

Grosses Bibbern

Am rechten Rand der bürgerlichen Parteien sammelt die neue Auto-Partei erfolgreich unzufriedene Kleinbürger gegen grünen «Umweltschwindel».

Sein grosses Vorbild heisst Franz Josef Strauss - ein Porträt des CSU-Vorsitzenden hängt in seinem Büro, am Fernsehen verfolgt er seine Reden. Nach dem Aschermittwoch- Auftritt des Ober-Bayern in Passau geriet er so ins Schwärmen, dass Zuhörer erschreckt «eine Bewunderung für das Dritte Reich» heraushörten: Michael E. Dreher, 44, Nationalrat und Präsident der erst drei Jahre alten «Schweizerischen Auto-Partei» (AP) war begeistert, dass Strauss die Zuhörer auf die Tische trieb «wie vor fünfzig Jahren».

So weit ist der Unternehmensberater und Aktenkoffer-Händler («Elysee-Magnum») noch lange nicht. Noch streut er seine deftigem Sprüche erst in Annoncen (BUS = Bundesamt für Umweltschwindel?) und in Interviews, oder lässt sie wie Knallfrösche in kleinem Kreise detonieren.

Seinen bisher lautesten Auftritt hatte der Volksvertreter bei einem offiziellen Essen der «Schweizerischen Naturforschenden Gesellschaft». Nach «ein paar Gläsern Wein», aber ausdrücklich «nicht betrunken», empfahl er seinen Tischnachbarn eine Radikalkur gegen Grüne und Rote: «An die Wand nageln und mit dem Flammenwerfer drüber!» - und löste damit in der Öffentlichkeit einen Sturm der Entrüstung aus.

Seine Erklärung, er habe damit nicht Politiker, sondern deren Argumente gemeint, mochten Ohrenzeugen nicht gelten lassen - zumal der Doppelakademiker, Jurist und Ökonom, seit Beginn seiner politischen Karriere mit der Wirkung primitiver Kraftsprüche herumpröbelt:

1979 sammelte er, zusammen mit einigen Studienkollegen, in einer Aktion «Hopp Schwiiz!, Gesellschaft für weniger Staat» als Parlaments-Kandidat in Zürich erste Erfah-

Angesichts der Propaganda-Methoden der heutigen SVP ist es nützlich, sich an die achtziger Jahre zu erinnern, als Michael Dreher beschloss, Politiker zu werden. Er wollte sich keineswegs nur, wie manche meinen, für die freie Fahrt freier Bürger krakeelend in die Brezche werfen, vielmehr verteuflte er grundsätzlich alles, was dem individuellen Freiheitsgenuss Grenzen setzte. Die Auto-Partei war deshalb nur vordergründig eine Antwort auf die Waldsterben-Debatte. Dreher politisierte so, wie es Blocher und seine Maurers und Mörghelis bis heute tun, «vom bürgerlichen Denken und Handeln entfremdet», wie der Soziologe Kurt Imhof treffend formuliert. Denn «eine Ausschaffungsinitiative, die die Sippenhaft fünfzig Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg wieder einführen will, der Kampf gegen eine imaginierte «Classe politique» in unserer Demokratie, der Kampf gegen das humanitäre Völkerrecht und zentrale Institutionen unseres Rechtsstaats, der Kampf gegen schwarze Schafe und der Personenkult – das alles kann schlicht unter keinem Titel mehr als «bürgerlich» bezeichnet werden.» («Wer ist bürgerlich?» Das Magazin 42/2007.)

rungen. Die 250 000 Franken teure Wahlkampagne war zwar ein Schlag ins Wasser, doch erhielten die Jungtürken, alle selbst rechte Flügelmänner bürgerlicher Parteien, viel gute Worte und genügend Geld, um weiterzumachen.

