

Dreifuss Ruth, conseillère fédérale: Je remercie le rapporteur de la Commission des constructions publiques de son exposé.

La recherche a besoin de beaucoup de supports pour pouvoir se développer. L'enseignement, en particulier, a besoin de beaucoup de choses pour avoir la haute qualité qui est la sienne, la conserver et même l'augmenter. Les bâtiments sont un de ces éléments. En Suisse, on avait dans le passé un certain goût du luxe et du perfectionnisme qui faisait que ces bâtiments étaient vraiment des écrins particulièrement riches pour les trésors qu'ils contenaient. Nous avons beaucoup appris dans l'intervalle.

La collaboration avec la Commission des constructions publiques est absolument excellente et, avec la meilleure conscience du monde, je peux vous inviter à soutenir notre projet.

Le crédit principal concerne la communication à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne. Ce domaine est en pleine expansion, à la fois quant au nombre d'étudiants, au potentiel de recherche et à la compétitivité de la Suisse sur le plan international. Donc, il s'agit d'améliorer un instrument de travail qui est indispensable pour que cette branche puisse poursuivre son évolution.

Je n'ai rien à ajouter; toutes les précisions ont été données par le rapporteur de la commission.

Je vous remercie de suivre sa proposition.

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

Bundesbeschluss über Bauvorhaben, Grundstücks- und Liegenschaftserwerb der Sparte ETH-Bereich (Bauprogramm 2002 des ETH-Bereiches)

Arrêté fédéral concernant les projets de construction et d'acquisition de terrains et d'immeubles du domaine des EPF (Programme de construction 2002 du domaine des EPF)

Detailberatung – Examen de détail

Titel und Ingress, Art. 1–3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1–3

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 1

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Ausgabe 34 Stimmen
(Einstimmigkeit)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht
La majorité qualifiée est acquise

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes 35 Stimmen
(Einstimmigkeit)

01.3568

Motion Langenberger Christiane.
Wissensgesellschaft Schweiz

Motion Langenberger Christiane.
La Suisse, une société du savoir

Einreichungsdatum 04.10.01

Date de dépôt 04.10.01

Ständerat/Conseil des Etats 29.11.01

Langenberger Christiane (R, VD): Je ne vous cache pas, effectivement, ma déception par rapport à la réponse que nous avons reçue. Certes, ma motion est rédigée de manière très générale. Certes, nous attendons le message du Conseil fédéral pour cet été concernant l'aide, l'encouragement à la technologie, à la recherche, à la formation. Certes, nous venons de répondre à la procédure de consultation concernant un nouvel article constitutionnel. Mais néanmoins, la brièveté de cette réponse, alors que nous nous trouvons dans une situation de très grande inquiétude de tous les milieux économiques, scientifiques et politiques – concernant la vision, la volonté d'encouragement du département et du Conseil fédéral concernant la situation de nos universités et de la recherche –, nous angoisse profondément.

Vous avez pu lire dans la presse de nombreux messages de grands scientifiques s'exprimant à cet égard, qui manifestent leur scepticisme face au manque d'engagement de notre pays, en regard de tout ce qui se fait depuis longtemps au niveau international. Pour eux, il s'agit de savoir si nos hautes écoles peuvent exister dans le monde. Il s'agit d'un choix entre l'insignifiance et la reconnaissance internationale. Pour les collègues qui n'ont pas reçu ou vu le manifeste signé par de nombreux scientifiques de notre pays – Mme Diggemann, M. le professeur Gottfried Schatz, président du Conseil suisse de la science et de la technologie –, je lis un tout petit extrait de ce message: «Maintenant, il s'agit non seulement de maintenir l'acquis, mais de jeter les bases pour l'avenir. D'autres pays européens, de grandeur comparable, tels que la Suède, la Finlande, le Danemark, investissent massivement dans ces domaines. Pour nous maintenir dans le peloton de tête, les petits pays doivent consentir à des sacrifices proportionnellement plus importants que les grands. La place scientifique suisse se retrouve aujourd'hui derrière la Suède quant à l'importance des investissements. La Suède vient d'allouer une augmentation de 10 pour cent pour 2002. Les Etats-Unis viennent d'accroître leurs crédits pour la recherche de 7 pour cent pour 2001.» En plus, l'Irlande, Taiwan, des acteurs nouveaux et inattendus, émergent sur la scène du savoir et des industries de pointe.

Ici même, dans le cadre du budget, hier, nous nous sommes lancés dans un vaste débat manifestant notre inquiétude face à la situation de certaines de nos universités.

Ceci est d'autant plus grave que, finalement, l'économie repart et que le besoin d'axer davantage nos efforts sur la recherche est fondamental pour l'avenir de ce pays.

Je me suis finalement simplement faite la porte-parole des inquiétudes émises à la fois par les scientifiques et aussi par mon parti. Alors, si je reprends la réponse de vos services, Madame la Conseillère fédérale, résumer la vision globale par le slogan «Réformer et investir» ne fait pas véritablement office de projet. Une vision globale doit, à notre sens, précéder des actions d'investissement et non s'inscrire dans un processus qui doit être optimisé de manière continue. Vous dites également qu'«il y aura donc lieu d'étudier dans quelle mesure des ressources supplémentaires peuvent être affectées», le Conseil fédéral souhaite-t-il, oui ou non, intensifier son encouragement à la formation à la recherche? De plus, la formulation de la réponse donne l'impression que la gestion des investissements répond à une logique du coup par coup et ne prend pas en compte notre souci d'inscrire la



politique de la recherche dans un processus sur le long terme.

La suite des réponses me laisse aussi sur ma faim. Vous ne vous prononcez pas sur la proposition d'organiser un organe de contrôle stratégique nécessaire aux impulsions à donner dans la politique de la formation et de la recherche, associant par exemple la Confédération, les milieux professionnels concernés, les cantons, l'économie. Depuis plusieurs années, on se réfugie derrière le futur article constitutionnel pour donner des impulsions nécessaires. Or, le projet d'article soumis actuellement à consultation démontre toutefois qu'il n'existe pas de volonté réelle de pilotage de la part de la Confédération. Le projet actuel ne fait qu'inscrire dans la Constitution la pratique actuelle de gestion de notre système de formation supérieure.

De même, il est inquiétant de lire dans le message FRT 2004–2007 que celui-ci est lié à notre nouvel article constitutionnel: «Les amendements légaux isolés, que le message 2004–2007 proposera d'apporter à la législation actuelle, anticiperont cette perspective en s'orientant de manière prospective vers les réformes visées par le nouvel article constitutionnel.» Vu l'aspect très conservateur du projet de rédaction actuel, nous sommes donc en droit d'avoir quelques craintes par rapport à cette volonté.

Le Conseil fédéral s'oppose à une proposition de création d'un office unique ou d'un département, peu importe comment on l'appellera, mais il n'avance pas de raison convaincante.

Revenir sur la décision de 1997, tel que vous le faites, n'est pas véritablement visionnaire. Le Conseil fédéral est tout de même obligé, d'une manière ou d'une autre, de prendre en considération le succès rencontré par la motion du groupe radical-démocratique (01.3546) qui a tout de même recueilli 126 voix, je crois, au Conseil national et l'assentiment de tous les partis gouvernementaux.

Le Conseil fédéral propose de transformer les points 1, 2, 3 et 4 de la motion en postulat. Je le comprends parfaitement, c'était une erreur. En revanche, je vous demande de ne pas rejeter le point 5, mais de lui réservé le même sort, c'est-à-dire de le transmettre sous forme de postulat, de manière à ce qu'on ait une étude véritablement approfondie sur ce problème d'observatoire ou d'office commun concernant la recherche, la formation professionnelle, les universités et nos HES.

Plattner Gian-Reto (S, BS): Sie wissen ja, was ich denke. Ich möchte nicht nochmals viel dazu sagen. Aber ich möchte Frau Langenberger sehr unterstützen, vor allem in der Kritik, die sie zur Antwort des Bundesrates angebracht hat. Diese Antwort hat auch mich sehr enttäuscht, und zwar der gleiche Satz: Der Bundesrat wolle prüfen, inwieweit zusätzliche Mittel ab dem Jahr 2005 ausgezahlt werden. Dass der Bundesrat das nicht in einer etwas direkteren Version schreiben konnte, tut mir weh. Die andere Bemerkung des Bundesrates, dass er für eine Neuzuteilung der Aktivitäten im Bereich der höheren Bildung – mit anderen Worten ein Zusammenschluss der Aktivitäten, die auf zwei Bundesämter und auf zwei Departements verteilt sind – keinen Bedarf sehe, hat mich auch sehr enttäuscht.

Man sollte nicht meinen, dass es in der Schweiz mit der Forschungsförderung besonders gut steht. Wenn Sie sich in der Forschergemeinde umhören, was die betroffenen Leute darüber denken, stossen Sie auf erhebliche Kritik, die an vielen Punkten ansetzt, die aber alle in dieselben Schlüsse münden: Die Forscher werden es nämlich langsam leid, mit wie viel Bürokratie und Komplikationen sie sich herumschlagen müssen, um dann am Schluss doch nur zu sehr beschränkten Mitteln zu kommen.

Meine Kritik betrifft nicht jene, die nicht so tüchtig sind; die sind froh, dass es diese Gelder gibt. Es sind vor allem jene, auf die wir angewiesen wären, nämlich die wirklich Guten, die sich dann sagen: «Was soll ich da noch lange? Ich gehe anderswohin, wo man mir nicht so komplizierte und zum Teil auch sehr bürokratische Hürden in den Weg legt.» Einer hat

mir gesagt, dass es mittlerweile so ist, dass man auf dem Forschungsgesuch schon angeben muss, was man zu entdecken gedenke. Das kann man in der Forschung einfach nicht machen. Das zeigt auch, dass in vielen Förderungsinstitutionen eben eine viel zu stark zielgerichtete Unterstützung verbreitet ist, dass sie nicht bereit sind, die langfristige und in einem gewissen Sinne wertfreie und ziellose Grundlagenforschung wirklich zu fördern. Stattdessen gibt es immer mehr die Idee, nur Projekte zu unterstützen, nur klare Ziele, die kurzfristig erreichbar sind, zu genehmigen und das langfristige und wirklich innovative Forschen und Denken in den Hintergrund zu stellen.

Ich glaube, dass die Überweisung der Motion auch als Postulat notwendig ist. Es ist wirklich wichtig, dass man in diesem recht komplizierten Gebilde der Forschungsförderung, der Bildungssteuerung im Bund, nun anfängt, etwas zu verändern. Ich glaube, dass eben auch eine Zusammenfassung der Aktivitäten beim Bund unter einer Hand durchaus ein Ziel ist, das der Bundesrat in seinen Katalog übernehmen sollte.

Ich bitte Sie, alle fünf Punkte des Postulates Langenberger, wie ich es nun nennen will, an den Bundesrat zu überweisen.

Dreifuss Ruth, conseillère fédérale: Je comprends la déception de Mme Langenberger si, avec une motion, elle souhaitait avoir «une Standortbestimmung» du Conseil fédéral, si elle voulait, à travers une motion, nous amener à discourir sur la situation actuelle de l'éducation et de la science dans ce pays. Effectivement, ce débat n'a pas eu lieu, mais la motion n'est peut-être pas le bon instrument pour le provoquer. C'est vrai que certaines phrases pourraient être formulées de manière à ce que d'une façon un peu plus simple, car quand on a des perspectives et des prospectives dans la même phrase et des renvois à des demandes d'examen, cela semble témoigner d'un engagement insuffisant, mais tel n'est pas le cas. Lorsque l'on explique pourquoi on n'est pas prêt à accepter une motion, mais un postulat, parce que cela sera un matériel utile pour la préparation du prochain message, on limite un peu les envolées, tout en partageant l'enthousiasme pour la science et le sens de la responsabilité envers les jeunes dont fait preuve Mme Langenberger. Je le regrette comme vous et je regrette en particulier une réaction qui consisterait à croire que la réponse sèche du Conseil fédéral témoigne d'un manque d'engagement. Il y a peut-être un décalage – il faudrait que j'y réfléchisse aussi, que nous y réfléchissions au Conseil fédéral – entre le langage qui consiste à répondre à une question en particulier, et la question elle-même. Celle-ci demande: allez-vous reprendre l'ensemble des propositions qui sont dans ma motion, dans le message? L'année prochaine retrouverai-je toutes mes propositions, telles quelles, assumées par le Conseil fédéral? Et on vous répond sèchement: «Il faudra voir, peut-être, certainement une partie, mais pas la totalité.» Voilà la raison pour laquelle cette réponse vous déçoit et, encore une fois, je le comprends, mais je vous demande de ne pas l'interpréter excessivement.

Je partage les soucis qui sont exprimés, je partage la conviction qu'il faut davantage de moyens, je partage, parfois, plus encore que le Parlement, la certitude qu'il nous faut un développement durable, une augmentation durable et solide de ce financement, et pas de «stop and go».

J'ai vécu cela au début des années nonante. Le pire qui puisse arriver, c'est de promettre le bleu du ciel pour retomber ensuite brutalement sur terre avec des projets qui avaient été conçus pour autre chose et qui se retrouvent soudain avec les ailes rognées. Cette augmentation sera donc – j'ai eu l'occasion de le dire en répondant à M. Plattner – d'un ordre plus limité que ce qu'il souhaitait, car la largeur et la générosité qui seraient nécessaires dans ce domaine ne sont actuellement pas possibles, mais cette augmentation sera régulière, constante et, j'en suis persuadée, elle répondra aux besoins.

Les critiques exprimés quant à l'aspect compliqué et bureaucratique du financement de la recherche méritent certainement que nous nous y attardions. Vous savez que nous avons actuellement une évaluation du fonctionnement du Fonds national de la recherche scientifique, qui vient d'être achevée par les évaluateurs, et va maintenant faire l'objet d'une réflexion approfondie. Là aussi, le message donnera des informations sur la suite à donner. L'on ne peut pas demander à un chercheur ce qu'il va trouver, sinon on l'appellerait un «trouvez» et pas un chercheur. Ce que nous voulons dans ce pays, ce sont des chercheurs, et ces chercheurs trouvent certains éléments, mais il faut accepter aussi le fait qu'ils explorent des terres qui sont stériles. Ce qui est important, c'est qu'ils puissent explorer les voies de la connaissance, et pour cela il faudrait de la générosité.

