

Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin
Herausgeber: Verein Saiten
Band: 26 (2019)
Heft: 294

Rubrik: Perspektiven

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Perspektiven

Im Himmel der Bücher: Flaschenpost aus Helsinki. Von Urs Oskar Keller

36

Antigua: Schweizer Slavereigeschichte in der Karibik. Von Hans Fässler

38

Zum Beispiel Rorschach: Autobahn-Milliarden oder der «kleinstmögliche Eingriff»? Von Niklaus Reichle

40

NÄHMASCHINEN

IN



Imposante Welle: Die Bibliothek Oodi in Helsinki.

«Da wir Finnen aus dem Wald kommen, schätzen wir in der Regel einfache, funktionale, konkrete und umfassende Formen und Materialien, die uns an die ländliche DNA und unseren mentalen Charakter erinnern – ernst, leise, bescheiden, ehrlich – und unsere Liebe zu Klarheit und Aussagekraft.» Sagt Kalle Tuomi, Creative Director von Futurice Oy in Helsinki.

Was finnisches Design ausmacht, kann man alljährlich im September an der Helsinki Design Week in der Unesco-City of Design erfahren. Oder bei einem Besuch von Oodi. Die neue Zentralbibliothek samt grossem Park, eines der faszinierendsten Neubauprojekte Europas, wurde erst Ende 2018 fertiggestellt. «Oodi» bedeutet «Ode» und richtet sich an die gesamte Stadtgesellschaft. Das «Stadthaus für alle Bürger» wurde kürzlich zur «weltweit besten neuen Bibliothek» gewählt.

Oodi ist geradezu dafür angelegt, Grossveranstaltungen im Park oder unter ihrem mondän geschwungenen Vordach die nötige Infrastruktur zu bieten. Als «hybride Bibliothek» siedelt sie sich zwischen Wissensspeicher und digitalem Coworking Space an. «Ihren Charme machen dennoch die schönen Orte aus Büchern, Regalen und Licht aus. Im Google-Zeitalter ist dies die entscheidende Qualität», sagt Ulf Meyer, Architekt und Publizist aus Berlin. Und Besucherin Tiina Gustafsson, Dolmetscherin aus Turku, meint: «Oodi finde ich superfein, doch mehr als Wohnzimmer und Treffpunkt für die Stadtbewohner, Bücher spielen eine Nebenrolle.»

Im Himmel der Bücher

Auch im Innern wurde an Kunst und Design nicht gespart. Neun Schriftstellerinnen und Schriftsteller – von Minna Canth bis Aleksi Kivi, Mika Waltari bis Tove Jansson – wurden in Form von Teppichen verewigzt. An den schwarzen Wänden der breiten Wendeltreppe wurde vom Künstler Otto Karvonen die Installation *Omistuskirjoitus* (Widmung) geschaffen.

Der «Himmel der Bücher» in der obersten Etage ist eine weite, offene Landschaft, die von einer wellenförmigen, wolkenartigen weissen Decke gekrönt wird. Eine ruhige, gelassene Atmosphäre lädt zum Lesen, Lernen, Denken und Geniessen ein. Die neue Zentralbibliothek ist ein Ort für Vieles und Viele. Sie bietet kostenlosen Zugang zu neuen Technologien wie 3D-Druckern und Lasercuttern, aber auch zu Spielkonsolen und Nähmaschinen. Auch Sportgeräte, Werkzeuge und Geschirr können in der modernen Multimediathek ausgeliehen werden. Oodi soll lebenslanges Lernen, eine aktive Bürgerschaft und damit überhaupt «Demokratie und Meinungsfreiheit» unterstützen, wie ihre Bauherren es nennen.

Der Standort macht deutlich, welche Bedeutung die Bibliothek hat. Oodi steht im Herzen der Stadt, gegenüber dem Parlament, in direkter Nähe zum Konzerthaus, dem Kunstmuseum Kiasma, dem Verlagsgebäude der grössten finnischen Tageszeitung «Helsingin Sanomat» und unweit Alvar Aaltos imposanter Finlandia-Halle. Vom Perron im Hauptbahnhof fällt man praktisch ins Oodi

hinein. Die zentrale Lage entspricht dem Stellenwert, den in Finnland Bibliotheken entgegengebracht werden. Das 100 Meter lange Bibliotheksgebäude besitzt eine Fläche von über 17'000 Quadratmetern für «nur» 100'000 Bücher. Sie ist eine der populärsten Dienstleistungen der öffentlichen Hand – und es gibt sogar ein eigenes Gesetz, das erklärt, dass Bibliotheken dazu da sind, den Menschen zu helfen, Teil der Gesellschaft zu sein.

