

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 03.019/4389)
 Für Eintreten 129 Stimmen
 Dagegen 36 Stimmen

Le président (Christen Yves, président): Nous votons maintenant sur la proposition de renvoi.

Abstimmung – Vote
 Für den Antrag Studer Heiner 15 Stimmen
 Dagegen 148 Stimmen

Bundesgesetz über die gebrannten Wasser
Loi fédérale sur l'alcool

Detailberatung – Examen de détail

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung, Ingress
Antrag der Kommission
 Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, ch. I introduction, préambule
Proposition de la commission
 Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 23bis
Antrag der Mehrheit
Abs. 2bis
 Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit
 (Tschuppert, Baader Caspar, Blocher, Bührer, Engelberger, Kaufmann, Laubacher, Oehrli, Pelli, Wandfluh)
Abs. 2bis
 Die Steuer wird um 100 Prozent erhöht

Antrag der Minderheit
 (Baader Caspar, Engelberger, Kaufmann, Laubacher, Oehrli, Tschuppert, Wandfluh)
Abs. 2ter
 Die Steuer wird um 20 Prozent ermässigt für Brände aus Obst, Früchten und Beeren.

Art. 23bis
Proposition de la majorité
AI. 2bis
 Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité
 (Tschuppert, Baader Caspar, Blocher, Bührer, Engelberger, Kaufmann, Laubacher, Oehrli, Pelli, Wandfluh)
AI. 2bis
 L'impôt est augmenté de 100 pour cent pour les boissons

Proposition de la minorité
 (Baader Caspar, Engelberger, Kaufmann, Laubacher, Oehrli, Tschuppert, Wandfluh)
AI. 2ter
 L'impôt est réduit de 20 pour cent pour les eaux-de-vie de fruits et de baies.

Abs. 2bis – AI. 2bis

Abstimmung – Vote
 Für den Antrag der Mehrheit 123 Stimmen
 Für den Antrag der Minderheit 48 Stimmen

Abs. 2ter – AI. 2ter

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 03.019/4392)
 Für den Antrag der Minderheit 56 Stimmen
 Dagegen 113 Stimmen

Ziff. II

Antrag der Kommission
 Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. II

Proposition de la commission
 Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 03.019/4393)
 Für Annahme des Entwurfes 137 Stimmen
 Dagegen 32 Stimmen

02.422

Parlamentarische Initiative

Hegetschweiler Rolf.
Ladenöffnungszeiten in Zentren
des öffentlichen Verkehrs
Initiative parlementaire
Hegetschweiler Rolf.
Heures d'ouverture des commerces
dans les centres de transports publics

Erste Phase – Première étape

Einreichungsdatum 17.04.02
Date de dépôt 17.04.02
Bericht KVF-NR 11.11.02
Rapport CTT-CN 11.11.02
 Nationalrat/Conseil national 29.09.03 (Erste Phase – Première étape)

Antrag der Mehrheit
 Der Initiative Folge geben

Antrag der Minderheit
 (de Dardel, Aeschbacher, Fehr Jacqueline, Häggerle, Hollenstein, Jossen, Pedrina)
 Der Initiative keine Folge geben

Proposition de la majorité
 Donner suite à l'initiative

Proposition de la minorité
 (de Dardel, Aeschbacher, Fehr Jacqueline, Häggerle, Hollenstein, Jossen, Pedrina)
 Ne pas donner suite à l'initiative

Hegetschweiler Rolf (R, ZH): Meine Parlamentarische Initiative betrifft Verkaufsgeschäfte in Zentren des öffentlichen Verkehrs, also Läden in grossen Bahnhöfen. Sie will stossende Differenzen bezüglich Ladenöffnungszeiten und Anstellungsbedingungen des Verkaufspersonals beseitigen. Lange Zeit konnten die Läden in grossen Bahnhöfen länger offen halten als die Verkaufsgeschäfte ausserhalb. Inzwischen wurden die Ladenöffnungszeiten aber weitgehend liberalisiert.

