

Nr. 26 25. Juni 2020



# GRUNDRECHTE

# **War Tell** ein Terrorist?

Was sich vergangene Woche in den schmucklosen Hallen der Bernexpo abspielte, war ein eigentlicher Skandal. Alle Einwände hat-ten nichts genützt – weder die dringlichen Warnungen von Uno-ExpertInnen und dem Europarat noch die Kritik renommierter JuristInnen und Menschenrechtsorganisationen. Im Irrglauben, durch die Einschränkung von Freiheit werde Sicherheit geschaffen, hiess die bürgerliche Mehrheit im Nationalrat geschlosein umfassendes Antiterrorpaket gut: zwei Gesetze, die in Teilen völkerrechtswidrig sind und die Grundrechte mit Füssen treten.

Da ist zum einen die Verschärfung des Strafrechts. Eigentlich wäre es bloss dar-um gegangen, dieses an die Weisungen des Europarats anzupassen. Das neue Gesetz geht allerdings deutlich darüber hinaus: Nicht nur sollen in Zukunft mehrere neue Tatbestände unter Strafe stehen, auch werden die kantonalen Gerichte darüber entscheiden, welche Organisation in welchem Kanton überhaupt als

«terroristisch» gelten soll. Mit diesem Gesetz schafft sich die Schweiz ihren eigenen Terrorismusparagrafen und überträgt die Hoheit über dessen Ausge-staltung der Judikative. Dabei ist «Terrorismus» weder nach internationalem Recht klar geregelt, noch handelt es sich dabei überhaupt um eine juristische Frage. Vielmehr ist, was

als «terroristisch» gilt, ein Ausdruck des Zeit-geists. «War Wilhelm Tell ein Freiheitskämp-fer oder ein Terrorist? Die Habsburger würden das wohl anders beantworten, als das vielleicht jene tun, die jetzt den Terrorismus besonders hart bekämpfen», fasste

SP-Nationalrätin Min Li Marti das zugrunde liegende Dilemma in der Ratsdebatte treffend zu-

Und dann wären zum andern noch die präventiven Massnahmen gegen sogenannte GefährderInnen. Auch hier be-ginnt das Problem schon bei den Begrifflichkeiten. Reicht schon der Gedanke an eine Straftat aus, um eine Person zu überwachen?

um eine Person zu uberwachen?

Kann eine Äusserung Hausarrest zur Folge haben? Wer gefährlich ist,
bleibt unklar – und in Zukunft dem Ermessen
der Sicherheitsbehörden überlassen.

Schüren von Angst – doch wer Angst hat, trifft Willkürlich ist auch die Definition einer

WHIKUFICH IST AUCH DIE DEIDITION einer «terroristischen Aktivität», die «Gefährder-Innen» begehen könnten. Als solche gelten «Bestrebungen zur Beeinflussung oder Ver-änderung der staatlichen Ordnung», die mit der «Verbreitung von Furcht und Schrecken verwirklicht oder begünstigt werden». Wen zuch immer die Derlorischt zielznen im Sinauch immer die ParlamentarierInnen im Sinn

hatten, als sie dem neuen Paket zustimmten von diesem Polizeigesetz sind potenziell alle betroffen.

Damit reiht sich die Schweiz in einen internationalen Trend ein: Seit den Anschlägen vom 11. September 2001 wurden im «Kampf gegen den Terror» von Washington über London und Paris bis Bern die Sicherheitsgesetze verschärft. Die bundesrätliche Antiterrorstrategie basiert auf dem Nachrichtendienstgesetz aus dem Jahr 2017, dem «Nationalen Aktions-plan gegen Radikalisierung und Extremis-mus» – und den beiden neuen Gesetzen. Dass deren GegnerInnen chancenlos blieben, dürfte besonders Justizministerin Karin Keller-Sutter gefreut haben, die sich einmal mehr als «Law and Order»-Hardlinerin profilieren konnte.

Im Antiterrorkampf, das hat die letzte Woche aufs Neue gezeigt, bleiben die Grund-

rechte auf der Strecke. Zunehmend greift da-bei eine, so der deutsche Journalist und Jurist Heribert Prantl, «expansive» Logik um sich: «Wer vorbeugen will, weiss nie genug. Deshalb wird der Staat, im Namen der Sicherheit, immer mehr in Erfahrung bringen wol-len - und immer weiter in die Intimsphäre eindringen, um am Tatort zu sein, bevor der Täter da ist, um einzugreifen, bevor aus dem Gedanken die Tat geworden ist, ja schon bevor der Gedanke

Das Geschäft der TerroristInnen ist das Schüren von Angst – doch wer Angst hat, trifft selten gute Entscheidungen. Und wer im Bestreben um Sicherheit die Freiheit Einzelner einschränkt, hat das Feld ohnehin längst jenen überlassen, die die Freiheit im Grundsatz ablehnen. Der nationalrätliche Beschluss bedeutet deshalb vor allem eins: dass sich eine Mehrheit ihr Handeln von TerroristInnen bestimmen liess.

# Rot-grün-orange

Staatstragende Grüne, bewegte SP: Vertauschen sich die Rollen?

