

EUROPA-MAGAZIN

Zeitschrift für direkte Demokratie, Selbstbestimmung und internationale Zusammenarbeit

3/1995

Verkehrspolitik gegen Mensch und Umwelt

TEN - die Kürzestformel für geplante Umweltzerstörung durch Verkehrspolitik

Faux pas de la politique de transit en Autriche

In Autriche, avec l'entrée dans l'UE, les prix de transport ont baissé

- et sur les autoroutes de transalpine le trafic a augmenté de 19 %

Dossier "Verkehr"

Beiträge: Europol bestimmt heute, wer morgen kriminell ist

Menschenrecht auf saubere Luft

Die Mutterschaftsversicherung in der EU

Kampf gegen ungleiche Bezahlung

Kurzinfos

Gewerkschaften, Schweiz, Wirtschaft, Verschiedenes, Umwelt

Europa von oben? Europa von unten!

Das Forum für direkte Demokratie-Veranstaltung am 11. September 95:

Europa von oben? Europa von unten! (siehe Rückseite)

Forum-Regionalgruppe Basel wird gegründet

Inhaltsverzeichnis

Dossier: Verkehr

EU-Verkehrspolitik gegen Mensch und Natur	1
Schöne neue Transitwelt - demnächst auch im Norden?	4
Transitstolpern in Österreich	5
Eklatante Missachtung des Schweizer Souveräns	6
Kalte Liquidation der Alpen-Initiative?	7
Faux pas de la politique de transit en Autriche	8
Verkehrspolitik: Wird die Schweiz über den Tisch gezogen?	10
Kurzinfos Verkehr	11
Bücher Verkehr	13
Europa allgemein	
Bücher Verschiedenes	14
Europol bestimmt heute, wer morgen kriminell sein soll	17
Ein Menschenrecht auf gesunde Luft	18
Kampf gegen ungleiche Bezahlung	19
Die Mutterschaftsversicherung in der EU	20
Kurzinfos	
Gewerkschaften	22
Schweiz-EU	22
Wirtschaft	23
Verschiedenes	23
Umwelt	25

Europa von oben? Europa von unten!
(zu dieser Veranstaltung siehe Rückseite)

edito

Während für die Einen klar ist, dass der motorisierte Verkehr halbiert werden muss, um so unsere Gesundheit und Umwelt zu schützen, planen andere weiterhin im Grossmasstab die Verdoppelung des Verkehrsaufkommen in Europa.

Verkehrsaufkommen wird von der EU positiv gewertet, denn es lässt sich in Prozenten des Bruttosozialproduktes ausdrücken. Wäre es nicht an der Zeit, das Nicht-Verkehrsaufkommen zu quantifizieren? Wenn ich zuhause bleibe oder per Fahrrad oder zu Fuss unterwegs bin, verursache ich keine Kosten: Autos, Parkplätze, Autobahnen, Überlandstrassen, Tankstellen, Garagen, Spital- und Friedhofplätze für Unfallopfer, usw. sind dann überflüssig. Die bestehende Wirtschaftsordnung rechnet diese Kosten aber insgesamt zum Bruttosozialprodukt. Sie lebt von der Umweltverschmutzung und nicht vom Umweltschutz. Wer ökologisch lebt, handelt wirtschaftsfeindlich, da er das Bruttosozialprodukt verringert. Allerdings, würde es nicht genügen, die Transportpreise zu verdreifachen, um so auf einfachste Weise das Bruttosozialprodukt zu steigern?



Impressum

Herausgeber:

Forum für direkte Demokratie
EU-kritisch, ökologisch, sozial

Redaktion

Alex C. Bauert Paul Ruppen
01- 432 80 17 031 - 731 29 14

Korrekturen französischsprachiger Teil

Jean-Marie Meilland, Martigny

Redaktionsadresse:

Europa-Magazin Pf 1883, 8048 Zürich
fax 01-432 80 17

Layout Alex C. Bauert

Druck: S + Z Print, 3902 Glis

Auflage 5'000

Erscheinungsweise: 6 mal jährlich

Jahrgang 3, Nr. 9, 1. Juli 95

Abonnement: Fr. 30.-, DM 40.-

Redaktionsschluss: 15. August

Dossier "Demokratie"

Beiträge zu diesem oder anderen Themen sind erwünscht. Kürzungen behalten wir uns vor.



Die trans-EU-Netze, die derzeit geplant werden, entsprechen dem "modernen ökonomischen Denken": viel und gross soll gebaut werden, um "zum Wohle aller die Transportkosten" zu verringern. Auf dass für jedes Mobilitätsbedürfnis zu jedem Zeitpunkt eine "freie Wahl der Verkehrsmittel" möglich ist. Wie sagte doch Rosa Luxemburg: Die Freiheit des einen endet dort, wo die des andern beginnt. Meine Freiheit, in Ruhe auf dem Balkon zu sitzen, endet entsprechend immer wieder - mit jedem Lastwagen, Auto oder Motorrad, die den Strassenzug mit Lärm und Abgasen verpestern. Was die hinter diesem System stehende Intelligenz anbelangt, bringt es Herrmann Knoflacher, ein Verkehrsexperte auf den Punkt: "Je dümmere eine Volkswirtschaft, desto mehr Mobilität braucht sie". Ist daraus abzuleiten, "Je dümmere eine Gesellschaft, desto mehr Mobilität braucht sie"?

Alex C. Bauert

TEN - die Kürzestformel für geplante Umweltzerstörung durch Verkehrspolitik

EU-Verkehrspolitik gegen Mensch und Natur

Unter dem Kürzel TEN (Trans-EU-Netze) verbirgt sich ein gigantisches Projekt der EU, das derzeit in der Vernehmlassungsphase steht: 400 Milliarden ECU sollen bis 2010 in den Bau von 15'000 km Autobahnen, 10'000 km Eisenbahnen, Erdgas- und Stromleitungen, in die Erhöhung der Leistungsfähigkeit von 250 Flughäfen, in Verkehrsmanagementstrukturen, sowie ins 12'000 km lange Binnenwasserstrassennetz investiert werden. Auf der Strecke bleiben Mensch und Natur, sowie die Selbstbestimmung der Regionen.

von Alex C. Bauert

Strassen, Eisenbahnen und Energieleitungen - ganz Europa von der EU-Planung erfasst.

Das Projekt der EU sieht derzeit 58'000 km Strassen als trans-EU-Verkehrswege vor. Davon waren 1992 43'000 km bereits vorhanden. 1'500 km wurden seither dem Verkehr übergeben. 13'500 km sollen bis 2004 gebaut werden. (siehe Karte I).

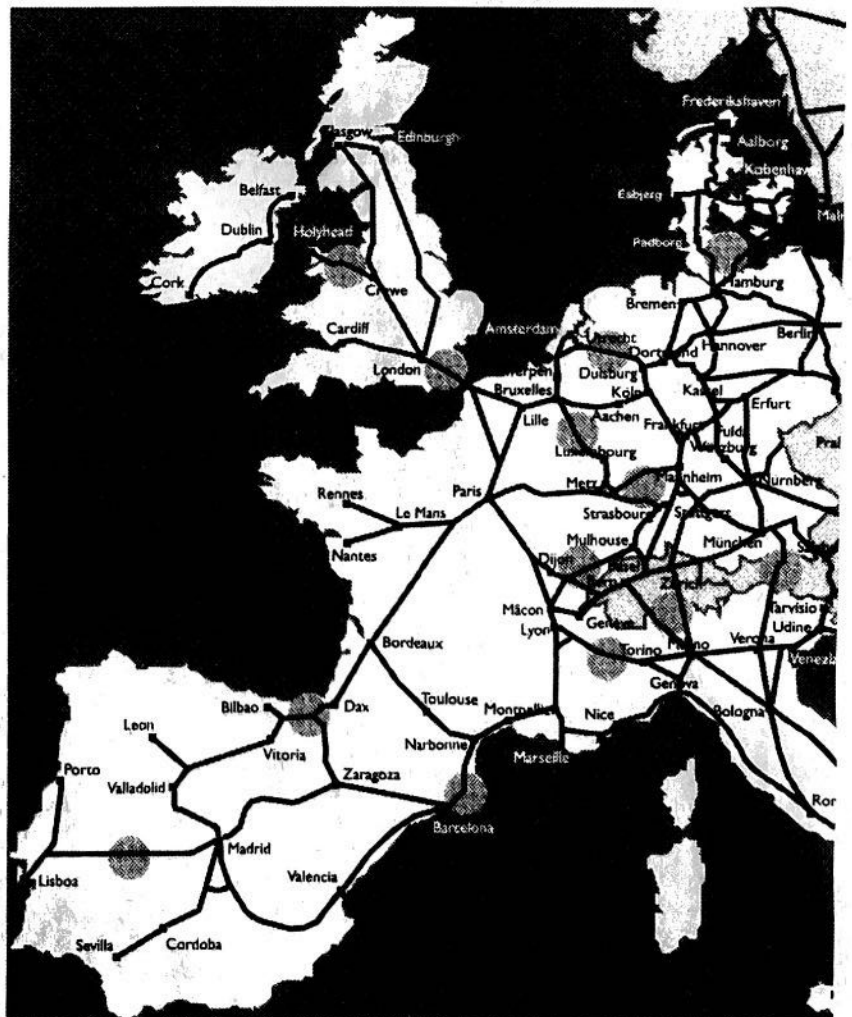
"Der Schwerpunkt des EU-Autobahnprogramms liegt vor allem in den Rand-Regionen Europas: Süd- und Westfrankreich, Nordengland, Irland, Spanien, Portugal und Griechenland. ... Aus diesen Absichten geht hervor, wie es tatsächlich um die neue Umweltstrategie der EU im Verkehrsbereich steht; Der umweltfreundlichere Verkehrsträger Bahn wird nur dort gestärkt, wo der Autoverkehr seine Grenzen weit überschritten hat, der Strassenverkehr hingegen wird überall dort gefördert, wo noch irgendwelche Spielräume für ihn zu entdecken sind." (1). Von den 70'000 km Eisenbahnlinien entfallen 23'000 km auf das Hochgeschwindigkeitsnetz, das der Verbindung der Ballungsgebiete dienen soll. Von diesen 23'000 km sind 10'000 km Neubaustrecken für Geschwindigkeiten von über 250 km/h und 12'000 km Ausbaustrecken (für 200 km/h). Die in dieser Rechnung fehlenden 1'000 km bleiben unerwähnt (2). Den 126 Strassenprojekten stehen nur 11 Eisenbahnprojekte gegenüber (siehe Karte II).

Die Verkehrsverbindungen nach Osteuropa und in den Mittelmeerraum dienen der wirtschaftlichen Integration dieser Regionen. Helsinki soll mit St. Petersburg und Moskau verbunden werden, und diese mit Warschau und Berlin. Triest wird über Ljubljana und Budapest mit Kiev verbunden - sowohl per Strasse als auch per Eisenbahn (3). Zudem sind zahlreiche Erdgasleitungen von Nordafrika und Osteuropa in die EU geplant oder im Bau. Ein weiteres wichtiges Vorhaben ist der Stromverbund, in den auch Osteuropa einbezogen werden soll. Leitungen zwischen Griechenland und Italien, Frankreich und Italien, Spanien und Frankreich, etc. sollen erstellt werden (4).

Das Ziel ist ein gemeinsamer Verkehrsmarkt und ein gemeinsames Verkehrsnetz (5). Der Nutzen dieser Investitionen wird in der prozentualen Zunahme des Bruttoinlandsproduk-

tes (BIP) (7 %) und der Zunahme des Fremdenverkehrs (5 % des BIP) angegeben. Für acht Millionen Menschen sollen dadurch Arbeitsplätze geschaffen werden. (6)

In verschiedenen EU-Veröffentlichungen sind unter anderem folgende Gründe für das TEN zu finden: Der Verkehr ist für die Wohlfahrt (7), die Schaffung von Arbeitsplätzen, den allgemeinen Wirtschaftsaufschwung (8) und die Freizügigkeit der EU-Bürger (9) unerlässlich. Angeführt wird auch die "Just-in-time-production", bei der die Zulieferungen für Industrien genau zu vorbestimmten Zeitpunkten erfolgen müssen, um Lagerkosten zu sparen. (10) Die Anzahl der



Karte I. Das Trans-EU-Netz für Hochgeschwindigkeitszüge (inkl. einige andere Linien wie z.B. Zürich-Stuttgart und -München, Nizza-Genoa) (Anm. 1, S. 98). Kreise bedeuten Schlüsselverbindungen

PKWs werde von 1987 bis ins Jahr 2010 um 45 % auf 167 Millionen ansteigen. Bei der Fahrleistung wird eine Steigerung von 25 % erwartet.

Beim Güterverkehr sieht es ähnlich aus: von 1990 bis 2010 wird eine Zunahme um 42 % erwartet: von jetzt 805 Mrd. Tonnenkilometern auf 1.239 Mrd. tkm. Im Schienenverkehr wird für den gleichen Zeitraum demgegenüber eine Zunahme um nur etwa 33 % angenommen (11). Der Ausbau der Netze soll diese Nachfrage decken und für die BenutzerInnen die freie Wahl zwischen verschiedenen Beförderungswegen, Arten der Dienstleistung, Verkehrsträgern, Beförderungszeiten und Preisen (12) gewährleisten. Herrmann Knoflacher, Verkehrsexperte aus Wien und EU-Beitrittsgegner meint dazu generell: "Je dümmere eine Volkswirtschaft, desto mehr Mobilität braucht sie" (13).

Subsidiarität: Brüssel plant, die Regionen führen aus?

Im Vertrag der EG, Art. 129b wird die Schaffung des "transeuropäischen Netzes" als Beitrag der Verwirklichung der Ziele der EG genannt. Im Maastrichter Vertrag gibt es dann unter Titel I, Art. F. (3) den Satz: "Die Union stützt sich mit den Mitteln aus, die zum Erreichen ihrer Ziele und zur Durchführung ihrer Politiken erforderlich sind." Die Regelungen, nach denen die Verkehrspolitik umgesetzt werden soll, sind erst im Entstehen. Von der EU-Kommission wurde der folgende Vorschlag unterbreitet: "Entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip überlassen es die Leitlinien den Mitgliedstaaten, nach ihren eigenen Plänen und finanziellen Möglichkeiten tätig zu werden; ihre Massnahmen müssen jedoch mit den auf Gemeinschaftsebene aufgestellten Leitlinien zu vereinbaren sein" (14).

Die Annahme dieses Vorschlages hätte zur Folge, dass im Zweifelsfall der EU-Gerichtshof entscheiden wird, ob eine "Massnahme mit den aufgestellten Leitlinien zu vereinbaren" ist. Damit wird er unter Umständen über den Bau oder den Nicht-Bau von Verkehrswegen entscheiden. Eine weitere offene Frage ist, ob in Zukunft über die trans-EU-Netzwerke "gemeinsam", d.h. im Ministerrat oder im EU-Parlament mit Mehrheitsbeschlüssen befunden wird. Dies entspricht dem Bundesstaatsmodell, denn auch bei uns entscheidet ein Parlament für alle Nationalstrassen. Die Kantone Uri und Tessin hatten keine Möglichkeit die Gotthardautobahn zu verhindern.

Noch ist es nicht so weit, dass in Brüssel bestimmt wird, wer was wann bauen muss. Doch für Fremdbestimmung von Regionen hat die EU noch andere Mittel zur Verfügung. Italien und Deutschland fordern z.B. die Strassentransversale "Allemagna" durch die Tiroler Alpen von München nach Verona. Niemand kann heute Österreich formal-rechtlich dazu zwingen, diese Autobahn zu bauen. Durch den Bau der Autobahnen an seine Landesgrenzen wird Österreich faktisch gezwungen, die fehlende Verbindungsstrecke durch sein Hoheitsgebiet zu bauen, will es die völlige Verstopfung seiner Strassen verhindern. Die österreichische Strecke ist nämlich zu kurz, um eine Bahnlinie rentabel werden zu lassen, die nur auf dieser Strecke und nicht schon ab Norditalien, bzw. Mitteldeutschland benutzt würde. Laut Eva Lichtenberger, Mitglied der Tiroler Landesregierung, ist die realpolitisch einzige Möglichkeit für Österreich, diese Verbin-

dung zu verhindern, die Alpenkonvention, die von Frankreich, Deutschland, Italien, Monaco, Österreich, Slowenien und der Schweiz ausgearbeitet wurde. Die Alpenkonvention sieht für den Alpenraum "eine umwelt- und sozialverträgliche Gestaltung des gesamten Wirtschaftens" vor (15). Neben der Rahmenkonvention (welche die Schweiz auf Wunsch der Alpenkantone, denen die Konvention zu schutzzlastig und zu wenig wirtschaftsorientiert ist, noch nicht ratifiziert hat) wurde unter verschiedenen Protokollen unter Schweizer Vorsitz ein Verkehrsprotokoll verfasst. Es enthält in seiner letzten Fassung vom 26.4.95 den folgenden Artikel 7:

"Handlungsbedarf im Strassenverkehr"

1) Im Hinblick auf eine der Zielsetzungen der Alpenkonvention, den Verkehr, insbesondere den Güterverkehr, verstärkt auf die Schienen zu verlagern, verpflichten sich die Vertragsparteien, den Strassenbau auf die unbedingt nötigen Vorhaben und Verbindungen zu beschränken. Bei grösseren Projekten sind umfassende, verkehrsträgerübergreifende Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) nach Massgabe der nationalen Rechtsvorschriften obligatorisch. Dabei ist den Zielsetzungen der Alpenkonvention und ihren Durchführungsprotokollen zu entsprechen sowie zu prüfen, ob die Verkehrsbedürfnisse nicht durch bessere Auslastung bestehender Strassen- und Bahnkapazitäten, durch Aus- und Neubau von Bahninfrastrukturen sowie durch die Verbesserung des kombinierten und des Hochseeverkehrs erfüllt werden können.

a) Dies gilt auch für die Entscheidungen des EU-Parlamentes und des Rates über die gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines trans-EU-Strassenverkehrsnetzes.