Die symbolische Geste soll zeigen, dass Bildung und Politik der finnischen Gesellschaft gleich wichtig sind. Etwa 98 Millionen Euro haben sich Stadt und Staat ihren Neubau vom Architekturbüro ALA in Helsinki kosten lassen. Für seine Bibliotheken hat der finnische Staat etwa 57 Euro pro Kopf ausgegeben, ein Rekordwert, berichten die Medien. Trotz Digitalmedien und Streamingdiensten steigt die Anzahl ausgeliehener Bücher weiter. 2018 haben die 5,2 Millionen Finnen über 68 Millionen Bücher aus ihren Stadtbibliotheken getragen. Pro Tag besuchen etwa 9'200 Personen das imposante Gebäude in der Nähe der Töölö-Bucht (Töölönlahti). Davon seien etwa zehn Prozent Touristen, bestätigt Oodi-Direktorin Anna-Maria Soininvaara. Pro Jahr rechnet man mit 2,5 Millionen Benutzern und Gästen.

«Amos Rex»: Atemberaubend

Mit dem «Amos Rex» bekam Helsinki 2018 einen weiteren innovativen Museumsbau für moderne Kunst. Er steht nur einen Steinwurf vom Oodi und dem ebenso spektakulären Kiasma-Museum für zeitgenössische Kunst



Lesen auf dem Kunst-Teppich in der Bibliothek. (Bilder: uok)

entfernt, das der amerikanische Architekt Steven Holl 1992 baute. Auf dem Areal des «Lasipalatsi» (Glaspalast), einem Ensemble funktionaler Flachbauten mit dem Kino Rex, das 1936 als temporärer Bau für die Olympischen Spiele errichtet worden war, konnte 2018 das neue Museum eröffnet werden. Der schwedischsprachige finnische Zeitungsverleger und Kunstliebhaber Amos Anderson (1878–1961) sowie sein Erbe finanzierten das private Museum «Amos Rex» mit. Im ersten Jahr zählte man über 500'000 Besucherinnen und Besucher, sagt Sprecherin Lia Palovaara.

Der Glaspalast wölbt sich auf dem grossen Platz, kleine Hügel stehen wie Vulkankegel in der Gegend. Sie werden täglich von Besuchern in Beschlag genommen und bestiegen, mit Rollbrettern als Schanze benutzt. Runde Fenster, futuristische Bullaugen, die gleichsam aus dem Boden spriessen, lassen Tageslicht in die unterirdischen Räume. Die hohen Ausstellungsräume mit über 2100 Quadratmetern sind flexibel zu bespielen. Atemberaubend ist die Ausstellungshalle, deren weite Decke sich wie ein Himmelsgewölbe über den Köpfen der Besucher ausbreitet.

Ungewöhnliche Orte bespielt die Design Week in der ganzen Stadt: zum Beispiel das Kulturzentrum in der alten Kaapeli-Fabrik, in der einst das spätere Handy-Unternehmen Nokia Kabel fertigte, und das Haus an der Erottaja-Strasse 2 im Zentrum Helsinkis – prunkig, aber auch klassisch-schick und sehr bunt. Während 100 Jahren war der Palazzo an der Erottajakatu Nr. 2 ein reines Bürogebäude für den finnischen Staat. Erstmals

konnte das leerstehende Haus jetzt für die Design-Ausstellung genutzt werden. Ein Glücksfall: In 65 Räumen auf fünf Etagen waren Möbel, Kleider, Performances, Bilder und vieles mehr zu sehen und teilweise zu nutzen. Das repräsentative Palais, 1891 von Carl Theodor Höijer, einem wichtigen Vertreter der Neo-Renaissance in Finnland, gebaut, soll bald zu einem Nobelhotel oder zu luxuriösen Büros umgestaltet werden.

Honkonens klingender Stuhl

«Als ich in den 1960er-Jahren in Finnland lebte, fiel mir auf, dass die Liebe zu schönem Geschirr, zu schöner Tisch- und Bettwäsche, zu schönen Möbeln, zu hochwertigen Textilien usw. auf mich wie eine «Reinigung» überkommener Muster wirkte. Klar musste es sein, klar in den eher kühlen Formen, «nor-disch-kühl» und kompromisslos – aber kompromisslos mit Herz», sagt Hansrudolf Frey, Buchhändler, Verleger und Kulturvermittler in Frauenfeld und Stein am Rhein, der lange in Finnland arbeitete.

Mit seinem Lob steht Frey nicht allein. Finnisches Design wird weltweit exportiert. Vielleicht kein Wunder in einem Land, in dem Handarbeit seit 1860 Pflichtfach in der Grundschule ist. In jedem Haushalt gab es einen Webstuhl und eine Tretnähmaschine und alle Kinder konnten nähen. Zu verdanken hat Finnland das Uno Cygnaeus (1810–1888), dem «Vater der finnischen Volksschule»: Der Pädagoge und Landesschulinspektor fand, die Schulen sollten die Armen unterstützen und führte 1860 den Werkunterricht in den

Grundschulen ein – schliesslich musste man auf dem Land auch Alltagsgegenstände selbst herstellen.

Jungdesigner Hemmo Honkonen ist gelernter Instrumentenbauer und wird bald sein Masterstudium in Design an der Aalto-Universität Helsinki beenden. Er interessiert sich besonders für einheimisches Holz und wie man es auf moderne Art und Weise verarbeitet und dabei doch den Traditionen folgt. Beispiel dafür ist Honkonens neueste Kollektion von Audible-Möbelstücken wie einem Stuhl mit eingebautem Balg, der beim Hinsetzen wie ein Akkordeon tönt. Durch technische Innovationen entsteht eine neue Art von «hörbarem» Design.