Ein Bundesgerichtsentscheid vom März 2002 hat nun wieder eine Ungleichbehandlung geschaffen, die stossend ist und sowohl bei den SBB, den Ladenbetreibern wie beim Personal auf Unverständnis stösst. Für die Ladenöffnungszeiten sind in erster Linie die Kantone und Gemeinden zuständig. Eine Ausnahme bilden die Verkaufsgeschäfte in und an Bahnhöfen. Gemäss Artikel 39 des Eisenbahngesetzes können Bahngesellschaften so genannte Bahnnebenbetriebe einrichten, wenn diese den Bedürfnissen der Kunden entsprechen. Die Zuständigkeiten für Öffnungszeiten von Ladengeschäften allgemein und von solchen in Bahnhöfen sind also unterschiedlich.



Diese unterschiedliche Zuständigkeit führt nun zur stossenden Situation, dass Läden in Bahnhöfen nach kantonalem Recht zwar offen halten könnten, aber nach Bundesrecht am Sonntag kein Personal beschäftigen dürfen. Für bestimmte Betriebe sieht das Gesetz zwar Ausnahmen von diesem Verbot vor. Weil für die Definition dieser Ausnahmen zwei unterschiedliche Begriffe, nämlich «Betriebe für Reisende» und «Bedürfnisse der Reisenden», für ein und dieselbe Sache verwendet werden, hat sich das Bundesgericht bereits mehrmals mit dieser Sache befassen müssen. Da, wie gesagt, in den letzten Jahren viele Kantone ihre Ladenöffnungszeiten liberalisiert oder die entsprechenden Vorschriften ganz abgeschafft haben, ist der erwähnte Konflikt mit dem Arbeitsgesetz entstanden, was kein Mensch begreift.

In der Praxis führen diese Unklarheiten dazu, dass Tankstellenshops, die ein immer grösseres Sortiment anbieten, wie Pilze aus dem Boden schiessen. Die Kantone, die das Gesetz vollziehen sollten, stellen sich auf folgenden Standpunkt: Wenn die Ladenöffnungszeiten durch eine Volksabstimmung liberalisiert werden, wäre es lächerlich, aufgrund des Arbeitsgesetzes die Beschäftigung von Personal zu verbieten.

Was die Bedürfnisse der Reisenden sein sollen, haben bis jetzt also die Richter, nicht die Bahnkunden entschieden: Socken und Strümpfe ja, Hemden und Krawatten nein; Schuhsohlen reparieren ja, aber Schuhe verkaufen nein; Reisegepäck ja, Reisepullover nein; Weine und Spirituosen ja, aber nur sofern sie von Lebensmittelgeschäften verkauft werden, Weine und Spirituosen nein, sofern sie von einem Weingeschäft verkauft werden. Die Liste liesse sich beliebig fortsetzen.

Für das Verkaufspersonal in den Zentren des öffentlichen Verkehrs bedeutet die ständige Diskussion über die Zulässigkeit der Sonntagsarbeit eine enorme Verunsicherung. Wenn das Seco keine Ausnahmebewilligungen erteilt, so wären allein in den Bahnhöfen Zürich Hauptbahnhof und Stadelhofen über 100 Arbeitsplätze gefährdet. Das Problem ist aber in Bern, Basel, Genf, Lausanne und Lugano genau dasselbe, und in Bahnhöfen und Flughäfen wären gesamtschweizerisch weit mehr als 1000 Arbeitsplätze gefährdet. Das Verkaufspersonal erleidet durch die Sonntagsarbeit in den Zentren des öffentlichen Verkehrs keine Nachteile, im Gegenteil: Beim Verkaufspersonal sind die Sonntagsarbeits-einsätze sehr beliebt, weil sie einen Lohnzuschlag sowie einen freien Tag unter der Woche bringen. Viele Teilzeitangestellte wollen sogar ausschliesslich an Sonn- und Feiertagen arbeiten.

Die mit dem Vorstoss angestrebte Teilrevision von Artikel 39 des Eisenbahngesetzes soll Klarheit bringen und den als Bahnnebenbetriebe qualifizierten Unternehmen, unabhängig von Branchen- und Sortimentsbeschränkungen, den Sonntagsverkauf ermöglichen. Die Gesetzesänderung soll den Bahnunternehmen gesamtschweizerisch klare Leitplanken für die inskünftige Nutzung bringen. Nicht jede kleine Bahnhauptstation soll als Zentrum des öffentlichen Verkehrs gelten. Dies soll nur für Bahnhöfe mit überregionaler Bedeutung Geltung haben, in welchen Schnellzüge oder S-Bahnen Halt machen und welche ein entsprechend zahlreiches, durchmisches Publikum aufweisen. Im Weitern geht es auch im Interesse des öffentlichen Verkehrs und der Bahnkundschaft darum, die Bahnhöfe als attraktive, belebte und entwicklungsfähige Standorte zu erhalten und zu fördern. Die vorgeschlagene Gesetzesänderung hat keinen Wildwuchs von Bahnnebenbetrieben zur Folge. Standortgemeinden und Konkurrenten können bei den eisenbahnrechtlichen Aufsichtsbehörden eine Überprüfung der Qualifikation als Bahnnebenbetriebe verlangen.