Schweiz, Seite 3

# **Protegierter Rassismus**

Ob in der S-Bahn oder im Gerichtssaal: Warum auf Polizei und Justiz kein Verlass ist.

Schweiz, Seite 5

# Meine Wahrheit, deine Wahrheit

Peter Pomerantsev über Propaganda und Putin als Fake-News-Pionier.

International, Seite 7

# Killer Mike

Schluss mit hohlem «Hope»-Pathos: Der Aufruf des Rappers.

Kultur/Wissen, Seite 19

# **Die Kolumnistin** den Löwen zum Frass

Wohin mit der Polizei? Auf den Müll oder in die Redaktion der «taz»?

Kultur/Wissen, Seite 21

Von diesem

Polizeigesetz

sind potenziell alle betroffen.

#### HAUSMITTEILUNGEN



#### Sommer-WOZ

Ab dieser Ausgabe und bis beziehungsweise inklusive jener vom 13. August ist Sommer. Auf Beschluss der Redaktionskonferenz können Sie sich in dieser Zeit auf ideale Badetemperaturen, viel Sonnenschein und wohlterminierte sporadische Abkühlungen in Gewitterform freuen. Sollte sich das komplexe atmosphärische System, das für die Wetterproduktion zuständig ist, wider Erwarten nicht an diese basisdemokratisch gefällte Anweisung halten, lehnen wir jede Haftung ab. Mit Sicherheit lässt sich dann für diese Zeitspanne lediglich vorhersagen, dass die Zeitung in leicht geänderter Form erscheint. Für Sie, liebe LeserInnen, heisst das im Wesentlichen, dass Sie ein Weilchen auf das KreuzWOZ und die Kolumne «Kost und Logis» auf Seite 23 verzichten müssen.

#### Merci, Lorenz!

Ende 2019 hatten wir uns bereits von unserem Stagiaire Lorenz Naegeli verabschiedet – doch er kam nochmals für einen Einsatz zurück: Seit Anfang April hat er in Zeiten von Corona unsere Politikredaktion verstärkt. Mit seiner Recherche zu einem rassistischen Vorfall in Regensdorf, die Sie auf Seite 5 lesen, geht die Stellvertretung zu Ende. Vielen Dank, lieber Lorenz!

#### DIESSEITS VON GUT UND BÖSE



# Einem Mann wird übel

Um es vorauszuschicken: Ich halte Frauen nicht grundsätzlich für bessere Menschen Aber dank landesüblicher Sozialisation entwickeln halt viele von ihnen Eigenschaften wie Empathie oder Rücksichtnahme, die der Gesellschaft durchaus einen Mehrwert bringen können.

Können, aber nicht müssen – denn für den gesellschaftlichen Profit sind solche Eigenschaften nur entscheidend, wenn sie auch als positiv erkannt und bewertet werden. Dass dem nicht so ist, zeigte die Coronakrise, in der sich typische Frauenberufe mit typisch tiefem Lohnniveau als systemrelevant erwiesen.

Doch kaum scheint die Krise abgeklungen, ist eine systemrelevante Bezahlung entsprechender Berufsgruppen kein Thema mehr; die Zahl der im Parlament beschworenen ungeöffneten Pandorabüchsen dürfte inzwischen mehrere Geschirtschränk fillen

inzwischen mehrere Geschirrschränke füllen.

Doch ganz kurz durchwehte den verjüngten Nationalrat ein frischer Hauch, als er letztens das Gesetz verhinderte, das einen erschwerten Zugang zum Zivildienst vorsah: Der Zivildienst wird zu achtzig Prozent in den Bereichen Pflege und Betreuung geleistet und verkörpert die Antithese zur Männerwelt des Militärs.

Viel ist das nicht, doch für manche schon zu viel. FDP-Nationalrat Hans-Peter Portmann schrieb auf Twitter: «Drei Wochen mussten wir uns anhören, wie die Frauen von den Männern geplagt und während der Coronakrise benachteiligt wurden.» Im Rats-saal erlebe er «feministische Propaganda», es hänge ihm «langsam zum Hals heraus, dieses Männerbashing», und wenn er höre, wie linke Frauen über Männer redeten, werde ihm übel.

Der Herr Nationalrat ist übrigens von Beruf Bankdirektor. Ich finde, erst wenn er plötzlich wesentliche Lohnanteile in Form von Applaus erhielte, hätte er einen Grund zum Kotzen. кно

#### VERKEHRSPOLITIK

# Noch bleibt Zürich eine Autostadt

VON MARCEL HÄNGGI

Was für eine herbe Überraschung für alle, die unter urbaner Lebensqualität etwas anderes verstehen als Strassen und Parkplätze voller Blech: Das Bundesgericht hat die städtische Volksinitiative «Züri Autofrei» für ungülig erklärt.

stadtische Volksinitative «Zuri Autoriei» für ungültig erklärt.

