

Volksabstimmung vom 23. September 1990

Erläuterungen des Bundesrates

Worum geht es?

Initiative Ausstieg aus der Atomenergie

Die Volksinitiative «für den Ausstieg aus der Atomenergie» will neue Anlagen zur Produktion von Atomenergie verbieten und die bestehenden stilllegen. Für Bundesrat und Parlament ist ein Ausstieg aus der Kernenergie nicht verantwortlich, weil die sichere Stromversorgung gefährdet wäre.

Abstimmungstext S. 4
Erläuterungen S. 5-9

Initiative Stopp dem Atomkraftwerkbau

Die Volksinitiative «Stopp dem Atomkraftwerkbau (Moratorium)» verlangt, dass während zehn Jahren keine neuen Atomkraftwerke und Atomreaktoren zu Heizzwecken bewilligt werden. Bundesrat und Parlament lehnen die Initiative ab, denn es wäre falsch, mögliche Entwicklungen in der Energiepolitik zu blockieren.

Abstimmungstext S. 10
Erläuterungen S. 11-14

Energieartikel in der Verfassung

Bundesrat und Parlament empfehlen den Energieartikel als Grundlage für eine sichere, wirtschaftliche und umweltverträgliche Energieversorgung. Vorgesehen sind Massnahmen für einen sparsamen und rationellen Energieverbrauch.

Abstimmungstext S. 16
Erläuterungen S. 15-19

Strassenverkehrsgesetz

Die Änderung des Strassenverkehrsgesetzes bringt verschiedene Verbesserungen, unter anderem zugunsten der Sicherheit auf der Strasse. Einzig wegen der Fahrzeugbreite wurde das Referendum ergriffen.

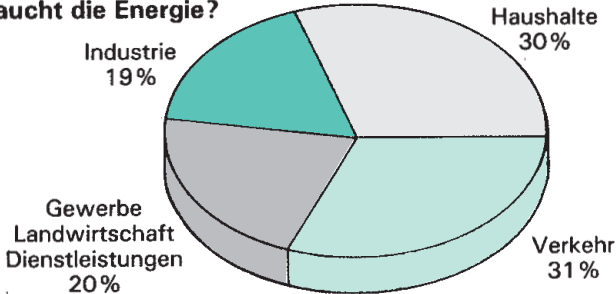
Abstimmungstext S. 26-31
Erläuterungen S. 21-25



Steigender Energieverbrauch – grosse Auslandabhängigkeit

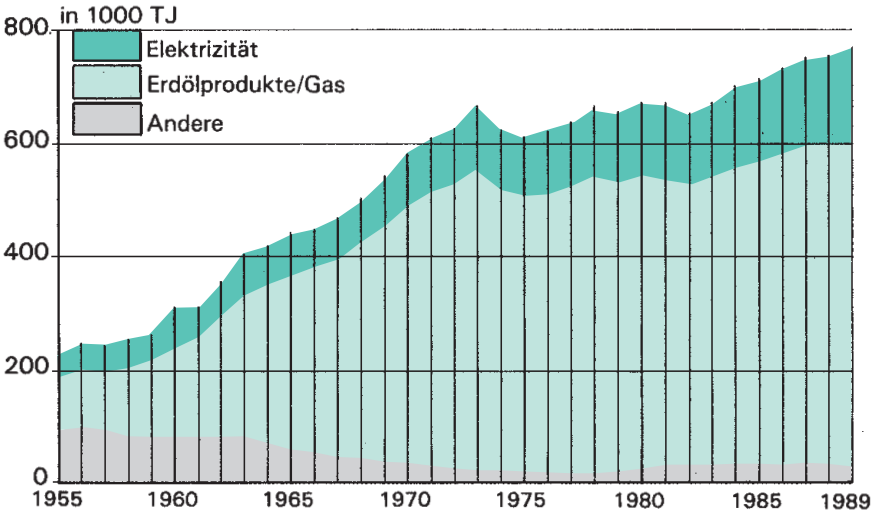
Von 1955 bis 1973 hat der Energieverbrauch in der Schweiz jährlich um 6,5 Prozent zugenommen. Die Erdölkrisen und die damit verbundene starke Erhöhung des Ölpreises haben die Notwendigkeit, mit der Energie sparsam umzugehen, deutlich aufgezeigt. Trotzdem ist auch in den letzten zehn Jahren eine Zunahme des Energieverbrauchs zu verzeichnen. Sie betrug jährlich 1,3 Prozent.

Wer braucht die Energie?



Die beiden bedeutendsten Verbrauchergruppen sind die Haushalte und der Verkehr, auf die je etwa 30 Prozent des Gesamtverbrauches entfallen. Gewerbe, Landwirtschaft und Dienstleistungen verbrauchen zusammen 20 Prozent, während die Industrie annähernd gleich viel beansprucht.

Energieverbrauch 1955-1989



Die Bedeutung der einzelnen Energieformen hat sich im Laufe der Zeit stark verändert: War die Schweiz früher von der Kohle abhängig, so ist sie es heute vom Erdöl. Vor allem die Zunahme des Benzinverbrauchs führt dazu, dass der Ölanteil an der Gesamtversorgung mit annähernd 65 Prozent immer noch sehr hoch ist.

Die Energiepolitik des Bundesrates

Auch in seiner Energiepolitik stützt sich der Bundesrat auf die Leitidee des qualitativen Wachstums. Alle seine Tätigkeiten zielen darauf hin, eine

sichere, wirtschaftliche und umweltverträgliche Energieversorgung zu gewährleisten.

Diese Ziele können weder mit einem forcierten Ausbau des Energieangebots noch mit drastischen Einschränkungen des Energieverbrauchs erreicht werden. Vielmehr soll ein Mittelweg zwischen diesen beiden Extrempositionen verfolgt werden. Der neue Energieartikel zeigt diesen Weg auf. Er erlaubt es, die folgenden Grundsätze zu verwirklichen:

Sparsame und rationelle Energieverwendung als oberste Priorität

Konsequente Förderung der Energieforschung und Entwicklung neuer Techniken

Verringerung von einseitigen Abhängigkeiten, vor allem durch den Ersatz von Erdöl und durch die Schaffung eines breitgefächerten Energieangebots

Damit diese klare Energiepolitik verstärkt weitergeführt werden kann, sind folgende Entscheide notwendig:

Ablehnung der beiden Anti-Atom-Initiativen, damit die Option Kernenergie weiterhin offen bleibt

Annahme des Energieartikels in der Bundesverfassung

Mit diesem Artikel wird der Weg frei für die Schaffung eines Energiegesetzes, das allerdings erst etwa 1995 in Kraft treten kann. Die heutigen Probleme sind aber derart dringend – denken wir nur an die drohende Klimakatastrophe –, dass wir diese Zeit nicht tatenlos verstreichen lassen dürfen. Mit dem Energienutzungsbeschluss, der zurzeit im Parlament beraten wird und eine sparsame sowie rationelle Energieverwendung ermöglicht, können mindestens drei bis vier «Energiesparjahre» gewonnen werden. Zudem wird der Bundesrat zusammen mit den Kantonen das «Energiepolitische Programm» weiterführen und verstärken.

Diese auch zeitlich koordinierte Energiepolitik leistet einen wichtigen Beitrag an den Umweltschutz, indem sie die Emissionen von Treibhausgasen und Luftschadstoffen reduziert.

Erste Vorlage: Ausstiegs-Initiative

Abstimmungstext

Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für den Ausstieg aus der Atomenergie»

vom 23. März 1990

Art. 1

¹ Die Volksinitiative «für den Ausstieg aus der Atomenergie» vom 1. Oktober 1987 wird der Abstimmung von Volk und Ständen unterbreitet.

