

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Mehrsprachigkeit, Strassenverkehr
Akteure	Wallis
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Benteli, Marianne
Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Gökce, Melike
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Benteli, Marianne; Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Gökce, Melike; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Mehrsprachigkeit, Strassenverkehr, Wallis, 1990 – 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	3
Eisenbahn	4
Bildung, Kultur und Medien	4
Kultur, Sprache, Kirchen	4
Sprachen	4

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VBS	Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
EU	Europäische Union
UNESCO	Organisation der Vereinten Nationen für Erziehung, Wissenschaft und Kultur
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
SHIV	Economiesuisse (ehem. Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein)
SBV	Schweizerischer Bauernverband
SKJV	Schweizerisches Kompetenzzentrum für Justizvollzug
BAK	Bundesamt für Kultur

DFE	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DDPS	Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports
UE	Union européenne
UNESCO	Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture
EEE	l'Espace économique européen
OFROU	Office fédéral des routes
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
USS	Union syndicale suisse
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
USAM	Union suisse des arts et métiers
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
USCI	Economiesuisse (ancienne Union suisse du commerce et de l'industrie)
USP	Union Suisse des Paysans
CSCSP	Centre suisse de compétences en matière d'exécution des sanctions pénales
OFC	Office fédéral de la culture

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 26.06.1990
SERGE TERRIBILINI

L'initiative "pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit" a abouti avec 107'570 signatures valables. Ce texte, lancé en 1989 par divers partis et organisations de protection de l'environnement, a rencontré un certain succès dans les cantons alpins concernés (VS, GR, TI et UR). Son but fondamental est de protéger les régions de montagne des effets nuisibles du trafic de transit; il entend, à cet effet, procéder, sur une période de dix ans, au transfert total de la route au rail des marchandises transitant d'une frontière à l'autre, et n'accorderait de dérogations que dans les cas d'importance majeure. Il proscriit, par ailleurs, toute nouvelle extension du réseau routier alpin, à l'exception des routes de contournement permettant de désengorger les localités.¹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 20.02.1994
SERGE TERRIBILINI

L'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit» (Initiative des Alpes), sur laquelle le peuple et les cantons devaient se prononcer, a été déposée en 1990. Son texte propose, pour protéger la région alpine, de transférer complètement le trafic de transit de la route au rail en l'espace de dix ans et de geler la capacité des routes de transit. En 1992-1993, le Conseil fédéral et les Chambres l'avaient rejetée. A l'inverse, le souverain a accepté cette initiative avec près de 52 pour cent de oui et 13 6/2 cantons. Comme il est d'usage en matière de scrutins routiers et environnementaux, le principal clivage s'est situé entre cantons romands et alémaniques. Tandis que les premiers ont nettement repoussé l'initiative, les seconds l'ont tous approuvée (à l'exception d'Argovie), en particulier ceux qui se situent sur l'axe du Gothard (Lucerne, Nidwald, Uri et le Tessin). La plus forte proportion de oui est venue d'Uri (87.6%), canton particulièrement victime du trafic de transit, et le rejet le plus massif fut le fait du Valais (74.4%) en raison du danger pesant sur la réalisation de la N9. En Suisse romande, l'acceptation de l'initiative a souvent été vue comme un nouveau vote anti-européen. De nombreuses voix ont ainsi protesté contre la décision imposée par la majorité alémanique, la plus virulente ayant été celle de Jean-Pascal Delamuraz, ce qui n'a pas manqué de lui attirer de nombreuses critiques.

Votation du 20 février 1994

Participation: 40.9%
Oui: 954'491 (51.9%) / cantons: 13 6/2
Non: 884'362 (48.1%) / cantons: 7

Mots d'ordre:

– Oui: PS, PE, AdI, PEP, DS, PdT; USS, ATE, Fédération suisse des cheminots et associations pour la protection de l'environnement.
– Non: PRD (3*), PDC (7*), UDC, PL, PdL (ex-PA), Lega; Vorort, USAM, CSCS, USP, Société des entrepreneurs, Fédération suisse du tourisme, TCS, ACS, Association des transporteurs routiers.