Ich bitte Sie also im Interesse aller Betroffenen – also der SBB, der Geschäftsbetriebe, des Verkaufspersonals und vor allem auch der Bahnkunden –, die Parlamentarische Initiative zu unterstützen.

de Dardel Jean-Nils (S, GE): Ceux qui ont écouté M. Hegetschweiler auront compris que l'auteur de l'initiative parle-

mentaire a fait une proposition qui est une réaction à un arrêt du Tribunal fédéral du 22 mars 2002. Le Tribunal fédéral, dans cet arrêt, a considéré que certains commerces de la gare de Zurich ne pouvaient pas employer des salariés le dimanche.

De l'avis de la minorité, l'initiative parlementaire Hegetschweiler est mal conçue, mal formulée et mal pensée. M. Hegetschweiler attribue en effet à la loi fédérale sur les chemins de fer ce qui résulte en réalité de l'application de la loi sur le travail. C'est d'ailleurs une erreur d'aiguillage qui a conduit cette initiative à la Commission des transports et des télécommunications, parce qu'elle aurait dû être transmise à la Commission de l'économie et des redevances.

Il est clair que les législations cantonales sur la fermeture des commerces ne s'appliquent pas dans les gares CFF, mais la loi sur le travail s'y applique et elle ne permet pas l'emploi de salariés le dimanche dans les cas où l'entreprise ne fournit pas des services ou des marchandises qui répondent aux besoins particuliers des voyageurs. Dans l'arrêt du 22 mars 2002, que M. Hegetschweiler n'aime pas, le Tribunal fédéral a simplement confirmé cette règle.

De l'avis de la minorité, il s'agit d'une très bonne jurisprudence du Tribunal fédéral pour plusieurs raisons.

D'abord, le refus en votation populaire de la loi sur le travail, en 1996, est très largement tributaire de la question du travail du dimanche et du principe de l'interdiction du travail du dimanche. On peut donc dire que cette interdiction, prévue par la loi sur le travail, a une très grande légitimité populaire et démocratique. D'ailleurs, l'arrêt du Tribunal fédéral combattu par M. Hegetschweiler confirme cette légitimité.

Ensuite, les votations populaires cantonales en septembre 2002 à Bâle, Zoug et Soleure, ont montré un attachement d'une bonne partie de la population suisse à la réglementation des heures d'ouverture des magasins, y compris le dimanche – donc, avec non-ouverture des magasins le dimanche –, ce qui va très exactement à l'encontre de la conception de l'initiative. En réalité, il s'agit d'une initiative «zuricho-zurichoise» qui considère manifestement que ce qui se passe à Zurich vaut nécessairement pour toute la Suisse.

M. Hegetschweiler prétend aussi que les emplois dans le secteur de la vente de détail sont mis en danger par cet arrêt du Tribunal fédéral. En réalité, le travail du dimanche dans les gares profite essentiellement aux grandes chaînes commerciales, et non pas aux petites ou moyennes entreprises. Il donne aux grandes chaînes commerciales un avantage dans la concurrence au préjudice des PME, ce qui conduit tendanciellement à des pertes d'emplois et non pas à une augmentation des emplois, comme le prétend faussement l'auteur de l'initiative. Il est donc faux de prétendre que l'ouverture du dimanche crée des emplois. Cela crée surtout des coûts supplémentaires payés par les consommateurs et par une augmentation des prix, des prix payés par les consommateurs ou payés par de mauvaises conditions de travail ou de bas salaires qui doivent être supportés par les salariés de ces entreprises.

Le problème soulevé par M. Hegetschweiler ne concerne pas seulement les gares et les gares CFF, mais aussi les stations-service sur les grandes routes, les stations de transports publics et les aéroports. Dans tous ces secteurs, comme dans les gares, il y a très peu de conventions collectives, les salaires sont bas, les horaires de travail longs et irréguliers et quand il y a travail du dimanche, les conditions de travail sont pires encore.

