

# Kommentare

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur**

Band (Jahr): **65 (1985)**

Heft 3

PDF erstellt am: **14.08.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Liberalismus vor neuen Werten und Themen

### Schweizer Sonderentwicklung

Nicht wenige Staaten, die wir als industrialisiert, hochentwickelt, demokratisch, marktwirtschaftlich oder kapitalistisch und auch noch westlich bezeichnen, sind weitgehend auf liberalen Grundsätzen aufgebaut worden. Im letzten Jahrhundert waren es vor allem liberale Kräfte, die an der Spitze der heute führenden Industrienationen, vor allem der angelsächsischen, standen. Die Schweiz wird häufig als Schöpfung der Freisinnigen bezeichnet.

Heute liegen die Dinge etwas anders. Mit Ausnahme von Japan stellt in keinem dieser Staaten eine als liberal bezeichnete Partei den Regierungschef. Nach dem Rückzug Trudeaus haben auch in Kanada die Konservativen die Macht errungen. In vielen Ländern Europas sind liberale Parteien nicht mehr als Splittergruppen. In der BRD und in Österreich, den beiden deutschsprachigen Nachbarn, sind die freien oder freiheitlichen Demokraten zwar augenblicklich an der Regierung beteiligt, allerdings nur als Juniorpartner; sie kämpfen aber wie die Liberalen Grossbritanniens ums Überleben.

In der Schweiz scheint die Entwicklung anders zu verlaufen. Hier befinden sich die traditionell liberalen Parteien momentan anscheinend im Aufwind. Sowohl die Freisinnigen wie die Liberale Partei haben seit Mitte der

siebziger Jahre Stimmen- und Wähleranteile hinzugewonnen. Der Freisinn ist heute die grösste Partei der Schweiz. Zwar haben diese Erfolge in Kantonen und Gemeinden da und dort zu Buche geschlagen. In einigen Städten können sich die Erfolge von freisinnig angeführten bürgerlichen Allianzen sogar in einem Umkippen der Mehrheitsverhältnisse niederschlagen. Zu einer grundlegenden Veränderung des Kräfteverhältnisses auf eidgenössischer Ebene ist es aber auch in der Schweiz nicht gekommen, ist es den liberalen Parteien jedenfalls nicht gelungen, ihre Vormachtstellung des letzten Jahrhunderts zurückzuerobern. In der Verwaltung, in der Justiz, aber auch in den immer wichtiger werdenden halbstaatlichen Unternehmungen wie SBB, PTT, SRG und Nationalbank gehen den liberalen Parteien eher immer noch Positionen verloren. Dasselbe gilt übrigens für die Universitäten und höheren Bildungsstätten. Liberales Denken wird dort immer weniger gepflegt. Hat der Liberalismus auch in der Schweiz ausgedient? Machen wir auch in dieser Hinsicht nur mit der üblichen Phasenverschiebung eine Entwicklung nach, die in den anderen Ländern bereits weitgehend abgeschlossen ist? Sind auch in der Schweiz schlechte Zeiten für die Liberalen angebrochen?

## Der Wertewandel

Ich möchte diese Fragen vorderhand offen lassen und mich zunächst einem Thema zuwenden, das in der sozialwissenschaftlichen Forschung mit wachsender Verbissenheit unter dem Stichwort des «Wertewandels» diskutiert wird.

Ausgangspunkt dieser Diskussion ist die Theorie des Amerikaners Inglehart<sup>1</sup>. Er diagnostiziert aufgrund seiner Forschungen in mehreren Ländern – auch in der Schweiz – einen Wandel von materialistischen zu sogenannten post-materialistischen Werten. Seine These basiert auf einer psychologischen Theorie (von Maslov)<sup>2</sup>. Derzufolge gibt es eine Hierarchie von Bedürfnissen, welche die Werterhaltung des Menschen prägen. Diese Hierarchie besteht aus fünf Stufen: Der Mensch müsse zunächst seine physischen Bedürfnisse, d. h. Essen und Trinken, befriedigen. Dann habe er zweitens Sicherheitsbedürfnisse. In dritter und vierter Linie kämen Zugehörigkeits- und Selbstachtungsbefürfnisse hinzu. Erst an fünfter Stelle stünden ästhetisch-kulturelle Bedürfnisse. Die Werthaltungen, die bei einem Einzelnen im Vordergrund stehen, hingen nun davon ab, welche Bedürfnisse zur Zeit seiner Sozialisation, also des sozialen Lernens in der Jugend und als junger Erwachsener befriedigt worden seien.

Inglehart geht von der richtigen Überlegung aus, dass die heute älteren Menschen bis zum Zweiten Weltkrieg – also in Zeiten physischer Not und Unsicherheit – sozialisiert worden sind, während die Nachkriegsgeneration in einer Zeit wachsenden Wohlstands und zunehmender materieller

Sicherheit aufwuchs. Deshalb sei die erste Gruppe immer noch an materialistischen Werten orientiert. Die junge Generation hingegen, die in materieller Hinsicht alle Bedürfnisse befriedigen konnte, wende sich den neuen Werten der Selbstverwirklichung und der Lebensqualität zu.