Junge Designer hätten es aber schwer, berichtet die finnische Designerin Päivi Tahkokallio aus Rovaniemi. Sie müssen nicht nur ausserordentlich gut sein, um den Durchbruch zu schaffen. Ohne hartnäckiges Marketing und Kommunikation gehe nicht viel. Und Selbstvermarktung sei nicht gerade eine Stärke der Finnen.

Ein Kritikpunkt, der auch andere Design Weeks in der ganzen Welt betrifft, ist das umfassende Programmangebot, das in der kurzen Zeit einfach nicht zu bewältigen ist. Die simple Lösung: Man schlendert einfach durch die Stadt und entdeckt Design noch und noch. Nächste Gelegenheit: 3. bis 13. September 2020.

oodihelsinki.fi, helsinkidesignweek.com,
designmuseo.fi, amosrex.fi, patsaspuhuu.fi,
hemmohononen.com

Urs Oskar Keller, 1955, ist freier Journalist in Landschlacht.

SCHWEIZER SKLAVEREIGESCHICHTE IN DER KARIBIK

Was ein Historiker aus einem kleinen, weissen, unschuldigen, neutralen, alpinen Binnenland, das 700 Kilometer vom nächsten Atlantikhafen entfernt ist, an einer Konferenz auf der Antilleninsel Antigua über die Wiedergutmachung der karibischen Sklaverei macht. Von Hans Fässler

2013 hat die CARICOM, die Gemeinschaft von 14 Staaten der Karibik, eine Initiative für die Wiedergutmachung der Sklaverei lanciert, unter der die Region während Jahrhunderten – und auch noch über die Emanzipation hinaus – gelitten hat. Unter dem Vorsitz des renommierten Historikers Sir Hilary Beckles aus Barbados, Vizekanzler der University of the West Indies in Mona (Jamaika), entstand die CARICOM Reparations Commission (CRC), und die Regierungen der



Der Präsident der CARICOM Reparations Commission, der Historiker Sir Hilary Beckles eröffnet das Symposium.

klassischen Kolonialmächte Portugal, Spanien, Grossbritannien, Frankreich, Holland und Dänemark bekamen Post und wurden aufgefordert, an einer gemeinsamen Konferenz mit der CARICOM zu beraten, wie eine materielle Wiedergutmachung aussehen könnte.

Die CARICOM besteht aus den Ländern Antigua und Barbuda, den Bahamas, Barbados, Belize, Dominica, Grenada, Guyana, Haiti, Jamaika, St.Kitts und Nevis, St.Lucia, St.Vincent und den Grenadinen, Suriname,

Trinidad und Tobago sowieMontserrat; assoziierte Mitglieder sind die Turks- und Caicosinseln, Anguilla, die Cayman Islands und Bermuda; Beobachterstatus haben Aruba, die Dominikanische Republik, Mexiko, Puerto Rico und Venezuela. Die Schweiz pflegt ihre diplomatischen Beziehungen zur CARICOM über ihren Botschafter in Venezuela.

Die gewichtigen 2 bis 3 Prozent

Fünf Jahre lang habe ich vergeblich versucht, mit der CARICOM Reparations Commission Kontakt aufzunehmen, weil ich sie davon überzeugen wollte, bei ihrem Projekt auch die Schweiz ins Visier zu nehmen, weil diese auch eine koloniale Vergangenheit in dieser Region hat. Die Fakten sind nämlich mittlerweile klar: Schweizer Geschäftsleute, Firmen, Handelsbankiers, Familienunternehmen, Intellektuelle, Soldunternehmer und Offiziere haben sich vom 16. bis ins 19. Jahrhundert in der Karibik (und darüber hinaus) an allen für die Sklaverei relevanten Aktivitäten beteiligt und davon profitiert: Sie haben mit Sklavinnen und Sklaven gehandelt, Sklavenplantagen besessen und verwaltet, in Dreieckshandels-Expeditionen investiert, Kolonialgebiete verwaltet, mit Gütern aus dem und für den Sklavenhandel Geschäfte gemacht und spekuliert, die Sklaverei militärisch abgesichert und den Anti-Schwarzen-Rassismus entwickelt und gefördert. Die karibischen Schwerpunktregionen waren dabei Saint-Domingue/Haiti, Suriname und Guyana (d.h. die Kolonien Berbice, Essequibo und Demerara), wo insgesamt 110 Plantagen ganz oder teilweise in Schweizer Händen nachgewiesen sind.