So entstand die «Bürgeraktion», die sich mit polemischen Zeitungsanzeigen in die Zürcher Kommunalpolitik einmischte und gegen angeblich «führungsschwache bürgerliche Parteifunktionäre» mobilisierte. Die unternahmen zu wenig gegen den Versuch der Stadtregierung, den Privatverkehr einzudämmen. Der Erfolg blieb bescheiden, die umstrittenen Politiker wurden wiedergewählt.

Denn der Zeitgeist blies Dreher und Konsorten ins Gesicht: Umweltpolitik war nicht mehr länger ein Anliegen kleiner Gruppen, sondern stieg zur erstrangigen Staatsaufgabe auf. In der hochmotorisierten, von Transitautobahnen durchschnittenen Schweiz schockte das Waldsterben Behörden und Politiker. Um den

privaten Verkehr und damit die Luftverschmutzung einzudämmen, stimmten die Bürger für Autobahn-Abgaben und Schwerverkehrs-Steuern. Die Regierung setzte die Höchstgeschwindigkeit auf Landstrassen von 100 auf 80 km/h und auf Autobahnen von 130 auf 120 km/h herab - vielen Bürgern ging das zu wenig weit. Ernsthaft diskutierten Politiker über Benzinrationierung und Fahrverbote. Als erstes Land in Europa führte die Eidgenossenschaft scharfe Abgasvorschriften nach US-Normen ein.

Und all dies kam mit bürgerlichen Mehrheiten in Regierung und Parlament zustande.

Den Widerstand gegen die offizielle Umweltpolitik probte zunächst ein Einzelner: Der Basler parteilose Autojournalist Bernhard Böhi, 77, sammelte im ganzen Land 263 000 Unterschriften für ein Volksbegehren, das Tempo 100 ausserorts und 130 auf Autobahnen in der Verfassung festschreiben soll.

Ohne Böhis Mobilisierung frustrierter PKW-Besitzer und ohne die Unterstützung des Auto- und Transportgewerbes, ist der Berner Politologe Erich Gruner überzeugt, «wäre es nicht zur Auto-Partei gekommen, sondern bei einer Gruppe geblieben, die Inserate macht».

Als Dreher und seine Freunde im Frühling 1985 ihre «Auto-Partei» gründeten, wollten sie, dem bürgerlichen Establishment erst mal einen grossen Schreck einjagen. Der liess auf sich warten - obwohl die Autofreunde so gleich behaupteten: «Bei den Etablierten ist das grosse Bibbern ausgebrochen.»

Erst jetzt, drei Jahre später, nach einem - bescheidenen - Erfolg bei den nationalen Wahlen im letzten Oktober (zwei Sitze) und nach dem Durchbruch zu eigenen Fraktionen in den Ostschweizer Kantonen St. Gallen (sieben Sitze) und Thurgau (zehn Sitze), der ganz auf ihre Kosten ging, macht sich in den bürgerlichen Traditions-Vereinen Unbehagen breit.

Die Parteikader sehen ratlos, wie Tausende ihrer Wähler zu den einfachen Rezepten vergangener Jahre zurück wollen, als allein der eigennützige Wachstumsglaube und die Ver-

teufelung staatlicher Massnahmen die bürgerliche Politik bestimmten.

Geschickt mixten Dreher und seine Anhänger in den konservativen Ostschweizer Kantonen Zukunftsangst, Bürger-Trotz gegen Behörden, Fremdenfeindlichkeit und Ratlosigkeit der Wähler zu einer primitiven Freiheitsideologie zusammen. Sie wandten sich dabei an alle, die sich beim Wandel der politischen Prioritäten in Richtung Umweltschutz frustriert fühlen könnten: an Gewerbler und rechte Unternehmer, die sich gegen gesetzliche Auflagen wehren, an kleine Aufsteiger, die um die Er rungenschaften ihres Wohlstands bangen.

