

# Positionen

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur**

Band (Jahr): **79 (1999)**

Heft 9

PDF erstellt am: **20.09.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Hans-Reinhard Meyer

## DIE BILATERALEN VERTRÄGE CH/EU

Versuch einer objektiven Beurteilung

*Die bilateralen Verträge zwischen der Schweiz und der Europäischen Union sind wegen dem Ja in der FinöV-Abstimmung (Finanzierung des öffentlichen Verkehrs) vom 29. November 1998 unter Dach. Von der Opposition werden diese Verträge zwar als «schlechte Verträge» bezeichnet. Referendums-Drohungen liegen vor. Dennoch ist anzunehmen, dass ein Referendum nicht ergriffen wird, weil es in einer Abstimmung geringe Chancen hätte.*

Schon bei der FinöV-Abstimmung hat sich gezeigt, dass einer Opposition auch triftige Gründe nichts nützen, wenn Arbeitnehmer- und Arbeitgeber-Organisationen gemeinsam die Annahme empfehlen; das dürfte sich bei einer allfälligen Abstimmung über die bilateralen Verträge wiederholen – sofern sich die SP und die Umweltverbände bei den Huckepack-Subventionen nicht allzu verschwenderisch gebärden.

Der Schreibende hat besonders das Landverkehrs-Abkommen (NEAT Neue Eisenbahn-Alpentransversale und LSVA Leistungsabhängige Schwerverkehrs-Abgabe) seit Jahren bekämpft. Ein Referendum gegen die bilateralen Verträge als Gesamtpaket könnte ich aber nicht befürworten. Für kritikwürdig halte ich allerdings das Konzept der Gesamtpakete.

Gerade bei der FinöV-Abstimmung war die Fragwürdigkeit dieses Konzeptes augenfällig: Der Bundesrat versprach jedem Landesteil einen Vorteil – der Zentralschweiz die Gotthard-NEAT, der Ostschweiz Zubringerlinien, den Bernern und den Wallisern die Lötschberg-NEAT (auch mit Blick auf die Winterolympiade 2006 in Sion), der Westschweiz TGV-Anschlüsse. Solche ausgeklügelten Gesamtpakete mögen politisch erfolgreich sein, sie verletzen aber demokratische Regeln und können Volksabstimmungen zur Farce machen. Es wäre unserem Land dienlich, dies «beim nächsten Anlass» zu beherzigen – gegenüber den bilateralen Verträgen CH/EU nützt es nichts mehr.

### **Die Sieben Dossiers der bilateralen Verträge**

#### • **Freier Personenverkehr**

Dieses Dossier bringt sowohl für die EU-Länder als auch für die Schweiz die Freizügigkeit der Arbeit-

nehmer und der Selbständigerwerbenden. In unserem Land sind die Bedenken gegen dieses Dossier gross. Wird die Schweiz nicht zum «Sozialamt Europas» mit unabsehbaren Kosten? Die Schweiz mit ihren hohen Löhnen werde noch mehr als bisher ausländische Arbeitskräfte anziehen. Werden wir nicht von ausländischen Ärzten, Zahnärzten, Leuten mit technischen Berufen und Gewerblern überschwemmt?

Gegenwärtig wohnen 21 Prozent Ausländer in der Schweiz, davon mehr als die Hälfte EU-Angehörige. Kein anderes Land Europas weist einen so hohen Ausländeranteil auf. Doch gerade diese Tatsache gibt unserem Land auch eine Waffe in die Hand: Sollten wir durch den freien Personenverkehr überfordert werden, können wir bei Notmassnahmen gegenüber der EU geltend machen, auf diese Massnahmen werde verzichtet, wenn EU-Länder unseren Ausländeranteil erreichten. Denkbar wäre als Notmassnahme auch eine Verfassungsinitiative mit dem Ziel, die Volkshoheit in Ausländerfragen zu sichern.

#### • **Forschung**

Das Dossier Forschung verschafft der Schweiz einen besseren (aber nicht vollberechtigten) Zugang zu den Forschungsprogrammen der EU.

#### • **Landwirtschaft**

In diesem Dossier ist ein verbesserter Marktzugang mittels Zollkonzessionen in zahlreichen Bereichen vorgesehen. Die Schweiz musste sich hier einverstanden erklären, das Waadtländerdorf Champagne auf den Weinetiketten nicht zu nennen – ein Nebenpunkt, an dem das Abkommen über die Landwirtschaft nicht scheitern durfte.

- **Technische Handelshemmnisse**

Im grenzüberschreitenden Warenverkehr stellen die von Land zu Land unterschiedlichen nationalen Produktionsvorschriften ein Handelshemmnis dar. In diesem Dossier der bilateralen Verträge wird eine gegenseitige Anerkennung der Warenprüfungen, Inspektionen und Zertifikate festgelegt.

