

Sorgen mit den bilateralen Verträgen

A. von Wyttenbach

Korrespondenz:

Dr. med. Alexander von Wyttenbach
Präsident der SVP des Kantons Tessin
Mitglied des FMH-Zentralvorstands
Viale Stazione 8a
CH-6500 Bellinzona

Die sieben bilateralen Verträge mit der EU sollen die wirtschaftlichen Beziehungen unseres Landes mit der Europäischen Union regeln. Die Auswirkungen dieser Verträge sind vielfältig und komplex, die Folgen schwer abschätzbar. Gesamthaft betrachtet, versprechen sie zweifelsohne Vorteile, neben den Gewinnern wird es aber sicher auch Verlierer geben. Leider hat die politische Auseinandersetzung um diese Verträge die Züge eines Glaubenskrieges angenommen, wobei die Nachteile von den Befürwortern in verantwortungsloser Weise verdrängt werden. Die Verträge verdienen es weit kritischer unter die Lupe genommen zu werden, als dies in den Medien und in den Erläuterungen unserer Regierung geschieht. Dies soll hier kurz anhand von einigen wenigen Beispielen aufgezeigt werden.

Es sei die erste kritische Bemerkung vorausgeschickt, dass der Bundesrat nur wegen einer kapitalen diplomatischen Fehlleistung nicht in der Lage war, bessere Bedingungen auszuhandeln. Mit einem in Brüssel liegenden Antrag des Bundesrates auf Beitrittsverhandlungen war ein Entgegenkommen der EU gegenüber der Schweiz – ein sehnlich erwünschter Partner als zuverlässiger, grosser Nettozahler – a priori wohl kaum zu erwarten. Mit den bilateralen Verträgen hat die EU der Schweiz nicht die geringste Konzession gemacht, sie hat, genau betrachtet, nur ihre Maximalforderungen etwas zurückgenommen; kein Ruhmesblatt für die Schweizer Diplomatie. Fünf dieser sieben Verträge sind kaum umstritten und scheinen ausgewogen, umstritten sind hingegen das Verkehrsabkommen und der freie Personenverkehr.

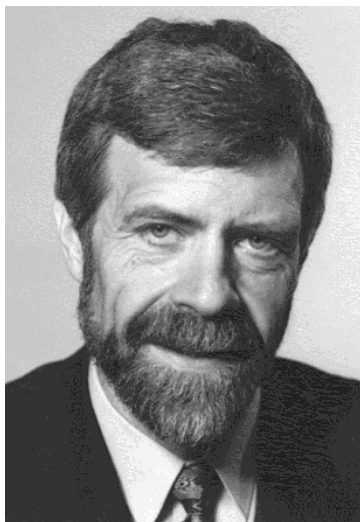
Will die Schweiz den überbordenden Strassen-schwerverkehr auf die Schiene verlagern – wozu die EU im Vertrag gar nicht verpflichtet wird! – wird der Steuerzahler, um dieses Ziel zu erreichen, in der Endabrechnung den Bahntransport der EU durch die Schweiz subventionieren müssen. Eine wahre Kapitulation vor der EU, dies muss einmal klar gesagt werden. Der freie Personenverkehr bereitet vor allem für die hochqualifizierten Berufe die grössten Sorgen.

Realistischerweise ist kaum mit einer Massenimmigration von ausländischen Ärzten zu rechnen, doch arbeiten und leben bereits heute über 2000 ausländische Kollegen in der Schweiz, die sofort legitimiert würden, sich niederzulassen; bei der jetzigen Ärztedichte keine Bagatelle. Ein besonderer Fall stellen grenznahe Regionen dar – und dies betrifft besonders die Südschweiz mit der Inflation an Ärzten im benachbarten Italien, die z.T. für einen Hungerlohn arbeiten oder arbeitslos sind – mit dem Problem der Grenzgänger, die bereit sein werden, mit Krankenkassen und Spitälern besonders günstige Verträge abzuschliessen – in Italien lebt sich bekannterweise auch mit einem geringeren Einkommen recht gut. Ob die flankierenden Massnahmen des Bundes – die ohnehin nur vorübergehender Natur sind – dagegen wirksam sein werden, ist mit einem Fragezeichen zu versehen. Und noch etwas ist zu bedenken. Für Frankreich, aber besonders für Italien (weniger für die BRD) darf man sich kaum der Illusion hingeben, dass die vielgelobte Reziprozität nicht nur *de jure*, sondern auch *de facto* respektiert werden wird. Es ist sehr einfach mit unüberwindbaren bürokratischen Hürden den Schweizern eine berufliche Tätigkeit auf «legale» Art faktisch zu verunmöglichen.