Si vous me permettez juste une brève évocation, Monsieur le Président: j'ai eu la chance hier de rencontrer des experts de l'OCDE qui évaluent notre système, surtout sous l'angle de l'éducation, et j'ai eu leur premier écho oral. Nous allons avoir leur rapport. Nous allons nous présenter devant l'OCDE au printemps pour nous confronter à ce regard critique de l'extérieur, et cela sera aussi un des éléments à introduire dans le message. Il y avait des points critiques, et ce sont toujours les plus intéressants, ce sont ceux qui vont nous aider à nous améliorer. Sans révéler ici des aspects qui ne figurent pas encore dans un rapport écrit et engager par là ces experts de haut niveau qui venaient de quatre ou cinq pays différents, j'ai été satisfaite de les entendre dire pendant la conversation que le système suisse était un système capable de réforme, comme il l'avait prouvé au cours des dernières années. Le système a subi des transformations, et la volonté de collaboration, Madame Langenberger, entre les cantons et la Confédération est absolument là, c'est ce que montre notamment le rapport. Un organe stratégique, la Conférence universitaire suisse (CUS), existe aujourd'hui; la CUS demande d'abord à être testée et puis à être améliorée. Une des phrases qui vous a peut-être étonnée, mais qui pour moi est assez importante, décrit le système – je l'ai dit aussi aux experts de l'OCDE – comme vivant, riche et créatif, on ne peut donc le réformer à la tronçonneuse.

Alors, nous n'avons pas forcément les moyens de déverser sur ce système une corne d'abondance en disant que le meilleur s'affirmera et tant pis pour ce qu'on aura perdu, pour créer tout simplement ce climat généralement favorable. Pour moi, ce serait cela la meilleure politique de la recherche, ce serait d'accepter aussi le gaspillage créateur. Mais il faut que nous accompagnions et appuyions l'évolution de ce système vivant. C'est le système qui doit évoluer, ce n'est pas nous qui devons donner des ordres. Ce n'est pas la politique qui doit le piloter, comme vous le dites; la politique doit l'accompagner, l'encourager, lui permettre réellement de porter les fruits de son travail.

Il s'agit de prendre garde lorsque, d'un côté, on nous dit: «Attention, c'est bureaucratique» et, de l'autre: «Donnez-nous des pilotes.» Je crois que c'est dans ce subtil équilibre entre tout ce que peut faire une autorité de tutelle, c'est ainsi que je me comprends: autorité qui doit accompagner, aider, soutenir un système extrêmement efficace à s'adapter, à découvrir les voies nouvelles, à rester créatif, à ne pas s'enfermer dans un certain nombre de structures figées, comme cela se produit souvent dans le cas des universités.

C'est ainsi que je conçois ma fonction et je m'amuse parfois à devoir défendre le libéralisme face à des partis qui ont le mot «libéral» dans leur nom, en particulier dans certains cantons. Il faut que nous soyons libéraux dans ce domaine-là. Il faut que nous soyons généreux et il ne faut pas trop vouloir piloter, sinon on risque de tomber dans le bureaucratisme que dénonçait tout à l'heure M. Plattner. Nous devons aussi avoir confiance dans les universités, dans les cantons universitaires pour pouvoir les associer à une œuvre commune.

Je n'ai encore rien dit sur le contenu de la recherche, sur le contenu de l'éducation. Nous aurons certainement l'occasion d'en reparler, puisque toute l'année prochaine va être

consacrée à rassembler les éléments pour la rédaction du message. Le grand débat aura lieu sous cette coupole et je m'en réjouis énormément.

Alors, Madame Langenberger, vous me demandez, ou vous demandez à vos pairs, de transmettre également le point 5 de votre motion sous forme de postulat. Je ne m'y oppose pas, car – je dirai presque cela comme un avertissement – le Conseil fédéral vous dira toujours que l'organisation de l'administration n'est pas sujet à motion.

C'est une responsabilité du Conseil fédéral et il entend l'assumer. Il prend note de vos voeux et de vos critiques, mais cela ne peut pas être l'objet d'une motion. En postulat, il est l'objet d'étude et là, je dirai oui, en permanence!

La question que vous soulevez, qui ne nous paraît pas devoir être résolue de la façon dont vous le proposez dans le cadre actuel du gouvernement, est un des points principaux qui nous a préoccupés dans la réforme du gouvernement. L'importance dans ce domaine, permettez-moi de le dire, ce n'est pas de savoir si un seul office doit être chargé du dossier. Je crois que la situation actuelle, dans un gouvernement de sept membres, a beaucoup d'avantages, et M. Couchebin, conseiller fédéral, vous dirait la même chose. Un tel gouvernement a l'avantage d'avoir un encracinement plus profond, d'avoir deux avocats de ce domaine. Ce qu'il faut, c'est bien sûr poursuivre ce que nous avons entrepris cette année, c'est-à-dire une coordination et un pilotage commun des activités de la Confédération dans un domaine dans lequel nous avons réalisé de grands progrès.

Mais entre le libéralisme pour lequel je plaide tout à l'heure – et là, le Département fédéral de l'intérieur qui en est un peu le garant – et l'utilitarisme ou la proximité de l'économie – qui est nécessaire, en particulier pour l'adaptation de la formation aux besoins de l'économie dans les hautes écoles spécialisées, pour le développement de la technologie et aussi pour la valorisation du savoir tel qu'il est mis en place par mon département –, il est bon de garder un équilibre. Un équilibre doit être respecté entre le libéralisme et la recherche d'un certain utilitarisme: cela se traduit par la double responsabilité que nous assumons, M. Couchebin et moi-même.

La seule autre possibilité – je sais que certaines propositions de parti vont dans ce sens – serait d'avoir un département qui ne s'occupera que de ça. Cela manifesterait l'importance accordée à ce secteur. Nous ne voyons pas que, dans un Conseil fédéral de sept membres, sans ministres délégués, nous puissions regrouper le domaine et le laisser seul comme un phare; ça serait joli, mais nous pensons que nous ne pouvons pas le faire dans notre système actuel. A nos yeux, il est clair – et vous entendrez bientôt Mme Metzler, conseillère fédérale, s'exprimer sur ce sujet – que lorsque le Conseil fédéral aura accepté les propositions du groupe que nous formons à trois dans le domaine de la réforme du gouvernement, le ministre délégué chargé de la recherche, de l'éducation et de la technologie sera un des plus nobles. J'espère que la réforme du gouvernement permettra de lui donner naissance. Nous en avons donc beaucoup parlé; nous y avons beaucoup réfléchi. Cela ne signifie pas que la réflexion soit terminée avec cela.

Dans ce sens, j'accepterai très volontiers de poursuivre la réflexion et de l'intensifier par la transmission du point 5 de la motion sous forme de postulat.

Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

Schluss der Sitzung um 10.25 Uhr

La séance est levée à 10 h 25



Fünfte Sitzung –Cinquième séance

Montag, 3. Dezember 2001
Lundi, 3 décembre 2001

17.15 h

01.9001

Mitteilungen des Präsidenten Communications du président

Le président (Cottier Anton, président): Nous commençons par l'anniversaire d'une de nos collègues. Je félicite Mme Berger, qui fête son anniversaire aujourd'hui. (*Applaudissements*)

Je reviens sur la votation fédérale d'hier pour souligner que le Conseil fédéral et la majorité du Parlement ont été suivis dans tous les cas par une large majorité de citoyens et de citoyennes.

L'expression de la volonté populaire a été claire, tant en ce qui concerne les objets liés à la politique de sécurité que sur les questions financières et fiscales. Seules des nuances séparent les résultats des différents cantons mais aucun clivage sensible n'a été observé.

Ces verdicts populaires s'imposent à chacune et chacun d'entre nous, quel que fût notre avis personnel sur les votations.

Enfin, je sais que plusieurs parmi vous se sont fortement engagés dans la campagne et je leur exprime ma reconnaissance particulière.

01.9007

Jahresziele 2002 des Bundesrates. Erklärung des Bundespräsidenten Objectifs 2002 du Conseil fédéral. Déclaration du président de la Confédération

Bericht des Bundesrates 14.11.01
Rapport du Conseil fédéral 14.11.01

Bestellung: EDMZ, 3003 Bern/Commande: OCFIM, 3003 Berne
Nationalrat/Conseil national 03.12.01
Ständerat/Conseil des Etats 03.12.01

Leuenberger Moritz, Bundespräsident: Es ist ja schon des Öfteren darüber diskutiert worden, ob es eigentlich richtig ist, dass der scheidende Bundespräsident die Ziele des nächsten Jahres präsentiert; ob es nicht besser wäre, dass der künftige Bundespräsident, der ja dann völlig verantwortlich dafür ist, dass all diese Ziele umgesetzt werden, dies tun würde. Ich glaube, indem es gar nicht darauf ankommt und es jetzt die Praxis ist, dass der scheidende Bundespräsident dies tut, soll auch die Kollegialität dieses Gremiums unterstrichen werden. Wir planen als Kollegium und tragen dann als Kollegium die Verantwortung, dass diese Planung mehr oder weniger durchgeführt wird. Wir handeln ja auch als

Kollegium, wenn wir mit Unvorhergesehenem, mit Dingen, die nicht geplant wurden, konfrontiert werden. Ich erwähne dies deswegen, weil uns gerade das ausgehende Jahr mehrmals in Erinnerung gerufen hat, dass eben nicht alles planbar ist, dass gerade diejenigen politischen Ereignisse, die uns am meisten beschäftigten und die uns auch im nächsten Jahr noch beschäftigen werden, Ereignisse waren, die nicht vorauszusehen waren und dass demnach auch die Reaktionen auf sie nicht planbar gewesen sind. Die Attentate in New York und in Washington waren nicht vorauszusehen und demnach auch ihre Folgen nicht. Es war nicht vorauszusehen, dass wir uns jetzt plötzlich mit biologischen, chemischen und nuklearen Kampfstoffen beschäftigen müssen, und es war – zumindest für die Politik – auch die Krise der Swissair nicht vorauszusehen.

Ich betone auch deswegen, dass wir als Kollegium regieren – damit meine ich agieren und reagieren –, weil in letzter Zeit, gerade nach diesen Krisen, hin und wieder der Wunsch angedeutet wurde, es brauche eben einen starken Mann. Ich habe in einer Runde mit Journalisten und Chefredakteuren plötzlich mit Verwunderung die tiefe Überzeugung festgestellt: Hätte die Schweiz einen Premierminister gehabt, dann wäre die Swissair-Krise nie geschehen.

Zunächst einmal habe ich meine lebhaften Zweifel an einer solchen These. Belgien hat einen Premierminister, und dort gehört die Fluggesellschaft erst noch mehrheitlich dem Staat. Es ist trotz dem Premierminister zu einer Krise bei der Sabena gekommen.

Der Ruf nach einem starken Mann ist in Zeiten der Krise manchmal rasch da. Ich finde ihn auch etwas gefährlich. Es ist jetzt halt so, dass das Schweizer Regierungssystem keinen Premierminister kennt. Selbst in den Vorschlägen für die Regierungsreform wird mit der Idee eines mehrjährig tätigen Bundespräsidenten nicht ein Premier, nicht ein starker Mann in dem Sinne vorgeschlagen, dass er dann die einzelnen Mitglieder des Bundesrates «steuern» könnte. Das heisst also, dass wir in unserem Regierungssystem auf ein Kollegium angewiesen sind; wir sind darauf angewiesen, miteinander, zu sieben, Lösungen für die langfristigen Ziele zu suchen, die wir uns selber setzen, aber auch für Probleme, mit denen wir unvermittelt konfrontiert sind. Das ist zuweilen mühsam, und es geht etwas langsamer, als wenn einer allein im stillen Kämmerlein sofort mutig und selbstsicher entscheiden kann; dafür sind aber die Lösungen in unserem System politisch breiter abgesichert und können auch eher mit einem Rückhalt im Parlament und in der Bevölkerung rechnen.

Zur notwendigen politischen Planung gehören daher eben auch die mentale Agilität und die geistige und organisatorische Flexibilität. Es gehört auch Reaktionsfähigkeit dazu, denn wenn Ereignisse, mit denen wir rechnen mussten und deren Folgemassnahmen wir auch schon x-mal erprobt haben, Realität werden – ich denke z. B. an den Unfall im Gotthardtunnel oder an einen Flugzeugabsturz –, ist doch vieles anders, als man es sich vorgestellt hat, weil eben nicht alles vorstellbar ist. Dennoch wollen wir unsere Planungsinstrumente laufend überprüfen und verbessern. Wir wollen unsere Fehler eingestehen und diese diskutieren, damit wir auch tatsächlich aus ihnen lernen können. Das ist das wichtigste Element der politischen Planung.

Wir haben uns für das nächste Jahr 21 Ziele vorgenommen. Sie liegen Ihnen schriftlich vor. Ich möchte mich hier auf die allerwichtigsten beschränken, auf neun Schwerpunkte, die im Vordergrund stehen:

1. Die internationale Zusammenarbeit im Kampf gegen den Terrorismus: Wir möchten das Internationale Übereinkommen zur Bekämpfung der Finanzierung des Terrorismus – eine Uno-Konvention – und das Internationale Übereinkommen zur Bekämpfung terroristischer Bombenanschläge ratifizieren. In diesem Zusammenhang werden auch Massnahmen zur Wahrung der inneren Sicherheit und der Grundrechte konkretisiert und umgesetzt. Wir werden uns zudem für eine stärkere internationale Zusammenarbeit einsetzen, welche eine nachhaltige Entwicklung und den sozialen Ausgleich fördert. Damit können wir einen wichtigen Beitrag zur



Bekämpfung der Ursachen von Terrorismus und Gewalt leisten.

2. Der Bundesrat möchte die neuen bilateralen Verhandlungen mit der Europäischen Union im nächsten Jahr abschliessen. Ziel dieser Verhandlungen ist es, aktuelle Probleme im Verhältnis der Schweiz mit der Europäischen Union zu lösen. Neben den übrig gebliebenen Dossiers aus den ersten bilateralen Verhandlungen geht es um eine verstärkte Zusammenarbeit in den Bereichen Polizei, Justiz, Asyl und Migration. Das sind unsere Anliegen, also die Anliegen der Schweiz. Die EU ihrerseits hat ein grosses Interesse an Verhandlungen in den Bereichen Betrugskämpfung und Zinsbesteuerung.