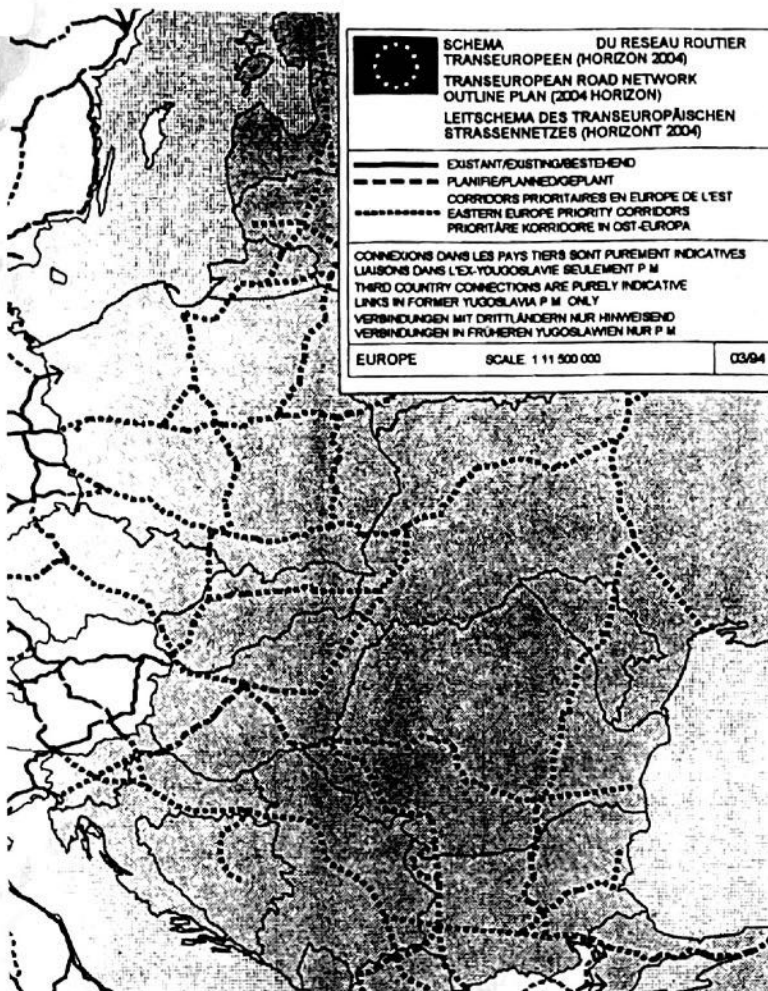
b) Die Verwirklichung darüber hinausgehender hochrangiger Strassenverkehrsachsen im Alpenraum erfordert eine vorherige, auf Konsens bedachte Abstimmung zwischen den Vertragsparteien."

Schweiz gibt dem Druck der EU nach - Österreich isoliert

Diese "Schutzbestimmungen" sind das Eingeständnis, dass trotzdem noch Strassenalpentransversalen gebaut werden können, wenn die EU im Rahmen des TEN weitere Strassen für "unbedingt nötig" hält, das Projekt gemäss den "nationalen UVP" zulässig ist und eine "auf Konsens bedachte Abstimmung" erreicht wird. Deshalb hat Österreich, das im Tirol die am stärksten vom Nord-Süd-Verkehr Europas belastete Region kennt, dieses Protokoll nicht unterzeichnet. Deutschland, Frankreich, Italien und die EU wollen demgegenüber dem Baustop für Strassentransversalen in den Alpen nicht zustimmen. Dass die Schweiz den "Kompromiss" im Sinne der EU mitträgt, ist nur vor dem Hintergrund der bilateralen Verhandlungen zu verstehen. Es werden Retorsionsmassnahmen der EU befürchtet, wie aus dem Eidgenössischen Verkehrsdepartement (EVD) verlautete.

Alpeninitiative als Verhandlungsmandat

An der Salecina-Tagung vom 25.-28. Mai 95 "Alpenkonvention - Chance für eine neue Alpenpolitik?" vertrat Philipp Gauderon, Vizedirektor im EVD, die Ansicht, die Schweiz habe die Alpen-Initiative und



Karte II. Transeuropäisches Strassennetz (bis ca. 2004)
(KOM(94) 106 endg., 51, siehe Literaturangaben)

habe somit ihre Hausaufgaben erledigt. Die Forderung Österreichs, im Verkehrsprotokoll den Passus "Es dürfen keine weiteren alpenquerenden Strassen gebaut werden" aufzunehmen, findet er unzulässig: "man kann doch diesen Ländern nicht die Alpeninitiative aufzwingen". Eva Lichtenberger stellte dann klar, dass Österreich nur Teilforderung der Alpeninitiative übernehme, nämlich das Ausbauverbot von Strassentransversalen, nicht aber die obligatorische Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Ein weiterer Ausbau der Strassenkapazitäten kommt für sie aus ökologi-

schen und sozialen Gründen nicht in Frage. Sie forderte von der Schweiz mehr Solidarität.

Nagelprobe für EU-Umweltschutz

Die Haltung der EU ist für Frau Lichtenberger die Nagelprobe dafür, ob die EU es im Zweifelsfall mit dem Umweltschutzgedanken ernst meint. Im Verkehrsprotokoll ist klar formuliert, dass eine Reduktion der Umweltbelastung im Alpenraum erreicht werden soll. In Art 7.3. steht: "Die Vertragsparteien verpflichten sich darauf hinzuwirken, dass es zu einer Reduktion der Abgas-, Partikel- und Lärmemissionen der Kraftfahrzeuge kommt und stützen sich dabei auf die jeweils fortschrittlichste und wirtschaftlich vertretbare Technologie." Frau Lichtenberger wies darauf hin, dass auch bei fortschrittlichster Technologie neue Strassentransversalen im Alpenraum zu einer Erhöhung der Emissionen führten.

Die TeilnehmerInnen der Tagung in Salecina forderten denn auch ein Umdenken der Schweizerischen Delegation: Die Alpeninitiative ist nicht nur eine Bestimmung für die Schweiz, sondern auch ein Verhandlungsmandat bei internationalen Verhandlungen im Verkehrsbereich. Die Schweiz hat in diesem Sinne Österreich bei der Forderung nach dem Stop von alpenquerenden Strassen zu unterstützen. Ohne wenn und aber.

Ungelöstes Umweltproblem

Wenn es der EU ernst wäre mit dem Vorhaben eines "Globalkonzeptes einer Gemeinschaftsstrategie für eine auf Dauer tragbare Mobilität" (16), würde die verkehrspolitische Realität wohl anders ausssehen als heute, dann wäre auch die Alpenkonvention nicht nötig. Im genannten EU-Papier wird allerdings unter dem Titel "Umweltproblematik und andere Zwänge" im Abschnitt "Zukunftsaussichten" eine weitere Verdoppelung sowohl des Personen- als auch im Güterverkehrs angenommen. Zudem werden die traditionellen wirtschaftlichen Argumente fürs künftige Verkehrswachstum ins Feld geführt. Es wird also von der EU weiterhin nichts unternommen werden und das Ziel einer "auf Dauer tragbaren Mobilität" wird zum schönen Schlagwort. In diesem Widerstreit wird die EU-Verkehrspolitik wohl stehen bleiben, während die Umweltzerstörung laufend, bzw. fahrend zunimmt.

Literaturangaben

1. Christian Hey, Umweltpolitik in Europa, 1994
2. Vorschlag für eine Entscheidung des EU-Parlaments u. des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transEU Verkehrsnetzes, KOM(94)106, S3 Katalognummer CB-CO-94-122-DE-C
3. Trans-European networks, The Group of Personal Representatives of the Heads of State or Government, Report, ISBN 92-826-8995-6
4. Trans-EU -Verkehrsnetze, Papier der österreichischen Grünen Partei mit den Änderungsanträgen zum TEN V an die Kommission
5. KOM (94) 106, S. 6
6. Grünbuch zu den Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt. Eine Gemeinschaftsstrategie für eine "dauerhaft umweltgerechte Mobilität", KOM (92) 46, S. 7
7. ebd. S. 7

8. Weissbuch "Wirtschaftswachstum, Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung.
9. "EU Verkehrspolitik in den neunziger Jahren", Faltprospekt CC-74-92-346-DE-C
10. KOM (92) 46, S. 40
11. ebd. S. 37
12. KOM (94) 106, S. 17
13. Hermann Knoflacher an der internationalen Transittagung der Alpeninitiative in Luzern (17./18. 2. 95). Zur Tagung wird eine Broschüre mit den Vorträgen erscheinen. Zu bestellen bei Alpeninitiative, Pf 29, 3900 Brig, Tel. 028 - 2 4 23 05 (ab Juli erhältlich)
14. KOM (94), S. 8f
15. Walliser Bote vom 23.5.95, Interview mit Helmuth Moroder, Vizepräsident der Internationalen Alpenschutzkommission (CIPRA)
16. Die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik. KOM (92) 494

Norddeutsche Umweltverbände befürchten "unheimliche Zufälle" -
Ablehnung des Wesertunnels

Schöne neue Transitwelt - demnächst auch im Norden?

Norddeutschland wird zur Transitachse zwischen Skandinavien, den Beneluxländern, Polen und Mittel-/Süddeutschland. Gegen den Wesertunnel - Symbol für den europaweiten Transitwahn - der laut offiziellen Verlautbarungen ein "rein regionales Projekt" darstellt, hat sich der Widerstand formiert.

von Rüdiger Wohlers*

"Schön grün und ganz schön weit" ist die Region im Norden Deutschlands, die sich unterhalb Bremens an den Ufern der Unterweser erstreckt. Die Wesermarsch im Westen, das Elbe-Weser-Dreieck im Osten, zählt sie zu den "schönsten" in Deutschland.

Das kann sich jedoch bald ändern - nämlich dann, wenn die Pläne Wirklichkeit werden, die der aktuellen Bundeswegeplan (BWVP), jenes Horrorszenario aus der Strassenbaualchimistenmühle, asphaltene Realität erlangen sollte. Darin ist der Bau eines riesigen Tunnels unter der Weser vorgesehen, der kurioserweise in nächster Nähe - nur wenige hundert Meter entfernt - zum AKW Esensham wieder zum Vorschein kommen soll. Offiziell vorgesehene Baukosten: DM 550 Mio. Die bundesdeutschen und niedersächsischen Politik begründet den angeblichen "Bedarf" dieses "Strassenmonsters", wie Umweltverbände sagen, mit "strukturellen Vorteilen" für die Region und betonen den "rein regionalen Charakter".

Das könne die Umweltverbände mit engagierten BürgerInnen, die sich im "Arbeitskreis gegen den Wesertunnel" zusammengefunden haben, nicht glauben. Sie befürchten, dass es bei der "regionalen Lösung" nicht bleiben wird: Warum sollte ein derartig hoher finanzieller Aufwand - eine "regionale" Verbindung betrieben werden? Warum, fragen sie, sollen die bewährten Fährn teilweise eingestellt werden?

Und die grösste Befürchtung geht noch weiter, denn es könnte sein,

dass die bereits in den 70er Jahren geplante, dann "offiziell zurückgezogene" grosse Küstenautobahn "wiederaufstehen" könnte - als Transitipte mit dem "Rückgrat Wesertunnel".

Denn: Um Hamburg ist eine neue Autobahnumfahrung geplant, desweiteren soll eine feste Querung über den Fehmarnsbelt den Autoweg nach Norden bahnen, die dann ihrerseits ihre Fortsetzung in der geplanten Öresundbrücke zwischen Dänemark und Schweden finden würde; und nach Osten soll die verheerende "Ostseeautobahn" von Lübeck durch Grafswald entstehen. Den Blick nach Westen richtend, sieht es nicht viel anders aus: Westlich des Oldenburgs ist ein Autobahnanschluss - inklusive Ernstunnel - von Benelux bereits vorhanden. Und da soll ausgerechnet der Wesertunnel mit irrsinnigen Baukosten nur "rein regional" sein?! Die Befürchtungen gehen aber noch weiter, ist doch bekannt, dass in Schweden und Finnland von Lobbies längst die EU-weite Zulassung von 60-Tönnern gefordert wird - um grössere Mengen Holz, Zellstoff, und Papier quer durch Europa zu karren.

Will heissen: der ganze Druck des Transitwahn der EU wird weiter steigen, auch in Norddeutschland und die PolitikerInnen leisten ihm willfährig Vorschub.

Dieses kann nicht hingenommen werden, viele Menschen glauben nicht an die angeblich "regionale Bedeutung" des Tunnels, sondern sehen ihn als Symbol einer verfehlten europaweiten Verkehrspolitik - deshalb kämpfen sie dagegen!

In den letzten Monaten ist in der betroffenen Bevölkerung entlang der österreichischen Transitrouten die Empörung wieder deutlich angestiegen. Kein Wunder, wenn wir uns die neuesten Transitverkehrsdaten betrachten.

EU-Gütertransit auf der Strasse

80 % des alpenquerenden EU-Gütertransits fahren im Tirol auf der Strasse über den Brennerpass. Die Gesamtgütermenge (Schiene und Strasse) ist von 1993 auf 1994 um 12,4% gewachsen. Damit betrug sie nunmehr 27,2 Mio. Nettotonnen. Davon wurden 18,8 Mio. t von 988 000 LKW transportiert. Insgesamt fuhren 1,136 Mio. LKW über den Brenner. 10,39 Mio. t wurden auf der Schiene transportiert, davon 8,4 Mio. t reines Frachtgut. Im Jänner 1995 ist die Strassenzahl um 18 % gestiegen, und gleichzeitig die auf der Rollenden Landstrasse um 19% gesunken! Wie konnte das passieren? Warum hat das hochgelobte Transitabkommen mit dem Ökopunktesystem hier nicht gegriffen? Wo bleiben die Versprechungen der Politiker, dem Transitwahnsinn Einhalt zu gebieten? Sollte nicht der Beitritt zur EU auch hier bessere Bedingungen schaffen?

Vom Leiden zur Empörung und zum Transitabkommen mit der EU

Ein Blick zurück zeigt die Ursachen der heutigen, dramatischen Lage deutlich auf:

Die **Brenner-Autobahn** wurde 1972 durchgehend fertiggestellt und die Bevölkerung des Wipptales erhoffte sich davon die Erlösung von den ca. 5.000 Motorfahrzeugen, die durchschnittlich täglich auf der Bundesstrasse fuhren. Aber es dauerte nicht lange, bis wegen der Bemauerung der Autobahn auf der Bundesstrasse wiederum 5.000 Motorfahrzeuge unterwegs waren und zusätzlich auf der Autobahn 15.000 - 20.000 Motorfahrzeuge das Tal überschwemmten. Anfang der 80er Jahre wurde von der Landesforstdirektion eine Untersuchung über den schlechten Waldzustand

*Rüdiger Wohlers ist Bundesvorsitzender des VCD - Verkehrsclub Deutschland - Verkehrsreferent des Naturschutzbundes (NASV) in Niedersachsen

Transit-Stolpern in Österreich

Die Bevölkerung erhoffte sich von der 1972 durchgängig fertiggestellten Brennerautobahn endlich die Erlösung von den 5000 Motorfahrzeugen, die täglich über die Bundesstrasse rollten. Doch die weitere Entwicklung zeigte, wie falsch jene Hoffnung war. Der Verkehr wuchs nicht nur auf der Autobahn, sondern erreicht auch bald wieder auf der Bundesstrasse die alten Frequenzen. Hoffnung liess der Transitvertrag mit der EU aufkommen. Beamte der Tiroler Landesregierung liessen jedoch das vorgesehene Ökopunktesystem ins Leere laufen. Der EU-Beitritt brachte im Güterbereich schliesslich 20% Mehrverkehr auf der Strasse und 20% weniger Verkehr auf der Schiene.

von Gerhard Stürzlinger*

des Wipptales erstellt und auf die eindeutige Verursachung durch den starken Transitverkehr verwiesen. Die betroffene Bevölkerung des Wipptales begann sich zu empören. Durch eine grosse Zahl von Veranstaltungen, Veröffentlichungen und Aktionen entstand ein hoher medialer und später auch politischer Druck, der in der 2. Hälfte der 80er Jahren zu Verhandlungen über den Transitverkehr mit der EG führte. Das daraus entstandene **Transitabkommen** war prinzipiell in seiner Tendenz gut angelegt: Anstreben der Kostenwahrheit, Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, Reduktion der Abgase und die Kontingentierung der LKW. Aber von Anfang an waren auch die Schlupflöcher klar zu erkennen: Kostenwahrheit ohne konkrete Massnahmen und ohne Zeitplan, keine finanzielle Absicherung für die Verlagerungsmassnahmen auf die Schiene und eine falsche Ausgangsbasis beim Ökopunktesystem, das eine Abgasreduktion und die Kontingentierung der LKW garantieren sollte. Aber bevor wir überhaupt noch feststellen konnten, wie wirksam das Transitabkommen sein würde, kam es zu den **EU-Beitrittsverhandlungen**. Dabei erlebten wir die nächste grosse Enttäuschung. Denn, obwohl das Parlament und einige Landtage beschlossen hatten, dass das Abkommen mit Punkt und Beistrich in die EU übernommen werden müsse, wurde es de facto aufgelöst und durch einige, magere Übergangsbestimmungen ersetzt.

Ein verwässerter Transitvertrag

Betrachten wir die Verwandlung der drei oben erwähnten Punkte des Transitabkommens genauer, können wir die negative Entwicklung klar erkennen:

1. Kostenwahrheit:

- Durch die Übernahme der EU-Wegekostenrichtlinie wurde der Schwerverkehrsbeitrag, der bis dahin in Österreich durchschnittliche ca. 70.000 ÖS LKW/Jahr ausmachte, auf 17.000 ÖS gesenkt.

- Die Strafe für eine Überschreitung des 38 t-Limits (500 ÖS) wurde erlassen und damit das 40 t-Limit eingeführt.

- Zugleich wurde die Rollende Landstrasse um ca. 5 % verteuert und für Kunden aus Nicht-EU-Ländern kommen nun 20 % MWSt. hinzu.

2. Verlagerung auf die Schiene:

Der Ausbau des Eisenbahnnetzes wurde in das Programm der "Transeuropäischen Netze" übernommen, das ja auch den Ausbau der Autobahnen zum Ziel hat und damit eine echte Verlagerung nicht bewirken kann. Der in Planung befindliche Brennerbasistunnel samt Zulaufstrecken scheint nicht finanzierbar und wird von den meisten Antitransit- und Umweltschutzgruppen inzwischen abgelehnt, da auch er unter den heutigen ökonomischen Bedingungen den Verkehr nicht reduziert.

3. Ökopunktesystem:

Das Ökopunktesystem wird mittels zweier Ausgangszahlen berechnet: Die Anzahl der EU-Transitfahrten von 1991 und der NOx-Wert je KWh und LKW. Beide Zahlen wurden aber nicht statistisch ermittelt; der NOx-Wert wurde mit 15,8g NOx/KWh LKW festgesetzt, die Transitzahl auf 1'475'000 LKW.

Die realen Zahlen der Jahre 1993 und 1994 zeigten deutlich, dass

durch die falsche Ausgangsbasis viel zu viele Ökopunkte ausgegeben worden waren. Von Beamten der Tiroler Landesregierung wurde berechnet, dass der reale Ausgangswert 1991 bei ca. 13,5 g NOx und 1.060.000 Transitfahrten lag. Dies hätte 14,31 Mio. Ökopunkte ergeben. Tatsächlich waren aber 23,3 Mio. ausgegeben worden. Dadurch wurde schon im ersten Jahr zum Schein eine Reduktion der Abgase um ca. 40% erreicht. Real hatte sich nichts geändert. Laut Abkommen sollte die Transit-LKW-Anzahl im Laufe der Vertragsdauer von 12 Jahren maximal um 8% den 1991er Wert überschreiten dürfen. Da aber der 1991er Wert viel zu hoch angesetzt war, greift diese Regelung, trotz realer Überschreitung, nicht.

