

Mehr Welt, weniger Europa

Eine Kündigung der Personenfreizügigkeit hätte gravierende Folgen für die Schweiz, ist zurzeit überall zu hören. In Wirklichkeit ist das Land auf die EU-Verträge nicht angewiesen. Es gibt Alternativen. Von Pierre Heumann



Selbstbewussteres Auftreten ist gerechtfertigt: Gotthard-Durchstich im letzten Oktober.



«Klar negativ»: Ökonom Weder.

Jobs und Wachstum seien in Gefahr: Das behaupten Politiker und Wirtschaftsführer. Sie warnen vor den Auswirkungen der SVP-Initiative zur Begrenzung der Zuwanderung. Die Kündigung der Personenfreizügigkeit sei ein Angriff auf Arbeitsplätze und Wohlstand, steht in einem Inserat der Freisinnigen. In einem offenen Brief werfen Wirtschaftsführer der SVP Verantwortungslosigkeit vor, weil die Initiative den bilateralen Weg mit der EU gefährde.

Auch der Europa-Experte Rolf Weder ist der Meinung, dass sich ein Wegfallen der Bilateralen I «klar negativ auf die Schweizer Volkswirtschaft auswirken» würde. Schweizerische Firmen sähen sich gegenüber ihren Konkurrenten in der EU diskriminiert. Ihre Kosten würden steigen und die Löhne in der Schweiz würden entsprechend unter Druck geraten, befürchtet der Basler Ökonomeprofessor, der in seinem jüngsten Buch der Frage nachgeht,

warum sich die Schweiz mit Europa so schwer tue. Die Warner stützen sich auf die sogenannte Guillotineklausel: Die sieben Abkommen, die unter dem Sammelbegriff Bilaterale I zusammengefasst sind, treten ausser Kraft, sobald ein einziges dieser Abkommen gekündigt wird. Zu den Bilateralen I gehören neben der Personenfreizügigkeit vor allem Abkommen zum Land- und Luftverkehr sowie zur Beseitigung von Handelshemmnissen.

Doch bei den Bilateralen gibt es nicht nur ein Alles oder Nichts. Jede Vertragspartei kann eine Revision des Abkommens beantragen, ohne gleich das ganze Vertragswerk zu gefährden. Das gilt auch für den Fall, dass Volk und Stände die Initiative der SVP annehmen – falls die EU Verhandlungsbereitschaft zeigt.

Sollte die Schweiz die Zuwanderung begrenzen, könnte sie in der EU durchaus auf Verständnis stossen, falls auch andere Länder der

Meinung sind, die Immigration stelle für die Schweiz oder sie selber eine übermässig hohe Belastung dar. Tatsache ist: Um die Zuwanderung zu bremsen, diskutieren auch in Deutschland einzelne Staaten wie Dänemark oder Frankreich Massnahmen, die mit der Personenfreizügigkeit oder mit Schengen nicht konform sind. 25 000 tunesische Flüchtlinge genügten, das Europarats Innenminister das Schengen-Abkommen in Frage stellten, das seit 1995 die Reisefreiheit ohne Grenzkontrollen garantiert.

Nachteile kann man kompensieren

Allerdings hat der Bundesrat die Schutzklausel bisher nicht angerufen, die Notbremse, mit der die Einwanderung laut Abkommen mit der EU beschränkt werden kann, falls ein im Vertrag vorgesehene Höchstwert überschritten wird. Das schwächt – durch ein grösseres Verschulden – die Verhandlungsposi-

der Schweiz in Brüssel, wenn sie das Freizügigkeitsabkommen nach Annahme der SVP-Initiative neu aushandeln müsste.

Die Bilateralen I haben die Märkte für Schweizer Exporteure geöffnet. Mit dem Abkommen anerkennt die EU zahlreiche schweizerische Industrienormen als gleichwertig an. Damit fallen zeitaufwendige und teure Doppelprüfungen weg. Statt vor dem Export eines Erzeugnisses mit der Bürokratie in 27 Ländern zu verhandeln, reicht es, die Zulassung in einem EU-Land zu erhalten. Sie gilt dann automatisch auch im Rest der EU. Diese Vorteile würden mit der Kündigung des Abkommens zu den technischen Handelshemmnissen wegfallen.