Seit die JungsozialistInnen die Initiative 2017 eingereicht haben, haben sich die Instanzen über sie gestritten. Die Stadtregierung, in der immerhin ein ehemaliger Velolobbyist und ein einstiger Stadtforscher sitzen, befand: ungültig. Der Gemeinderat: gültig. Dagegen rekurrierten Einzelpersonen beim Bezirksrat: ungültig. Nein, befand dagegen das kantonale Verwaltungsgericht: gültig.

waltungsgericht: gültig.
Und nun also hat das Bundesgericht
das letzte Wort gesprochen: «Züri Autofrei»
gelangt definitiv nicht an die Urne. Damit
ist wenigstens klar: Die Frage, inwieweit
eine Gemeinde das Recht hat, auf ihrem
Territorium die Nutzung des Autos einzu-

schränken, kann man juristisch so oder anders beurteilen.

«Züri Autofrei» wäre ein unzulässiger Eingriff ins Eigentumsrecht, meinten die BundesrichterInnen: Wenn man nicht mehr mit dem Auto zu den Liegenschaften gelangen könnte, würde ihr Wert geschmälert. Damit bestätigt das Gericht, was längst offensichtlich ist: Das Auto, das vor einem Jahrhundert mit dem Versprechen der Freiheit, den öffentlichen Raum zu erobern, angetreten ist, hat vor allem Zwänge gebracht (vgl. Thema Seiten 13–15). Man kann es nicht mehr loswerden (oder glaubt, es nicht zu können), ohne Häuser zu entwerten. Noch präsenter ist der Zwang in einer weiteren Erwägung: Das Autoverbot, meinten die RichterInnen, müsste von so vielen Ausnahmen begleitet sein, um kein übergeordnetes Recht zu verletzen, dass die Initiative ihren Zweck gar nicht erreichen könnte. Salopper ausgedrückt: Man kann das Auto nicht abschaffen, also darf mans gar nicht erst versuchen.

mans gar nicht erst versuchen. Die Autolobby zeigte sich in ersten Reaktionen sehr erleichtert. Angesichts dessen kann man die leidige Geschichte auch optimistisch sehen: Das Auto ist heute auf die Unterstützung von Gerichten angewiesen, die einen demokratischen Entscheid verbieten. Die demokratische Mehrheit ist ihm nicht mehr sicher.

#### CRYPTO-LEAKS

# Die böse Pointe

VON KASPAR SURBER

Es war in einem Land vor unserer Zeit: damals, vor dem Lockdown, als im Februar die Affäre um die Zuger Firma Crypto AG aufflog. Die Geschichte selbst wiederum spielte in einem Land vor jener Zeit: in der Schweiz während des Kalten Kriegs. Die Geheimdienste CIA und BND vertrieben mit einer Tarnfirma Kryptografiegeräte in über hundert Staaten, deren Meldungen sie mitlesen konnten. So weit weg die Enthüllung schien, so gross war die Empörung.

Nun zeigen neue Recherchen der «Rundschau» und des «Tages-Anzeigers», welche Personen mit Sicherheit von der Neutralitätsverletzung durch die USA und Deutschland wussten. Im Bundesrat waren es Arnold Koller (CVP) und Kaspar Villiger (FDP). Und mehr noch: Die Schweizer Geheimdienste liessen sich für ihr Mitwissen bezahlen, mit Informationen aus den abgefangenen Depeschen. Ab Anfang der nuller Jahre erhielten die Schweizer sogar den Schlüssel, um die Geräte zu dechiffrieren. Mit den Informationen, die sie aus einem Neutralitätsbruch erhielt, konnte sich die Schweiz als neutrale Vermittlerin in Konflikten inszenieren: Was für eine böse Pointe der nationalen Selbstinszenierung! Nach den Sommerferien wollen die Geschäftsprüfungsdelegation GPDel und Ermittle Niklaus Oberholzer die Ergebnisse ihrer Untersuchung der Affäre präsentieren. Schon jetzt zeichnet sich ab, dass man von einem System der strukturierten Verantwortungslosigkeit ausgehen muss. Gerade weil die Politik nichts wissen wollte, billigte sie die Spionage. Stellvertretend für das System stehen die Zuger Lokalpolitiker, die wie Figuren aus einem Dürrenmatt-Roman eine Firma präsidierten, deren Zweck sie selbst nicht kannten. So gesehen spielt die Crypto-Affäre auch nicht in einer nostalgischen Vergangenheit, sondern in der unmittelbaren Gegenwart.

Die strukturierte Verantwortungslosigkeit bildet bis heute die Geschäftsgrundlage der Schweiz. Ob für die Gewinne hiesiger Firmen Menschenrechte verletzt werden, interessierte die Politik bisher nur wenig. Mit der Abstimmung über die Konzernverantwortungsinitiative wird dieses Selbstverständnis endlich infrage gestellt. #DIGI



#### Mythos Selbstregulierung

Viel zu langsam sickert die Message in unsere Köpfe: Automatisierte Gesichtserkennung ist Teufelszeug. Die Algorithmen, die Menschen auf Bildern und Videos identifizieren sollen, sind unpräzis und befangen. Und sie stehen im Zentrum der lückenlosen Überwachung des analogen Raums. So setzten etwa die Strafverfolgungsbehörden in den USA und England bis vor kurzem unter anderem auf den Gesichtserkennungsdienst «Rekognition» von Amazon. Damit ist Schluss: Mit IBM, Microsoft