- **Öffentliches Beschaffungswesen**

Bereits gemäss dem WTO-Abkommen (World Trade Organization) sollen bei öffentlichen Aufträgen Anbieter aus den Unterzeichnerstaaten gleichbehandelt werden. Zwischen der Schweiz und der EU soll diese Liberalisierung ausgeweitet werden auf Gemeinden, öffentliche Unternehmungen und konzessionierte private Unternehmungen.

- **Landverkehr**

Dieses Dossier war am stärksten umstritten. Es sieht vor, dass bis Ende 2002 jährlich 300 000 beladene 40-Tonnen-Lastwagen durch die Schweiz fahren dürfen, in den Jahren 2003 bis 2004 400 000. Wenn nachher die Gewichtslimite generell auf 40 Tonnen erhöht wird, zahlen diese Lastwagen den LSVA-Satz von 2,75 Rappen je Kilometer, was einem Transitpreis von Fr. 325.– entspricht. Zur Verpflichtung der Schweiz gehört der Bau der NEAT-Basistunnel am Gotthard und am Lötschberg. Das Dossier Landverkehr wirft so viele Fragen auf, dass sie nachstehend separat behandelt werden.

- **Luftverkehr**

Es geht hier darum, den Zustand zu beenden, nach welchem die Swissair neue Strecken und Tarife mit jedem einzelnen EU-Land aushandeln muss. In diesem Dossier soll erreicht werden, dass die Swissair am liberalisierten europäischen Luftverkehrsmarkt teilhaben kann.

### **Hohe Kosten des Landverkehr-Abkommens**

#### **Leistungsabhängige Schwerverkehrs-Abgabe**

Wie in anderen europäischen Staaten bewältigen die Lastwagen auch in der Schweiz rund 80 Prozent des nationalen Güterverkehrs (in beförderten Tonnen). Güter reisen nie zum Vergnügen; der Güterverkehr jedes Verkehrsmittels ist mit der nationalen Produktion oder Distribution verbunden. Beide Bereiche werden durch die LSVA verteuert, was in unserem Land – ohnehin die europäische Preisinsel – niemals geschehen sollte. Von den Strassenkosten her ist die LSVA nicht zu begründen, da die Lastwagen gemäss amtlicher Strassenrechnung ihre anteiligen Strassenkosten beträchtlich überdecken.

Doch das Schweizervolk hat in der Abstimmung vom 27. September 1998 die LSVA angenommen, die

dem Fiskus jährlich 1,5 Mrd. Franken bringen soll. Diese Abstimmung bestätigt einmal mehr eine für Wirtschaftswissenschaftler schmerzliche Erfahrung: Das Primat haben nicht wirtschaftliche Argumente, sondern politische Überlegungen. Regierung und Volk war klar, dass die Schweiz nicht europa- und weltweit das einzige Land bleiben kann, das die 40-Tonnen-Lastwagen abweist; wenn wir also unsere Grenzen den 40-Tönnern öffnen müssen, dann nur um den Preis der LSVA. Das schien einer Volksmehrheit einleuchtend, das wirtschaftliche «Eigentor» blieb unbeachtet.

#### **Zwei NEAT-Basistunnel**

Die heutige Gotthardlinie ist zu etwa 75 Prozent ausgelastet, die heutige Lötschberglinie zu etwa 40 Prozent. Durch Verkürzung der Streckenblock-Distanzen und durch 2000-Tonnen-Güterzüge kann die Kapazität von Bahnlinien enorm gesteigert werden. Im Gutachten Coopers & Lybrand wird nachgewiesen, dass erst um 2025 Engpässe an der Gotthardlinie auftreten könnten, an der Lötschberglinie nie. Die 30 oder 40 Mrd. Franken, welche die NEAT-Basistunnel (mit den Zubringerlinien) kosten werden, sind weder wirtschaftlich noch finanziell zu rechtfertigen. Doch auch hier waren politische Überlegungen stärker als ökonomische Argumente. Ohne die Lötschberg-NEAT hätten die Kantone Bern und Wallis sowie die Westschweiz die FinöV-Vorlage nicht angenommen, meinten die Politiker. Ferner hiess es, bei einem Nein am 29. November 1998 wäre das Dossier Landverkehr von der EU als gescheitert betrachtet worden und vielleicht die bilateralen Verträge überhaupt. Beides ist sehr zweifelhaft.