Doch es gibt Alternativen – vor allem im Rahmen der Welthandelsorganisation (WTO). Um allfällige negative Effekte abzufedern, müsste die Schweiz in der WTO ihre Bremsrolle aufgeben. Weil sie dort die Interessen der Schweizer Landwirtschaft verteidigt und damit einer Liberalisierung des Welthandels im Wege steht, haben Schweizer Vertreter in der WTO derzeit ein Glaubwürdigkeitsproblem. Die Schweiz müsste sich fortan auf multilateraler Ebene «konsequenter und konsistenter einbringen», fordert Rolf Weder: «Je stärker mit WTO-Hilfe der Handel weltweit liberalisiert wird, desto geringer wird das Diskriminierungspotenzial durch die EU.»

Das würde der Strategie entsprechen, vermehrt globale Handelsströme und aufstrebende Märkte ins Visier zu nehmen, statt sich vor allem auf die EU zu konzentrieren. Schweizer Firmen – grosse, mittlere und kleine – haben damit in den vergangenen Jahren gute Erfahrungen gemacht. Die WTO könnte auch bei der Vergabe öffentlicher Aufträge von Nutzen sein. Die Bilateralen I sorgen für eine schärfere Konkurrenz in Branchen, die insbesondere auch für den öffentlichen Sektor arbeiten – zum Beispiel Bau-, Wasser-, Energieversorgungs-, Verkehrs- oder Telekommunikationsfirmen. Sie weiten die Ausschreibungspflicht gemäss WTO von der nationalen auf die Gemeinde- und Bezirksebene aus.

Eine Auflösung des Abkommens mit der EU würde Schweizer Firmen den Zugang zur öffentlichen Beschaffung auf dieser tieferen Ebene in der EU zwar erschweren. Auf nationaler Ebene würden die Regeln der Welthandelsorganisation aber weiterhin gelten. Damit könnte die Schweiz Diskriminierungsversuchen durch die EU zumindest teilweise entgegenwirken. Denn die Regeln des Welthandels werden nicht von der EU, sondern von der WTO geschrieben. Auch in der Agrarpolitik könnte die Schweiz auf die globale Karte setzen, um Nachteile in der EU zu kompensieren. Die Bilateralen I haben landwirtschaftlichen Produkten im EU-Raum neue Absatzchancen eröffnet, besonders für Käse und verarbeitete Milchprodukte. Fällt dieses Abkommen weg, wird der Marktzugang für Schweizer Firmen

im Agrarbereich und beim Pflanzenschutz eingeschränkt. Fortschritte im Rahmen der WTO könnten auch hier diese neuen Nachteile kompensieren – die Schweiz müsste aber ihre protektionistische Linie innerhalb der WTO aufgeben. Dass das innenpolitisch durchsetzbar ist, darf bezweifelt werden. Voraussetzung wäre nämlich, dass die Landwirtschaftspolitik über ihren eigenen Schatten springen.

Als über die Bilateralen I abgestimmt wurde, gab es die Swissair noch. Zusammen mit der damaligen Crossair und anderen Schweizer Fluggesellschaften erhielt sie dank den Bilateralen im europäischen Luftverkehr praktisch die gleichen Rechte wie ihre europäischen Konkurrenz-

Werden die Bilateralen I hinfällig, ist beim Landverkehr mit Neuverhandlungen zu rechnen.

ten. «Unsere Fluggesellschaften können inskünftig jeden Flughafen in der EU anfliegen», warb der Bundesrat in den Abstimmungsunterlagen. Die Swissair sei auf dieses Abkommen angewiesen, um auch in Zukunft als unabhängiges Unternehmen bestehen zu können.