Empirische Bestätigung für seine These fand Inglehart in Umfragen, die er schon 1970 und 1971 – also unmittelbar unter dem Eindruck der 68er Ereignisse – durchführte. Seine Theorie ist allerdings nicht unbestritten geblieben. Vielmehr hat sich eine lebhaft methodische Kontroverse daran entzündet. Dabei ging es allerdings nicht um die Frage, ob tatsächlich ein Wertewandel stattgefunden habe, sondern lediglich darum, welcher Art dieser Wandel sei.

Vier Punkte sind es, die gegen die ursprüngliche Wertewandeltheorie vorgebracht worden sind.

- Erstens wird eingewendet, es sei nicht ein Abbau von materiellen Werten festzustellen, sondern eine Abnahme der Wirkung moralischer Prinzipien. Der Mensch wolle gar nicht etwas anderes. Er dürfe mehr in diesem Sinn tun, weil verbietende autoritäre Werte einen Niedergang erfahren hätten, während libertäre (nicht liberale) Werte stärker wurden.

- Zweitens wird von den Forschern bezweifelt, dass sich der Wertewandel nur auf einer einzigen Dimension abspiele. Vielmehr sei es so, dass die Industrialisierung die grundlegenden Vorstellungen vom Verhältnis zwischen Individuum und Gesellschaft in verschiedener Hinsicht verändert habe. Der Wertewandel äussere sich in Verschiebungen von Austerität zu

Selbstverwöhnung, von Pietät zu Permissivität, von Konformität zu Unabhängigkeit und von Loyalität zu zynischer Selbstanmassung. Mit dem Wertwandel entsteht somit nach dieser Interpretation ein überheblicher, selbstsüchtiger Mensch, der sich nicht nur alles zutraut, sondern der losgelöst von allen Bindungen auch alles tun darf.

- Damit wird drittens das Etikett des Postmaterialismus in Zweifel gezogen. Die dieser neuen Werterhaltung zugerechneten Menschen seien nämlich noch materialistischer als die klassischen Materialisten, weil sie für die Erfüllung ihrer Selbstverwirklichungsbedürfnisse ein hohes Einkommen als Voraussetzung benötigten und generell immer noch mehr wollten. Man wird hier an die Parolen «Wir wollen alles», «Vogliamo tutto», und zwar «subito», erinnert. Man denkt aber auch an die Aussteiger und Umsteiger, die vor ihrem Rückzug aus der bösen materialistischen Welt ihr Scherflein ins Trockene gebracht haben.

- Ein vierter Diskussionspunkt betrifft die Frequenz. Wieviele Leute und welche sind vom Wertewandel betroffen? Einig ist man sich, dass es sich vorderhand noch um eine Minderheit handelt. Je nach den gestellten Fragen, je nach dem Zeitpunkt der Umfrage und je nach der Anzahl der gebildeten Kategorien werden Anteile von 10 bis 25 Prozent genannt. Es handelt sich dabei vorwiegend um Personen, die jetzt zwischen 20 und 40 Jahre alt sind, die eine höhere Bildung genossen haben und die aus «besserem Hause» stammen.

Umstritten ist allerdings, ob sich diese neuen Werte nur in der genann-

ten Generation niedergeschlagen haben, oder ob der Wertewandel Ausdruck eines Lebenszyklus ist. Im ersten Fall würden die jetzt Jungen bis zu ihrem Lebensende die Werte mittragen. Im zweiten Fall wäre der Wertewandel ein Ausdruck des jugendlichen Enthusiasmus, der bei der Generation der Vierzigjährigen bereits im Abklingen sein müsste. Gesicherte Kenntnisse fehlen. Vieles spricht aber für die erste These. Am stärksten vom Wertewandel erfasst sind tatsächlich die Leute, die in den Boomjahren bis 1970 aufgewachsen sind. Bei den Jüngsten scheint sich bereits eine Wende abzuzeichnen. Zudem kann man in den USA, wo die Meinungsforschung eine längere Tradition aufweist, bereits verschiedene Generationen mit unterschiedlichen Werten ausmachen. Mit diesem Hinweis soll nicht in Abrede gestellt werden, dass Leute auch nach dreissig oder sogar vierzig ihre Werthaltungen noch ändern können. Anzunehmen ist deshalb, dass sich die Generationenfolge und der Lebenszyklus überschneiden. Die kombinierten Trends müssten erwarten lassen, dass der neueste Wertewandel nur ein vorübergehendes Phänomen darstellt.

### **Bedeutungsverlust der Parteien**

Der geschilderte Wertewandel ist selbstverständlich nicht das einzige Phänomen, mit dem sich liberale Parteien auseinandersetzen haben. Vielmehr werden sie – gerade auch in der Schweiz – mit einer Erscheinung konfrontiert, die ihnen möglicherweise noch mehr zu schaffen macht. Es handelt sich um den Be-

deutungsverlust der Parteien ganz allgemein. Es gilt nämlich keineswegs mehr als gewiss, dass die Parteien ihren Aufgaben noch gerecht werden können. Zwar sind sie in der Lage, personelle Alternativen zur Wahl zu stellen. Ob sie indessen noch eine Mittlerrolle zwischen Bürger und Staat zu spielen vermögen, ist fraglich geworden. Vieles deutet darauf hin, dass sie nicht mehr in der Lage sind, die Wünsche und Interessen der einzelnen Bürger zu organisieren und in den politischen Prozess einzubringen. Damit ist auch die Integration nicht mehr gewährleistet. Der innerparteiliche Ausgleich und die parteiinterne Demokratie reichen oft nicht mehr aus.