* Entre parenthèses: nombre de sections cantonales divergentes

Les partisans de l'initiative – socialistes, écologistes, minorités bourgeoises radicales et démocrates-chrétiennes, élus et populations de cantons concernés (notamment Uri) ainsi qu'associations de protection de l'environnement – ont mis en avant le fait que celle-ci était le complément idéal aux NLFA, à l'accord sur le transit avec l'UE et à la Convention alpine; elle permettrait à ces textes et projets de se concrétiser en obligeant réellement à transférer le trafic de transit, en constant accroissement, de la route au rail. Cela serait nécessaire pour protéger la région alpine contre la pollution atmosphérique et surtout le bruit. Ces nuisances seraient devenues insupportables dans certaines régions, notamment le canton d'Uri. De plus, un tel transfert permettrait au rail de regagner des parts de marché par rapport à la route; le rôle de cette dernière dans le trafic de marchandises n'a en effet cessé d'augmenter depuis plusieurs années. Le passage de la route au rail aurait en outre l'avantage de rentabiliser les futures infrastructures ferroviaires (NLFA) qui, sans cela, deviendraient largement déficitaires. Les partisans n'ont pas estimé que leur texte était anti-européen ou discriminatoire

vis-à-vis des transporteurs étrangers; selon eux, ces derniers et les Suisses devraient être traités de la même manière sur le plan juridique. Par ailleurs, en adoptant ce texte, la Suisse se poserait en exemple et en précurseur pour le reste de l'Europe.

Les opposants à l'initiative – une bonne part des partis bourgeois, les automobilistes, les transporteurs routiers ainsi que le gouvernement – ont affirmé que celle-ci créerait plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait. Sur le plan des principes, ils n'ont pas admis que l'on contredise la règle prescrivant le libre choix du moyen de transport. Manifestant également le souci de protéger l'arc alpin et de transférer le trafic de transit de la route au rail, ils ont reproché au texte son caractère contraignant. Selon eux, la politique fédérale vise un résultat identique en construisant les infrastructures nécessaires (NLFA notamment), mais en usant, afin qu'elles soient utilisées suffisamment, d'instruments conformes à l'économie de marché (taxes incitatives). Les opposants ont en outre relevé que les neuf dixièmes des marchandises transportées en Suisse transitaient déjà par le rail. Par ailleurs, ils ont mis en doute l'efficacité même des mesures proposées. Selon eux, l'initiative conduirait les routiers européens à contourner la Suisse, ce qui ne ferait que déplacer le problème ailleurs. De plus, seule une part minime du trafic dans les Alpes serait touchée; la majorité, soit le trafic intérieur et le trafic d'import-export ne serait pas concerné. Cela créerait de fait une inégalité entre les transporteurs suisses et étrangers. Ces derniers étant discriminés, les pays européens ne manqueraient certainement pas d'infliger à la Suisse des mesures de rétorsion, d'autant que plusieurs traités internationaux seraient violés (accord sur le transit notamment). D'autre part, l'initiative défavoriserait les régions alpines en empêchant la réalisation de certaines routes, en tête desquelles la N9 de Sierre (VS) à Brigue (VS), et y freinerait l'activité économique, commerciale et touristique.

La campagne sur cet objet fut très animée. Du côté des opposants, Adolf Ogi a manifesté un grand engagement pour que les projets de son département ainsi que l'accord sur le transit ne soient pas remis en cause. Un des points forts fut sa confrontation télévisée avec le Landamann d'Uri durant laquelle il s'est clairement rendu impopulaire en faisant montre d'une certaine arrogance en prétendant que Uri ne devait pas protester contre les décisions fédérales car c'était un canton subventionné à 100 pour cent. D'aucuns ont affirmé que la campagne avait connu là un tournant en Suisse alémanique. Par ailleurs, le chef du DFTCE n'a pas craint de dramatiser l'enjeu, assurant que les conséquences d'une acceptation seraient terribles, tant au niveau international (relations avec l'UE) que national (gel des constructions routières). De leur côté, les partisans de l'initiative n'ont pas été moins actifs et ont axé leur propagande sur les conditions de vie difficiles dans le canton d'Uri en raison du transit routier. Ils ont en outre concentré leurs attaques sur la personne d' Adolf Ogi.