3. Mit einem neuen Artikel in der Bundesverfassung möchten wir eine landesweit abgestimmte Hochschulpolitik schaffen. Der Artikel soll Bund und Kantone dazu verpflichten, ihre Hochschulpolitik partnerschaftlich aufeinander abzustimmen.

4. Der Service public: Nach der kontroversen Vernehmlassung zum Gesamtpaket Post/Swisscom und wegen der unterschiedlichen Marktentwicklung wird der Bundesrat die beiden Geschäfte künftig getrennt behandeln. Die Post soll ihre Finanzdienstleistungen im Rahmen des geltenden Rechtes ausbauen und Kooperationen mit Banken eingehen können. Mit der Vorlage zur Revision des Radio- und Fernsehgesetzes möchten wir einen leistungsfähigen Service public gewährleisten, gleichzeitig aber der privaten Initiative mehr Spielraum geben. Wir haben eine Vernehmlassung durchgeführt. Diese hat immer auch den Sinn, feststellen zu können, was die tatsächliche Meinung unserer Partner, der Kantone oder weiterer Interessierter ist. Deswegen wird diese Vernehmlassung zu einer Veränderung des vorher verabschiedeten Entwurfes führen. Vor allem in Fragen zum Gebührensplitting werden wir nochmals über die Bücher gehen. Ich sage das, um hier schon eine etwas vorweihnächtliche Stimmung schaffen zu dürfen.

5. Mit der «Agrarpolitik 2007» sollen die Reformen des letzten Jahrzehntes weitergeführt und die schweizerische Landwirtschaft soll auf Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit ausgerichtet werden.

6. Eine neue Finanzordnung soll die verfassungsmässige Befristung der wichtigsten Bundesinnahmen aufheben. Das betrifft die Mehrwertsteuer und die direkte Bundessteuer. Mit einer zweiten Unternehmenssteuerreform sollen Investitionen entlastet werden. Das soll ertragsneutral geschehen.

7. Im nächsten Jahr will der Bundesrat weitere verkehrspolitische Entscheide vorbereiten, als Ergänzung zu denjenigen, die bereits in den letzten Jahren durchgesetzt wurden: Alpenschutzartikel, Neat, FinÖV-Beschlüsse, erste Etappe «Bahn 2000». Es soll eine neue Leistungsvereinbarung mit den SBB geben, es soll ein erster Verkehrsverlagerungsbericht vorgelegt werden, wir werden die Vernehmlassung für die zweite Bahnreform durchführen und nächstes Jahr auch die Botschaft zur Volksinitiative «Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen» vorlegen.

8. Anfang nächsten Jahres werden wir die Ergebnisse der Wirkungsanalysen zum KVG sorgfältig prüfen und das weitere Vorgehen festlegen. Mit dem Entwurf eines Gesetzes über genetische Untersuchungen beim Menschen sollen Personen gegen allfällige Missbräuche geschützt, jegliche Form der Diskriminierung einer Person aufgrund ihres Erbgutes soll verboten werden. Regeln wollen wir vor allem die Medizin – dazu gehören auch die pränatale Diagnostik und die Krankheitsfrüherkennung – sowie die Bereiche Arbeitsplatz, Versicherungen und Identifizierung.

9. Der letzte Schwerpunkt betrifft die Ausländerpolitik. Mit einem neuen Ausländergesetz will der Bundesrat die Rechte und Pflichten der Ausländerinnen und Ausländer umfassend regeln. Es geht dabei um die Einreise, das Aufenthaltsrecht und die Erwerbstätigkeit. Dazu gehört ebenfalls eine bessere Integration von Ausländerinnen und Ausländern, die dauernd in der Schweiz leben. Das Ausländergesetz wird vor allem auf Angehörige von Drittstaaten angewendet. Für die Angehörigen der EU- und Efta-Mitgliedstaaten gelten in

erster Linie die Bestimmungen des bilateralen Abkommens mit der Europäischen Union über die Freizügigkeit. Im Asylbereich soll das Verfahren effizienter und kostengünstiger gestaltet werden.

Das sind die geplanten Schwerpunkte. Im Wissen, dass uns der politische Alltag eine ganz andere Agenda diktieren kann, dass wir zwar denken, aber eben doch nicht alles selber lenken können, wollen wir dennoch mit Überzeugung daran gehen, das neue Jahr politisch zu planen. Wir tun dies, indem wir die Schweiz als eine verlässliche Partnerin in der Welt etablieren, welche ihre Verantwortung vollumfänglich und global wahrnehmen wird, indem wir unser Ziel einer Schweiz, welche für alle ein attraktiver Werk-, Denk- und Schaffensplatz ist, vorantreiben und indem wir eine Schweiz gestalten, die allen ihren Bewohnerinnen und Bewohnern eine Heimat ist und die auch der künftigen Generation einen Identitätsraum schafft.

Le président (Cottier Anton, président): La discussion n'est ouverte que sur proposition de l'un des membres, c'est l'article 35 alinéa 3 du règlement du Conseil des Etats qui le prévoit. Puisque je n'ai pas été saisi d'une telle proposition, je considère que la discussion n'est pas demandée. – Ainsi décidé.

99.094

Sonntags-Initiative. Volksinitiative

Initiative des dimanches. Initiative populaire

Differenzen –Divergences

Botschaft des Bundesrates 01.12.99 (BBI 2000 503)
Message du Conseil fédéral 01.12.99 (FF 2000 461)

Ständerat/Conseil des Etats 08.03.01 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 04.10.01 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 03.12.01 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 14.12.01 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Nationalrat/Conseil national 14.12.01 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Le président (Cottier Anton, président): Le Conseil national nous saisi d'un contre-projet indirect sur lequel nous devons nous déterminer ce soir.

2. Bundesgesetz über den Strassenverkehr 2. Loi fédérale sur la circulation routière

Antrag der Kommission

Mehrheit

Eintreten

Minderheit

(Hess Hans, Büttiker, Fünfschilling, Lauri, Pfisterer Thomas)
Nichteintreten

Proposition de la commission

Majorité

Entrer en matière

Minorité

(Hess Hans, Büttiker, Fünfschilling, Lauri, Pfisterer Thomas)
Ne pas entrer en matière

Maisson Theo (C, GR), für die Kommission: Dieses Geschäft ist vom Nationalrat mit einem Gegenvorschlag zurückgekommen, der dahin geht, dass im Strassenverkehrsgesetz neu eine Bestimmung aufgenommen wird, die einen auto-freien Sonntag ermöglicht – jeweils während einer Zeitdauer von morgens um 5 Uhr bis abends um 22 Uhr, also während 17 Stunden –, und zwar am Eidgenössischen Dank-, Buss- und Betttag. Das Ganze wäre im Sinne eines Versuches zu



verstehen, der vier Jahre dauern würde. Dann müsste man das überprüfen und sich überlegen, ob man diese Regelung definitiv in das Gesetz aufnehmen will oder nicht. Es sind in dieser Gesetzesbestimmung bereits Ausnahmen stipuliert und ausformuliert. So sind der öffentliche Verkehr und berufsmässige Fahrten mit Gesellschaftswagen davon ausgenommen. Die ständeräliche Kommission hat zusätzlich eine Ausnahme betreffend die Fahrten von und mit behinderten Personen aufgenommen. Zudem hat der Bundesrat die Möglichkeit, weitere Ausnahmen zu bestimmen.

Die Mehrheit Ihrer Kommission für Verkehr und Fernmeldebewesen ist nun der Auffassung, dass wir uns dem Nationalrat, mit der erwähnten Ergänzung betreffend die behinderten Personen, anschliessen sollten. Wir haben diesen Antrag weniger deshalb gemacht, weil es damit den Initianten ermöglicht würde, die Initiative zurückzuziehen, sondern wir sind der Meinung, dass heute in weiten Kreisen der Bevölkerung das Bedürfnis besteht, einmal im Jahr den privaten Verkehr einzuschränken, Freiraum für Besinnung und Lebensfreude zu schaffen – eine Erfahrung in einer neuen, sonst nicht erlebbaren Dimension ohne den Privatverkehr. Für mich ist dieser Vorschlag insbesondere deshalb positiv, weil der autofreie Sonntag auf den Eidgenössischen Dank-, Buss- und Betttag festgelegt wird. Ich denke, dass dieser Tag, der sich im Laufe der Zeit von der Bedeutung her vielleicht etwas abgeschliffen hat, eine Aufwertung erfahren kann, so, dass es für diesen Tag des Dankes, der Busse und des Gebetes ein neues Bewusstsein gibt. Ich denke, dass ein solcher Tag gerade mit Blick auf die Ereignisse der jüngsten Zeit sicher etwas ist, das gut tut und das Bewusstsein für den Zusammenhalt in der Gesellschaft fördern kann. Wie man den verschiedenen Schreiben entnehmen kann, die wir in dieser Sache bekommen haben, wird es ferner ein Erlebnis für die Jugend sein, Lebensqualität einmal im Jahr ohne die «automobile Mobilität» zu erfahren. Ich möchte, wenn ich die Jugend angesprochen habe, nur aus einem Brief zitieren, nämlich aus dem Schreiben des Forums der Jugendsession. Man schreibt uns, dass dieses Jugendparlament der Meinung sei, ein stiller, autofreier Sonntag würde zu einem besinnlichen Buss- und Betttag passen und autofreie Sonntage würden die schweizerische Bevölkerung für das Thema Umweltschutz sensibilisieren. Nicht zuletzt – das finde ich vor allem positiv – meinen die jungen Leute, dass damit ein umweltpolitisches Signal für die kommende Generation gesetzt würde.

Nun gibt es freilich verschiedene Vorbehalte gegen diesen Vorschlag. Zum einen wird die Frage gestellt, ob es überhaupt verfassungsrechtlich möglich sei, einen solchen autofreien Sonntag einzuführen. Dazu haben wir ein Schreiben vom 6. April 2000 des Bundesamtes für Justiz an die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates. In diesem Schreiben wird festgehalten: «Auch heute ist unbestritten, dass, gestützt auf Artikel 82 der Bundesverfassung, allgemeine und gesamtschweizerische Sonntagsfahrverbote für den motorisierten Verkehr angeordnet werden dürfen.»

Ein zweiter Vorbehalt betrifft das Verhältnis zu den umliegenden Ländern bzw. zu internationalen Abkommen. Auch hier ist in diesem Schreiben des Bundesamtes für Justiz eine Aussage zum Landverkehrsabkommen gemacht worden, und es wird festgehalten: «So ergeben sich aus dem Landverkehrsabkommen mangels Anwendbarkeit für den nichtgewerblichen Strassenverkehr auch keine weiteren Beschränkungen für die in der Sonntags-Initiative angestrebten allgemeinen Sonntagsfahrverbote.» Das Bundesamt für Justiz hat sich auch mit anderen staatsvertraglichen Schranken für ein Sonntagsfahrverbot befasst und hält dazu fest: «Die durch die Sonntags-Initiative angestrebten allgemeinen Sonntagsfahrverbote ohne diskriminierenden Charakter verstossen auch nicht gegen andere, jederzeit kündbare bzw. zeitlich ohnehin befristete völkerrechtliche Abkommen im Bereich des Strassenverkehrsrechtes.» Daraus ergibt sich also, dass weder von der Verfassung noch von internationalen Abkommen her gegenüber dem Beschluss des Nationalrates Bedenken bestehen.

Interessant ist in diesem Zusammenhang noch ein Brief der Europäischen Kommission vom 24. Mai 2000 an die Initianten der Sonntags-Initiative. Darin heisst es unter anderem: «In diesem Sinne entspricht die Schweizer Volksinitiative für vier autofreie Sonntage auch den Bemühungen in der EU. Die Europäische Kommission würde eine solche Initiative sehr begrüssen und ebenfalls als einen wertvollen Meilenstein für eine nachhaltige Entwicklung in Europa betrachten.» Ich sage Ihnen dies deshalb, weil es immer wieder Stimmen gibt, die sagen, dass der Beschluss des Nationalrates möglicherweise internationalen Abkommen nicht genügen könnte.

Noch einige Bemerkungen zu Fragen bezüglich Durchführbarkeit und Vorbehalten, die angebracht werden. Ich habe etwas in den Archiven gestöbert – bzw. liess andere Leute stöbern – und habe hier den Bundesratsbeschluss vom 21. November 1973 über das Sonntagsfahr- und -flugverbot vor mir. Dieser Beschluss sieht recht nostalgisch aus, er ist nicht in Computerschrift geschrieben, sondern noch mit einfacher Schreibmaschine, aber offenbar konnte man damals mit der Schreibmaschine mindestens so rasch reagieren wie heute. Tatsächlich datiert dieser Beschluss vom 21. November 1973, wurde auf den 25. November 1973 in Kraft gesetzt und bis zum 10. Dezember 1973 für gültig erklärt. Hier wurde das Sonntagsfahr- und zusätzlich -flugverbot festgelegt, und zwar von sonntags 3 Uhr bis montags 3 Uhr, also während 24 Stunden. Es wurden damals verschiedene Ausnahmen festgelegt, ähnlich denjenigen, die im Beschluss des Nationalrates bereits vorgesehen sind. Wie wir alle wissen, hat das Ganze funktioniert, nicht nur während 17 Stunden, sondern gar während 24 Stunden. Ich denke, dass es mit den Ausnahmeregelungen, die der Bundesrat zum Gesetzestext ergänzend machen kann, durchaus möglich ist, diesen autofreien Sonntag durchzuführen.

Nicht durchführbar hingegen ist nach meiner Auffassung der Antrag der Minderheit, bei welchem es darum geht, dass jeder Kanton für sich einen solchen Beschluss für einen autofreien Eidgenössischen Dank-, Buss- und Betttag fassen könnte. Dazu liegt ein Schreiben der kantonalen und städtischen Polizeidirektorinnen und -direktoren vor, das besagt, dass man hier grösste Vollzugsproblem sehe. Die Polizeidirektoren äussern sich nicht politisch zur Frage «autofreie Sonntage Ja oder Nein?», sondern sie schreiben, wenn schon ein autofreier Betttag eingeführt werde, dann müsse er landesweit und nicht kantonal geregelt werden, weil das sonst zu grössten Vollzugsproblemen führen würde.