² Die Volksinitiative lautet:

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 24^{quinquies} Abs. 3-5 (neu)

³ In der Schweiz dürfen keine weiteren Anlagen zur Erzeugung von Atomenergie und keine Anlagen zur Bearbeitung von Kernbrennstoffen in Betrieb genommen werden. Die bestehenden Anlagen dürfen nicht erneuert werden. Sie sind so rasch als möglich stillzulegen.

⁴ Um eine ausreichende Stromversorgung sicherzustellen, sorgen Bund und Kantone dafür, dass elektrische Energie gespart, besser genutzt und umweltverträglich erzeugt wird. Natürliche Gewässer und schutzwürdige Landschaften dürfen durch neue Kraftwerksbauten nicht beeinträchtigt werden.

⁵ Zum gleichen Zweck fördert der Bund die Erforschung, Entwicklung und Nutzung von dezentralen umweltverträglichen Energieanlagen.

Art. 2

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Volksinitiative zu verwerfen.

Ausgangslage

Der Einsatz der Kernenergie für die Stromerzeugung war bis Anfang der siebziger Jahre unbestritten. Überall auf der Welt setzte man auf die Kernenergie. Heute sind weltweit nicht weniger als 426 Kernkraftwerke in Betrieb.

Auch die Schweiz setzte auf die Kernenergie, da die Stromproduktion durch Wasserkraftwerke praktisch ausgeschöpft war. Zurzeit liefern die fünf Kernkraftwerke der Schweiz rund 40 Prozent des erzeugten Stroms.

Erst in den siebziger Jahren regte sich gegen die friedliche Nutzung der Kernenergie Widerstand. In der Schweiz äusserte er sich in zwei Anti-Atom-Initiativen; diese wurden 1979 und 1984 abgelehnt. Angenommen hat das Volk dagegen 1979 eine Ergänzung des Atomgesetzes, die für den Bau weiterer Kernkraftwerke einen Bedarfsnachweis verlangt.

Die 1987 mit 105 812 Unterschriften eingereichte **Volksinitiative «für den Ausstieg aus der Atomenergie»** verlangt, dass keine zusätzlichen Anlagen zur Produktion von Atomenergie in Betrieb genommen werden. Bestehende Anlagen müssten so rasch als möglich stillgelegt und dürften nicht ersetzt werden. Die öffentliche Hand soll verpflichtet werden, dezentrale und umweltverträgliche Energieanlagen zu fördern und für eine sparsame Elektrizitätsverwendung zu sorgen.

Bundesrat und Parlament lehnen diese Initiative ab. Es ist im heutigen Zeitpunkt nicht zu verantworten, auf die Option Kernenergie zu verzichten. Ein Verzicht hätte schwerwiegende Folgen für unser Land, denn es stehen zurzeit nicht genügend Alternativen zur Verfügung.

Argumente des Initiativkomitees

Die Initianten begründen ihr Volksbegehren wie folgt:

«Keine neuen Atomkraftwerke bauen – alte Werke nicht ersetzen

Die Ausstiegs-Initiative stellt sicher, dass in unserem Land keine neuen Atomkraftwerke gebaut werden. Die bestehenden fünf Atomkraftwerke sollen nach Ablauf der Betriebsdauer nicht mehr durch neue ersetzt werden. Die Initiative bringt somit eine schrittweise Abkehr vom Atomstrom bis ca. zum Jahr 2030.

Ein Reaktorunfall macht das Schweizer Mittelland unbewohnbar

Atomkraftwerke sind in einem dichtbesiedelten Land wie der Schweiz ein untragbares Risiko. Im Umkreis von 30 km – dies entspricht der Evakuationszone in Tschernobyl – leben rund um die fünf schweizerischen Atomkraftwerke 40% der Schweizer Bevölkerung. Ein Unfall mit radioaktiver Verstrahlung würde die Gebiete rund um die Atomanlagen für Jahrhunderte unbewohnbar machen.

Tschernobyl muss uns eine Warnung sein

Die langfristigen Folgen des Reaktorunfalls zeigen sich erst jetzt: Dreimal mehr Leukämiefälle, Strahlenkrebs, Missbildungen an neugeborenen Kindern und Tieren, Tschernobyl-Aids. Weitere Schädigungen sind gewiss, aber in ihrem Ausmass nicht abzuschätzen. Über 200 000 Menschen müssen noch zusätzlich ihre Heimat verlassen.

Der schrittweise Ausstieg ist möglich und machbar

In vier Schritten kann bis zum Jahr 2030 der heutige Atomstrom ersetzt werden:

Weniger Stromexport: *Die Schweiz exportierte in den letzten Jahren netto gegen 10 Milliarden Kilowattstunden jährlich. Das entspricht 20% des Landesverbrauchs (Frankreich nur 11%).*

Keine Elektrospeicherheizungen: *Strom zu verheizen, ist eine unakzeptable Verschwendung. 1 AKW produziert heute für nur wenige Prozent der Bevölkerung die Heizenergie.*

Effizientere Nutzung: *Mehr als ein Drittel des Stroms verpufft heute ungenutzt. Bessere Lampen, Geräte, Apparate, rationelle Anwendungstechniken und bessere Turbinen bei der Stromerzeugung erlauben eine viel effizientere Nutzung der Energie.*

Erneuerbare Energien: *Solarenergie und andere erneuerbare Energien sind technisch so ausgereift, dass sie wirtschaftlich genutzt werden können. Forschungsgelder für erneuerbare Energien statt für die Nuklearforschung werden diese Entwicklung noch beschleunigen.*

Diese vier Massnahmen zusammen ergeben ein Strompotential, das doppelt so gross ist wie der heutige Atomstromverbrauch. Das garantiert ein kontinuierliches Wachstum von Wirtschaft und Wohlstand mit einer sicheren Energieversorgung ohne Abhängigkeit von Atomwerken im In- und Ausland.»

Stellungnahme des Bundesrats

Der Bundesrat lehnt die Ausstiegs-Initiative insbesondere aus den folgenden Gründen ab:

Option Kernenergie soll offen bleiben

Für die Zukunft vorzusorgen, ist eines der zentralen Elemente des staatlichen Handelns. Dies gilt auch für den Energiebereich. Es wäre falsch, auf bestehende Energien und auf mögliche technologische Entwicklungen zu verzichten. Durch die Initiative würde die Schweiz von der Entwicklung verbesserter, effizienterer und neuer Kernenergieanlagen ausgeschlossen.

Ersatz für Kernenergie nicht gesichert

Die Kernenergie deckt rund 40 Prozent unserer Stromproduktion. Es wäre eine gefährliche Illusion zu erwarten, diese Energie könne in absehbarer Zeit durch Alternativen und durch Sparen völlig ersetzt werden. Auch ein Ersatz durch fossile Energien (Öl, Kohle und Gas) kommt nicht in Frage, denn wir können es uns nicht leisten, die Umwelt noch zusätzlich zu belasten. Alternativen wie Sonnenenergie, Bioenergie und Windenergie können vorderhand nicht genügend Energie liefern. Allerdings fördert der Bund in diesem Bereich nachhaltig die Forschung (1989 mit annähernd 30 Mio. Fr.). Wolte man mit Sparen allein den Ausfall wettmachen, müssten einschneidende Massnahmen getroffen werden, die unser tägliches Leben erheblich beeinflussen würden. Die Initiative enthält zwar staatliche Kompetenzen; es ist aber ungewiss, ob die nötigen Gesetze auch angenommen würden.