L'analyse VOX de cette votation a mis en évidence le fait que l'acceptation de l'initiative a été principalement due à la division des partis bourgeois. Ainsi, près de la moitié des votants proches du parti démocrate-chrétien et un tiers des sympathisants radicaux ont voté oui. Le principal motif d'une acceptation était de type environnemental; l'idée de transférer le trafic de transit de la route au rail pour soulager l'environnement a rassemblé une majorité de personnes. Du côté du non, l'argument essentiel concernait la politique européenne; il s'agissait de respecter l'accord sur le transit et d'éviter des mesures de rétorsion. De fait, une certaine corrélation entre partisans d'une intégration européenne et opposants à l'initiative a été observée. Dans le sens inverse, la situation fut moins nette, même si les adversaires d'une adhésion à l'EEE furent nombreux à voter oui.²

Strassenverkehr

POSTULAT
DATUM: 22.03.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil des Etats a transmis le postulat (Po. 90.929) Lauber (pdc, VS) portant sur le réseau routier de montagne. Le député demande que **la Confédération intervienne financièrement dans les régions de montagne**, car les cantons ne seraient pas en mesure d'assurer des travaux selon lui indispensables, tels l'amélioration de la sécurité routière en construisant des galeries ou des ouvrages de défense contre les avalanches, par exemple. Cela devrait concerner prioritairement les routes d'accès aux stations touristiques dont la sécurité est insuffisante. Il s'agirait donc d'étendre le réseau des routes principales aux routes importantes en matière de développement touristique et de politique régionale, ce que permet la loi sur l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants. Le Conseil national a, quant à lui, transmis comme postulat la motion Schmidhalter (pdc, VS) (Mo. 90.955) de teneur presque identique. Le motionnaire s'attache, dans ce cas, aux routes d'accès aux grandes stations valaisannes (Zermatt, Saas-Fee et Loèche-les-Bains) ainsi que la route du Nufenen entre Airolo (TI) et Ulrichen (VS).³

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 15.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a révisé l'ordonnance sur les routes nationales afin de modifier le mode de **répartition des contributions versées par la Confédération aux cantons pour l'entretien et la surveillance du trafic** basé sur une réévaluation de la capacité financière de ceux-ci. Les dix-sept cantons les plus riches ont ainsi vu diminuer la participation fédérale, tandis que six autres enregistraient une augmentation (dont notamment le VS et le JU).⁴

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 05.08.1998
LAURE DUPRAZ

Le DETEC a ouvert une **procédure de consultation** relative à la révision partielle de **l'ordonnance** de 1963 de la **loi sur la circulation routière**. Moritz Leuenberger a exprimé son intention d'abaisser le taux maximal d'alcoolémie de 0,8 à 0,5 pour mille et de s'aligner sur la plupart des pays européens. Cette modification est de la compétence du Conseil fédéral, mais le DETEC a souhaité procéder à une consultation auprès des cantons et milieux intéressés avant que l'exécutif ne prenne sa décision. Le projet vise également à renforcer la durée du retrait de permis pour les récidivistes et à introduire des contrôles systématiques. Les propositions ont eu dans l'ensemble des échos plutôt positifs. Toutefois, la plupart des cantons et le Parti radical ont demandé un assouplissement des mesures pour les chauffeurs dont le taux d'alcoolémie se situerait entre 0,5 et 0,8 gramme pour mille. Ils ont aussi demandé que le retrait de permis ne soit envisagé qu'à partir de 0,8 pour mille. On compte parmi les opposants fermes au projet trois cantons romands (Vaud, Neuchâtel et Valais), le TCS, l'ACS, l'ASTAG, le PdL, l'UDC, Gastrosuisse et la Fédération suisse des vigneronns.⁵

