

tementes rund 1,7 Millionen immatrikulierte Fahrzeuge. Heute haben wir über 1 Million mehr; es geht um die Gröszenordnung von 2,9 Millionen. Dazu kommen die rund 50 Millionen ausländischen Fahrzeuge, die *per anno* unsere Strassen benützen: als Touristenfahrzeuge meist zu unserer Freude; aber gelegentlich auch zum Ärger, wenn es sich um grosse Lastwagen handelt, die bloss durchfahren. Das hat natürlich mit den von Herrn Graf erfragten Problemen manches zu tun. Wir sind überzeugt, dass wir mit einer weiteren Erstreckung der Übergangsfrist (über den 31. März 1983 hinaus) nichts gewonnen hätten.

Die vorhin im Zusammenhang mit der Interpellation von Frau Kopp angestellten Überlegungen (enge Zusammenarbeit mit der Industrie, enge Zusammenarbeit auch mit den umweltschutzinteressierten Organisationen, mit der Forschung) müssen uns weiterführen zu einer besseren Abgassituation, aber auch zu einer hinsichtlich Benzinverbrauch sparsameren Lösung. Ich darf Ihnen sagen, dass unsere Entscheide bei anderen Regierungen in Europa, unter anderem in Deutschland, auf grosses Interesse stossen. Auch die Nachbarrepublik möchte rasch günstige, neue Normen entwickeln. Auch im ECE-Reglementsraum (also alle Partnerstaaten betreffend) hat die während einer bestimmten Zeit eher frostige Atmosphäre bereits wieder einer sehr guten partnerschaftlichen Zusammenarbeit Platz gemacht.

Und ein allerletztes: Es ist durchaus möglich, dass einzelne Automodelle für eine bestimmte Zeit nicht importiert werden können, weil sie unserer Vorschrift nicht entsprechen. Angesichts der ausgesprochen grossen Anzahl von Fahrzeugen, die in unserem Land zur Verfügung stehen, würde ich dies nicht als Landesunglück werten. Ich habe heute in der Zeitung etwa gelesen, dass vom Mercedes 500 und von anderen wertvollen Fahrzeugen (ohne Zweifel!) gesprochen wird, die während einer bestimmten Zeit Schwierigkeiten mit unserer neuen Rechtsordnung haben könnten. Ich glaube aber, dass die Hersteller dieser Spitzenprodukte eine derart gute eigene Forschung haben, dass es ihnen nicht besonders schwer fallen wird, den von ihnen sehr geschätzten Schweizer Markt bald wieder mit ihren Produkten zu bedienen.

Fazit: Auch wenn wir die Übergangsfrist nicht erneut erstrecken (wir haben sie bereits einmal bis Ende März 1983 erstreckt, wie Sie wissen), so hoffen wir dennoch in enger, echter Zusammenarbeit mit den technisch fachkundigen Kreisen diese Probleme – die nicht Tagesprobleme, sondern Dauerprobleme der modernen Industriegesellschaft sind – einer sinnvollen Lösung entgegenzuführen. Soviel noch zu Ihrer ergänzenden Frage. Ich glaube, dass ich damit auch die Problemkreise von Frau Kopp, soweit ich sie jetzt in Ergänzung zu unserem schriftlichen Text zu beurteilen vermag, dargestellt habe.

Präsidentin: Frau Kopp erklärt sich von der Antwort des Herrn Bundesrat befriedigt.

81.404

Motion Kopp
Strassenverkehrsgesetz. Ergänzung
Loi sur la circulation routière. Complément

81.420

Motion Neukomm
Typenprüfung. Deklaration der Ergebnisse
Expertise des types de véhicules. Déclaration

Wortlaut der Motion Kopp vom 10. Juni 1981

Der Bundesrat wird beauftragt, das Gesetz über den Strassenverkehr wie folgt zu ergänzen:

Art. 12 Abs. 4

Bund und Kantone geben die an der Typenprüfung festgestellten Lärm- und Abgaswerte sowie den Treibstoffverbrauch der Motorfahrzeuge auf Anfrage hin bekannt. Der Bund veröffentlicht diese Werte periodisch.