Einiges weist auf eine zunehmende Schwächung der Parteien in der Schweiz. Erstes Indiz ist die *sinkende Wahlbeteiligung*. Es ist – auch wenn andere Erklärungen sicher mit zu berücksichtigen sind – nicht auszuschliessen, dass der Verzicht des Bürgers auf die Teilnahme an Wahlen auch auf einen Vertrauensschwund und auf einen Zerfall der Glaubwürdigkeit der Parteien allgemein zurückzuführen ist.

Ein weiteres Indiz für den Bedeutungsverlust der Parteien ist die zunehmende *Aufsplitterung des Parteiensystems*. In den eidgenössischen Räten bilden heute 11 Parteien 8 Fraktionen. Hinzu kommen 6 Einzelvertreter, die ihrerseits bestimmte Gruppierungen vertreten. Im Kanton Zürich standen im Herbst 1983 21 Parteien zur Auswahl.

Ein besonderer Aspekt der Aufsplitterung ist die Bildung von *neuen sozialen Bewegungen*. Nicht nur sucht eine wachsende Zahl von Protest-

wählern bei neu entstehenden Gruppierungen Zuflucht. Vielmehr orientieren sich auch in der Schweiz Bürger immer häufiger an Bürgerinitiativen, die sich an Wahlen schon gar nicht mehr beteiligen, sondern sich punktuell auf einzelne Probleme konzentrieren und diese erst noch verabsolutieren.

Die zunehmende Distanz, welche die Parteien und die Bürger zu trennen scheint, äussert sich schliesslich auch darin, dass *Parteiprogramme* und *Parteirollen* immer weniger bekannt sind und damit auch eine geringere Chance haben, auf die Politik gestaltend einzuwirken: Nach zuverlässigen Untersuchungen zu schliessen, weiss fast die Hälfte der Sympathisanten von Parteien in der Regel nicht, welche Stimmabgabe ihre Partei empfiehlt. Es fehlt sowohl an rationaler Kenntnis und Einsicht in die Parteiprogramme als auch am Glauben an deren Richtigkeit und Gültigkeit.

### Systembedingte Ursachen

Ist der Verlust an Vertrauenskapital, den die Parteien allgemein erlitten haben, auf den vorher skizzierten Wertewandel zurückzuführen oder sind andere Gründe dafür verantwortlich? Meiner Meinung nach lassen sich vor allem zwei Erklärungsmöglichkeiten unterscheiden. Auf der einen Seite können Besonderheiten des schweizerischen politischen Systems als Begründung herbeigezogen werden. Auf der anderen Seite haben die Parteien den Verlust an Glaubwürdigkeit selbst zu verantworten; ist es ihnen doch nicht ausreichend gelungen, sich organisatorisch und vor allem programmatisch an neuere gesellschaftliche

Entwicklungen und den Wertewandel anzupassen.

Wenden wir uns zunächst den systembedingten Ursachen für die Schwierigkeiten der Parteien zu. Am stärksten fällt hier ins Gewicht, dass *Wahlen* im schweizerischen Regierungssystem eine wesentlich *geringere Bedeutung* zukommt als in parlamentarischen Demokratien nach dem Vorbild Grossbritanniens. Es stehen sich bei uns nicht zwei Machtblöcke gegenüber, von denen der eine die Macht, der andere die Oppositionsrolle zugewiesen erhält. Damit entfällt auch die Frage des abrupten Machtwechsels. Zudem hat der Bürger neben den Wahlen noch andere Möglichkeiten, seinem politischen Willen Ausdruck zu verleihen. In Volksabstimmungen über Verfassungs- und Gesetzesvorlagen kann er mit seinem Veto missliebige Lösungen in der Regel zu verhindern suchen. Die Macht wird zudem auf die drei Ebenen des Föderalismus verteilt.

Hinzu kommt der nicht ganz unberechtigte Eindruck, mit der Stimmabgabe für eine Partei könne der Wähler keine grossen Änderungen herbeiführen. In der Tat zeichnet sich die schweizerische Parteienlandschaft durch eine eindruckliche *Stabilität* aus. Seit der Einführung des Proporz im Jahre 1919 haben sich die Kräfteverhältnisse zwischen den grossen Parteien nicht grundlegend verändert. Diese Konstanz wirkt für Veränderungswillige gerade in der jungen Generation beängstigend, lähmend und abschreckend.

Bei dieser Beständigkeit der parteipolitischen Kräfteverhältnisse ist es nicht überraschend, wenn sich die Zusammensetzung und die Ausrichtung

der *Regierung* nur wenig geändert hat. Seit 1959 hat die «Zauberformel» Bestand. Die Bundesratsparteien können dabei ihre Vertreter in der Exekutive nicht selbst bestimmen. Sie sind auf das Einverständnis der drei anderen Partner angewiesen, wenn sie eine Wahl sichern wollen. Dies verschleiert das Profil der Regierungsparteien. Die *Konkordanzdemokratie* zeichnet sich ja dadurch aus, dass alle wichtigen Kräfte des Landes im Rahmen von Verhandlungen nach für alle tragbaren Lösungen suchen. Die daraus resultierenden Kompromisse auf dem kleinsten gemeinsamen Nenner sind wiederum für innovative Junge nicht gerade attraktiv.

