

Zeitschrift: Neue Wege : Beiträge zu Religion und Sozialismus
Band: 86 (1992)
Heft: 11

Rubrik: Gelesen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 21.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Gelesen

*«Das EWR-Abkommen
kann als Ausdruck des politischen Willens
der wichtigsten Länder Westeuropas verstanden werden,
die Gesamtheit ihres wirtschaftlichen
und gesellschaftlichen Potentials
unter ein und demselben Dach zu vereinigen.»*

(Aus der Botschaft des Bundesrates
an die Eidgenössischen Räte)

Von den grossen europäischen Worten...

Die ersten Worte, bei denen meine vielfach unterbrochene, schlussendlich nur noch fragmentarisch versuchte Lektüre der Unterlagen zum EWR-Abkommen begann, klangen einladend und gut: «In der Überzeugung, dass ein Europäischer Wirtschaftsraum einen Beitrag zur Errichtung eines auf Frieden, Demokratie und Menschenrechte gegründeten Europas leisten wird...» Weitere Halbsätze dieser Art folgten: «Unter erneuter Bestätigung», «In dem festen Willen», «In Anbetracht», «In dem Bestreben», «In dem Vorsatz». So tönen halt Präambeln.

In vier Teilen sind im eigentlichen Abkommen die vier Freiheiten für dieses Wirtschaftseuropa umrissen. Der freie Warenverkehr zuvorderst, dann die personenbezogene Freizügigkeit, freier Dienstleistungs- und Kapitalverkehr. Bis und mit Artikel 77. Elf weitere, meist kürzere, gelten der «Zusammenarbeit ausserhalb der vier Freiheiten». Institutionelles und Finanzierung füllen mit ein paar Schlussbestimmungen bis Artikel 129 den Rest. «Geschehen zu Porto am zweiten Mai neunzehnhundertzweiundneunzig.» Die gegen tausend Seiten mit speziellen Protokollen und Anhängen habe ich im ersten Anlauf nur überflogen. Vieles wirkt mit seinen Details skurril. Wobei es für einen befreiten Markt sicher nicht unwichtig ist, dass die Warenbezeichnung «Teigwaren» solche auch gekocht einschliesst oder gefüllt oder in anderer Weise zubereitet, zum Beispiel Spaghetti, Makaroni, Nudeln, Lasagne, Gnocchi, Ravioli, Canneloni, ausgenommen solche mit einem Gehalt von mehr als 20 GHT an Würsten, Fleisch, Innereien oder anderen Schlachtnebenerzeugnissen und Blut oder Mischungen daraus.

Die ergänzende Botschaft des Bundesrates deutsche einige weniger verständliche Passagen aus. Sie wirkt – im Vergleich zu dem, was inzwischen als Informationsmaterial verbreitet und propagandistisch aufbereitet wurde – nüchtern und sachbezogen. Ich habe ihr auch die hier vorangestellte Erklärung der politischen Absicht entnommen. Und ich stiess auf einen Abschnitt, den ich zwar anstrich, aber auf Anhieb noch zu wenig ernst nahm: «Die auf den EWR anwendbaren EG-Rechtsakte, auf die die Anhänge des EWR-Abkommens verweisen, das heisst die rund 1500 Richtlinien, Verordnungen und anderen Rechtsakte des EG-Rates und der EG-Kommission zum Binnenmarkt und den flankierenden Politiken (insgesamt rund 12 000 Seiten) werden nicht wie üblich im Bundesblatt veröffentlicht.» Sie stünden als separate Textsammlung in einer Auflage von 600 Exemplaren zur Verfügung: der *Acquis Communautaire*.

... zum Kleingedruckten des Vertrages

Bei meiner Auseinandersetzung mit dem EWR und seinen Konsequenzen habe ich ein paar Richtlinien und Verordnungen zu meinen engeren Interessengebieten kopiert. Nur einen kleinen Bruchteil des Materials aus zwei von siebzehn prall gefüllten Ordnern. Dies trotz dem Vermerk auf den Deckblättern: «Jede Reproduktion durch Druck, Fotokopie, Mikrofilm oder irgend ein anderes Verfahren auch auszugsweise ist ohne Einwilligung der Schweizerischen Bundeskanzlei und des Amtes für amtliche Veröffentlichungen der EG, Luxemburg, untersagt.» Das gelte für unsere Arbeit als Parlamentarier natürlich nicht, liess ich mir sagen. Nachdem das Kleingedruckte dieser Ordner für das ganze Volk zu geltendem Recht wird, wenn am 6. Dezember bei der Abstimmung

über den EWR-Vertrag ein Ja resultiert, scheint mir dieses Copyright trotzdem seltsam. Aber typisch.