#### **Huckepack-Verkehr**

Illusionen sind typisch für die schweizerische Verkehrspolitik. Die durch die NEAT völlig überdimensionierte Bahnkapazität hofft man offiziellerseits durch einen Aufschwung des Huckepack-Verkehrs wenigstens teilweise wettmachen zu können. Indes steht dem Huckepack-Verkehr ökonomisch Gewichtiges entgegen: 20 Prozent Nutzlast und 80 Prozent Totlast beim Huckepack, 80 Prozent Nutzlast und 20 Prozent Totlast beim reinen Strassen-transport; längere Transportdauer beim Huckepack, bedingt durch Belade- und Entladezeiten, die bei kurzen Distanzen besonders ins Gewicht fallen. Will man trotz dieser betriebswirtschaftlichen Nachteile den Huckepack-Verkehr fördern, muss er subventioniert werden.

Der Bund erklärt, dafür jährlich 200 Mio. Franken aufzuwenden. In Wirklichkeit sind es schon heute gegen 300 Mio. Franken, da die Jahreskosten der vom Bund finanzierten Investitionen für Huckepack-Korridore am Gotthard und am Lötschberg sowie für

Verladeanlagen in Italien und Deutschland mitgerechnet werden müssen.

Eine weitere Illusion: Man meint, die Basistunnel am Gotthard und Lötschberg würden die Bahndistanzen so verkürzen und den Traktionsaufwand vermindern, dass die heutigen Huckepack-Subventionen abgebaut werden könnten. Die Streckenverkürzung durch die Basistunnel macht am Gotthard rund 30 km aus, am Lötschberg rund 20 km. Das ist viel zu wenig, um dem Huckepack-Verkehr Auftrieb zu geben; nicht weniger, sondern noch viel mehr Bundessubventionen werden erforderlich sein, wenn man den serbelnden Huckepack-Verkehr auffangen will<sup>1</sup>.

Als verloren können jetzt schon die verausgabten 1,5 Mrd. Franken für Huckepack-Korridore gelten; denn der Huckepack-Verkehr wird gewiss nicht die jetzige Gotthard- und Lötschberglinie wählen, sondern die Basistunnel.

### **Die hauptsächlichen Verantwortungsträger**

#### **Der Vorort des Schweizerischen Handels- und Industrievereins (SHIV)**

Im ganzen wird die schweizerische Wirtschaftspolitik wirtschaftsliberal geführt und dafür hat sich auch der Vorort des SHIV stets eingesetzt. In der schweizerischen Verkehrspolitik aber dominieren die staatlichen Interventionen. Masslose Subventionierung der Bahnen und masslose Fiskalität bei den Lastwagen sind extrem marktwirtschaftswidrig. Der Vorort des SHIV hat sowohl bei der LSVa als auch bei der FinöV die Ja-Parole unterstützt. In beiden Abstimmungen war der Vorort in einer Schlüsselposition. Hätten Industrie und Handel Nein gesagt, wären beide Vorlagen verworfen worden, ist doch unser Land mehrheitlich bürgerlich und nicht sozialistisch. Bei der LSVa dürfte der Vorort erwogen haben, dass nur mit einem Ja die schweizerische Lastwagen-Gewichtslimite auf die europäische Norm von 40-Tonnen gehoben werden kann, die transporttechnisch, transportwirtschaftlich und auch ökologisch vorteilhafter ist als die schweizerische 28-Tonnen-Norm. Bei der FinöV, bei der es in Wirklichkeit um die beiden NEAT-Basistunnel ging, wird der Vorort die enormen Kosten für vertretbar gehalten haben, sofern damit die bilateralen Verträge mit der EU deblockiert werden.

#### **Bundesrat und Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)**

Sie sind die Hauptakteure der bilateralen Verträge. Was kostet dieses Vertragswerk der Schweiz? Staatssekretär *Jakob Kellenberger* spricht von 300 Mio. Franken jährlich<sup>2</sup>.

Die Hauptposten sind dabei übersehen. Die LSVa belastet unsere Volkswirtschaft netto mit jährlich 1 Mrd. Franken (geschätzter Ertrag 1,5 Mrd. jährlich, davon 500 Mio. von ausländischen Lastwagen bezahlt); die NEAT-Basistunnel kosten unserer Volkswirtschaft, in Jahreskosten ausgedrückt, 2 bis 3 Mrd. Franken, gut 50 Prozent davon sollen aber durch die LSVa finanziert werden, so dass netto die NEAT-Belastung auf etwa 1,5 Mrd. Franken geschätzt werden kann. Die bilateralen Verträge kosten der Schweiz somit 2,8 Mrd. Franken jährlich.