Ferner wählen wir in der Schweiz Parteivertreter in ein relativ *schwaches Parlament*. Nicht nur die Einrichtungen der direkten Demokratie schränken die Macht der Bundesversammlung ein. Auch die stark ausgebauten Vorverfahren der Gesetzgebung führen dazu, dass das Parlament nur selten grundlegende Entscheidungen zu fällen hat. Zu vieles wird in den Expertenkommissionen und im Vernehmlassungsverfahren vorgespurt. In diesen ausserparlamentarischen Konsultationen verschaffen sich weniger die Parteien als Verbände und Interessengruppen, allenfalls auch noch die Kantone Gehör, während Regierung und Verwaltung die Traktanden sowie den Fahrplan festlegen, die Auseinandersetzungen orchestrieren und im Zweifelsfall die Schiedsrichterrolle übernehmen. Die Institution, in der die Parteien einflussreich sind, ist daher schwach. Die Prozessstufen, bei denen wichtige Vorentscheide fallen, werden von anderen Akteuren als den Parteien dominiert.

## Neue Wege

Die durch das Regierungssystem der Schweiz gegebenen Bedingungen gelten für alle Parteien. Der dadurch erklärte Teil des Bedeutungsverlusts der Parteien ist demzufolge für alle der gleiche. Wir stellen aber fest, dass seit dem Wirksamwerden des Wertewandels die verschiedenen Parteien in unterschiedlichem Ausmass Gewinne und Verluste verbucht haben. Die Verschiebungen können in komplizierter Weise mit dem Wertewandel zusammenhängen.

Zunächst ist auf die politischen Folgen des Handelns jener hinzuweisen, die neue Werthaltungen aufgenommen haben. Der Wertewandel äussert sich zunächst in einer Ablehnung der bisher geltenden und allgemein anerkannten Leitbilder und Normen. Das gilt besonders für die Werte der Leistung, der Arbeit, der Disziplin und Ordnung.

Die Konsequenzen dieser Haltungen können verschieden sein. Eine Möglichkeit besteht darin, nach *alternativen Lebensweisen* zu suchen. Denkbare Formen sind dabei der Rückzug in eine wohl nur scheinbar heile Welt der Natur, der Konsumverzicht, das Suchen von Halt in Kommunen oder in neuen religiösen Gruppen. Ein zweiter Ausweg besteht in einem häufig *resignativen Rückzug* in eine mehr oder weniger isolierte Privatheit. Die Flucht in Alkohol und Drogen ist hier nur eine gesellschaftliche, besonders sichtbare und extreme Ausdrucksform. Beide Varianten – die alternative Lebensform und der Rückzug – können als Verweigerung und als Aussteigen aus den gesellschaftlichen

Zusammenhängen und Netzen aufgefasst werden.

Beide Verhaltensweisen dürften liberale Parteien und ihre Wählerschaft nur am Rande tangieren. Diejenigen, welche diese Wege einschlagen, gehören ohnehin nicht zu ihrem wichtigsten Wählerpotential. Sie dürften als Rekrutierungsbasis für Parteiwähler auch anderer Parteien nicht im Vordergrund stehen. Jedenfalls ist mit ihnen keine Mehrheit zu holen.

Eine Erklärung dafür besteht darin, dass sich – gerade in der Schweiz – der Hauptharst potentieller Wähler liberaler Parteien mit den staatlichen Institutionen stark identifiziert. Sie wollen keine Veränderungen politischer Strukturen. Sie glauben an die Wirksamkeit ihres politischen Einsatzes. Damit ist auch ihre Stimmabstinenz geringer. Die liberalen Parteien profitieren davon in der Form der Erhöhung des relativen Wähleranteils.

Schwerer wiegt eine dritte Verhaltensweise von Trägern neuer Werte. Es handelt sich um diejenigen, die mit ihren *radikalen Postulaten* neue Herausforderungen an die etablierten Parteien herantragen. Bis vor kurzer Zeit liess sich die Politik als Auseinandersetzung zwischen links und rechts interpretieren. Dieses Schema hat die politische Diskussion seit Jahrzehnten dominiert.

## Neue Themen

In letzter Zeit lässt einiges darauf schliessen, dass eine neue Dimension und damit eine neue Qualität in die Politik eingeführt werden könnte. Geht man von einem *aufgabenorien-*

*tierten Politikbegriff* aus, so stellt man fest, dass neue Themen die Politik zu beherrschen beginnen. Jedermann denkt dabei sofort an die Umweltproblematik. Die grüne Farbe leuchtet immer mehr aus den sonst eher faden Wahlkämpfen heraus. Zu den dahinterliegenden Befürchtungen, die natürlichen Lebensgrundlagen könnten zerstört werden, wird nach verschiedenen Umfragen zu schliessen auch in unserem Land eine andere Bedrohung wieder stärker empfunden. Angesichts des Wettrüstens steigt auch hier die Angst vor dem Krieg und der totalen Vernichtung.