Untragbare Folgen für unsere Wirtschaft

Der von der Initiative verlangte, möglichst rasche und vollständige Verzicht auf den Atomstrom wäre nicht verantwortbar. Kontingentierungen, Rationierungen und Netzabschaltungen wären bei Versorgungskrisen nicht auszuschliessen. Die negativen Auswirkungen für Wirtschaft und Gesellschaft liegen auf der Hand. Die Schweiz wäre noch mehr auf Importe von Nuklearstrom aus dem Ausland angewiesen, denn weder Sparmassnahmen noch die von der Initiative vorgesehenen dezentralen Energieanlagen können die Lücke vollständig schliessen.

Lehren aus Tschernobyl

Die Katastrophe von Tschernobyl hat schwerwiegende Fragen aufgeworfen und erneute Diskussionen über die Kernenergie ausgelöst. Auf internationaler Ebene und in der Schweiz wurde dieses tragische Ereignis gründlich analysiert. Dabei hat sich ergeben, dass die fünf schweizerischen Kernkraftwerke zu den zuverlässigsten der Welt gehören.

Zwischen dem Reaktortyp von Tschernobyl und den Anlagen in der Schweiz bestehen grundsätzliche Unterschiede: Insbesondere verfügen die schweizerischen Werke über eine druckfeste und dichte doppelte Sicherheitsbarriere aus Stahl und Beton. Ein solches sogenanntes Containment konnte zum Beispiel 1979 beim Kernkraftwerk-Unfall in Harrisburg (USA) das Austreten von Spaltprodukten weitgehend verhindern.

Durch Ausstieg keine grössere Sicherheit

Die Risiken der Kernenergie sind erkannt und durch geeignete technische und personelle Massnahmen auf ein absolutes Minimum reduziert worden. Ein Ausstieg der Schweiz aus der Kernenergie bringt nur scheinbar einen Sicherheitsgewinn. Wir würden damit nur in eine grössere Abhängigkeit von den KKW des Auslands getrieben, auf deren Sicherheitsvorkehrungen wir keinen Einfluss haben.

Beitrag gegen Klimabedrohung

Weltweit ist die Erwärmung des Klimas ein grosses Problem geworden. Experten sind überzeugt, dass die Kernenergie einer der Wege ist, auf dem dieser globalen Klimabedrohung entgegengetreten werden kann. Kernkraftwerke geben kein Kohlendioxid an die Luft ab. Ein Ersatz der bestehenden Kernkraftwerke durch Öl-, Gas- oder Kohlekraftwerke wäre ein bedenklicher Rückschritt.

Entsorgung der Abfälle möglich

Für schwach- und mittelaktive Abfälle hält der Bundesrat den Entsorgungsnachweis in der Schweiz für erbracht. In Schweden wurde bereits ein Endlager für solche Abfälle in Betrieb genommen, und in Finnland ist eines im Bau. Für die hochaktiven Abfälle ist nach Auffassung des Bundesrates die sichere Entsorgung ebenfalls möglich. Noch nicht nachgewiesen ist ein genügend ausgedehnter Gesteinskörper in der Schweiz, in welchem diese Abfälle gelagert werden können. Voraussetzung für die Beantwortung der noch offenen Fragen ist, dass die nötigen Untersuchungen auch durchgeführt werden können, was weniger ein technisches als vielmehr ein politisches Problem ist.

Im Winter auf Importe angewiesen

Die Elektrizitätsexporte waren bisher – über das ganze Jahr gerechnet – grösser als die Importe. Diese Tatsache darf aber nicht zu falschen Schlussfolgerungen führen. Im Winter sieht die Bilanz oft anders aus: Der Stromkonsum kann die Produktionsmöglichkeiten übersteigen. Dies war z.B. im letzten, besonders trockenen Winter der Fall, als die Wasserkraftwerke nur reduziert arbeiten konnten. Trotz Vollproduktion der fünf Kernkraftwerke waren wir auf Importe angewiesen.

Es muss nicht unbedingt Kernenergie sein

Die Ablehnung der Ausstiegs-Initiative bedeutet keineswegs, dass die Schweiz auf alle Zeiten für die Stromerzeugung die Kernkraft nutzen wird. Vor allem bei der Sonnenenergie werden künftig sicher wirtschaftliche Lösungen gefunden. Aber diese brauchen Zeit. Bis dahin benötigen wir die Kernenergie, und die Entwicklung neuer Techniken kann nicht von vornherein ausgeschlossen werden. In diesem zentralen und vitalen Gebiet muss der Handlungsspielraum gewahrt werden.

Aus all diesen Gründen empfehlen Bundesrat und Parlament, die Volksinitiative «für den Ausstieg aus der Atomenergie» abzulehnen.

Zweite Vorlage: Moratoriums-Initiative

Abstimmungstext

Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Stopp dem Atomkraftwerkbau (Moratorium)»

vom 23. März 1990

Art. 1

¹ Die Volksinitiative «Stopp dem Atomkraftwerkbau (Moratorium)» vom 23. April 1987 wird der Abstimmung von Volk und Ständen unterbreitet.

² Die Volksinitiative lautet:

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Übergangsbestimmungen Art. 19 (neu)

Für die Dauer von zehn Jahren seit Annahme dieser Übergangsbestimmung durch Volk und Stände werden keine Rahmen-, Bau-, Inbetriebnahme- oder Betriebsbewilligungen gemäss Bundesrecht für neue Einrichtungen zur Erzeugung von Atomenergie (Atomkraftwerke oder Atomreaktoren zu Heizzwecken) erteilt. Als neu gelten derartige Einrichtungen, für die bis zum 30. September 1986 die bundesrechtliche Baubewilligung nicht erteilt worden ist.

Art. 2

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Volksinitiative zu verwerfen.

Ausgangslage

Die Volksinitiative «Stopp dem Atomkraftwerkbau (Moratorium)» wurde 1987 mit 135 321 Unterschriften eingereicht, im gleichen Jahr also wie die Ausstiegs-Initiative, mit der sie jetzt dem Volk zur Abstimmung vorgelegt wird. Sie richtete sich zunächst gegen das Kernkraftwerk Kaiseraugst, für das die eidgenössischen Räte 1985 eine Rahmenbewilligung genehmigt hatten. Auf dieses umstrittene KKW-Projekt ist inzwischen verzichtet worden, weil es die energiepolitische Diskussion blockierte und der Standort ungünstig war. Der Verzicht auf Kaiseraugst darf aber nach Auffassung des Bundesrats nicht als genereller Verzicht auf Kernenergie gedeutet werden.

Die Volksinitiative verlangt, dass nach dem Volksentscheid zehn Jahre lang keine Bewilligungen für neue Anlagen zur Produktion von Atomenergie (Atomkraftwerke oder Heizreaktoren) erteilt werden dürfen (für neue Anlagen wären also weder Rahmen- noch Bau-, Inbetriebnahme- oder Betriebsbewilligungen möglich). Die Initianten verstehen ihr Volksbegehren als einen ersten Schritt zum Ausstieg aus der Kernenergie.

Bundesrat und Parlament lehnen die Moratoriums-Initiative ab. Auf den ersten Blick sieht es zwar so aus, als ob sie nicht mehr erreichen wollte als einen Baustopp für Kernreaktoren. Ein zehnjähriges Moratorium würde jedoch die heutige Nutzung der Kernenergie in Frage stellen. Gleichzeitig würde die Weiterentwicklung der Kernenergie-Technik erschwert und die Schweiz von technologischen Neuerungen in diesem Bereich abgeschnitten.

Argumente des Initiativkomitees

Die Initianten begründen ihr Volksbegehren wie folgt:

«So darf es nicht mehr weitergehen!