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 09.02.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Sous l'égide de l'OFROU, les cantons du Valais et de Vaud, ainsi que les partenaires locaux ont négocié les derniers détails de la route Villeneuve (VD)-Le Bouveret (VS). La **"Transchablaisienne"** avait été prévue dans un arrêté du Conseil fédéral de 1961. Initialement conçu comme une rectiligne coupant à travers la réserve des Grangettes, son élaboration avait été bloquée et confiée à un comité de pilotage. Par le biais d'une analyse multicritère détaillée, une esquisse et un compromis s'étaient dégagés en 1999. Lors des dernières négociations, le comité de liaison mis en place par les associations écologistes a obtenu l'aménagement de quatre petites zones humides supplémentaires destinées à certains oiseaux d'eau. Le tronçon vaudois de la route coûtera CHF 72,6 millions, alors que la partie valaisanne est dévisée à CHF 70 millions. La Confédération paiera près des deux tiers de la facture.⁶

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 08.11.2004
PHILIPPE BERCLAZ

La proposition du Conseil fédéral de **nouvelles coupes budgétaires de CHF 233 millions** pour les trois prochaines années **dans le secteur des routes** a provoqué une levée de bouclier des cantons de Berne, du Jura, de Neuchâtel et du Valais. Ces mesures d'économies se sont ajoutées à celles déjà prévues par le 7e programme d'investissement à long terme des routes nationales. Les quatre cantons ont demandé au Conseil fédéral de tenir ses promesses et d'achever la construction des autoroutes A5 (évitement de Bienne et tunnel de Serrières), A16 (Boncourt - Porrentruy, Delémont - Choindrez et Moutier - Tavannes) et A9 (Sierre Est - Viège Est). Afin de protester contre les coupes, ils ont appelé leurs citoyens à manifester leur mécontentement sur la place fédérale. 2'000 Jurassiens, Valaisans, Neuchâtelois et Bernois se sont déplacés pour réclamer l'achèvement du réseau autoroutier dans leur

canton.⁷

MOTION

DATUM: 05.12.2019
NIKLAUS BIERI

Zwei Tage bevor die Bevölkerung von Mitholz von der Arbeitsgruppe Mitholz über Räumungsvarianten informiert wurde, reichte Ständerat Beat Rieder (cvp, VS) am 27. September 2019 eine Motion zur **Sicherstellung der Verkehrserschliessung von Kandersteg und Wallis während den Räumungsarbeiten** ein. Der Motionär forderte die rasche Erstellung einer zweispurigen Strasse, welche Kandersteg und das Wallis von Norden her mit derselben Kapazität erschliessen soll, wie die bestehende, aber bei der Räumung des Munitionslagers gefährdete Strasse. Am selben Tag reichte Nationalrat Alfred Röstli (svp, BE) eine gleichlautende Motion (19.4345) im Nationalrat ein.

Der Bundesrat empfahl beide Motionen zur Ablehnung: Da die Sicherheit von Strasse und Schiene beim Bund oberste Priorität geniessen und der Kanton Bern zudem eine Notumfahrung plane, seien weitere Massnahmen nicht notwendig. Bundesrätin Sommaruga sagte im Ständerat, der sich in der Wintersession 2019 mit der Motion Rieder befasste, dass der Bundesrat keine Parallelstrukturen neben der Projektgruppe des VBS aufbauen wolle, «sonst hat das ASTRA dann schon einen Auftrag, während das VBS noch am Überprüfen ist». Diese Ansicht des Bundesrates teilte der Ständerat nicht: Mit 24 zu 15 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) nahm die kleine Kammer die Motion Rieder an.⁸

Eisenbahn

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 27.08.1992
SERGE TERRIBILINI