Bis jetzt haben – wenigstens in der Schweiz – liberale Parteien zum Teil davon profitiert, dass die neuen Ängste und die daraus resultierenden Postulate in ihren Mitgliedschaften noch nicht mit allzu grosser Heftigkeit und vor allem mit nur geringer zahlenmässiger Unterstützung aufgetreten sind. Sie konnten einstweilen über weite Strecken Geschlossenheit demonstrieren und gelassen auf zersetzende Flügelkämpfe beim politischen Gegner hinweisen. Diese Gunst dürfte indessen nicht anhalten. Mit dem Aufrücken von Vertretern und – notabene – Vertreterinnen der heute um die Vierzigjährigen in führende Positionen dürften auch in liberalen Parteien die Auseinandersetzungen härter werden, wenn es ihnen nicht gelingt, die neuen Themen in ihre Programmatik und vor allem in ihr Handeln aufzunehmen. Zwar sind in den Programmen gerade auch für die letzten Nationalratswahlen gute Ansätze und beherzigenswerte Worte in dieser Richtung zu finden. Es dürfte aber die liberalen Parteien noch einige Anstrengungen kosten, hier den miss-

trauischen Bürger davon zu überzeugen, dass Programm und Handeln eine Einheit bilden.

### **Neo-Konservatismus**

Dieses Eingehen auf die Anliegen derjenigen, welche die neuen Werte bereits zu den ihren gemacht haben, kann indessen liberalen Parteien auch nicht gerade leicht fallen. Die neuen Werte sind bei einer Minderheit der Bürger dominant. Jede Partei ist aber primär an Mehrheiten interessiert. Was tun und denken diese Mehrheiten? Fast alles lässt vermuten, dass diese von den neuen Werten so weit verunsichert worden sind, dass sie sich mit ihren Zweifeln bange in einen neuen Konservatismus zurückgezogen haben. Einige Indizien liegen vor. Am augenfälligsten ist der konservative Trend in den USA, in Grossbritannien und auch in der Bundesrepublik. Nicht von der Hand zu weisen sind aber auch die starken konservativen Tendenzen bei der traditionellen Arbeiterschaft in sozialdemokratischen Parteien. Liberale Parteien sehen sich somit vor ein Aufeinanderprallen zwischen progressiven neuen Werten und einem ausgeprägten Neo-Konservatismus gestellt. Wo wäre der Ausweg? Dort, wo liberale Parteien einseitig neue Werte aufgenommen haben und sich «fortschrittlicher» als Linke und Grüne gaben, ist der Erfolg ausgeblieben. Liberale Parteien können sich jedoch auch nicht ausschliesslich auf den momentanen konservativ-nostalgischen Trend verlassen. Es könnte sein, dass er nur kurzfristige Erfolge verheisst.

Der polnische Philosoph Leszek Kolakowski hat die Frage gestellt:



«Kann man ein konservativ-liberaler Sozialist sein?» Im Gegensatz zu ihm sehe ich nicht, wie man die drei Grundströmungen des Denkens widerspruchsfrei miteinander vereinen und erst noch die neuen Werte ohne Probleme in ein kohärentes ordnungspolitisches Gefüge einbauen kann. Es wird deshalb, so meine ich, den liberalen Parteien nichts anderes übrig bleiben, als neue liberal orientierte Antworten auf neue Fragen einer rasch sich wandelnden Gesellschaft zu suchen.

In den «Grundsätzen des modernen Liberalismus» finden sich dazu fruchtbare Ansätze. Der Liberalismus ist keine abgeschlossene Heilslehre. Es lohnt sich deshalb besonders, in einer liberalen Partei an Antworten auf die Fragen unserer Zeit zu arbeiten.

Wenn die Parteien und ihre Mitglieder dabei sich offen genug mit den neuen Werten auseinandersetzen,

werden sie auch im nächsten Jahrzehnt auf Erfolgskurs bleiben. Wenn sie indessen den Status quo verherrlichen, sich gegen jedes Umdenken sträuben und jene ignorieren, die immer wieder – manchmal unbequem – auf die neuen Werte und die neue Politik hinweisen, so könnte der Aufwind in den neunziger Jahren rasch zusammenbrechen oder gar den Liberalen ins Gesicht zu blasen beginnen. Die Auseinandersetzung des Liberalismus mit neuen Werten hat erst begonnen.

*Ulrich Klöti*

<sup>1</sup> R. Inglehart: «The Silent Revolution in Europe: Intergenerational Change in Post-Industrial Societies», in: APSR 65, 1971/4, S. 991–1017, und R. Inglehart: The Silent Revolution. Changing Values and Political Styles Among Western Publics, Princeton 1977. – <sup>2</sup> A. H. Maslov: Motivation and Personality, New York 1970<sup>2</sup>.

## **Lastwagenkriege an der Aussen- und Innenfront**

Noch ist kein Ende der Auseinandersetzungen um die vor Jahresfrist vom Schweizervolk gutgeheissenen neuen Verkehrsabgaben abzusehen. Man weiss nur, dass der Bundesrat die am 26. Februar 1984 eher überraschend zustande gekommenen verfassungsändernden Beschlüsse – zu Recht – als verbindlichen Auftrag auffasst, dessen Ausführung keinen grossen Spielraum für Konzessionen an die Betroffenen gewährt. Mit Festigkeit hat er Zumutungen der interessierten Organisationen, die einer Aushöhlung

der Massnahmen gleichgekommen wären, bis jetzt zurückgewiesen. Ebenso wenig ist er bei aller höflichen Gesprächsbereitschaft, die er ausländischen Regierungsvertretern bewiesen hat, von seinem Standpunkt abgewichen, dass die Gebühren zu Recht erhoben werden. – Für unsere Landesregierung ist der Volksscheid ein Rückhalt, der stärker ist als die von empörten «Routiers» im In- und Ausland organisierten Proteste; ja die Drohgebärden in Gestalt von Strassenblockaden haben im Bundes-

haus eher zu einer Festigung der Haltung geführt, als dass sie als Argument anerkannt worden wären.

