison pour laquelle je vous invite à vous en tenir à la proposition de la commission.

Hämmerle Andrea (S, GR), Berichtstatter: Dieser Antrag lag der Kommission in dieser Form nicht vor, sondern nur der ursprüngliche Minderheitsantrag, der bedeutend weiter ging als der jetzt vorliegende Antrag; Herr Vollmer hat das richtig gesagt.

Ich kann darum nur in meinem persönlichen Namen sprechen. Herr Vollmer spricht die Frage an, wie schwer die Verstösse sein dürfen, damit sie noch unter das Ordnungsbussen-gesetz fallen, oder umgekehrt: Ab welchem Schweregrad

muss das ordentliche Verfahren Platz greifen? Ich habe es in meinem Eintretensvotum gesagt, in diesem Ordnungsbussenverfahren gibt es von den verschiedensten kleinsten Delikten bis zu sehr gravierenden Verstössen alles: Das Loslassen der Pedale beim Velofahren ist wahrscheinlich am untersten Rand angesiedelt, und das Überschreiten der Geschwindigkeit innerorts um 20 oder mehr Stundenkilometer ist die oberste Grenze. Herr Vollmer möchte nichts anderes, als diese Obergrenze ganz klar ins Gesetz hineinschreiben – übrigens so, wie das heute im Bussenkatalog festgehalten ist. Ich überlasse Ihnen den Entscheid. Persönlich werde ich dem Antrag Vollmer zustimmen.

Koller Arnold, Bundesrat: Zunächst darf ich Herrn Vollmer sagen: Ich fühle mich überhaupt nicht unter Druck. Da sind wir Bundesräte uns an andere Dinge gewöhnt. Hingegen halte ich hier die gute Mitte. Ich habe mich vorher für diese 300 Franken sehr engagiert, empfehle Ihnen jetzt aber ebenso entschieden, den Antrag Vollmer abzulehnen.

Wenn wir diesen Antrag Vollmer annehmen würden, dann könnten wir genau jene Differenzierung der Ordnungsbussen nach Unrechtsgehalt, die ein Hauptbestandteil unserer Vorlage ist, nicht mehr oder nur noch zu einem kleinen Teil realisieren. Im übrigen glaube ich, dass wir die technische Toleranz nicht dazurechnen dürfen. Das dürfen wir den Autofahrern nicht anrechnen; hier müssen wir objektiv sein, das ist die Ungenauigkeit der Messgeräte. Diese technische Toleranz ist daher auch je nach Messgerät verschieden: Bei einem festen Radar sind es 5 Stundenkilometer, bei den neuen Lasergeräten sind es nur noch 3 Stundenkilometer, weil sie genauer sind. Das dürfen wir wirklich nicht miteinander vermengen. Das Entscheidende ist das, davon bin ich überzeugt: Wenn wir jetzt auf Autobahnen Fahrer, die die Limite um 20 bis 25 Stundenkilometer überschreiten, mit bis zu 300 Franken belegen können, wird das tatsächlich eine abschreckende Wirkung haben, während die bisherigen 100 Franken diese Wirkung nicht mehr hatten. Da gehe ich mit Ihnen einig.

Entscheidend ist, dass dies nur bei Sachverhalten Platz greift, wo keinerlei Gefährdung – ich betone: keinerlei Gefährdung – der anderen Verkehrsteilnehmer festzustellen ist. Sobald irgendeine Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer festzustellen ist, geht der Fall ohnehin ins ordentliche Strafverfahren.

Aus diesen Gründen bitte ich Sie, auch hier dem Bundesrat und der Kommission zuzustimmen und den Antrag Vollmer abzulehnen.

Vollmer Peter (S, BE): Ich komme nicht gerne ans Rednerpult, um den Justizminister zu korrigieren. Aber es ist nicht korrekt, wenn Sie dem Rat weismachen wollen, es sei nach der Annahme meines Antrages nicht mehr möglich, dass der Bundesrat die Geschwindigkeitsüberschreitungen innerorts, ausserorts oder auf Autobahnen differenziert. Das kann er weiterhin tun. Sie können jederzeit unterschiedliche Bussen vorsehen, innerorts wahrscheinlich höhere, weil die Gefährdung grösser ist als auf Autobahnen. Nur Geschwindigkeitsüberschreitungen von mehr als 15 respektive 20 Stundenkilometern können Sie nicht mehr diesem Bussenkatalog unterstellen. Das ist für die Meinungsbildung entscheidend. Ihr Spielraum zur Differenzierung bleibt erhalten. Das hat mit meinem Antrag nichts zu tun.

Koller Arnold, Bundesrat: Ich glaube, Herr Vollmer, Sie haben überhört, was ich sagte: Ich habe ganz präzise gesagt, wir könnten nicht mehr im gleichen Ausmass differenzieren. Uns liegt daran, ein breiteres Spektrum für Differenzierungen je nach Unrechtsgehalt zu haben.