Ungehindertes Verkehrswachstum vor Alpenschutz

Im Transitabkommen war, um derartige Missbräuche zu vermeiden, eine regelmässige Revision des Ökopunktesystems durch eine bilaterale Kommission der EU und Österreichs vorgesehen. Nach dem Beitritt zur EU erfolgt diese Revision in Form einer Überprüfung, ich zitiere: "nach den üblichen EU-Verfahren und gemäss den Prinzipien des Gemeinschaftsrechtes, wie reibungsloses Funktionieren des Binnenmarktes, insbesondere des freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs, Umweltschutz im Gesamtinteresse der Union und Verkehrssicherheit." Daraus geht klar hervor, dass die besondere Situation des Alpenraumes keine Berücksichtigung

mehr findet und nach wie vor ungehindertes Verkehrswachstum gefordert wird. Eine allfällige Kommission ist dann multilateral und Österreich kann somit locker überstimmt werden.

Daraus lässt sich deutlich erkennen, dass das österreichische Volk mehrfach von der Regierung betrogen worden ist: Die nachlässige Formulierung und Umsetzung des Transitabkommens; das Aufgeben der Verhandlungsposition beim EU-Beitritt; keine nachhaltige Reaktion auf das unzulässige und unzumutbare Ansteigen des Transitverkehrs.

Forderungen der österreichischen Transitgruppen

Am 21. und 22. April fand in Salzburg ein Treffen der österreichischen Transitgruppen statt; die Resolution lässt den derzeitigen Stand der Debatte gut erkennen:

ASFAG: AutoStrassenfinanz AG, baut in Österreich Strassenabschnitte - im Alpenraum -, die vom Staat nicht finanziert werden. Für diese wird dann die Maut erhoben, bis das Strassenstück finanziert ist.

Maut, f. (Pl.-en): Abgabe von Waren u. Gütern beim Übergang aus einem Landesgebiet in ein andres, Zoll. Der Begriff wird in Österreich für die Strassenabgabe für gewisse Strassenabschnitten verwendet.

NOx pro Kwh: NOx wird pro Energieeinheit gerechnet, hier Kilowattstunden.

1. Die Bundesregierung wird aufgefordert, das Ökopunktesystem an die reale Ausgangsbasis anzupassen und darüber hinaus ein generelles Nachtfahrverbot für LKW über 7,5 t sowie eine Mauterhöhung auf den Transitrouten zu erlassen.

2. Die Schweizer Regierung wird aufgefordert, ihre Position im Rahmen des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention mindestens dem geltenden Standard, wie z.B. dem Volksentscheid zur "Alpeninitiative" anzupassen.

3. Verkehrsminister Klima und die EU werden aufgefordert, das Konzept der "Transeuropäischen Netze" immerhin an die ökologischen Zielsetzungen der EU - etwa der

Klimakonvention - anzupassen und eine strategische Umweltverträglichkeitsprüfung vorzusehen.

4. Die Bundesregierung wird aufgefordert, die sieben vorrangigen Autobahn- und Schnellstrassenteilstücke des Arbeitsübereinkommens 1994 zurückzustellen bis ökologische, ökonomische und verkehrstechnische Entscheidungsgrundlagen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes vorliegen.

5. Die Mautentnahmen eines wie immer gearteten zukünftigen Mautsystems müssen für die Ökologisierung des Gesamtverkehrssystems und für den Zinsendienst und die Tilgung der ASFAG-Schulden verwendet werden.

EU will Aufhebung der 28-Tonnen-Limite - entgegen eigener offizieller Erklärungen

"Eklatante Missachtung des Schweizer Souveräns"

Die Alpen-Initiative und CIPRA Italia (Commission internationale pour la protection des Alpes) haben bei der EU-Kommission eine Beschwerde eingereicht. Mit ihren Forderungen an die Adresse der Schweiz verstosse die EU gegen den Transitvertrag, gegen die Alpenkonvention und gegen sämtliche offiziellen EU-Erklärungen. Ein gekürzter Auszug aus dem Beschwerdetext:

(Mediendienst Nr. 19 der Alpen-Initiative) In der Alpenkonvention hat sich die EU zum 'Ziel der drastischen Verminderung von Schadstoffemissionen und -belastungen im Alpenraum und der Schadstoffverfrachtung von aussen' und dem Ziel, 'Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Mass zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist', bekannt. Die von der EU in den bilateralen Verhandlungen mit der Schweiz angestrebten Erleichterungen für den Strassengüterverkehr laufen Wortlaut und Geist der Alpenkonvention diametral entgegen.

Im Artikel 10 des Transitabkommens mit der Schweiz garantiert die EU der Schweiz für zwölf Jahre die Anerkennung der in der Schweiz geltenden Gewichtsbegrenzung für LKWs von 28 Tonnen. Die Schweiz hat die Begrenzung in den vergangenen Jahrzehnten nie erhöht im Wissen darum, dass sie zusammen mit dem Nachtfahrverbot eine wichtige flankierende Massnahme darstellt, um den Verkehr möglichst weitgehend

auf der Schiene zu belassen und dadurch die Umwelt insbesondere in den ökologisch empfindlichen Alpen, zu schonen. ...

Eine Angleichung des schweizerischen Gewichtslimits an die EU-Normen würde diese Bemühungen, die auch im langfristigen Interesse der EU liegen, sabotieren. ...

Wir betrachten die Politik des Verkehrskommissars gegenüber der Schweiz als eklatante Missachtung des expliziten Willens des Schweizer Souveräns. Die Glaubwürdigkeit der EU als Vertragspartnerin leidet in unseren Augen massiv, wenn Zusicherungen der EU schon kurz nach ihren Unterzeichnungen nichts mehr wert sind.

Die Schweizerische Politik zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist zukunftsweisend für ganz Europa. Auch die verkehrsgeplagte Bevölkerung in den EU-Staaten selbst verlangt immer lautstarker nach einer ökologisch orientierten Verkehrspolitik nach Schweizer Vorbild. Will Europa nicht den ökologischen Kollaps und den Verkehrskollaps provozieren, tut es gut daran, diesen Volkswillen ernst zu nehmen.

Bürgerlicher Versuch, den Volksentscheid vom 20. Februar 1994 rückgängig zu machen

Kalte Liquidation der Alpeninitiative?

von Andrea Hämmerle, Nationalrat aus Pratval (GR) (Mediendienst der Alpeninitiative).

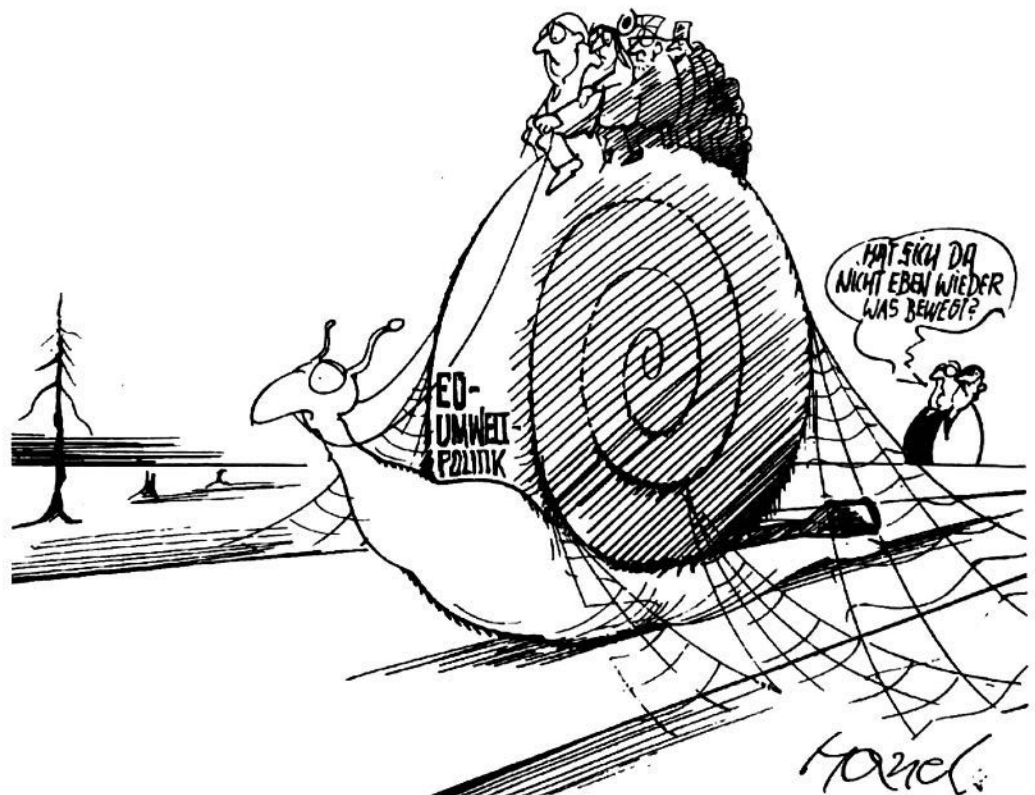
Nationalrat Paul Schmidhalter (CVP VS) will mit einer parlamentarischen Initiative den Entscheid von Volk und Ständen vom 20. Februar 1994 zur Alpen-Initiative rückgängig machen. Der Vorstoss von Nationalrat Schmidhalter im Wortlaut:

"Ich schlage daher vor, dass wir den Art. 36 sexes. ausser Kraft setzen und durch eine europaverträgliche und innenpolitisch durchsetzbare Neuformulierung mit der gleichen Zielsetzung ... ersetzen."

In der Begründung wird Schmidhalter in Bezug auf den Strassenabsatz noch deutlicher: "Was not tut, ist eine zweite Tunnelröhre durch den Gotthard... Dieser Engpass muss eliminiert werden." Und in Bezug auf die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene plädiert er für mehr Flexibilität und operiert mit den Begriffen "grösstmöglich", "vernünftig" und "fördern". Die obligatorische Verlagerung soll also aufgegeben werden.

Wenn das Parlament seine Aufgabe und den Volkswillen richtig wahrnimmt, dann darf es jetzt nicht mit der Liquidation des geltenden Verfassungsrechtes liebäugeln. Dies ist innenpolitisch wichtig. Denn das Volk muss sich darauf verlassen können, dass seine Aufträge vom Parlament korrekt ausgeführt werden. Wenn dies nicht geschieht, kommt es zur vielbe-

klagten Vertrauenskrise. Und aussenpolitisch muss klar sein, dass Volksentscheide in der Schweiz konsequent eingehalten werden. Das Wort eines Bundesrates kann nicht immer zum Nennwert genommen werden, das ist in Brüssel nachgerade bekannt. Es wäre fatal, wenn klar würde, dass auch dieser Volksentscheid gar nicht ernst gemeint sei. Am Parlament liegt es, den Volksentscheid in die Tat umzusetzen, und nicht Wege zu suchen, ihn in sein Gegenteil zu verkehren. Die parlamentarische Initiative Schmidhalter muss im Parlament und ausserhalb vehement bekämpft werden. Mit den AktivistenInnen der Alpen-Initiative und mit unzähligen DemokratenInnen darf gerechnet werden!



Wem Hochgeschwindigkeitszüge zu schnell und die EU-Umweltschnecke zu langsam ist, dem oder der sei das nachhaltig umweltverträgliche Wandern empfohlen:

GRENZSCHLÄNGELN ist ein ungewöhnliches Wanderbuch - geschrieben für Leute, die gerne lesen, wandern und essen. Die 47 Routen dies- und jenseits der heutigen Landesgrenzen führen durch jenen Teil des Alpenbogens, den die Schweiz mit Österreich, Italien und Frankreich teilt. Das Buch liefert Ideen für lange Wochenenden, für ganze Wanderwochen - oder gar für eine 47-tägige Fussreise von Samnaun nach Saint-Gingolph. Zu jedem Tag präsentieren Ursula Bauer und Jürg Frischknecht, Mitglied beim Forum für direkte Demokratie, eine historische, kulturelle oder aktuelle Geschichte. Und sie weisen auf Gasthäuser hin, in denen man besonders gut isst. GRENZSCHLÄNGELN ist auch ein Wanderbuch für GeniesserInnen.

Ursula Bauer/Jürg Frischknecht, GRENZSCHLÄNGELN. Routen, Passe und Geschichten. Zu Fuss vom Inn an den Genfersee, Rotpunktverlag Juni 1995

Faux pas de la politique de transit en Autriche

Par l'autoroute du Brenner, dont la construction s'est achevée en 1972, la population tyrolienne espérait être débarrassée des 5'000 véhicules motorisés qui roulaient quotidiennement sur la route fédérale du Brenner. Les développements ultérieurs ont cependant montré que cet espoir avait été vain. Quelques années plus tard, on a pu compter 5'000 véhicules sur la route fédérale et 15'000 à 20'000 sur l'autoroute. Le traité de transit conclu avec la CE n'a pas apporté les améliorations escomptées. Les fonctionnaires du gouvernement tyrolien l'ont appliqué de telle sorte que les mesures prévues (le système des écopoints, etc.) perdaient leur efficacité. L'adhésion de l'Autriche à l'UE a apporté une augmentation du trafic routier de 18% durant le mois de janvier, et une diminution du trafic des marchandises par le rail de 19%.

de Gerhard Sturzlinger

Dans les derniers mois, les frustrations de la population le long des routes de transit autrichiennes ont sensiblement augmenté. Cela ne peut étonner si l'on étudie les nouvelles données statistiques concernant le trafic.

Augmentation du transport routier

80% du transit des marchandises en provenance de l'UE, qui passe par le Brenner se fait par la route. Le trafic des marchandises par le Brenner (route et rail) a augmenté de 1993 à 1994 de 12,4%, et s'est élevé à la fin 1994 à 27,2 millions de tonnes nettes. Concrètement, cela représente 1,136 million de poids lourds, qui ont transporté 18,8 millions de tonnes. Par le rail, on a transporté 10,39 millions de tonnes. En janvier 1995, les transports routiers ont augmenté de 18% tandis que le transport par le rail a diminué de 19%. Comment cela a-t-il pu arriver? Que sont devenues les promesses des politiciens de limiter cette folie? Ne nous a-t-on pas présenté l'adhésion à l'UE comme un moyen d'y remédier?

Espoirs et réalités du traité sur le transit

Un regard sur le passé montre les causes de la situation dramatique actuelle. La construction de l'autoroute du Brenner s'est achevée en 1972 et la population du Wipptal s'attendait à être débarrassée des 5 000 véhicules motorisés qui empruntaient quotidiennement la route fédérale du Brenner. Après quelques années, la situation s'était cependant détériorée. A cause du péage, 5 000 véhicules continuaient d'emprunter la route fédérale, tandis que 15 000 à 20 000 véhicules inondaient la vallée en prenant l'autoroute. Au début des années 80, la direction forestière du Tyrol a publié une enquête qui révélait le mauvais état des forêts du Wipptal. Ce rapport établissait clairement que la cause en était le trafic routier. La population concernée du Wipptal a commencé à s'insurger. Un grand nombre de conférences-débats, de publications et d'actions ont créé une pression d'abord médiatique et ensuite politique, ce qui a mené au début des années 80 à des négociations avec la CE concernant le transit des marchandises. Le traité de transit qui en a résulté était dans les principes - plutôt bon: on visait la vérité des coûts, le transfert du transit des

marchandises sur le rail, la réduction des gaz d'échappement et le contingentement du nombre des poids lourds. Mais dès le début, on a pu constater quelques échappatoires. On n'avait pas précisé les délais et les mesures pour réaliser la vérité des coûts. Le financement des mesures pour le transfert des marchandises sur le rail n'était pas réglé. Les bases fixées pour la réduction des gaz d'échappement, à savoir le système des écopoints, étaient fausses. Mais avant qu'on ait pu constater l'efficacité du traité sur le transit, on a ouvert les négociations en vue de l'adhésion à l'UE. Lors de ces négociations, on a dû rencontrer une autre grave déception: bien que le parlement national et quelques parlements des Länder aient décidé qu'on devait sauvegarder le traité de transit tel qu'il était, on l'a abrogé de fait et on l'a remplacé par quelques maigres clauses transitoires.

Le traité de transit modifié

Considérons concrètement les affaiblissements des trois atouts du traité de transit.

1. La vérité des coûts:

- Par la reprise de la directive de l'UE sur le péage, on a abaissé les coûts de transit de 70 000 schillings autrichiens à 17 000 schillings par poids lourd. - On a laissé tomber l'amende de 500 schillings en cas de dépassement de la limite des 38 tonnes. Par là, on a introduit de fait la limite des 40 tonnes.

- On a augmenté les coûts du transport par le rail de 5% et les clients des pays non-membres de l'UE doivent payer 20% de TVA.

2. le transfert sur le rail

Le développement du réseau ferroviaire a été repris dans le programme des "réseaux transeuropéens", qui vise entre autre une extension du réseau autoroutier. Un véritable transfert sur le rail ne peut être réalisé de la sorte. Le financement du tunnel de base sous le Brenner ne semble pas assuré. La majorité des groupes critiques face au transit refuse maintenant ce tunnel puisqu'il ne mènerait pas à une diminution du trafic routier si l'on tient compte des conditions générales économiques et politiques.

3. le système des éco-points

On calcule les éco-points selon deux chiffres de base: le nombre des passages de transit de véhicules en provenance de l'UE en 1991 et les émissions en NO₂ par

poids lourd. Cependant, on n'a pas évalué ces chiffres à l'aide de procédures statistiques. On a fixé les émissions en NO₂ à 15,8 g par poids lourd et kWh (= l'équivalent de la puissance calorifique en kWh) et le nombre de passages de poids lourds à 1.475.000. Les nombres réels en 1993 et 1994 ont montré cependant clairement que ces chiffres étaient faux et qu'on a attribué trop d'éco-points. Les fonctionnaires du gouvernement tyrolien ont calculé que les chiffres réels pour 1991 avaient été 13,5 g oxydes d'azote et 1 060 000 passages de transit, ce qui aurait justifié une attribution de 14,31 millions d'éco-points. En fait on en a attribué 23,3 millions. Par là, on a atteint pendant la première année une réduction des gaz d'échappement de 40% seulement par des astuces de calcul. En réalité cependant, rien n'avait changé. Selon le traité le nombre des passages de poids lourds ne pouvait dépasser le nombre de 1991 que de 8% au maximum pendant les 12 ans de la durée du traité. Puisque les chiffres de 1991 avaient été fixés beaucoup trop haut, cette mesure n'avait aucun effet.

Croissance illimitée du trafic

Dans le traité de transit, on a prévu une commission bilatérale regroupant des représentants de l'UE et de l'Autriche pour revoir régulièrement le système des éco-points. Cela constituait un petit succès. Après l'adhésion à l'UE, cette révision se fait sous la forme d'un examen "selon les procédures courantes de l'UE et selon les principes du droit communautaire, à savoir le fonctionnement du marché commun, notamment la libre circulation des marchandises et des services, la protection de l'environnement dans le cadre de l'intérêt général de l'Union et la sécurité routière." Il en résulte clairement que la situation particulière des Alpes n'est plus considérée et qu'on continue à réclamer une augmentation illimitée du trafic. Une commission éventuelle serait multilatérale et les Autrichiens y pourraient facilement devenir minoritaires en cas de votations. On peut en conclure que le gouvernement autrichien a menti à maintes reprises au peuple autrichien: par la formulation floue du traité de transit; par le manque de résistance lors des négociations d'adhésion à l'UE; par l'absence de réaction face à

l'augmentation inacceptable du trafic de transit.

Les exigences des mouvements

Le 21 et le 22 avril, une rencontre des groupes autrichiens s'opposant au transit a eu lieu à Salzbourg. La résolution qui y a été votée reflète bien l'état actuel du débat.

1. Le gouvernement fédéral doit adapter le système des éco-points aux bases de départ réelles, introduire une interdiction de rouler pendant la nuit pour les poids lourds et augmenter les tarifs de péage sur les routes de transit.

2. Le gouvernement suisse doit adapter sa position dans le cadre du protocole de trafic de la convention des Alpes au moins aux niveaux en cours comme par exemple ceux déterminés par l'acceptation populaire de l'initiative des Alpes.

3. Le ministre des transports Klima et l'UE doivent adapter le concept des "réseaux transeuropéens" aux buts écologiques de l'UE et de la convention sur le climat et prévoir une étude d'impact sur l'environnement.

4. Le gouvernement fédéral doit remettre la construction de sept tranches d'autoroutes et de routes rapides de la convention de travail de 1994 jusqu'à ce que les bases décisionnelles dans le cadre des plans généraux du réseau fédéral de trafic soient élaborées.

5. Les recettes d'un quelconque système de péage doivent être utilisées pour l'écologisation du système général de trafic, pour le paiement des intérêts et des dettes de l'ASTINAG (Société privée autrichienne qui construit en Autriche des autoroutes financées par le péage).

A nos lecteurs

En avril, nous avons envoyé à nos lecteurs romands le dossier jaune "Europe - visions, faits, arguments, économie". Nous en avons toujours quelques dizaines. Si vous connaissez des gens susceptibles de s'intéresser à ce dossier vous pouvez le commander chez nous. A la rigueur, nous pouvons le remettre même gratuitement si vos finances ne sont pas satisfaisantes. L'adhésion à l'UE signifierait une limitation substantielle de la démocratie directe en Suisse. Selon une étude commandée par le Sénat français, 60% des compétences du parlement français se sont envolées vers Bruxelles. Appliqué à la Suisse, cela signifie une réduction des droits populaires suisse d'au moins 60%. Il ne serait par exemple plus possible de déterminer démocratiquement le taux de la TVA qui devrait s'élever à 15% en cas d'adhésion (chiffre actuel: 6,5%). La démocratie se perd plus facilement qu'elle ne se gagne. C'est pourquoi il faut s'engager et s'opposer maintenant aux forces européennes et antidémocratiques.

Forum für direkte Demokratie: Regionalgruppe Basel

In Basel wird eine Forum-Regionalgruppe gegründet!

InteressentenInnen melden sich bitte bei:

Regionalgruppe Basel, Forum für direkte Demokratie, Andlaustr. 7, 4057 Basel

Verkehrspolitik: Wird die Schweiz über den Tisch gezogen?

von Luzius Heiler

Je nach politischem Standort reagierten die Mitglieder des Verkehrsausschusses des EU-Parlamentes nach dem Hearing mit der aussenpolitischen Kommission des schweizerischen Nationalrates im März in Strassburg irritiert oder schadenfreudig. Da hat sich der Präsident, der Freisinnige Ernst Mühlemann, zuerst für das "Nein" zum EWR-Beitritt, dann für das "Ja" zur Alpeninitiative entschuldigt und schliesslich überhaupt beklagt, dass das Volk in seinem Land immer in die Aussenpolitik dreinreden könne. "Sie können sich gar nicht vorstellen, wie schwierig es für uns ist, wenn die Holländer jeweils wieder über die Schweiz ausrufen".

Nach solch devoten Vorstellungen unserer Repräsentanten im Ausland verwundert es nicht, wenn die schweizerischen Positionen, soweit sie überhaupt existieren, nicht sehr ernst genommen werden. "Die 28-Tonnen-Limite für Lastwagen wird noch bis zu den eidgenössischen Wahlen im Herbst offiziell verteidigt, dann wird sie leicht zu knacken sein" ist die allgemeine Meinung bei unseren Verhandlungspartnern in Brüssel. Die EU würde damit das einzige für sie verbindliche Versprechen im Transitvertrag brechen. Die Schweiz hingegen will ihre Milliardenverpflichtungen musterschülerInnenhaft erfüllen, obwohl sich die Konkurrenzbedingungen im Güterverkehr seit dem Vertragsabschluss von 1992 verändert haben und wahrscheinlich noch dramatischer verändern werden:

- die erwartete Zunahme des Güterverkehrs findet nicht auf der Schiene, sondern gefördert durch einen rapiden Zerfall der Transportpreise, auf der Strasse statt. Die bestehenden Bahnkapazitäten werden auch bei voller Umsetzung der Alpeninitiative sicher bis über das Jahr 2020 (Gutachten Coopers & Lybrand im Auftrag des Bundes), wahrscheinlich aber noch viel länger, ausreichen.
- Die EU treibt energisch die Planung für zwei weitere Hochgeschwindigkeits-Basislinien am Mont-Cenis und am Brenner voran. Die im Transitvertrag vorgesehene Koordination der Ausbaukapazitäten zwischen der Schweiz und der EU findet nicht statt. Vier Eisenbahntransversalen würden den mörderischen Preiskampf um die Transportgüter weiter massiv verschärfen. Ohnehin ist der Durchschnittsertrag der SBB seit 1973 pro Tonne auf weniger als die Hälfte gesunken.
- Wenn die 28-Tonnen-Limite fällt, würde der Produktionsgewinn der Lastwagen um 60 % steigen und damit die Kostensituation der Bahn nochmals verschlechtert, da sich die Schweiz im Transitvertrag "gegenüber dem Strassenverkehr wettbewerbsfähigen Preisen" verpflichtet hat.

Vor einem guten Jahr, nach der Zustimmung zur Alpeninitiative, schien sich die Schweiz verkehrspolitisch in einer relativ guten Position zu befinden. Heute droht sie von der EU überrollt zu werden. Das

Szenario des schlecht-möglichsten Falles ist nicht mehr ausgeschlossen:

1. Die Schweiz "baut für Europa" (BR Ogi) beide NEAT-Stränge: den Gotthard, weil er für die EU die wichtigste Nord-Süd-Verbindung darstellt und den Lötschberg, weil man sich gegenüber der EU verpflichtet hat, bis zum Ablauf des Transitvertrages mit einer Röhre fertig zu sein. Um im Rahmen der versprochenen 14 Milliarden Franken zu bleiben, werden zwei Billig-Transversalen in Angriff genommen. Die Tunnel werden gebaut, ohne dass ein möglichst umweltschonender und für die Bevölkerung relativ erträglicher Ausbau der Zufahrtslinien sichergestellt ist, obwohl dies vor der Abstimmung versprochen wurde.

2. Nachdem die eben vom Bundesrat in Auftrag gegebene Studie bewiesen hat, was zu beweisen war, dass die 28-Tonnen-Limite nämlich nicht immer eingehalten wird, öffnet sich die Schweiz (Öffnung ist ja Trumpf!) vollumfänglich den 40-Tönnern.

3. Die vom Volk beschlossene leistungsabhängige Schwerverkehrssteuer wird mit der Begründung der "nötigen Harmonisierung mit der EU" aufgeschoben oder deckt nur einen Bruchteil der von den Lastwagen verursachten Kosten.

4. Infolge des Preiszerfalls im Güterverkehr steigert sich der Subventionsbedarf für die Verlagerung der Transporte von der Strasse auf die Schiene von bisher budgetierten 150 Millionen Franken pro Jahr auf Milliardenhöhe.

5. Die Umsetzung der Alpeninitiative scheitert entweder an den Kosten oder an einem internationalen Schiedsspruch, wonach so hohe Verkehrsverlagerungs-Subventionen "wettbewerbs verzerrend" und daher nicht gestattet seien. Selbstverständlich wird sich die Schweiz diesem Entscheid fügen.

Auch wenn dieser schlechteste Fall hoffentlich nicht in allen Teilen Wirklichkeit wird, stellt sich doch die Frage, warum sich die verkehrspolitische Situation der Schweiz gegenüber der EU innert kurzer Zeit so massiv verschlechtern konnte. Ein Teil der Antwort ist am Anfang dieses Beitrages nachzulesen: Wer das Volk und seine Entscheide nicht überzeugend gegen aussen vertritt, kann auch keine Verhandlungserfolge erzielen. Und wer zudem als erstes politisches Ziel für die nächsten Jahre den möglichst schnellen Beitritt zur EU auf seine Fahne schreibt, muss zwangsläufig mit allen anderen Forderungen, soweit sie in Brüssel nicht genehm sind, zurückstecken. Wer vor den kommenden Wahlen behauptet, er oder sie sei in gleichem Masse für den EU-Beitritt und für eine umwelt- und menschengerechte Verkehrspolitik (und das gilt für viele andere zukunftsweisende Forderungen genau so), erliegt Illusionen oder verkauft die WählerInnen für dumm. Es gilt, die Kandidatinnen und Kandidaten, die es betrifft, darauf anzusprechen.

-----Kurzinfos/Verkehr-----

Bahntransit mehr zugenommen als Lastwagenverkehr

Dank dem vor einem Jahr bereitgestellten Transitkorridor am Gotthard ist der unbegleitete Huckepackverkehr um 28 % emporgeschneit. Der gesamthafte Bahngütertransit dürfte nach Angaben der SBB um rund 17 % gestiegen sein. Der Lastwagentransit am Gotthard/San Bernardino wuchs demgegenüber mit rund 12 % etwas langsamer. Tages-Anzeiger (TA), 6.1.95. axt.

Holland will Gütertransport auf die Schiene bringen

Holland wird eine 120 km lange Eisenbahnlinie von Rotterdam, dem grössten Hafen der Welt nach Emerich in Deutschland bauen. "Es nütze nichts, zwei neue und teure Bahntransversalen durch die Alpen zu bauen, wenn nicht gleichzeitig alles getan wird, um den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern", lautete eines der Argumente der Initiativbefürworter.

Doch nicht alle Gründe sind umweltbezogen: Holland will Rotterdam zum Haupthafen Europas ausbauen, d.h. den Hafen, der zuerst angelaufen wird. Chronisch überlastete Strassen behindern den Güterverkehr von und nach Rotterdam schon heute sehr stark. Studien zeigen, dass selbst bei einem Preis von Fr. 0.75/km für Lastwagen der Güterstrassenverkehr bis 2015 noch um 80 % zunehmen würde. Erst ein Fahrverbot würde die Strassentransporte über 100 km verringern. Heute befördert die Bahn weniger als 10 % der Güter, die im Hafen von Rotterdam umgeschlagen werden. TA, 27.1.95. axt.

NEAT-Diskussion verunsichert EU

Die EU besteht auf der grundsätzlichen Haltung, dass die Schweiz sich im Transitvertrag verpflichtet habe, beide Tunnel zu bauen. Die NEAT-Diskussionen in der Schweiz führen in Brüssel deshalb zu "Verunsicherungen". Wird gebaut oder nicht? Grundsätzlich geht die EU-Kommission davon aus, dass die Schweiz die beiden Tunnel baut und selber bezahlt. Zu Überkapazitäten komme es nicht, genauso wenig zu Konkurrenz gegenüber den französischen und österreichischen Alpentransversalen, da die Tunnel zu weit auseinanderliegen würden. TA 31.3.95. axt.

Schweizer Eisenbahnverband will sich für 28-Tonnen-Limite einsetzen

Die schweizerische 28-Tonnen-Limite steht gegenwärtig unter Beschuss: von seiten der inländischen Interessenverbände und der EU.

In der Wintersaison 95 hat der Ständerat die Motion Jacques Martin gutgeheissen, in der gefordert wird, die 28-Tonnen-Limite für Holztransporte in der ganzen Schweiz aufzuheben. Der Bundesrat erklärte die Motion für ungültig, da diese das Gleichheitsgebot der Bundesverfassung verletze. Nun steht die 28-Tonnen-Limite insgesamt zur Disposition. Im Nationalrat soll ein entsprechender Vorstoss von Friderici demnächst behandelt werden.

Die EU verlangte lange die Einrichtung eines 40-Tonnen-Korridors in Nord-Süd-Richtung, worauf sie im Transitvertrag dann verzichtete. Heute fordert sie jedoch als ersten Schritt eine Öffnung des gesamten schweizerischen Mittellandes für ihre schweren Lastzüge. Bemerkenswert die Argumentation der EU: Mit der Annahme der Alpen-Initiative falle die Notwendigkeit der 28-Tonnen-Limite für die Schweiz weg. Es beginnt sich zu rächen, dass die Ablehnung des 40-Tonnen-Transitverkehrs immer nur mit der besonderen ökologischen Sensibilität des Alpenraumes begründet wurde.

Die Einführung der 40-Tonnen-Grenze in der Schweiz hätte eine weitere, starke Verbilligung des Schwerverkehrs auf der Strasse und dadurch ein massives Wachstum von etwa 10 000 Lastwagenfahrten pro Tag zur Folge. Dies ginge zu einem guten Teil auf Kosten der Bahn und voll auf Kosten der Umwelt. Deshalb soll nötigenfalls gegen die Aufhebung der 28-Tonnen-Limite das Referendum ergriffen werden. Gleichzeitig fordert der SEV endlich wirksame Kontrollen zur Einhaltung der geltenden Vorschriften - aus Sicherheitsgründen, aber auch um der Forderung nach gleicher Behandlung zu entsprechen. Öffentlicher Dienst (VPOD), 13.4.95. axt.

Astag fordert Erhöhung der 28-Tonnen-Limite

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) forderte an seinem Kongress die schrittweise Erhöhung der 28-Tonnen-Limite. Der liberale Waadtländer Nationalrat Charles Friderici meinte, 40-Tönnner würden die Umwelt weniger verschmutzen als 28-Tönnner. Dass die Aufhebung dieser Limite zu mehr Strassentransporten führen würde, blendete er - wohl aus politischen Gründen - aus.

Bundesrat Ogi wies als Gastredner darauf hin, dass alle Verkehrsträger längerfristig ihre Kosten zu decken hätten. Einen ersten Auftrag zur Einführung der Kostenwahrheit hätten die Stimmbürger mit der Annahme der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe gemacht. Diese soll per 1. Januar 1998 in Kraft treten - so wünscht es sich jedenfalls der Bundesrat. TA 25.3.95. axt.

Eine Alpen-Initiative für Europa

"Eine Alpen-Initiative für ganz Europa" verlangten die rund 130 TeilnehmerInnen der internationalen Transit-tagung in ihrer gemeinsamen Schlusserkklärung Mitte Februar im Verkehrshaus Luzern.

Drei Forderungen standen im Zentrum der Tagung, die vom Verein Alpen-Initiative organisiert wurde:

1. Kostenwahrheit: Dem Gütertransport sollen die von ihm verursachten Infrastruktur-, Unfall- und Umweltkosten voll angelastet werden.
2. Vermindern: für den Gütertransport ist eine neue Politik einzuleiten, die eine Vermeidung und Verminderung des Verkehrs mittels Förderung von dezentralen Wirtschaftskreisläufen anstrebt.
3. Verlagern: Der verbleibende Güterfernverkehr soll europaweit auf die Schiene verlagert werden. Auf den Bau von Eisenbahnbasistunneln sei jedoch so-

lange zu verzichten, als die Möglichkeiten des Ausbaus und der effizienten Nutzung von bestehenden Strecken noch nicht erschöpft sind. Im weiteren wurde an der Tagung Kritik an der Haltung der Schweiz bezüglich des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention laut, dessen Koordination Bern übernommen hatte. Die Alpen-Initiative müsse auch im Entwurf des Verkehrsprotokolls ihren Niederschlag finden. Deshalb sei dieses nochmals zu überarbeiten.

Für 1996 ist ein gemeinsamer Aktionstag geplant, der mit verschiedenen Aktionen im Alpengebiet und im europäischen Flachland die gegenseitige Solidarität stärken soll. red.

"Initiative Transport Europe"

Am Sonntag, 9. April fand unter dem Vorsitz der FARE-Sud (France P.A.C.A.) und der Alpen-Initiative (Schweiz) in Mouvans Sartoux bei Cannes ein internationales Treffen statt. Daran nahmen Verantwortliche verschiedener Organisationen aus Frankreich und dem übrigen Europa teil. Die TeilnehmerInnen beschlossen, sich in einem gemeinsamen Rahmen europaweit für den Gütertransport mit der Bahn und gegen neue Strassenverbindungen in den Gebirgsregionen (Alpen, Pyrenäen, Vogesen, usw.) einzusetzen.

Dafür wurde eine neue Organisation mit dem vorläufigen Namen "Initiative Transport Europe" gegründet. Kontaktadresse: Initiative Europe Transport, c/o Alpen-Initiative, cp 29, CH-3900 Brig, tel 028-24 22 26, fax 028 24 43 05. Unter dieser Adresse ist der vollständige Text der Resolution "Eine Alpen-Initiative für ganz Europa" erhältlich. Presstext. axt.

Italiens internationale Eisenbahnverbindungen

Italien wartet derzeit die endgültigen Entscheide der Schweiz zur NEAT ab. Auf Staatsebene wird der Entscheid Gotthard oder Lötschberg leichter gewichtet, als die in der Lombardei der Fall ist. Die Gründe liegen auf der Hand: Italien plant derzeit die internationalen Linien via Turin nach Lyon via Mt. Cenis und den Brennerbasistunnel. Für letzteren sei aber die deutsche Beteiligung unabdingbar, was wohl eher finanziell zu verstehen sein dürfte. Doch Deutschland ist vorderhand mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Richtung Osten beschäftigt. Für Italien sind diese Linien lebenswichtig, für die Deutschen weniger.

Die Lombardei möchte überdies das Splügenprojekt realisieren - auch ohne schweizerische Beteiligung, nur machen lassen sollte man sie.

Weitere Linien aus Italien führen durch Südfrankreich nach Spanien, über Venedig nach Wien oder Triest und Ljubljana. TA 31.3.95. axt.

Verkehrspolitische Aktionstag in Frankreich

In Frankreich fanden am Samstag, 8. April, an verschiedenen Orten Kundgebungen statt. Gefordert wurde vor allem, die Güter auf der Bahn zu transportieren. Im Vallée d'Aspe versammelten sich über 2000 Menschen, in den Vogesen mehr als 1000. Weitere Aktio-

nen fanden im Nationalpark Mercantour (gegen die Autobahn Nizza-Cuneo) und am Westportal des Mont-Blanc-Tunnels in Chamonix statt. Bei Grenoble werden seit Mitte März sechs Baustellen von AktivistInnen besetzt. Sie werden dabei von den Gemeinden unterstützt. Rundschreiben der Alpen-Initiative vom 18.4.95. axt.

Übergabe der Vorarlberger Alpen-Initiative

Bregenz. Eine Delegation der Trägerorganisationen Naturschutzbund, Verkehrsclub, Greenpeace, Global 2000 und Grüne ARGE ALP überreichte der Tiroler Regierung am 1. Februar die Petition "Vorarlberger Alpen-Initiative" mit nahezu 7000 Unterschriften.

Es wird verlangt - in Anlehnung an die Schweizer Alpen-Initiative - über folgende Inhalte eine Volksabstimmung durchzuführen:

- Das Land schützt das Landesgebiet vor negativen Auswirkungen des Verkehrs. Es begrenzt den Verkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume nicht schädlich ist.
- Der landquerende Transitverkehr muss von der Strasse auf die Schiene verlegt werden. Als Übergangsfrist gelten 10 Jahre.
- Die Kapazitäten der Hochleistungsstrassen, insbesondere der Transitrouten, dürfen nicht erhöht werden. Als Massnahmen zur Umsetzung ihrer Forderungen sehen die InitiantenInnen
- eine generelles Nachtfahrverbot für LKW über 7,5 Tonnen (ausser Nahversorgung)
- die schrittweise Herabsetzung der LKW-Tonnagebegrenzung auf 28 Tonnen
- Planungs- und Baustop für das hochrangige Strassen-netz
- sektoriales LKW-Transitverbot für bestimmte Warengruppen. Presstext. axt.

Lastwagenlawine in Österreich

Im letzten Jahr ist der Lastwagentransitverkehr in Österreich um 20% gestiegen (von 840 000 Lastwagen auf über eine Million). Diese Bescherung ist der offiziellen Verkehrs- und EU-Politik der österreichischen Politiker zu verdanken. Angesichts der unerfreulichen Tatsachen versuchen diese nun aber, den Schwarzen Peter der Schweiz zuzuschieben. Andreas Kohl, Präsident der ÖVP-Fraktion, greift etwa die schweizerische 28-Tonnen Limite an. Auf die Aufhebung dieser Limite hofft man in Wien umso mehr, als die Realisierung des Brennerbasistunnels auf die Jahre 2010 oder 2020 verschoben wurde. Nachdem die Tiroler Bevölkerung mit einer frühestmöglichen Realisierung dieses Tunnels und einer bedeutenden Subventionierung dieses Werkes durch die EU geködert wurde, rückt man nach der EU-Abstimmung von den gegebenen Versprechen ab. Die EU hat beschlossen, ihre finanzielle Beteiligung an einem künftigen Brenner Basis-Tunnel auf 5% zu senken (Nouveau Quotidien, 1. 5. 1995).pr

Trans-EU-Netzwerk (TEN)

Eine Übersicht zum gigantischen TEN-Projekt (siehe Artikel oben) aus offizieller EU-Feder. Mit vielen Karten. axt

European Commission, Trans-European networks, ISBN 92-826-8995-6, Luxemburg 1995

Transit

Ein Buch, das fünf Jahre nach seinem Erscheinen leider nichts an Aktualität verloren hat. Texte zur Geschichte, Kultur, Philosophie und Psychologie der Mobilität.

Das Kapitel "Was ist "gemeinsam" an der gemeinsamen Verkehrspolitik der EG?

Verkehr, Umweltschutz, Transit" liefert eine kurze Darstellung der Geschichte der EG-Verkehrspolitik. Die Autorin zitiert die Kommission: "Die Vollendung des Binnenmarktes ist untrennbar mit einem gemeinschaftlichen Verkehrssystem verbunden, das sowohl qualitativ als auch quantitativ in der Lage ist, die dadurch steigende Verkehrsnachfrage in allen Bereichen zu befriedigen." (S. 95). Ein zentraler Punkt ist die begriffliche Unterscheidung von *freiem Warenverkehr* und *freien Verkehrsdienstleistungen*. Während Freihandelsverträge nur den Warenverkehr umfassen, zielt die Politik der EG auf die Liberalisierung des gesamten Verkehrsmarktes, und damit auch der Verkehrsdienstleistungen. Damit stellt sich die Frage, ob tiefere Gewichts- und Fahrzeugbreitelimiten, Nacht- und Feiertagsfahrverbot, begrenzte Öffnungszeiten der Zolldienststellen, etc., noch zulässig sind, solange sie nicht in allen EU-Mitgliedsländern gelten. Wie wirksam solche Massnahmen sind, erkennt man schon daran, dass 40% des Österreich querenden Gütertransitverkehrs "Umwegtransporte" sind: obwohl der Weg durch die Schweiz kürzer ist, wird er aber aus den obengenannten Gründen nicht gewählt.

P.C. Mayer (Hrsg.), Transit: das Drama der Mobilität: Wege zu einer humanen Verkehrspolitik, Schweiz. Verl.-Haus, Zürich 1990

Transittagung der Alpeninitiative

Zur internationalen Transittagung der Alpen-Initiative in Luzern (17./18. Februar 95) wird eine Broschüre mit den Referaten erscheinen, die beim Sekretariat in Brig zu beziehen ist. In Luzern referierte unter anderem Herrmann

Knoflacher, Uni-Professor und Verkehrsexperte und

EU-Kritiker aus Wien: "Je dümmer eine Volkswirtschaft, desto mehr Verkehr produziert sie".

Weitere Referenten vermittelten Grundwissen zur Verkehrspolitik und zur speziellen Ökologie der Alpen. axt.

Alpeninitiative, Pf 29, 3900 Brig, Tel 028-244 305

Auto. Verkehr & Umwelt

Aus der Feder eines Autors, der seit langem in der Automobilindustrie arbeitet und konsequenterweise auf Recyclingpapier druckt lässt! Er fordert: Autofahren ja, aber viel weniger und mit weniger Energieaufwand. Die zehn Tonnen Erdöl, die ein

heutiges Kompaktauto während seiner Lebensdauer in die Atmosphäre entsorgt, weisen auf die Notwendigkeit einer tiefgreifenden Änderung unserer Haltung gegenüber dem Verbrauch von Rohstoffen und der für die Evolution des Autos massgeblichen Rahmenbedingungen.

Ein Plädoyer für die Umkehr-Initiative zur Halbierung des Verkehrs. Die eine Hälfte abschaffen, die andere Hälfte sinnvoll und so umweltverträglich wie möglich gestalten. axt.

H. Barske, Auto. Verkehr & Umwelt. Wege aus der Sackgasse in eine Zukunft mit Perspektive, Focus, Gießen 1994

"Ich fahre, also bin ich"

Trotz Waldsterben, trotz Sommersmog und Dauerstau wartet man vergeblich auf überfällige politische Entscheidungen. Anhand der (zuweilen amüsanten) Geschichten des "eiligen Jahrhunderts" beschreibt Kuhn die Ordnungsfunktion des Automobils: Indem es die Men-

schen isoliert, unterwirft es sie effektiver einem gesellschaftlichen Reglement, als offene Gewalt und soziale Kontrolle es je vermocht hätten.

Autofahren wird zur Zwangshandlung, zum Selbstverstärkungsvehikel oder zur Ich-Prothese - die Folgen für den Strassenverkehr liegen auf der Hand: "Ich fahre, also bin ich" (S. 9). axt.

K. Kuhn, Das eilige Jahrhundert. Einblicke in die automobile Gesellschaft, Junius, Hamburg 1995



Der grosse Crash

"Geisterfahrer in den Chefetagen" der Automobilindustrie organisieren die "Freie Fahrt ins Krisenchaos". Die fünf Autoren beschreiben den Kollaps unserer Autogesellschaft. Sie zeigen wie in der (Auto-)Mobilgesellschaft Mittel unrationell eingesetzt

werden. Anhand konkreter Beispiele wird deutlich, wie es die machthabenden PolitikerInnen und Manager unterlassen, die Produktions- und Transportprobleme lösen.

Im Schlusskapitel werden Alternativen dargestellt und der "Aufstieg und die Grenzen des automobilen Kapitalismus" diskutiert. axt.

H.G. Abmayr (Hrsg.), Der grosse Crash. Der Kollaps unserer Autogesellschaft, Schüren, Marburg 1994.

Gesundheitsrisiko Auto



Das Buch des Münchner Seminars zum Thema Umwelt und Verkehr (organisiert vom Ärztlichen Kreis- und Bezirksverband München) plädiert dafür, dass die ÄrztInnen in die Verkehrsdiskussion einmischen - im letzten Jahrhundert spielten ja engagierte Ärzte im

Gesundheitsbereich eine wichtige Rolle, indem sie die

wissenschaftlichen Grundlagen für die Einführung von Schlachthäusern und Kanalisationen geliefert hatten. Heute sind sie gerufen, sich für eine menschen- und umweltfreundliche Verkehrspolitik einzusetzen, indem sie auf die Folgen und Kosten der derzeitigen Politik hinweisen und Entscheidungswissen liefern.

Der zweite Teil des Buches ist eher allgemein gehalten: Es werden die psychischen Widerstände von AutofahrerInnen beschrieben, die sich durch eine ökologische Autopolitik bedroht fühlen. Hermann Knoflacher zeigt, dass jede Geschwindigkeitserhöhung zu einer Vergrößerung der Wege führt, ohne dass eine Zeiteinsparung entsteht. Die Mobilität der einen schränkt die der andern ein. "Solange Autos den Aktivitäten des Menschen so wie heute direkt zugeordnet werden, wird kein normaler Durchschnittsbürger, ausser bei extrem hohen Preisen für das Auto, den öffentlichen Verkehr benutzen. Die Mindestforderung für Chancengleichheit zwischen öffentlichem Verkehr und Autoverkehr ist die Äquidistanz zum geparkten Auto und zur Haltestelle. D.h. wir müssen unsere Siedlungen an der Oberfläche autofrei machen, die Autos in zentralen Garagen stapeln, die von unseren Aktivitäten genauso weit entfernt sind, wie die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Erst dann kommt es zu einem Selbststabilisierungseffekt von Siedlungsstruktur, Wirtschaft und Ökologie" (S. 135). axt.

H. Gloning et al (Hrsg.), Gesundheitsrisiko Auto, Mabuse, Frankfurt a. M. 1995.

-----Bücher/Verschiedenes-----

Rassismus und Neuer Nationalismus



In der Reihe "Texte zur antirassistischen Diskussion" bringt das unrast-AutorenInnenkollektiv kleine Schriften heraus. Band I mit dem Titel "Rassismus" beschreibt die ökonomischen Bedingungen der Rassismen, seine

Beziehung zu Staat, Faschismus und westeuropäische Vereinigung und bringt aus der spanischen Diskussion neue Denkanstöße zu einer antirassistischen und antirepressiven Politik.

In letzten Kapitel wird eine spezifisch US-amerikanische Sichtweise des Rassismus in der Sklavenhaltergesellschaft und dessen Modifizierung durch die Industrialisierung dargestellt. Es schliesst mit einer aktuellen Auseinandersetzung mit dem Rassismus und den Gegenbewegungen in den USA.

Unter "Im Westen nicht Neues; oder: Warum Nationalismus ein 'alter Hut' ist" ist nachzulesen, dass der heute in der BRD und in Westeuropa mit neuer Qualität aufgebrochene Nationalismus nicht nur ein Produkt rechtsextremer Propaganda, sondern eine Folge jahrzehntelanger staatlicher Politik ist. Besonders

Augenmerk gilt dabei der Politik der BRD nach 1945 und dem neuen westeuropäischen Nationalismus im Rahmen der EG-Abschottungspolitik. axt.

unrast-AutorenInnenkollektiv, Rassismus (Bd. I) und Neuer Nationalismus (Bd. II) (je 80 Seiten), unrast, Münster 1993, bzw. 1994

Europarecht



Die Lesbarkeit und das sinnvoll angelegte Stichwortverzeichnis machen dieses Buch zu einem angenehmen Arbeitsinstrument für Leute, die sich politisch mit der Europafrage befassen, aber weder Lust noch Zeit haben, sich durch Literaturberge hindurchzuarbeiten.

"Europarecht" bietet die Möglichkeit, sich in Kürze zu einem Stichwort zu informieren, ob es nun um EU-Gerichtshofurteile oder Gesetze geht. Ebenfalls sind Verfahren, wie z.B. die Erarbeitung und Absegnung des EU-Haushaltes, beschrieben. axt.

Rudolf Streinz, Europarecht (2. völlig neubearbeitete Aufl.), Müller Jur. Vlg, Heidelberg 1995

Worte aus einem Buch, das noch 740 Leserinnen sucht

«Je mehr Dinge die - im Durchschnitt - reichen Schweizerinnen und Schweizer besitzen, desto weniger haben sie im einzelnen davon.»

(siehe: «Die Effizienz des fünften Teddybären»)

«Sie müssen den Gürtel enger schnallen, sagen jeweils die Dicken den Dünnen, wenn die Dünnen ihre Schulden nicht mehr zahlen können.»

(siehe: «Wenn die Sprache delikate wird»)

«Wer die Grenzen des Wachstums sieht, die Ausbeutung von Natur und Menschen bekämpft, Selbstversorgung vor Fremdversorgung stellt und Macht, Entscheide sowie Versorgung vermehrt dezentralisieren möchte, der oder die kann weder die Europäische noch andere gigantische Wirtschaftsgemeinschaften befürworten.»

(siehe: «Im europäischen Zwiespalt»)

«Sind Sie als arbeitende Person jenen dankbar, die nicht arbeiten?»

(siehe: «Brot und Arbeit»)

«Die realistische Freiheit endet dort, wo der reale Strassenverkehr beginnt.»

(siehe: «Die Kopfnick-Wörter»)

«Dieweil der Kurs der politischen Moral zerfällt, wird die Moral unter der Gürtellinie noch hochgehalten.»

(siehe: «Keine Moral bitte!»)



«Die Welt mag sechs Milliarden Menschen tragen - sechs Milliarden Ferraris erträgt sie nicht.»

(siehe: «Der Ferrari und andere Fehler»)

«Für die Umwelt ist es besser, wenn weniger getan wird.»

(siehe: «Umwelt: Mehr lassen»)

Worte über ein Buch, das noch 740 Leser sucht

«'Die Effizienz des fünften Teddybären' ist ein ungeheuer auf- und anregendes, manchmal lustiges, oft listiges Buch. Wer bei Guggenbühls Zeilen lacht, verlacht nicht die Welt, sondern bekommt Mut, von neuem für Ihre Erhaltung zu kämpfen.»

Urs Spinner im «Panda-Journal»

«Guggenbühls fundierte, glasklaren und wahren Kolumnen halten der Konsumgesellschaft schonungslos einen Spiegel vor.»

JY in der «Arosen-Zeitung»

«In einer Zeit, in der es tabu ist, Stellung zu beziehen und erst noch moralisch zu werten, ist es beinahe wohltuend, die Kolumnen von Hanspeter Guggenbühl zu lesen.»

Judith Stofer in der «DAZ»

«Die 160 Seiten starke Sammlung von Kolumnen, Glossen und Kommentaren steckt zwar voller Fachwissen und harter Fakten. Doch präsentiert er sie meist so, dass sie sich zu leicht lesbaren Kurzgeschichten verdichten, in denen die Spannung aus schroffen Widersprüchen und Absurditäten unseres modernen Lebens entsteht, aus der Lächerlichkeit jener Ideologen etwa, die Ideologien bekämpfen.»

Niklaus Ramseyer im «Tages-Anzeiger»

«Leserinnen und Leser können mit Verblüffung feststellen, dass wesentliche Fragen, die uns heute beschäftigen – sei es die Diskussion um Lenkungsabgaben oder die verschiedenen Varianten der Eisenbahn-Alpentransversalen – schon vor fünf oder zehn Jahren genau die gleichen waren.»

Zeitung «Novitats»

Bitte senden Sie mir

..... Exemplare des Buches «Die Effizienz des fünften Teddybären» von Hanspeter Guggenbühl zum Preis von Fr. 22.– (+ Fr. 3.– Versandkosten)

Name _____

Adresse _____

PLZ/Ort _____

Bitte den Talon ausschneiden und einsenden an DAZ Verlags AG, Postfach 926, 8021 Zürich oder faxen an 01/291 22 24 oder das Buch einfach bestellen über Telefon 01/295 92 50.

Europol bestimmt heute, wer morgen kriminell sein soll

Ein vertraulicher Konventions-Entwurf zeigt, dass Europol zu einem gigantischen Geheimdienst aufgebaut werden soll. Kernstück ist ein Computer-Supergehirn. Darin sollen europaweit mutmassliche künftige StraftäterInnen ebenso erfasst werden wie mögliche Opfer und ZeugInnen möglicher künftiger Straftaten. KritikerInnen verlangen statt Europol eine offenere Drogen- und Asylpolitik.

Von Beat Leuthardt*

Europol sei, so glauben noch heute Presseleute in Brüssel, eine herkömmliche neue Polizeizentrale der EU-Staaten, wo die nationalen Polizeien zusammenarbeiten und insbesondere ihre Karteien von Übeltätern und Verdächtigen austauschen. Europol, so beteuern deren geistige Väter - Bundeskanzler Helmut Kohl und sein Innenminister Manfred Kanther - diene bloss dazu, dem durch die Räumung von Grenzhäuschen (Stichworte: Schengen, Europa der offenen Grenzen) und den Fall der Berliner Mauer vorgeblich geschwächten Fahndungsverbund Europa im Kampf gegen das Verbrechen wieder gleiche Spiesse zu verschaffen.

In Wahrheit wird in Den Haag - wo Europol seit fünfviertel Jahren im Aufbau begriffen ist - ein westeuropäischer Geheimdienst eingerichtet, dessen Kompetenzen umfassend sind. Dies zeigt der vertrauliche Entwurf des Übereinkommens zur Errichtung von Europol, der vom 22. November 1994 datiert und dem Rat der Staats- und Regierungschefs vorgelegen hat, die ihn - mit leichten Modifikationen - noch im kommenden Juni an ihrem nächsten Gipfeltreffen zur definitiven Genehmigung vorgesehen haben.

Europol weiter als Schengen

Kernstück ist der geplante Europol-Überwachungscomputer. Im Unterschied zur Durchführungs-Konvention von Schengen und dem damit verbundenen Schengener Informationssystem (SIS) bemüht man sich in der Europol-Konvention schon gar nicht erst um juristische Tarnung dafür, dass praktisch jede Person erfasst werden kann, wie der stellvertretende Datenschutzbeauftragte von Niedersachsen Thilo Weichert festhält:

- Erfasst werden können in der Basisdatei neben verurteilten StraftäterInnen grundsätzlich alle Personen, die einer Straftat verdächtig sind und - man lese genau - Personen, bei denen Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass sie Straftaten begehen werden, für die Europol zuständig ist. Weder muss der Tatverdacht dringend noch müssen die Tatsachen konkret und erheblich sein; die Einschätzung der Europol-Cops genügt.
- In den Analysedateien - den eigentlichen Schnüffelcomputern von Europol - verliert sich jede Kontur und rechtsstaatliche Beschränkung. Registriert wer-

den dürfen unter Umgehung obiger Beschränkungen auch Personen, die bei einer künftigen Strafverfolgung als Zeugen in Betracht kommen und Personen, bei denen Anhaltspunkte bestehen, dass sie Opfer einer künftigen Straftat werden können - sowie deren Kontakt- und Begleitpersonen. Eine Denunziantendatei (Personen, die Informationen über Straftaten liefern können...) gehört ebenso zum System.

Dazu passen die <Einschränkungen> über Art und Umfang der Daten oben umschriebener Personengruppen: Schon in der Basisdatei dürfen neben den Standardangaben wie Name, Geburtsort und Staatsangehörigkeit soweit erforderlich auch andere zur Identifizierung geeignete Merkmale gespeichert werden, insbesondere unveränderliche körperliche Merkmale, daneben ausserdem Angaben über Tatzeiten und Tatorte. Letzteres führt besonders dort zu interessanten Interpretationsfragen, wo es gar keine Straftat gibt, sondern eine künftige Tat gemäss Europol-Konvention erst angenommen werden. In den Analysedateien schliesslich dürfen auch - nicht näher eingeschränkte - weitere Personendaten gespeichert werden, wenn wegen der Art oder Ausführung der Tat oder sonstiger Erkenntnisse zu erwarten ist, dass diese Personen in Zukunft Straftaten, für die Europol nach Artikel 2 zuständig ist, begehen werden.

Europol stützt harte Asyl- und Drogenpolitik

Über die Schwere jener Kriminalität, für welche Europol sich zuständig erklärt, lässt sich mit Fug streiten. In Artikel 2 genannt werden neben der Bekämpfung von Drogenhandel, Geldwäsche und Atomschmuggel auch illegale Einschleusung und Menschenhandel. Eine rationale und liberale Drogen- und Asylpolitik, so schreiben die bündnisgrünen Abgeordneten Claudia Roth und Manfred Such, welche den Nutzen von Europol nachhaltig bezweifeln, würde Hauptbetätigungsfeldern von Europol den Boden entziehen. KritikerInnen sehen im Europol-Computer neue Möglichkeiten des Zugriffs auf Ausländerdaten - egal, ob als künftige TäterInnen, Opfer oder ZeugInnen.

So uferlos das Datensammeln, so klein die rechtliche und politische Kontrolle. Datenschutzexperte Weicherts Kritikliste ist lang und ätzend:

Eine Spanierin erkämpfte in Strassburg ein bemerkenswertes Grundsatzurteil

Ein Menschenrecht auf gesunde Luft

von Jörg Weber*

Die Verschmutzung der Umwelt kann das Menschenrecht auf Achtung des Privatlebens und der Wohnung verletzen. Das hat der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte in Strassburg in einem Grundsatzurteil entschieden. "Damit erkennt der Gerichtshof den Umweltschutz zwar noch nicht als Menschenrecht an, aber die Tendenz weist dahin - ein Meilenstein in der Rechtsprechung!", erklärt Johan Callewaert, ein Mitarbeiter des Gerichts.

Für die Klägerin Gregòria Lòpez Ostra ist das Urteil ein überraschender Erfolg am Ende eines sechsjährigen Marsches durch die Instanzen. Die 39jährige Hausfrau lebt mit ihrem Mann, einem Kranführer, und zwei Töchtern in Lorca in der südostspanischen Provinz Murcia. Das Leiden der Familie beginnt im Juli 1988. Nur zwölf Meter von der Wohnung der Lòpez entfernt geht eine Anlage für chromhaltige Abwässer aus Ledergerbereien in Betrieb. Kurz darauf ziehen giftige Gase durch den Vorort. Die Stadtverwaltung evakuiert die Bewohner, lässt die Anlage aber nur teilweise schliessen.

Drei Monate später ziehen die Lòpez wieder in ihre alte Wohnung. Es stinkt noch immer faulig. Im Herbst 1988 klagt Frau Lòpez Ostra in erster Instanz, um die Anlage stilllegen zu lassen. Ihre Tochter Christina leidet unter Magersucht, Allergien und ständiger Übelkeit. Die Spanierin verliert den Prozess 1990 in dritter Instanz.

"Sie können ja umziehen, wenn Ihnen der Gestank nicht passt", hatten die Richter geurteilt. Lòpez ziehen um - auf eigene Kosten. Mittlerweile hat Lòpez' Anwalt das Europäische Gericht für Menschenrechte in Strassburg angerufen. Endlich, im Dezember 1994 wendet sich das Blatt für die Familie. Der spanische Staat verliert vor Gericht: Die neun Richter - einer ist Spanier - sprechen der Klägerin vier Millionen Peseten

(etwa 50'000 DM) Schadenersatz zu. Frau Lòpez ist überglücklich: "Manchmal dachte ich, ich sei selbst die Verrückte und nicht die spanischen Behörden."

Das Urteil, in Deutschland bisher unveröffentlicht, ist bemerkenswert: Es ist die erste erfolgreiche Klage für den Umweltschutz seit der Ratifizierung der europäischen Menschenrechtskonvention 1950. Das Strassburger Gericht hat in seiner Begründung ausdrücklich erklärt, Grundrechte wie der Schutz von Familie und Wohnung können durch Umweltverschmutzung verletzt werden.

"Selbst im Detail auffällig liberal", findet der Heidelberger Experte für internationales Umweltrecht, Lothar Gündling, das Urteil. Der Grund: Die Richter sehen ein Menschenrecht nicht erst dann als verletzt an, wenn jemand bereits erkrankt ist. Es genügt bereits eine "Belästigung", die das Privatleben einschränkt. "Bürgerfreundlich" ist für Gündling auch die Verteilung der Beweislast: Frau Lòpez musste nicht nachweisen, dass ihre Tochter an den Schadstoffen aus der Anlage erkrankte. Die Kläranlage könnte die Krankheit verursacht haben. Das genügt den Richtern.

Mit diesem Urteil geht das europäische weit über das deutsche Recht hinaus. Während die Europa-Richter zugestehen, dass eine Umweltverschmutzung Menschenrechte berührt, haben sich deutsche Politiker im Grundgesetz nur zu einem "Staatsziel Umweltschutz" durchgerungen. Das verpflichtet den Staat in nicht näher definierter Weise, zum Umweltschutz beizutragen. Die Bürger besitzen jedoch keine einklagbaren Rechte. Dass eine europäische Instanz das deutsche Staatsziel so in den Schatten stellt, ist eine Lektion für die deutsche Politik.

*Dieser Artikel erschien im Greenpeace-Magazin 2 95

Fortsetzung von Seite 17:

Europol handle ohne ministerielle, politische oder staatsanwaltliche Direktive, sei rechtlich also gleichsam freischwebend. Statt bloss ein Instrument der Zusammenarbeit zu sein, soll Europol selber Personendaten sammeln oder aus jeder Quelle beziehen und in das Informationssystem eingeben können. Mit seiner Tätigkeit ausserhalb strenger strafprozessualer Regeln könne Europol strafrechtliche Ermittlungen nicht nur koordinieren, sondern steuern, kritisierte Weichert am Deutschen Strafverteidigertag. Die Behörde könne Erkenntnisse ebenso in konkrete Strafverfahren einfließen wie einem nationalen Geheimdienst zukommen lassen. In allen fraglichen Bereichen - Strafprozessrecht und Verteidigungsrechte, Akten- und Dateneinsichtsrechte - würden gemäss Europol-Konvention nationale Regelungen umgangen.



Koller möchte beim Super-Geheimdienst dabei sein

Europas Regierungen ficht dies nicht an. Statt Bürgerrechte und Datenschutz zu thematisieren, streiten sie auf einem Nebenschau- platz darum, wieviele PolizistInnen auf die besonders geheimhaltungsbedürftigen Analysedateien Zugriff haben dürften. Mit Erfolg: Auch einst liberalen Ländern wie Österreich, Schweden und Finnland erwächst keine Kritik im Land - sie haben sich bei Europol bereits angemeldet. Auch den Schweizer Justizminister Arnold Koller juckt es. Er bekümmert die EU seit längerem, dass auch ausserhalb der EU stehende Staaten eng mit Europol kooperieren könnten (so Ende 1994 in Brüssel an der Ratskonferenz der Justiz- und Innenminister). Sein konkreter Wunsch zeigt, dass er begriffen hat, wo Europol seine Macht verwaltet: - Koller möchte die Stationierung von Verbindungsbeamten vor Ort in Den Haag.

Kommentar zu "Menschenrecht auf gesunde Luft"

Strassburg vor Brüssel?

von Christian Thomas

Erstmals haben Richter erkannt, dass es ökologische Menschenrechte gibt. Das neue Urteil aus Strassburg könnte zum Meilenstein werden: Stell' Dir vor, all die täglichen Angriffe aus der Umwelt auf die Menschliche Gesundheit wären einklagbar: Das Nitrit im Trinkwasser, das Ozon und der Russ in der Luft, alles was die anerkannten Grenzwerte der WHO übertrifft und die Gesundheit von Menschen schädigt, würde nicht nur auf dem Papier, sondern auch im Gerichtssaal zu Verurteilungen führen! Verglichen mit allem, was bisher auf europäischer Ebene zum Thema Umwelt geurteilt worden ist, kann das Strassburger Urteil auch deshalb eine ganz neue Ära der Umwelt-Rechtssprechung einleiten, weil endlich die Beweislast beim Umweltverschmutzer angesiedelt wurde. Wer also glaubt, die Schweiz könne ohne EU-Mitgliedschaft den ökologischen Fortschritt in Europa nicht mitmachen und nicht beschleunigen, hat sich getäuscht: Die Schweiz ist Mitglied der Europäischen Menschenrechtskommission (EMRK) in Strassburg und stellt jetzt sogar das Präsidium. Die EU hat sich bisher alle erdenklichen Tricks benutzt, um in Sachen Umwelt *nicht* vorwärts machen zu müssen: die Einstimmigkeit bei grundsätzlichen Neuerungen, die Beweislast beim Kläger, der wissenschaftliche Nachweis der Schädlichkeit, selbst wenn er wie beim PCB (vgl. EM 2/94) schon längst offensichtlich ist oder die Verhältnismässigkeit der Einschränkung der Handelsfreiheit wie beim Pfandflaschen-Urteil - all' das hat zur Folge, dass die EU bisher eine Umweltgemeinschaft im schlechten Sinne geblieben ist und mit dem massiven Ausbau der Verkehrswege auch bleiben wird, wenn die EMRK den notorischen Umweltfeinden keinen Strich durch die Rechnung macht. Das Strassburger Urteil ist die Voraussetzung dafür, dass die Menschen entlang der Brenner-Autobahn erfolgreich ein Menschenrecht auf Nachtruhe einklagen können - und der Sonderfall Schweiz mit Nachfahrverbot für Lastwagen zum Normalfall für alle, die nachts schlafen wollen, wird.

Seit 1959 warten die Frauen in den EG- EU-Ländern auf gleichen Lohn für gleichwertige Arbeit

Kampf gegen ungleiche Bezahlung

Arbeiterinnen verdienen 1993 im EU-Durchschnitt nur 75 % des Lohnes ihrer männlichen Kollegen. Weibliche Angestellte trugen sogar lediglich 65,5 % des Männer-Salärs nach Hause. Diese Zahlen veröffentlichte der Frauenausschuss des EU-Parlaments (EUP).

fpd. In Grossbritannien ist das Gefälle bei den *Arbeiterinnen* mit 68,4 % am grössten, Dänemark steht mit 84,4 % im Vergleich zu den anderen EU-Mitgliedstaaten (ohne Italien) am besten da. Deutschland (alte Bundesländer) liegt mit 74,4 % etwas unterhalb des EU-Durchschnitts. Der Wert hat sich gegenüber 1990 (73 %) nur geringfügig verbessert.

Bei weiblichen *Angestellten* ist in Luxemburg (59,4 %) und Grossbritannien die Kluft zu den männlichen Kollegen am deutlichsten. Mit 69, bzw. 70 % liegen Griechenland und Portugal hier an der "Spitze". Die alte Bundesrepublik liegt mit 68,1 % leicht über dem Durchschnitt.

Chancen nur mit Gewerkschaften

Das Problem wird seit langem diskutiert. Auf EU-Ebene ist der Grundsatz "gleiche Bezahlung für gleichwertige Arbeit" seit 1959 vertraglich verankert. Zwei Richtlinien zur Lohngleichheit (1975) und zur Gleichbehandlung (1976) verbieten zudem ausdrücklich die strukturell bedingte wie die indirekte Diskriminierung. Der EU-Gerichtshof hat diesen Rechten in zahlreichen Einzelentscheidungen Geltung verschafft.

Gemäss der Berichterstatterin des EUP haben es Frauen in Ländern ohne starke Gewerkschaften und tarifliche Regelungen besonders schwer, gleiche Bezahlung durchzusetzen. Deshalb würden auch strengere gesetzliche Regelungen nicht greifen. Ein stärkeres Engagement auf allen Ebenen der Gewerkschaften sei notwendig, um voranzukommen.

Manneskraft gilt - auch im Zeitalter der Maschinen

Auf das Phänomen, dass die Feminisierung bestimmter Berufsgruppen automatisch zu einer Abwertung und damit zu geringerer Bezahlung führe, wies eine Expertin aus Frankreich hin. Die Beweislast müsse dringend umgekehrt werden -

so müsste die Frau nicht beweisen, dass sie zuwenig verdient, sondern der Arbeitgeber muss beweisen, dass er nicht zuwenig bezahlt. Einig waren sich die deutsche und die österreichische Expertin darin, dass häufig die Eingruppierung in leichte und schwere Arbeiten ohne Berücksichtigung der Ausbildung Ursache für die ungleiche Bezahlung ist. In Österreich seien allerdings für Frauen in der Landwirtschaft durch gesetzgeberische Massnahmen Verbesserungen erzielt worden.

Schlusslicht Grossbritannien

Besonders krass ist nach Darstellung der britischen Vertreterin die Lage in ihrem Land, wobei schwarze Frauen sogar doppelt diskriminiert würden. Die Verdienste der Frauen in der Industrie (zwei Drittel der IndustriearbeiterInnen sind Frauen) lägen unterhalb der vom EU-Rat festgelegten Mindestgrenze. Teilzeitbeschäftigte seien von Überstundenvergütung, Bonuszahlungen und Gratifikationen ausgeschlossen.

Zur Zeit beschäftigt sich der EU-Gerichtshof allerdings mit der Frage, ob die britische Gesetzgebung mit dem EU-Recht vereinbar ist. Im übrigen könne nicht länger hingenommen werden, dass ungleicher Lohn akzeptiert werden müsse, um überhaupt auf dem Arbeitsmarkt zu bleiben.

Verhaltenskodex in Vorbereitung

Das parlamentarische Hearing zeigt, dass das Thema auf der EU-Tagesordnung bleibt. Bereits im Sommer vergangenen Jahres hat die EU-Kommission ein "Memorandum über gleiches Entgelt für gleichwertige Arbeit" vorgelegt, das die bestehenden Defizite analysiert.

Im Laufe dieses Jahres soll ein Verhaltenskodex verteilt werden, der Arbeitgebern und Gewerkschaften hilft, Diskriminierungen zu erkennen und Strategien für deren Bekämpfung zu entwickeln.

Die Mutterschaftsversicherung in der EU

Von den hehren Hoffnungen, dass die Gemeinschaft Motor in Sachen Gleichstellung von Frauen und bei der Verbesserung ihres sozialen Schutzes sein würde, ist nicht mehr viel übrig geblieben.

von Susanne Schunter-Kleemann

In allerletzter Minute, nachdem niemand mehr an eine erfolgreiche Verabschiedung geglaubt hatte, wurde am 19. Oktober 1992 die "Richtlinie zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes von schwangeren Arbeitnehmerinnen, Wöchnerinnen und stillenden Arbeitnehmerinnen am Arbeitsplatz" vom Rat der Arbeits- und Sozialminister angenommen. Vorausgegangen waren beinahe ein Jahrzehnt von nervenaufreibender frauenpolitischer Arbeit im Ausschuss für die Rechte der Frau, im Büro für Chancengleichheit und zweimalige Konsultationen des EU-Parlamentes. Zur allgemeinen Überraschung hat die Regierung Grossbritanniens, an der in den letzten Jahren beinahe alle sozialpolitische Vorhaben der EG gescheitert waren, die Mutterschutz-Richtlinie letztlich doch unterstützt. Offensichtlich wollte die britische Regierung in der Zeitspanne, in der das Vereinigte Königreich den Ratsvorsitz innehatte, einmal mit einem positiven sozialpolitischen Votum glänzen.

Der Inhalt dieser Mutterschutz-Richtlinie ist allerdings seit den ersten Entwürfen so verwässert worden, dass sie selbst von konservativen Kreisen mitzutragen war. Sie sieht so gut wie keine Änderung des Status quo vor, ja sie fällt gegenüber dem erreichten Besitzstand in zehn EG-Ländern teilweise erheblich zurück. Zu beachten ist auch, dass die Richtlinie aus dem Gleichbehandlungskontext von Art. 119 EWGV herausgenommen und als Richtlinie zur Verbesserung der Arbeitssicherheit auf Basis von Art. 118a EWGV gestützt wurde.