Angesichts solcher Entschlossenheit ist die provokante Selbstsicherheit der Spitzen der Verkehrsverbände bescheideneren Gebärden gewichen. Nicht zuletzt auch aus der wohl richtigen Erkenntnis, dass der umstrittene Güterverkehr auf der Strasse auf die Duldung eines Volkes angewiesen ist, das im Begriffe steht, umweltbewusst zu werden und entsprechende Massnahmen – vornehmlich wenn sie «andere» treffen und die eigene Bewegungsfreiheit nicht sehr zu beeinträchtigen verheissen – wie nie zuvor toleriert. Jedenfalls ist man im Bundeshaus zuversichtlich und sieht den angekündigten beiden Volksbegehren auf Rückgängigmachung der Beschlüsse vom Februar letzten Jahres ohne Bangen entgegen: Wenn dadurch eine Revisionsbewegung ausgelöst werden sollte, so viel eher im Sinne einer noch nicht zurückgezogenen Initiative des «Verkehrsclubs der Schweiz», die im Unterschied zur befristeten Parlamentsvorlage mit ihren festen Gewichtspauschalen nach Tonnenkilometern leistungsbezogene Dauer-Abgaben für den Schwerverkehr berechnen und ungefähr den doppelten Ertrag einbringen würde.

### **Ist der Eispanzer um die Verkehrspolitik gebrochen?**

Ist vielleicht denkbar, dass nach der «Einschleifung» des Erhebungsverfahrens für die zu einigem berechtigten Unwillen Anlass gebende Schwerverkehrsabgabe, die wegen der angedrohten und wohl unterschätzten ausländischen «Retorsionsmassnah-

men» vor allem zu reden gibt, sogar dieses Instrument von vordergründig fiskalischer Zielsetzung sich zu einem dauerhaften Ansatz für eine sinnvolle Verkehrspolitik entwickelt? Die Frage bleibe offen, doch bietet sie Anlass, einen Blick zurück auf die über Jahrzehnte sich hinziehenden vergeblichen Versuche einer solchen Politik zu werfen.

Ein erstes «Verkehrsteilungsgesetz» ist am 5. Mai 1935 am fakultativen Referendum gescheitert. Als nächstes ist unter dem Vollmachtenregime der dreissiger Jahre eine «Autotransportordnung» zurechtgeschustert worden, um den ruinösen Konkurrenzkampf zwischen den gewerblichen Transportunternehmern untereinander und zwischen ihnen und den öffentlichen Transportanstalten zu temperieren. Das Vorhaben hat im ersten Kriegsjahr zur Einführung einer Konzessionspflicht für die bis dahin freien Autotransporte geführt. Die Ordnung hat aber gerade nur bis zur mit der Aufhebung der Vollmachten notwendig gewordenen Überführung der notrechtlichen Bestimmungen ins ordentliche Recht Bestand gehabt. Sie hat die Bewährungsprobe der Referendumsabstimmung vom 23. Juni 1950 nicht bestanden. Ein Omen für den negativen Ausgang des Unternehmens war schon der Urnengang vom 10. Februar 1946 gewesen, mit dem ein Kompetenzartikel zum Tätigwerden des Bundes im Bereich der Verkehrs-koordination vom Souverän bachab geschickt worden war.

Die technische Entwicklung ist in der gleichen Zeit in einer Periode unerhörten wirtschaftlichen Aufschwungs der Nachkriegsjahre im Unterschied zur politischen Erfolg-

losigkeit nicht stehengeblieben, hat vielmehr mit der Öffnung ungeahnter Perspektiven eine blindgläubige Gefolgschaft gefunden. Unter dem Druck einer euphorischen Motorisierungswelle, wie sie alle Volkskreise erfasste, haben die Behörden einen grosszügigen Ausbau der Strassen betrieben, der letztlich so weit vorangetrieben worden ist, dass nicht nur der Personen-, sondern auch der Güterverkehr dem bestehenden – zu Recht als wohlausgebaut geltenden – Schienennetz abtrünnig gemacht worden ist. Vor allem gilt das in verhängnisvoller Weise für den seit jeher unser Passland durchquerenden Transitverkehr. Mit den in der Volksabstimmung vom 6. Juni 1958 gebilligten «Nationalstrassenartikeln» der Bundesverfassung ist eine rechtliche Grundlage geschaffen worden, die den Boom des Strassenbaus ausgelöst und in Verbindung mit der Vornahme von Strassendurchstichen durch die Alpen die Überflutung unseres Landes durch eine stetig anschwellende Motorfahrzeugwelle begünstigt hat. Trotz der vermeintlich «freundlichen Politik» häufen sich heute die Klagen über die Verkehrsbelästigungen nicht nur für die Strassenanstösser, die Tag und Nacht lärmige, luftverpestende Immissionen zu erdulden haben. Auch die Verkehrsteilnehmer sind nicht froh geworden, beklagt sich doch der Personenwagenverkehr über die Behinderung durch die «schweren Brummer».