Inzwischen gibt es die Swissair nicht mehr, und die Swiss gehört der Lufthansa. Trotzdem, meint eine Sprecherin in Kloten, sei Swiss «eine schweizerische Fluggesellschaft mit schweizerischer Betriebsbewilligung». Man kann sich aber kaum vorstellen, dass die Lufthansa eine Diskriminierung ihrer Tochter innerhalb der EU hinnehmen würde. Denn wenn die Umsätze der Swiss sinken, trifft das auch die Gewinne der Lufthansa negativ.

Die Verhandlungstrümpfe

Die Bilateralen I haben es erleichtert, die Verkehrspolitik der Schweiz und diejenige der EU besser aufeinander abzustimmen. Die Gewichtslimite für Lastwagen wurde zum Beispiel dem europäischen Niveau angepasst. Im Gegenzug konnte die Schweiz die Strassenabgaben auch für ausländische Lastwagen erhöhen. Schweizer Transportunternehmen erhielten das Recht, auf Europas Strassen und Schienen frei zu verkehren.

Sollten die Bilateralen I hinfällig werden, wäre beim Landverkehr wohl mit einer Neuaufnahme von Verhandlungen zu rechnen. Denn die EU hat ein starkes Interesse, die Nord-Süd-Verbindung aufrechtzuerhalten. Nachdem die Schweiz mit dem Neat-Konzept einen wichtigen Teil des Abkommens bereits erfüllt hat, ist sie in einer guten Verhandlungsposition. Im Güterverkehr verspricht die Neat mit zwei neuen Basistunnels durch die Alpen erhöhte Transportkapazität und -qualität sowie tiefere Betriebskosten für die Bahnen. In der EU kommen die Projekte hingegen nur langsam voran: Die Strecke Basel–Freiburg wird in frühestens fünfzehn Jahren ausgebaut

sein, und in Italien werden die Prioritäten mit jedem Regierungswechsel neu gesetzt. Bei Verhandlungen über den Landverkehr hat die Schweiz deshalb gute Trümpfe in der Hand.

Sechzig Prozent der Schweizer Exporte gehen in den EU-Raum: Deshalb lehnte es der Bundesrat in der Antwort auf eine parlamentarische Anfrage im vergangenen Jahr ab, das Freizügigkeitsabkommen zu kündigen. Es würde das Ende des weitgehend ungehinderten Zugangs zum europäischen Binnenmarkt bedeuten, begründete der Bundesrat sein Festhalten an der Personenfreizügigkeit: Das wäre «faktisch das Ende des mehrfach demokratisch legitimierten bilateralen Weges der Schweiz mit der EU».

Eine erste Detailanalyse stellt diese These in Frage. Gerade die Personenfreizügigkeit wird heute innerhalb der EU differenziert gesehen. Die Schweiz kann auch innerhalb der WTO ihre Handelsinteressen vertreten. Auf vielen Gebieten – zum Beispiel im Landverkehr, in der Forschung oder als Absatzmarkt für EU-Produkte – hat die Schweiz der EU zudem so viel zu bieten, dass bei Verhandlungen in Brüssel ein selbstbewussteres Auftreten des Bundesrates gerechtfertigt wäre.

Beat Spirig, Rolf Weder: Von Rosinen und anderen Spezialitäten. Die Schweiz und die EU. NZZ Libro, 2011

WIR KAUFEN IHREN SPITZEN-BORDEAUX und zahlen Ihnen Spitzenpreise

Für unsere anspruchsvolle Kundschaft suchen wir laufend Weine aus Bordeaux und anderen Regionen. **Bevorzugte Jahrgänge: 1982–2006 als Einzelflaschen, Grossformate, Sammlungen und gerne auch ganze Keller – gegen Abholung und sofortige Barzahlung.**



CAVE BB
ALEXANDER E. BÄGGLI AG

CAVE BB · Strubenacher 6 · CH-8126 Zumikon
Tel: +41 (0)44 919 88 22 · Fax: +41 (0)44 919 88 23
a.baeggli@cavebb.ch · www.cavebb.ch