Eine ernste Sorge bereitet schliesslich die Anerkennung der EU-Diplome. Die Qualität unserer beruflichen Aus-, Weiter- und Fortbildung im allgemeinen und die der Ärzte im besonderen nimmt in Europa einen Spitzenplatz ein. In Italien ist an einigen medizinischen Fakultäten – dies dürfte z.T. auch für einige andere Institutionen im EU-Raum gelten – wegen der Anzahl der Studierenden und der ungenügenden Infrastrukturen eine adäquate Ausbildung der Mediziner ganz einfach nicht gewährleistet. Es gibt in Italien sogar zur Weiterbildung anerkannte Universitätskliniken, denen aus Kostengründen jegliche Forschungstätigkeit untersagt wird! Werden nun alle EU-Diplome gesetzlich unseren gleichgestellt, stellt sich ernsthaft die Frage, ob in Zukunft bei geöffneten Grenzen im internationalen Konkurrenz-

kampf der derzeitige Mittelaufwand unseres Landes für eine gute universitäre Ausbildung bei steigenden Staatskosten politisch als noch gerechtfertigt betrachtet wird. Ein langsames Absinken der Qualität unserer Medizin auf europäischem Durchschnittsniveau ist zumindest in Betracht zu ziehen.

Dies sind nur einige Beispiele die darauf hinweisen, wie die schwerwiegenden negativen Folgen der bilateralen Verträge in der Öffentlichkeit, auch wegen einer einseitig befürwortenden Propaganda, weit unterschätzt und verharmlost werden. Darum prüfe, wer sich ewig bindet!



Ein notwendiger Integrationsschritt

P. Günter

Korrespondenz:
Dr. med. Paul Günter
Nationalrat SP
Chefarzt
Spital Interlaken
CH-3800 Interlaken

Für die sozialdemokratische Partei ist sicher, dass eine Integration in Europa für unser Land nötig ist. Dieser Prozess wird nicht ohne Schwierigkeiten ablaufen. Jedoch sind die Probleme lösbar, insbesondere weil die Schweiz für den Wettbewerb mit den europäischen Nationen dank ihrem hochstehenden Erziehungswesen und der ausgebauten Infrastruktur gut plazierte ist. Eine Isolation hingegen würde zu Stagnation und auf die Dauer zu wirtschaftlichem und kulturellem Niedergang führen.

Natürlich enthalten die Verträge auch Pflichten für uns und es gilt, einige wenige Kröten zu schlucken. Es bleibt aber festzuhalten, dass die Schweizer Unterhändler einen erstaunlich günstigen Vertrag aushandeln konnten. Fünf der sieben Dossiers sind klar zum Vorteil der Schweiz (Forschung, technische Handelshemmnisse, öffentliches Beschaffungswesen, Marktöffnung für landwirtschaftliche Produkte, Luftverkehr).

Es kann mit Sicherheit vorausgesagt werden, dass bei einem Nein neue Verhandlungen ein deutlich schlechteres Resultat erzielen würden.

Dossier Landverkehr

Schrittweise sollen die Strassen- und Eisenbahnmärkte geöffnet werden. Zwar kann es durch das Abkommen vorübergehend tatsächlich zu mehr Lastwagen kommen. Die Verträge sehen aber Massnahmen vor, wenn die Lastwagenflut zu gross würde. Um eine Zunahme der Lastwagen zu verhindern, haben wir als flankierende Massnahmen den Alpenschutzartikel, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA und die Grossprojekte im öffentlichen Verkehr (Neat, Alpentunnel).

Was würde bei einem Nein geschehen? Die Entwicklung bis jetzt zeigt, dass die bestehende Abwehr gegen Lastwagen ohne Verträge innerhalb kurzer Zeit unter dem Druck der umliegenden Länder ausgehöhlt würde. Schon jetzt werden die erlaubten Rayons ab Grenze für 40-Töner laufend erweitert und Ausnahmen geschaffen – so dürfen z.B. 40-t-Holzlastwagen (wegen «Lothar») bald überall hinfahren. Bei einem Nein könnte die LSVA nicht erhoben werden, womit zusätzlich die Bahnprojekte gefährdet wären (oder über neue Steuern finanziert werden müssten). Fazit: Obwohl das Dossier Landverkehr nicht ideal für die Umwelt ist, wäre ein Scheitern noch weit fataler.