Nun noch ein letzter Punkt: Von mir als Vertreter eines Tourismuskantons werden Sie erwarten, dass ich auch kurz auf die Argumente bezüglich Tourismus eingehe. Aus Tourismuskreisen habe ich sehr unterschiedliche Meinungen zu diesem Thema gehört. Es gibt solche, die sagen, das sei eine unmögliche Geschichte, die bringe zu grossen Nachteile. Es gibt im Bereich des Tourismus jedoch auch jene Kreise, die sagen, das sei für sie eine Chance, die es zu nutzen gelte; und zwar gebe es die Chance, einen solchen autofreien Sonntag als Ereignis zu erleben, ihn mit Fantasie zu gestalten.

Man kann sich vorstellen, dass es sogar eine zusätzliche Wertschöpfung gibt, indem es zu zusätzlichen Übernachtungen kommt, weil die Anfahrt am Vortag erfolgen muss. Man kann sich vorstellen, dass der öffentliche Verkehr interessante, attraktive Angebote in Wandegebiete macht, mit vergünstigten Familienbilletts usw. Somit gereicht das Ganze dem Tourismus nicht zum Nachteil, sondern durchaus zum Vorteil und wird als Chance gesehen.

Für mich ist klar, dass ein solcher autofreier Sonntag aus Sicht des Tourismus nur in der Zwischensaison möglich ist – für den Eidgenössischen Dank-, Buss- und Betttag trifft das zu. In der Hauptsaison, vor allem im Winter, wo die ganze Problematik der Logistik mit den Skiausrüstungen besteht, wäre es dagegen unmöglich. Hier, so denke ich, ist diese Differenzierung bezüglich Tourismus zu machen.

Sie sehen also: Hier, wie im Übrigen auch in der Kommission, stehen die Meinungen einander gegenüber. Es stellt sich die Frage: Wer hat Recht, die Bedenkenträger oder

jene, die etwas ändern, einen Impuls geben wollen? Wer Recht hat, wissen wir erst, wenn wir diesen Versuch gemacht haben.

Die Mehrheit beantragt Ihnen: Machen wir diesen Versuch für vier Jahre, überprüfen wir nachher und schauen wir, wer hier eher auf der richtigen Fährte war.

In diesem Sinne bitte ich Sie, dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen.

Hess Hans (R, OW): Ich habe am 8. März dieses Jahres als Kommissionsberichterstatter aufgezeigt, wie intensiv sich die Kommission mit der Sonntags-Initiative befasst hat. Ich habe dargelegt, dass sie am 26. Mai 2000 dem Bundesbeschluss mit 9 zu 2 Stimmen grundsätzlich zugestimmt, aber beschlossen hat, der Initiative einen indirekten Gegenvorschlag auf Gesetzesstufe gegenüberzustellen. Dieser sieht für eine Versuchsdauer von vier Jahren zwei autofreie Sonntage vor, wovon der eine der Betttag sein soll. Die Kommission hat den Bundesrat ersucht, diesbezüglich ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

Die Kommission hatte mit diesem Entscheid an sich mehrheitlich anerkannt, dass die Einführung von autofreien Sonntagen Vorteile bringen könnte, dass der Bogen mit vier autofreien Sonntagen jedoch überspannt würde. Anfang dieses Jahres nahm die KVF-SR Kenntnis von den Ergebnissen des Vernehmlassungsverfahrens. Nebst den meisten Verbänden, Organisationen und Parteien hat sich in der Vernehmlassung auch die überwiegende Mehrheit der Kantone – nämlich 17 – gegen den Vorschlag der KVF-SR ausgesprochen. Auch von den anderen 9 Kantonen hat sich keiner vorbehaltlos für den Gegenvorschlag ausgesprochen. Dieses Vernehmlassungsergebnis ist insofern von besonderer Bedeutung, als die Kantone mit dem Vollzug der autofreien Sonntag betraut würden.

Die Kommission hat nach Vorliegen des Vernehmlassungsergebnisses am 11. Januar 2001 mit 6 zu 0 Stimmen bei 6 Enthaltungen den Gegenvorschlag quasi in zweiter Lesung ebenfalls abgelehnt. Die Kommission stellte damals fest, dass die Opposition nicht wie ursprünglich erwartet von der Anzahl der autofreien Sonntage abhängt, sondern dass die Grundsatzfrage unabhängig von der Zahl autofreier Sonntage – vier oder zwei – beurteilt wird. Dies gilt zweifellos auch bei einem einzigen autofreien Sonntag. Die Probleme bleiben die gleichen. Die Opposition der Vernehmlasser richtete sich gegen den Versuch einer flächendeckenden Einführung.

Der Nationalrat hat nun, ohne dass eine neue Vernehmlassung durchgeführt wurde, die grundsätzlichen Bedenken der Vernehmlasser, wie ich sie oben dargelegt habe, ignoriert und einen autofreien Sonntag als Gegenvorschlag zur Initiative beschlossen. Die Vorstellung der Initianten, dass die Schweiz an autofreien Sonntagen wirklich flächendeckend autofrei sein könnte, lässt sich jedoch auch mit einem einzigen autofreien Sonntag nicht verwirklichen. Es ist unvorstellbar, dass die Nationalstrassen, die öffentlichen Plätze und sämtliche Strassen für jeglichen Verkehr gesperrt und in Spielstrassen verwandelt werden könnten, wie sich das die Initianten vorstellen. Die Freigabe von Autobahnen und Hauptstrassen für so genannte Events könnte unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit nur erfolgen, wenn diese für den Verkehr wirklich gesperrt würden, was aber mit Blick auf die Bedürfnisse der Öffentlichkeit in Bezug auf die Versorgungs-, Ambulanz-, Feuerwehr- und Polizeifahrzeuge unvorstellbar ist. Eine Sperrung der Strasse ist aber auch mit Blick auf die Autobusse, auf den öffentlichen Verkehr und auch – was der Gegenvorschlag nun vorsieht – mit Blick auf die berufsmässigen Fahrten mit Gesellschaftswagen überhaupt nicht machbar. Damit entfallen die Strassen von vornherein als Spielplätze und Orte für Events, wie dies von den Initianten angestrebt wird.

Nun haben die meisten von uns Post bekommen: Ansichtskarten und allerlei Ähnliches. Siebenjährige Kinder schreiben uns, dass sie wieder ein Recht auf Freizeit und Kultur wollen, ein Recht auf Schutz vor körperlich-geistiger Gewalt-

anwendung und ein Recht, auf der Strasse spielen zu können. Ich glaube, dass man jetzt den Initianten doch sagen müsste, dass es unfair ist, solche Post von siebenjährigen Kindern verschicken zu lassen. Sie lassen die Kinder in einem Glauben, der nie verwirklicht wird.

Grosses Bedenken sind aber auch in Bezug auf den internationalen Verkehr angebracht. Die Schweiz als klassisches Transitland kann doch nicht einfach an einem Sonntag die Grenzen schliessen und erwarten, dass das Ausland den zusätzlichen Verkehr übernimmt oder der motorisierte Verkehr an unserer Grenze für einen Tag Halt macht. Vermutlich müssten wir dann an diesem Sonntag Zivilschutzanlagen öffnen, um den «gegroundeten» – nun ein Modewort – Privatverkehr irgendwie unterzubringen.

Auch der Vergleich der Initianten mit dem Ausland hält nicht stand. Im Ausland ist nirgends flächendeckend ein autofreier Sonntag eingeführt worden. Die autofreien Sonntage wurden auf einzelne Städte oder Gemeinden beschränkt.

Die Begründung der Initianten für die autofreien Sonntage lässt ausser Acht, dass der Verkehr in ländlichen und vor allem in touristischen Gebieten nicht als unzumutbare Belästigung angesehen wird. Er wird im Gegenteil als Notwendigkeit empfunden. Fahrverbot-Sonntage benachteiligen die peripheren Regionen der Schweiz. Die dort ansässige Bevölkerung empfindet staatlich aufgezwungene motorfahrzeugfreie Sonntage nicht als Erlebnis, sondern vielmehr als eine Diskriminierung.

Es liegt auch auf der Hand, dass das landesweite Sonntagsfahrverbot der schweizerischen Tourismuswirtschaft beträchtlichen Schaden zufügen wird, auch wenn Herr Maisen das jetzt negiert. Insbesondere die Anbieter von sportlichen und kulturellen Freizeitaktivitäten wie Museen, Openairs, Sportveranstaltungen, Skilifte, Bergbahnen, die nicht mit dem öffentlichen Verkehr erreicht werden können, sowie die auf die Automobilisten ausgerichteten Dienstleistungsangebote müssen mit erheblichen Einnahmenausfällen rechnen.

Ich weise darauf hin, dass örtlich begrenzte Motorfahrzeugverbote an Sonntagen, die der Steigerung der Attraktivität des betroffenen Gebietes, der Wohnlichkeit und der Lebensqualität dienen und dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung gerade an Sonntagen entgegenkommen, ohne weiteres durch Artikel 3 Absatz 4 des SVG gedeckt sind. Das Astra hat dies gegenüber der Kommission ausdrücklich bestätigt. Dass dem so ist, beweisen auch die motorfahrzeugfreien Erlebnistage am Murtensee, die so genannten «slow up».

Nach meiner Überzeugung stellt das allgemeine, tageweise Verbot zur Benützung von Motorfahrzeugen einen unberechtigten Eingriff in die persönliche Freiheit der Bürger dar. Generelle Sonntagsfahrverbote schränken den Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsmittels ein und stellen einen unverhältnismässigen Eingriff in die Bewegungsfreiheit dar.

Anlässlich der Anhörung der Initianten am 6. April 2000 erklärten die Initianten, dass sie sich mit allenfalls zwei motorfahrzeugfreien Sonntagen nicht zufrieden geben würden. Sie verlangten mindestens drei autofreie Sonntage. Zwischenzeitlich scheint diesbezüglich ein Wandel eingetreten zu sein, und die Initianten geben sich bereits mit einem Sonntag zufrieden. Wenn heute die Mehrheit des Ständerates dem Nationalrat folgt, wollen die Initianten die Initiative zurückziehen. Mit dieser Lösung erreichen die Initianten, dass die Stimmbürger zu einem autofreien Sonntag an der Urne nichts mehr zu sagen haben, es sei denn, es werde das Referendum ergriffen. Das ist meiner Meinung nach undemokatisch. Hierzu dürfen wir aber nicht Hand bieten.

Die Kommission hat den Entscheid über den autofreien Bettagssonntag im Konferenzgebäude des Flughafens Kloten gefasst. Zuvor beschäftigte sich die Kommission u. a. mit dem unfreiwilligen Grounding der Swissair vom 2. Oktober 2001. Einhellig wurde die Auffassung vertreten, dass das Grounding der Swissair eine Katastrophe war und der Schweiz grossen Schaden zugefügt hat. Es ist wohl eine echte und rechte Portion Ironie, dass die Kommission am gleichen Tag am gleichen Ort freiwillig einen landesweiten motorfahrzeugfreien Sonntag beschlossen hat, offenbar in



der Meinung, dass uns diese Freiwilligkeit weder national noch international Schaden zufügen könnte.

Aus all diesen Überlegungen beantrage ich Ihnen, dem Bundesbeschluss zuzustimmen und die Sonntags-Initiative ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung zu empfehlen.

Pfisterer Thomas (R, AG): Sicher dürfen wir nicht dramatisieren. Das ist eine sympathische Idee, und ich habe allen Respekt vor den Initiantinnen und Initianten. Das leuchtet ohne weiteres ein. Ich bin auch gerne bereit, weiterhin diesen Appell für mich selber zu beherzigen. Ich fahre ohnehin fast täglich mit dem Velo, auch an den Bahnhof und zur Arbeit, erst recht selbstverständlich am Werktag.

Trotzdem bestehen eine Reihe von sachlichen Bedenken, die wir ernst nehmen müssen. Es liegt immer noch das Problem der Durchsetzung auf dem Tisch. Es liegt immer noch das Problem des Zentralismus auf dem Tisch. Es besteht immer noch das Problem des unnötigen Zwangs, und es liegt neu und verstärkt das Problem der Demokratie auf dem Tisch.

Zur Durchsetzung: Wir haben das letzte Mal auf das Problem hingewiesen, wie das überhaupt bewerkstelligt werden soll: Ordnungsbussen, Kostenprobleme, Rechtsschutzverfahren usw.

Ich darf ganz besonders das Problem der Landesgrenze hervorheben, darf ich doch hier einen Grenzkanton mit einer grösseren Anzahl von grenzüberschreitenden Brücken vertreten. Man stelle sich vor, wie das an der Landesgrenze an einem derartigen Bettag aussehen würde. Ich lade jedes Mitglied des Rates, das noch zweifelt, ein, sich das einmal vorzustellen. Wahrscheinlich kann man sogar Freiwilligendienst an der Landesgrenze leisten und bei diesen Brücken den Nachbarn aus Deutschland erklären, was in unserem Lande geschehen ist. Denken Sie auch an die vielen Sonntagsarbeiterinnen und Sonntagsarbeiter!

Das Ganze wird ohnehin kein richtig autofreier Sonntag. Der Vergleich mit 1973 ist nicht ganz überzeugend. Damals waren wir alle ganz anders eingestellt; einmal mental, weil wir unter dem Schock der Ölkrise standen, zudem waren damals die Reisecars auch verboten. Stellen Sie sich einmal vor, was da alles nach den Vorstellungen des Bundesrates und der Initianten offenbar herumfahren soll. Das muss an sich einleuchten: Polizei; Notfalldienste; Beförderung leicht verderblicher Güter wie Milch und Zeitschriften; Orchestermaterial; die Behindertentransporte werden ausdrücklich erwähnt, die Taxis und eben die Gesellschaftswagen. Es ist also kein richtig autofreier Sonntag, und damit haben wir auf all diesen Strassen unbestreitbar ein Sicherheitsproblem. Ich habe immer noch Verständnis für das Vernehmlassungsergebnis. Natürlich hat man damals von zwei Sonntagen gesprochen, aber bei einem Sonntag ist das nicht anders, als wenn man von zwei Sonntagen spricht.

Zum Zentralismus, Herr Maissen: Landesweit und undifferenziert angewendet – in der vielgestaltigen Schweiz –, ist das nicht leicht zu verstehen. Stadt und Land sind doch nicht gleich zu behandeln, Industrie und Tourismus sind nicht gleich zu behandeln, auch Berg- und Mittelland sind nicht gleich zu behandeln, Kernstädte und Dörfer sind nicht gleich zu behandeln. In Europa gibt es meines Wissens kein landesweites Sonntagsfahrverbot; ein solches ist nirgends eingeführt worden, sondern es gibt nur gemeindeweise Lösungen. Also auch dort hat man daran gedacht.

Dieser unnötige Zwang und die Vorstellung, dass man die Mobilität verändern könne, indem man die Köpfe und die Herzen mit einem Fahrverbot umdreht, sind doch nicht ganz realistisch. Es ist für mich unerträglich, auf Befehl des Staates autofrei zu werden; freiwillig tue ich das selbstverständlich sofort, und dies an mehr als einem Sonntag.

Was soll das Ganze mit dem Betttag zu tun haben? Ich habe auch etwas Geschichtsforschung betrieben: Der Betttag ist eine uralte Einrichtung, er steht schon in der Bibel und ist in unserem Land eine alte Einrichtung; er wurde übrigens – das habe ich nicht gewusst – am 1. August 1832 auf Antrag des Standes Aargau auf jeweils den dritten Sonntag des

«Herbstmonates» eingeführt. Inwiefern wir die Probleme, die wir heute leider haben, mit dem Fahrverbot am Betttag lösen wollen, ist doch schwer verständlich.

Schliesslich zu den neuen Argumenten:

1. Das Demokratieargument ist das gleiche wie damals. Sie stellen dem Bundesrat einen Blankscheck aus. Wir haben uns in der Verfassung dazu verpflichtet, dass das Wichtige im Gesetz steht und nicht an den Bundesrat delegiert wird. Hier würden wir einen Sündenfall begehen, wie er sonst vielleicht nur in der Aussenpolitik erlaubt ist – hier aber nicht.

2. Das möchte ich auch noch einmal unterstreichen: Wenn Sie dem Gegenvorschlag zustimmen, dann geht die Vorlage so durch. Dann besteht die Möglichkeit, dass die Initiative zurückgezogen und kein Referendum ergriffen wird. Dann haben Sie auf diesem Weg durch ein Hintertürchen das Sonntagsfahrverbot eingeführt. Denn ein Referendum ist ja relativ unwahrscheinlich.

Das geschieht, obwohl Volk und Stände vor kurzem anders entschieden haben: Sie haben am 4. März 2001 mit 77 zu 23 Prozent Nein zur Tempo-30-Initiative gesagt; sie haben ein Jahr vorher, am 12. März 2000, mit 79 zu 21 Prozent Nein zur Verkehrshalbierungs-Initiative gesagt. Jetzt kommen wir mit einem Anliegen, das etwa in die gleiche Richtung geht. Also lade ich Sie ein, den Gegenvorschlag überhaupt nicht zu behandeln und nicht darauf einzutreten, dann können Volk und Stände entscheiden, denn wir wollen diesen Entscheid doch nicht umgehen.

Ich beantrage Ihnen daher, auf den Gegenvorschlag gar nicht erst einzutreten, damit eben Volk und Stände darüber entscheiden können.

Bieri Peter (C, ZG): Ich gehörte anlässlich der Behandlung der Initiative für vier autofreie Sonntage während der Frühjahrssession zu den Gegnern dieser Initiative, weil sie mir ganz klar zu weit ging. Ich darf erwähnen, Herr Pfisterer, dass ich auch gegen Tempo 30 und gegen die Verkehrshalbierung war. Ich hatte in der vorberatenden Kommission jedoch angeregt, einen indirekten Gegenvorschlag mit dem Betttag und einem zusätzlichen autofreien Sonntag zu prüfen. Wenn nun dieser indirekte Gegenvorschlag auf Gesetzesstufe erfolgt, ist das unser Verdikt, und man kann sicher nicht den Initianten den Vorwurf machen, sie hätten damit den Entscheid neben dem Volk «vorbeigeschlichen». Wenn wir es waren, die so entschieden haben, dann tragen auch wir die Verantwortung dafür und nicht die Initianten.

Nachdem jedoch die Vernehmlassung zur Variante mit zwei autofreien Sonntagen mehrheitlich negativ ausfiel, war für mich diese Forderung vorerst erledigt. Ich habe jedoch damals in Lugano vor Ihnen angeregt, dass sich die nationalrätliche KVF die Idee eines autofreien Bettages nochmals überlegen möge. Ich tat dies, weil auch einige Kantone die Idee des autofreien Bettages positiv beurteilt hatten. Diese führten weniger die Schonung der Umwelt als Motivationsgrund an als vielmehr grundsätzliche Überlegungen zum menschlichen Bedürfnis nach Ruhe, Einkehr und nach einer gewissen Besinnung auf die eigenen Wurzeln.

Dazu motiviert, mich für diesen autofreien Betttag einzusetzen, hat mich auch die Vernehmlassung meines Kantons, sprich der Regierung des Kantons Zug, wenn sie etwa schreibt, dass sie diesen Vorschlag begrüsse und dabei auch zur Erkenntnis komme, dass dies einen Ausbruch aus dem Courant normal bedeuten könne, der der Bevölkerung ein Bewusstsein für ein anderes Verhältnis zur Mobilität schenken könne. Der Kanton Zug, immerhin ein wirtschaftsstarker Kanton, schrieb auch, aus volkswirtschaftlicher Sicht seien zwei autofreie Sonntage – damals ging es um zwei Sonntage – im Jahr zudem ohne weiteres vertretbar.

Auch andere Kantone haben den indirekten Gegenvorschlag unterstützt, so etwa die Grenzkantone Schaffhausen und Thurgau. Wenn diese beiden Regierungen den grenzüberschreitenden Verkehr, den ich durchaus als Problem anerkenne, nicht als unüberwindbares Hindernis betrachten, zeigt dies doch, dass dieses Problem offenbar nicht unlösbar ist.

Selbst die Tessiner Regierung hat sich positiv geäussert. Bedenken hatte ich auch bezüglich der Berggebiete. Wenn aber Bergkantone wie Appenzell Ausserrhoden, Bern oder Tessin sich positiv äussern und die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete einen autofreien Betttag sogar in touristischer Hinsicht als etwas Gutes zu bezeichnen vermag, kann es mit diesen Bedenken nicht so gravierend sein.

Bedenken wurden zudem im Hinblick auf die Verträglichkeit mit unseren Nachbarstaaten angemeldet. Wie aber jetzt Kollege Maissen als Kommissionssprecher dargelegt hat, konnten diese Bedenken entkräftet werden; auch die Verwaltung hat dies in der KVF so bestätigt.

Letztlich geht es hier um einen Versuch. Das muss immer wieder betont werden. Es geht um einen Versuch, den wir, sofern das Vorhaben untauglich ist, wieder absagen können. Wer, wie der zweitgrösste Automobilverband, bei einer solchen Idee nur das Negative, das Unmögliche und die Beschränkung der so genannten unbegrenzten Freiheit der Automobilisten sieht, der wird sich für eine solche Idee nie und nimmer erwärmen können. Er wird den Versuch nie wagen und damit auch nie das Resultat kennen lernen. Ich meine, etwas Idealismus, der Mut, einmal etwas Neues und vielleicht auch mal etwas Unkonventionelles zu wagen oder es mindestens doch zu versuchen, dabei aber ehrlich genug zu bleiben und die Übung bei negativen Erfahrungen abzubrechen, würden diesem Land, in der heutigen Zeit, nicht so schlecht anstehen.

Ich bitte Sie deshalb aus diesen Gründen, der Mehrheit der Kommission und dem Nationalrat zuzustimmen.

Jenny This (V, GL): Im Wissen, dass sich meine Überzeugungskunst in Grenzen halten wird, möchte ich Ihnen trotzdem beantragen, dem Betttag als autofreiem Sonntag zuzustimmen. Dies möchte ich aber ausdrücklich als Versuchsbetrieb für vier Jahre und mit anschliessendem neuem Beschluss.

Es ist ja nicht so, dass dort, wo autofreie Sonntage durchgeführt worden sind, das Leben nicht stattgefunden hat und stillgestanden ist. Im Gegenteil: Autofreie Sonntage bringen nicht nur der Bevölkerung viel, solche Tage kommen auch dem öffentlichen Verkehr zugute. Wissen Sie, gewisse Damen und Herren muss man vom Glück überzeugen – da gehörte ich auch dazu. Erst als ich als Politiker den öffentlichen Verkehr benutzen musste, merkte ich, wie mobil der öffentliche Verkehr letztlich sein kann. Mit einem autofreien Betttag machen wir nichts Revolutionäres.

Herr Kollege Pfisterer hat es angetönt: Natürlich können Autofahrer ihr Auto auch ohne Vorschrift jederzeit zu Hause lassen. Das stimmt. Weil das aber ohne Vorschrift nicht alle gleichzeitig machen, bringt diese Übung eben nichts, rein gar nichts.

Man hört auch immer wieder, dass solche Verbote wegen dem Ausland nicht durchzuführen seien. Herr Hess hat es, glaube ich, angetönt. Vor Wochenfrist hörte ich am Freitagabend, dass Italien von Freitag auf Sonntag beschlossen hatte, dass sämtlicher öffentlicher Verkehr bestreikt werde. Da hat kein Mensch nach internationalen Vereinbarungen gerufen. Man hat das akzeptiert und sich organisiert. Hier kann man bewusst Jahre im Voraus etwas unternehmen. Wäre es so schlimm, wenn wir Hunderttausenden wenigstens 15 Stunden pro Jahr in ihrem Wohnumfeld weniger Lärm, mehr Ruhe und mehr Bewegungsfreiheit verschaffen könnten?

Nun zum bösesten aller bislang gehörten Einwände und Argumente, wonach ein autofreier Sonntag pro Jahr für die Autofahrer Terror oder Diktatur bedeute: Da bitte ich zu bedenken, dass sich heute viele Hunderttausend Personen 365 Tage und 365 Nächte im Jahr wehrlos dem Lärm eines immer noch zunehmenden Autoverkehrs aussetzen müssen. Das ist nicht gottgegeben. Vor dreissig Jahren haben solche Leute ihre Wohnquartiere gewählt, als praktisch noch kein Verkehr vorhanden war. Sie können sich nicht wehren; der Lärm und die Immissionen nehmen zu. Kann man hier

von Terror sprechen, wenn für all diese wenigstens einmal pro Jahr nur ein ganz kleiner Beitrag geleistet würde?

Die eingeschränkte Freiheit und das Demokratieverständnis – ein weiteres Stichwort; Kollege Pfisterer hat darauf hingewiesen. Ist es nicht so, dass die vom Verkehr Betroffenen nur die Unfreiheiten des Verkehrs zu dulden haben und in ihrer Bewegungsfreiheit täglich eingeschränkt werden, aber nicht nur während eines Tages, sondern während des ganzen Jahres? Die haben keine Alternative, im Gegensatz zu den Autofahrern am autofreien Betttag. Die können wenigstens den öffentlichen Verkehr benutzen.

Der Gegenvorschlag sei nicht EU-kompatibel, wird auch immer wieder argumentiert. Bei dieser Frage geht es nur darum, ob diese Massnahme diskriminierend ist oder nicht. Hier werden aber alle gleich behandelt – ob Ausländer oder Schweizer. Deshalb wäre diese Massnahme eben durchaus EU-kompatibel. Dieser Gegenvorschlag bringt Berechenbarkeit. Man kann sich frühzeitig darauf einstellen.

Deshalb möchte ich Sie bitten, diesem Gegenvorschlag für einen autofreien Betttag zuzustimmen, nicht zuletzt auch im Hinblick darauf, dass an einem solchen Tag unzählige Unfälle mit Schwerverletzten vermieden werden könnten.

Berger Michèle (R, NE): Je ne vais pas non plus prolonger le débat; mes préopinants ont bien expliqué pourquoi ils demandaient de soutenir le contre-projet. Je vais vous expliquer les raisons pour lesquelles j'appuie la proposition de la majorité de la commission.

Tout d'abord, c'est un contre-projet du Conseil national et de la commission du Conseil des Etats à une initiative qui demande quatre dimanches sans voitures. Je trouve que ce contre-projet est raisonnable; il invoque un seul dimanche sans voitures durant l'année.

La deuxième raison, c'est que si nous votons ce contre-projet, les auteurs de l'initiative ont dit qu'ils allaient retirer leur initiative. Donc, ils abondent dans la direction qu'ont donnée le Conseil national et la commission du Conseil des Etats.

La troisième raison, c'est que c'est un essai valable sur quatre ans.

La quatrième raison, c'est que le canton d'où je viens, lorsque nous avions envoyé en procédure de consultation un contre-projet pour deux dimanches sans voitures, avait déjà adopté la proposition des deux dimanches. Il est donc ouvert à cette proposition et accepte d'avoir une journée sans voiture durant l'année.

Un des éléments que je réfute, c'est celui où on nous dit: «Il y aura une restriction de la mobilité personnelle.» Je ne peux pas accepter cet argument parce que, ne pas avoir de voiture durant quelques heures, une journée sur une année, je ne crois pas qu'on puisse affirmer que c'est une restriction de la mobilité individuelle. C'est simplement faire prendre conscience qu'on peut aussi vivre sans la voiture durant quelques heures, au cours d'une année.

Büttiker Rolf (R, SO): Ich möchte den Glaubenskrieg in dieser Sache nicht fortsetzen. Ich habe mich in der Kommission auch dafür eingesetzt, dass ein Vernehmlassungsverfahren über zwei autofreie Sonntage durchgeführt wird. Wir haben die klare Antwort der Kantone erhalten: 17 Kantone waren dagegen – dazu gehört auch mein Kanton –, und sie haben uns auf die Vollzugsprobleme hingewiesen. Aber ich möchte diese Schiene und diese Argumente nicht fortführen.