Nach der Reaktorkatastrophe von Tschernobyl ist eines klar: so darf es nicht mehr weitergehen! Die Atomenergienutzung ist nach dem heutigen Stand von Wissenschaft und Technik nicht verantwortbar. Die radioaktive Verseuchung über alle Landesgrenzen hinweg zeigt uns deutlich, was wir für die Atomenergie zahlen müssen. Jede Kilowattstunde Atomstrom gefährdet pflanzliches, tierisches und menschliches Leben. Jedes neue Atomkraftwerk erhöht die Wahrscheinlichkeit einer weiteren Katastrophe. Supertechnik und Menschen können versagen. Was in Tschernobyl passiert ist, kann überall passieren, auch in Gösgen, Leibstadt, Beznau oder Mühleberg.

Die Nutzung der Atomenergie eignet sich auch nicht als Heilmittel gegen den Treibhauseffekt.

Schweizerische Lösung: Schritt für Schritt

Die Initiative Stopp dem Atomkraftwerkbau (Moratorium) sucht mit ihrer sehr moderaten Forderung nach einem 10-jährigen Bau- und Bewilligungsstopp einen Ausweg aus der verfahrenen energiepolitischen Situation. Sie trägt der durchaus bewährten schweizerischen Tradition Rechnung, wonach radikale Entscheide vermieden werden sollen, und gibt dennoch einen Impuls, behutsam einen neuen Weg hin zu einer ökologisch und ökonomisch zukunftsweisenden Energieversorgung der Schweiz einzuschlagen. Die Expertengruppe Energieszenarien EGES, welche der Bundesrat eingesetzt hat, zeigt in ihrem Schlussbericht die Alternativen zur Atomenergie, welche unsere Umwelt besser schützen und erst noch für unsere wirtschaftliche Entwicklung langfristig sehr attraktiv sind.

Der Vorteil an dieser Initiative ist die aktive Denkpause. Sollten wider Erwarten neue, umweltfreundliche Technologien und die bessere Nutzung der bestehenden Energiequellen den nötigen Energiebedarf nicht genügend decken, so wäre eine Rückkehr zur Atomenergie denkbar, sofern dann die Sicherheits- und Entsorgungsprobleme gelöst wären.

Die Initiative ist keineswegs überflüssig

Auch wenn das AKW Kaiseraugst vom Tisch ist und in den letzten Jahren keine Bewilligungen für AKWs mehr erteilt worden sind (sog. 'faktisches Moratorium'), ist die Initiative keineswegs überflüssig. Würde die Initiative abgelehnt, hätte die Atomwirtschaft einen Freipass vom Volk für die Realisierung weiterer Projekte, z.B. in Graben, Verbois, Inwil und Rüthi. Überdies würden die Arbeiten an der Realisierung atomarer Heizreaktoren für Dörfer und Stadtquartiere energisch vorangetrieben. Die Initiative vermag diese Entwicklung, welche als 'neue Technologie' verkauft wird, in Wirklichkeit aber kein Problem löst, wirksam zu stoppen.»

Stellungnahme des Bundesrats

Der Bundesrat lehnt die Volksinitiative «Stopp dem Atomkraftwerkbau (Moratorium)» insbesondere aus den folgenden Gründen ab:

Erster Schritt zum Ausstieg

Auch wenn die Moratoriums-Initiative weit weniger fordert als die Ausstiegs-Initiative, zielen doch beide in die gleiche Richtung. Die Moratoriums-Initiative ist ein erster Schritt zum Ausstieg aus der Kernenergie. Das ist im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zu verantworten, denn wir verfügen in der Energieversorgung über keine gesicherten Alternativen. Auch wenn die Initiative eine Rückkehr zur Kernenergie nicht ausschliesst, würde das zehnjährige, in der Verfassung vorgeschriebene Moratorium den Anschluss an die internationalen Entwicklungen im Bereich der Kernenergie wesentlich erschweren.

Zehn Jahre Moratorium – zwanzig Jahre Rückstand

Die von der Initiative vorgesehene zehnjährige Pause bedeutet in Wirklichkeit, dass die Schweiz während mindestens zwanzig Jahren keine neuen oder modernisierten KKW mehr in Betrieb setzen kann. Bis zum Jahr 2000 könnte überhaupt keine Bewilligung erteilt werden. Zwischen der Erteilung einer Rahmenbewilligung und der Inbetriebnahme eines KKW verstreichen aber mindestens weitere zehn Jahre. Bis zum Jahr 2010 könnten also keine neuen Kernenergieanlagen betrieben werden. Wir können es uns aber nicht leisten, für die nächsten zwanzig Jahre neue energiepolitische Entwicklungen zu vernachlässigen. Die Vertagung definitiver Entscheide verzögert auch die Planung. Kaum ein Betrieb würde wohl noch das Risiko auf sich nehmen, an Projekten für den Bau, die Erweiterung oder den Ersatz bestehender Kernenergieanlagen zu arbeiten.

Sicherheit dank Fachwissen

Damit die grösstmögliche Sicherheit der KKW gewährleistet ist, muss das Personal ständig aus- und weitergebildet und mit den neusten Entwicklungen und Erkenntnissen vertraut gemacht werden. Ein Moratorium würde sich negativ auf die Zukunftsaussichten der Kernenergiefachleute und auf das Berufsbild auswirken. Die Betreiber der KKW hätten mit der Abwanderung ihres Fachpersonals zu rechnen, was die betriebliche Sicherheit gefährden könnte. Das Studium der Nukleartechnik verlöre an Attraktivität.

Die Initiative verbietet zwar weder die Nuklearforschung noch die Beteiligung an internationalen Kernenergie-Projekten. Aber die Unsicherheit über die Zukunft der Kernenergie würde die Anstrengungen in diesem Bereich, beispielsweise die Weiterentwicklung von Anlagen zu Heizzwecken, lähmen.

Denkpause löst keine Energieprobleme

Eine in der Verfassung verankerte Denkpause löst kein Energieproblem. Auch bei einer Annahme der Initiative müsste die Entsorgung sichergestellt werden. Längerfristig zeichnet sich in ganz Europa ein Stromengpass ab. Man kann nicht davon ausgehen, dass Frankreich auf lange Sicht bereit und in der Lage ist, ganz Europa mit Strom zu versorgen.

Verlust an Flexibilität

Die Initianten versprechen sich von der Moratoriums-Initiative mehr, als diese halten kann: Mit dem Moratorium sind wirksame Elektrizitäts-Sparmassnahmen noch nicht verbindlich beschlossen und noch keine günstigen Voraussetzungen für den Ausbau der nichtnuklearen Elektrizitäts-Produktion geschaffen. Das Kernenergie-Moratorium ist einseitig ausgerichtet und engt die energiepolitische Handlungsfähigkeit ein.

Aus all diesen Gründen empfehlen Bundesrat und Parlament, die Volksinitiative «Stopp dem Atomkraftwerkbau (Moratorium)» abzulehnen.

Dritte Vorlage:

Energieartikel in der Bundesverfassung

Ausgangslage

Die Energie ist anfangs der siebziger Jahre durch die Erdölkrise fast über Nacht zum politischen Thema geworden. Bis dahin war der Glaube verbreitet, Energie sei ein billiges und beinahe unbegrenzt verfügbares Gut. Es darf deshalb nicht verwundern, wenn die Bundesverfassung ausser Bestimmungen zu einzelnen Bereichen (Nutzung der Gewässer, Elektrizität, Kernenergie und Rohrleitungen) keine umfassenden energiepolitischen Bestimmungen aufweist.

Trotzdem ist der erste Vorschlag für einen Energieartikel in der Bundesverfassung 1983 abgelehnt worden. Zwar hiess ihn die Mehrheit der Stimmentenden gut, doch scheiterte er knapp am Ständemehr.