Diese hohen Kosten hätten unter den beiden nachstehenden Voraussetzungen vermieden werden können; unter den unten genannten Voraussetzungen

*Neue Eisenbahn-Alpentransversalen wurden von der EU nie verlangt, der damalige Verkehrsminister Adolf Ogi hat die NEAT der EU auf Kosten der Schweiz angeboten («Wir bauen für Europa»).*

wäre sogar zu erreichen gewesen, dass der Transitverkehr unserem Land Geld bringt, wie das seit Jahrhunderten der Fall war, wogegen er mit den zwei NEAT-Linien zur Verlustquelle wird.

Der Bundesrat hätte versuchen können, das Landverkehrs-Abkommen ohne die zwei NEAT-Basistunnel abzuschliessen. Neue Eisenbahn-Alpentransversalen wurden von der EU nie verlangt, der damalige Verkehrsminister *Adolf Ogi* hat die NEAT der EU auf Kosten der Schweiz angeboten («Wir bauen für Europa»). Die EU ist nur an ausreichenden Kapazitäten im Transitverkehr durch die Schweiz auf Schiene und Strasse interessiert; dass diese Kapazitäten stets gewährleistet bleiben, hätte die Schweiz risikolos versprechen können.

Der Bundesrat hätte statt der LSVa Transitabgaben für Lastwagen einführen können, 325 Franken für 40-Töner wie im Abkommen *Leuenberger/Kinnock* vereinbart (und wie mit der LSVa), abgestuft nach unten für leichtere Lastwagen. Folgerichtig hätten Transitabgaben auch von Automobilen und Cars gefordert werden müssen, entsprechen doch Transitabgaben den Autobahngebühren, wie zahlreiche Länder sie kennen. Den Kantonen mit Transitstrassen, besonders den Alpenkantonen Uri, Tessin, Graubünden, Wallis, wären auf diese Weise reiche Finanzmittel zugeflossen. Heute müssen sich die Kantone darum bemühen, wenigstens einen Anteil am Finanzertrag aus der LSVa zu erhalten.

Da die zentral gelegene Gotthard-Autobahn immer die verkehrsreichste unserer alpenquerenden Strassen sein wird, kann die vorauszusehende Masierung von 40-Tönnern auf der Gotthardachse zu unerträglichen Verhältnissen führen. Der Bundesrat hat es bei den Verhandlungen mit der EU versäumt, sich für diesen Fall das Recht auszubedingen, Lastwagen über den San Bernardino, den Grosse St. Bernhard oder den Simplon zu weisen. Indes ist anzunehmen, dass bei Krisensituationen an der Gotthard-Autobahn über das Polizeirecht das Erforderliche angeordnet werden kann, ohne gegenüber der EU den Vertrag zu verletzen.

Die längst fällige zweite Röhre am Gotthard-Strassentunnel dürfte sich endlich durchsetzen, wenn der Verkehr auf der Gotthard-Autobahn weiterhin wächst. Würden gleichzeitig am Gotthard und am Bernardino Tunnel-Durchfahrtsgebühren erhoben (der Tunnel unter dem Grosse St. Bernhard war von Anfang an gebührenpflichtig), würden beide Anlagen hochrentabel<sup>3</sup>.

### **Dennoch: Referendum nicht gerechtfertigt**

Die bilateralen Verträge mit der EU kosten der Schweiz sehr viel mehr, als nötig gewesen wäre, doch diese Fehlleistungen des UVEK (Departement für

*Würden die Verträge in einer Referendums-Abstimmung abgelehnt, würden wir bei neuen Kontakten mit der EU zu hören bekommen: Das reichste Land Europas will nicht Mitglied der EU sein, möchte aber wie ein Mitglied vom EU-Markt profitieren.*

Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) und des Bundesrats können jetzt nicht mehr gutgemacht werden. Dennoch rechtfertigt sich kein Referendum gegen dieses Vertragswerk. Die schweizerische Volkswirtschaft ist dank des Arbeitswillens und der Fähigkeiten unseres Volkes imstande, die Kosten der bilateralen Verträge zu verkraften. Würden die Verträge in einer Referendums-Abstimmung abgelehnt, würden wir bei neuen Kontakten mit der EU zu hören bekommen: Das reichste Land Europas will nicht Mitglied der EU sein, möchte aber wie ein Mitglied vom EU-Markt profitieren. Die Rechnung, die uns dann präsentiert würde, wird mit Sicherheit höher

sein als die jetzigen Kosten des Vertragswerks; denn die beiden Hauptposten dieser Kosten, LSVA und NEAT, sind nicht mehr rückgängig zu machen. Ferner würde bei einer Ablehnung dieses Vertragswerks die ökonomisch und ökologisch unsinnige Umfahrung der Schweiz durch die 40-Töner bestehen bleiben.

