

desämtern betrifft, zweitens eine Änderung des Verwaltungsorganisationsgesetzes, die mit dem Inkrafttreten der Neugliederung zusammenhängt. Dieser Antrag Nr. 2 findet sich auf Seite 35 der deutschsprachigen Botschaft.

Unser Rat hat heute nur diesen zweiten Antrag zu behandeln. Hier geht es um folgendes: Artikel 73 Absatz 3 des Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 19. September 1978 ermächtigt den Bundesrat, die bisherige organisatorische Gliederung der Bundesverwaltung bis längstens zum 19. September 1982 beizubehalten. Die Neugliederung bedarf der Genehmigung durch die Bundesversammlung. In der Botschaft, Ziffer 263, weist der Bundesrat darauf hin, dass der Wechsel der fünf Bundesämter verwaltungsintern erhebliche Umstellungen im Personal-, Organisations- und Rechnungswesen zur Folge haben werde. Die vorbereitenden Arbeiten dürften etwa ein Jahr beanspruchen. Deshalb beantragt der Bundesrat, die Reorganisation der Bundesverwaltung auf den 1. Januar 1984 zu verwirklichen. Diese Absicht erfordert eine Verlängerung der in Artikel 73 Absatz 3 des Verwaltungsorganisationsgesetzes enthaltenen Ermächtigung.

Aus den Materialien geht hervor, dass diese Übergangsfrist von vier Jahren schon bei der Beratung des Gesetzes einiges zu reden gab. Der Bundesrat hatte eine vierjährige Frist vorgesehen, der Nationalrat sprach sich für eine zweijährige Übergangsfrist aus, und zwar auf Vorschlag des damaligen Nationalrates Jean-François Aubert, in der Zwischenzeit befördert zum Ständerat. Er wollte den Bundesrat damit verpflichten, die Reorganisation der Bundesverwaltung rasch zu verwirklichen. Schliesslich wurde aber die vierjährige Frist angenommen, und diese Frist ist am 19. September 1982 abgelaufen, am Eidgenössischen Dank-, Buss- und Betttag, am Tag vor Eröffnung unserer Herbstsession, ohne dass die Zustimmung beider Räte zur Neugliederung der Bundesverwaltung vorlag.

Ihre Kommission ist deshalb der Meinung, dass die Verlängerung der Übergangsordnung bis längstens 1. Januar 1984 in dieser Herbstsession zu beraten sei. Sie schlägt Ihnen einstimmig vor, auf die Vorlage gemäss Beilage 2 einzutreten und sie *in globo* gutzuheissen.

Der materielle Teil, die effektive Neugliederung, wird von der Kommission erst in Beratung gezogen, wenn das Ergebnis aus dem Nationalrat vorliegt, der die Priorität hat. Dort wird das Geschäft morgen oder übermorgen zur Sprache kommen.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*

*Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

*Gesamtberatung – Traitement global du projet*

**Titel und Ingress, Ziffer I und II**

**Titre et préambule, ch. I et II**

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Gesetzentwurfes 35 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

81.404

**Motion des Nationalrates (Kopp)  
Strassenverkehrsgesetz. Ergänzung  
Motion du Conseil national (Kopp)  
Loi sur la circulation routière. Complément**

Beschluss des Nationalrates vom 10. Juni 1982

Décision du Conseil national du 10 juin 1982

*Wortlaut der Motion*

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*

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

*Art. 12, § al.*

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.

81.420

**Motion des Nationalrates (Neukomm)  
Typenprüfung. Deklaration der Ergebnisse  
Motion du Conseil national (Neukomm)  
Expertise des types de véhicules. Déclaration**

Beschluss des Nationalrates vom 10. Juni 1982

Décision du Conseil national du 10 juin 1982

*Wortlaut der Motion*

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*

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.

Mme **Bauer**, rapporteur: La commission du Conseil des Etats chargée d'examiner les motions de nos deux collègues du Conseil national, Mme Kopp et M. Neukomm, s'est réunie à Berne le 13 septembre 1982, en présence de M. le conseiller fédéral Kurt Furgler, chef du Département de justice et police. Assistaient également à la séance le M. Zünd,

vice-directeur, M. Buhler, chef de division ainsi que MM. Rüttschi et Ray de l'Office fédéral de la police.