Das hat natürlich die Probleme in der Energiepolitik nicht leichter gemacht. Auch wenn Bund und Kantone seit fünf Jahren ein gemeinsames «Energiepolitisches Programm» verfolgen, erschwert das Fehlen eines Energieartikels in der heutigen Verfassung eine sinnvolle gesamtschweizerische Energiepolitik.

Diese Lücke soll durch den neuen Verfassungsartikel geschlossen werden. Er verpflichtet Bund und Kantone, sich einzusetzen

- für eine ausreichende, breitgefächerte und sichere wirtschaftliche und umweltverträgliche Energieversorgung sowie
- für einen sparsamen und rationellen Energieverbrauch.

Mit dem vorgeschlagenen neuen Energieartikel werden auch die heutigen sektoriellen Zuständigkeiten des Bundes besser aufeinander abgestimmt.

Abstimmungstext

Bundesbeschluss über den Energieartikel in der Bundesverfassung

vom 6. Oktober 1990

I

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

Art. 24^{octies}

¹ Bund und Kantone setzen sich im Rahmen ihrer Zuständigkeiten für eine ausreichende, breitgefächerte und sichere, wirtschaftliche und umweltverträgliche Energieversorgung sowie für einen sparsamen und rationellen Energieverbrauch ein.

² Der Bund erlässt Grundsätze für:

- a. die Nutzung einheimischer und erneuerbarer Energien;
- b. den sparsamen und rationellen Energieverbrauch.

³ Der Bund:

- a. erlässt Vorschriften über den Energieverbrauch von Anlagen, Fahrzeugen und Geräten;
- b. fördert die Entwicklung von Energietechniken, insbesondere im Bereich des Energiesparens und der erneuerbaren Energien.

⁴ Der Bund berücksichtigt in seiner Energiepolitik die Anstrengungen der Kantone und ihrer Gemeinwesen sowie der Wirtschaft. Den unterschiedlichen Verhältnissen der einzelnen Gebiete des Landes und der wirtschaftlichen Tragbarkeit ist Rechnung zu tragen. Massnahmen betreffend den Verbrauch von Energie in Gebäuden werden vor allem von den Kantonen getroffen.

II

Dieser Beschluss untersteht der Abstimmung des Volkes und der Stände.

Was bringt der Energieartikel in der Bundesverfassung?

Der nun vorgeschlagene Verfassungsartikel erlaubt eine ausgewogene und wirksame Energiepolitik. Er sieht im wesentlichen vor:

Grundsätze für neue Energien

Der Bund erlässt Grundsätze für die Nutzung einheimischer und erneuerbarer Energien. Die Beschränkung auf Grundsätze macht deutlich, dass der Bund hier nicht allein zuständig sein soll. Die Gesetze des Bundes und der Kantone sollen sich ergänzen. Der Bund kann beispielsweise dafür sorgen, dass die Kantone für die Nutzung der Sonnenenergie oder der Erdwärme in Gebäuden günstige Bedingungen schaffen.

Grundsätze für das Energiesparen

Auch im Bereich des Energiesparens erlässt der Bund Grundsätze für den sparsamen und rationellen Energieverbrauch. So sind beispielsweise Mindestanforderungen möglich, damit energiebewusst gebaut und geheizt wird. Gedacht wird auch an Vorschriften für den sinnvollen Einsatz von Klima- und Lüftungsanlagen sowie an die Abrechnung der Heizkosten nach dem tatsächlichen Verbrauch. Ferner soll die Abwärme besser genutzt werden.

Vorschriften über den Energieverbrauch

Nicht nur Grundsätze, sondern umfassende Vorschriften erlässt der Bund über den Energieverbrauch von Anlagen, Fahrzeugen und Geräten. Damit soll die sparsame und rationelle Energieverwendung vor allem bei serienmässig hergestellten Produkten gesichert werden. Vorgesehen ist zuerst, dass in Warendecklarationen der Energieverbrauch einheitlich angegeben wird. Der Konsument muss wissen, wieviel Energie ein Gerät verbraucht, um vergleichen und energiebewusst kaufen zu können. Vorgesehen sind auch verbindliche Anforderungen für einen möglichst geringen Energieverbrauch von Geräten, Anlagen und Fahrzeugen, falls die Wirtschaft die nötigen Verbesserungen nicht von sich aus durchsetzt.

Entwicklung von Energietechniken

Bisher hat der Bund im Bereich der Energietechnik lediglich die Forschung unterstützt. Nun soll er auch die Entwicklung und Erprobung von Techniken zum sparsamen Energieeinsatz und zur Nutzung erneuerbarer Energien (d.h. zum Beispiel Sonnenenergie, Windenergie und Bioenergie) fördern. Sinnvolle energietechnische Neuentwicklungen soll der Bund finanziell unterstützen.

Ergänzende und koordinierende Funktion

Der Bund soll koordinierend und ergänzend mitwirken. Subsidiarität und Föderalismus gelten auch in der Energiepolitik. Diese soll eine gemeinsame Aufgabe von Staat und Wirtschaft bleiben, und im Gebäudebereich sollen weiterhin vor allem die Kantone Massnahmen ergreifen.

Die Beratungen im Parlament

Energiepolitik für eine gesunde Wirtschaft

Im Parlament hat der Energieartikel breite Zustimmung gefunden. Es gab aber auch kritische Stimmen. So ging er einigen *zu weit*: Sie befürchteten, der Staat mische sich zu sehr in die Wirtschaft ein, und es gebe unnötige Gesetze. Das trifft nicht zu: Die Energieversorgung, die bisher gut funktioniert hat, bleibt Sache der Wirtschaft. Der Energieartikel soll den Markt vielmehr dort unterstützen, wo er ungenügend spielt. Beispielsweise zahlen Mieter die Stromkosten ihres Kühlschranks, ohne dass sie über dessen Anschaffung entscheiden können. Deshalb ist es wichtig, dass nur Geräte mit geringem Energieverbrauch auf den Markt kommen.

Wirksame Massnahmen

Einigen Parlamentariern ging der Artikel *zu wenig weit*. Sie verlangten vor allem eine Energiesteuer und Tarifgrundsätze. Der Energieartikel sieht indessen politisch machbare, aber trotzdem wirksame Massnahmen vor. Auch wenn der Energieartikel keine Maximalforderungen erfüllt, ist er für die Luftreinhaltepolitik wichtig. Seine Ablehnung würde diese Politik in Frage stellen. Auch Umweltschutz-Organisationen betrachten ihn als einen Schritt in die richtige Richtung.

Schützenhilfe für die Kantone

Befürchtet wurde ferner, die Kompetenzen der Kantone könnten eingeschränkt werden. Im Gegenteil: Der Bund soll nur dort eingreifen, wo die Kantone nicht handeln können oder nicht handeln. Die kantonalen Energiedirektoren befürworten den Energieartikel. Denn trotz allen bisherigen Anstrengungen gibt es Probleme, welche die Kantone nicht allein lösen können. Ein Energieartikel ist auch nötig, damit Vorschriften über Anlagen, Geräte und Fahrzeuge gesamtschweizerisch gelten.

Aus den dargelegten Gründen empfehlen Bundesrat und Parlament, den Energieartikel in der Bundesverfassung gutzuheissen.



Vierte Vorlage:

Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (u.a. Fahrzeugbreite)

Ausgangslage

Der Strassenverkehr ist einem ständigen Wandel unterworfen. Die Zunahme des Verkehrs und die technische Entwicklung erfordern eine regelmässige Anpassung der rechtlichen Bestimmungen. Die jetzige Revision zielt darauf ab, die Sicherheit auf der Strasse zu erhöhen und die Anliegen des Umweltschutzes zu unterstützen.