Malgré les nombreuses négociations menées avec le canton du Valais et la Confédération, les CFF ont **finalemt décidé de supprimer dès 1993 le transport des automobiles à travers le Simplon**. La régie a invoqué pour cela la diminution de la demande, la suppression de la contribution de la Confédération ainsi que d'autres investissements urgents à faire. Cela a provoqué la grogne du canton du Valais et une pétition munie de 25'000 signatures a été déposée à la Chancellerie fédérale. Le parlement s'est également penché sur le sujet. Ainsi, le Conseil des Etats a transmis la motion Bloetzer (pdc, VS) (Mo. 91.3399) demandant que le transport d'automobiles accompagnées à travers le Simplon soit inclus dans les prestations des CFF susceptibles de bénéficier d'indemnités, ceci afin de contrecarrer le projet de la régie. Pour sa part, le Conseil national a rejeté ce texte ainsi qu'une motion Schmidhalter (pdc, VS) (Mo. 91.3396) de même teneur. La Chambre a en effet estimé que cela n'était pas opportun car, lors de la discussion en 1986 sur le mandat des CFF, une telle proposition avait déjà été refusée. Elle a ajouté que le transport par route pouvait suffire et que la demande de transport ferroviaire de voitures était par trop en baisse pour qu'il faille intervenir.⁹

Bildung, Kultur und Medien

Kultur, Sprache, Kirchen

Sprachen

STANDESINITIATIVE
DATUM: 17.09.1992
MARIANNE BENTELI

Um die **Mehrausgaben, die ihnen aus der Zweisprachigkeit entstehen**, wenigstens teilweise abzugelten, reichten die Kantone Freiburg und Wallis je eine entsprechende Standesinitiative ein. Sie schlossen sich damit dem ebenfalls zweisprachigen Kanton Bern an, welcher bereits im Vorjahr einen analogen Vorstoss eingereicht hatte.¹⁰

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 23.07.1993
MARIANNE BENTELI

Im an der Sprachgrenze gelegenen Walliser Ort Sierre/Siders wurden im Herbst auf Druck von engagierten Eltern und als eidgenössische Premiere 16 französischsprachige Mädchen und Buben einem deutschsprachigen Kindergarten zugewiesen. Interesse an Pilotprojekten auch auf Schulstufe meldeten der Kanton Freiburg (mit geplanten **zweisprachigen Schulklassen** in Freiburg und Murten) sowie die Stadt Biel an.¹¹

STANDESINITIATIVE
DATUM: 15.06.1994
MARIANNE BENTELI

Die kleine Kammer lehnte auf Antrag ihrer Kommission diskussionslos drei ähnlichlautende **Standesinitiativen** der Kantone Bern, Freiburg und Wallis ab, welche verlangten, der Bund solle die zweisprachigen Kantone bei ihren besonderen Leistungen zur Erhaltung und **Förderung der Mehrsprachigkeit** finanziell unterstützen. Die Kommission stellte in Aussicht, dass je nach Ausgestaltung des Sprachenartikels gewisse Beiträge eventuell möglich werden könnten, betonte aber auch ganz klar, dass die Mehrsprachigkeit eines Kantons nicht in erster Linie eine Belastung, sondern eine Bereicherung von nicht zu unterschätzendem Wert darstelle.¹²

KANTONALE POLITIK
DATUM: 30.12.1994
MARIANNE BENTELI

Die an der Sprachgrenze gelegene Gemeinde Sierre/Siders (VS) weitete das im Vorjahr auf Kindergartenstufe eingeführte Pilotprojekt eines **zweisprachigen Unterrichts** auf die Primarschulen aus. Das Westschweizer Institut für pädagogische Forschung will hier während sieben Jahren mit zwei Modellen Erfahrungen sammeln. Im Kanton Wallis soll zudem vom Sommer 1995 an in allen Mittelschulen und Gymnasien ein Fach in der zweiten Sprache unterrichtet werden. Das Wallis hat damit in Sachen zweisprachiger Unterricht an öffentlichen Schulen die Führung übernommen. Im Kanton Freiburg, der in den vergangenen Jahren mehrfach sein Interesse an Versuchen mit zweisprachigen Unterrichtsformen bekundet hatte, wurde in Villars-sur-Glâne auf Druck der Eltern erstmals eine zweisprachige Kindergartenklasse eröffnet. Der Berner Stadtrat überwies ein Postulat zur Prüfung der Möglichkeit, an den Stadtberner Schulen verschiedene Fächer französisch zu unterrichten.¹³

