

Ein Urteil für die Demokratie

Die deutschen Verfassungsrichter haben an die politischen und rechtlichen Grenzen der Euro-Rettung erinnert. Sie treffen damit in Deutschland einen Nerv. Von Eric Gujer

Ob Griechen, Spanier, Franzosen oder gar Amerikaner – alle scheinen zurzeit ganz genau zu wissen, wie Deutschland mit seinen Steuermilliarden den Euro vor dem Untergang bewahren soll. In dieser Situation wäre es für alle Beteiligten sinnvoll, einen Blick ins Grundgesetz zu werfen und sich zu überlegen, welchen verfassungsrechtlichen Spielraum die Politik für ihre Rettungsmanöver überhaupt besitzt. Das Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe hatte diesmal nur über ein Detail zu entscheiden, nämlich die Frage, ob die Regierung den Bundestag rechtzeitig über die Verhandlungen zum Europäischen Stabilitätsmechanismus (ESM) informiert hatte. Die Antwort fiel aber umso eindeutiger aus: Das Gericht sah die Rechte des Parlaments verletzt. Es stärkte damit bereits zum dritten Mal die Stellung der Abgeordneten gegenüber der eigenen Exekutive, aber auch gegenüber den Brüsseler Instanzen, die mit der Kaltblütigkeit und der Finesse professioneller Langfinger versuchen, sich nationale Zuständigkeiten anzueignen.

«Ohne das Volk geht es nicht»

Die Stabilisierung der taumelnden Gemeinschaftswährung stellt zunächst ein wirtschaftliches Problem dar, doch ist dies gewissermassen nur die äussere Schale. Der eigentliche Kern aber ist eine Grundfrage der Demokratie: Wer entscheidet über die Vergabe der gewaltigen Milliardensummen, und wer steht letztlich dafür gerade? Das deutsche Verfassungsgericht unterstreicht einmal mehr, dass diese Entscheidung in der Hand des Souveräns liegt, in der repräsentativen Demokratie also zunächst einmal in der Hand des Parlaments. Um angemessen urteilen zu können, müssen die Abgeordneten erst einmal alle notwendigen Informationen besitzen. Die Regierung kann sich nicht damit herausreden, dass es in der Hitze des Gefechts nicht praktikabel sei, das Parlament ständig über alle Einzelheiten auf dem Laufenden zu halten.

Natürlich wissen auch die Karlsruher Richter, dass im Zug der europäischen Einigung zahlreiche vormals nationale Kompetenzen auf supranationale Gremien übergegangen sind. Aber sie pochen dar-

auf, dass im Gegenzug das Parlament umso enger eingebunden werden muss. Damit soll verhindert werden, dass schleichend und per Notrecht immer neue Befugnisse auf die EU-Kommission oder Zirkel wie die Euro-Gruppe übertragen werden. In einem Interview warnte der Präsident des Verfassungsgerichtes, Andreas Vosskuhle, ausdrücklich davor, dass in Hinterzimmern Entscheidungen von ungeahnten Langzeitwirkungen getroffen würden. Und er fügte hinzu: «Für eine Abgabe weiterer Kernkompetenzen an die Europäische Union dürfte nicht mehr viel Spielraum bestehen. Wollte man diese Grenze überschreiten, was politisch ja durchaus richtig und gewollt sein kann, müsste Deutschland sich eine neue Verfassung geben. Dafür wäre ein Volksentscheid nötig. Ohne das Volk geht es nicht!» Der Bundestag, so stellte das Gericht an anderer Stelle fest, dürfe weder die Finanzverantwortung an andere übertragen noch dauerhaft die Haftung für die Entscheide anderer Staaten übernehmen. Eine Schulden-Union, eventuell sogar mit einer Verlagerung des parlamentarischen Budgetrechts an Brüssel, ist mit dem Grundgesetz nur in einem sehr engen Rahmen vereinbar.

Debatte mit Sprengkraft

In Brüssel scheint man jedoch darauf zu vertrauen, dass das Verfassungsrecht des wichtigsten Geberlandes so gedehnt und gebogen werden kann, bis es den Erfordernissen der Euro-Retter entspricht. Prinzipiell mag diese Einschätzung sogar richtig sein, schliesslich lassen selbst die Karlsruher Urteile einige Hintertürchen und Schlupflöcher offen. Aber der Preis für solche Schlaumeiereien wäre zu hoch. In Deutschland findet eine engagierte Diskussion darüber statt, wo die Grenzen der Hilfeleistung liegen. Ging es zunächst um die finanzielle Belastung, rücken unterdessen immer mehr die staatspolitischen Aspekte in den Vordergrund. Die Bereitschaft zu einem weiteren Souveränitätsverzicht ist dabei nicht sehr ausgeprägt. Auf diese Stimmung müssen Regierung wie Opposition in Berlin Rücksicht nehmen. Andernfalls erhalten sie die Quittung bei der nächsten Bundestagswahl.

