

Den EU-Anschlusspolitikern fehlen die Argumente

Diethelm Raff

Nur wenige Schweizer Bürger haben die 600 Seiten Vertragstext der Bilateralen Verträge je in der Hand gehabt. Wer sie haben wollte, musste sie selber bei der Eidgenössischen Materialzentrale bestellen und 25 Franken plus Porto dafür bezahlen. Die Anzahl Bürger, die sie gelesen haben, dürfte an einem kleinen Ort Platz haben. Das allein ist als Grundlage für eine Volksabstimmung mit weitreichenden Folgen ein staatspolitischer Skandal sondergleichen.

Wer nun annimmt, Bundesrat, Integrationsbüro und FDP, deren Sekretariat den Abstimmungskampf „Pro-Bilaterale“ führt, würden sich darum bemühen, sachlich den Inhalt der Verträge zu erläutern, stellt staunend fest, dass dem mitnichten so ist!

Immer mehr Schweizer Bürger realisieren inzwischen, welche umfassenden Auswirkungen die sektoriellen Abkommen für unser Land hätten. Sie, die täglich in der Arbeit stecken, sind empört darüber, dass man sie vom Bund mit Falschaussagen und Halbwahrheiten zu einem Ja übertölpeln will. Nach der Abstimmung über die neue Bundesverfassung ist dies nun die zweite Vorlage, mit welcher dem Volk fundamentale Änderungen der Schweiz untergejubelt werden sollen. Der Bundesrat und die Bundesverwaltung verlieren so an Vertrauen.

Die Schweiz hat Beitrittsverhandlungen mit der EU geführt

Die gravierendste Folge für alle EU-Beitrittskandidaten ist der Ruin der eigenen Landwirtschaft und damit die Preisgabe der Landesversorgung und die fast gänzliche Gleichstellung von EU-Bürgern mit den eigenen Staatsbürgern (sogenannte Personenfreizügigkeit). Mit den anstehenden Abkommen würde die Schweiz die Kernstücke der EU, die sogenannten 4 Freiheiten, fast vollständig übernehmen. Dass dem leider so ist, soll im folgenden anhand von Zitaten aus dem Integrationsbericht des Bundesrates belegt werden.

So schreibt der Bundesrat im genannten Integrationsbericht, dass "wesentliche Teile davon wie jene im Personen- und Warenverkehr sowie bei den Verkehrsdienstleistungen im Vordergrund stehen"(S. 295).

Aushöhlung der Unabhängigkeit und der direkten Demokratie

Die sektoriellen Abkommen würden die Unabhängigkeit der Schweiz aushöhlen: "Das Abkommen würde die Autonomie jeder Vertragspartei einschränken und hätte dadurch Auswirkungen auf die Ausübung der autonomen nationalen Kompetenzen." (Integrationsbericht S. 19). Die direkte Demokratie ist in den umfassenden Bereichen der sektoriellen Abkommen abgeschafft, weil die Schweiz keine Gesetze machen darf, die diesen Abkommen widersprechen. Im Art. 13 des Personenfreizügigkeitsabkommens heisst es beispielsweise: „Die Vertragsparteien verpflichten sich, in den unter dieses Abkommen fallenden Bereichen keine neuen Beschränkungen für Staatsangehörige der anderen Vertragspartei einzuführen“. Oder im Artikel 14 des Landwirtschaftsabkommens: „Die Parteien enthalten sich aller Massnahmen, die die Verwirklichung der Ziele dieses Abkommens gefährden könnten.“ Oder im Verkehrsabkommen: Art. 1.3: "Die Vertragsparteien verpflichten sich, im Rahmen der Anwendung dieses Abkommens keine diskriminierenden Massnahmen zu ergreifen."

Systematische Übernahme des Europäischen Rechts

Bei den Bilateralen Abkommen handelt es sich nicht um ein Vertragswerk zwischen zwei eigenständigen Vertragspartnern, wie selbst BR Moritz Leuenberger ganz offen bekennt: Abgesehen von seinem eigenen Bereich "ging es vorrangig um die Frage, welche Teile des europäischen Rechts die Schweiz bis wann und in welcher Form zu übernehmen bereit ist." (Verkehrshaus Luzern, 29.8.98, autorisierte Vortragsfassung seines Departements UVEK im Internet). Die Verwaltung hat gegen den Willen des Volkes über die sogenannte Swisslex "eine Anpassung der schweizerischen Gesetze an jene der EG in wirtschaftlich bedeutungsvollen Bereichen" vorgenommen (Integrationsbericht S. 287). "Der systematische Nachvollzug von EU-Recht und von EU-Politiken findet heute in der Schweiz im Zustand der Nichtmitgliedschaft statt." (Integrationsbericht S. 321) oder „Die Gesetzgebungsautonomie der Schweiz ist zwar formell noch gewährleistet, besteht aber in Tat und Wahrheit darin, dass die Schweiz ihre Gesetze regelmässig denen der EU anpasst“ (Integrationsbericht S. 30)