Damit ist Schluss: Mit IBM, Microsoft und Amazon verkündeten gleich drei grosse Player, die Polizei vorerst nicht mehr mit ihrer Gesichtserkennungssoftware zu beliefern oder die Entwicklung gleich ganz einzustellen. Jahrelanger Widerstand, ein Gesetzesentwurf der US-Demokrathnen und die Black-Lives-Matter-Proteste zeigen Wirkung. Doch die Tragweite dieser Entscheidung sollte nicht überschätzt werden, denn noch immer gibt es unzählige Anbieter von automatisierter Gesichtserkennung. Anfang 2020 sorgte etwa das dubiose Startup-Unternehmen Clearview für Aufsehen, das die Polizei nach wie vor beliefern will.

In der Schweiz möchte nun auch die St. Galler Kantonspolizei ein System zur automatisierten Gesichtserkennung beschaffen. Gegenüber der Onlineplattform inside-it.ch bestätigte sie, dass derzeit fünfysteme getestet würden. Welche genau, bleibt geheim – nur dass keines davon von IBM, Microsoft oder Amazon stamme. Weil es eine rechtliche Grundlage gebe und die endgültige Identifizierung durch Polizistlnen geschehe, sieht man keine Probleme. Schlussendlich spiele es keine Rolle, ob ein Mensch oder eine Software den Abgleich mit der Datenbank erledige. Was die St. Galler Polizei nicht zu verstehen scheint: Die bekannten algorithmischen Biases (Verzerrungen) bleiben trotz händischer Schlussauswertung bestehen. Die Systeme machen bei der Identifizierung von Frauen und People of Color deutlich mehr Fehler als bei weissen Männern. Gewisse Menschen geraten also auch vermehrt unter Verdacht.

weissen Mannern. Gewisse Wienschen gleraten also auch vermehrt unter Verdacht.

Das zeigt, wie wenig die vordergründig hehren Absichten der Digitalkonzernwert sind. Seit Jahren betonen Forscherlnnen, dass wir uns im Bereich der künstlichen Intelligenz nicht auf die freiwillige Selbstregulierung verlassen dürfen. Und weil diverse Polizeien ohnehin nutzen, was auf dem Markt verfügbar ist, hilft nur eine griffige Gesetzgebung. FLORIAN WÖSTHOLZ

#### RUEDI WIDMER

#### **Unten links**





Eroberung des Kantons Graubünden: Begleitfahrzeug zur Tour de Suisse bei Davos, frühe fünfziger Jahre. FOTO: ETH-BIBLIOTHEK ZÜRICH, COMET PHOTO AG

## **AUTOMOBILISMUS**

# Die grosse Irrfahrt

In den Städten gerät das Auto in die Defensive, die Coronapandemie beschleunigt den Trend. Überraschend? Erstaunlich ist vielmehr, dass die Vorherrschaft des Automobilismus so lange angehalten hat: ziemlich genau hundert Jahre.

# VON MARCEL HÄNGGI

Am 9. Februar schoss der Gewerbeverband in Basel-Stadt ein Eigentor: Mit einer Volksinitiative wollte er mehr freie Fahrt für das Auto im Stadtkanton. Der Kantonsrat stellte dem einen anderen Vorschlag entgegen, der in die umgekehrte Richtung zielte – und an der Urne gewann: Ab 2050 sind im Stadtkanton nur noch «flächeneffiziente, emissionsarme, klima- und ressourcenschonende» Fortbewegungsarten zugelassen.

Am selben Abstimmungssonntag lehnte der Kanton Zürich den Rosengartentunnel ab. Er hätte Zürich Wipkingen von der automobilen Plage auf der Rosengartenstrasse befreien sollen. Doch gerade in Wipkingen war die Ablehnung besonders wuchtig. Der Grund: Mit dem Tunnel wäre die Stadt für den Autoverkehr noch attraktiver geworden.

Die Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs durch den Bau neuer Strassen lindern zu wollen, war jahrzehntelang eine mehrheitsfähige Idee. Jetzt verfängt sie nicht mehr. Auch die Fertigstellung des 1960 beschlossenen Nationalstrassennetzes stösst auf ihren letzten Kilometern auf heftigen Widerstand aus den Städten, die davon «profitieren» sollten – Biel, Luzern, Lausanne (siehe WOZ Nr. 6/20).

Das Auto erfährt derzeit einigen politischen Gegenwind, im Ausland mehr noch als in der Schweiz. Die belgische Stadt Gent hat die Autos ziemlich radikal aus der Stadt verbannt, Birmingham will das System kopieren. Grossstädte wie Barcelona, Kopenhagen, Singapur oder Palermo befreien sich vom Autoverkehr. Im Wahlkampf um die Mairie von Paris versprach Amtsinhaberin Anne Hidalgo Anfang des Jahres, die Zahl der Privatautos halbieren zu wollen, und wenn ihre Konkurrentinnen auch nicht so weit gingen, stellte doch keine Hidalgos bisherige Verkehrspolitik infrage.