Morgenrot im Schweizerland

Die SP Schweiz drückt der politischen Agenda ihren Stempel auf. Der zerstrittenen bürgerlichen Konkurrenz stehen harte Zeiten bevor. Von René Zeller

«Abstimmungserfolg auf der ganzen Linie.» Mit dieser Kurzformel kommentierte die SP Schweiz die Ergebnisse des jüngsten eidgenössischen Urnengangs. Das Nein zur Volksinitiative «Staatsverträge vors Volk» sei ein arger Dämpfer für ewiggestrige Isolationisten. Das Nein zur Bausparinitiative verhindere Steuergeschenke für wenige Privilegierte. Das Nein zu Managed Care schliesslich jubelte die SP-Zentrale als Steilvorlage für eine Einheitskasse. Dass gleichzeitig federführende rote Gesundheitspolitiker und der eigene Gesundheitsminister – Bundesrat Alain Berset – desavouiert wurden, blieb unerwähnt.

Einen epochalen Triumph haben die Sozialdemokraten am Sonntag zwar nicht erzielt. Die offen deklarierte Selbstzufriedenheit ist gleichwohl symptomatisch für die politische Grosswetterlage über dem Schweizerland. Der Himmel rötet sich.

Erfolg macht hungrig

Dass die SP Schweiz wieder Tritt gefasst hat, spiegelt sich in Wahlerfolgen. Der Absturz von 2007 konnte vier Jahre später sitzmässig kompensiert werden. Obschon der Wähleranteil leicht zurückging, legten die Genossen in beiden Räten zu. Vor allem im Ständerat ist die SP definitiv kein Mauerblümchen mehr. 1991 delegierte sie noch drei Ständesvertreter ins Stöckli, heute sind es elf. Auch kantonal zeigt die Formkurve aufwärts. In den Parlamenten von St. Gallen, Schwyz, Uri und der Waadt hat die SP im März dieses Jahres zugelegt. Der Verlust eines Regierungssitzes in der SVP-Hochburg Schwyz bildet quasi die Ausnahme von der Regel.

Erfolg macht hungrig – und selbstbewusst. SP-Präsident Christian Levrat hat seine Partei zu einer oppositionellen Machtmaschine getrimmt. Auf den Bundesrat, dem die SP angehört, prasseln unablässig Forderungen und Drohungen herab. In den eidgenössischen Räten wird um jeden Millimeter gefeilscht. Hartnäckig und kompromisslos.

Bevorzugtes Streitobjekt ist das Bankgeheimnis. Im Wörterbuch der Sozialdemokraten figuriert dieses Instrument ausschliesslich als «Steuerhinterzieher-Geheimnis» – als wären sämtliche Kunden hie-

siger Geldinstitute von vornherein Übeltäter. Folgerichtig favorisiert die SP jede Massnahme, die dem Schweizer Finanzplatz schadet. Im März machte sie ihre Zustimmung zum nachgebesserten Doppelbesteuerungsabkommen mit den USA davon abhängig, dass der Bundesrat möglichst subito eine gepfefferte «Weissgeldstrategie» vorlege. Auch beim Bestreben, das Abgeltungssteuer-Modell flügge zu machen, sitzt die SP dem Bundesrat im Nacken. Mehr noch: Eidgenössische und deutsche Genossen sitzen im gleichen Boot.

Prall gefülltes «Gerechtigkeits-Arsenal»

Man muss es dem ausgebufften Taktiker Levrat und seiner Entourage lassen: Sie beherrschen ihr Handwerk. Die SVP, die in den letzten Jahren den Taktstock schwang, wird hart bedrängt. Der Kampf um die Themenführerschaft ist jedenfalls entbrannt.

Das «Gerechtigkeits-Arsenal» der Sozialdemokraten umfasst mehrere Volksinitiativen. Die Genossen sammeln Unterschriften für eine Erbschaftssteuer. Sie haben mitgeholfen, die gewerkschaftliche «Mindestlohninitiative» auf den Schlitten zu bringen. Bereits zustande gekommen ist auch die «1:12»-Initiative der rotzfrechen Jungsozialisten, die den wettbewerblichen Arbeitsmarkt von oben her fesseln möchte. Neben den «Abzockern» stehen die Pauschalbesteuerten im Fadenkreuz der SP. Und die Krankenversicherer: Diese sollen mittels einer öffentlichen – sprich: staatlichen – Krankenkasse an die kurze Leine genommen werden.

