

# Der Kurzschluss der Bürgerlichen



Bild: ©rezmik\_val - stock.adobe.com

**Am letzten Wochenende sind die bürgerlichen Parteien in Basel und Zürich mit Autovorlagen krachend gescheitert. In Basel haben sie geradezu eine Ohrfeige kassiert. Im Nachgang zu solchen Abstimmungen pflegt man dazu aufzufordern, die Ideologie beiseite zu lassen und sich pragmatischen Fragen zu widmen. Wir machen heute das Gegenteil: Wir schauen auf die Ideologie und fragen uns, warum die bürgerlichen Parteien so bedingungslos dem Auto verfallen sind. So viel sei verraten: Es hat mit einem Kurzschluss zu tun.**

Die Abstimmung liess keine Zweifel offen: Mit 65,2 Prozent Nein-Stimmen lehnten die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Basel-Stadt die autofreundliche Volksinitiative «Zämme fahre mir besser» des Basler Gewerbeverbands ab. Zwei Drittel der Stimmenden gaben der Initiative eine Abfuhr, und dies, obwohl sich alle bürgerlichen Parteien geschlossen dahinter gestellt hatten.<sup>1</sup> Der Volksinitiative «Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer» ging es mit 57,7 Prozent Nein-Stimmen nicht viel besser. «Das Vorhaben der Bürgerlichen, die rot-grüne Verkehrspolitik zu korrigieren, wird zum Bumerang», schrieb die «NZZ».<sup>2</sup> Christian Keller prophezeite in einem Kommentar auf «Prime News» deshalb den Bürgerlichen kommende Desaster: «Leider muss angesichts der aktuellen politischen Gemengelage davon ausgegangen werden, dass sich die linke Dominanz im Stadtkanton nochmals akzentuieren wird.»<sup>3</sup>

Das liest sich gut und schrecklich. Bloss: Es ist falsch. Basel ist keineswegs «rot-grün», wie die «NZZ» schreibt, und die «linke Dominanz», die Keller an die Wand malt, ist ein Märchen. SP und Grüne haben im Grossen Rat zusammen nur gerade 48 Sitze. Die bürgerlichen Parteien LDP, SVP,

FDP, CVP/EVP und GLP haben mit 52 Sitzen die Mehrheit.<sup>4</sup> Und das ist nicht nur im Parlament so. Die Baslerinnen und Basler sind keineswegs einfach links. Ich würde sogar behaupten, sie seien eigentlich recht bürgerlich. Bloss decken sich die Anliegen vieler Menschen in der Stadt, auch von bürgerlichen Menschen, nicht mehr unbedingt mit der politischen Stossrichtung der bürgerlichen Parteien in der Schweiz. Anders gesagt: Dass die Linken Abstimmungen gewinnen und die Bürgerlichen verlieren, liegt an der Sache, nicht an der Ideologie dahinter.

### **Dem Auto verfallen**

Das fällt vor allem in der Verkehrspolitik auf. Während die bürgerlichen Parteien (und mit ihnen der Gewerbeverband) weiterhin das Auto sehr hoch halten, verzichten immer mehr Menschen in der Stadt auf eine benzingetriebene Blechkarre. Auf tausend Einwohner kommen in Basel gerade einmal 334 Autos. Das ist der tiefste Wert aller Schweizer Städte. Seit 2010 ist dieser Wert um 5 Prozent zurückgegangen: Immer mehr Städtern ist das Auto egal.<sup>5</sup> Oder noch schlimmer: Autos werden als unangenehm empfunden. Sie stinken, sie sind laut, sie brauchen viel Platz. Trotzdem haben sich die bürgerlichen Parteien fast bedingungslos dem Auto verschrieben. Wie kommt das?

Dahinter steckt ein ideologischer Kurzschluss, der mit der Freiheit zu tun hat. Im Zentrum der bürgerlichen Politik steht die persönliche Freiheit. Sie sei «für einen offenen, fortschrittlichen und freiheitlichen Kanton», schreibt etwa die Basler FDP in ihrem Parteiprogramm.<sup>6</sup> Wesentlich präziser definiert die Basler LDP, was «liberal» heisst. Zusammenfassen lässt es sich wohl als individuelle Freiheit in Staat, Wirtschaft und Gesellschaft.<sup>7</sup> Die Schweizer Mutterpartei der beiden Basler Schwesterparteien, die FDP.Die Liberalen, schreibt, es gehe um «die freisinnigen und liberalen Werte Freiheit, Gemeinsinn und Fortschritt, an denen wir uns orientieren.»<sup>8</sup> Kurz: Es geht um die Freiheit.

### **Kurzschluss durch Werbung**

Die Freiheit also. Genau dafür stand das Auto jahrzehntelang. Sogar für «absolute Freiheit. Spontan dorthin fahren, wo ich will.» So steht es (heute noch) auf einer Werbeseite der Branchenorganisation Auto Schweiz.<sup>9</sup> Dass das Auto für Freiheit steht, ist jedoch keineswegs ein Naturgesetz. Es ist das Resultat jahrzehntelanger Werbung der Autoindustrie. «Vermittelt über die stereotype Werbephase der Produktüberlegenheit versprach die Werbung den Kunden einen individuellen Statuszuwachs und eine libidinöse Bereicherung ihres Alltags durch persönlichen Fahrspass und unbegrenzte automobiler Freiheit», schreibt Ingo Köhler in seinem Buch über Auto-Werbung.<sup>10</sup> Köhler spricht von einer «symbolhaften Verknüpfung von Automobilität, Freiheit und Wohlstand».<sup>11</sup> Früh wurde dem Auto dabei eine ideologische Komponente beigemischt. Köhler schreibt von einem «stabilen Konsens von Politik und Konsumenten». Der «automobile Individualismus» sei zum «erstrangigen Bedeutungsträger für Freiheit und Selbstverantwortung» geworden. Mehr noch: «Das im Auto erfahrbare Lebensgefühl wurde zum Abwehrinstrument gegen die Gefahr totalitärer Gesellschaftsentwürfe stilisiert.»<sup>12</sup>

Das Auto wurde also zum Symbol für Freiheit schlechthin. Mercedes Benz, VW und BMW wurden zum Abwehrinstrument gegen den Kommunismus. Die automobiler Werbeindustrie scheint diese Gleichsetzung

so effektiv in den Köpfen verankert zu haben, dass der Umkehrschluss heute selbstverständlich ist: Wer gegen das Auto ist, ist Kommunist. Wenn dem Auto gesetzliche Grenzen gesteckt werden, droht der Sozialismus (siehe Kommentar von Christian Keller). Das ist natürlich absurd – aber so effektiv kann Werbung sein. Das Problem der Bürgerlichen ist also ein durch Werbung verursachter Kurzschluss. Jahrelang galt Auto = Freiheit und es galt und gilt Freiheit = bürgerlich. Daraus entstand der Kurzschluss Auto = bürgerlich. In den Städten stimmt diese Gleichung aber schon lange nicht mehr. Zunehmend wird die Gleichung im ganzen Land angezweifelt.

### **Das Auto ist nur noch Belastung**

Der oberflächliche Grund dafür ist klar: Wer heute ins Auto sitzt, hat schon lange keine freie Fahrt mehr. Im Stau kommen keine Freiheitsgefühle auf. Wer auf der Autobahn eingezwängt in eine Blechlawine steht, fühlt sich im Gegenteil gefangen. Dazu kommt, dass das Auto am Zielort oft ein Klotz am Bein ist: Man muss einen Parkplatz finden (schwierig), dafür Gebühren zahlen (teuer) und immer zum Ausgangspunkt zurückkehren (mühsam). Wirkliche Freiheit verspricht der öffentliche Verkehr. Auf den Schienen hat die Bahn (meistens) freie Fahrt. Der Zielbahnhof befindet sich oft im Stadtzentrum. Man kann aussteigen und sofort mit Bummeln beginnen – und man kann ganz woanders wieder in den Zug einsteigen und nach Hause fahren. Unbelastet und entspannt. Dabei fühlt man sich viel freier als in einer Blechkarosse. In der Stadt kommt noch dazu, dass ihre Bewohner vor allem mit den negativen Seiten des Autoverkehrs konfrontiert sind: Autos stinken, sie sind laut, sie versperren viel Platz und sie sind gefährlich. Das Auto steht in der Stadt längst nicht mehr für Zukunft und Freiheit, sondern für Vergangenheit und Gefahr.