Auf S. 12 der Botschaft des Bundesrates heisst es, dass der *acquis communautaire*, nämlich die einheitliche Anwendung von Normen, die mit denjenigen der EU konform sind, sowie die Übereinstimmung mit der EU-Rechtssprechung in allen sieben Bereichen von Anfang an das Ziel der sektoriellen Abkommen war. Die nicht vom Volk legitimierte, ja geradezu abgelehnte Übernahme der EU-Gesetze in den letzten Jahren soll also mit den bilateralen Verträge legitimiert werden.

Die Verwaltung hat genau das gemacht, was jeder EU-Beitrittskandidat von der EU angewiesen bekommt - ohne Mandat des Volkes. Herr Best vom Integrationsbüro erklärte entsprechend am 15. 12. 1999: "Wie bei jedem Beitrittskandidaten erklärt die EU uns mit der Zustimmung zu den bilateralen Verträgen, dass sie unsere Anstrengungen zur Anpassung unserer Gesetze an die der EU anerkennt." Die EU erzwingt von jedem „Handelspartner“ eine devote Haltung, „wenn man bedenkt, dass die Gemeinschaft, wenn sie einen Vertrag mit einem Drittland schliesst, im Prinzip keine gemeinsamen Bestimmungen akzeptiert, die vom „*acquis communautaire*“ abweichen.“ (Botschaft S. 31). Ist das ein Verhandlungspartner oder ein autoritäres Gebilde?

Da die EU seit den Amsterdamer Verträgen nicht mehr auf die wörtliche Übernahme des Gemeinschaftsrechts pocht, können die Bürger des angeschlossenen Staates den Eindruck erhalten, sie würden eigenständig Gesetze erlassen können. Entsprechend schreibt der Bundesrat: "Im Gegensatz zum EWR-Abkommen beruhen die sektoriellen Abkommen grundsätzlich nicht auf einer wörtlichen und vollständigen Übernahme des Gemeinschaftsrechts in den betroffenen Sektoren. Die Abkommen gründen im Allgemeinen auf der Gleichwertigkeit der schweizerischen und EG-Regeln. Die Gesetzgebungsautonomie der Schweiz ist somit formell gewährleistet." Was nur formell gewährleistet ist, existiert in Wirklichkeit nicht mehr.

EU-Recht bricht Schweizer Recht

Die Übernahme des EU-Rechtes erfolgt nicht automatisch, aber durch autonome Ausschüsse, zu denen der Bürger nichts mehr zu sagen hat und durch automatische Übernahme der neuen EU-Rechtssprechung. Der Bundesrat schreibt ganz offen über die Interessen der Regierung, dass es "offensichtlich im Interesse der Schweiz liegt, die Gleichwertigkeit der Rechtsordnungen zu erhalten, indem sie der Entwicklung des Gemeinschaftsrechts in den durch die sektoriellen Abkommen abgedeckten Bereichen regelmässig Rechnung trägt. Andernfalls würden die Unterschiede zwischen den schweizerischen und den gemeinschaftlichen Regeln die Anwendung der betreffenden Abkommen behindern." (Integrationsbericht, S. 296)

Im zivilen Flugverkehr gilt EU-Recht und nicht Landesrecht. (Art. 1). Der Schweiz wird nur noch mitgeteilt, wenn sie neue Beschlüsse zu befolgen hat: "Die nach Unterzeichnung dieses Abkommens erlassenen Urteile, Beschlüsse und Entscheidungen des Gerichtshofes und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften werden der Schweiz übermittelt." (Art. 1.2). Dasselbe gilt auch im Personenverkehr (Art. 16): „Zur Erreichung der Ziele dieses Abkommens treffen die Vertragsparteien alle erforderlichen Massnahmen, damit in ihren Beziehungen gleichwertige Rechte und Pflichten wie in den Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft, auf die Bezug genommen wird, Anwendung finden." Das heisst nichts anderes, als dass die EU im Personenverkehr, z.B. bei der Sozialversicherung, EU-Recht anwendet und dieses auch weiterhin automatisch übernehmen würde. Die Schweiz wäre de facto EU-Mitglied.