Die Schwerpunkte der Revision sind:

- Gemeinden erhalten ein Beschwerderecht bei Verkehrsmassnahmen, die sie betreffen.
- Zwecks Information über den Benzinverbrauch kann der Bundesrat den Verbrauch der Autos erfassen und veröffentlichen lassen.
- Um mehr Sicherheit bei Lernfahrten zu erreichen, wird für Begleiter dieser Fahrten ein Mindestalter von 23 Jahren verlangt.
- Wer die Blutprobe verweigert, dem wird der Führerausweis für mindestens zwei Monate entzogen.
- Handel mit und Verwendung von Radarwarngeräten werden vollständig untersagt.
- Die allgemein zulässige Höchstbreite für Fahrzeuge wird um 20 cm auf 2,5 Meter hinaufgesetzt, die international üblich sind.

Im Parlament war die Notwendigkeit der Revision unbestritten. Die Neuerungen wurden als sinnvoll betrachtet und fanden allgemein Zustimmung. Einzig die neue Fahrzeugbreite gab Anlass zum **Referendum**, so dass das Volk nun entscheiden muss.

Bundesrat und Parlament befürworten die Änderung des Strassenverkehrsgesetzes. Die Neuerungen der Revision sind wichtig und bringen eine wünschbare Harmonisierung mit den andern europäischen Ländern.

Argumente des Referendumskomitees

Das Referendumskomitee begründet sein Begehren wie folgt:

«Die Gesetzesänderung bevorteilt das Lastwagengewerbe ...

Die inländischen Strassentransporte haben in den letzten Jahren auf Kosten der Bahn rasant zugenommen. 1989 wurden rund 8 Milliarden Tonnenkilometer auf der Strasse und nur noch 4,1 Milliarden auf der Schiene abgewickelt. Das Gesetz will nun nochmals eine weitere Wettbewerbsverbesserung für die Strassentransporte. Vor allem der volkswirtschaftlich und ökologisch unerwünschte Lastwagenfernverkehr wird begünstigt, inbegriffen der EG-Lastwagenverkehr. Zudem findet mit der generellen Zulassung von 2,5 m breiten Lastwagen keine Harmonisierung statt; in der EG verkehren heute schon 2,6 m breite Lastwagen.

... zulasten der Sicherheit

Pro Jahr sterben in der Schweiz rund 80 Fussgänger, Velo- und Mofafahrer als Folge von Unfällen mit Nutzfahrzeugen (Lastwagen, Lieferwagen, Traktoren, Busse). Das sind fast zehn Prozent aller Verkehrstoten. Je breiter die Lastwagen werden, desto stärker werden vor allem Fussgänger und Velofahrer an den Rand gedrängt. Auch für die Autofahrer werden Sicht, Sicherheit und Strassen schlechter, wenn sie hinter noch breiteren Lastwagen herfahren müssen, deren Zahl sich nach Annahme der Gesetzesrevision stark vergrössern würde.

Anders als der Autoverkehr bewegt sich der Nutzfahrzeugverkehr über weite Strecken im rechtsfreien Raum: er wird kaum kontrolliert. Die Bewertung der Chauffeure nach der kürzesten Transportzeit hilft mit, Risiken für alle andern Verkehrsteilnehmer zu schaffen.

... zulasten von Natur und öffentlichen Finanzen

Viele Schleichwege sind den breiten Fernlastzügen heute noch versperrt, nämlich ausserorts über die Hälfte aller Strassen. Mit der Gesetzesänderung würde der noch immer wachsende Strom von Lastwagen auch schmalste Überlandsträsschen überschweben. Etwa wenn damit Staus umgangen werden könnten. Die Folge: viele Strässchen wären rasch zu schmal und 'zu langsam'. Für Ausbauten wären wiederum wertvoller Landwirtschafts-Boden, Trottoirs, Radstreifen und Vorgärten zu opfern. Die Kosten gingen bei praktisch allen Strassen zulasten der Steuerzahler. Über Ausnahmen könnten nicht die betroffenen Gemeinden entscheiden, sondern bloss der Kanton.

... zulasten von Atemluft und Ruhe

Verbesserte Bedingungen für Strassentransporte heisst weiteres Wachstum an Zahl und Fahrten der Lastwagen. Ein wirksamer Abgasfilter wie der Katalysator beim Auto – für wenigstens einen Teil der Schadstoffe – ist bei den Lastwagen noch weit weg. Mehr Lastwagen auf mehr Strassen bedeutet aber nicht nur schlechtere Luft, sondern auch mehr Lärm für alle.

Die SVG-Revision betrifft rund 20 Artikel. Die Bedeutung der andern Artikel, von denen einige durchaus unterstützenswert sind, tritt gegenüber der Bevorteilung des Strassentransportes zulasten aller aber klar in den Hintergrund.»

Stellungnahme des Bundesrats

Der Bundesrat befürwortet die Revision des Strassenverkehrsgesetzes insbesondere aus den folgenden Gründen:

Beschwerderecht für Gemeinden

Verkehrsmassnahmen betreffen häufig ganze Quartiere oder sogar Ortschaften. Bis anhin hatten die Gemeinden keine Möglichkeit, Verfügungen von Kantonen anzufechten, ausser wenn sie davon wie eine Privatperson betroffen waren. Sie können aber ihre ortsplanerischen Absichten (z.B. Massnahmen zur Beruhigung des Verkehrs) nur verwirklichen, wenn sie auch Beschwerde gegen Massnahmen führen können, die auf ihrem Gebiet angeordnet werden. Die Gesetzesrevision schafft dafür nun eine klare Grundlage.

Informationen über Benzinverbrauch

Aus Gründen des Umweltschutzes und des Energiesparens ist es wünschbar, dass der Autokäufer dem Treibstoffverbrauch mehr Beachtung schenkt. Dann muss er aber den Verbrauch der verschiedenen Automarken und -typen auch miteinander vergleichen können. Deswegen soll der Bundesrat künftig den Benzinverbrauch der einzelnen Autos erfassen und veröffentlichen lassen können.

Mehr Sicherheit bei Lernfahrten

Lernfahrten sind sicherer, wenn die Begleiter über eine gewisse Erfahrung und Reife verfügen. Nur Fahrlehrer zuzulassen, wie gewisse Kreise vorschlugen, ginge zu weit. Im Sinne eines Schrittes in Richtung mehr Sicherheit müssen aber die Begleiter von Lernfahrern inskünftig nicht nur wie bisher seit drei Jahren den Führerausweis besitzen, sondern auch mindestens 23 Jahre alt sein.

Blutproben-Verweigerer verlieren Führerausweis

Mit Alkohol am Steuer werden viele Unfälle verursacht. Wer angetrunken Auto fährt, hat mit Gefängnis oder mit einer Busse zu rechnen und den Führerausweis für mindestens zwei Monate abzugeben. Wer eine Blutprobe vereitelt, erhält die gleiche Strafe, doch kann ihm der Führerausweis nicht entzogen werden. Diese ungleiche Behandlung wird als stossend empfunden, umso mehr als die Fälle von Fahrerflucht ständig zunehmen. Deswegen sieht die Revision auch für die vorsätzliche Vereitelung der Blutprobe einen Führerausweistentzug von mindestens zwei Monaten vor

Verbot von Radarwarngeräten

Tempolimiten dienen der Verkehrssicherheit, dem Umweltschutz und dem Energiesparen. Die Kantone unternehmen deshalb grosse Anstrengungen, um die Geschwindigkeitsvorschriften durchzusetzen. Damit sich Autofahrer nicht mit Hilfe von Radarwarngeräten den Kontrollen entziehen können, werden künftig ausser der Verwendung auch jegliches Inverkehrbringen, das Einbauen und das Mitführen dieser Geräte verboten.