«Das Verfahren muss einfach und transparent sein», heisst es in der Botschaft, auf die Ebene der Bundesgesetzgebung mit ihren Referendumsmöglichkeiten bezogen. Doch die sogenannten Eurolex-Pakete erwiesen sich bei näherem Hinsehen als blosser Spitze eines Eisbergs. Viele und durchaus gewichtige EG-Erlasse verlangen ein Handeln der Kantone, führen zur Änderung von Verordnungen oder wirken als übergeordnetes Recht ohne weitere Schritte direkt. Die volle Tragweite des Kleingedruckten kann kein Mensch überblicken. Kaum eine Parlamentarierin oder ein Parlamentarier wird nur schon für Teilbereiche behaupten können, alle einschlägigen Bestimmungen, geschweige denn ihre Auswirkungen zu kennen. Mit meinen Versuchen, wenigstens im Einzelfall den Durchblick zu schaffen, kam ich bis zur EWR-Schlussabstimmung in der Herbstsession des Nationalrates nicht nur an kein Ende; ich stand mit mehr Fragen vor dem inzwischen völlig unübersehbaren Papierberg als zu Beginn.

Beispiel: Freiheit der Lüfte

Schon seit Jahren war viel von Deregulierung in der Luftfahrt zu lesen. Inzwischen ist die EG da bei der «achten Freiheit» angekommen. Auch ein Befliegen zwischen zwei oder mehr Punkten im Hoheitsgebiet jedes Vertragspartners durch die interessierte Konkurrenz wird in diesem Stadium möglich. Was für Änderungen im Luftfahrtgesetz bringt das? Als die betreffende Eurolex-Vorlage kam, stellte ich staunend fest: praktisch keine. Nur ein einziger Passus wird dort revidiert. Wo bisher schweizerisches Eigentum vorgeschrieben war, ist ein Luftfahrzeug künftig im hiesigen Register einzutragen, «wenn die Eigentumsverhältnisse am Luftfahrzeug den vom Bundesrat festgelegten Bedingungen entsprechen». Sonst sei im Gesetz nichts mit dem Vertrag unvereinbar. In der Botschaft wird jedoch auf weitere Anpassungen «in naher Zukunft» verwiesen.

Unter den einschlägigen Erlassen des Acquis Communautaire, die ich als Mitglied der Verkehrskommission nicht etwa auto-

matisch erhielt, stach mir vor allem eine ins Auge: die «Verordnung über den Zugang von Luftverkehrsunternehmen zu Strecken des innergemeinschaftlichen Linienflugverkehrs und über die Aufteilung der Kapazitäten für die Personenbeförderung zwischen Luftverkehrsunternehmen im Linienflugverkehr zwischen Mitgliedstaaten». Da sind Ansprüche und Regelungen zu ihrer Durchsetzung festgehalten. Direkt anwendbar. Aber für Laien nicht nachvollziehbar.

Ich fragte, was als Konsequenz der neuen Konkurrenz erwartet werde. Noch mehr Konsumanreize durch Dumpingpreise? Also noch mehr Flüge? Und ob die Ansprüche auf Marktzugang für uns eine Verpflichtung zum Ausbau der Infrastruktur mit sich brächten. Jahre des mühsamen Kampfes gegen kantonale Ausbaupläne in Kloten haben mich misstrauisch gemacht. Nur nicht noch mehr Sachzwänge schaffen! Sicher die Hälfte aller Flüge und der unter grösster Umweltbelastung transportierten Güter sind nach ökologischen Kriterien nicht mehr vertretbar. Abbau ist angesagt, keinesfalls Ausbau.

Was die kommende Dynamik betrifft, reagiert Bundesrat Ogi offen: «Die gestellten Fragen sind berechtigt, jedoch nicht beantwortbar.» Nachträglich zugestellte Papiere bestätigen das; aber auch einen allgemein prognostizierten Trend zu weiterem Wachstum. Als ich in einer folgenden Runde wenigstens Klarheit über die Mechanismen der Zuteilung sogenannter Slots und das Vorgehen bei Engpässen will, wird mir beigebracht, dass dies kein Problem der jetzt anstehenden Eurolex-Beratung sei. Formal blieben die Zuständigkeiten gleich. Es nehme die Umsetzung der Brüsseler Rechtsakte über die Bundesämter bis zu den einzelnen Flughäfen den gewohnten Weg. Punktum.

In der Parlamentsberatung wurde der Bereich Luftfahrt gemäss Mehrheitsbeschluss in Kategorie V abgewickelt. Das heisst ohne Diskussion. Nichts also von künftiger Dynamik, neuen Sachzwängen und so. Das hätte höchstens Verunsicherung auslösen können. Und grenzenlos kann die Freiheit über den Wolken nicht werden. Irgendwo steht sogar im Acquis Communautaire, dass Sicherheit und Umweltschutz zu berücksichtigen sind...

Hans Steiger