La première motion, celle de Mme Kopp, est signée par de nombreux collègues du Conseil national. Mme Kopp demande que le Conseil fédéral complète la loi sur la circulation routière, en ajoutant à l'article 12 un alinéa 4, conçu en ces termes: «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 faite lors de l'homologation des véhicules automobiles.» La Confédération publie ces résultats périodiquement. Dans son développement, Mme Kopp rappelle que l'Office fédéral de la police a, pour la première fois en avril de cette année, publié les résultats des mesures d'émission de bruit et de gaz d'échappement des véhicules automobiles. Or, affirme-t-elle, «pour apprécier jusqu'à quel point un véhicule ménage l'environnement, il faut également disposer d'informations sur la consommation de carburant» et l'auteur d'invoquer le projet d'article constitutionnel sur l'énergie qui prévoit que la Confédération peut édicter des prescriptions sur la consommation d'énergie des véhicules et de souligner que la Communauté européenne est en train d'étudier l'opportunité d'instaurer une telle mesure.

La seconde motion, celle du conseiller national Neukomm, demande que le Conseil fédéral complète 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 figurent obligatoirement dans la documentation technique fournie avec le véhicule, ou sur un autocollant, ainsi que dans la publicité.

Dans cette motion, également soutenue par de nombreux conseillers nationaux, M. Neukomm souligne l'importance d'une information objective, propre à faciliter le choix de l'acheteur tant sur le plan économique qu'écologique. Il se réfère d'abord à la loi sur les denrées alimentaires: l'indication de la teneur en nicotine et en goudron doit obligatoirement figurer sur les paquets de cigarettes, ainsi qu'à la loi sur les toxiques qui exige l'inscription de la classe de toxicité. Il estime, en conséquence, et par analogie, que les indications concernant les valeurs limites du bruit, les gaz d'échappement et la consommation de carburant n'ont plus à être accordées sur demande et périodiquement seulement, mais qu'elles doivent figurer dans la documentation technique fournie avec le véhicule, ainsi que dans la publicité en relation avec ce même véhicule.

Dans sa réponse, le Conseil fédéral propose de traiter conjointement les deux motions, attendu que le problème constitutionnel et la situation de fait sont les mêmes pour les deux interventions. Les modifications proposées à la loi sur la circulation routière par l'une et l'autre motion soulèvent des problèmes d'ordre constitutionnel, estime-t-il. Ensuite, les deux motions se heurtent à des obstacles de fait: les contrôles proposés quant à la consommation d'énergie, lors de l'homologation des véhicules, entraîneraient un surcroît de travail administratif et exigeraient, par conséquent, un personnel plus nombreux. Ainsi donc, s'il affirme admettre le bien-fondé des objectifs visés par les motionnaires, le Conseil fédéral préfère examiner leur requête dans un contexte plus vaste, c'est-à-dire dans le cadre de la future législation élaborée en application de l'article constitutionnel sur l'énergie et il propose de transformer les deux motions en postulats.

Mme Kopp et M. Neukomm ont maintenu la forme de la motion et ils ont été suivis en cela par la majorité du Conseil national, dans la proportion de 61 contre 48.

Pour sa part, la commission du Conseil des Etats a entendu M. le conseiller fédéral Furgler et ses collaborateurs. Le chef du Département de justice et police a insisté notamment sur les points suivants: premièrement, les modifications proposées ressortissent moins à la loi sur la circulation routière qu'à la loi sur la protection des consommateurs ou à la loi sur l'énergie. Deuxièmement, si la motion Neukomm est acceptée, la motion Kopp devient superflue. Troisièmement, la Confédération ne peut pas procéder à des sondages uniquement pour contrôler les indications

fournies par les constructeurs. Quatrièmement, elle ne saurait davantage publier simplement les indications des constructeurs concernant la consommation de carburant, trop d'éléments subjectifs entrant en jeu. Cinquièmement, il faut donc admettre que deux à trois fonctionnaires supplémentaires devraient être engagés pour calculer la consommation de carburant lors de l'homologation de 500 à 600 voitures de tourisme par année. Plusieurs de nos collègues ont insisté sur la nécessité d'économiser l'énergie dans la période de pénurie que nous connaissons. Or, la Confédération est seule capable, estiment-ils, d'informer objectivement les acheteurs de voitures quant à cette consommation. D'autres ont rappelé la relation étroite entre la consommation d'essence et la pollution atmosphérique, dont on sait qu'elle dépasse dans de nombreuses villes de Suisse les normes admises par l'OMS, mettant ainsi en danger la santé de la population. En dépit de ces objections, la commission du Conseil des Etats a accepté par 5 voix contre 3 la transformation des motions en postulats.