20 cm ändern wenig

Die neue Fahrzeugbreite ändert in der Praxis wenig: Zwar betrug bisher die allgemeine Höchstbreite in der Schweiz 2,3 m, doch konnte der Bundesrat auf bestimmten Strassen breitere Fahrzeuge zulassen. Daher sind bereits alle Nationalstrassen, etwa 80 Prozent der Kantons- und 65 Prozent der Gemeindestrassen für 2,5 m breite Fahrzeuge geöffnet, so dass heute schon etwa zwei Drittel aller schweizerischen Lastwagen und praktisch alle Busse mehr als 2,3 m breit sind. Auch wenn künftig generell 2,5 m zugelassen sind, ist es selbstverständlich möglich, die Maximalbreite nötigenfalls mit dem Signal «Höchstbreite» auf 2,3 m zu beschränken. Es besteht also keinerlei Zwang, Nebenstrassen auszubauen und dafür Land zu opfern.

Verkehrssicherheit

Die Sicherheit im Strassenverkehr hängt weniger von der Breite der Fahrzeuge als vielmehr von der Fahrweise ab. Diese kann durch staatliche Massnahmen wie Geschwindigkeitslimiten, Kontrollen, Schaffung von Velowegen usw. beeinflusst werden. Trotz starker Verkehrszunahme ist der Strassenverkehr insgesamt sicherer geworden. So ist die jährliche Zahl der Verkehrstoten zwischen 1980 und 1989 von 1246 um 25 Prozent auf 923 gesunken.

Keine Änderung der Verkehrspolitik

Die Behauptung, das Lastwagengewerbe werde gegenüber der Schiene bevorzugt, trifft nicht zu: Man denke nur an die Investitionen für «Bahn 2000» und die Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT bzw. AlpTransit) sowie an den Willen des Bundesrates, die Gewichtslimite für Lastwagen entgegen dem Wunsch der EG nicht von 28 auf 40 Tonnen heraufzusetzen. Gerade diese 28-Tonnen-Limite schützt uns auch vor schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt.

Alleingang nicht gerechtfertigt

Die Schweiz hat gute Gründe, wenn sie eine Verkehrspolitik verfolgt, welche die schweizerischen Besonderheiten berücksichtigt, auch wenn sie dadurch von den geltenden europäischen Regelungen abweicht (z.B. 28-t-Gewichtslimite für Lastwagen, Nachtfahrverbot usw.). Bei der Lastwagenbreite ist ein schweizerischer Alleingang aber nicht gerechtfertigt: In allen andern Ländern Europas ist diese Breite seit langem die Regel. In einer Zeit der zunehmenden europäischen Integration gibt es keinen Grund, in dieser Frage ein Sonderfall zu bleiben.

Nachteile für Wirtschaft und Umwelt

Die europäische Lastwagen-Produktion ist auf 2,5 m ausgerichtet. Das ermöglicht eine wesentlich bessere Ausnützung der Ladefläche mit normierten Paletten (120 × 80 cm). Eine Lastwagenbreite von 2,5 m erlaubt es, diese Paletten optimal zu laden, während eine Breite von 2,3 m eine Ladung mit weniger Paletten und mit kaum ausnützbarem Raum nach sich zieht. Schmalere Fahrzeuge sind teure Spezialanfertigungen, deren Laderaum weniger rationell genutzt werden kann. Die Verwendung solcher Fahrzeuge bringt uns klare wirtschaftliche Nachteile, und sie entlastet die Umwelt nicht – im Gegenteil: Der Transport einer bestimmten Gütermenge erfordert mit 2,3 m Breite mehr Fahrten als mit 2,5 m.

Aus all diesen Gründen empfehlen Bundesrat und Parlament, das revidierte Strassenverkehrsgesetz anzunehmen.

Abstimmungstext

Bundesgesetz über den Strassenverkehr

Änderung vom 6. Oktober 1989

I

Das Bundesgesetz vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr wird wie folgt geändert:

Titel

Strassenverkehrsgesetz (SVG)

Art. 2 Abs. 4

⁴ Soweit es für das Militär oder den Zivilschutz nötig ist, kann der Verkehr auf bestimmten Strassen vorübergehend beschränkt oder gesperrt werden. Der Bundesrat bezeichnet die dafür zuständigen Stellen des Militärs und des Zivilschutzes. Sie nehmen vor ihrem Entscheid mit den kantonalen Behörden Rücksprache.

Art. 3 Abs. 4 letzter Satz

⁴ ... Die Gemeinden sind in kantonalen Verfahren und solchen vor dem Bundesrat zur Beschwerde berechtigt, wenn Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden.

Art. 9 Abs. 2, 4 und 6

² Die Breite darf mit der Ladung 2,50 m nicht übersteigen.

⁴ Die Länge darf ohne Ladung höchstens betragen:

- | | |
|---|-------|
| a. bei Lastwagen | 10 m |
| b. bei Gesellschaftswagen sowie bei Lastwagen mit mehr als zwei Achsen | 12 m |
| c. bei Anhängerzügen | 18 m |
| d. bei Sattelmotorfahrzeugen | 16 m; |
| der Bundesrat kann diese Länge in Anpassung an eine internationale Regelung um 50 cm vergrössern oder kürzen. | |

- ⁶ Das Gesamtgewicht darf höchstens betragen:
- | | |
|--|-------|
| a. bei Motorwagen mit zwei Achsen | 16 t |
| b. bei Motorwagen mit drei Achsen, | |
| – wenn nur eine angetrieben ist | 22 t |
| – wenn zwei oder alle drei angetrieben sind | 25 t |
| c. bei Anhängerzügen, bei Sattelmotorfahrzeugen sowie bei Motorwagen mit mehr als drei Achsen, von denen zwei oder mehr angetrieben sind | 28 t. |

Art. 12 Abs. 4

⁴ Der Bundesrat kann bestimmen, dass an der Typenprüfung zusätzlich zu den Lärm- und Abgaswerten auch der Treibstoffverbrauch der Motorfahrzeuge festgestellt wird. Er kann vorschreiben, dass die festgestellten Werte veröffentlicht und die Fahrzeuge mit ihnen gekennzeichnet werden. Die Behörden des Bundes und der Kantone geben die Werte auch auf Anfrage hin bekannt.

Art. 15 Abs. 1 und 4 erster und zweiter Satz

¹ Lernfahrten auf Motorwagen dürfen nur mit einem Begleiter unternommen werden, der das 23. Altersjahr vollendet hat und seit wenigstens drei Jahren den entsprechenden Führerausweis besitzt.

⁴ Der Bundesrat kann Vorschriften über die Ausbildung der Motorfahrzeugführer erlassen. Er kann insbesondere vorschreiben, dass ein Teil der Ausbildung bei einem Inhaber des Fahrlehrerausweises absolviert werden muss. ...

Art. 16 Abs. 3 Bst. g

³ Der Führer- oder Lernfahrausweis muss entzogen werden, wenn der Führer:

- g. sich vorsätzlich einer Blutprobe, die angeordnet wurde oder mit deren Anordnung er rechnen musste, oder einer zusätzlichen ärztlichen Untersuchung widersetzt oder entzogen hat oder den Zweck dieser Massnahmen vereitelt hat.

Art. 17 Abs. 1^{bis} und 3 zweiter sowie dritter Satz

^{1bis} Der Führer- oder Lernfahrausweis wird auf unbestimmte Zeit entzogen, wenn der Führer wegen Trunksucht oder anderer Suchtkrankheiten, aus charakterlichen oder anderen Gründen nicht geeignet ist, ein Motorfahrzeug zu führen. Mit dem Entzug wird eine Probezeit von mindestens einem Jahr verbunden. Beim Entzug aus medizinischen Gründen entfällt die Probezeit.