Treten die Verträge ohne oder mit Referendums-Abstimmung in Kraft, ist die Schadensbegrenzung am dringlichsten. Die grössten Schäden drohen von einer masslosen Subventionierung des Huckepack-Verkehrs. Schon die heutige Subventionierung ist enorm: gegen 300 Mio. Franken jährlich, 15 000 Franken je Huckepack-Zug. Linken und grünen Kreisen ist das noch zu wenig; sie sprechen «für den Anfang» von 500 Mio. jährlich<sup>4</sup>. Haben diese Kreise «für später» ein Huckepack-Gratisangebot oder gar eine Huckepack-Prämierung im Auge? Dann allerdings gingen diese Subventionen in die Milliarden.

Die gleichen Kreise fordern noch höhere Bahn-Subventionen, obwohl es höher kaum noch geht: Die Infrastrukturkosten der Bahnen trägt der Staat. Subventionen für Lokomotiven und Rollmaterial gibt es auch. Das investierte Kapital haben die Bahnen nicht zu verzinsen, da der Staat sie periodisch von den Schulden entlastet. Von Bundes-, Kantons- und Gemeindesteuern sind die Bahnen befreit. Gibt es trotzdem Defizite, deckt sie der Staat. Dazu kommen die erwähnten Huckepack-Subventionen.

Die heutige Subventionierung des Huckepack-Verkehrs muss genügen. Die Bahnen sind im Wettbewerb mit der Strasse massiv begünstigt. In absehbarer Zeit werden sie den Transitverkehr durch die steuerfinanzierten Basistunnel am Gotthard und am Lötschberg noch rascher und billiger abwickeln können. Unter all diesen Sonderbedingungen sollten die Bahnen imstande sein, der durch die LSVA sehr verteuerten Lastwagen-Konkurrenz zu begegnen. ♦

<sup>1</sup> Der Dachverband der privaten Huckepack-Operateure Europas (UIRR) läutet dieses Serbelns wegen die Alarmglocke, siehe den Artikel «UIRR: fünf vor Zwölf!», in «Internationale Transport Zeitschrift» 6/1999.

<sup>2</sup> Siehe das Interview mit Staatssekretär Kellenberger im «Brückenbauer» vom 16. Februar 1999, Seite 26.

<sup>3</sup> Detailliert nachgewiesen ist dies in meiner Publikation «Schweizerische Verkehrspolitik: wirtschaftsfeindlich und europafeindlich», Verlag Haupt, Bern 1995, Seiten 28–30. Die gedruckten Exemplare dieser Schrift sind vergriffen, doch ist sie in Vervielfältigung deutsch und französisch noch erhältlich.

<sup>4</sup> «Subventionen sollen Brummis auf die Schiene bringen», in «Der Bund» vom 3. Februar 1999. Es gibt auch Möglichkeiten der Subventionstarnung; z.B. wird für die auf Strassen zurückgelegten Zufahrten zu Huckepack-Verladeanlagen Befreiung von der LSVA gefordert.

*Prof. Dr. rer. pol. HANS-REINHARD MEYER, Emeritus der Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität Bern, war während 20 Jahren Delegierter für Wirtschaftsfragen im Bundesdepartement für Verkehr und Energie (heute UVEK) und vorher im Generalsekretariat der SBB tätig. Für die Weltbank wirkte er in Chile und Uganda, für die Uno in Ungarn als Experte.*

## DIE HEIMKEHR EINES UNERMÜDLICHEN

Der Parteiobmann *Jörg Haider* ist heimgekehrt. Nach dem fulminanten Sieg seiner freiheitlichen Partei bei den Landtagswahlen in Kärnten im März dieses Jahres wurde *Jörg Haider* im darauffolgenden Monat neuerlich zum Landeshauptmann von Kärnten gewählt. Bereits im Mai 1989 wurde *Haider* zum ersten Mal mit diesem Amt betraut, musste dieses aber aufgrund seiner Aussage «über die ordentliche Beschäftigungspolitik des Dritten Reiches» im Juni 1991 wieder abgeben. Diese klägliche Abwahl bedeutete aber keineswegs das Ende seiner Politkarriere. Wie keinem anderen Politiker in Europa werden *Haider* Skandale und den Nationalsozialismus beschönigende Aussagen verziehen: Im Dezember 1995 wird *Haiders* Auftritt und Lob der ehemaligen Mitglieder der Waffen-SS in Krumpendorf bekannt, und trotzdem hält die Partei im gleichen Jahr ihren Stimmenanteil. Der Skandal um die finanziellen Schwierigkeiten des freiheitlichen Klubkassiers *Peter Rosenstingl*, von dessen illegalen Machenschaften *Haider* angeblich nichts gewusst hat, schlug sich im Vorjahr zwar in einem Tief bei den Umfragewerten nieder, doch ein paar Monate später triumphierte *Haiders* Partei in Kärnten. *Haider* kritisiert am politischen System genau die Punkte, die in seinen eigenen Reihen immer wieder für Kontroversen und Skandale sorgen, nämlich die unverdiente Bereicherung am System. Als gekonnter Rhetoriker und populistischer Anwalt des kleinen Mannes rettet er sich aus Skandalen und erscheint bei nächster Gelegenheit wieder als Sieger. Seine politischen Kampagnen gegen «Sozialschmarotzer» und «Ausländer» richten sich an die Zukurzgekommenen der Gesellschaft, die in diesen Feindbildern die Ursache für ihre benachteiligte Stellung sehen, und den Freiheitlichen aus diesem Grunde ihre Stimme geben. Auch Kunstschaffende, wie *Elfriede Jelinek* oder der ehemalige Burgtheaterchef *Klaus Peymann*, werden von den Freiheitlichen als berufliche Feindbilder dargestellt, die sich auf Kosten der öffentlichen Hand bereichern und deren Schaffen keinen Anspruch auf künstlerische Qualität hat (ehemaliger Slogan auf Wahlplakaten der Freiheitlichen: «Wollen Sie Kultur oder *Jelinek* und *Peymann*?»).

### Meister der Selbstinszenierung

In seinem Image zeigt sich *Haider* gerne als Fürsprecher der «anständigen und kleinen Arbeiter im Staat», wobei seine eigene Herkunft und Lebensart einem

anderen Milieu entstammt: Ein promovierter Jurist, zu jedem Anlass yuppiehaft gestylt, mit einer Vorliebe für exklusive Autos, ist er aufgrund seines grossen Landbesitzes in Kärnten («Bärental») ein vermöglicher Mann. *Haider* ist ein Meister der Selbstinszenierung. Er und seine Parteigenossen verstehen es, ihre potentiellen Wähler zu ködern und mittels vereinfachender Parolen an sich zu binden: Jüngster Coup im Kärntner Wahlkampf war das Versprechen um den Kinderbetreuungsscheck, der gemäss den Vorstellungen der FPÖ jeder Familie pro Kind während sechs Jahren 5 700 Schilling (ca. 700 SFR) monatlich zukommen lässt, wobei jedes weitere Kind nochmals 2 850 Schilling (ca. 360 SFR) monatlich erhält. Diese finanzielle Entlastung der Familien ermöglichte es den Frauen, länger zu Hause zu bleiben, was zu einer Entlastung des Arbeitsmarktes führt. Ein ungedeckter Scheck, wie seine Gegner meinen, und kritisieren sowohl die finanzielle Unmöglichkeit, dieses Versprechen einzulösen, als auch die Folgen für die Mütter, deren beruflicher Wiedereinstieg sich nach längerer Babypause noch schwieriger gestalten würde oder sich aufgrund der erforderlichen Einsparungen bei den Kinderbetreuungseinrichtungen gar nicht mehr bewerkstelligen liesse. Ob und wie *Haider* seine Wahlversprechen in Kärnten umsetzen wird, wird ein wichtiger Faktor für das Wahlergebnis der Freiheitlichen bei den Nationalratswahlen im Oktober sein.

Als *Haider* im September 1986 zum Parteiobmann der Freiheitlichen gewählt wurde, betrug der Wähleranteil der FPÖ knappe 3 Prozent. Trotz einiger Schwankungen im Laufe der Jahre vermochte *Haider* den Wähleranteil auf gute 25 Prozent zu steigern und stellt für die rot-schwarze grosse Koalition Österreichs eine ernstzunehmende Opposition dar. Diesen Zulauf verdankt *Haider* aber nicht nur seinen eigenen Anstrengungen, sondern auch der Politik des ehemaligen Bundeskanzlers *Vranitzky*, der die FPÖ und die Figur *Haiders* bewusst ausgegrenzt hat. Diese Ausgrenzung hat *Haider* indirekt Auftrieb gegeben und ihn in die Rolle des oppositionellen Rabauken gedrängt, die ihm aufgrund seiner Medienwirksamkeit sehr gut stand. In einigen Belangen sind die Töne *Haiders* seither gemässiger geworden, und seine Partei versucht, sich inhaltlich mehr an die grossen Parteien anzuhängen: In der Familienpolitik neigt die FPÖ zu den Werten der konservativen Volkspartei («ein Kindergartenplatz ist die zweitbeste Lösung. Wir sind für die Familie und die Kinder»),

während er in einigen Punkten die Beschäftigungspolitik der Sozialdemokraten unterstützt («*Dauerarbeitslose mit koordinierten Schulungsprogrammen wieder in den Arbeitsmarkt zu integrieren*»).