**Frau Bühler:** Ich beantrage Ihnen, dem Nationalrat zu folgen und die Motionen zu überweisen. Anlässlich der Behandlung dieser Motionen in der Kommission war zu hören, wie wichtig umweltbewusstes und energiebewusstes Verhalten sei, wie sehr man diesen Problemen alle Aufmerksamkeit schenken sollte. Aber es scheint, dass es reine Lippenbekenntnisse waren, denn anders lässt sich der Antrag der Kommissionsmehrheit, die Motionen in Postulate umzuwandeln, nicht deuten. Taten, zumindest rasche Taten, werden diesen Worten nicht folgen. Damit verpassen wir eine Gelegenheit, auf rasche, billige und wirksame Weise etwas zu tun. Ich betone: auf billige Weise, denn ich bin davon überzeugt, dass sich die Anliegen dieser Motion sehr kostengünstig verwirklichen liessen. Natürlich könnte man – und der Bundesrat hat diesen Teufel an die Wand gemalt – in perfektionistischer Weise die Sache mit grossem administrativem Aufwand angehen. Wenn aber der Weg der stichprobenweisen Überprüfung der Werksangaben beschränkt wird, kann davon kaum die Rede sein.

Ausserst sinnvoll scheint mir die in der Motion Kopp verlangte Publikation der Verbrauchswerte zusammen mit den Ergebnissen der Lärm- und Abgasmessungen. Umweltverträglichkeit muss als Ganzes betrachtet werden. Dies trifft insbesondere für Abgas- und Treibstoffverbrauchswerte zu, zwischen denen ein innerer Zusammenhang besteht. Es ist nicht einsichtig, dass Abgas- und Lärmvorschriften im Strassenverkehrsgesetz geregelt werden konnten, Vorschriften über die Publikation des Treibstoffverbrauchs aber nicht unter demselben Hut Platz haben sollten. Noch weniger einsichtig ist der Bezug auf die Handels- und Gewerbefreiheit. Inwiefern die Handels- und Gewerbefreiheit von den verlangten Massnahmen tangiert sein könnte, ist nicht plausibel. Die Freiheit, den Konsumenten im dunkeln tappen zu lassen, ist ja wohl kaum schützenswert.

Der schwerste Einwand gegen die Motion war, dass den verlangten Massnahmen jede Notwendigkeit abgesprochen wurde. Jeder Autokäufer – so wurde argumentiert – interessiert sich sowieso für den Treibstoffverbrauch, und die Werte seien auf Anfrage jederzeit erhältlich. Dies ist sicher richtig; aber das Interesse am Treibstoffverbrauch darf nicht überschätzt werden. Gemessen an den festen Kosten eines Autos ist der Treibstoffverbrauch von untergeordneter Bedeutung. Es kann nicht genügen, auf den scharf kalkulierenden Automobilisten zu hoffen und zu bauen. Gerade weil der Nutzen und damit das Interesse für den einzelnen gering sind, müssen die Daten sehr leicht zugänglich sein, sie müssen dem Automobilisten sozusagen auf die Nase gebunden werden. Er muss auf Schritt und Tritt, d. h. in der Werbung, damit konfrontiert werden. Aber welche Daten? Die unkontrollierten Werksangaben oder Werte, die zumindest stichprobenweise überprüft wurden? In der Kommission wurde die Meinung vertreten – und verschiedene Untersuchungen von Automobilverbänden bestätigen dies –, dass den Werksangaben mit etwelcher Vorsicht zu begegnen sei. Was nützt es also, wenn zwar die

gewünschten Angaben erhältlich, aber falsch sind? Man sieht: Mit dem Hinweis, die Angaben über Treibstoffverbrauch seien ohnehin erhältlich, lässt sich nichts gegen die Notwendigkeit der beiden Motionen vorbringen. Im Gegenteil, diese Katze beißt sich in den eigenen Schwanz. Die Zürcher Regierung hat bereits im Jahre 1975 in ihrer Stellungnahme zum bundesrätlichen Abgasbericht die Forderung erhoben, dass zusätzlich auch der Treibstoffverbrauch veröffentlicht werden sollte. Sie gab damals ihrem Bedauern Ausdruck, dass solche einfache, kurzfristig besonders sinnvolle und billige Massnahmen nicht sofort konkretisiert würden. Dem ist auch heute nichts beizufügen. Ich bitte Sie, die beiden Motionen zu überweisen.

**Bundesrat Furgler:** Die beiden Motionen geben uns Gelegenheit, die wichtigen Fortschritte, die wir im Bereich der Abgase erzielt haben, hier gleich zu Beginn des Monats Oktober zu erwähnen. Ich tue es, um damit sichtbar zu machen, dass die Bemühungen von Regierung und Parlament – deshalb bedanke ich mich auch bei den Motionären – durchaus zu Erfolgen und nicht zu Lippenbekenntnissen geführt haben. Wenn in diesen beiden Vorstössen aus der Sicht des Bundesrates zuviel verlangt wird und wir deshalb nur der Überweisung in Postulatsform zustimmen können, so möchte ich das wie folgt kurz begründen:

Es stellt sich die sachliche Frage, wer Verbrauchswerte ermitteln soll. Soll es der Bund, ja oder nein? Im Gegensatz zu Lärm und Abgas wird der Treibstoffverbrauch bei der Typenprüfung zurzeit nicht geprüft. Wollte man eine solche Prüfung durchführen, so müsste eine Methode gewählt werden, die den heute bestehenden Normen im ECE-Reglement oder im DIN-Verfahren entspricht. Das erfordert ausgedehnte Fahrversuche auf einem entsprechend abgesperrten Versuchsgelände. Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass das in Aussicht genommene Typenprüfungszentrum – das Parlament wird darüber noch zu befinden haben – nicht so grossräumig konzipiert worden ist – es sei denn, man ändere das Konzept –, dass dort Dauerversuche bei 90 oder 120 Stundenkilometern durchgeführt werden könnten. Solche Fahrversuche sind aber notwendig, weil der Verbrauch entscheidend – wie Sie alle als Fahrer wissen – von der Karosserieform abhängig ist (Stichwort Luftwiderstand). Auch personell – und damit male ich keineswegs den Teufel an die Wand, sondern ich mache auf die Personalbedürfnisse aufmerksam – sind solche Fahrversuche sehr aufwendig. Der Personalaufwand kann nicht einfach mit Null gebucht werden. Man müsste pro Jahr mit einem Prüfungsanfall von rund 500 bis 700 Fahrzeugen rechnen (nach den Vorarbeiten meiner Mitarbeiter), und wir rechnen, dass das, umgesetzt in Mitarbeiter, zwei neue Stellen brächte. Ich erwähne es lediglich, ohne Sie im geringsten beeinflussen zu wollen.

Die Stichprobenweise Überprüfung allein erscheint uns problematisch. Sie müsste, um Willkür auszuschalten, doch systematisch sein. Wie soll man aber systematisch sein, wenn man Stichproben – und nicht mehr – prüfen kann? Auf welcher Rechtsgrundlage soll das Ganze geschehen? Es besteht ja zurzeit und vermutlich auch in Zukunft keine Vorschrift über einen zulässigen Treibstoff-Höchstverbrauch. Man hat hier in unserer freiheitlich geordneten Gesellschaft dem einzelnen zugemutet, dass er jene Fahrzeuge schlicht und einfach nicht kauft, die zuviel Benzin verbrauchen. Welches wären die Sanktionen, wenn die Stichprobe von der Angabe abweichen würde? Also Probleme über Probleme.

Ich werte diese Problemfülle doch als grösser als Frau Bühner. Diese sachlichen Überlegungen, wie sie Frau Bauer in ihrem einlässlichen Referat ganz klar herausgestellt hat, zeigen, dass, wenn man eine solche neue Verpflichtung einbauen wollte, zahlreiche zusätzliche Abklärungen nötig wären. Aus der Sicht des Bundesrates kann das zurzeit nicht als verbindlicher Auftrag durchgeführt werden.