### **Steigendes Defizit der Bahn**

Grund zu klagen hat vor allem die «überfahrene» Eisenbahn. Sie hat mit

der Verkehrsverlagerung ein Einnahmepotential, dessen sie zur Sicherung eines wirtschaftlichen Betriebs dringend bedürfte, an die Strasse verloren. Die Folgen sind nicht nur für die Bahn verhängnisvoll. Während der Staat die Finanzierung des Strassenbaus weitgehend über den Benzinpreis zu decken vermochte, also den Nutzniesser des ausgebauten Strassennetzes als Kostenverursacher an die Kasse bittet, müssen die steigenden Fehlbeträge der Bahn, die wegen der Übertreibungen einer strassenfreundlichen Verkehrspolitik immer weniger durch volle Überwälzung der Kosten für Betrieb und Infrastruktur auf den Bahnkunden abgedeckt werden können, schlicht durch Steuern gedeckt werden. Die Situation ist für den öffentlichen Verkehr so prekär geworden, dass man sich schon gefragt hat, ob dieser nicht als überholt betrachtet werden müsste. Sollte Verkehr nicht nach rein kaufmännischen Gesichtspunkten in voller Freiheit betrieben werden? – Wo diese Freiheit hinführt, das hat man nicht nur im engern Verkehrsbereich zu spüren bekommen. Sie hat auch in der Siedlungspolitik ihre verhängnisvollen Weiterungen erkennen lassen, wobei hier die Frage nicht untersucht sei, ob der Verkehr «das Huhn oder das Ei» gewesen ist ...

Ehe noch die neuerdings geradezu alarmierende Situation mit der drohenden Zerstörung unserer Lebensgrundlagen ins Bewusstsein gedrungen, haben unsere Behörden den vorläufig letzten grossen Anlauf genommen, um die Dinge wieder in die Hand zu bekommen: im Januar 1972 hat der Bundesrat eine Mammutkommission mit dem Auftrag ein-

gesetzt, eine «Gesamtverkehrskonzeption» zu erarbeiten. Dieses Konzept liegt seit einem halben Dutzend Jahren, in 40 Thesen zusammengefasst, vor. Zu den heute unbewältigten Wettbewerbsverhältnissen halten diese Thesen fest, dass einerseits die bestehenden Staatsmonopole für die gewerbmässige Personenbeförderung, das Post- und Fernmeldewesen, Eisenbahn, Luftverkehr und Rohrleitungen beibehalten, andererseits der private Verkehr von Personen und mit Gütern auch in Zukunft nur den nötigen polizeirechtlichen Beschränkungen unterstellt sein sollte. Damit wird ausgedrückt, dass die Freiheit der Wahl der Verkehrsmittel soweit als möglich gewährleistet werden soll. Abweichungen wurden allein für den Güterfernverkehr postuliert, so «das Gesamtinteresse des Landes» solche verlange. Mit dieser Zielsetzung wird die Verweisung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene «soweit als möglich» anvisiert. Im gleichen Sinn wird davon gesprochen, «Verzerrungen im Wettbewerb zwischen Schiene und Strasse» unter anderem durch eine besondere «leistungsgerechte Abgabe» seitens des Strassenverkehrs zu begradigen, um eine Annäherung an den Grundsatz der Kostendeckung des jeweiligen Verkehrssystems nach dem Verursacherprinzip herbeizuführen.

Viel weiter ist man seit der Deponierung der Richtsätze nicht gekommen. Zwar ist Ende 1982 eine Botschaft des Bundesrates mit Anträgen für eine Teilrevision der Bundesverfassung, wie sie für die Schaffung der Grundlagen für eine derart koordinierte Verkehrspolitik erforderlich wäre, aufgelegt worden. Zur Verwirklichung der Eigenwirtschaftlich-

keit des Verkehrs, insbesondere auf eine klare Ausscheidung der für den öffentlichen und den privaten Verkehr bestimmten Mittel wird Gewicht gelegt. Beim Versuch, diesen Grundsatz zu bereinigen, haben sich, wie zu erwarten war, die Vertreter der gegensätzlichen Interessen alsbald ebenso grundsätzlich zerstritten. Eine Probe von der Hartnäckigkeit, mit der hier wie dort an eingenommenen Positionen festgehalten wird, haben die im Nationalrat soeben in Etappen über die Bühne gegangenen Auseinandersetzungen im «Erbstreit» um den im Februar 1983 vom Stimmbürger ausdrücklich gebilligten Weiterbezug der für den Nationalstrassenbau bestimmten Benzinzollzuschläge geliefert.

### **Die vorläufige Lösung**

Damit zurück zur jüngsten Auseinandersetzung um Schwerverkehrsabgabe und Autobahnvignette. Es handelt sich bei beiden Massnahmen um eine Art «Notprogramm», das von den eidgenössischen Räten dem Bundesrat mit zwei unterschiedlichen Motivationen oktroyiert worden ist. Dominant war zu Beginn der Übung der Zusammenhang mit der Sanierung des Bundeshaushalts. Mehr und mehr zeichneten sich aber bei der Realisierung auch Ansätze zu einer Domestizierung des Motorfahrzeugverkehrs, ja zu einer Art «Probelauf» für die angestrebte Verkehrskoordination ab. Dass dieser Versuch in breiteren Kreisen Zustimmung findet, hängt wiederum mit den Umweltveränderungen zusammen, wie sie im unerwartet rasch sich ausbreitenden «Waldsterben» sichtbar geworden sind.