³ ... Die gesetzliche Mindestentzugsdauer (Abs. 1 Bst. d) und die mit dem Sicherheitsentzug verbundene Probezeit (Abs. 1^{bis}) dürfen dabei nicht unterschritten werden. Werden die Auflagen missachtet oder täuscht der Führer in anderer Weise das in ihn gesetzte Vertrauen, so ist der Ausweis wieder zu entziehen.

Art. 18 Abs. 1 und 2

¹ Fahrräder müssen den Vorschriften entsprechen und ein Kennzeichen tragen. Dieses wird abgegeben, wenn die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung besteht. Es gilt für die ganze Schweiz.

² Der Bundesrat erlässt Vorschriften über Bau, Ausrüstung, Kennzeichen und Versicherung der Fahrräder und ihrer Anhänger.

Art. 22 Abs. 1 zweiter und dritter Satz

¹ ... Zuständig ist für Fahrzeuge der Standortkanton, für Führer der Wohnsitzkanton. Für Bundesfahrzeuge und ihre Führer kann der Bund eidgenössische Ausweise vorsehen.

Art. 25 Abs. 3 Bst. e und Abs. 3^{bis}

³ e. *Betrifft nur den französischen Text.*

^{3bis} Der Bundesrat kann nach Anhören der Kantone eine Zusatzausbildung vorschreiben für Neufahrer, die in verkehrgefährdender Weise eine Verkehrsregel verletzt haben.

Art. 27 Abs. 2

Betrifft nur den französischen Text.

Art. 31 Abs. 3

Betrifft nur den französischen und italienischen Text.

Art. 32 Abs. 4 erster Satz

⁴ Massnahmen nach Absatz 3 dürfen nur aufgrund eines Gutachtens angeordnet werden; der Bundesrat erlässt die näheren Bestimmungen und kann Ausnahmen vorsehen. ...

Art. 34 Abs. 4

Betrifft nur den französischen und italienischen Text.

Art. 38 Abs. 4

Betrifft nur den französischen Text.

Art. 56 Abs. 3

³ Der Bundesrat kann verbieten, dass der Lohn berufsmässiger Motorfahrzeugführer nach der zurückgelegten Fahrstrecke, der beförderten Gütermenge oder ähnlichen Leistungen berechnet wird.

Art. 57 Abs. 1 und 4

¹ Der Bundesrat kann ergänzende Verkehrsvorschriften erlassen und für besondere Verhältnisse Ausnahmen von den Verkehrsregeln vorsehen, namentlich für das Militär und den Zivilschutz. Er kann solche Vorschriften auch für Einbahnstrassen erlassen.

⁴ *Aufgehoben*

Art. 57^{bis} wird neu Art. 57a.

7. Abschnitt: Störung von Strassenverkehrskontrollen

Art. 57b

¹ Geräte und Vorrichtungen, welche die behördliche Kontrolle des Strassenverkehrs erschweren, stören oder unwirksam machen können (z. B. Radarwarngeräte), dürfen weder in Verkehr gebracht oder erworben noch in Fahrzeuge eingebaut, darin mitgeführt, an ihnen befestigt oder in irgendeiner Form verwendet werden.

² Als Inverkehrbringen gilt das Herstellen, das Einführen, das Anpreisen, das Weitergeben, das Verkaufen sowie das sonstige Abgeben und Überlassen.

³ Die Kontrollorgane stellen solche Geräte und Vorrichtungen sicher; der Richter verfügt die Einziehung und Vernichtung.

Art. 69

Motorfahrzeug-
anhänger;
geschleppte
Motorfahrzeuge

¹ Für den durch einen Anhänger oder ein geschlepptes Motorfahrzeug verursachten Schaden haftet der Halter des ziehenden Motorfahrzeuges; die Bestimmungen über die Haftung bei Motorfahrzeugen gelten sinngemäss. Wird das geschleppte Motorfahrzeug von einem Führer gelenkt, so haftet sein Halter solidarisch mit dem Halter des Zugfahrzeuges.

² Die Versicherung des Zugfahrzeuges erstreckt sich auch auf die Haftpflicht für Schäden, die verursacht werden:

- a. vom Anhänger;
- b. vom geschleppten Motorfahrzeug, das nicht von einem Führer gelenkt wird;
- c. vom geschleppten Motorfahrzeug, das von einem Führer gelenkt wird und nicht versichert ist.

³ Anhänger zum Personentransport dürfen nur in Verkehr gebracht werden, wenn durch eine Zusatzversicherung auf den Anhänger die vom Bundesrat nach Artikel 64 festgelegte Mindestversicherung des ganzen Zuges gewährleistet ist.

⁴ Nach diesem Gesetz richten sich die Haftung des Halters des Zugfahrzeuges für körperliche Schäden der Mitfahrer auf Anhängern sowie die Haftung für Schäden zwischen dem Zugfahrzeug und dem geschleppten Motorfahrzeug. Für Sachschäden am Anhänger haftet der Halter des Zugfahrzeuges nach dem Obligationenrecht.

Art. 77 Abs. 1 zweiter Satz

¹ ... Er haftet in gleicher Weise, wenn er es versäumt, Fahrzeugausweis und Kontrollschilder innert 60 Tagen nach der Meldung des Versicherers im Sinne von Artikel 68 oder nach der Meldung des Halters über die endgültige Ausserverkehrsetzung eines Fahrzeuges einzuziehen.

Art. 91 Abs. 3

³ Den gleichen Strafanordnungen untersteht, wer sich vorsätzlich einer Blutprobe, die angeordnet wurde oder mit deren Anordnung er rechnen musste, oder einer zusätzlichen ärztlichen Untersuchung widersetzt oder entzieht oder den Zweck dieser Massnahmen vereitelt.

Art. 94 Ziff. 3 erster Satz

3. Wer ein Fahrrad unberechtigt verwendet, wird mit Haft oder mit Busse bestraft. ...

Art. 96 Ziff. 2 Abs. 1 erster Satz und Ziff. 3

Betrifft nur den französischen und italienischen Text.

Art. 99 Ziff. 8

8. Wer Geräte oder Vorrichtungen, welche die behördliche Kontrolle des Strassenverkehrs erschweren, stören oder unwirksam machen können, in Verkehr bringt, erwirbt, in Fahrzeuge einbaut, darin mitführt, an ihnen befestigt oder in irgendeiner Form verwendet,

wer beim Anpreisen von solchen Geräten oder Vorrichtungen mitwirkt,

wird mit Haft oder mit Busse bestraft.

Art. 106 Abs. 1 letzter Satz und Abs. 9

¹ ... Er kann die Departemente ermächtigen, technische Einzelheiten, namentlich der Strassensignalisation sowie des Baus und der Ausrüstung der Strassenfahrzeuge, zu regeln.

⁹ Der Bundesrat kann völkerrechtliche Verträge über den Bau und die Ausrüstung von Fahrzeugen, die Ausrüstung der Fahrzeugbenützer und über die gegenseitige Anerkennung damit zusammenhängender Prüfungen abschliessen. Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement kann Änderungen technischer Regelungen zu solchen Verträgen übernehmen, wenn das schweizerische Recht nicht angepasst werden muss.

II

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.



Retouren an die
Einwohnerkontrolle
der Gemeinde

Empfehlung an die Stimmberechtigten

Bundesrat und Parlament empfehlen den Stimmberechtigten, am 23. September 1990 aus den dargelegten Gründen wie folgt zu stimmen:

- **NEIN** zur Volksinitiative «für den Ausstieg aus der Atomenergie»
- **NEIN** zur Volksinitiative «Stopp dem Atomkraftwerkbau (Moratorium)»
- **JA** zum Energieartikel in der Bundesverfassung
- **JA** zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes