



SANNE DE WILDE

FOTO-TABLEAU

Farbe ist nur ein Wort 4/5

Fotografie und Film haben zur Genüge bewiesen, welche nuancierte Paletten, welche stringente Bildaussagen mit der Schwarz-Weiss-Aufnahme erzielt werden können. Aber auch begeisterte Verfechter dieser Kunst würden wohl nicht ohne weiteres auf die Pracht der Farben verzichten wollen. Die 1987 in Antwerpen geborene Fotografin Sanne De Wilde hat sich im Rahmen eines ihrer Projekte auf die Begegnung mit Menschen eingelassen, denen sich die Welt aufgrund einer Erbkrankheit nur in diffusen Grautönen zeigt; aber statt die Farbenblindheit als Defekt darzustellen, malt sie sich – buchstäblich – auch deren Möglichkeiten aus. Was, wenn wir die Dinge so wild und bunt imaginieren könnten, wie es unserer Stimmung entspricht? Dann kämen vielleicht Landschaften heraus wie dieser mit einer Infrarotkamera fotografierte Palmenhain.

Verkehrsentwicklung in Deutschland

Mehr Zug für die Bahn

Gastkommentar
von OLIVER SCHWEDES

Die Deutsche Bahn hat eine Qualitätsoffensive eröffnet und führt in Kürze die neue Generation von ICE-Zügen ein. Durch eine kontinuierliche Attraktivitätssteigerung hat die Deutsche Bahn in den letzten zwanzig Jahren viele Kunden und Kundinnen hinzugewonnen. Doch trotz dieser Erfolgsbilanz, die sich wohl auch mit der derzeitigen Qualitätsoffensive fortsetzen wird, ist es der Deutschen Bahn bisher nicht gelungen, der Strasse Marktanteile abzugewinnen. Für die Ökonomen drückt sich in der im Vergleich zur Strasse relativ schwachen Nachfrage bei der Bahn die geringere Attraktivität des Verkehrssystems Schiene im Vergleich zur Strasse aus.

Eine solch einseitige ökonomische Betrachtung verkennt, dass Märkte immer politisch gestaltet sind. Dass 60 Prozent der deutschen Premiumfahrzeuge als Dienstwagen verkauft werden, liegt daran, dass die öffentliche Hand den Erwerb von Dienstwagen jedes Jahr mit Steuervergünstigungen in Höhe von fünf Milliarden Euro unterstützt. Die Politik weiss, dass diese teuren Limousinen ohne die staatliche Subventionierung kaum noch verkauft würden, und unterstützt daher bewusst die deutsche Automobilindustrie. Mit demselben Geld liesse sich natürlich auch die Bahncard 100 subventionieren, und damit liessen sich für die Bahn zusätzliche Kunden gewinnen.

Neben den fünf Milliarden Euro für das Dienstwagenprivileg gibt die öffentliche Hand in Deutschland jedes Jahr weitere fünf Milliarden Euro für die sogenannte Pendlerpauschale aus. Damit werden die besonders hohen Pendlerkosten für Autofahrer gemildert und der Berufsverkehr mit dem Auto finanziell unterstützt. Mit demselben Geld hätten auch die in den letzten Jahren stetig gewachsenen Trassenpreise subventioniert und damit gleiche Wettbewerbschancen von Bahn und Strasse herbeigeführt werden können. Stattdessen sind die Kosten für die Lkw-Maut in den letzten Jahren stetig gesunken.

Schliesslich gibt die öffentliche Hand jährlich acht Milliarden Euro aus, um die «deutsche Ingenieursleistung» Dieselmotor zu subventionieren. Nicht erst seit dem sogenannten Dieselskandal konnte sich dieses Hightech-Produkt am Markt offensichtlich nicht behaupten. Insbesondere mit Blick auf die allenthalben geforderte Durchsetzung der Elektromobilität erscheint diese Subventionierung kontraproduktiv. Vielmehr würde man erwarten, dass mit demselben Geld die Elektrifizierung der Deutschen Bahn abgeschlossen wird. Wir sprechen also von Steuergeldern in Höhe von achtzehn Milliarden Euro, mit denen das Verkehrssystem Strasse Jahr für Jahr auf Kosten der Schiene subventioniert wird. Mit dem

Geld könnte auch jedes Jahr eine Strecke der Länge München–Berlin finanziert werden, und es wären immer noch acht Milliarden Euro übrig.

Aber selbst wenn die exorbitanten finanziellen Fehlanreize zugunsten der Strasse korrigiert würden, würde die Deutsche Bahn noch keinen Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung leisten. Das zeigt das Beispiel der Schweizer Bundesbahnen, die vom Staat seit Jahrzehnten erfolgreich unterstützt werden und ein in jeder Hinsicht vorbildliches Eisenbahnsystem hervorgebracht haben. Gemessen an den pro Kopf zurückgelegten Kilometern, fährt die Bevölkerung der Schweiz doppelt so viel Eisenbahn wie die deutsche Bevölkerung – auch, weil das Schweizer Generalabonnement rund zwanzig Prozent günstiger ist als die deutsche Bahncard 100. Zusätzlich legen die Schweizerinnen und Schweizer aber auch noch

Die ökonomische Betrachtung verkennt, dass Märkte politisch gestaltet sind.

mehr Kilometer mit dem Pkw zurück als die deutschen Bundesbürger und verfügen pro Haushalt über mehr Autos. In der Summe ist die Nachhaltigkeitsbilanz der Schweizer Bevölkerung daher negativer als die der Deutschen.

Der Vergleich zwischen Deutschland und der Schweiz öffnet den Blick für zwei basale verkehrswissenschaftliche Einsichten: Erstens ist ein erfolgreiches Eisenbahnsystem auf ein politisches Commitment angewiesen, das sich für eine attraktive Eisenbahn einsetzt. Zweitens erfordert eine nachhaltige Verkehrsentwicklung darüber hinaus politische Massnahmen, die die Attraktivität des Autoverkehrs vermindern. Die Deutsche Bahn benötigt mehr Zug, aber eine zukunftsfähige Gesellschaft weniger Auto.

Oliver Schwedes ist Leiter des Fachgebiets Integrierte Verkehrsplanung am Institut für Land- und Seeverkehr der Technischen Universität Berlin. Der Beitrag entstand im Rahmen des NZZ-Podiums Berlin zum Thema «Eisenbahn» vom 13. 9. 2017.

Sezessionskonflikt in Spanien

Gewaltspirale verhindern

Gastkommentar
von LARS-ERIK CEDERMAN

Nach dem Ende des Ost-West-Konflikts schien es, als ob Territorialkonflikte in multiethnischen Staaten zunehmend durch Kompromisse, wie z. B. Autonomie und Föderalismus, friedlich beigelegt werden könnten. In den letzten Jahren stiess dieses Regime des Entgegenkommens jedoch an seine Grenzen. Statt Globalisierung und Integration breitete sich der ethnonationalistische Populismus aus. Einer der problematischen Aspekte der bröckelnden liberalen Weltordnung ist, dass Staatsgrenzen zunehmend infrage gestellt werden. Der Streit zwischen Madrid und Barcelona über den politischen Status von Katalonien ist nur das jüngste Beispiel dieser Entwicklung.

Mit dem massiven Einsatz von Polizeigewalt der spanischen Zentralregierung am 1. Oktober hat der Konflikt eine neue, verstärkt explosive Phase erreicht – beide Seiten müssen nun unter Druck gesetzt werden, eine friedliche Lösung zu finden. Darauf zu insistieren, dass das unilaterale Referendum *stricto sensu* illegal war, verkennt die politische Dynamik der Situation. Die teilweise Aufhebung des Autonomiegesetzes von 2006 im Jahre 2010 durch das spanische Verfassungsgericht, auf externen Druck des Partido Popular, hat das Verhältnis zwischen den beiden Parteien vergiftet. Seit dem Anfang der Amtszeit von Mariano Rajoy hat die ideologische Kompromisslosigkeit seiner Regierung viele Gelegenheiten blockiert, eine Lösung auf Verhandlungsbasis zu finden, was in die Hände der radikaleren Separatisten gespielt hat.

Warum spielt die Unterminierung der Autonomie eine entscheidende Rolle? Systematische Analysen von Sezessionskonflikten zeigen, dass Autonomiereformen Bürgerkriege in den meisten Fällen verhindern, weil solche Kompromisse die ursprüngliche Unzufriedenheit der Abtrünnigen mindestens teilweise reduzieren. Auch wenn argumentiert wird, dass Autonomie entlang ethnischer Linien die Spaltung von Mehrvölkerstaaten zementiere und den ersten Schritt zur Auflösung der territorialen Integrität darstelle, bestätigt unsere Forschung doch, dass Dezentralisierung, insbesondere wenn sie mit Machtteilung am Zentrum des Staates kombiniert ist, einen konfliktvorbeugenden und -lösenden Effekt hat.

Was aber noch wichtiger ist: Der Entzug von Autonomierechten erhöht das Konfliktrisiko deutlich. Dieser Effekt ist umso dramatischer, je mehr Reformen schon in Kraft sind, im Vergleich zu Situationen, in denen keine Konzessionen offeriert wurden. Dies zeigen Beispiele wie die Abschaffung der Autonomierechte von Kosovo 1989 oder die Aufhebung von Russisch als Amtssprache in der Ukraine 2014. Die Verschärfung der

Minderheitspolitik hat in diesen Fällen massgeblich zum Ausbruch von Bürgerkriegen beigetragen. Der Schock des Entzugs produziert gefährliche Unzufriedenheit, die Konflikte massiv verschärfen kann, indem sie die Position der Kompromisswilligen auf beiden Seiten unterminiert.

Regierungen, die nicht nur zentralisieren, sondern auch Gewalt gegen die Zivilbevölkerung einsetzen, spielen mit dem Feuer. Auch dafür gibt es Belege. Wie Gideon Rachman in der «Financial Times» bemerkt, sind die Grenzen der europäischen Staaten weitgehend das Resultat gewaltsamer Auseinandersetzungen. Auch wenn Russlands Annexion der Krim ein anderes Bild suggeriert, untersagt das völkerrechtliche Prinzip der territorialen Integrität gewaltsame Grenzveränderungen. Das heisst jedoch nicht, dass Regierungen das Recht haben, Gewalt anzuwenden, um die bestehenden Grenzen zu verteidigen. Genauso wenig legitim ist es für die Separatisten, gewaltsame Methoden anzuwenden.

Es gibt mit anderen Worten keine Alternative zu einer Verhandlungslösung, die auch eine legitime, von beiden Seiten anerkannte Volksabstimmung enthalten könnte. Die Abstimmung über die Unabhängigkeit Schottlands 2014 zeigt, dass Referenden dieser Art nicht zwangsläufig territoriale Zersplitterung verursachen. Ganz im Gegenteil können sie sogar zu einer Entschärfung des Konflikts beitragen, wenn sie nicht wie im Falle Spaniens regelwidrig und ohne Einwilligung beider Seiten durchgeführt werden. Eine friedliche Lösung muss notwendigerweise auch Rechtsgarantien für die im neuen Staatsgebiet verbleibende spanische Minderheit umfassen.

Die spanische Regierung kann sich nicht ewig hinter der formalen Rechtsstaatlichkeit verstecken, solange sie keine ernstgemeinten Möglichkeiten anbietet, das Verhältnis zwischen Madrid und Barcelona neu zu verhandeln. Madrids jüngste Drohung, die Reste der Autonomie aufzuheben, bringt vielmehr die autoritären Tendenzen der konservativen Kräfte zum Ausdruck, die unbehagliche Erinnerungen an Spaniens Vergangenheit wecken. Mehr Repression und Polizeigewalt lassen den Konflikt weiter ausser Kontrolle geraten und machen ihn letztlich zu einer europäischen Angelegenheit. Die politische Gemeinschaft Europas ist gut beraten, sich sofort einzumischen, um zu verhindern, dass sich die Spirale der Gewalt noch weiterdreht.

Leider leben wir in einer Ära, in der das Undenkbare denkbar geworden ist. Wir können uns nicht mehr den Luxus leisten, die friedliche und liberale Ordnung Europas als selbstverständlich zu betrachten – wir müssen sie aktiv verteidigen.

Lars-Erik Cederman ist Professor für Internationale Konfliktforschung an der ETH Zürich.