Die Coronapandemie beschleunigt nun diesen Trend. Die Mailänder Stadtregierung wollte ihre Stadt sowieso vom Auto befreien, im Lockdown hat sie nun kurzfristig 35 Kilometer Autofahrbahnen den Velofahrerinnen und Fussgängern umgewidmet. New York tat dasselbe auf 160 Kilometern. Viele deutsche Städte, aber beispielsweise auch Bogotá, markieren kurzfristig neue Velospuren, in Vilnius dürfen die Restaurants ihre Tische auf die Fahrbahnen stellen. In Italien zahlt der Staat bis 500 Euro an den Kauf eines Velos, und sogar die britische Regierung will Fussverkehr, Fahrräder und Busse auf Kosten der Privatautos fördern. Die Schweiz folgt zögerlich - Genf und Lausanne haben «Pop-up Bike Lanes» erstellt, der Kanton Waadt will neu 100 Kilometer Strassen mit Radwegen versehen, und die Städtekonferenz Mobilität schreibt, man müsse den «Schub, den die platzsparenden, gesundheitsfördernden und leisen Fortbewegungsarten in der Coronakrise erfahren haben», nutzen, «um ihnen dauerhaft ein grösseres Gewicht zu geben». Es ist ein Paradigmenwechsel: Jahrzehntelang dominierte in der Verkehrspolitik die Logik «Das Auto braucht viel Platz, also bekommt es viel Platz». Nun, wo alle Distanz halten sollten, geht es darum, das am meisten Platz fressende aller Verkehrsmittel zurückzudrängen.

Erleben wir eine Welle der Autofeindlichkeit, wie AutolobbyistInnen klagen, einen «Krieg «Velo gegen Auto», wie der Aargauer FDP-Ständerat Thierry Burkart twitterte? Oder sollte man eher darüber staunen, dass die Epoche der Autofreundlichkeit so lange gedauert hat?

# Spielzeuge der Reichen

Nämlich hundert Jahre: Was nun in den 2020er Jahren zu Ende gehen könnte, hat sich in den Zwanzigern des letzten Jahrhunderts durchgesetzt. Ende der 1920er Jahre «verschwand der Widerstand gegen das Automobil (...) und machte einer breiten Akzeptanz Platz», schreibt der Autohistoriker Christoph Maria Merki. Noch 1920 war keineswegs gewiss, dass es so kommen würde.

Zum Massenverkehrsmittel wurde das Auto zwar erst ab den 1950er Jahren. Die Politik ging zunehmend von dem



Privileg der Oberschicht: Ohne körperliche Anstrengung vorankommen. Berner Bubenbergplatz, Mitte der dreissiger Jahre. FOTO: MARTIN HESSE, BURGERBIBLIOTHEK BERN

Ideal aus, dass jeder Haushalt ein Auto besitzen sollte. 1950 waren 31, 1960 schon 96 und 1970 224 Autos pro tausend Einwohner-Innen zugelassen (heute sind es 540). Die Grundlage für das Auto als Massenverkehrsmittel,wurde aber vor dem Krieg gelegt.

Das technische Gerät Automobil stammt aus dem 19. Jahrhundert: Autos mit Elektro- und Verbrennungsmotor wurden in den 1880ern erfunden (zuvor schon gab es mit Dampfmaschinen angetriebene Fahrzeuge). Aber diese Geräte waren (wie übrigens auch die ersten Velos) nicht viel mehr als Spielzeuge einiger Reicher. Im Ersten Weltkrieg wurden Lastwagen zu einem militärisch wichtigen Verkehrsmittel; viele Wehrmänner fuhren nun erstmals in einem Motorfahrzeug mit. Auch die Post stieg allmählich von Kutschen auf Busse um und ermöglichte so einer breiten Bevölkerung Fahrten mit einem Motorfahrzeug. Um aber das Leben und die Umwelt radikal umgestalten zu können, musste das Auto zum Teil eines Systems werden: Fahrzeuge, Infrastrukturen, Mentalitäten, Gesetze und Rechtspraxis entwickelten sich gemeinsam und beeinflussten sich wechselseitig. Erst dieses System brachte das hervor, woran man heute beim Wort «Auto» denkt.

Dieses System bildete sich wesentlich in den 1920er Jahren heraus. Zu dieser Zeit hatte sich auch die Sozialgeschichte des Au-



Fünf Mal stimmten die Bündner gegen das Auto.

jungen reichen Männern gefallen; als Verkehrsmittel setzte man lieber auf das Auto, war es doch seit jeher das Privileg der Oberschicht, ohne körperliche Anstrengung voranzukommen.

tos von der des Velos abgespalten. Als Sportgerät hatte das Velo den

# Graubündens langer Widerstand

Die grosse Mehrheit war zunächst keineswegs geneigt, einer kleinen Minderheit für dieses Privileg die öffentlichen Strassen zu überlassen. Am spektakulärsten leistete die Mehrheit in Graubünden Widerstand. Hier war das Auto ein Vierteljahrhundert lang verboten.