Die Tüchtigen ködern sie mit darwinistischen Leitsätzen: «Nicht nur die Armen, Kranken und Schwachen sollen geschützt werden, sondern auch endlich einmal der Normalbürger, der sich in der Gesellschaft durchsetzen kann.» Und beim Fussvolk machen sie mit der augenzwinkernden Aufforderung zu Regelverstössen Stimmung: «Jeder normale Autofahrer, der nicht irgendwo kastriert ist, fährt so schnell wie er kann, ohne dass die strafrechtlichen Folgen allzu hart sind.» Denn «nur ein mobiles Volk», heisst einer von Drehers liebsten Slogans, «ist ein freies Volk».

Der Masse der kleinbürgerlichen Klientel gefallen solche Sprüche. Und «Mike» Dreher geben sie ein volkstümliches Profil: Aus dem verwöhnten Yuppie vom vornehmen rechten Zürichsee-Ufer wird ein verwegener Robin Hood, ein Beschützer der durch Tempo-Limiten und Abgas-Vorschriften, Treibstoff-Abgaben und Strassen-Zölle geknechteten Automobilisten-Proleten.

Dabei soll es aber nicht bleiben: Dreher schwebt eine Ausweitung seiner Thematik vor. Denn eine «Ein-Themen-Partei» mag er nicht anführen, seine Organisation will er zum Sammelbecken aller Rechten machen. Das Gefäss «Auto-Partei», verkündete er im Magazin «Politik und Wirtschaft», «werden wir in den nächsten Jahren mit Inhalten füllen, über die Mobilität hinaus».

Drehers «Freiheit, Freiheit über alles»- Sturm soll alles wegfegen, was in letzter Zeit in der

Schweiz an Reformen auf den Weg gebracht wurde: Er ist gegen die Förderung des öffentlichen Verkehrs, gegen eine Herabsetzung des Rentenalters, gegen den Ausstieg aus der Atomkraft, gegen die Aufnahme von Flüchtlingen aus der Dritten Welt. Er ist für eine zweite Autobahn-Röhre durch den Gotthard, für unbeschränkte Ladenöffnungszeiten, für die Duldung des Sex-Gewerbes, für die Fristenlösung, für eine Deregulierung der Medienwirtschaft.

Politik à la Dreher wird zum Selbstbedienungsladen für die Befriedigung individueller Bedürfnisse. Die in den letzten Jahren langsam in bürgerlichen Wählerköpfe eingedrungene Einsicht, dass die individuellen Freiheiten ohne lebenswerte Umwelt wertlos sind, wird grundsätzlich bestritten.

Der Berner Wahl-Analytiker Peter Gilg erkennt in Dreher's bisherigen Erfolgen, dass viele Stimmberechtigte keine konzeptionelle Vorstellung von Politik mehr haben: «Ich frage mich, ob nicht unsere Öffentlichkeit kaputtgeht.»

Und kühl diagnostiziert der liberale Publizist Oskar Reck «eine politische Sinn-Entleerung» des eidgenössischen Selbstverständnisses. «Wir wohnen den Anfängen eines Versimpelungsprozesses bei. Wenn wir ihn weiterwuchern lassen», rät er seinen Mitbürgern, «sollten wir wenigstens darauf verzichten, uns gegen aufmarschbereite Feinde zu wappnen.»

Die staaterhaltenden bürgerlichen Parteien urteilen weniger streng: Unter dem Eindruck der «Auto-Partei»-Erfolge legen sie beflissen ihre «grüne Tunika» (Dreher) ab – per Abstimmungsparole: Ein neues, als Kompromiss von allen Parteien unterstütztes Konzept, das den privaten Verkehr etwas eindämmen und den öffentlichen Verkehr moderat fördern soll, empfehlen die Delegierten der «Freisinnig-demokratischen Partei» und der «Schweizerischen Volkspartei» ihren Anhängern, sei im Juni an der Urne abzulehnen.

© Jürg Bürgi, Manuskript 6.5.1988

<http://www.juerg-buergi.ch>

Eine redigierte Fassung dieses Textes erschien am 18.5.1998 im SPIEGEL 20/1988.