Nun kommt noch ein zweiter Problemkreis hinzu, den ich Ihnen nicht vorenthalten will. Wie steht es mit der Übernahme der von den Herstellern ermittelten Verbrauchs-

werte? Sie alle als Automobilisten wissen, dass Sie sich beim Kauf eines Fahrzeuges danach erkundigen: Wieviel Liter braucht die «Kutsche»? Der Konsument und die jetzt bestehenden Konsumentenorganisationen sind auf jeden Fall sehr wohl in der Lage, gegen allfällige falsche Angaben dadurch zu protestieren, dass, wie ich bereits gesagt habe, ein Wagen nicht gekauft wird. Ich glaube nicht, dass es sich die Hersteller leisten können, geflissentlich hier Dinge zu nennen, die nicht den Tatsachen entsprechen. Sie haben ein Verkaufsinteresse, hier doch das zu sagen, was auch nachgeprüft werden kann.

Wir wissen aber, wie das Frau Bauer gesagt hat und wie auch die Vorintervenienten sagten, dass auf seiten der Hersteller die Neigung besteht, die Angaben etwas zu optimistisch darzustellen. Wir haben ja den Kommissionsmitgliedern darüber auch Unterlagen zugestellt, vor allem auch die deutsche Konsumentenzeitschrift, die «DM 8» aus dem Jahre 1982. Ich verzichte darauf, das zu zitieren, weil die Akten Ihnen bekannt sind. Auch andere Publikationen haben von Abweichungen gesprochen.

Im Bundesrat scheint uns, dass hier der Druck des Marktes auf die Hersteller von Tag zu Tag wachsen wird. Die Konsumenten sind problembewusst geworden. Ich füge bei: Gott sei Dank. Das deckt sich voll und ganz mit den von uns seit 1. Oktober in Kraft gesetzten Massnahmen zur Verbesserung der Luftqualität durch verschärfte Abgasvorschriften. Die nun von den Herstellern ohne weiteres erhältlich zu machenden Angaben müssen also von den Konsumenten und deren Organisationen auf ihre Qualität hin überprüft werden. Sie können das. Und noch einmal sage ich: Die härteste Sanktion, die einen Hersteller überhaupt treffen kann, besteht im Nichtkauf seiner Fahrzeuge. Auf diese Art und Weise wird er selbst bestrebt sein, verbesserte Ergebnisse vorzuweisen.

Wir sind auf diesem Weg. Die Kontakte mit den Herstellern zeigen, dass auch sie voll und ganz problembewusst sind, nicht nur aus Altruismus, sondern weil sie Fahrzeuge, die umweltschutzgerecht sind, verkaufen wollen. Gerade bei der jungen Generation sind das triftige Verkaufsargumente. Soviel zu den wichtigen Gedanken, die in der Motion Kopp enthalten sind und die uns angesichts der bestehenden Schwierigkeiten dazu führen, zu empfehlen, man möge diese Motion als Postulat überweisen.

Zusätzlich noch ein paar Gedanken zur Motion Neukomm. Die produktbegleitende Deklaration der Verbrauchswerte, insbesondere in der Werbung, werden wir verlangen. Mit einer produktbegleitenden Deklaration der Verbrauchswerte ist aber ein ganz massiver Aufwand auch im Administrativen verbunden. Ich kann nicht umhin, auch in diesem Zusammenhang auf die entsprechenden Aufwandpositionen hinzuweisen. Eine gesetzliche Vorschrift, bei der Werbung und am Fahrzeug den Treibstoffverbrauch anzugeben, scheint uns im Bundesrat unverhältnismässig. Der Aufwand – gesetzgeberisch, verwaltungsmässig – stünde nicht in einem vernünftigen Verhältnis zum Ertrag.

Ich darf Ihnen auch noch in diesem Zusammenhang folgendes sagen: Wir haben bei der bisherigen Publikation der Abgas- und Lärmwerte Aufwand und Ertrag auszurechnen versucht. Sie wissen, dass wir dort in halbjährlichem Abstand die Angaben publik machen, dies mit einem Nettoaufwand von 40 000 Franken *per annum*, Druck und Personalkosten abgezogen, noch ein paar wenige Franken Einnahmen aus dem Verkauf der Publikationen. Die Wirkung ist geringer, als wir alle glaubten. Bei den Kantonen gibt es sozusagen keine Anfragen, beim Bund monatlich etwa zwei telefonische und fast keine schriftlichen Anfragen. Die Auflage der Broschüre beträgt etwa 1400 Exemplare, wovon etwa 500 verkauft werden – das ist noch ein anständiger Verkaufserfolg. Sie können selbst ausrechnen, was uns da bei einem Preis von 20 Franken und bei Selbstkosten von 39 Franken an Geschäftserfolg verbleibt. Ich nenne es aber nicht aus diesen Zahlengründen, sondern um darauf hinzuweisen, dass auf der Konsumentenseite ein echter Bedarf nicht mehr zu bestehen scheint, weil der Markt im Automobilbereich so offen ist, dass die Konsumenten – vor allem

die Fahrer – alle die sie interessierenden Zahlen ohne weitere erfragen können.