1897 kauft sich der Regierungsratspräsident als erster Bündner ein Auto. Er gibt es schon bald wieder zurück: Für die Bergstrassen der Landschaft Davos, wo er wohnt, taugt es nicht. Drei Jahre später wird auf den Bündner Strassen ein rotes Auto gesichtet. Die Zeitungen berichten; in Scuol fährt eine Kutsche in den Strassengraben, weil die Pferde scheuen. Ein Fahrgast droht mit einer Schadenersatzklage. Die Regierung handelt sofort und verbietet Autos. Als das Parlament das Verbot 1907 ein wenig lockern will, scheitert sa an der Urne grandios. 1911 wird eine Volksinitiative mit grosser Mehrheit angenommen, die ein totales Autoverbot in die Kantonsverfassung schreibt.

Damals ist Graubünden schon eine international renommierte Reisedestination. Die Hoteliers wollen vom Auto nichts wissen: Ihre Gäste suchen Ruhe und reisen mit der Rhätischen Bahn an, der man, für viel Geld gebaut, nun keine Konkurrenz zumuten will.

Der Krieg bringt zwangsweise eine Lockerung des Verbots für Lastwagen der Armee und damit eine grosse finanzielle Belastung für die Gemeinden, die die Strassen und Brücken lastwagentauglich ausbauen müssen. Im letzten Kriegsjahr lässt die Bündner Re gierung vierzehn Lastwagen zur Versorgung zu, weil das Futter für Kutschenpferde zu knapp ist; ab 1919 fährt ein Postauto von Chur auf die Lenzerheide. Am liebsten würde die Regierung das Verbot aufheben, zumal nun auch die Hoteliers die Seite gewechselt haben. Von 1919 bis 1925 müssen die Bündner siebenmal an der Urne über die Autofrage befinden. Fünfmal fällt das Verdikt gegen das Auto aus. 1923 stimmen die Bündner «autofreundlich», indem sie probeweise drei Strecken dem Autoverkehr freigeben, nur um im Januar 1925 zum totalen Verbot von 1911 zurückzukehren. Nicht einmal Krankenautos sind erlaubt. Doch nur fünf Monate später fällt das Autoverbot. Zwar ist die Zahl der Befürworter nicht grösser als im Januar, aber den Gegnern fehlen jetzt 2000 Bauern, die auf den Maiensässen und Alpen sind. Die Niederlage ist definitiv: Es gibt keine weiteren Volksabstimmungen über die Zulassung von Autos

Man nennt den Autoverkehr «Privatverkehr», aber das private Fahrzeug taugt nichts ohne geeignete Strassen, wie schon der Bündner Regierungsratspräsident 1897 erfahren musste. Darüber, wer dieses öffentliche Gut beanspruchen darf, stritt Graubünder «Bündner Volk, wach auf!», verkündete ein Abstimmungsplakat 1920: «Vor neun Jahren hast du dich mit gewaltiger Wucht geweigert, dein freies Alpenland zum Tummelplatz des Autos erniedrigen zu lassen (...). Im nächsten Sommer soll das Auto auf deinen

Strassen fahren. Willst du das?» 1925 hiess es in einem Zeitungsinserat: «Bündnervolk! Du hast vor Jahrhunderten nicht zuletzt für die Freiheit der Strassen die Zwingherrenburgen gebrochen, dass heute diese modernen Strassenzwingherren nicht aufkommen. (...)

Das totale Autoverbot in Graubünden war ein Spezialfall, aber in vielen Bergkantonen waren Autos nur auf ausgewählten Strassen zugelassen. Autoverbote gab es in zahlreichen Ländern, auch in den USA verboten einige Countys das Auto. Man wollte die Strasse nicht kampflos dem viel stärkeren Auto überlassen, das einen zunehmenden Blutzoll forderte. 1928 töteten Autos in der Schweiz 384 Menschen. Bei einem Bestand von gut 100000 Fahrzeugen hiess das: Einer von 250 Autofahrern tötete einen Menschen.

#### Eine gespenstische Disziplinierung

Sogar in den USA, wo das Auto schon auf dem Weg zum Massenverkehrsmittel war, fürchtete die Autolobby angesichts der vielen getöteten Kinder noch in den 1920er Jahren, die Stimmung könnte sich gegen das Auto richten. Sie hatte eine Strategie, wie das abzuwenden sei: Die Opfer mussten zu Schuldigen gemacht werden. Automobilverbände führten gemeinsam mit den Polizeien Kampagnen zur Verkehrserziehung, deren unterschwellige Botschaft lautete: Wenn du nicht aufpasst, bist du selber schuld, wenn ein Auto dich überfährt.

#### Stadtklima-Initiativen

1992 gründeten verkehrspolitisch Interessierte den Verein «umverkehR», um der Verkehrsentwicklung in der Schweiz eine andere Richtung zu geben. Ihre Volksinitiative verlangte, den motorisierten Individualverkehr innert zehn Jahren zu halbieren. 2000 wurde sie mit nur 21 Prozent Ja-Stimmen abgelehnt.

2008 lancierte der Verein in sechs Städten «Städte-Initiativen», die verlangten, die Strassenkapazität zu begrenzen und den öffentlichen Verkehr zu fördern. Zürich, Genf und St. Gallen nahmen die Initiative an, Basel, Luzern und Winterthur einen Gegenvorschlag. In Biel und Thun sind Städteinitiativen hängig.