Der von vielen Seiten gehegten Befürchtung, dass die niedrigen gemeinschaftlichen Mindeststandards als Aufforderung verstanden werden könnten, weitergehende einzelstaatliche Regelungen im Mutterschutz nun wieder zurückzunehmen, sollen ganz offensichtlich Bestimmungen in der Präambel und in Art. 1 Abs. 3 der Richtlinie entgegenwirken. Dort heisst es, dass diese Richtlinie "keine Einschränkung des bereits in den einzelnen Mitgliedstaaten erzielten Schutzes (ermögliche); die Mitgliedstaaten haben sich gemäss dem Vertrag verpflichtet, die bestehenden Bedingungen in diesem Bereich zu verbessern und sich eine Harmonisierung bei gleichzeitigem Fortschritt zum Ziel gesetzt." (Richtlinie 92/85 EWG:1)

Von den hehren Hoffnungen, dass die Gemeinschaft Motor in Sachen Gleichstellung von Frauen und bei der Verbesserung ihres sozialen Schutzes sein würde, ist also nicht mehr viel übrig geblieben.

Bewertet man die Eckpunkte der EG-Mutterschaftsdiskussion in den letzten Jahren, dann ist der materielle Gehalt der verabschiedeten Richtlinie allerdings so dürftig, dass sogar gefragt wird, ob eine neue Ära in der EG-Frauenpolitik ausgebrochen sei (vgl. Sperber 1992).

In ihrem 1990 vorgelegten Entwurf hatte die Kommission noch folgende Mindeststandards verlangt:

- Während der Schwangerschaft und nach der Geburt dürfen Frauen nicht an Arbeitsplätzen eingesetzt werden, wo Gefahren für ihre Gesundheit durch physikalische, chemische oder biologische Stoffe drohen.
- Es besteht Anrecht auf mindestens 14 Wochen Urlaub bei vollem Lohn- und Gehaltsausgleich.
- Mit der Arbeit verbundene Rechte und Ansprüche dürfen während des Mutterschaftsurlaubs nicht gekürzt werden.
- Der Kündigungsschutz ist gewährleistet.
- Während der Schwangerschaft besteht ein absolutes Nachtarbeitsverbot (Kommission 1990 b:20)

Das EU-Parlament hatte demgegenüber immer eine längere Schutzperiode, nämlich 16 Wochen Mutterschutzurlaub bei vollem Lohnausgleich, ein Kündigungsverbot und Nachtarbeitsverbot auch nach dem Mutterschaftsurlaub gefordert.

Noch am 14. Mai 1992 hatte das EG-Parlament in zweiter Lesung 17 weitreichende Änderungsanträge zum Textentwurf des Ministerrats vom Dezember 1991 gefordert, diese wurden zum Teil von der EG-Kommission übernommen und auch von Italien unterstützt.

Der Rat der Arbeits- und Sozialminister setzte sich weitgehend über all diese Änderungsvorschläge hinweg. Er einigte sich am 24. Juni 1992 darauf, materielle Änderungsvorschläge des Parlaments und der Kommission überhaupt nicht mehr zuzulassen. Änderungsanträge von politischer Bedeutung, wie die bereits reduzierte Forderung nach Fortzahlung von mindestens 80 Prozent der Bezüge während des Mutterschaftsurlaubs, die Forderung nach Aussetzung der Nachtarbeit für Arbeitnehmerinnen während eines Zeitraumes von mindestens 16 Wochen und zur Umkehr der Beweispflicht wurden nicht akzeptiert (Bericht: Schutz Schwangerer 1992: 2).

Zu den umstrittensten Punkten, in denen letztlich jeweils nur die Minimallösung gebilligt wurde, gehört einmal die Mindestdauer des Mutterschaftsurlaubs und die Höhe der Absicherung. Wie gesagt hatte das EG-Parlament bis zuletzt eine Mindestdauer von 16 Wochen gefordert. Es vertrat die Ansicht, dass ein Zeitraum von 14 Wochen "kein akzeptables Minimum" ist, umsoweniger als der Rat sich verpflichtet habe, "die Fortentwicklung der bestehenden Bedingungen zu gewährleisten". Tatsächlich bleiben heute nur Portugal, das 13,5 Wochen Mutterschaftsurlaub gewährt - mit 100 % des Arbeitsentgelts - und England, das 16 Wochen gewährt, davon aber nur 6 Wochen lang 90 %

des Arbeitsentgelts garantiert hinter dem in dem Richtlinienentwurf fixierten Minimum zurück. Hinsichtlich der Vergütung war von einer 100-prozentigen Absicherung schon lange nicht mehr die Rede. Kommission und EG-Parlament hatten sich schliesslich, um den Richtlinienentwurf zu retten, auf einen 80-prozentigen Lohnausgleich während der Zeit des Mutterschaftsurlaubs eingelassen. Aber selbst das ging den Herren im Rat zu weit, wurde als zu "teuer erachtet".

Die verabschiedete Richtlinie sieht nun faktisch nur die "Fortzahlung eines Arbeitsentgeltes und /oder Anspruch auf eine angemessene Sozialleistung für 14 Wochen vor". Die Höhe der Leistung müsse mindestens den Bezügen entsprechen, die die betreffende Arbeitnehmerin im Falle einer Unterbrechung ihrer Erwerbstätigkeit aus gesundheitlichen Gründen erhalten würde. Das Parlament hatte sich vehement gegen die vom Rat vorgenommene Verknüpfung dieser Zahlungen mit den Krankenversicherungsleistungen gewandt. Einmal weil Schwangerschaft keine Krankheit sei und zweitens weil diese Leistungen in mehreren Mitgliedsländern erheblich geringer ausfallen als die bisher garantierten Mutterschaftsgeldleistungen.

In einer neu eingefügten Passage der Präambel wird bezüglich der Verknüpfung von Mutterschaft und Krankheit überaus sophistisch argumentiert:

Die Bezugnahme auf eine angemessene Sozialleistung (bei Krankheit) sei rein gesetzesteknisch zu sehen und dürfe "keineswegs als Gleichstellung von Schwan-

gerschaft und Krankheit ausgelegt werden" (Richtlinie 92/85 EWG). Völlig unbefriedigend ist auch die Definition der Anspruchsvoraussetzungen.

Die Mutterschaftsschutz-Richtlinie stellt es den Mitgliedstaaten frei, die Anspruchsvoraussetzungen genauer zu definieren, die für die Fortzahlung des Arbeitsentgelts die Sozialleistung zur Bedingung gemacht werden. Es wird nur festgeschrieben, dass die Frist, die zu Mutterschaftsleistungen berechtigt, nicht mehr als eine 12-monatige Erwerbstätigkeit betragen darf. Es liegt auf der Hand, dass mit dieser "grosszügigen" Regelung wiederum viele kurzzeitig und geringfügig beschäftigte Frauen aus den EG-Mutterschutz ausgrenzt werden können. Wie restriktiv die Schutzgarantien der neuen EG-Richtlinie zum Gesundheitsschutz der Arbeitnehmerinnen formuliert sind, ist auch daran zu ersehen, dass aus der Richtlinie auch alle die Vereinbarkeitsproblematik berührenden Bestimmungen herausgenommen wurden. So wurde die im Kommissionsentwurf noch vorgesehene Bestimmung zum Vaterschaftsurlaub getilgt, auch die selbständigen und mithelfenden Frauen wurden vom Schutz dieser Richtlinie ausgrenzt (Frauen Europas, Info 27 1992).

Ernüchterndes Fazit

Bilanzierend ist festzuhalten, dass die bisherige EG-Gleichbehandlungsgesetzgebung keineswegs - wie behauptet wird - ein kohärentes Massnahmenbündel darstellt. Der immer wieder formulierte Anspruch, dass mit den fünf Gleichbehandlungs-Richtlinien ein geschlossenes Programm zum Schutz der EG-Arbeitnehmerinnen auf den Weg gebracht worden sei, ist nicht zu halten.

Unsere Erörterung verdeutlichte, dass Mindestnormen, die die Besonderheiten und spezifischen Risikolagen des Frauenlebens unter Bedingungen der geschlechtshierarchischen Arbeitsteilung zum Thema machen, von den Entscheidungsorganen der Gemeinschaft bisher nicht oder nur sehr mangelhaft bearbeitet wurden. Dies gilt insbesondere für die weiter fortbestehenden Lücken im Bereich Teilzeitarbeit/-Atypische Beschäftigung, Kinderbetreuung und Elternurlaub. Eine Weiterentwicklung der Gleichberechtigungspolitik scheiterte immer wieder an der schwachen institutionellen Stellung des derzeit eher fortschrittlichen EG-Parlaments.

Die Tatsache, dass sozialpolitische Vorschläge des Parlaments und der Kommission in Brüssel durch den Rat immer wieder blockiert und "abgehängt" werden, offenbart ein grundsätzliches Problem, nämlich das der undemokratischen Entscheidungsfindung in Brüssel auch wenn zu berücksichtigen ist, dass sich die konservativen Kräfte in Westeuropa bei Wahlen in ein starkes EU-Parlament wohl viel stärker einsetzen würden als bisher.

Bürgerlicher Vorstoss zur Mutterschaftsversicherung

Immer wieder ist in der Schweiz - vor allem von Frauen - zu hören, dass bei einem Beitritt zur EU endlich die Mutterschaftsversicherung auf Grund der Richtlinie zum Schutze schwangerer Frauen am Arbeitsplatz eingeführt werden müsste. Mittlerweile werden allerdings auch von bürgerlichen Frauen Vorschläge gemacht, die EU-kompatibel sind: Jede Mutter soll nach Ansicht der bürgerlichen Frauen während 16 Wochen eine Mutterschaftsleistung von 1500 bis 2000 Franken erhalten. Die dazu nötigen 395 Millionen Franken pro Jahr möchten die CVP-, FDP- und SVP-Frauen der Bundeskasse entnehmen - analog der Militärversicherung. Im Gegensatz zum Gesetzesentwurf des Eidgenössischen Departements des Innern möchten die bürgerlichen Frauen auch nicht-erwerbstätigen Müttern eine Grundleistung ausrichten - allerdings nur, wenn das steuerbare Einkommen ihres Ehemannes 97 200 Franken pro Jahr nicht übersteigt. Durch die bürgerlichen Vorstösse steigt die Chance, dass die Schweiz autonom eine EU-kompatible Mutterschaftsversicherung einführt. TA 3.4.95/NZZ 19.4.95.

Wie Eva Ecoffey vom Zentralsekretariat SMUV auf telefonische Anfrage erläuterte, bestehen derzeit vor allem punkto Finanzierungsweise Meinungsverschiedenheiten zwischen der Linken und den bürgerlichen Frauen. Beide Vorschläge sind EU-kompatibel. Das Mitte-links-Lager befürwortet Lohnprozente à la AHV, was 0,4 bis 0,5 % ausmachen würde. Erstaunlich, dass die Finanzierung über die Bundeskasse von diesen Frauen abgelehnt wird, denn Lohnprozente kennen im Gegensatz zu den direkten Steuern keine Progression, was sonst immer als weniger sozial bezeichnet wird. Derzeit verlangt niemand, dass die ArbeitgeberInnen der betreffenden Betriebe den Lohnausfall übernehmen muss, da dies unter Umständen eine Verschlechterung der Arbeitsmarktchancen von Frauen zur Folge hätte.

Laut Eva Ecoffey erhält bereits heute jede zweite Frau einen bezahlten Mutterschaftsurlaub. Für die anderen ArbeitgeberInnen würden beide Modelle zu einer Entlastung führen. axt.

-----Kurzinfos/Gewerkschaften-----

EGB-Kongress (9.-12. Mai)

Gegen den Widerstand der skandinavischen VertreterInnen, die um ihre staatliche Autonomie in Steuerfragen bangten, beschloss der EU-Gewerkschaftsbund (EGB) das Prinzip des qualitativen Mehr in allen Fragen im Ministerrat zu fordern. Damit stellt sich der EGB in dieser für die Vertiefung der Integration so entscheidenden Frage also klar auf die Seite derer, welche die supranationale Struktur der EU stärken wollen. In der Pressemitteilung zum Kongress wurde die "engagierte Rede" von Jacques Delors gelobt, der betont hatte, dass zur Zeit zwei grosse Errungenschaften der europäischen Zivilisation bedroht seien: Die Vollbeschäftigung und der Wohlfahrtsstaat. SGB-Pressedienst, 18.5.95. Dabei ist zu beachten, dass in der EU die Arbeitslosigkeit bei ca. 11 % steht - ohne Tendenz nach unten. Die Armenquote - gemäss je nationalem Existenzminimum - liegt bei 15 %. 98 % der neuen Arbeitsverträge in Spanien sind zeitlich beschränkt. TA 23.5.95. axt.

SGB unter Bedingungen für freien Personenverkehr

Vasco Pedrina, Kopräsident des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes (SGB) legte neulich die gewerkschaftliche Position zum freien Personenverkehr dar. Der SGB sagt Ja, sofern Begleitmassnahmen ein Lohn- und Sozialdumping ausschliessen. Pedrina antwortete auf die Frage "Ohne soziale Begleitmassnahmen wären Sie also gegen die Freizügigkeit?" wie folgt: "Selbst wenn die Gewerkschaftsspitze ja sagen würde, unsere Leute würden eine solche

Politik keinesfalls mittragen. Wie beim EWR braucht es einen Pakt zwischen Unternehmen und Gewerkschaften: Wir sagen ja zur Liberalisierung und zur Freizügigkeit, aber die Unternehmer müssen ja sagen zu Begleitmassnahmen, die zum Zweck haben sicherzustellen, dass die Betriebe mit gleich langen Spiessen operieren." TA, 7.4.95. axt

GBI fordert Jahresaufenthaltsbewilligungen für alle Saisoniers aus Ex-Jugoslawien

Zürich. In einem offenen Brief an den Regierungsrat des Kantons Zürich forderten zahlreiche Mitglieder der Gewerkschaft Bau und Industrie für die ca. 1 800 im Kanton Zürich arbeitenden Saisoniers aus Ex-Jugoslawien die Jahresaufenthaltsbewilligung. Die Bundesbehörden lassen den Kantonen genügend Spielraum für eine menschliche Lösung. Nach dem 1. Januar 1995 werden für SaisonierarbeiterInnen aus dem ehemaligen Jugoslawien keine Jahresaufenthaltsbewilligungen mehr erteilt. Dies ist eine direkte Folge der Übernahme des rassistischen Drei-Kreise-Modells der EU durch die Schweiz. Gemäss diesem erhalten nur noch Menschen aus den EFTA- und EU-Staaten in der Schweiz eine Arbeitsbewilligung. "Öffnung" im Sinne der Abschottungspolitik der EU, die die Schweiz mitträgt. Der Zürcher Regierungsrat hat auf diesen Brief bisher nicht reagiert.

Kürzlich war im Tages-Anzeiger ein Interview mit Moritz Leuenberger, dem Zürcher SP-Justizdirektor zu lesen. Leuenberger lobte sich mit dem Hinweis, dass die Zürcherische Gesetzgebung dank ihm vollständig EU-kompatibel geworden sei... axt.

-----Kurzinfos/Schweiz-EU-----

Partei-Basis und EU-Beitritt

Partei- bindung	Total	Fr.CH	Dt.CH	It.CH
		in %		
SPS	67	76	64	65
aktive Mitglieder	82	-	-	-
passive "	66	-	-	-
SympathisantenInnen				
FDP	50	64	46	52
aktive Mitglieder	43	-	-	-
passive "	50	-	-	-
SympathisantenInnen	53	-	-	-
CVP	45	57	42	34
aktive Mitglieder	50	-	-	-
passive "	38	-	-	-
SympathisantenInnen	51	-	-	-
SVP	20	(54)	18	(-)
aktive Mitglieder	19	-	-	-
passive "	18	-	-	-
SympathisantenInnen	21	-	-	-
LdU	62	(-)	62	-
PdA	60	(63)	(-)	-
GPS	54	(90)	46	-
FraP!	46	-	46	-
LPS	46	52	(32)	-
keir	45	65	36	30
Lega	(30)	-	-	(40)
EVP	20	(-)	21	-
FPS	12	(-)	10	(-)

Eine Untersuchung des GfS-Forschungsinstituts in Bern hat die Haltung der Parteiangehörigen und ihrer Sympathisanten gegenüber einem EU-Beitritt Ende 94 analysiert. Die nebenstehende Tabelle zeigt, dass das Forum bei der SP und den Grünen ein solides Potential zur Verfügung hätte. Es gilt dieses Potential zu aktivieren. NZZ, 20.4.95. pr.

FDP für EU-Beitritt

Nachdem der FDP-Parteitag vom 21.4. das "langfristige Ziel der EU beizutreten" anpeilte, bleibt die CVP die einzige Bundesratspartei, die sich in der Europafrage bis nach den Wahlen ausschweigen will. TA 25.4.95. axt.

Das Interview

In der Annabelle vom 5. 5. 95 gewährte Iwan Rickenbacher, Alt-Parteipräsident der CVP ein Interview. *Annabelle*: Konkret: In welchem Jahr wird die Schweiz erstmals eine Frauenmehrheit im Bundesrat haben? *Rickenbacher*: Wenn wir so ums Jahr 2000 herum in die EU eintreten, dann wird es immer noch eine Mehrheit von Männern im Bundesrat geben. Wenn wir bei den übernächsten eidgenössischen Wahlen im Jahr 2003 immer noch nicht in der EU sind, dann wird es

eine Mehrheit von Frauen im Bundesrat geben. *Annabelle*: Warum? *Rickenbacher*: Weil dann die nationale Politik dermassen unwichtig würde, dass die Regierung letztlich bei jedem neuen Gesetz und jeder neuen Verordnung nach Brüssel schauen müsste.

Solche politischen Voraussetzungen würden nur noch wenige Männer reizen. Wenn hingegen die Schweiz vorher in die EU einträte, dann bleibe das Feld weiterhin so interessant für die Männer, dass sie ihren Platz kaum freiwillig räumen würden. pr.

-----Kurzinfor/Wirtschaft-----

Deutschlands Notenbankchef über die EU-Währungsunion (EUWU)

Hans Tietmeyer, Deutschlands Notenbankchef, äusserte sich in einem Interview mit der NZZ optimistisch zur Einführung der EUWU. Dabei sei allerdings der Zeitpunkt zweitrangig. Wichtiger sei, dass die Voraussetzungen erfüllt sind. Als Motive für die EUWU gibt Tietmeyer die Unterstützung der politischen Integration und die Ergänzung des gemeinsamen Marktes an.

Als Vorteile für die BRD sieht er, dass das Wechselkursrisiko gegenüber den Teilnehmerstaaten beseitigt wird. Zudem wird dem Verbraucher der Weg über die Grenzen erleichtert. Eine Gemeinschaftswährung wäre gegenüber anderen Währungen nicht so empfindlich. Deutschland will - wie auch Frankreich - an den Konvergenzkriterien festhalten.

In der EU ist der Faktor Arbeit weniger mobil als in den USA. Die Konsequenz daraus ist für Tietmeyer, dass bei mangelnder Mobilität und einer einheitlichen Währung eine hinreichende Arbeitskostenflexibilität gegeben sein muss. Andernfalls könnten kompensatorische Zahlungen gefordert werden. Ein verstärkter Finanzausgleich sei aber nicht vorgesehen und sollte auch nicht anvisiert werden.