Keineswegs moderater sind *Haider*'s Töne, wenn es darum geht, «*elitäre linke Künstler*» aus dem Blickfeld der Öffentlichkeit zu bringen. In seiner Amtsantrittsrede erklärte der neue Landeshauptmann, dass

*Für viele Wähler stellt die Partei  
Haider's eine konkrete Alternative zum  
altgedienten System der Sozialdemokraten  
und der konservativen Volkspartei dar.*

er dazu beitragen möchte, «*der Kärntner Nestbeschmutzung im In- und Ausland mit Kärntner Steuergeld ein rasches Ende zu setzen*». Die FPÖ wird der Kunst in Kärnten kein Ende setzen können, doch kann sie Gelder und Subventionen streichen, und damit einigen Künstlerinnen und Künstlern und Institutionen das Leben schwer machen. Bedenklich ist, dass *Haider* für diese polemisierenden Aussagen zwar gelegentlich kritisiert wird (etwa im Wochenmagazin «*News*»), doch diese Aussagen keine politischen Konsequenzen mit sich bringen. Im Ausland hingegen wurde *Haider* schon immer mit grösserer Sorge und Wachsamkeit betrachtet: Die französische Zeitung

«*Le Monde*» bezeichnet *Haider* regelmässig als «*extrem rechts*», und auch die deutsche und englische Presse verurteilen *Haider*'s rechtsextreme Aussagen.

*Haider*'s Erfolg lässt sich aber nicht nur aus seinem Populismus erklären: Für viele Wähler stellt die Partei *Haider*'s eine konkrete Alternative zum altgedienten System der Sozialdemokraten und der konservativen Volkspartei dar. Einige FPÖ-Wähler distanzieren sich daher von den rechtsgerichteten Aussagen der Partei und wählen *Haider* aus purem Protest zur grossen Koalition. Theoretisch übernimmt die FPÖ in diesem Sinne eine wichtige Funktion, nämlich das alte politische System zu kritisieren und Alternativen zum Bestehenden zu liefern. Je schwächer die etablierten Parteien Österreichs sind, desto mehr Zulauf hat die FPÖ. Ihre prinzipiell wichtige Aufgabe als Oppositionspartei erfüllen die Freiheitlichen aber nicht: Zu offen liegen die eigenen Probleme und vor allem der Unwillen der Partei, diese Schwierigkeiten ernsthaft anzugehen. Hinzu kommt, dass sie aufgrund ihrer Aussagen und Methoden keinem zivilgesellschaftlichem Ideal zugeordnet werden können und zu grossen Spielraum für ausgrenzende und polarisierende Politik liefern. ♦

---

ERIKA LAUBACHER, geboren 1968 in Biel. Studierte an den Universitäten Bern und Wien Germanistik und Ethnologie. Nach Studienabschluss Arbeit als Lehrerin, Übersetzerin und freie Journalistin in London und Kuwait. 1999 Promotion mit einer Dissertation über die «Möglichkeiten der Konfliktverhütung in ethnopolitischen Konflikten». Lebt heute als freischaffende Journalistin mit ihrer Familie in Wien.

### **Wer übernimmt Patenschaftsabonnemente?**

*Immer wieder erreichen uns Anfragen von Lesern oder Einrichtungen (zum Beispiel Bibliotheken), welche die Schweizer Monatshefte aus finanziellen Gründen nicht regelmässig beziehen können. Es ist uns nicht möglich, alle Wünsche zu erfüllen. Deshalb sind wir auf Ihre Mithilfe angewiesen. Unser Vorschlag: Übernehmen Sie ein Patenschaftsabonnement der Schweizer Monatshefte für Fr. 100.– (Ausland Fr. 121.–). Rufen Sie uns bitte an. Wir nennen Ihnen gerne Interessenten. Sie können uns auch einfach die diesem Heft beigefügte Geschenk-Abo-Karte mit oder ohne Nennung eines Begünstigten zusenden. Vielen Dank!*

*Unsere Adresse: Schweizer Monatshefte, Administration, Vogelsangstrasse 52, 8006 Zürich  
Telefon 01/361 26 06, Telefax 01/363 70 05*

## SCHINDLUDER MIT VOLKSINITIATIVEN

Selten hat ein Initiativbegehren schon beim Start derart Emotionen und Aggressionen ausgelöst wie dasjenige zur «Beschleunigung der direkten Demokratie». Wohl noch nie hat sich sogar der Bundesrat bemüssigt gefühlt, vor dem Zustandekommen einer Volksinitiative geradezu offiziell zu warnen. Kein Wunder, dass sich die Initianten, eine Gruppe bekannter rechtsbürgerlicher und oppositioneller Politiker sowie ein Grossverteiler, der politische Polemik auch kommerziell nutzt, über die Aufregung und Verunsicherung der politischen Konkurrenz diebisch freuen und daraus wohlfeile Wahlkampfmunition gewinnen.