STANDESINITIATIVE
DATUM: 01.02.1995
MARIANNE BENTELI

Nach dem Ständerat lehnte auch der Nationalrat diskussionslos und mit deutlicher Mehrheit drei **Standesinitiativen** der Kantone Bern, Freiburg und Wallis ab, mit denen diese eine Bundesentschädigung für ihre **durch die Zweisprachigkeit bedingten Mehrkosten** verlangten. Die grosse Kammer übernahm dabei die Argumentation des Ständerates und ihrer vorberatenden Kommission, wonach Zwei- und Mehrsprachigkeit im administrativen und im schulischen Bereich zwar zusätzliche Kosten verursache, eine Sprachenvielfalt innerhalb der Kantonsgrenzen aber bereichernd sei. Einzelne Sprecher machten geltend, für die Unterstützung der mehrsprachigen Kantone könne es auch noch andere Wege als jene über direkte Bundessubventionen geben, so etwa über den interkantonalen Finanzausgleich.¹⁴

KANTONALE POLITIK
DATUM: 14.09.2000
MARIANNE BENTELI

Jene Kantone in der Westschweiz (Wallis und Waadt), die bereits früher den zweisprachigen Unterricht zumindest probenhalber in einzelnen Schulen eingeführt hatten, betonten zwar den **pädagogischen Gewinn dieses Modells**, der in der Schüler- und Elternschaft generell auf ein sehr positives Echo stosse, machten aber auf die Schwierigkeit aufmerksam, **genügend zweisprachige Lehrpersonen zu finden**, weshalb auf einen weiteren Ausbau des Angebots verzichtet werden müsse. Demgegenüber prüften weitere welsche Kantone (Genf, Jura, Neuenburg) Möglichkeiten des teilweisen Immersionsunterrichts.¹⁵

BERICHT
DATUM: 11.12.2015
MELIKE GÖKCE

Im Dezember dieses Jahres verabschiedete der Bundesrat zum sechsten Mal seit 1999 den **periodischen Bericht zur Europäischen Charta der Regional- oder Minderheitensprachen** für die Schweiz. Der Bericht enthält Erläuterungen zur aktuellen Situation der Landessprachen, zu allfälligen neuen Rechtsinstrumenten sowie zur Umsetzung der Empfehlungen von Ministerkomitees des Europarats und Expertenkomitees. Gründend auf den fünften Bericht vom November 2012 nimmt der aktuelle Bericht in drei Hauptteilen Stellung zu ebendiesen Empfehlungen und umfasst die Zeitspanne von 2012 bis 2015.

Im ersten Teil des Berichtes wird der Fokus auf neue Statistiken bezüglich der Sprachentwicklung sowie geltenden gesetzlichen Grundlagen zur Förderung der Sprachen in der Schweiz gesetzt. Der Bericht zeigt hierbei auf, dass die Verteilung der Sprachen in den vergangenen Jahrzehnten relativ stabil geblieben ist: Von den befragten Personen der ständigen Wohnbevölkerung ab 15 Jahren gaben für die Jahre 2011–2013 63,9% Deutsch, 22,5% Französisch, 8% Italienisch und 0,5% Rätoromanisch als Hauptsprache an. Der Anteil der Nichtlandessprachen liegt mit 19,7% indes sogar höher als Italienisch und Rätoromanisch zusammengenommen, wobei sich hierbei wesentliche Unterschiede in der Verteilung der Sprachen auf die einzelnen Sprachregionen ausmachen lassen. Im Rahmen des internationalen Sprachenrechts