Mir behagt an dieser Sache, wie sie jetzt vorliegt, die Übungsanlage nicht; deshalb gehöre ich zur Minderheit. Für mich ist das jetzt deshalb auch ein staatspolitisches Problem. Das Volk hat nicht nur über die Verkehrshaltierungs-Initiative und über die Tempo-30-Initiative abgestimmt, nämlich 1978 über die Burgdorfer Initiative. Alle Stände haben sie 1978 abgelehnt. Die jetzige Übungsanlage, dieser Gegenvorschlag, führt natürlich dazu, dass die Initiative zurückgezogen und dieser autofreie Sonntag eigentlich auf dem Gesetzeswege eingeführt wird. Das ist für mich ein staatspolitisches Problem, denn wir werden unseren Bürgerinnen



und Bürgern erklären müssen, warum einmal darüber abgestimmt worden ist, das Volk das Anliegen abgelehnt hat und es dann, ein paar Jahre später, trotzdem eingeführt wird. Herr Bieri, ich mache das den Initianten nicht zum Vorwurf. Sie haben es richtig gesagt: Diese Übungsanlage mit einem Gegenvorschlag liegt hier in unserer Verantwortung. Es liegt in unserer Verantwortung, dass es staatspolitische Probleme bringt, wie ich sie jetzt geschildert habe, indem das Anliegen ohne Volksabstimmung eingeführt wird.

Deshalb möchte ich eine Volksabstimmung haben. Ich möchte, dass das Volk zu dieser zweifellos emotionalen Frage an der Urne Stellung beziehen kann, wie es das bereits einmal getan hat. Wenn wir das wollen und diese Verantwortung wahrnehmen wollen, müssen wir den Gegenvorschlag ablehnen, damit das Volk über die Initiative abstimmen kann.

Ich möchte diese Frage vom Volk beantwortet haben, deshalb bin ich für die Minderheit und lehne einen Gegenvorschlag ab.

Es ist klar, man kann jetzt sagen, man könne das Referendum ergreifen. Aber das Referendum wegen eines autofreien Sonntages zu ergreifen, ist für diejenigen, die es ergreifen und den Abstimmungskampf führen müssen, vielleicht auch wieder unverhältnismässig aufwendig. Deshalb möchte ich Ihnen beliebt machen, den Gegenvorschlag abzulehnen und das Volk über die Einführung von autofreien Sonntagen entscheiden zu lassen, vor allem, weil das Volk in dieser Frage bereits einmal befragt worden ist.

Noch ein Wort: Immer wieder wird gesagt, wir hätten solche autofreien Sonntage schon einmal gehabt. Aber ich muss Ihnen sagen – ich habe das in der Botschaft des Bundesrates nachgelesen –: Bei den Autofahrverboten während des Zweiten Weltkrieges, während der Suez-Krise im Jahre 1956 und während der Erdölkrisse 1973 wurde befristet, mit Notrecht, operiert, und das ist staatspolitisch nicht mit der jetzigen Situation vergleichbar.

Lombardi Filippo (C, TI): Dopo che il collega Bieri ha sostenuto che «selbst der Kanton Tessin» ha dimostrato interesse per questa proposta, sarei evidentemente malvenuto a distanziarmi dalla posizione del mio cantone. Non voglio ripetere quanto è già stato detto dai colleghi di commissione, che fanno parte, come me, della maggioranza che vi raccomanda di aderire al contropatto uscito dal Consiglio nazionale. Vorrei solo dire, anche nella lingua di Dante, che forse fare un tentativo di questo genere, limitato nel tempo a quattro anni per prendere coscienza delle potenzialità che ci potrebbero essere nel considerare ogni tanto in modo diverso il nostro rapporto con i trasporti, con il traffico, con l'organizzazione della nostra vita, vale la pena.

Quindi, sosterrò in plenum, come ho fatto in commissione, l'idea di questo contropatto.

Leuenberger Ernst (S, SO): Ich bin auch Mitglied der Kommission. Es geht jetzt darum zu entscheiden, ob dieser Rat überhaupt auf einen indirekten Gegenvorschlag eintritt, Ja oder Nein. Wie dann allenfalls der indirekte Gegenvorschlag aussehen soll, wird sich in einer zweiten Debatte zu klären haben. Ich möchte mich eigentlich nicht auf die verkehrstechnischen und verkehrspolitischen Diskussionen einlassen; sie sind hinreichend geführt worden. Ich möchte zwei Begriffe aufnehmen, die von Vorrednern in die Diskussion geworfen worden sind. Herr Pfisterer hat gesagt – und er hat Recht mit dieser Aussage –, dass damals, 1973, das Land unter dem Schock der Erdölkrisse stand. Herr Büttiker hat davon gesprochen, dass man damals mit Notrecht regiert hat. Was kostet es eigentlich, am Ende des Jahres 2001 zuzugeben, dass wir unter Schock stehen? Der Herbst 2001 hat uns gerade im Verkehrsbereich, gerade mit Verkehrsmitteln Ereignisse beschert, die wir vorher nie für vorstellbar, nie für möglich, nie für anstellbar, nie für realisierbar gehalten hätten. Es wäre gewiss ein bisschen Demut am Platz, sich zu fragen, ob nicht auch solche Ereignisse von uns als Schock und nicht nur als Benzin- und Dieselmangel interpretiert werden müssen.

Vielleicht – damit komme ich zum Eidgenössischen Dank-, Buss- und Betttag – könnten wir auch einmal vis-à-vis dem Schweizer Volk und den Kantonen, die wir hier vertreten, ein Zeichen setzen und sagen: Jawohl, liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger, wir sind geschockt über das, was wir da erleben mussten, über das, was sich als von uns nicht beeinflussbar erwiesen hat. Wir möchten wenigstens einen Tag im Jahr auf die individuellen Verkehrsmittel verzichten und etwas zur Bettagsruhe beitragen.

Ich appelliere vor allem an die Enkelinnen und Enkel der liberal-radikalen Staatsgründer dieses Bundesstaates, die nämlich den Betttag erfunden haben – Herr Pfisterer hat sich sogar die Mühe genommen, das Datum herauszufinden –, um auch die laizistischen Eidgenossen gelegentlich zur Belebung anzuhalten.

Ich bin jedenfalls davon überzeugt, dass es durchaus angezeigt ist, festzustellen, dass man im März 2001, als wir diese etwas verrückte Sonntags-Initiative diskutiert haben, noch hatten damit argumentieren können, unsere Welt sei ja in Ordnung. Verkehrspolitisch sei es etwas schwierig, die armen Verkehrspolizisten seien überfordert, und das sei für diese Personalkategorie eine schwierige Geschichte. Aber im Dezember 2001 kann niemand mehr behaupten, es sei seit März nichts geschehen.

Ich möchte wirklich einmal mit dem grossen Lützelflüber Pfarrer Bitzius sagen: Es gibt Leute, die müssen im Kalender nachsehen, wann Betttag ist. Er würde vielleicht noch beifügen – und das ist nicht lästerlich, wenn ich das sage –: «Was hilft es dem Menschen, wenn er die ganze Welt gewinnt und nähme doch Schaden an seiner Seele?»

Ich stimme jedenfalls für Eintreten auf diesen Gegenvorschlag, und ich halte einen autofreien Eidgenössischen Buss-, Dank- und Betttag für eine eidgenössische Wunschvorstellung, die mir und hoffentlich auch Ihnen am Herzen liegt.

Brändli Christoffel (V, GR): Nach den fulminanten Voten, vor allem auch nach dem Votum meines Nachbarn, nehme ich zur Kenntnis, dass es eigentlich in Richtung dieses autofreien Sonntags geht. Ich möchte aber doch noch zwei, drei kritische Dinge anführen. Es wird gesagt: Weil in Italien der öffentliche Verkehr nicht funktioniert, hat man das Problem mit dem Privatverkehr gelöst; man kann natürlich jetzt nicht glauben, dass das Umgekehrte auch funktioniert. Ich bin sehr froh, dass die allgemeine These hier lautet: Ja zu einem autofreien Sonntag; der öffentliche Verkehr bewältigt das Problem. Das war etwa die Aussage. Ich habe auch zur Kenntnis genommen, dass Glarus so gut erschlossen ist.

Ich glaube, wenn wir die Situation analysieren, dann stellen wir fest, dass es in diesem Land – das möchte ich hier deutlich sagen – Regionen gibt, die mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind. Es gibt aber auch Regionen, die mit dem öffentlichen Verkehr nach wie vor schlecht erschlossen sind. Ich würde mich natürlich sehr darüber freuen, wenn jetzt der Bundespräsident erklären würde, es sei ja selbstverständlich, dass der Bund besorgt sei, eine gleichwertige öffentliche Verkehrserschliessung im ganzen Land sicherzustellen. Wenn Sie das tun, dann können Sie selbstverständlich diese autofreien Sonntage verfügen.

Ich möchte Ihnen nur ein kleines Beispiel anführen: Es gibt im Unterengadin vielleicht hundert, zweihundert Leute, die jeden Sonntagabend nach Zürich fahren, um dort zu arbeiten. Das ist mit dem öffentlichen Verkehr nicht möglich. Jetzt sagen Sie: Vor 10 Uhr ist es beim Vereinatunnel nicht möglich, das Auto zu verladen. Es stellt sich hier die Frage, ob Sie an diesem Tag jenen öffentlichen Verkehr zur Verfügung stellen, der diese Verkehrsbeziehungen ermöglicht. Es gibt verschiedene Berggemeinden, abgelegene Regionen, die pro Tag vielleicht drei-, viermal mit einem Postauto erschlossen werden und sonst über kein Angebot verfügen.

Diese Fragen, meine ich, müssten auch diskutiert werden. Ich wende mich nicht gegen die Absicht, nachdem ja der Trend klar ist, aber ich meine, der Bund müsste hier – gerade im Hinblick auf einen solchen autofreien Sonntag – die

Fragen des öffentlichen Verkehrs in peripheren Regionen analysieren. Meiner Meinung nach müsste er hier dann auch die Zusicherung abgeben, dass er dafür besorgt wäre, dass der öffentliche Verkehr – auf Kosten des Bundes – in den peripheren Regionen funktioniert. Das wäre auch eine Vision, die man später einmal generell umsetzen könnte.

Briner Peter (R, SH): Das Anliegen eines autofreien Bettages ist zweifellos eine sympathische Angelegenheit. Ich denke auch, dass gelegentlich eine Portion Idealismus der helvetischen Politik nicht zum Schaden gereicht. Dennoch werde ich mit der Minderheit für Nichteintreten stimmen, und zwar deshalb, weil ich das Vorhaben in seinem praktischen Vollzug schlicht für undurchführbar halte.

Ich erkläre Ihnen das an der Realität unseres Kantons. Diese Realität ist unserer Kantonsregierung natürlich auch bekannt; sie hat deshalb zu dieser Initiative einen Haufen Vorbehalte angebracht. Weil sie aber eine sympathische Regierung ist, hat sie zu dieser sympathischen Initiative in der Vernehmlassung so halbwegs Ja gesagt. Ich kann aber nicht mit «Jein», sondern nur mit Ja oder Nein stimmen.

Wie sieht diese Realität aus? Sehen Sie, Schaffhausen teilt mehr als 80 Prozent seiner Grenze oder gut 150 Kilometer mit Deutschland. Wir haben sechs grosse Grenzübergänge; zwei davon betreffen Nationalstrassenanlagen. Und jetzt, ganz praktisch: Was wollen Sie all den zwischen 5 und 22 Uhr anreisenden Touristen und Geschäftsleuten sagen, die sich an der Grenze staunen werden? «Tut uns Leid, die Schweiz ist heute geschlossen, la Suisse est fermée» – Wahnsinn, nicht? Das führt ganz unweigerlich zum besagten neuartigen Grounding. Ich bezweifle aber, ob in der Grenzregion, in den netten Städtchen wie Gottmadingen, Blumberg, Stühlingen, Erzingen und Jestetten, wo die Leute dann hängen bleiben, Beherbergungsmöglichkeiten oder Zivilschutzzäume vorhanden wären.

Man komme mir nicht mit dem Argument, während der Erdölkrise habe man sich auch arrangiert. Damals war der Ölhahn für alle zu, es war im weitesten Sinne auch eine europaweite Koordination gegeben – wir haben das gehört. Dies gilt aber heute nicht mehr. Wir sind andererseits mehr als auch schon um jeden Touristen und Besucher froh, der unser Land besucht und nicht umfahren will.

Wenn wir hingegen selbst von der Idee autoarmer Sonntage angetan sind, hindert uns ja niemand daran, an x Sonntagen unserer Wahl das Auto freiwillig nicht zu benutzen.

Langenberger Christiane (R, VD): Je dois tout d'abord dire que je suis opposée à l'initiative populaire. En revanche, par rapport au contre-projet, j'ai passé par différents états d'âme. C'est vrai qu'il est intéressant d'entendre M. Büttiker dire que finalement, c'est quand même la population qui devrait voter. Et puis, le contre-projet permettrait néanmoins que les initiateurs retirent leur initiative.

Je comprends M. Briner, qui dit que, pour Schaffhouse, c'est une situation qui n'est presque pas réalisable en raison de la proximité de l'Allemagne qui entoure Schaffhouse de tous les côtés. Je comprends.

En revanche, j'aimerais m'adresser à M. Leuenberger Ernst pour lui dire que, pour les Vaudois, le «Bettag» a un contexte un peu différent. Pour nous, c'est la journée du Comptoir Suisse. Celui-ci dure dix jours, et c'est le jour où le Comptoir fait le plus d'affaires. Alors, vous allez priver le canton de Vaud et le Comptoir de quelque chose de très important. Et là, je dois dire que mon âme est divisée, parce que je suis à la fois pour cette journée sans voitures, mais en même temps le canton de Vaud m'a dit: «Non! Pas ce dimanche-là!»

Alors, vous allez, je pense, dans les détails de la discussion, trouver peut-être encore une meilleure solution. Peut-être allez-vous proposer autre chose, Monsieur Leuenberger?

Marty Dick (R, TI): J'ai de nombreuses raisons de voter non. J'habite dans une région périphérique, tellement périphérique qu'il est assez difficile aujourd'hui d'atteindre le

reste du pays, soit par une route qui passe à 2000 mètres d'altitude, soit par un chemin de fer qui remonte au XIXe siècle. C'est une région qui est assez pauvre en transports publics, parce que la population est très disséminée sur le territoire; c'est une région de frontière qui vit beaucoup du trafic journalier: les provinces de Côme et de Varèse ont 2 millions d'habitants, et cela dans un rayon kilométrique très restreint à partir de la frontière suisse. De plus, j'habite un petit village de montagne qui a 102 habitants et que ne desservent que quelques courses postales par jour.