Ende 2019 beschloss «umverkehR» seinen jüngsten Streich: In mehreren Städten – voraussichtlich St. Gallen, Basel, Bern, Zürich, Genf und Winterthur – sollen «Stadtklima-Initiativen» lanciert werden. Die Initiativen verlangen, dass zehn Jahre lang jedes Jahr ein halbes Prozent des Strassenraums in Grünfläche und ein weiteres halbes in Fuss- und Velowege, Bus- und Tramspuren umgewandelt werden.

«Nicht spielen auf der Strasse!», verkündete die Kantonspolizei Basel-Stadt den Kindern 1927 in einem Leporello. Was jahrhundertelang selbstverständlich gewesen war, wurde nun verboten, die Mobilität der Kinder wurde der Automobilität geopfert. Der ACS liess 1934 eine Serie von Schulwandbildern drucken. Das Bild «Der

geordnete Strassenverkehr in der Stadt» zeigt eine gespenstisch disziplinierte Gesellschaft, in der von einem Polizisten zurechtgewiesen oder von der Kinderfrau zurückgehalten wird, wer aus der Reihe tanzen will.

Zur Disziplinierung gehörten auch die Fussgängerstreifen, die kurz vor 1920 erstmals auftauchten. Fussgängerstreifen mögen heute als etwas Fussgängerfreundliches erscheinen, sagen sie doch: «Hier hast du Vortritt.» Damals aber sagten sie vor allem: «Überall sonst hast du nichts zu suchen.» Auch hier wurde ein jahrhundertealtes Recht der Gehenden zurückgestutzt. Das widersprach nicht nur dem Rechtsempfinden der meisten Leute, auch die Gerichte akzeptierten diese Einschränkung vorerst nicht. 1922 hält das Aargauer Obergericht klipp und klar fest, «dass ein Fussgänger auf der Strasse völlig frei ist, wo er gehen will, dass ferner auch schwerhörige Personen, ja sogar Taubstumme und Leute mit schweren Holzschuhen die Strasse betreten dürfen. Denn die Fussgänger gefährden andere nicht; das Gefahrenmoment aber schafft das Automobil.»

Die Logik des Urteils ist heute nicht weniger richtig als damals, nur käme man damit vor Gericht längst nicht mehr durch. Hätte sich die Gerichtspraxis nicht geändert,

Wieso nur zeigen

zu bewerbende

Landschaft?

Autowerbungen das

Auto meist in einer

ansonsten autofreien

wäre der Automobilismus, wie es ihn heute gibt, unmöglich geblieben.

Aber auch die AutolenkerInnen mussten diszipliniert werden. Strassenverkehrsgesetze waren Sache der Kantone, die durch interkantonale Konkordate etwas Einheit herzustellen versuchten. Nicht alle Kantone beteiligten sich.

Das Konkordat von 1914 erlaubte Autos, innerorts so schnell «wie ein trabendes Pferd» (achtzehn Stundenkilometer) und ausserorts vierzig Stundenkilometer zu fahren. Durchsetzbar waren diese Limits nur schwer, gab es doch keine brauchbaren Geschwindigkeitsmesser. Eine frühe Form eines Tachometers war ein Spei-

chenrad mit Gewichten an den Speichen, die ab einem gewissen Tempo durch die Fliehkraft nach aussen getrieben wurden. Wollte die Polizei die Geschwindigkeit messen, steckte sie eine Strecke ab und mass, wie lange ein Fahrzeug brauchte, um sie zu durchfahren.

1921 erhielt der Bund durch einen neuen Verfassungsartikel die Kompetenz, den Strassenverkehr zu regeln. Bis das erste Strassenverkehrsgesetz erlassen wurde, dauerte es allerdings noch elf Jahre. Für das Problem der Höchstgeschwindigkeit wählte man in diesem Bundesgesetz eine einfache Lösung: Es gab keine mehr. «Mit einengenden Geschwindigkeitsvorschriften an Orten, wo ein zwingender Grund fehlt», so argumentierte der Bundesrat in seiner Botschaft, «ist noch nie der Versuchung nach Steigerung des Fahrtempos oder gar einem rücksichtslosen Geschwindigkeitskoller Einhalt geboten worden. Deshalb erscheint es uns viel richtiger, wenn der Fahrzeugführer ganz allgemein dazu verhalten wird, so zu fahren, dass er sein Fahrzeug jederzeit beherrscht.» Eigenverantwortung statt Vorschriften: Das Mantra kennt man bis heute. Die Unterordnung der FussgängerInnen unter den Motorverkehr

war nun Gesetz: «Der Fussgänger hat sich auf unübersichtlichen Strassenstrecken an die Strassenseite zu halten; ebenso, wenn Motorfahrzeuge herannahen. Beim Vorhandensein von Trottoirs und besonders Fussgängerstreifen hat er diese zu benützen.»