Verschiedene Schweizer Historikerinnen und Historiker haben versucht, den Schweizer Anteil am Menschheitsverbrechen Sklaverei im Kontext der europäischen Kolonisation in Amerika (the Americas) zu quantifizieren. Mir scheint heute eine vorsichtige Schätzung von 2 bis 3 Prozent realistisch, was nach wenig aussieht, wenn man es etwa mit den Anteilen von Portugal (ca. 30 Prozent) oder

Frankreich (ca. 20 Prozent) vergleicht. Es ist aber unendlich viel, wenn man es mit den 0 Prozent in Beziehung bringt, von denen die Schweizer Öffentlichkeit (inklusive die meisten Historikerinnen und Historiker) bis in die 1990er-Jahre ausgegangen ist. Es ist sehr viel, wenn man bedenkt, dass hinter diesen 2 bis 3 Prozent Zehntausende von versklavten und geschundenen Menschen stecken, und es ist ebenfalls überraschend viel, wenn man ausrechnet, dass der Pro-Kopf-Anteil für die kleine Schweiz etwa doppelt so hoch war wie für das grosse Frankreich.

Als meine Mails an die CRC unbeantwortet blieben, wandte ich mich an jenen Rechtsanwalt, der die CARICOM-Kommision in ihren Anfängen beraten und auch die Möglichkeit abgeklärt hat, die sechs Kolonialmächte vor einem Gericht einzuklagen. Martyn Day von der Londoner Anwaltskanzlei Leigh Day hatte sich einen Namen gemacht, als er es 2013 schaffte, für die Folteropfer des Ausnahmezustandes 1952–1960 in Kenia im Kontext des sogenannten «Mau-Mau-Aufstands» eine Wiedergutmachungszahlung durch die britische Regierung durchzusetzen. Day fand den Einbezug der Schweiz bedenkenswert, leitete mein Anliegen an die CRC weiter und – hörte nichts mehr davon. Erst als ich die Geschichte beim jährlichen Gedenkanlass für Toussaint Louverture auf dem Fort de Joux dem US-amerikanischen Historiker Chandler B. Saint erzählte, der sich durch die Erhaltung des Hauses von Harriet Beecher Stowe (*Uncle Tom's Cabin*) einen Namen gemacht hatte, kam der Durchbruch. «Wende dich an die Vizepräsidentin der Kommission», sagte er, «sie macht die Arbeit!»

Dann ging alles ziemlich schnell. Vizepräsidentin Verene A. Shepherd, jamaikanische Sozialhistorikerin und frühere Präsidentin der UNO-Kommision Working Group of Experts on People of African Descent, antwortete Ende 2018 innert Stunden auf mein Mail, wollte mehr Material und lud mich schliesslich ein, an zwei Videokonferenzen mein Anliegen zu vertreten: an einer Sitzung



Historikerinnen der University of the West Indies (Jamaika): Kathleen Monteith (Department of History & Archaeology) und Verene A. Shepherd (Centre for Reparations Research).

des CRC und an einem Treffen des jamaikanischen National Council on Reparations. Später folgte dann noch ein Interview in Shepherds wöchentlicher Sendung «Talking History» auf dem jamaikanischen «Radio Nationwide». Das geschah alles Ende Januar 2019. Bald folgte eine erste provisorische Einladung, im Herbst an einem Symposium in Antigua zu «Western Banking, Colonialism and Reparations» teilzunehmen und dort in einem Hauptreferat die koloniale Rolle der Schweiz noch einmal darzustellen.

Kolonialismus und Klima-«Hiroshima»

Ich gebe zu, dass ich auch noch einmal nachschauen musste, wo genau Antigua liegt, und dass der Flug dorthin mir ökologisches Bauchweh verursachte. Doch dann entschloss ich mich, erstens eine Ökobilanz meines bisherigen Lebens zu erstellen und zweitens, die Einladung anzunehmen. Dienstagabend, 8. Oktober 2019 Abflug in Zürich, Umsteigen in London (während die Aktivistinnen und Aktivisten von Extinction Rebellion die Straßen in der Innenstadt blockierten!), Abflug am Mittwochvormittag, Ankunft in Antigua am Mittwochnachmittag. Das Symposium fand am Donnerstag statt, am Freitag folgten Beprechungen, die abschliessende Pressekonferenz und eine kurze Inselrundfahrt, und dann am Abend wieder die Abreise nach London mit Ankunft in Zürich am Samstagabend.

Was bleibt von der ganzen Unternehmung? Viele neue Erkenntnisse aus den grossartigen und faktenreichen Referaten der Historiker-Kolleginnen und -Kollegen sowie ein eindrücklicher Positionsbezug des Premierministers von Antigua und Barbuda. Gaston

Browne von der dortigen Labour Party, im Amt seit 2014, hatte schon im September vor der UNO-Vollversammlung ein pointiertes und aufrüttelndes Referat gehalten, in dem er auf die katastrophalen Folgen der Hurrikans Irma für Barbuda (2017) und Dorian für die Bahamas (2019) aufmerksam gemacht und diese unter dem provozierenden Begriff «an annual Hiroshima» in direkten Zusammenhang mit dem Klimawandel brachte.