Fazit: Mit der Überweisung in Postulatsform machen Sie sichtbar, dass die Probleme durch das zuständige Bundesamt für Polizeiwesen weiterbearbeitet werden sollen und in engem Kontakt auch mit den Automobilherstellern dafür gesorgt werden soll, dass die Probleme gelöst werden. Darum geht es noch um viel mehr als nur um die Bekanntgabe der entsprechenden Verbrauchswerte.

#### Motion Kopp

##### Abstimmung – Vote

Für die Überweisung als Postulat	23 Stimmen
Für die Überweisung als Motion	7 Stimmen

##### Überwiesen – Transmis

#### Motion Neukomm

Für die Überweisung als Postulat	23 Stimmen
Für die Überweisung als Motion	7 Stimmen

##### Überwiesen – Transmis

82.401

### Motion Belser

#### Volksinitiativen. Abstimmungsverfahren Initiatives populaires. Procédure de vote

##### Wortlaut der Motion vom 9. Juni 1982

Der Bundesrat wird eingeladen, den eidgenössischen Räten eine Vorlage auf Änderung des Abstimmungsverfahrens bei Volksinitiativen mit Gegenvorschlag zu unterbreiten. Artikel 76 des Bundesgesetzes über die politischen Rechte ist so zu ändern, dass das Verbot des doppelten Ja aufgehoben wird. Es ist ein Verfahren einzuführen, das den Willen der Mehrheit differenziert und unverfälscht zum Ausdruck bringt, die Gleichwertigkeit des Volks- und Ständemehrs wahr und Initiative wie Gegenvorschlag eine gleiche Chance einräumt. Nötigenfalls wäre gleichzeitig ein Entwurf auf Änderung der Bundesverfassung vorzulegen.

##### Texte de la motion du 9 juin 1982

Le Conseil fédéral est invité à soumettre aux Chambres fédérales un projet visant à modifier la procédure applicable aux votations sur des initiatives populaires et des contreprojets y relatifs. L'article 76 de la loi fédérale sur les droits politiques doit être révisé et l'interdiction de voter deux fois «oui» levée. Il y a lieu d'instituer une procédure qui permette à la majorité d'exprimer sa volonté véritable de façon nuancée, de sauvegarder l'équivalence de la majorité populaire et de celle des cantons et d'assurer les mêmes chances de succès à l'initiative et au contreprojet. Le cas échéant, un projet de révision de la constitution fédérale devrait être présenté simultanément.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Arnold, Aubert, Donzé, Gassmann, Meylan, Miville, Piller, Weber (8)

**Belser:** Die Diskussion über das Abstimmungsverfahren bei Volksinitiativen mit Gegenvorschlag ist sowohl für den Bundesrat wie für die eidgenössischen Räte, vor allem für den Nationalrat, nichts Neues. Mit 67 zu 66 Stimmen entschied der Nationalrat im Zusammenhang mit der Behandlung der parlamentarischen Initiative Muheim, die Frage im Zusammenhang mit der Totalrevision der Bundesverfassung zu lösen. Seither erfolgten von freisinniger und evangelischer Seite Vorstösse in dieser Sache. Nicht zuletzt hat der Kanton Basel-Landschaft mit einer Standesinitiative dieses

Abstimmungsverfahrens wieder anhängig gemacht. Der Vorstoss im Baselbiet kam von freisinniger Seite und fand die uneingeschränkte Zustimmung aller Fraktionen.