sowie sprachrechtlichen Bestimmungen in der Bundesverfassung hat sich seit den letzten zwei Berichten keine Veränderung eingestellt. Bezüglich der Verordnung über die Landessprachen (Sprachenverordnung, SpV, SR 441.11), welche konkrete Fördermassnahmen festlegt, wurden jedoch gewisse Bestimmungen – insbesondere bei der Verwendung der Amtssprache im Bereich der Bundesverwaltung – ausfindig gemacht, die nicht ganz den Anforderungen entsprachen, weshalb man 2014 eine Revision der SpV vornahm. Weitere Fördermassnahmen sollen mit der Kulturbotschaft 2016–2020 umgesetzt werden, welche im Juni 2015 vom Parlament verabschiedet worden war und innerhalb derer die Sprachpolitik auf der Handlungsbahn des „gesellschaftlichen Zusammenhaltes“ eine relevante Rolle spielt.

Im zweiten Teil wird die Entwicklung der schweizerischen Massnahmen zur Umsetzung der Charta aufgegriffen und damit verbunden auf eine Reihe von Fragen eingegangen, welche der Europarat aufgrund der Empfehlungen des Expertenkomitees aufgeworfen hatte. Das Komitee erbat beispielsweise Erörterungen zur Situation und zur Stellung des Frankoprovenzalischen in der Schweiz. Diese aus dem Vulgärlatein hervorgegangene Sprache war für mehrere Jahrhunderte u.a. auch in der französischen Schweiz Alltagssprache in allen Bereichen des öffentlichen und privaten Lebens. Heutzutage gilt sie hingegen als eine verschwindende Sprache, weshalb sie von der UNESCO im Atlas der gefährdeten Sprachen aufgelistet wird. Während das Frankoprovenzalische in den Kantonen Wallis und Freiburg immerhin noch von Teilen der älteren Generation gesprochen wird, ist es in den Kantonen Genf, Neuenburg und Waadt nahezu gänzlich aus dem Sprachgebrauch verschwunden. Dennoch zeigen die einzelnen Kantone, mitunter auch auf Vereinsebene, grosses Interesse an Fördermassnahmen zum Erhalt der Sprache.

Eine weitere Fragestellung zielte in Richtung der Fahrenden in der Schweiz. Hierbei solle erörtert werden, wie es um die Finanzhilfen an Fahrendenorganisationen und Förderinstrumente der jensichen Sprache sowie deren Förderung in den Medien steht. Bereits in der Vernehmlassung des fünften Berichtes wurde darauf verwiesen, dass die finanzielle Hilfe für Fördermassnahmen der jensichen Sprache und Kultur im Rahmen der Kulturbotschaft 2016–2020 erhöht werden solle. Auch wenn die Fahrenden in Bezug auf die mediale Förderung ihrer Sprache keinen expliziten Wunsch geäussert haben, habe sich das BAK bereit erklärt, Untersuchungen zur allfälligen Unterstützung eines möglichen Schulprojektes vorzunehmen, welches den jensichen Kindern während ihrer Reisezeit den Fernunterricht erleichtern soll.