Texte de la motion Kopp du 10 juin 1981

Le Conseil fédéral est chargé de compléter la loi sur la circulation routière comme il suit:

Art. 12 al. 4

Sur demande, la Confédération et les cantons donnent connaissance des résultats des mesures du bruit, des gaz d'échappement et de la consommation de carburant faites lors de l'homologation des véhicules automobiles. La Confédération publie ces résultats périodiquement.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Auer, de Capitani, Eng, Frey-Neuenburg, Friedrich, Früh, Füeg, Hunziker, Lüchinger, Meier Kaspar, Petitpierre, Ribl, Schüle, Spreng, Steinegger, Wyss (16)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Das Bundesamt für Polizeiwesen hat im April erstmals die Emissionswerte von Motorfahrzeugen bezüglich Lärm und Absage veröffentlicht. Zur Beurteilung der «Umweltfreundlichkeit» eines Fahrzeugs gehören auch Angaben über den Treibstoffverbrauch.

Der vom Bundesrat vorgeschlagene Energieartikel sieht in Absatz 1 Buchstabe b vor, dass der Bund Vorschriften über den Energieverbrauch von Fahrzeugen erlassen kann. Auch die EG prüft gegenwärtig die Möglichkeit der Einführung dieser Massnahme.

Wortlaut der Motion Neukomm vom 17. Juni 1981

Der Bundesrat wird ersucht, Artikel 12 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr in dem Sinn zu ergänzen, dass die an der Typenprüfung festgestellten Lärm-, Abgas- und Verbrauchswerte produktbegleitend und in der Werbung deklariert werden müssen.

Texte de la motion Neukomm du 17 juin 1981

Le Conseil fédéral est chargé de compléter l'article 12 de la loi fédérale sur la circulation routière de telle sorte que les valeurs limites du bruit, des gaz d'échappement et de la consommation de carburant relevées lors de l'expertise des types de véhicules doivent figurer dans la documentation technique fournie avec le véhicule ou sur un autocollant, ainsi que dans la publicité.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann-St. Gallen, Bäuml, Bircher, Borel, Bundi, Deneys, Duvoisin, Gloor, Hubacher, Humbel, Jaeger, Jaggi, Kaufmann, Keller, Kopp, Lang, Loetscher, Meier Fritz, Morf, Müller-Luzern, Reimann, Riesen-Freiburg, Rubi, Schmid, Spiess, Stich, Uchtenhagen, Vannay, Wagner, Zehnder, Ziegler-Genf, Zwygart (32)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Eine sachgerechte Information erleichtert dem Käufer die Wahl. Die heute vorgeschriebene Bekanntgabe der Messwerte auf Anfrage und die periodische Veröffentlichung genügen nicht. Die wichtigen umweltrelevanten Qualitätsmerkmale sollten jederzeit ersichtlich sein. Leicht zugängliche objektive Angaben über die Umweltverträglichkeit und die Wirtschaftlichkeit von Produkten tragen dazu bei, dass der Umwelt vermehrt Sorge getragen wird. Einheitliche und vergleichbare Daten am Produkt und in der Werbung spornen auch die Hersteller eher an, lärm-, abgas- und verbrauchsarme Fahrzeuge in den Verkehr zu bringen. Wir kennen bereits die Vorschriften für die Deklaration von wesentlichen Daten in anderen Bereichen. So sind beispielsweise die Nikotin- und Teerabgaben auf Zigarettenpackungen nach vorgeschriebenen Normen zu deklarieren. Nach dem Giftgesetz ist die Giftklasse am Produkt und in der Werbung anzugeben.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates**Rapport écrit du Conseil fédéral*

1. Diese zwei Motionen unterscheiden sich zwar sowohl hinsichtlich der Form (Motion Kopp: ausgearbeiteter Entwurf; Motion Neukomm: allgemeine Anregung) als auch teilweise hinsichtlich des sachlichen Auftrages. Wegen der für beide Vorstösse gleichen verfassungsrechtlichen und tatsächlichen Situation rechtfertigt sich jedoch eine gemeinsame Beantwortung.