Die oberflächliche Freiheit ist das eine. Dazu kommt jedoch ein tiefer liegender Grund: Die Zeit des Besitzens ist vorbei. Das ist nun wahrlich keine mutige Aussage mehr. Bereits im Jahr 2000 hat der amerikanische Ökonom Jeremy Rifkin in seinem Buch «The Age of Access» geschrieben, das Industriezeitalter sei endgültig vorbei, der Kapitalismus ändere sich radikal (wohlgemerkt: er *verändert* sich, er wird nicht abgeschafft). Es komme künftig nicht mehr auf den Besitz, sondern auf den «Access» an, den raschen Zugang zu Ideen, Gütern und Dienstleistungen. In dieser «Zugangsgesellschaft» ist der flexible Zugang wichtiger als dauerhafter und schwerfälliger Besitz. Rifkin hat dieses Buch vor 20 Jahren veröffentlicht – mittlerweile hat ihm der Erfolg von Apple Music, Spotify, Netflix und vielen anderen Firmen recht gegeben. Es kommt nicht mehr darauf an, dass ich ein Buch, einen Film, ein Musikstück besitze, sondern dass ich Zugang dazu habe. Es nützt mir nichts, wenn ich ein Buch zu Hause besitze, es aber unterwegs brauche. Es ist viel nützlicher, wenn ich das Buch nicht besitze, aber digital jederzeit darauf zugreifen kann. Das gilt nicht nur für Bücher, Musik und Filme, sondern auch für Computerprogramme, Rechenleistung – und für Mobilität.

Wenn sich also die FDP wirklich Freiheit, Gemeinsinn und Fortschritt auf die Fahnen schreiben würde, müsste sie sich ganz schnell vom Fetisch Auto abwenden. Sie müsste die industrielle Besitzlogik hinter sich lassen und sich neuen ökonomischen Modellen zuwenden. Freiheit, Gemeinsinn und Fortschritt sind in der Stadt nun mal mit öffentlichem Verkehr,

Sharingmodellen und der Freiheit zu flanieren verbunden. Vor allem aber sollten sich die Bürgerlichen im Allgemeinen und die FDP im Besonderen um unsere digitalen Freiheiten kümmern. Doch davon nächste Woche mehr.

Basel, 14. Februar 2020, Matthias Zehnder [mz@matthiaszehnder.ch](mailto:mz@matthiaszehnder.ch)

PS: Nicht vergessen – [Wochenkommentar abonnieren](#). Kostet nichts, bringt jede Woche ein Mail mit dem Hinweis auf den neuen Kommentar und einen Buchtip. Einfach [hier klicken](#).

## Quellen

- 1 Vgl. SRF, 9. Februar 2020: «Basel will umweltfreundlichen Verkehr», <https://www.srf.ch/news/schweiz/abstimmungen-ober-rubrik/abstimmungen/kanton-basel-stadt-basel-will-umweltfreundlichen-verkehr>
- 2 «Neue Zürcher Zeitung», 10. Februar 2020, Seite: 13
- 3 «Prime News», 9. Februar 2020, <https://primenews.ch/articles/2020/02/fuer-die-buergerlichen-faengt-das-desaster-erst>
- 4 SP (35), Grünes Bündnis (13) haben zusammen 48 Sitze im Grossen Rat – LDP (15), SVP (15), FDP (11) CVP/EVP (8) und GLP (3) haben 52 Sitze. Siehe hier: <http://www.grosserrat.bs.ch/de/mitglieder-gremien/kraefteverhaeltnis>
- 5 Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt: Städtische Mobilität im Vergleich <https://www.statistik.bs.ch/nm/2017-staedtische-mobilitaet-im-vergleich-basel-zeichnet-sich-durch-umweltgerechte-mobilitaet-aus-bd.html>
- 6 FDP des Kantons Basel-Stadt, Parteiprogramm, <https://www.fdp-bs.ch/positionen/parteiprogramm/>
- 7 LDP Basel-Stadt: «Liberale Politik. Eine Standortbestimmung» <https://ldp.ch/wp-content/uploads/2019/04/Liberale-Politik-%E2%80%93-eine-Standortbestimmung.pdf>
- 8 FDP. Die Liberalen: <https://www.fdp.ch/partei/portraet>
- 9 Mein Autogramm: Das Porträt über die individuelle Mobilität in der Schweiz. <https://meinautogramm.auto.swiss/portraits/absolute-freiheit/>
- 10 Ingo Köhler: *Auto-Identitäten. Marketing, Konsum und Produktbilder des Automobils nach dem Boom*. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht 2018; S. 390
- 11 Ebenda. S. 111
- 12 Ebenda S. 107