Nun, im einleitenden Referat am Symposium in seinem Heimatland, dessen Antigua and Barbuda Reparations Support Commission Gastgeberin des ganzen Treffens war, brachte er nochmals alles zusammen: die existenzielle Bedrohung kleiner Inselstaaten durch den Klimawandel, den unaufhaltsamen Strom von Klimaflüchtlingen in die entwickelten Länder des Nordens, das verheerende Erbe der Sklaverei und des Kolonialismus sowie die finanziellen Probleme der kleineren karibischen Staaten durch den Rückzug der grossen Banken aus der Region im Rahmen der sogenannten «de-risking-Strategie». Notabene jener Banken, die im 17. und 18. Jahrhundert aus der Ausbeutung der versklavten Arbeitskräfte hervorgegangen und als Trägerinstitutionen des «racial capitalism» ungeheuer reich geworden sind.

Was bleibt weiter? Viele eindrückliche Begegnungen mit engagierten Historikerinnen, Politikern und Künstlerinnen sowie mit Aktivisten von Basisbewegungen wie den Kalinago People (indigene Bevölkerung der kleinen Antillen) oder dem Rastafari Movement. Begegnungen, die zu weiteren Projekten und Vernetzungen führen werden und die einmal mehr deutlich gemacht haben, wie wichtig es für die postkolonialen Organisationen der schwarzen Karibik und für die

Nachkommen der Opfer von Genozid und Sklaverei ist, zu wissen, dass es auch in Europa Genossinnen und Genossen gibt, oder, wie es auf Antigua jeweils hieß: «brothers and sisters», die ihre Anliegen aufnehmen und weitertragen.

Die Schweiz ist auf der Liste

Wie geht es weiter? An der Pressekonferenz war vom Präsidenten der CRC zu erfahren, dass die Kommission schon im Juni 2019 beschlossen hatte, die Liste der anvisierten Länder zu erweitern. Diese Erweiterung hatte sich einerseits auf mein Material zur historischen Rolle der Schweiz in der Karibik, andererseits auf die Slavery Voyage Database gestützt, eine gigantische Materialsammlung, welche Details zu allen 36'000 bekannten Sklaven Schiffen auflistet und online zur Verfügung steht. Die zweite Runde der anvisierten Länder umfasst nun also Schweden, die Schweiz, Russland, Norwegen, Brandenburg und das Herzogtum Kurland (heute Teil von Lettland). An der Pressekonferenz vom Juni war es dann, wie mir kichernd erzählt wurde, zu einem kleinen diplomatischen Eklat gekommen. Der Presseattaché und Leiter der konsularischen Abteilung der russischen Botschaft in Jamaika, Alexei Alexejewitsch Sasonow, war eingefahren und hatte die Seriosität der CRC-Recherchen in Frage gestellt: Dass das Schiff Голубчик (Taube), das 1838 von Odessa ausgelaufen und mit 306 noch lebenden Sklavinnen und Sklaven (von ursprünglich 340 verschiffen) in Matanzas (Kuba) eingetroffen sei, unter russischer Flagge gesegelt sei, bedeute noch gar nichts. Ich konnte in meinem Referat am Symposium beruhigend darauf hinweisen, dass die Schweizer Komplizenschaft mit der Sklaverei dann doch auf viel breiterer Basis wissenschaftlich belegt sei als die russische.

Der Brief an den schweizerischen Bundesrat, so war auf der Pressekonferenz schliesslich zu erfahren, ist nun entworfen und geht an das Prime Ministerial Sub-Committee on Reparations, in dem zur Zeit Barbados den Vorsitz hat und das entscheidet, ob und in welcher Form er abgeschiickt wird. Wann das sein wird, weiss ich nicht. Die politischen Mühlen der Karibik mahlen manchmal schneller, manchmal langsamer, je nachdem wie der Wind weht. Das galt auch für die 170 Windmühlen, welche 1705 auf der Zuckerinsel Antigua die Räderwerke antrieben, mit denen die Sklavinnen und Sklaven den Saft aus dem Zuckerrohr herauspressten.

Ökobilanz: louverture.ch/BUCH/hans/oeko_bilanz.pdf
 Gaston Browne: youtube.com/watch?v=dOa7LZLGH3Q
 Slavery Voyage Database: slavevoyages.org

Hans Fässler, 1954, ist unter anderem Autor des Buchs *Reise in Schwarz-Weiss. Schweizer Ortstermine zur Sklaverei* (Rotpunktverlag 2005)

VERKEHRSKNOTEN

Wie sich Strassen fast von selbst bauen und was daran problematisch ist. Samt einem Lob auf Lucius Burckhardts Theorie vom «kleinstmöglichen Eingriff». Von Niklaus Reichle

Im Juni zogen Gegner eines geplanten Autobahn-Halbanschlusses in Rotkreuz vor das Zuger Parlament. In Biel formierte sich vor einigen Jahren das Komitee «Westast so nicht!», um sich gegen die Planung einer Autobahnumfahrung mit zusätzlichen Anschlüssen in die Innenstadt einzusetzen, und in Luzern polarisiert gerade die geplante städtische Hauptverkehrsachse «Spange Nord». Gegenwärtig stellt sich die Autobahnfrage also gleich an mehreren Orten in der Schweiz. Hitzig wird über Sinn und Unsinn zusätzlicher Autobahnanschlüsse und über die Verkehrsleitung in Stadtzentren debattiert.