Die Problematik der EU-weiten Ausschreibung öffentlicher Ausgaben

Die Zerstörung der eigenen Landwirtschaft durch die billigen EU-Preise innerhalb der nächsten Jahre beinhaltet, dass die Ernährung nicht mehr im eigenen Land gesichert werden kann. Mit der Vergabe des Baus und Unterhalts sensibler Bereiche wie Trinkwasser- und Energieversorgung, Telekommunikation und öffentlicher Verkehr an ausländische Firmen mit dem Vertrag über das öffentliche Beschaffungswesen hat die Schweiz im Ernstfall keine Möglichkeit, diese für den Zusammenhalt eines Landes im Krisenfall wichtigen Bereiche aufrechtzuerhalten. Damit liefert sich die Schweiz politischen und wirtschaftlichen Pressionen aus. Dies ist für den Kleinstaat Schweiz prinzipiell eine Gefahr für seine Unabhängigkeit.

Darüberhinaus ist es für die Bürger kaum auszuhalten, wenn der Schulhausbau von Arbeitskolonnen aus anderen Ländern ausgeführt werden und die eigenen Handwerker arbeitslos zuschauen müssen, weil sie den EU-Grossunternehmen preislich nicht standhalten können. Den Dörfern als entscheidender Teil der direkten Demokratie wird das Rückgrat gebrochen, wenn sie ihre Betriebe verlieren und mit den Steuern nicht mehr eigene Arbeitsplätze sichern dürfen.

Die Aufhebung ökologischer Gesetzgebung durch die EU

Laut Aussagen vom zuständigen Bundesrat Leuenberger würden bei Annahme der sektoriellen Abkommen 600 000 Lastwagen zusätzlich pro Jahr durch die Schweiz fahren, die bis heute den Weg durch Österreich und Frankreich wählen. Allerdings sagte er dies nur in der Vergangenheit und vor anschlussfreudigem Publikum. (Rede vor der neuen europäischen Bewegung, 29.8.1998, Luzern. Bis 24.3. 2000 auf der Homepage des UVEK nachlesbar)

Die EU hat der Schweiz diktiert, die per Volksabstimmung angenommene Alpenschutzinitiative ausser Kraft zu setzen. Die Schweiz darf mit diesen Abkommen die Lastwagen nicht per Gesetz auf die Schiene zwingen. Sie muss die Lastwagen mit Milliarden von Steuerfranken subventionieren, wenn sie „freiwillig“ die viel teurere Schienenverbindung benutzen (Gerechnet wird mit 1000 bis 1250 Franken, die eine Durchfahrt durch die Schweiz kostet, bezahlt werden müssten 330 Franken pro Lastwagen, den Rest zahlt der Schweizer Steuerzahler). Zudem bezahlt der Steuerzahler auch die Lastwagen, die über die Strassen fahren. Eine Durchfahrt durch die Schweiz kostet mindestens 600 Franken, laut Verträgen müssten die Lastwagen aber höchstens 325 SFr. bezahlen (Art. 40.4). Das bedeutet, dass bei einer Million Lastwagen auf der Strasse in einigen Jahren 300 Millionen Franken pro Jahr bezahlt werden müssten. Da die Lastwagen nicht auf die Schiene gezwungen werden können, muss man Anreize dafür bieten.(Art. 38) So darf die Schweiz die Preise weiter senken und dafür mehr aus dem Steuersäckel bezahlen, damit die Schiene mit der Strasse konkurrieren kann (Art. 46). Was unsere Bundesrat so gross herausstellt ist die Klausel, dass die

Schweiz theoretisch die Preise für die Lastwagen auf der Strasse um etwa 30 Franken erhöhen darf (Art. 46), als ob das die Chauffeure daran hindern würde, auf der Strasse zu fahren, wo es keine so grossen zeitlichen Verzögerungen wie auf der Schiene gibt.

Verträge gelten auch für die zukünftigen EU-Ländern

6 der 7 Verträge sind mit der EU und nicht mit den einzelnen Ländern geschlossen. Auch im Personenverkehr ist im Artikel 24 festgelegt, dass das Abkommen für die Gebiete gilt, die dem EU-Vertrag unterstehen: „Räumlicher Geltungsbereich. Dieses Abkommen gilt für das Hoheitsgebiet der Schweiz einerseits und die Gebiete, in denen der Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft Anwendung findet, und nach Massgabe jenes Vertrages andererseits.“ Also gelten die Verträge auch für die Beitrittsländer aus dem Osten, die aus rein machtpolitischen und militärischen Erwägungen in kurzer Zeit in die EU gedrängt werden sollen. Zum Prinzip der EU gehört es, eine Nivellierung zwischen den Ländern herbeizuführen, sowohl bei den Normen, bei den Löhnen, bei den Sozialversicherungen. Entsprechend würden die Löhne und die Sozialversicherungsbeiträge auch in der Schweiz sinken müssen.