Erst 1958 führte das Parlament wieder Tempolimits ein, gegen den Willen des Bundesrats, der sich 1955 – im Jahr, als die Zahl der Verkehrsunfalltoten erstmals das Tausend überschritt – noch dagegen ausgesprochen hatte.

#### Das falsche Freiheitsversprechen

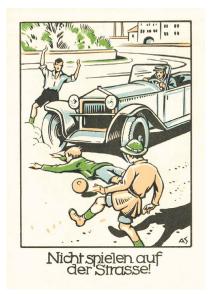
Hätte man um 1900 geweissagt, das Auto werde eine Million Menschen töten, es wäre wohl überall verboten worden. Heute aber tötet das Auto weltweit weit mehr als eine Million Menschen pro Jahr – nur in Unfällen, die vorzeitigen Todesfälle wegen Umweltfolgen des Autos nicht mitgezählt. Und während also die Kosten des Automobils alles übersteigen, was der schlimmste Pessimist erwartet hätte, erweist es sich als dysfunktional, was seinen Nutzen angeht: Es verspricht Mobilität, aber nirgends ist man immobiler als im Au-

tositz, festgezurrt mit Sicherheitsgurten, und die mit Bewegungsmangel einhergehenden Krankheiten nehmen stetig zu. Es verspricht, Menschen zusammenzuführen, aber nirgends ist der Mensch asozialer als eingekapselt in eine Blechkiste und ausgestattet mit 150 und mehr Pferdestärken. Vor allem verspricht es Freiheit – dabei ist kaum ein Lebensbereich durch Vorschriften so streng geregelt wie der Strassenraum.

Je schlimmer aber das Auto wütete und je weniger es seine Versprechen erfüllte, desto mehr schien es unentbehrlich. Das technische System des Automobilismus hatte seine Zwänge und Pfadabhängigkeiten geschaffen. Die Elemente des Systems – Fahrzeuge, Strassen, Raumstrukturen,

Institutionen, Geseize, Mentalitäten – haben sich über hundert Jahre miteinander entwickelt, bedingen und stützen sich gegenseitig. Dass man den Kindern das kindliche Verhalten im öffentlichen Raum zu deren Schutz abtrainieren muss, fällt den Eltern, die selber schon so aufgewachsen sind, schon gar nicht mehr auf. Besonders augenfällig wird die Gewöhnung, wenn man sieht, wie Wörter ihre Bedeutungen verändert haben. Das erste Strassenverkehrsgesetz der Welt, der britische «Locomotive on Highways Act» von 1861, hatte zum Zweck, den «Verkehr» vor den Fahrzeugen zu schützen. Mit «traffic» waren die Menschen gemeint, die eine Strasse bevölkern. Heute nennt man Innenstädte, in denen ein Fahrverbot gilt, «verkehrsfrei» – auch wenn es darin von Menschen wimmelt.

Heute aber sind die FürsprecherInnen des automobilen Systems zumindest in den Städten in der Defensive. Ihr Hauptargument, mit dem sie ihr Lieblingsgerät verteidigen, lautet, dass es halt Leute gebe, die auf das Auto angewiesen seien: Sie argumentieren nicht mehr mit einer Freiheit, die es zu ermöglichen, sondern mit einem Zwang, dem es stattzugeben gelte. Aber wenn die Diskre-



Die Mobilität der Kinder der Automobilität geopfert:
Leporello, 1927. BILD: JUSTIZ- UND SICHERHEITSDEPARTEMENT BASEL-STADT

panz zwischen Freiheitsversprechen und Systemzwängen zu offensichtlich wird, beginnt das System zu kollabieren. Es sieht so aus, als hätte uns die Pandemie diesen Moment etwas näher gebracht.

Man kann diese Entwicklung nun als «autofeindlich» beklagen, und einem eingefleischten Autofreund oder einer eingefleischten Autofreundin wird dieser Text ein Beleg solcher Autofeindlichkeit sein. Ihnen sei ein kleines, dreckiges Geheimnis verraten: Die meisten Autowerbungen zeigen das zu bewerbende Auto in einer ansonsten autofreien Landschaft. Und als vor zwei Jahren erstmals seit langem ein Autorennen in der Schweiz stattfand – die Formel E in Zürich -, schaltete der Hauptsponsor, eine Bank, ganzseitige Zeitungsinserate, in denen sie ihre Vision der Mobilität der Zukunft darstellte. Ein Bild zeigte die Zürcher Bahnhofstrasse mit Schwebebahn (so stellte sich schon Fritz Lang 1927 seine Zukunftsstadt Metropolis vor), einem ufoartigen Aufbau auf dem Bahnhofsgebäude (so sehen Zukunftsvisionen seit den 1950er Jahren aus), einem Velo, FussgängerInnen, kleinen Roboterfahrzeugen - aber ohne Autos, lediglich ganz im Hintergrund waren ein paar entfernt autoähnliche Fahrzeuge zu sehen.

Auch potenzielle Autokäufer sowie Autorennsponsorinnen stellen sich die ideale Welt heute autofrei vor.



Von der Freiheit, im Stau zu stehen: Rückreiseverkehr aus dem Engadin am Julierpass. FOTO: ARNO BALZARINI, KEYSTONE