Die höchst unbefriedigende Situation bei Abstimmungsverfahren von Volksinitiativen mit Gegenvorschlägen besteht weiter, und dies ist letzten Endes der Ausgangspunkt meines Vorstosses. Man mag versucht sein zu sagen, das Problem bestehe nun schon seit mehr als 90 Jahren, seit der Einführung der Volksinitiative auf der Basis der Partialrevision überhaupt. Was solange Bestand gehabt hätte, könne auch noch eine Weile warten, bis man sich an eine Verbesserung mache. Tatsache ist jedoch, dass durch die Häufung von Volksinitiativen mit Gegenvorschlag in den siebziger Jahren die Fragwürdigkeit des Abstimmungsverfahrens vielen Leuten deutlich wurde. Für die achtziger Jahre werden wir eine ganze Reihe ähnlicher Fälle haben. Die Preisüberwachung ist nur ein Beispiel dafür. Andere werden mit Sicherheit folgen. Wenn man die Reihe der hängigen Initiativen betrachtet, könnte man heute schon ankreuzen, wo die Räte versucht sind, Gegenvorschläge mit auf den Weg zu geben. Die heutigen Mängel des Verfahrens sind nicht nur Staatsrechtlern und Politologen offenkundig, die in diesem Zusammenhang von Verfassungswidrigkeit oder vom schlechtesten aller Abstimmungsverfahren reden. Auch andere Mitbürger erkennen die Privilegierung der bestehenden Ordnung. In der Zuschrift eines Stimmbürgers, die ich kürzlich erhielt, stand der Ausdruck «Volksbetrug». Ich möchte persönlich nicht so weit gehen.

Das heutige Abstimmungsverfahren bei Initiativen mit Gegenvorschlag hat indirekt aber noch weitere staatspolitisch unerwünschte Auswirkungen. Die Initianten werden unter dem Druck des Verfahrens öfters gezwungen, ihr Begehren zugunsten des Gegenvorschlags zurückzuziehen. In manchen Fällen wird das von engagierten Anhängern einer Initiative nicht verstanden, sondern als Verrat an der Sache empfunden. Nicht wenige werden nach einem solchen Erlebnis zu «Abstinenten» in unserer direkten Demokratie. Ein Verdikt des Volkes nimmt man bereitwilliger an als solche Rückzugsbewegungen eigener Leute.

Das Initiativrecht hat eine grosse Bedeutung in der Weiterentwicklung unserer staatlichen Einrichtungen. Es zeichnet sich ab, dass es vermehrt auch von Leuten benutzt wird, die nicht in grossen Verbänden oder Parteien organisiert sind. Dass sie den Weg der Initiative wählen und beispielsweise nicht jenen des Radaus zeigt, dass sie den Glauben an die demokratische Weiterentwicklung dieses Staates nicht verloren haben. Wir sollten diese Leute nicht durch ein zweifelhaftes Abstimmungsverfahren zurückstossen.

Der Bundesrat anerkannte in den Beratungen dieser parlamentarischen Initiative, dass das heutige Abstimmungsverfahren nicht alle demokratischen Erwartungen erfülle. Da die Diskussion über das Abstimmungsverfahren aber zugleich eine Diskussion über staatspolitische Grundfragen darstelle, sei sie im Rahmen der Totalrevision der Bundesverfassung zu führen. Der Zeitpunkt dieser Totalrevision der Bundesverfassung ist recht ungewiss. Bis jetzt lag dieses Unternehmen Totalrevision nicht im günstigsten Wind, und je nachdem, wie sich der überarbeitete Verfassungsentwurf präsentiert, dürfte das Schiffchen sogar in Turbulenzen geraten oder in eine Windstille. Ob diese Totalrevision vorankommt – im Volk bewegt sie vorderhand nicht viele Leute –, ist zumindest fraglich. Deshalb kann das akute Problem des Abstimmungsverfahrens nicht auf diesen Zeitpunkt hinausgeschoben werden. Immer deutlicher wird aber auch, dass für eine Neuordnung dieses Abstimmungsverfahrens eine Verfassungsänderung nicht zwingend ist. Damit entfällt jegliche Notwendigkeit, mit einer Lösung dieser Probleme bis zur Totalrevision der Bundesverfassung zuzuwarten. Deshalb werden der Totalrevision die bedeutenden Fragenkomplexe ja nicht fehlen. Die Lösung der Halbkantonsfrage zum Beispiel nach den Vorstellungen meines Kantons Basel-Land dürfte beispielsweise schon eine beachtliche Herausforderung darstellen.

Der Text meiner Motion zielt in erster Linie auf die Verwirklichung des Anliegens auf Gesetzesebene. Inhaltlich bietet

## **Motion des Nationalrates (Neukomm) Typenprüfung. Deklaration der Ergebnisse**

## **Motion du Conseil national (Neukomm) Expertise des types de véhicules. Déclaration**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	81.420
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.10.1982 - 18:15
Date	
Data	
Seite	498-501
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 960

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.