Das ist ein happiges Forderungspaket. Aus bürgerlicher Sicht wird ein Effort notwendig sein, um unerwünschte Schraubendrehungen nach links zu verhindern. Das ist leichter gesagt als getan, zumal der gemeinsame Nenner für liberale Positionen sukzessive erodiert. Nach den letzten eidgenössischen Wahlen konstatierte Christoph Blocher treffsicher: «Das Problem ist, dass sich die Bürgerlichen nicht mehr zusammenraufen können.» Teil des Problems ist allerdings die SVP. Sie bevorzugt es, im Gleichschritt mit der oppositionellen SP Probleme zu bewirtschaften. So wird die Schweiz kaum liberaler. Eher röter.

Bahnausbau

Derzeit wird über den nächsten Schritt für den Ausbau der Eisenbahn in der Schweiz diskutiert. Umstritten ist sein finanzieller Rahmen. Der Bundesrat will bis 2025 weitere 3,5 Milliarden Franken investieren. ÖV-Branche und Kantone halten 6 Milliarden für notwendig, sind sich aber über die Prioritäten uneins.

Kein ganzes Ja vom halben Land

Von Max Binder, SVP-Nationalrat, Co-Präsident Städte-Allianz Ost- und Zentralschweiz

Die Stossrichtung des Vorschlags für den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur und dessen Finanzierung (Fabi) stimmt. Bei den konkreten Ausbauplänen bis ins Jahr 2025 fehlt jedoch der Weitblick. Die Zentral- und die Ostschweiz sowie Zürich und der Aargau sollen leer ausgehen, obwohl sich hier die grössten Kapazitätsengpässe auf dem Schweizer Schienennetz befinden. Zum Beispiel zwischen Zürich und Winterthur: Schon heute sind auf dieser Strecke Stehplätze an der Tagesordnung. Bald werden Passagiere auf dem Perron stehen bleiben, weil die Nachfrage das Angebot bei weitem übersteigen wird. Bis 2030 wird eine Verdoppelung der Nachfrage erwartet. Ohne Brüttener Tunnel sind aber keine Kapazitätserweiterungen mehr möglich. Schon heute verkehren die Züge doppelstöckig und mit maximaler Länge. Der öffentliche Verkehr rund um Zürich droht zu kollabieren. Die Strasse wird das Problem nicht auffangen können. Zudem ist der Brüttener Tunnel essenziell für bessere Verbindungen und Anschlüsse zwischen St. Gallen und Zürich.

Das Bundesamt für Verkehr lässt durchblicken, dass eine allfällige Aufstockung des Ausbaus schritt 2025 von 3,5 auf 6 Milliarden Franken, wie er von verschiedener Seite gefordert wird, ebenfalls fast vollständig im Westen der Schweiz investiert werden soll. Das wirft Fragen auf: Ist es verantwortungsvoll, wichtige Projekte wie den Brüttener Tunnel auf die lange Bank zu schieben und damit eine funktionierende Mobilität rund um die Wirtschaftsmetropole Zürich aufs Spiel zu setzen? Aber auch andere wichtige Projekte für die Zentral- und die Ostschweiz sowie Zürich wie der Zim-

merberg-Basistunnel II oder der Chestenberg-tunnel sollen warten. Der Chestenbergtunnel soll sogar aus ZEB (zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur), dem bereits beschlossenen, Fabi vorausgehenden Ausbauprogramm, gestrichen werden. Und das, obwohl die Regionen Ost- und Zentralschweiz sowie Zürich schon im Rahmen von ZEB mit 27 Prozent der Mittel alles andere als grosszügig berücksichtigt wurden. Die grossen Verkehrsaufkommen und der dringendste Ausbaubedarf liegen nun aber einmal in dieser Region, in der rund die Hälfte aller Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz wohnt. Hier entfallen Investitionen den grössten volkswirtschaftlichen Nutzen. Der Ausbau der Bahninfrastruktur soll deshalb zwar wie vom Bundesrat vorgeschlagen sehr wohl auch im Westen der Schweiz vorangetrieben werden; aber die Ost- und die Zentralschweiz und der Raum Zürich dürfen dabei nicht leer ausgehen.