Pour toutes ces raisons, nous vous recommandons de suivre l'avis de la minorité et de ne pas donner suite à cette initiative parlementaire.

Bezzola Duri (R, GR), für die Kommission: Bei der Parlamentarischen Initiative Hegetschweiler geht es um die Läden in den Bahnhöfen, um die unbefriedigende Situation im Zusammenhang mit den Ladenöffnungszeiten. Die Situation ist vor allem deshalb unbefriedigend, weil Unternehmungen in Bahnhöfen und Flughäfen ihre Geschäfte an Sonntagen offen halten können, Personal aber nicht oder nur mit Aus-

nahmebewilligungen beschäftigen können. Unbefriedigend ist die Situation aber auch, weil Autobahnrasitäten- und Tankstellenshops nicht die strengen arbeitsgesetzlichen Bestimmungen einhalten müssen. Unbefriedigend ist die Lage aber auch nach dem Bundesgerichtsentscheid vom 22. März 2002. Das Bundesgericht will im Wesentlichen seine bisherige restriktive Praxis zementieren und diese Praxis auch für die Flughäfen bestätigen.

Welche Position nimmt die Kommissionsmehrheit ein? Mit 10 zu 7 Stimmen bei 2 Enthaltungen beantragt die Kommission, der Parlamentarischen Initiative Hegetschweiler Folge zu geben. Dies aus folgenden Gründen: Die Entwicklung der letzten Jahre hat landesweit eine Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten gebracht. Diese Liberalisierung steht in Widerspruch zum bestehenden starren Verbot der Sonntagsarbeit im Arbeitsgesetz. Diese starre Haltung hat zu einer unhaltbaren Situation in den Zentren des öffentlichen Verkehrs geführt. Die Läden an Bahnhöfen auch an Sonntagen offen zu halten entspricht natürlich einem Bedürfnis der Geschäfte, der Arbeitnehmer, der Bahnen und damit des öffentlichen Verkehrs der Kantone und Gemeinden, vor allem aber auch der ganzen Bevölkerung. Es könnten damit Arbeitsplätze erhalten und neue geschaffen werden. Auch die Sicherheit für alle Reisenden kann durch flexible Ladenöffnungszeiten in Bahnhöfen nachweislich erhöht werden. Die Mehrheit der Kommission hält zudem fest, dass die Förderung der Läden in den Zentren des öffentlichen Verkehrs auch raumplanerisch und umweltpolitisch sinnvoll ist, weil diese in einer starken Konkurrenz zu den Tankstellen- und Autobahnrasitätenshops stehen, in welchen dem Automobilisten an sieben Tagen die Woche das volle Verkaufssortiment angeboten wird.

Nun noch kurz zur Position der Minderheit – Kollege de Dardel hat das bereits erwähnt –: Die Minderheit der Kommission wehrt sich grundsätzlich gegen eine Aushöhlung des Arbeitsgesetzes. Sonntagsarbeit sei sehr oft mit unbefriedigenden Arbeitsverhältnissen verbunden. Ohne sozialpolitische Leitplanken sei Sonntagsarbeit undenkbar. Sonntagsverkäufe generierten gemäss Minderheit keinen zusätzlichen Mehrwert, sondern die gleichen Verkäufe würden über einen längeren Zeitraum erfolgen. Die Sonntagsarbeit sollte nur für Tätigkeiten zugelassen werden, die den Bedürfnissen der Reisenden dienen.

Die Mehrheit der Kommission kommt zum Schluss, dass hier Handlungsbedarf besteht, und zwar im Sinne einer Liberalisierung der Öffnungszeiten, insbesondere in Zentren des öffentlichen Verkehrs.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist noch nicht abschliessend geklärt, in welches Gesetz die Ausnahmebewilligung für den Sonntagsverkauf in Zentren des öffentlichen Verkehrs aufgenommen werden soll – ob ins Arbeitsgesetz oder ins Eisenbahngesetz –, weil mehrere Ebenen beteiligt sind. Für die Ladenöffnungszeiten sind grundsätzlich die Kantone und Gemeinden zuständig; der Bund definiert die arbeits- und sozialpolitische Vorgabe zur Sonntagsarbeit im Arbeitsgesetz; und die SBB bzw. die Bahnen sind für die Einrichtung von Nebenbetrieben in den Bahnhöfen zuständig. Dazu kommt, dass viele Kantone in den letzten Jahren ihre Ladenöffnungszeiten weitgehend liberalisiert haben.