Le président: La proposition Vollmer remplace la proposition de la minorité.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit
Für den Antrag Vollmer

94 Stimmen
40 Stimmen

Art. 3*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté***Art. 3a***Antrag der Kommission**Abs. 1*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 1bis

Streichen

Abs. 2

.... Übertretungen ab, oder übersteigt die Summe mehrerer Bussenbeiträge das Doppelte der Höchstgrenze gemäss Artikel 1 Absatz 2, so wird

Art. 3a*Proposition de la commission**Al. 1*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 1bis

Biffer

Al. 2

.... sont reprochées, ou si la somme de plusieurs amendes d'ordre dépasse le double de la limite maximale selon l'article 1er alinéa 2, la procédure ordinaire

*Angenommen – Adopté***Art. 5–7; 10 Abs. 3; 11 Abs. 2; Ziff. II; III***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 5–7; 10 al. 3; 11 al. 2; ch. II; III*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté**Namentliche Gesamtabstimmung**Vote sur l'ensemble, par appel nominal*

(Ref.: 1253)

Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:

Aguet, Allenspach, Baumann Ruedi, Bäumlin, Béguelin, Berger, Bezzola, Bischof, Bonny, Borel François, Bortoluzzi, Brügger Cyrill, Bühlmann, Bürgi, Caccia, Caspar-Hutter, Cavadini Adriano, Cincera, Columberg, Darbellay, Deiss, Dettling, Dünki, Duvoisin, Engler, Epiney, Eymann Christoph, Fankhauser, Fehr, von Felten, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Fischer-Sursee, Fritschi Oscar, Gadiant, Giger, Gonseth, Grendelmeier, Gross Andreas, Grossenbacher, Gysin, Hämmerle, Hari, Hegetschweiler, Herczog, Hess Otto, Hildbrand, Hollenstein, Hubacher, Iten Joseph, Jäggi Paul, Keller Rudolf, Kühne, Leemann, Leu Josef, Leuenberger Ernst, Maeder, Maurer, Meier Hans, Meier Samuel, Misteli, Ostermann, Rechsteiner, Reimann Maximilian, Ruckstuhl, Ruffy, Rutishauser, Sandoz, Schenk, Schmid Peter, Schmid Samuel, Schmidhalter, Schnider, Schweingruber, Segmüller, Seiler Hanspeter, Seiler Rolf, Sieber, Singeisen, Stalder, Steffen, Steiger Hans, Theubet, Tschopp, Vetterli, Vollmer, Weder Hansjürg, Wick, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss William, Züger, Zwygart (93)

Dagegen stimmen – Rejetent le projet:

Aubry, Borer Roland, Chevallaz, Dreher, Eggly, Friderici Charles, Giezendanner, Graber, Gros Jean-Michel, Jenni Peter, Kern, Mamie, Miesch, Moser, Müller, Narbel, Neuenschwander, Perey, Pidoux, Savary, Scherrer Jürg, Scherrer Werner, Scheurer Rémy, Schmied Walter, Stamm Luzi, Steinemann, Zwahlen (27)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Gobet

(1)

Stimmen nicht – Ne votent pas:

Aregger, Bär, Baumann Stephanie, Baumberger, Binder, Bircher Peter, Blatter, Blocher, Bodenmann, Borradori, Brunner Christiane, Bugnon, Bühler Gerold, Bundi, Camponovo, Carobbio, Comby, Cornaz, Couchepin, Danuser, de Dardel, David, Diener, Dormann, Ducret, Eggenberger, Fasel, Frey Claude, Frey Walter, Früh, Goll, Haering Binder, Hafner Ursula, Heberlein, Hess Peter, Jaeger, Jeanprêtre, Jöri, Keller Anton, Ledergerber, Lepori Bonetti, Leuenberger Moritz, Loeb François, Maitre, Marti Werner, Maspoli, Matthey, Mauch Rolf, Mauch Ursula, Meyer Theo, Mühlemann, Nabholz, Nebiker, Oehler, Philipona, Pini, Poncet, Raggenbass, Robert, Rohrbasser, Ruf, Rychen, Spielmann, Spoerry, Stamm Judith, Steinegger, Steiner Rudolf, Strahm Rudolf, Stucky, Suter, Thür, Tschäppät Alexander, Tschuppert Karl, Wanner, Weyeneth, Zbinden, Ziegler Jean, Zisyadis (78)

Präsident, stimmt nicht – Président, ne vote pas:

Leuba

(1)

*Abschreibung – Classement**Antrag des Bundesrates*

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires selon lettre aux Chambres fédérales

*Angenommen – Adopté**An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

92.310

Standesinitiative Thurgau**Tempolimiten auf Gesetzesstufe****Initiative du canton de Thurgovie****Limitation de la vitesse sur la route****selon les cas envisagés par la loi**

Beschluss des Ständerates vom 29. September 1993

Décision du Conseil des Etats du 29 septembre 1993

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Wortlaut der Initiative vom 12. November 1992

Die Bundesversammlung wird eingeladen, Artikel 32 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr wie folgt zu ändern:

Abs. 1

Unverändert

Abs. 2

Die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge wird auf allen Strassen beschränkt.

Abs. 3

a. Auf richtungstrennten Autobahnen beträgt die Höchstgeschwindigkeit 120 km/h.

Die Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht beträgt 80 km/h.

Die Höchstgeschwindigkeit für Gesellschaftswagen beträgt 100 km/h.

Die Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge mit Anhänger beträgt 80 km/h.

b. Auf den übrigen Strassen ausserhalb geschlossener Ortschaften beträgt die Höchstgeschwindigkeit 80 km/h. Für

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	1995
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.073
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	481-499
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 383

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.