Auch in der Region St.Gallen sind derzeit zwei Projekte in Planung, die für die Zukunft des Verkehrs im Fall einer Realisierung folgenreich sein dürften: auf städtischem Gebiet ein Autobahnzubringer beim Güterbahnhof sowie eine dritte Röhre durch den Rosenberg und bei den Gemeinden Goldach, Rorschacherberg und Rorschach ein Autobahnanschluss, der teilweise unterirdisch über eine neue Kantonsstrasse bis ins Zentrum von Rorschach reichen soll – darüber stimmt die Region am 17. November ab.

All diesen Projekten (in Bern, Zug, Luzern und St.Gallen) ist gemeinsam, dass man sich durch ihre Realisierung eine Entlastung der jeweiligen städtischen Zentren erhofft. Den Gegnern solcher Projekte geht es hingegen vielfach um konkrete und greifbare Veränderung – meist lokaler Art – wie beispielsweise die Überbauung einer grünen Wiese, das Schaffen einer zusätzlichen Strasse, allfällige Enteignungen – und immer auch um die Angst vor zusätzlichem Verkehr.

Setzt man sich vertieft mit den einzelnen Projekten auseinander, zeigt sich, dass es um grundlegende Planungsprobleme von Verkehrsinfrastrukturen geht, die zu vernetzt sind, um sie losgelöst von einem weiteren Kontext lediglich lokal anzugehen. Und überhaupt: Neue Strassen – dafür braucht es keine lange Recherche – sind keine Wundermittel und lösen in der Regel nicht wie erhofft alte

Probleme von einem auf den anderen Tag. Während sich lokal betroffene Akteure vielerorts im Lobpreisen wie auch im Widerstand üben und entsprechende Fragen meist nur in einer regionalen Öffentlichkeit debattiert werden, wäre es notwendig, Verkehrsfragen – die sich an all den genannten Orten in ähnlicher Weise stellen – übergeordnet, losgelöst von konkreten, auf lokale Verhältnisse bezogene Interessen in ihrer ganzen Komplexität (und damit eben über den lokalen Kontext hinaus gedacht), vor dem Hintergrund eines weiten Zeithorizonts (denn bis alles gebaut ist, wird in den meisten Fällen mehr als ein Jahrzehnt vergangen sein) anzugehen. Dieser Text soll dafür einen Denkanstoss bieten.

Wenn die Systemlogik zum Bauen drängt

Zunächst nehmen wir genauer in den Blick, wie denn die Schweiz überhaupt zu ihren (National-)Strassen kommt. Wenn in der Schweiz Strassen gebaut werden, sitzt das Geld meist locker. Dieses Frühjahr gar so locker, dass der Nationalrat drei Projekte durchwinkte, ohne überhaupt die damit verbundenen Kosten zu kennen. Zwar korrigierte dies der Ständerat später, dennoch blieb der bewilligte Kreditrahmen beachtlich. So beachtlich, dass die «NZZ am Sonntag» monierte, dass «der Ausbau der schweizerischen Eisenbahn- und Nationalstrassennetze (...) weiter [gehe] – als ob der Klimawandel eine Phantasie wäre und die Nachfrage nach Mobilität noch gefördert werden müsste.»

Wie lassen sich also die Abstimmungsresultate in den beiden Räten erklären? Vermutlich nicht primär durch die Kurzsichtigkeit von Politikern, sondern vor allem auch durch die zentrale Rolle, die zweckgebundene Abgaben in der Verkehrspolitik spielen. Diese sind seit den 1950er-Jahren bis heute derart wichtig für den Ausbau des Schweizerischen Strassennetzes, dass man sie auch als «Motor des Strassenbaus» bezeichnen kann.

Wechselseitig wiegeln sich die wachsende Motorisierung und der Strassenbau hoch. Mehr Verkehr führt zu mehr Geld für Strassen, die dann gebaut werden und wiederum mehr Verkehr zur Folge haben.

Die Geschichte der Schweizer Strassenverkehrsabgaben ist geprägt von der Umwandlung zweckfreier Steuern in zweckgebundene Gebühren – und damit einer kontinuierlichen Befreiung von der Pflicht, sich beim Bauen der Sinnfrage zu stellen. Jüngster Akt in dieser Geschichte ist die Schaffung des Nationalstrassenfonds (NAF) im Frühjahr 2017, wodurch der künftige Ausbau der Nationalstrassen – um bildlich zu sprechen – nun verfassungsmässig asphaltiert wurde.

Doch worin liegt das Problem? Ganz einfach, bei zweckgebundenen Geldern ist immer im Voraus schon klar, wofür sie ausgegeben werden. Positiv ist daran, dass eine gewisse Planungssicherheit besteht, negativ ist, dass die entsprechenden Ausgaben nicht mehr generell hinterfragt werden. Kurz: Der Finanzierungsmechanismus – und nicht etwa ein umsichtiges Verfahren – definiert im Voraus zu einem erheblichen Grad die mögliche Bandbreite künftiger Massnahmen. Was in der Praxis bedeutet: Es muss nicht generell für die Finanzierung des Strassenausbau gebelebt werden, denn das Geld ist ja bereits da, vielmehr gilt es auszugeben, was vorgesehen ist, und allenfalls noch darüber hinauszuschliessen.