Der dritte und letzte Teil beschäftigt sich mit den Berichten zu den Kantonen Graubünden und Tessin und zeigt auf, wie es um die Umsetzung der Charta bezüglich des Rätoromanischen und Italienischen steht. Das Expertenkomitee erbat hierbei u.a. Informationen zur jüngsten Entwicklung in den Bereichen der Gemeindefusionen, des Rumantsch Grischun und natürlich des Erhalts und der Förderung der rätoromanischen Sprache im Allgemeinen. Das kantonale Sprachengesetz sieht für den Zusammenschluss mehrerer ein- bzw. mehrsprachiger Gemeinden vor, dass die Bestimmungen über den Gebrauch der Amts- und Schulsprache eine sinngemässe Anwendung finden sollen. Da das Gesetz aus der Minderheitenperspektive formuliert ist und unter dem Begriff „einsprachig“ lediglich Rätoromanisch und Italienisch inkludiert werden, kann diese Regelung bei Fusionen über den deutschsprachigen Grenzraum hinweg keine adäquate Anwendung finden. Diese Lücke sei jedoch durchaus gewollt und fordere zugleich das soziolinguistische Umfeld auf, in gemeinsamen Diskussionen und verbindlichen Absprachen nach Bottom-up-Lösungen zu suchen. Bezüglich des Rumantsch Grischun gäbe es keine Erneuerungen des Standes von 2011/2012 zu verkünden. Seit dem letzten Bericht habe hier kein Wechsel hin zu den Idiomen oder in umgekehrte Richtung stattgefunden, weshalb eine Verlagerung der Diskussion – noch immer mit dem Fokus auf das Koexistenzmodell – auf sprachdidaktische Fragen stattgefunden habe. Die Diskussion um die Minderheitensprache im Allgemeinen geriet mit dem Aufkommen der kantonalen Fremdspracheninitiative zunächst etwas in den Hintergrund. Nachdem der Grosse Rat diese aber in seiner Aprilsession 2015 für ungültig erklärt hatte, gilt es nun den Verwaltungsgerichtsentscheid über die eingereichte Verfassungsbeschwerde des Initiativkomitees abzuwarten, bevor das Thema wieder aufgegriffen wird.

Der Kanton Tessin hatte zwischenzeitlich neu das Gesetz zur Kulturförderung sowie die entsprechende Durchführungsverordnung verabschiedet, welche explizit die Bedeutung des Erhaltes und der Förderung der italienischen Sprache und Kultur erwähnen; sei dies durch die Bewahrung des materiellen und immateriellen Kulturerbes, durch Finanzbeiträge im Bereich Kulturaustausch oder Beteiligung an ausgewählten ausserkantonalen Veranstaltungen. Besonders erfreulich waren indes auch die Entwicklungen bezüglich des Italienischen in der Bundesverwaltung: Die Kulturbotschaft 2016–2020 nimmt dessen Verbreitung und Förderung neu als zentralen

Bestandteil in die Handlungssache „gesellschaftlicher Zusammenhalt“ auf; seit 2013 wird die Stelle als Delegierte des Bundesamtes für Mehrsprachigkeit, welches im EFD angesiedelt ist, von einer Tessinerin besetzt.¹⁶

1) FF, II, 1990, p.1163ss.; Presse des 12.2. et 12.5.90; BÜZ, 17.4.90; Suisse, 8.5.90; NF et NZZ, 26.6.90 ainsi que DP, 995, 17.5.90.

2) FF, 1994, II, p. 690 ss.; Hardmeier und Linder (1994). Analyse des votations fédérales du 20 février 1994, Vox 52; Presse des mois de janvier & février et 6.5.94.

3) BO CE, 1991, p. 230 s.; BO CN, 1991, p. 762 s.

4) Presse du 15.12.92.

5) Presse des 2.4 et 7.7.98; LT, 5.8.98.

6) LT, 9.2.02.

7) Presse du 3.7 et 8.11.04 (manifestation); QJ, 9.7.04; LT, 19.10.04; 24h, 5.11.04.

8) AB SR, 2019, S. 1084 f.; Curia vista, Geschäft 19.4345

9) BO CE, 1992, p. 152 ss.; BO CN, 1992, p. 1433 ss.; NF, 8.1 et 22.12.92; presse du 4.3, 11.3 et 28.8.92. NQ, 22.12.92.

10) Verh. B.Vers., 1992, IV/V, S. 20 f.

11) NQ, 5.3., 12.5. und 14.7.93; NZZ, 2.7.93; LZ, 13.7.93; TA, 23.7.93.

12) AB SR, 1994, S. 709 ff.

13) NQ, 25.4.94; Bund, 4.7.94; Lib., 26.4., 19.7., 30.8. und 23.9.94; BZ, 18.11.94.

14) AB NR, 1995, S. 224 ff.

15) LT, 28.1.00; AZ, 12.2.00; TA, 15.2.00; QJ, 11.9.00; Ww, 14.9.00.

16) Periodischer Bericht zur Europäischen Charta der Regional- oder Minderheitensprache vom 11.12.2015