Es fällt schwer, die Aufregung zu begreifen. Es gehört zum Wesen der Volksinitiative, dass sie als Plattform auch für radikale Forderungen dienen kann, die zudem oft überspitzt formuliert werden, um den nötigen Mobilisierungseffekt für die Unterschriftensammlung zu erzielen. Dass sie gerade deswegen in der Regel keine Chance haben, nach intensiver Meinungsbildung die Mehrheit des eher skeptischen Souveräns zu überzeugen, ist die Kehrseite der Medaille und erklärt die geringe direkte Erfolgsquote. Immerhin haben viele Initiativen, die ein im Grunde berechtigtes Anliegen artikulieren, den Gesetzgeber zu Massnahmen veranlasst, die ihren Forderungen im Rahmen des politisch Möglichen und Zuträglichen entgegenkommen. Auch das Referendum entfaltet im Parlament entsprechende Vorwirkungen. So haben sich rund um die Volksrechte Mechanismen des politischen Prozesses entwickelt, die das System der halbdirekten Demokratie und letztlich die politische Kultur der Schweiz prägen.

Man kann der vorliegenden Initiative mit gutem Recht vorwerfen, dass sie grobschlächtig in dieses austarierte System eingreife. Das Argument der willkürlichen Verschleppung von Volksabstimmungen ist als populistisches Aushängeschild vorgeschoben; die Bearbeitungszeiten von Volksbegehren sind nicht länger als diejenigen anderer Vorlagen von vergleichbarer Bedeutung. Auch sind vor einiger Zeit verbindliche Fristen eingeführt worden. Die Attacke zielt tiefer und droht tatsächlich die Konkordanzmechanismen auszuhebeln. Nur muss man sich die möglichen Wirkungen einmal etwas genauer anse-

hen. Die Politiker, die jetzt beleidigt aufschreien, weil sie von den selbsternannten «Volks»-Vertretern als *classe politique* verunglimpft werden, sind weniger tangiert. Sie würden angesichts zahlreicher Initiativen, die sie nicht mehr umständlich prüfen müssten, sogar erheblich entlastet und könnten in den zwangsläufig kurzen Abstimmungskämpfen trotzdem Stellung nehmen wie jedermann. Tatsächlich empfindlich betroffen wären hingegen künftige Initianten, die nur noch die Möglichkeit hätten, unmittelbar nach der Unterschriftensammlung eine Abstimmungskampagne um Alles oder Nichts zu führen, in der auch ihren Gegnern in der Argumentation alles erlaubt wäre. Als Verhandlungsmittel hätte die Initiative ausgedient. Das Volksrecht der Initiative würde mit dieser Neuerung nicht gestärkt, sondern im Gegenteil entwertet. Dass neues Verfassungsrecht per Initiative geschaffen werden könnte, wäre noch unwahrscheinlicher als bisher. Was natürlich bliebe, wäre die politische Mobilisierung durch Unterschriftensammlungen und aussichtslose Abstimmungskämpfe zu irgendeinem anderen Zweck. Indem die Verfassungsvorschrift: «Die Garantie der politischen Rechte schützt die freie Willensbildung und die unverfälschte Stimmabgabe» durch die Streichung der Sanktionen bei Missbräuchen praktisch ausser Kraft gesetzt wird, werden jedenfalls demagogischen Praktiken Tür und Tor geöffnet.

Ist die angeblich für die Stärkung der Rechte des Volkes eintretende Initiative in Wahrheit ein Trojanisches Pferd? Sie droht jedenfalls das Initiativrecht auszuhöhlen und zu einem blossen plebiszitären Instrument zu pervertieren. Der Schweizer Souverän hat jedoch in der Geschichte der direkten Demokratie bewiesen, dass er auch verführerische Initiativen stets sehr nüchtern und kritisch zu beurteilen versteht. Er wird sich mit diesem Begehren ebenfalls sachlich auseinandersetzen wissen; denn dieses wird jedenfalls noch gründlich zu prüfen sein. So leicht werden Änderungen der Volksrechte nicht akzeptiert, wenn die Auswirkungen derart unabsehbar und die Ziele der Initianten so undurchsichtig sind. Man darf daher der kommenden Auseinandersetzung durchaus mit Vertrauen in die bewährten Institutionen der direkten Demokratie entgegensehen. ♦