Auch im Hinblick auf die erforderliche Abstimmung durch Volk und Stände ist die Vorlage von den eidgenössischen Räten so anzupassen, dass alle Landesteile angemessen berücksichtigt werden. Der Ausbauschritt 2025 muss nicht neu aufgleist werden. Nötig ist vor allem eine Aufstockung auf mindestens 6 Milliarden Franken, und zwar so, dass auch wichtige Projekte in der Zentral- und Ostschweiz sowie im Raum Zürich berücksichtigt werden können. So nötig das in der Sache ist, so zwingend ist es auch politisch: Wie soll die Vorlage eine Mehrheit bei Volk und Ständen finden, wenn die halbe Schweiz im Wartesaal sitzen bleibt? Mit dem halben Land lässt sich kein ganzes Ja erzielen.

Das Gesamte im Auge behalten

Von Urs Hanselmann, Präsident des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV)

Die Branche des öffentlichen Verkehrs, die Kantone und auch die Städte-Allianz öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz stimmen in ihren Forderungen hinsichtlich des weiteren Ausbaus der Bahninfrastruktur grundsätzlich überein: Sie gehen darin einig, dass der erste Ausbauschritt etwa 6 Milliarden Franken betragen soll und diese Summe zu finanzieren ist. Der Ansatz in der dazu vorliegenden Vorlage Fabi ist sehr gut. Sie sichert die Finanzierung der Bahninfrastruktur mit einem neuen Fonds langfristig, und der VCS-Initiative wird so ein direkter Gegenvorschlag gegenübergestellt. Mit den Kantonen und auch der Städte-Allianz Bahnausbau geht der VöV auch insofern einig, als ein erster Ausbauschritt in der genannten Grössenordnung dringend notwendig ist, weil der öffentliche Verkehr aus allen Nähten zu platzen droht. Investitionen in den öffentlichen Verkehr sind die nachhaltigsten und kostengünstigsten Massnahmen zur Weiterentwicklung der Mobilität.

Für den VöV steht fest, dass nicht alle regionalen Vorschläge umgesetzt werden können, denn Gesamtplanung ist nicht einfach die Summe regionaler Planungen. Das vom Bundesrat in der Botschaft vom Januar 2012 vorgestellte – aus finanziellen Gründen aber verworfene – Paket von knapp 6 Milliarden Franken hat aus gesamtschweizerischer Optik am meisten Vorteile. Diskussionen über einzelne Projekte dürfen deshalb nicht den Kern des Ausbaus überschatten: Massgebend ist der Nutzen im Angebot und nicht die Frage, wo gebaut wird. Wenn etwa wegen einer Perronverlängerung in Wil künftig längere Züge (mit folglich mehr Sitzplätzen) auf der Ost-West-

Achse verkehren können, dient dies allen Reisenden zwischen St. Gallen und Genf. Das gilt auch für den von der Allianz Bahnausbau kritisierten Investitionsschub im und um den Bahnhof Lausanne: Die mehreren hundert Millionen Franken werden nicht einfach «in die Westschweiz gepumpt», sondern steigern die Leistungsfähigkeit der ganzen Ost-West-Achse.

Der Ausbauschritt im vom VöV vorgeschlagenen Umfang ist nicht nur sinnvoll, sondern auch vernünftig finanzierbar. Das Fuder darf aber nicht überladen werden. Deshalb können nicht alle Grossprojekte aller Regionen mit dem ersten Ausbauschritt realisiert werden, so sehr dies wünschenswert wäre. Der VöV ist deshalb überzeugt, dass es keine anderen in sich stimmigeren Varianten dieser Grössenordnung gibt, die zu einem ähnlich guten Angebot führen wie der vorgeschlagene erste Ausbauschritt. Hingegen ist es gerade bei Grossprojekten wichtig, rechtzeitig Planungs- und Projektierungsarbeiten vorzunehmen. Daher will die Branche des öffentlichen Verkehrs, dass solche Arbeiten für wichtige Grossprojekte späterer Ausbauschritte bereits in den ersten Ausbauschritt aufgenommen werden (sowie allenfalls noch ein oder zwei kleinere Projekte in der Ostschweiz). Zusammen mit anderen bereits beschlossenen Bauvorhaben (ZEB, Neat usw.), die im gleichen Zeitraum realisiert werden, führt der vorgeschlagene Ausbauschritt schweizweit zu Angebotsverbesserungen, und er sichert so langfristig den immensen Standortvorteil, den der öffentliche Verkehr als funktionierendes System für die Schweiz darstellt. Behalten wir diesen Gesamtnutzen im Auge!