2. Die mit beiden Motionen verlangten Änderungen des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) werfen verschiedene verfassungsrechtliche Fragen auf.

Die Motionäre begründen die Bekanntgabe des Treibstoffverbrauchs und die Deklarationspflicht der Abgas-, Lärm- und Verbrauchswerte in erster Linie mit energiepolitischen Überlegungen und dann auch mit der Wirkung auf den Umwelt- und Konsumentenschutz.

Das SVG stützt sich grundsätzlich auf Artikel 37bis BV ab, der dem Bund die Kompetenz gibt, Vorschriften polizeilicher, technischer oder anderer öffentlich-rechtlicher Art über Motorfahrzeuge und Fahrräder zu erlassen; ausgenommen sind wirtschaftspolitische und abgabenrechtliche Bestimmungen.

Nach zeitgemässer Interpretation sind die einzelnen Verfassungsbestimmungen nach Möglichkeit miteinander zu harmonisieren. Verkehrspolizeiliche Massnahmen dürfen demnach zwar die Anliegen anderer Verfassungsnormen als Nebenziele verfolgen; ob und inwieweit solche Verfassungsbestimmungen aber als primäre Grundlage für eine Änderung des SVG dienen können, ist fraglich. So wurde durch ein Gutachten Wildhaber abgeklärt, dass Höchstgeschwindigkeiten im Strassenverkehr allein aus energiepolitischen Gründen nicht zulässig wären. Dies gilt für den Erlass anderer Vorschriften über den Energieverbrauch im SVG um so mehr, als dafür die verfassungsmässige Grundlage in einem neuen BV-Energieartikel erst geschaffen werden soll, worauf in der Begründung zur Motion Kopp ausdrücklich verwiesen wird.

Ob Umweltschutz- und Konsumentenschutzartikel der BV dazu ausreichen, muss vorerst einlässlich geprüft werden. Dabei werden auch der Grundsatz der Verhältnismässigkeit und allfällige Auswirkungen auf die Handels- und Gewerbefreiheit zu berücksichtigen sein.

3. Beiden Motionen stehen zurzeit auch tatsächliche Hindernisse im Wege. Die Forderungen, den an der Typenprüfung festgestellten Treibstoffverbrauch bekanntzugeben oder zu deklarieren, setzen voraus, dass Energieverbrauchsprüfungen anlässlich der Fahrzeug-typenprüfung durchgeführt werden. Solche Verbrauchsprüfungen gibt es zurzeit nicht; sie sollen gestützt auf den vorgesehenen Energieartikel in der BV erst eingeführt werden. Dabei wird auch zu berücksichtigen sein, dass solche Prüfungen mit einem personellen und administrativen Mehraufwand verbunden sind, so dass die Lösung zweckmässigerweise in einer internationalen Zusammenarbeit gesucht wird. Die-

ses Anliegen der Motionen kann daher nicht durch eine Revision des Artikels 12 SVG allein, sondern nur in umfassenderem Zusammenhang mit der Ausführungsgesetzgebung zum dereinst vorhandenen BV-Energieartikel realisiert werden.

4. Der Bundesrat anerkennt die Zielsetzungen der beiden Motionen und will die darin ausgedrückten Forderungen in grösserem Zusammenhang prüfen. Er hat im kürzlich getroffenen Entscheid in Sachen Abgasemissionen der Motorfahrzeuge bereits zum Ausdruck gebracht, dass er den Anliegen der Motionäre grosse Bedeutung beimisst. Angesichts der verfassungsmässigen und tatsächlichen Situation ist der Bundesrat daher bereit, die Motionen als Postulate entgegenzunehmen.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates**Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motionen in Postulate umzuwandeln.