Im Namen der Kommissionsmehrheit bitte ich Sie, der Parlamentarischen Initiative Hegetschweiler Folge zu geben.

Aeschbacher Ruedi (E, ZH): Herr Bezzola, Sie haben gesagt, die Erweiterung der Ladenöffnungszeiten in der Nacht und an Sonntagen schaffe wirtschaftliche Vorteile und vor allem Arbeitsplätze. Da muss ich Sie fragen: Haben Sie den Eindruck, dass durch die Erweiterung der Ladenöffnungszeiten auch nur ein Franken mehr in den Portemonnaies der Bevölkerung vorhanden ist, mit dem dann ein grösserer Umsatz erzielt werden kann? Der Kuchen ist doch immer gleich gross, und die Leute können nicht mehr ausgeben, auch wenn sie am Sonntag noch einkaufen können.

Bezzola Duri (R, GR), für die Kommission: Es geht hier ja um die Befriedigung von Kundenbedürfnissen. Es hat sich

gezeigt, dass man am Sonntag und am Abend einkaufen will, sonst würden ja nicht die Autobahnrasitäten- und Tankstellenshops florieren. Es geht auch darum, dass man nicht das Auto benutzen und in die Tankstellenshops fahren muss, um am Sonntag einzukaufen, sondern dass man diese Einkäufe im Bahnhof tätigen kann. Dies ist nicht zuletzt auch umweltpolitisch vernünftig.

Polla Barbara (L, GE), pour la commission: Pour que les commerces puissent commercer, se développer et contribuer à l'emploi, à la relance et à la satisfaction des clients, ils doivent premièrement être ouverts et deuxièmement pouvoir engager du personnel durant les heures d'ouverture. Un commerce, même ouvert, ne peut pas répondre à la mission qui est la sienne s'il est vide parce qu'il n'y a pas de vendeur et que, par conséquent, il est vide parce qu'il n'y a pas de clients. C'est en substance ce que nous dit M. Hegetschweiler avec son initiative parlementaire qui se concentre tout particulièrement sur les services accessoires, ainsi définis par les entreprises de chemins de fer, et sur l'ouverture du dimanche.

Concrètement, M. Hegetschweiler s'inquiète de l'efficacité commerciale des magasins des gares et plus particulièrement, évidemment, des gares de Zurich. Mais ceci concerne bien l'ensemble du pays et pour répondre au porte-parole de la minorité, M. de Dardel, je dirai ceci: quand bien même cela ne concernerait que Zurich, cela nous concernerait tous dans ce Parlement, si tant est que la devise de notre pays est: «Un pour tous, tous pour un». M. Hegetschweiler argumente – avec raison, selon la majorité de la commission – que des magasins ouverts avec des vendeurs au travail, cela favorise les gares, cela favorise les CFF, cela fait vivre les gares au propre comme au figuré et cela augmente aussi la sécurité des personnes. C'est un plus pour les gares et pour les citoyens en général. C'est bien pourquoi l'arrêt du Tribunal fédéral du 22 mars 2002, dont on vous a déjà parlé, confirmant que certains magasins des gares zurichoises ne pouvaient plus employer de vendeurs le dimanche, a suscité de vives interrogations, voire la consternation.

Il est vrai que la définition de services accessoires est délicate et que la question de savoir lesquels des magasins des gares ont effectivement cette qualité de «services accessoires» pour les chemins de fer, pose problème, mais c'est bien pour cela que la majorité de la commission vous propose de donner suite à cette initiative parlementaire dans la première phase, pour pouvoir avancer par rapport à cette question.

Cette question a déjà fait l'objet d'interventions réitérées et de critiques du Tribunal fédéral ainsi que de plusieurs révisions partielles qui rendent compte du paradoxe actuel: les magasins sont autorisés à ouvrir, mais il leur est interdit d'employer du personnel. Devant un tel paradoxe, il paraît des plus logiques de donner suite de façon à pouvoir, quels que soient ensuite les résultats des travaux de la commission, arriver à une situation plus satisfaisante.