Auch dieses Jahr bewilligte die Bundesversammlung grosszügig Kredite zum Ausbau von Nationalstrassen. Darunter viele Autobahnprojekte. Am Ende waren es rund 13 Milliarden Franken, auf die sich National- und Ständerat für Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Nationalstrassennetzes einigen konnten. Interessant ist es dann zu beobachten, wo die Diskussionen bei diesen Summen beginnen. Nicht etwa bei der Frage «Ausbau ja oder nein?», sondern, welche Region von einem grösstenteils durch Bundesgelder finanzierten Projekt profitieren soll. Wie Benedikt

Loderer, Architekt, Publizist und Grüner Bieler Gemeinderat, einmal treffend bemerkt hat, ist die «Autobahnplanung (...) keineswegs eine Ingenieursaufgabe, sondern eine politische. Es geht um Bundesgeld, viel Bundesgeld. Die richtige Lösung ist nicht jene, die das Verkehrsproblem am besten löst, sondern die, die am meisten Bundesgeld abholt.»

Ein Blick in die Wissenschaft

Wäre statt einer durch eine Eigenlogik angetriebenen Entwicklung nicht ein Blick in die Wissenschaft sinnvoll? Wiederholt kamen Studien zum Schluss, dass der Ausbau der Strasseninfrastruktur zu mehr Verkehr und in der Folge zu mehr Stau führt. Die Forscher Gilles Duranton und Matthew A. Turner sprechen in diesem Zusammenhang vom «Grundgesetz der Verkehrsstauung» (The fundamental law of road congestion). Die dazugehörige Formel bringt ETH-Professor Anton Gunzinger im Onlinemagazin «Zentralplus» auf den Punkt: «Mehr Verkehrsfläche generiert mehr Autoverkehr und in zehn Jahren ist man wieder gleich weit.»

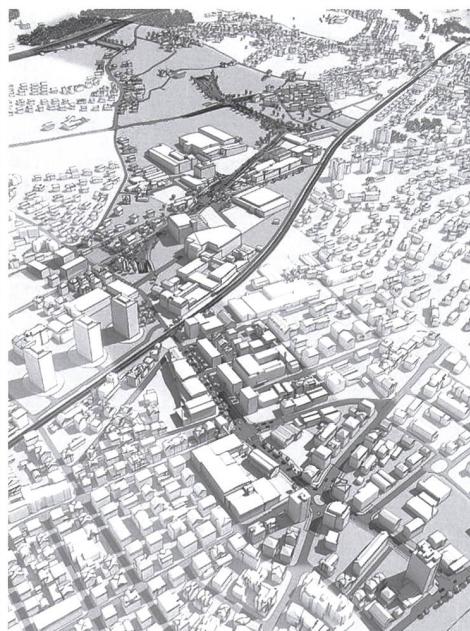
Doch auch die Befürworter des Ausbaus führen mittels wissenschaftlicher Methoden erarbeitete Argumente an. Meist sind diese statistischer Art und thematisieren das künftige Verkehrsaufkommen. Dies hat durchaus seine Legitimation, jedoch sind Prognosen nicht gleich Fakten und zeigen immer nur mögliche Szenarien auf. Und überhaupt: Im Kontext der aktuell diskutierten Energiewende und vor dem Hintergrund der rasanten technischen Entwicklung mit all ihren Möglichkeiten für ein optimiertes Verkehrsmanagement (Stichworte: selbstgesteuerte Automobile, E-Bike-Trend) büßen solche Prognosen massiv an Aussagekraft ein. Wer weiß, was die Zukunft bringt?

Gesamtprojekt vs. kleinstmöglicher Eingriff

Wenn wir über die Ungewissheit der Zukunft sprechen, sind wir im Kern der Herausforderung von Planungsaufgaben angelangt: Wie sollen wir mittels der Gegenwart geplante Massnahmen – deren Realisierung mehrere Jahre braucht – künftigen Herausforderungen begegnen? Eine schwierige Frage. Der Schweizer Soziologe Lucius Burckhardt schälte heraus (und kritisierte), dass vielfach auf gesellschaftliche Problemstellungen mit baulichen Interventionen reagiert wird. Alternde Gesellschaften reagieren beispielsweise nicht selten mit Innovationen im Bau von Altersheimen auf demografische Probleme. Nach Burckhardt wäre es aber zielführender, Alterung als gesellschaftliches System zu begreifen und entsprechend Massnahmen (nicht

zwangsläufig gebauter Art) zu entwickeln. Ähnlich könnte man für Verkehrsfragen formulieren, dass man dem Thema Mobilität nicht primär nur mit (größtmöglichen) baulichen Massnahmen begegnen sollte, sondern sie vielmehr als vielschichtiges gesellschaftliches Phänomen begreifen müsste.