Toutes ces raisons qui pourraient m'induire à voter non ne sont pas suffisantes pour que je m'oppose à l'initiative populaire ou au contre-projet. Malgré tous ces problèmes, malgré toutes ces difficultés, nous pouvons, comme pays, comme société, comme communauté, prendre la décision de dire: «Un jour par année, nous serons sans autos. Avec cela, nous voulons manifester notre volonté d'oeuvrer, même si cela n'a qu'une valeur symbolique, pour un développement durable.» Je crois que ce serait un message pour nous-mêmes et un message pour la communauté internationale.

On vous a dit, on vous a écrit que c'est très mauvais pour le tourisme. Eh bien, voyez-vous, il y a beaucoup de personnes qui parlent au nom du tourisme. Moi, je me permets simplement de dire que si le peuple suisse devait décider qu'un jour par année il n'y aura pas d'autos en Suisse, je vous assure que le marketing touristique suisse exploitera cette idée d'une façon formidable. On pourra présenter la beauté de nos villes sans trafic. On pourra transformer nos vallées en pistes de vélo, de skate-board et de trottinette. On pourra faire de très nombreuses initiatives et les présenter avec des paquets promotionnels, avec des nuitées à des prix particuliers. Je crois que ce serait l'occasion d'une redécouverte. Donc, ce qui, apparemment, pourrait être un obstacle pour le tourisme, pourrait, en réalité, être une idée formidable de marketing.

Je suis parfaitement conscient qu'il y a des obstacles pratiques d'application, mais voyez-vous, moi, comme vous ou comme beaucoup d'entre vous, j'ai un souvenir tellement formidable de ces dimanches des années septante. Alors, cela a été possible! Je ne vois pas pourquoi aujourd'hui ça ne devrait pas être possible!

Le fait de l'eurocompatibilité aussi ne me paraît pas être un argument. M. Maissen, rapporteur de la commission, qui habite une zone tout à fait périphérique comme la mienne, l'a fait remarquer: la Commission européenne salue avec satisfaction cette idée qu'il y a dans notre pays et elle laisse entendre que cette idée fera son chemin aussi en Europe. Alors, je me demande pourquoi on ne pourrait pas être une fois les premiers. Je crois que c'est une idée qui vaut la peine d'être mise à l'épreuve; il y a une période de mise en pratique. Je pense qu'il vaut la peine qu'une société se mobilise pour une journée symbolique. Il n'y a pas besoin de toujours se mobiliser seulement pour payer moins d'impôts, pour faire un tas de trucs où c'est seulement le profit qui compte. On pourrait donner une fois un autre type de message.

Slongo Marianne (C, NW): Steter Tropfen höhlt den Stein – bei diesem Geschäft ist diese Redensart nicht unangebracht. Einige schwerwiegende Ereignisse haben stattgefunden seit der parlamentarischen Behandlung dieser Vorlage in Lugano; Kollege Leuenberger hat darauf hingewiesen. Mit einem Erstaunen habe ich auch die Wandlungen und diskreten Vorgänge zur Kenntnis genommen, die hinter den Kulissen stattgefunden haben. Ich danke für die zahlreichen Zuschriften der Befürwortenden der Sonntags-Initiative, deren Inhalt ich gleichwohl nicht teile.

Warum bin ich grundsätzlich gegen den vorliegenden Antrag der Kommissionsmehrheit? Ich gliedere meine Meinung wie folgt: Wie bewerten wir die touristischen und wirtschaftlichen Aspekte? Was bedeutet uns die persönliche, individuelle Gestaltung der Freizeit? Wie stark beeinflusst unser Entscheid den Umweltschutzgedanken? Wie beurteile ich diese Vorlage politisch?



1. Wie bewerten wir die touristischen und wirtschaftlichen Aspekte? Herr Kollege Dick Marty hat seine Sichtweise der intakten Chancen für den Tourismus erläutert. Er ist Präsident von Schweiz Tourismus. Er hat dargelegt, dass die Gäste des Tagestourismus beispielsweise bereits am Vortag sehr wohl mit dem Auto ins Tessin fahren könnten und am autofreien Bettag selbst, allerdings nach 22 Uhr, die Rückreise antreten könnten. Was bedeutet dies für Familien mit schulpflichtigen Kindern, welche bekanntlich am Montagmorgen wieder ausgeruht in der Schule erwartet werden? Diese Gäste haben zwar einige autofreie Stunden irgendwo in unserem Land genossen. Diesen Genuss der Stille und der unberührten Natur können sie aber an jedem beliebigen Tag ohne staatliche Intervention in zahlreichen autofreien Ferienorten – z. B. in Zermatt, Braunwald im Glarnerland oder auf der Klewenalp im Kanton Nidwalden – und auf zahlreichen Alpen und in zahlreichen Tälern unseres Tourismuslandes Schweiz erleben und geniessen.

In einem Nebensatz von Kollege Maissen habe ich gehört, dass ein autofreier Sonntag während der Skisaison für ihn als Kommissionssprecher nicht infrage käme. Aber im Herbst sei dies absolut möglich. Ich kenne Betriebe, welche speziell bei idealen Wetterbedingungen im September die umsatzstärksten Einnahmen generieren. Aus welcher Kasse wollen wir diese Verluste ausgleichen?

Es ist meines Wissens eine jahrzehntealte, schöne Tradition, am Bettag in Lausanne den Comptoir Suisse durchzuführen; Frau Langenberger hat darauf hingewiesen. Viele der Besucherinnen und Besucher benutzen selbstverständlich die öffentlichen Verkehrsmittel, um in die Waadtländer Metropole zu fahren. Viele andere sind für den Messebesuch jedoch auf private Motorfahrzeuge angewiesen. Ich frage Sie: Wie würden Sie als OK-Präsidentin oder Kassier reagieren, wenn ein lokal oder regional wichtiger Traditionsanlass am staatlich verordneten autofreien Tag stattfinden würde?

Wir alle wissen sehr wohl, dass die Möglichkeit für eine zeitlich begrenzte Sperrung des Individualverkehrs in Dörfern und Städten mit erprobten Umfahrungsmöglichkeiten bereits heute besteht. Bei uns ist das beispielsweise bei der Äplerchilbi, beim Samichlaus-Einzug, bei der Fasnacht und bei Sportanlässen der Fall. Meine wirtschaftspolitische Würdigung beinhaltet zwar ebenfalls die Überzeugung, dass für den Tourismus eine möglichst intakte Natur einen grossen Stellenwert hat. Deshalb setze ich mich dafür ein und begrüsse es ausdrücklich, dass Tourismus und Landwirtschaft eng zusammenarbeiten. Auch in unserem kleinen Kanton Nidwalden ist der Tourismus ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Diese Branche ist besonders wetterabhängig und von den Auswirkungen der verheerenden Terroranschläge in Amerika besonders hart betroffen. Zusätzliche Barrieren will ich für den wichtigen Wirtschaftszweig Tourismus nicht akzeptieren.

2. Was bedeutet uns die persönliche, individuelle Gestaltung der Freizeit? Den Antrag, einen autofreien Bettag einzuführen, lehne ich ab, weil mich die Argumente nicht überzeugen. Früher, in unseren Jugendjahren, war es ein ungeschriebenes Gesetz, am Bettag das Auto nur in Notfällen zu benutzen. Die Gesellschaft hat sich verändert. Wie sehen die Realisierung und die rechtliche Situation beispielsweise für den Transitverkehr aus? In unseren Köpfen haben sich die Bilder der Siebzigerjahre mit autofreien Autobahnen und darauf spazierenden Eltern mit Kinderwagen, Drei- und Zweirädern usw. eingeprägt. Die Vorstellung, dass ich mit dem Auto nach Dänemark oder Spanien fahre und bei der Rückreise, gesetzlich verordnet, in Deutschland oder Frankreich blockiert bin, weil beispielsweise der Tag der deutschen Einheit oder der 14. Juli als autofrei erklärt wurde, gefällt mir nicht.

3. Wie stark beeinflusst unser Entscheid den Umweltschutzzgedanken? Natürlich weiss ich, dass es wegen der massiven Luftverschmutzung im Sommer hin und wieder notwendig ist, Innenstädte für den Verkehr zu sperren oder die Zulassung mittels gerader oder ungerader Autonummern zu regeln. Diese Umweltschutzmassnahmen verstehe und akzeptiere ich.

Aus meiner Sicht können sie jedoch keinesfalls als Argument für einen flächendeckenden autofreien Bettag in unserem Land verwendet werden. Die umweltgerechtere Botschaft lautet von mir aus gesehen, dass möglichst viele Leute freiwillig auf die Benutzung ihres Motorfahrzeugs verzichten sollen. Ich stelle bei mir fest, wie wunderbar ich es seit Jahren finde, sonntags – und zwar nicht nur am Bettag – eben nicht auf die Strasse hinaus zu müssen. Aber haben alle Menschen in der Schweiz dieses Privileg, sich auf dem Balkon oder im eigenen Garten zu erholen? Zudem fahre ich aus Vernunftgründen meist mit der Bahn von Stadt zu Stadt oder benutze innerstädtisch gerne praktisch ausschliesslich die öffentlichen Verkehrsmittel. Mein klares Nein zum autofreien Bettag beinhaltet gleichzeitig den Appell an uns alle, die privaten Motorfahrzeuge verantwortungsbewusst zu nutzen.

4. Welches sind die politischen Beweggründe meiner klaren Ablehnung? Ich stelle fest, dass die Initiantinnen und Initiatoren der Sonntags-Initiative vier autofreie Sonntage einführen wollen. Dieser Vorschlag ist demokratisch, und ihre Begründungen sind, auch wenn ich sie nicht teile, aus ihrer Sicht legitim. Die Sonntags-Initiative beschäftigt nun seit geraumer Zeit die zuständigen Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen beider Kammern. Diese Prozesse benötigen viel Zeit und Energie. Jetzt geht es noch um den «kleinen Finger» bzw. um einen autofreien Sonntag mit einer Versuchszeit von vier Jahren.

Auch diesen «kleinen Finger» lehne ich grundsätzlich ab, weil ich einerseits gegen ein staatlich verordnetes Sonntagsfahrverbot bin und andererseits nicht will, dass wir ständig neue gesetzliche Regeln und Verbote einführen. Zudem setzen wir falsche Signale für künftige Initiativen, ein Signal wie: «Man muss nur genügend oft und hartnäckig eine Idee zur Diskussion stellen, irgendwann bekommt man eine demokratische Mehrheit»; bei anderen Themen kann sich auch eine gewünschte Verzögerung ergeben.

Gestern haben die Stimmenden nebst dem Bundesbeschluss zur Schuldenbremse zu vier Volksinitiativen Stellung genommen. In Diskussionen im Vorfeld des Abstimmungssonntags ist mir oft die Frage aufgefallen, wieso man erneut zu derselben Frage und demselben Thema Stellung nehmen müsse. Es wäre schade, wenn Stimmbürgerinnen und Stimmbürger aus solchen Motiven der Urne fernblieben.

Wie Sie wissen, behandeln wir im Ständerat – oder haben bereits behandelt – mehrere Initiativen: die Gold-Initiative, die Gesundheits-Initiative, die Initiative «Ja zu fairen Mieten», die Initiative «gegen Asylmissbrauch», die Initiativen «Moratorium plus» und «Strom ohne Atom» und die Ständeratsinitiativen betreffend Cannabis-Produkte; zudem beschäftigen wir uns mit sehr vielen Parlamentarischen Initiativen.

Von all diesen Aktivitäten sind nicht nur wir Ständerätinnen und Ständeräte betroffen, sondern je nach Sachgebiet und Entscheid die ganze Gesellschaft, die Wirtschaft und die Politik auf allen Ebenen, vor allem aber unsere Bürgerinnen und Bürger. Vor den Wahlen werden wir alle gegenüber dem Wahlvolk, unserer Basis, ernsthaft betonen, dass wir uns dafür einsetzen werden, möglichst wenig und nur Wesentliches gesetzlich vorzuschreiben. Deregulierung ist das Thema. Theorie und Praxis drohen später auseinander zu klaffen. Ich ersuche Sie, diese Diskrepanz zu verhindern.

Zusammenfassend schlage ich vor, dass die Sonntags-Initiative dem Volk ohne Gegenvorschlag des Parlamentes zur Entscheidung vorgelegt wird. Persönlich lehne ich die Sonntags-Initiative wie auch diesen so genannten gut gemeinten Kompromiss mit vierjähriger Versuchsphase entschieden ab.

Schmid Carlo (C, AI): Nachdem am Sonntag keine Lastwagen fahren und gemäss Artikel 2 Absatz 2bis berufsmässige Fahrten mit Gesellschaftswagen erlaubt sind, habe ich hier keine Interessenbindung offen zu legen. Trotzdem bin ich für Nichteintreten. Es geht um wenig. Ich muss Ihnen sagen, dass viele Gründe für die Mehrheitsmeinung, die jetzt angeführt worden sind, von mir geteilt werden können.

Was die Machbarkeit angeht, wird es klar zu Behinderungen kommen. Aber machbar ist die Geschichte. Bei gutem Willen wird man Mühe haben zu sagen, es sei überhaupt nicht machbar.

Die Frage des Demokratieverständnisses stellt sich für mich im Prinzip auch nicht, und zwar deswegen, weil ich nicht nur dann von Demokratie spreche, wenn es um obligatorische Volksabstimmungen geht, sondern auch bei fakultativen Referenden. Wenn jemand will, kann er das fakultative Referendum ergreifen, und damit hat dann das Volk – allerdings nicht die Stände – die Stimme.

Was die Eurokompatibilität betrifft: Sie ist ja bei Gott gegeben. Wenn man sieht, was die Italiener von Zeit zu Zeit mit uns anstellen, da haben wir jahraus, jahrein die entsprechenden Konsequenzen erlebt, mit Staus auf der A2 bis hin auf nach Luzern – also wenn die das können, können wir das auch. In dieser Hinsicht wird man uns wenig vorwerfen können.

Bezüglich Ökologie muss ich Ihnen allerdings sagen, dass ich nicht der Auffassung bin, dass das eine sehr ökologische Veranstaltung ist. Die Ökologie wird nicht sehr viel gewinnen, ob Sie jetzt einen Sonntag mehr oder weniger fahren. Nur, ich muss Ihnen auch sagen, dass die Ökologie nicht sehr viel gewinnen wird, wenn Sie auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen, denn auch sie brauchen Energie. Die Eisenbahn braucht auch Energie – ich nehme an, dass der Strom in der Leitung nicht nur von der Grande Dixence kommt, da hat es auch noch einige slowakische Kohlekraftwerke, die da Kilowattstunden einspeisen, es gibt auch noch einige Atommüller, die da ihre «lönlein» herumfahren lassen. Also, mit anderen Worten, Ökologie nur dann, wenn Sie an diesem Tag tatsächlich auf jegliche Mobilität verzichten – das Ruhebedürfnis ist dann angesagt.