La majorité de la commission souhaite donc que nous donnions suite à l'initiative parlementaire et que nous trouvions une solution adéquate qui tienne compte de l'intérêt bien compris de la majorité des citoyens.

Il est d'ailleurs à relever que le SECO est actuellement à la recherche d'une solution globale qui soit acceptable aussi bien pour les partenaires sociaux, pour les cantons que pour la Commission fédérale du travail. Une telle convergence est indispensable à une meilleure acceptabilité de l'initiative parlementaire Hegetschweiler, mais il n'y a pas lieu de prétendre, avant d'avoir essayé, qu'une telle convergence ne peut pas être trouvée entre les partenaires sociaux, les cantons et la Commission fédérale du travail.

Une minorité de la commission, comme M. de Dardel vous l'a exposé, demande ne pas donner suite à l'initiative. Elle estime que le travail dominical est globalement insatisfaisant pour le travailleur, que ce type de travail favorise les bas salaires et le travail sur appel. Elle argumente également, comme l'a fait M. Aeschbacher, que le travail dominical ne génère pas un chiffre d'affaires spécifique, mais aboutit simplement à l'étalement du chiffre d'affaires hebdomadaire



réalisé en l'absence de travail dominical; mais en fait, la majorité des études qui ont analysé les effets sur le chiffre d'affaires d'heures supplémentaires d'ouverture des magasins, tendent à prouver le contraire. D'une façon générale, la minorité estime que le travail dominical est contraire aux intérêts des employeurs.

M. de Dardel a encore souligné que l'emploi était favorisé plutôt dans les grandes entreprises, mais la majorité de la commission retiendra que l'emploi, en ce moment, est bon à prendre dans les grandes comme dans les petites entreprises.

En regard des besoins des citoyens, de la contribution à un meilleur développement des CFF, de l'emploi, de l'économie et potentiellement de la reprise, il faut que nous donnions suite à l'initiative et que nous trouvions une solution avantageuse pour tous.

M. de Dardel nous a dit que cette initiative était mal conçue. Elle n'est peut-être pas parfaitement formulée, c'est bien pour cela que nous voulons donner suite en première phase. Elle n'est certainement pas mal pensée, parce que devant un tel paradoxe, il nous paraît indispensable de donner suite. On nous a également parlé d'erreur d'aiguillage à propos du type de loi qu'il fallait modifier, mais justement, le fait de donner suite en première phase pourrait servir, le cas échéant, à réparer de potentielles erreurs d'aiguillage.

La majorité de la commission vous recommande donc, en vous rappelant que nous sommes en première phase – il s'agit à ce stade de donner suite –, de nous mettre au travail pour concrétiser cette initiative et de trouver les meilleures solutions pour l'ensemble des parties concernées.

Abstimmung – Vote

Für Folgegeben 87 Stimmen
Dagegen 43 Stimmen

02.427

Parlamentarische Initiative grüne Fraktion.

Gemischte Studien- und Forschungskommission

Initiative parlementaire groupe écologiste. Commission mixte d'étude et de recherche

Erste Phase – Première étape

Einreichungsdatum 05.06.02

Date de dépôt 05.06.02

Bericht SPK-NR 21.02.03

Rapport CIP-CN 21.02.03

Nationalrat/Conseil national 29.09.03 (Erste Phase – Première étape)

Antrag der Mehrheit

Der Initiative keine Folge geben

Antrag der Minderheit

(Gross Andreas, Aeppli Wartmann, Bühlmann, Cina, Hubmann, Janiak, Lalive d'Epinay, Leutenegger Oberholzer, Schmid Odilo, Tillmanns, Vallender, Vermot)
Der Initiative Folge geben

Proposition de la majorité

Ne pas donner suite à l'initiative

Proposition de la minorité

(Gross Andreas, Aeppli Wartmann, Bühlmann, Cina, Hubmann, Janiak, Lalive d'Epinay, Leutenegger Oberholzer, Schmid Odilo, Tillmanns, Vallender, Vermot)
Donner suite à l'initiative

Präsident (Binder Max, erster Vizepräsident): Anstelle des nicht mehr im Rat sitzenden ehemaligen Sprechers Patrice Mugny vertritt Frau Bühlmann die Initiative.