Präsidentin: Die beiden Motionen Kopp und Neukomm behandeln wir gemeinsam. Der Bundesrat ist bereit, die Motionen als Postulate entgegenzunehmen. Die Motionäre können erklären, ob sie damit einverstanden sind. Zuerst hat Frau Kopp das Wort.

Frau Kopp: Ich bin nicht einverstanden mit dem Antrag des Bundesrates und möchte Sie bitten, meine Motion als Motion und nicht als Postulat zu überweisen.

Was verlange ich denn so Entsetzliches mit dieser Motion, dass man sie nicht als Motion überweisen könnte? Ich verlange eine ganz simple Ergänzung des Strassenverkehrsgesetzes, nämlich in dem Sinne, dass neben der Publikation der Abgaswerte und Lärmwerte, wie sie heute – ich würde sagen erfreulicherweise, wenn auch nicht sehr übersichtlich – erfolgt, zusätzlich auch noch der Treibstoffverbrauch veröffentlicht werden soll. Diese einfache Forderung wurde von der Zürcher Regierung bereits im Jahre 1975 erhoben, nämlich in ihrer Stellungnahme zum bundesrätlichen Abgasbericht, und die Zürcher Regierung hat darin festgehalten, dass es ausserordentlich bedauerlich sein, dass solch einfache, kurzfristig besonders sinnvolle und billige Massnahmen nicht sofort konkretisiert würden. Nun zur Begründung des Bundesrates im einzelnen. Ich suche, um diese Begründung zu qualifizieren, nach einem Ausdruck, der den Sachverhalt trifft, ohne allzu unhöflich zu sein; ich würde sagen, die Begründung sei einigermaßen dürftig. Es ist zutreffend, dass das Strassenverkehrsgesetz sich auf den Verfassungsartikel 37bis abstützt. Dieser Artikel gibt dem Bundesrat die Kompetenz, Vorschriften zu erlassen über Bau und Ausrüstung der Fahrzeuge, und gestützt auf diese Kompetenzen hat der Bundesrat denn auch die neuen Abgasvorschriften zu Recht erlassen. Der Bundesrat stellt im übrigen auch richtigerweise fest, dass bei zeitgemässer Interpretation die einzelnen Verfassungsbestimmungen, also auch die Verfassungsbestimmungen über den Umweltschutz, sinngemäss anzuwenden seien. Hingegen ist seiner Ausführung nicht zu folgen, dass sich mein Vorschlag nicht auf die Verfassung abstützen lasse. Wenn der Bundesrat die jüngste Revision von Artikel 12 des Strassenverkehrsgesetzes, die Publikation der Abgas- und Lärmwerte, als verfassungskonform erachtet – und ich nehme an, er hat das als verfassungskonform erachtet, sonst hätte er es wohl kaum getan –, dann ist doch mit dem besten Willen nicht einzusehen, wieso die Verfassungsmässigkeit einer solch gleichgerichteten Revision wie die Deklaration des Treibstoffverbrauchs nicht verfassungskonform sein sollte. Denn auch die Publikation der Abgas- und Lärmwerte hat ja nur den Sinn, den Konsumenten darüber aufzuklären, inwiefern das Auto auch die Umwelt belastet. Und in die genau gleiche Richtung zielt auch meine Motion. Also nochmals: ich sehe nicht ein, warum das eine verfassungskonform sein sollte und das andere nicht.

Weiter hält der Bundesrat fest, dass das Prinzip der Verhält-

nismässigkeit gewahrt bleiben müsse und eine Beeinträchtigung der Handels- und Gewerbefreiheit die Folge sein könnte. Da muss ich mit aller Deutlichkeit feststellen, dass beispielsweise die Deklarationspflicht bei den Lebensmitteln oder den Textilien sehr viel weiter geht. Die Forderung, dass man auch den Benzinverbrauch angeben soll, ist ausserordentlich bescheiden, angemessen und geht sehr viel weniger weit als das, was wir auf anderen Sektoren bereits haben. Inwiefern diese Deklaration des Benzinverbrauchs einen Eingriff in die Handels- und Gewerbefreiheit darstellen soll, ist mir schlechthin unerklärlich.

Der Bundesrat hält weiter fest, dass ein gewaltiger Verwaltungsaufwand stattfinden müsse, um den Benzinverbrauch festzustellen. Ich habe mit meiner Motion ja nicht verlangt, dass man im Rahmen der Typenprüfung selber den Benzinverbrauch feststelle. Es genügt, dass man den Benzinverbrauch – und dazu gibt es generell anerkannte Normen – gemäss Angaben der Fabrik übernimmt, publiziert und stichprobenweise überprüft, ob er der Richtigkeit entspricht.

Ich denke an den Tenor der Richtliniendebatte; ich habe auch Verständnis für die Haltung des Bundesrates, dass er wenn möglich nicht eine Motion, sondern nur ein Postulat entgegennehmen will; aber bei dieser so einfachen Veränderung, die keinen administrativen Aufwand mit sich bringt und keine Kosten verursacht, sehe ich mit dem besten Willen keinen Grund, warum man diese Motion nun wieder in ein Postulat umwandeln und warten soll, bis wir einen Verfassungsartikel über die Energie haben, was alles wieder um zehn Jahre verzögert. Ich bitte Sie, meinen Vorstoss als Motion zu überweisen.

Mme Jaggi: Je viens soutenir le maintien de la motion Kopp qui va dans le même sens que celle signée par notre collègue M. Neukomm.

Le fait que le Conseil fédéral ait choisi de répondre en même temps à ces deux motions qui poursuivent des buts analogues est peut-être rationnel, mais cela ne rend pas cette réponse plus convaincante. L'argumentation strictement juridique qui est avancée – base constitutionnelle insuffisante – est une argumentation qui revient chaque fois qu'il s'agit de faire avancer, particulièrement dans le domaine qui nous intéresse, des postulats présentés par ceux que la protection de l'environnement préoccupe en premier lieu.

Je constate simplement que dans ce domaine particulièrement, l'on se montre très chatouilleux sur la base constitutionnelle et légale, alors que dans d'autres domaines, la stricte orthodoxie juridique semble moins triompher – je fais simplement allusion ici à la très récente ordonnance sur les essais de radiodiffusion locale où l'on a carrément, sans beaucoup de scrupule, posé la pyramide législative sur la pointe et non pas sur la base comme il s'agirait de le faire ici avec une rigueur toute particulière.

Quant au fond, on apprend, ou on reçoit confirmation – car c'est un fait que l'on connaissait – qu'il n'y a pas d'examen lors de l'homologation des véhicules, pas de contrôle de leur consommation d'énergie, et que de tels contrôles, s'ils doivent être faits, sont à la charge des organisations privées; l'une d'entre elles vient d'ailleurs d'en publier une récapitulation portant sur une centaine de modèles de voitures.

Que vient faire dans cette réponse la liberté du commerce et de l'industrie? Pourquoi les véhicules les plus sobres ne seraient-ils pas, d'une certaine manière, avantagés par cet étiquetage-énergie, que l'on dit important dans d'autres secteurs – par exemple celui des appareils ménagers – et qui le serait encore bien davantage dans celui des véhicules.

Si je me réfère à une publication qui nous a été distribuée pas plus tard que ce matin – le *Courrier de l'antigasillage*, publié par l'Office fédéral de l'énergie – je constate que le sous-indice de consommation de l'essence pour voiture est le seul des sous-indices des produits pétroliers qui soit en constante augmentation depuis une dizaine d'années, alors

que la tendance a été très nettement cassée depuis la crise pétrolière de 1974/1975 pour d'autres produits, et en premier lieu évidemment en ce qui concerne les huiles de chauffage.

S'agissant ainsi d'une économie de consommation particulièrement importante, je tiens à soutenir les deux motions – celle de Mme Kopp et celle de M. Neukomm s'il la maintient – comme telles, tendant à réviser la loi sur la circulation routière, afin de rendre obligatoire le contrôle et l'inscription de la consommation d'énergie des véhicules à moteur.

Neukomm: Ich kann es kurz machen. Auch ich halte an der Motion fest. Die beiden Vorstösse haben eine enge Verwandtschaft. Frau Kopp will, dass zusätzliche Messungen vorgenommen und dass sie periodisch publiziert werden. Ich meine, dass dies nicht genügt. Diese Publikation beim Bund anzufordern, ist bereits eine sehr hohe Barriere; das macht sicher nicht jeder Autointeressent.

Wir wissen, dass jedes Jahr Zehntausende neue Autos verkauft werden – auch Occasionswagen –, da sollten diese Informationen produktbegleitend mitgegeben werden. Diese Informationen sind auch im Rahmen des Verfassungsartikels über Konsumentenpolitik vom 14. Juni 1981 nie bestritten worden. Im Gegenteil: grundsätzlich haben alle Wirtschaftsvertreter im Vorfeld der Abstimmungskampagne immer wieder betont, wie auch sie für mehr Transparenz in dieser Beziehung eintreten. Ich war an Podiumsgesprächen mit Herrn Bremi und anderen. Alle haben sich immer gerade bei der unumstrittenen Deklarationsfrage sehr für dieses Anliegen eingesetzt.

Nun geht es ans Konkrete. Die Verfassungsgrundlage ist meines Erachtens eindeutig vorhanden. Es ist also eine politische Frage, ob wir diese Aufklärung vermitteln wollen oder nicht, ob der Konsument künftig mit dem Kauf eines neuen oder eines Occasionswagens erfahren soll, wie es mit den Abgasen steht, mit dem Benzinverbrauch, mit dem Lärm! Damit leistet er nicht nur sich einen Dienst, sondern der gesamten Öffentlichkeit. Gerade der Bundesrat hat in den letzten Jahren immer betont, dass ein umweltgerechtes und energiesparendes Verhalten der Bevölkerung notwendig sei. Wenn wir die Grundlagen für das bewusste, mündige Verhalten des Bürgers schaffen wollen, dann sind diese Deklarationen endlich vorzuschreiben, wie wir es im Lebensmittelbereich oder auch im Giftgesetz getan haben. Die Giftklassen müssen auch in der Werbung angegeben werden – bei Zigaretten die Schadstoffanteile Nikotin und Teer auf Packungen –, und es wäre eine wertvolle Orientierungshilfe, wenn bereits am Auto und in der Werbung die Daten auch endlich zu finden wären!

Bundesrat Furgler: Die nicht besonders gute Aufnahme der Antwort des Bundesrates zeigt, dass diese ergänzungsbedürftig ist. Ich tue das gerne und sage Ihnen, weshalb der Bundesrat Ihnen empfiehlt, die Motionen als Postulat zu überweisen.

Frau Kopp verlangt, dass Artikel 12 Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes ergänzt werde: «Bund und Kantone geben die an der Typenprüfung festgestellten Lärm- und Abgaswerte sowie den Treibstoffverbrauch der Motorfahrzeuge auf Anfrage hin bekannt.» Der Text liess *prima vista* bei uns den Eindruck aufkommen, es sei von der Motionärin gedacht, dass das mit der Typenprüfung verlangt werde. Nach ihren Ausführungen nehme ich zur Kenntnis, dass Frau Kopp eher an die Angaben der Fabrik, der Hersteller denkt, die wir anschliessend durch die entsprechenden Polizeinstanzen der Kantone (Motorfahrzeugkontrolle) stichprobenweise zu überprüfen hätten.

Herr Neukomm seinerseits möchte ebenfalls, dass neben den schon bekanntgegebenen Lärm- und Abgaswerten die Verbrauchswerte regelmässig produktbegleitend deklariert werden müssen. Ich möchte auf die rechtlichen Fragen nicht eintreten. Ich verweise auf die schriftliche Antwort. Es gibt verfassungsrechtliche Probleme. Nachdem sie nicht von allen gleich beurteilt werden, bleibe ich beim rein Tatsächlichen.

Es stehen der sofortigen Übernahme dieser beiden Motionen echte Probleme entgegen. Ich durfte Ihnen vor einer halben Stunde schildern, dass wir mit Bezug auf die Erklärungen, die wir seinerzeit zu Albatros abgegeben haben, wesentliche verschärfende Bestimmungen eingeführt haben, die auch bei uns zu enormen organisatorischen Umtrieben führten. Damit wir die verschärften neuen Abgas- und Lärmvorschriften vollziehen können, braucht es bei den Typenprüfungsstellen grösste Anstrengungen, zusätzliches Personal und neue Prüfanlagen. Dies alles ist im Aufbau. Ich stelle nun meinerseits die Frage, ob es klug sei, neben diesen von uns verbindlich festgestellten Werten im Abgasbereich nicht verbindlich festgestellte, nur von den Fabriken angegebene Werte in fast gleicher Art und Weise nach aussen sichtbar zu machen. Ich frage Sie, vor allem auch die Konsumentenvertreter: Schwächt das nicht die Argumentation? Wenn produktbegleitende Erklärungen von seiten des Bundes abgegeben werden, legen Sie doch grösstes Gewicht auf die Richtigkeit der Zahlen. Für das, was wir bei der Typenprüfung feststellen, können wir einstehen; für das, was wir aus einem Prospekt einer Fabrik – mit allem Respekt vor den Fabriken – übernehmen, können wir nicht einstehen. Hier besteht für mich ein ungelöstes Problem, bei allem Verständnis für Ihren Wunsch, dem Konsumenten, dem Motorfahrzeugführer noch bessere Informationen zu geben.

Ich frage ein Zweites: Mit dem, was wir im Abgasbereich gemacht haben, ist an und für sich für den Konsumenten schon sehr viel neu verwirklicht. Die heutigen technischen Kenntnisse, vor allem der jüngeren Generation, führen doch in jedem Verkaufs- bzw. Kaufgespräch dazu, dass der Käufer vom Verkäufer auch den Benzinverbrauch erfragt, dass er die berühmten Werte pro 100 Kilometer Fahrt kennen will. Wenn Herr Neukomm vorhin auch von den Occasionsfahrzeugen sprach, dann möchte ich meinerseits sagen, dass das technisch nicht realisierbar wäre im Sinne einer verbindlichen Bekanntgabe durch eine Bundesstelle. Die Art, wie das zur Occasion gewordene Fahrzeug gebraucht wurde, ist ja, wie Sie alle wissen, von grösster Bedeutung für den Benzinverbrauch.

Uns im Bundesrat schien mit Bezug auf beide Motionen das Problem dominierend zu sein: Genügen solche Werte, wenn sie nicht durch die Typenprüfung festgestellt werden, oder sind sie nicht vielmehr Ausdruck einer blossen Scheingenauigkeit? Das waren die Argumente, die uns zum Schluss führten: Reif für eine sofortige Änderung des Strassenverkehrsgesetzes ist dieses bedeutende Problem nicht; aus der Sicht des Bundesrates ist es seriöser, wenn wir die Fragen abklären und demzufolge die Vorstösse in der Form von Postulaten entgegennehmen. Ich ersuche Sie, im Sinne des Antrages des Bundesrates zu entscheiden.

Präsidentin: Der Bundesrat ist bereit, die beiden Motionen als Postulate entgegenzunehmen. Die Motionäre halten an der Motionsform fest. Sie haben zu entscheiden.