Tietmeyer befürwortet die Schaffung eines EU-bundesstaates, obwohl das deutsche Verfassungsgericht diesen formell ablehnt: "Auch der Zentralbankrat hat von Anfang an erklärt, eine Währungsunion sei letztlich eine nicht mehr kündbare Solidargemeinschaft, die nach aller Erfahrung für ihren dauerhaften Bestand eine weitergehende Bindung in Form einer umfassenden politischen Union benötige." NZZ 15. 16.4.95. axt.

Arbeitsplätze statt Kündigungsschutz?

Die EU-Kommission kündigt in einem Aktionsprogramm einen sozialpolitischen Kurswechsel an. Die hohe Zahl von Arbeitsplatzverlusten während der letzten Wirtschaftskrise liesse den Verdacht aufkommen, dass dahinter eine Überregulierung der Arbeitsmärkte stehe. Diese müsse nunmehr abgebaut werden. Das neue Aktionsprogramm sieht zudem Massnahmen zur Förderung einer qualitativ hochstehenden Schul- und Berufsausbildung sowie einer lebenslangen Fortbildung in den EU-Staaten vor. Ausserdem stellt es Initiativen in Aussicht, mit denen die Arbeitsplatzmobilität und die Personenfreizügigkeit in der EU verbessert werden sollen. Studien sollen zudem das Beschäftigungspotential von Nachbarschaftshilfe, neuen Formen der Arbeitsorganisation oder der aufkommenden Informationsgesellschaft ergründen. TA 13.4.95. axt.

-----Kurzinfor/Verschiedenes-----

Norwegens Regierung will neue Abstimmung über EU-Beitritt

Wenn es nach der Regierung geht, sollen die NorwegerInnen bereits in zwei erneut über einen möglichen EU-Beitritt abstimmen. Derweil passt die sozialdemokratische Regierung mit Unterstützung der Konservativen das Land den EU-Regeln an. Bis jetzt wurden 90 % der EU-Bestimmungen ins nationale Recht aufgenommen. Zum Vergleich: Die "EU-Lokomotive" Deutschland bringt es lediglich auf 83 %.

Eine Volksabstimmung werde dann aktuell, so der sozialdemokratische Parteipräsident, wenn sich die EU nicht zu einer bundesstaat-ähnlichen Föderation, sondern zu einer "Union mit mehreren Geschwindigkeiten" entwickle. TA 8.2.95. axt.

Keine Zollunion EU-Türkei

Trotz Folter, Presseverbot und Ermordungen im Kampf gegen die kurdische Bevölkerung, stimmte der EU-Ministerrat der Zollunion mit der Türkei am 6. Februar zu. Das EU-Parlament blockierte allerdings bisher die Ratifizierung des Vertrags. Es forderte die türkische Regierung und die Nationalversammlung auf,

eine grundlegende Verfassungsreform einzuleiten mit dem Ziel, den Schutz von Demokratie und Menschenrechten zukünftig zu garantieren und zu einer Lösung des Zypernkonfliktes beizutragen.

Kurdische Demonstranten, die auf das Gelände der UNO eingedrungen sind, forderten am 28. März den Rückzug der türkischen Armee aus dem Nordirak. Sie bezichtigten die UNO der Untätigkeit und forderten eine klare Verurteilung der türkischen Invasion, wie dies bei der irakischen Invasion in Kuwait auch der Fall gewesen ist. TA 29.3.95. red.

Unterschiedliche Rechte für ungarische Minderheiten

In der Slowakei leben 560 000 und in Rumänien sind es 1 600 000 Ungarn. Ungarn verlor nach dem 1. Weltkrieg im Vertrag von Trianon zwei Drittel seines Staatsgebietes verloren - vor allem an diese Nachbarländer.

In den Blickpunkt der Öffentlichkeit gerieten diese Fragen, da alle drei Länder baldmöglichst der EU und der NATO beitreten wollen. Als "Beweis für die EU-

Reife" verlangt Brüssel, dass diese Reformländer in der Lage sind, die Spannungen untereinander in eigener Regie abzubauen.

Während die Verhandlungen um Rechte für diese grösste europäische Minderheit mit Rumänien erfolgreich sind, bewegt sich in der Slowakei nichts. Rumänien hat auf Grund des grossen Drucks der EU in den Kompromiss eingewilligt, dass Ungarn die Grenzen anerkennt und dass dafür der ungarischen Minderheit in Rumänien gewisse Rechte zugesprochen werden. TA 25.3.95. axt.

Die EU und ihre Zukunft

Jean-François Poncet, der Präsident der Kommission für Wirtschaftsfragen des französischen Senats und ehemaliger Aussenminister sieht im Hinblick auf die EU-Gipfelkonferenz 1996 folgende Zukunft für die EU: Mit dem harten Kern - oder Führungsduo - Frankreich-Deutschland soll ein Europa der zwei Geschwindigkeiten entstehen, das kein Europa der zwei Klassen sei. Auch wenn eine Mehrheit der EU-Länder die Maastricht-Bedingungen nicht schaffen sollte, möchte er die Währungsunion per 1999 doch einführen.

Weiter will er die "Privilegien" der kleinen Staaten, die ihnen laut Römer Vertrag zustehen, abschaffen: das Präsidium der Kommission soll von einem kleinen Staat, der Vorsitz des EU-Rates, der Entscheidungsbefugt ist, hingegen der Reihe nach von einem grossen Staat übernommen werden. Als gross zu betrachten sind England, Deutschland und - Frankreich. Zudem möchte er die Kommission verkleinern. Pro Ländergruppe sollte nur mehr ein Kommissar zugeteilt werden, z.B. für die drei skandinavischen Länder ein Kommissar anstatt drei, wie dies ja auch beim Internationalen Währungsfonds gehandhabt werde.

Die von ihm genannten Herausforderungen, die Europa im 21. Jahrhundert erwarten, zeigen, dass die EU für ihn kein Friedensprojekt ist, sondern Mittel im Kampf um Macht, Ressourcen und Geld: die Unsicherheit Russlands, die Bedrohung durch den islamischen Extremismus, der Abzug der USA aus Europa und der ökonomische Aufstieg Asiens. All dies lasse Europa nur eine Wahl: Verfall in Uneinigkeit oder Wiedererstarken in der Union. NZZ, 15. 16.4.95. axt.

Unterschiedliche Rechte für ungarische Minderheiten

In der Slowakei leben 560 000 und in Rumänien 1 600 000 Ungarn. Ungarn verlor nach dem 1. Weltkrieg im Vertrag von Trianon zwei Drittel seines Staatsgebietes. Die Frage der ungarischen Minderheiten gerieten in den Blickpunkt der Öffentlichkeit, weil alle drei Länder baldmöglichst der EU und der NATO beitreten wollen. Als "Beweis für die EU-Reife" verlangt Brüssel, dass diese Reformländer in der Lage sind, die Spannungen untereinander in eigener Regie abzubauen.

Während die Verhandlungen mit Rumänien um Rechte für die grösste europäische Minderheit erfolgreich sind, bewegt sich in der Slowakei nichts. Rumänien hat auf Grund des grossen Drucks der EU in einen Kompromiss eingewilligt. Ungarn anerkennt die heutigen Grenzen und Rumänien gesteht dafür der ungarischen Minderheit gewisse Rechte zu. TA 25.3.95. axt.

Maastricht II

1996 soll an einer EU-Regierungskonferenz hauptsächlich die Weiterentwicklung der Entscheidungsstrukturen der EU diskutiert werden. Die Vorarbeiten und die Sondierungen zu dieser Konferenz sind bereits voll im Gange. Alles deutet auf schwierige Verhandlungen hin. Vermutlich wird eine Schlankheitskur für die Institutionen, eine Neuverteilung der Stimmengewichte und zusätzliche Bereiche mit Mehrheitsabstimmungsmodus zur Debatte stehen. Einzelne Positionen sind bereits bezogen worden. Der irische Aussenminister Spring hat in Strassburg darauf hingewiesen, dass das Gleichgewicht der Institutionen und das politische Gewicht der kleinen EU-Länder nicht wesentlich verändert werden dürfe. Der französische Parlamentspräsident Philippe Seguin will, dass auch die nationalen Parlamente an der 96er Konferenz beteiligt werden. Der Präsident des EU-Parlamentes, Klaus Hänsch, fordert mehr Macht für das Parlament und die Bildung eines Zweikammersystems. In Schweden gibt es Anzeichen für ein Opting out in Fragen der Sicherheitspolitik. Damit würde Schweden diesbezügliche eine ähnliche Politik wie Dänemark und Grossbritannien einschlagen. Die Rolle der Achse Bonn-Paris ist noch nicht deutlich geworden. Die Rede von den "Vereinigten Staaten von Europa", die Kohl noch 1991 ins Auge fasste, ist fallen gelassen worden. Dies vor allem wegen des Maastricht-Urteils des deutschen Bundesverfassungsgerichts, das die Zurücknahme entsprechender deutscher Ambitionen erzwang. In Bonn stellt man sich auf einen Abwehrkampf gegen Tendenzen zur Renationalisierung und zu freieren Kooperationsformen ein. In Paris will man den Ministerrat aufwerten und will von einer Stärkung des EU-Parlamentes nichts wissen. NZZ, 11.4.95.pr.

EU-Sozialpolitik:

viel Papier, wenig Massnahmen

Am 12. April hat die EU-Kommission ein Aktionsprogramm zur Sozialpolitik für die Jahre 1995 bis 1997 vorgestellt. Brüssel will sich für diese Jahre grösstenteils auf Untersuchungen und Berichte beschränken, da eine harmonisierte Sozialgesetzgebung zwischen den Mitgliedstaaten stark umstritten ist. Die Streitpunkte liegen einerseits bei der britischen Zurückhaltung, auf diesem Gebiete Vereinheitlichungen zu akzeptieren. Andererseits fühlt sich Frankreich in letzter Zeit zunehmend Soziodumping ausgesetzt. Die Auseinandersetzungen um die "Entsenderichtlinie" erwiesen sich entsprechend vorläufig als unlösbar. Die Kommission will sich jedoch weiterhin für eine entsprechende Richtlinie einsetzen, und zudem Vorschriften auf dem Gebiete des Gesundheitsschutzes und der Sicherheit harmonisieren. Die ebenfalls umstrittenen Vorschläge über Elternschaftsurlaub und Teilzeitarbeit will die Kommission unter dem Sozialprotokoll des Maastrichter Vertrages, an dem Grossbritannien nicht teilhat, voranbringen. Für einen späteren Zeitpunkt will die Kommission sich einer EU-Gesetzgebung über Flexi-

bilität und Arbeitsorganisation sowie über das Kündigungsrecht widmen. Vorerst sollen jedoch Jahresberichte, Studien, Grün- und Weissbücher erscheinen. Zudem sollen Weisen- und Expertengruppen einberufen werden. Grünbücher über die Arbeitszeitverkürzung, die sozialen Auswirkungen der Informationsgesellschaft, illegale Arbeit und die grenzüberschreitende Ausbildung junger Leute sollen erscheinen. Weissbücher über Unterricht und Ausbildung sowie die verbleibenden Hindernisse beim freien Verkehr der Arbeitnehmer. Richtlinienvorschläge oder Empfehlung sollen über lebenslange Weiterbildung, zusätzliche Pensionsvorkehrungen sowie verschiedene Gesundheits- und Sicherheitsstandards erfolgen. NZZ, 13.4.95. pr.

EU-Entwurf für TV-Richtlinie

Am 22. März 1995 hat die EU-Kommission trotz weitverbreitetem Widerstand vorgeschlagen, die EU-Fernsehrichtlinie von 1989 zu verschärfen. Für zehn Jahre solle eine Quote von 50% für europäische Produktionen eingeführt werden. Als "europäisch" gelten dabei nicht nur Sendungen aus dem EU-Raum, sondern auch aus der Schweiz und den Ost- und Mitteleuropäischen Staaten. Diese Regelung sollte bis ins Jahr 2005 gelten. Nach diesem Datum sollte die europäische Produktion nicht mehr geschützt werden. Allerdings ist heute nicht bekannt, ob die EU in 10 Jahren wirklich auf den Protegierung der EU-Medien-Multis verzichten wird. Pikanterweise hat das deutsche Bundesverfassungsgericht am gleichen Tag, an dem in Brüssel eine Verschärfung der Fernsehrichtlinien vorgespurt wurde, die Bonner Regierung für ihre Mitarbeit an diesem Vorhaben gerügt. Die Bundesregierung hatte im März 1989 beschlossen, einer EWG-Rundfunkrichtlinie zuzustimmen, sofern eine befriedigende Gesamtlösung erreicht wird, um die beabsichtigte Quotenregelung nur als politische Zielverstellung formuliert werden. Durch diese Zusage hat die Regierung ihre Pflichten als Sachwalterin der Länderinteressen verletzt, da Rundfunkangelegenheiten im Kompetenzbereich der Länder liegen. NZZ, 23.3.1995. pr.

Forza Italia - neue EU-Politik

Der Beitritt Roms zur Währungsunion rückt in weite Ferne, wenn die Maastrichter Kriterien nicht völlig uminterpretiert werden. Italien kann weder bis 1997 noch

bis 1999 die Staatsverschuldung von 120 auf 60 & des Bruttosozialprodukts senken. Deshalb fordert die Forza Italia, die 1991 aufgestellten Parameter für die Währungsunion müssten revidiert werden. Die Schaffung eines Kerneuropas und darum herum fluktuierender, weniger stabiler Staaten schlugen eine Wunde in die EU. Die EU sollte ein anderes europäisches Anliegen in den Vordergrund rücken: die allmächtige Schaffung einer gemeinsamen Aussen- und Sicherheitspolitik. NZZ, 7.4.1995. pr.

Europäische Filmbranche

Sechs europäische Medienkonzerne haben sich zusammengeschlossen, um bei der EU in Brüssel für einen besseren Schutz und für eine besser Förderung der Branche zu werben. Die deutsche Bertelsmann-Gruppe, die niederländische PyGram, die britische Rank, die italienische RCS und Spaniens Sogepaq wollen die europäische Filmindustrie vergrössern und die Wettbewerbsfähigkeit der Audio- und Videohersteller verbessern. Die Unternehmungen fordern Steuervergünstigungen und strengere Urheberrechte. Sie möchten zudem Zuschüsse aus dem EU-Investitionsfondertopf. NZZ, 21. 3.95. pr.

Europa-Rat - Stärkung des Überwachungssystems

Mit dem Ziel, in den neu-integrierten Ländern des ehemaligen Ostblocks die Verbesserung der Menschen- und Minderheitenrechtssituation zu gewährleisten, verabschiedete die Parlamentarische Versammlung am 26.4.1995 in Strassburg eine Direktive zur Verstärkung der Überwachung. Entgegen bisheriger Praxis, soll der Rechtsausschuss der Parlamentarischen Versammlung nun allein berechtigt sein, Untersuchungen zu beschliessen und eine Delegation zu entsenden. Ausgeschaltet wird so das Präsidium der Versammlung, in der bisher die Berichte des Rechtsausschusses oft ohne weitere Konsequenzen hängenblieben. Der Vorteil des neuen Verfahrens liegt darin, dass mit der Beratung in der Versammlung, gegen die es kein Veto-recht des betroffenen Staates gibt, sofort Öffentlichkeit hergestellt wird und damit Druck auf das Land ausgeübt wird. NZZ, 27.4.1995. pr.

Kurzinfos/Umwelt

EU degradiert engagierten Umweltrechtler

Die "Environmental Law Network International"-Gruppe, die beim Ökoinstitut in Darmstadt ihr Sekretariat hat, protestiert mit einem von 60 EU-Umwelt-Rechts-Experten unterschriebenen Brief gegen die Umstrukturierungspläne im EU-Umwelt-Departement. Ludwig Krämer war langjähriger Leiter für Umwelt-Rechtsfragen in der Generaldirektion für Umwelt und wurde nun zum Zuständigen für Abfallwirtschaftspolitik in der

untergeordneten Direktion A ernannt. Die UnterzeichnerInnen halten dies für ein schlechtes Zeichen, da sie vermuten, Krämer sei in Konflikt mit der Brüsseler Kommission geraten, weil er zu engagiert mit den EU-Umweltverbänden zusammengearbeitet habe. Krämer hatte immer mit Vehemenz Garantien für die Implementierung der EU-Umwelt Richtlinien gefordert. Diese Forderung wurde neulich vom EU-Parlament aufgenommen. eu-m 3-95. axl.

Europa von oben? Europa von Unten!



Volkshaus Zürich, Gelber Saal (beim Helvetiaplatz)

Montag, 11. September, 13:00 bis 18:15 Uhr (Knabenschiessen)

5¹ 4 Stunden ohne Pause Information und Diskussion über alles, was die Parteien vor den Wahlen gerne unter den Tisch wischen oder krass vereinfachen möchten: **Argumente statt Schlagworte!**

Parallel dazu Kaffee, Kuchen, Büchertisch und Gemütlichkeit im Foyer, um sich bei Bedarf von den Strapazen zu erholen.

13:00 Ökologie

Ruth Genner, KR, Ständerats-Kandidatin GP,

Christian Hey, EURES, Autor von "Umweltpolitik in Europa", Freiburg i.B.

Eva Lichtenberg, Mitglied der Landesregierung Tirol, Innsbruck,

Moderation: **Christian Thomas**, Forum für direkte Demokratie

14:30 Demokratie

Andreas Gross, Politologe, Nationalrat SP

Theresa Herzog, Rechtsanwältin, NGO-Koordinatorin

Hans Meier, Nationalrat GP

Moderation: **Lotta Suter**, WoZ



16:00 Wirtschaft und Soziales

Serge Gaillard, Ökonom, SGB

Res Strehle, Ökonom, Journalist

Stella Jäger, Historikerin, Nationalrats-Kandidatin FrAP!

Moderation: **Patrick Ziltener**, Sozialwissenschaftler, Widerspruch-Redaktor

17.30 Wie weiter?

Dominik Furgler, Dr. jur. vom Integrationsbüro

erläutert mögliche Zeitpläne für Abstimmungen über die hängigen Initiativen und über Verhandlungsergebnisse aus Brüssel

17:50 Schlussrunde:

Impressionen und Schlussfolgerungen von

Daniel Vischer, KR GP, Nationalratskandidat GP

18:15 Schluss der Veranstaltung

Eintritt inkl. Bon für Getränk und Kuchen: Fr. 25.- (reduziert Fr. 10.-)

zusammen mit Abo Europa-Magazin 1995 Fr. 50.- (reduziert Fr. 35.-)

Organisation:

Forum für direkte Demokratie und Europa-Magazin

Pf 1833, 8048 Zürich, Tel + Fax: 01 - 432 80 17

Mitträgerschaft:

Es werden Organisationen im links-grünen Spektrum angefragt