Eine der vielen Schriften von Burckhardt trägt den verheissungsvollen Titel *Der kleinstmögliche Eingriff*. Der Text nahm seinen Anfang in mehreren Sizilienreisen. Wiederholt besuchte er den Ort Belice, der 1968 von einem Erdbeben verwüstet wurde. Auf die Naturkatastrophe reagierten die italienischen Behörden mit einer Reihe von maximalinvasiven Planungsprojekten (dem Bau eines Autobahnanschlusses, dem Wiederaufbau eines Städtchens in autogerechter Form etc.). Im Gegensatz zur Vorgehensweise in Belice, wo die vollständige Lösung aller Verkehrs- und Wohnprobleme versucht wurde, schlägt Burckhardt «eine radikal andere Form der Planung vor, die weder anstrebt, Planungsaufgaben ein für alle Mal noch möglichst umfassend zu lösen. [...] Der kleinstmögliche Eingriff ist der Entwurf eines Ansatzes einer Art von Planung, die zum Ziel hat, möglichst wenige negative und unerwartete Konsequenzen zu produzieren und möglichst anpassbar zu bleiben gegenüber veränderter Bedingungen, Zielen und unvorhersehbarer Wendungen.»



Aktuelle Strassenausbaupläne in Goldach und Rorschach. (Bild: pd)

Wie könnte das aussehen? Das Beispiel Rorschach

Betrachtet man den geplanten Autobahnanschluss in der Region Rorschach, fällt auf, dass darin eine Vielzahl von Problemstellungen verknüpft wird, die – so vermitteln es die

Befürworter – als Gesamtes gelöst werden sollen. Nebst dem Autobahnanschluss selbst werden auch Massnahmen für den Langsamverkehr in den Vordergrund gerückt (die Homepage der Befürworter bewirbt den Autobahnanschluss bizarreweise vor allem mit Bildern von Passanten, Fahrradfahrerinnen und Familien) und das Problem der Verkehrsbehinderung durch die Eisenbahnlinie angepackt (Wartezeiten und Verkehrsstauung durch Bahnübergänge). Zugleich wird die Realisierung des Autobahnanschlusses mit einer teilweise unterirdischen Verkehrsleitung bis mitten in die Rorschacher Innenstadt verknüpft.

Im Gegensatz zu Burckhardts «kleinstmöglichem Eingriff» klingt das verdächtig nach maximalinvasivem Eingriff. Viele der Massnahmen für den Langsamverkehr und den Umgang mit der Bahnlinie (insbesondere der Bau von Unterführungen) könnten ohne weiteres losgelöst von der Autobahnfrage angegangen werden. Und wenn es wirklich einen zusätzlichen Autobahnanschluss brauchen sollte, liesse sich dieser auch mit baulich weniger invasiven Massnahmen – ohne eine direkte Verkehrsleitung bis hinunter zum See – kostensparender umsetzen. Einziges Problem dabei wäre: Ein derart umgesetzter Autobahnanschluss würde vor allem einem der Einfamilienhaus-Quartiere in Rorschacherberg oder Goldach mehr Verkehr bringen. Und mit den da wohnhaften Bürgerinnen und Bürgern will man es sich natürlich auf keinen Fall verscherzen.

Literatur:
Benedikt Loderer: *Das Bieler Dreieck*. (edition clandestin 2019).

Gribat Nina, Lucius Burckhardt: *Der kleinstmögliche Eingriff*. In: Eckardt F. (Hrsg.) *Schlüsselwerke der Stadtforschung* (Springer VS 2017).

Niklaus Reichle, 1986, ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Seminar für Soziologie der Universität St.Gallen und Lehrbeauftragter an der Fachhochschule St.Gallen. Zusammen mit Katharina Graf gab er das Buch *Hinter den Gleisen* über Bahnhofskwartiere hinaus (Seismo Verlag 2018).

30 Jahre Ausserrhodische Kulturstiftung 9. November 2019 von 12-24 Uhr

Das Fest zum Jubiläum

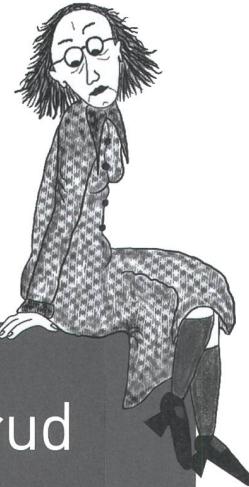


Zeughaus Teufen

ar-kulturstiftung.ch/dasfest

Ausserrhodische
KULTUR
STIFTUNG

Figuren
Theater
St.Gallen



Für Erwachsene

Bei Gertrud auf dem Schleudersitz **Matthias Hüppi**

14.11.19 20.00

figurentheater-sg.ch

B-Jung: neues Datum!

Kantonsrat
Kantonsrat
Kulturförderung

st.gallen

PFISTER

ERNST GÖHNER
STIFTUNG

Medienpartner
TAGBLATT

N.n.k. d.W.s. k.

k.

Nur noch kurz die Welt sehen.
23. Internationale Kurzfilmtage Winterthur
The Short Film Festival of Switzerland
5.–10. November 2019, kurzfilmtage.ch

Hauptsponsorin

Medienpartner

 Zürcher
Kantonalbank

SRG SSR

Tagesschau
Anzeiger