Abstimmung – Vote

Für Überweisung als Motionen	61 Stimmen
Für Überweisung als Postulate	48 Stimmen

81.384

Interpellation der Fraktion PdA/PSA/POCH AKW Mühleberg. Private Schutztruppen Interpellation du groupe PdT/PSA/POCH Centrale de Mühleberg. Troupe de protection privée

Siehe Jahrgang 1981, Seite 1378

Voir année 1981, page 1378

Diskussion – Discussion

Herczog: Im Namen der Fraktion PdA/PSA/POCH habe ich vor über einem Jahr eine Interpellation eingereicht, die Ausgang von der Tatsache, dass in einem Anzeiger des Amtsbezirkes Laupen veröffentlicht worden war, die BKW wollten einen Schiess- und Waffenausbildungsplatz bauen, d. h. einen Schiessplatz für Pistolen mit Schussdistanz 50 Meter, mit verschiedenen Drehscheiben, Zeigerunterstand usw. Man stelle sich vor: die private Schutztruppe irgendeines Betriebes – auch wenn das ein AKW ist – geht am Samstag in diesem Schiessstand privat üben; dann muss man weiter überlegen. Es könnte ja beispielsweise einmal eine Partei auf die Idee kommen, ihre demokratische Gesinnung auch noch auf diese Weise demonstrieren zu wollen.

Wir haben seinerseits dem Bundesrat fünf Fragen gestellt, von denen ich die drei wichtigsten zusammenfasse, ausgehend von Erfahrungen, die wir – d. h. nicht ich, sondern die Öffentlichkeit – gemacht haben und die Sie auch den Zeitungen entnehmen konnten: dass zum Beispiel die NAGRA zurzeit mit privaten Schutztruppen im Fricktal operiert und Passanten belästigt, dass auch gewisse Bürgerwehraktionen und Aufrufe dazu im Zusammenhang mit Jugendunruhen in verschiedenen Grossstädten vorgekommen sind. Das sind keine Bagatellen. Darum unsere drei Hauptfragen, zunächst nach den Rechtsgrundlagen, die den Aufbau solcher privater bewaffneter Verbände überhaupt erlauben. Als zweites fragten wir, ob der Bundesrat nicht der Meinung sei, dass eigentlich die Wahrung von Ruhe und Ordnung grundsätzlich den Staatsorganen und nicht privaten Verbänden aufgetragen werden solle. Als drittes fragten wir, ob der Bundesrat nicht der Meinung sei, dass der Aufbau solcher Privatarmeen politisch nicht akzeptiert werden könne. Um in der bundesrätlichen Antwort beim Positiven anzufangen, sei erwähnt, dass er unter Frage 4 ausführte: «Der Bundesrat wendet sich entschieden gegen den Aufbau von Privatarmeen . . .». Das ist zu begrüßen. Es gibt aber in der Antwort dann auch noch etliche Widersprüche – die beiden anderen erwähnten Fragen sind übrigens nicht genügend beantwortet worden.

Ausgehend vom Atomgesetz Artikel 5 Absatz 1 und Artikel 8 Absatz 2, wo man quasi als Bewilligungsgrundlage für ein AKW überhaupt Schutzmassnahmen verlangt, schreibt der Bundesrat in seiner Antwort, dazu gehörten auch private Schutztruppen. Wir lesen unter 2.: «Insbesondere muss verhindert werden, dass ein Gewalt anwendender Gegner in die sensiblen Gebäude des Werkes eindringt. Diese Sicherheitsmassnahmen bezwecken somit nicht in erster Linie den Schutz von materiellen Gütern des Betreibers, sondern sie dienen dem Schutz von Mensch und Umwelt. Sie sind somit von öffentlichem Interesse.»

In Widerspruch aber zu dem, was er selber ausführte, antwortet der Bundesrat hier, dass beim AKW Mühleberg die Wachmannschaft «lediglich dem erwähnten vorgeschriebenen Schutz des Werks» dient. Das betrifft also diese private Schutztruppe. Es kann demnach nicht die Rede von der Wahrung von Ruhe und Ordnung sein. Das ist ein entscheidender Widerspruch. Das darf man nach meiner Meinung nicht auf die leichte Schulter nehmen. Ich glaube nicht, dass es gut ist, mit dem Atomgesetz (im Abstimmungs-

Motion Kopp Strassenverkehrsgesetz. Ergänzung

Motion Kopp Loi sur la circulation routière. Complément

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	81.404
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.06.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	702-705
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 495

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.