Bühlmann Cécile (G, LU): Die grüne Fraktion fordert die Einführung der Möglichkeit, gemischte Studien- und Forschungskommissionen einzusetzen, die sowohl aus Parlamentsmitgliedern als auch aus Fachleuten bestehen, wenn es darum geht, Entscheidungen von grosser Tragweite vorzubereiten und zu verarbeiten. Auf die Idee sind wir im Deutschen Bundestag gekommen. Die grüne Fraktion ist vor zwei Jahren nach Berlin gereist und hat dort eine Sternstunde des Parlamentarismus erlebt. Da wurde im Deutschen Bundestag über die ganze Stammzellen-/Embryonenforschung eine Debatte auf absolut höchstem Niveau geführt. Es war eine absolute Aufmerksamkeit und volle Präsenz im Saal. Alle Leute haben einander zugehört; die Parteien haben ihr Pro und Kontra, ihre Bedenken, ihre Unterstützung der Idee, Stammzellenforschung zu betreiben oder sie eben abzulehnen, dargelegt. Es war eine ethisch hoch stehende Debatte, wie sie einem Parlament nur gut anstehen kann und wie ich sie selber noch nie erlebt habe.

Dieser hoch qualifizierten Auseinandersetzung im Deutschen Bundestag ging die Arbeit einer Enquete-Kommission voraus, einer solchen gemischten Studienkommission, in welcher sowohl Parlamentsmitglieder als auch Fachleute gesessen haben. Das hat man der Qualität der Debatte angemerkt: Sie war wirklich auf ausgesprochen hohem Niveau. Es gab auch keine Zwischenrufe, es war wirklich eine feierliche Stunde im Parlament. Es ging auch nicht darum, irgend eine Gesetzesvorlage zu verabschieden, sondern nur einmal darum, eine Grundsatzdebatte über diese heikle Frage der Embryonen- und Stammzellenforschung abzuhalten.

Motiviert und beeindruckt von diesem Highlight einer parlamentarischen Debatte, haben wir Grünen schliesslich selber eine solche Idee entwickelt und schlagen Ihnen nun vor, dass auch das schweizerische Parlament eine solche gemischte Studien- und Forschungskommission einsetzen soll. Das Parlament soll mit diesem neuen Instrument immer dann ausgestattet werden, wenn es von Parlamentsmitgliedern verlangt wird und wenn es um langfristige und grundlegende Fragen geht.

Im Deutschen Bundestag existiert diese Form der so genannten Enquete-Kommission mit Erfolg. Dort arbeiten Wissenschaftlerinnen und Wissenschafter sowie Parlamentsmitglieder gleichberechtigt zusammen. Dies ermöglicht einen viel besseren Austausch zwischen den Sphären der Politik und der Wissenschaft, als wir ihn bei punktuellen Hearings hier im Parlament erleben.

Bei uns ist die Situation so: Wir laden zwar die Fachleute zu Hearings ein; sie haben in der Regel 20 Minuten Zeit, dann dürfen wir ihnen Fragen stellen, und dann verlassen sie das Kommissionszimmer. Die weitere Auseinandersetzung findet ohne sie unter uns Parlamentsmitgliedern statt. Das ist eine unbefriedigende Situation, weil das Know-how, die Erfahrung und auch die Auseinandersetzung der Hearingteilnehmer mit uns nämlich fehlen oder nicht stattfinden.

Wir sind überzeugt, dass eine solche Enquete-Kommission insgesamt die Fachkompetenz und die Stellung des Milzparlamentes stärken kann. Die Mehrheit argumentiert leider dagegen und sagt, man bräuchte für das Instrument einer solchen Enquete-Kommission ein Berufsparlament. Wir sind genau anderer Meinung: Gerade weil wir kein Berufsparlament, sondern ein Milzparlament sind, denken wir, dass eine solche fundierte Auseinandersetzung für ein Milzparlament von grosser Bedeutung wäre und die Qualität unserer Debatten und Entscheide eindeutig verbessern könnte.

Was wir in diesen Kurzhearings mit Fachleuten machen, birgt die Gefahr in sich, dass vorschnell Auseinandersetzungen entlang konventioneller und ideologischer oder parteipolitischer Gräben entwickelt werden. Wir denken, es wäre der Sache dienlicher, wenn frühzeitig versucht würde, zusammen mit der Wissenschaft eine Bestandesaufnahme zu machen und wenn möglich parteiübergreifende Lösungen