Ob das Ruhebedürfnis von unserer zeitgemässen Bevölkerung aber tatsächlich so hoch geschätzt wird, wie es immer propagiert wird, ist eine andere Frage. Ich könnte mir durchaus vorstellen, dass auf der Bellevuebrücke in Zürich an diesem autofreien Bettag rossbespannte Loveparade-Veranstaltungen durchgehen und in aller Lautheit der Sonntag gefeiert wird. Oder auf einer Autobahn hätten Sie Inlineskater, die mit portablen Radios herumfahren. Ruhe und Stille sind in unserer Zeit nicht angesagt.

Was mich an dieser Wendung des Verfahrens etwas stört, ist der religiös-ethische Beigeschmack, den diese ganze Geschichte mit dem Bettag nun erhält. Als ob das ein gottgefälliges Werk wäre, das wir da tun würden. Lieber Ernst Leuenberger, Sie haben Gotthelf zitiert; lassen Sie mich Carlo Schmid zitieren: Nur der freiwillige Verzicht ist gottgefällig, auch am Bettag.

Sagen Sie Nein!

Epiney Simon (C, VS): Cette initiative est révélatrice du paradoxe helvétique. Si nous sommes prêts à réduire nos besoins, à limiter notre confort, à réduire notre parc de véhicules par famille, à renoncer de manière générale à la mobilité intérieure et extérieure, à accepter des mesures incitatives pour réduire le taux de CO₂, si nous sommes sages pour renoncer à deux voies au Gothard afin de libérer le Tessin de l'asphyxie causée par l'automobile, bref si nous voulons que le développement durable ne se résume pas à un dimanche par année sans voitures, alors nous devons voter oui à cette initiative.

Si c'est pour se donner bonne conscience parce que nous sommes victimes de nos propres excès, alors il faut être sage pour voter non, comme il faut être sage lorsqu'on n'a pas résolu les problèmes que pose cette initiative populaire. Qui, en effet, se soucie des régions qui ont besoin du tourisme pour vivre, parce qu'il n'y a pas d'alternative au tourisme? Qui se soucie de ceux qui ont besoin de véhicules ce jour-là pour aller au travail? Qui se soucie des étudiants qui doivent quitter leur famille pour rejoindre le lieu de leurs études? Bref, toute une série de problèmes pratiques font que si c'est pour se donner bonne conscience, il vaut mieux avoir un développement durable pendant toute l'année.

Leuenberger Moritz, Bundespräsident: Ich habe Ihnen vorher bei den Jahreszielen für das nächste Jahr gesagt, dass es Ereignisse gibt, die total unerwartet kommen, und dass der Bundesrat dann eigentlich als Kollegium gar nicht darauf reagieren kann. Ein solches Ereignis ist der Beschluss Ihrer Kommission. Niemand hätte gedacht, dass sie sich heute Nachmittag dem Nationalrat anschliesst. Ebenso waren die Voten von Herrn Jenny und Herrn Marty nach menschlichem Ermessen eigentlich nicht vorauszusehen. (*Heiterkeit*) Deswegen kann ich nicht im Namen des Bundesrates sprechen. Gut: Würden wir in einem System mit einem Premierminister leben, könnte ich frei entscheiden, was ich jetzt sagen dürfte, aber in einem solchem Fall ist halt das Kollegium zuständig. Das Kollegium hat Ihnen ja seine Meinung zur Initiative schon gesagt. Wir haben gesagt, dass wir uns fragen würden, ob die Initiative tatsächlich zu einem Umdenken in Sachen Mobilität führe. Ob sie nicht eher ein Alibi sei, ob nicht die wirkliche, nachhaltige Verkehrspolitik in einer Verlagerungspolitik in die LSVA und darin bestünde, dass z. B. ein Pendler jetzt nicht mehr das Auto, sondern vielleicht öffentliche Verkehrsmittel benutzt, dass er Car-Sharing macht usw., ob nicht das ein viel nachhaltigeres Umdenken sei. Wenn ich jetzt das Resultat des Kompromisses ansehe, muss ich mich fragen, ob das Alibi jetzt weg und es rein mathematisch nicht eher so ist: Wenn wir schon bei vier Sonntagen von einem Alibi sprachen, ist bei nur einem Sonntag rein rechnerisch das Alibi viermal grösser und nicht viermal kleiner. Dieses Fragezeichen muss ich immerhin hier platziert haben.

Ich sehe, in welcher Richtung der Beschluss geht, und möchte dennoch zwei Warnungen aussprechen. Zwei Dinge können Sie vom Bundesrat nicht erwarten, wir können Ihnen das nicht garantieren:

1. Sie möchten, dass die Schweizerinnen und Schweizer an diesem Tag über den Sinn der Mobilität nachdenken. Der Bundesrat kann trotz allen flankierenden Massnahmen nicht garantieren, dass alle das dann tatsächlich auch tun.
2. Ich kann nicht garantieren, dass diejenigen, die tatsächlich über die Mobilität nachdenken, es in diesem Sinne tun, wie Sie es gerne hätten; umso weniger, als ich dem Text entnehme, dass sich das Verbot nicht auf das Lesen der Sonntagspresse ausdehnt.

Was die andere Forderung von Herrn Brändli betrifft, dass der Bundesrat dann die Kosten für den öffentlichen Verkehr, der an diesem Tag verstärkt werden müsste, volumnäiglich übernehme: Auch diese Garantie kann ich Ihnen nicht abgeben. Wir müssen auch da ein Vernehmlassungsverfahren durchführen, wir müssen an Alternativen denken. Ich meine, wenn es jetzt schon der Eidgenössische Dank-, Buss- und Bettag ist, könnte man auch an die Kollekten denken, die an diesem Tag in den Kirchen durchgeführt werden. (*Heiterkeit*) Wenn die Initiative nicht zur Abstimmung kommt, heisst das für den Verkehrsminister, dass er einmal weniger in die «Arena» muss; das ist durchaus verlockend. (*Heiterkeit*) Wir würden die Vorteile, die Sie uns mehrheitlich allenfalls bescheren, zu geniessen wissen.

Aber im Namen des Bundesrates kann ich hier nicht mit wehenden Fahnen für die Mehrheit sein, sondern werde vor allem sehen, wie gross die Minderheit sein wird.

Maissen Theo (C, GR), für die Kommission: Ich möchte kurz eine Bemerkung dazu machen, damit es klar ist, auch zu handen des Protokolls: Herr Bundespräsident, der Antrag der Kommission sollte an sich nicht überraschend sein, denn die Kommission hat ihn am 8. November 2001 beschlossen. Selbst für einen Verkehrsminister ist das genügend Zeit, damit die Post bis zu ihm kommt. (*Heiterkeit*)

Le président (Cottier Anton, président): Nous votons sur la proposition de non-entrée en matière de la minorité Hess Hans.

Abstimmung – Vote
Für Eintreten 20 Stimmen
Dagegen 24 Stimmen



99.036

**Strassenverkehrsgesetz.
Änderung
Loi sur la circulation routière.
Modification**

Differenzen – Divergences

Botschaft des Bundesrates 31.03.99 (BBI 1999 4462)
Message du Conseil fédéral 31.03.99 (FF 1999 4106)

Ständerat/Conseil des Etats 23.03.00 (Erstrat – Premier Conseil)
Nationalrat/Conseil national 21.06.01 (Zweitrat – Deuxième Conseil)
Nationalrat/Conseil national 21.06.01 (Fortsetzung – Suite)
Ständerat/Conseil des Etats 25.09.01 (Differenzen – Divergences)
Nationalrat/Conseil national 27.11.01 (Differenzen – Divergences)
Ständerat/Conseil des Etats 03.12.01 (Differenzen – Divergences)
Ständerat/Conseil des Etats 14.12.01 (Schlussabstimmung – Vote final)
Nationalrat/Conseil national 14.12.01 (Schlussabstimmung – Vote final)

**Strassenverkehrsgesetz
Loi fédérale sur la circulation routière**

Art. 15a Abs. 3*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 15a al. 3*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

Leuenberger Ernst (S, SO), für die Kommission: Ich darf Ihnen die frohe Botschaft übermitteln, dass das Büro mich zum Präsidenten der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen bestimmt hat, und deshalb nehme ich mir die Freiheit zu rapportieren.

Das Strassenverkehrsgesetz liegt heute zum dritten Mal vor dem Ständerat. Sie wissen, was es bedeutet, wenn ein Gesetz zum dritten Mal vor dem Parlament liegt: Wenn wir die Differenzen heute nicht bereinigen und der Nationalrat, wenn es zum dritten Mal zu ihm kommt, auch nicht bereinigt, muss eine Einigungskonferenz die Differenzen bereinigen. Es sind in den Beratungen praktisch alle wichtigen Differenzen aus der Welt geschafft worden. Zwei kleinere sind geblieben.

Ich äusserre mich zu Artikel 15a Absatz 3: Hier geht es um eine sehr kleine Differenz, nämlich darum, was nach dem ordentlichen Erwerb des Führerausweises an Kursen noch zu besuchen ist. Der Nationalrat hat in letzter Minute eingefügt, dass bei diesen Weiterbildungskursen für die Inhaber der Führerausweise «in erster Linie praktische» Kurse zu veranstalten seien.

Die einstimmige Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen beantragt Ihnen, bei dieser Differenz dem Nationalrat zuzustimmen. Allerdings legt die Kommission grossen Wert darauf, dass hier zuhanden der Materialien noch einmal festgehalten wird: Die Kommission hält sich bei diesen Weiterbildungskursen an die Äusserungen, wie sie das Astra gemacht hat: In erster Linie ist an Gruppenkurse, an Gruppenweiterbildungskurse gedacht und keineswegs an kostspieligen Einzelunterricht für diese jungen Leute, die sich bereits im Besitze von Führerausweisen befinden.

Wir wären froh, Herr Bundespräsident, wenn Sie hier auch ausführen könnten – wie es das Astra bereits getan hat –, dass die Weiterbildungskurse, die in Artikel 15 erwähnt sind, in erster Linie als Gruppenkurse ausgestaltet werden und dass nicht in erster Linie an Einzelunterricht gedacht ist, der pro Stunde ja über 80 Franken kosten soll.

In diesem Sinne beantragt Ihnen die Kommission bei Artikel 15a Absatz 3 Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Hess Hans (R, OW): Ich stelle keinen Antrag, sondern möchte nur noch eine differenzierte Antwort vonseiten des Bundespräsidenten. Der Herr Kommissionssprecher hat nun gesagt, dass es keine individuellen Kurse mehr geben soll, sondern Gruppenkurse. Jetzt interessiert mich natürlich sehr, wie man Gruppenkurse am Steuer durchführt. Für mich ist das eine individuelle Tätigkeit, und ich sehe eigentlich schwierlich, wie dort eine Gruppe zum Einsatz kommen soll. (*Heiterkeit*) Vielleicht kann der Herr Bundespräsident die Frage beantworten.

Leuenberger Moritz, Bundespräsident: Die Frage stellt sich ja wegen den Kosten. Ein Gruppenkurs in diesem Sinne definiert sich dadurch, dass mehrere Auszubildende während der selben Zeit eine einzige Lehrkraft haben. Das bedeutet die entscheidende Kostenersparnis. Eine Gruppenausbildung am Steuer kann darin bestehen, dass diese Gruppe am Rand der Piste vielleicht von einem einzigen Lehrer die entsprechenden Ausbildungen bekommt und dass sukzessive einer nach dem anderen ans Steuer sitzt. Das wäre in etwa die Antwort. Daneben möchte ich zuhanden der Materialien bestätigen, dass die Kosten gering gehalten werden sollen, und dazu gehört die Forderung von Gruppenausbildungen.

*Angenommen – Adopté***Art. 57c Abs. 3***Antrag der Kommission**Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Minderheit

(Lombardi, Berger, Büttiker, Hess Hans)

Festhalten

Art. 57c al. 3*Proposition de la commission**Majorité*

Adhérer à la décision du Conseil national

Minorité

(Lombardi, Berger, Büttiker, Hess Hans)

Maintenir

Leuenberger Ernst (S, SO), für die Kommission: Hier haben wir seit Anbeginn der Beratungen eine Differenz, die seither alle Differenzbereinigungsversuche zwischen Ständerat und Nationalrat mit unverändertem Wortlaut überlebt hat. In Artikel 57c entdecken Sie Vorschriften darüber, wie Verkehrsinformation durchzuführen ist. In Absatz 3 – es geht um den letzten Satz dieses Absatzes – ist festgehalten, dass der Bund die Kantone mit fachlicher Beratung in ihren Aufgaben unterstützen kann. Der Ständerat hat als Erstrat in der ersten Beratung beigelegt, der Bund entrichte «den Kantonen angemessene Beiträge an die Erfüllung nationaler und internationaler Aufgaben». Neben der fachlichen Unterstützung, wie sie Absatz 3 schon vorsieht, hat der Ständerat also auch auf finanzielle Beiträge Wert gelegt. Der Nationalrat hat diese Beiträge inzwischen zwei Mal abgelehnt.

Kurz vor dieser Sitzung heute Nachmittag, als wir diese Differenz in der ständeräätlichen Kommission noch einmal anschauten, hat sich tatsächlich auch die ständeräätliche Kommission auf den Standpunkt gestellt, es könnte sinnvoll sein, dass der Bund die Kantone bei der Erfüllung der Aufgabe zur Verkehrsinformation unterstützt. Die Verwaltung hat uns allerdings darauf aufmerksam gemacht, dass wir in absehbarer Zeit mit einer Vorlage über Verkehrstelematik konfrontiert sein werden und dass die Frage von Bundesbeiträgen an die Kantone in diesem Zusammenhang erneut aufgeworfen werden könnte.

Die Kommission hat sodann mit 6 zu 4 Stimmen beschlossen, für heute diesem Absatz 3 gemäss Beschluss des Nationalrates zuzustimmen, also auf den Subventionszusatz zu verzichten. Allerdings hat die Kommission den dringenden Wunsch geäussert, dass der Herr Bundespräsident die Aus-