Wie präsentiert sich das vom Souverän gebilligte Programm im einzelnen? Als erstes ist klarzustellen, dass Schwerverkehrsabgabe und Autobahnvignette nicht kumulativ erhoben werden. Wie es der Name sagt, wird die Schwerverkehrsabgabe nur auf schweren Motorfahrzeugen und Anhängern, und zwar ab einem je 3,5 Tonnen übersteigenden Gesamtgewicht erhoben, wogegen der Vignettenpflicht nur Fahrzeuge unterliegen, die diese Grenze nicht überschreiten. Eine zweite Unterscheidung: Während die Schwerverkehrsabgabe auf allen in- und ausländischen Fahrzeugen der genannten Kategorien für die Benützung aller dem allgemeinen Verkehr geöffneten Strassen veranlagt wird, wird die Vignette nur für die Fahrt auf Nationalstrassen erster und zweiter Klasse verlangt. Drittens: Die Autobahnvignette wird zu einem Einheitspreis von 30 Franken verkauft und ist für jeweils ein ganzes Kalenderjahr gültig, muss jedoch auch zum vollen Preis angeschafft werden, wenn nur eine einzige Fahrt auf unsern Autobahnen geplant ist. Demgegenüber wird die Schwerverkehrsabgabe nach Gewicht differenziert und für Fahrzeuge, die nicht das ganze Jahr im Inland verkehren, nach Gültigkeitsdauer abgestuft erhoben. Der Spielraum zwischen der Gebühr für die einmalige Einfahrt eines Lasters und der «Jahresprämie» in der höchsten Gewichtskategorie samt Anhänger wird mit den beiden Extrempunkten von 30 bis 4500 Franken recht weit abgesteckt.

Offensichtlich bringt die Schwerverkehrsabgabe im Unterschied zur Vignette, die im Budget eines Automobilisten als bedeutungslos abgetan

werden und höchstens wegen Verzögerungen der Verkehrsabwicklung an den Grenzstellen unangenehm in Erscheinung treten kann, eine erhebliche Belastung für den Lastwagenbesitzer mit sich. Zwar wird die Mehrbelastung für den Betrieb in der Regel an den Kunden, für den gefahren wird, weitergegeben. Aber angesichts des harten Konkurrenzkampfes in einem übersetzten Gewerbe kann die Verteuerung, auch wenn sie allein für sich nicht von ausschlaggebender Bedeutung ist, dazu beitragen, dass im branchenüberschreitenden Kampf zwischen Schiene und Strasse deren günstigere Position etwas beschnitten wird. Was indessen volkswirtschaftlich und staatspolitisch nicht unerwünscht wäre, könnten damit doch die tief in den roten Zahlen steckenden Bahnen ihr Angebot im öffentlichen Verkehr ohne stärkere Belastung der öffentlichen Haushalte aufrechterhalten und zugleich die schädlichen Nebenwirkungen des Verkehrs auf einem exzessiv ausgebauten Strassennetz etwas eingeschränkt werden.

Aber dieser Eingriff in die ungehinderte Entwicklung von Handel und Wandel ist genau das, was die «Routiers» als unzulässige Freiheitsbeschränkung bekämpfen. Nach der mühsam gewonnenen Erkenntnis, dass am Volksentscheid vorläufig nicht zu rütteln ist und unter solchen Umständen Proteste und Demonstrationen, ja – wie in der ersten Wut geplant – organisierte Verkehrszusammenbrüche nicht weiterhelfen, sondern im Gegenteil die Abkehr vom Strassengüterverkehr noch fördern könnten, erstreben sie heute Milderungen in der noch jungen Erhebungspraxis der Ab-

gabe. Dabei bietet der Verfassungsartikel mit der vorgesehenen Berücksichtigung der Verkehrsanteile, die auf inländischen, beziehungsweise ausländischen Strassen abgewickelt werden, tatsächlich einen Ansatzpunkt zu etwas mehr oder etwas weniger entgegenkommenden Lösungen, wobei allerdings das Wörtlein «etwas» zu unterstreichen ist. Etwas mehr könnte in den im Verfassungsartikel eigens hervorgehobenen «Sonderregelungen für Fahrten im Grenzbereich» liegen, wo durch ein gewisses Entgegenkommen gegenüber ausländischen Fahrzeughaltern möglicherweise die von ausländischen Partnern eingenommene harte Haltung, wie Androhung von «Retorsionsmassnahmen», aufgeweicht werden könnte.

### **Wurden unerwünschte Weiterungen unterschätzt?**

Bei den erwähnten Retorsionsmassnahmen handelt es sich um die Unterstellung schweizerischer Lastwagenfahrten im Ausland unter Gebühren, denen sie bis jetzt im Unterschied zu den inländischen Transporteuren im betreffenden Staat durch vertragliche Abmachung oder de facto nicht unterworfen waren. Hier haken die schweizerischen Lastwagenverbände mit ihrer revidierten Kampftaktik heute ein. Wie in ganzseitigen Inseraten einer schweizerischen Öffentlichkeit zur Kenntnis gebracht wurde, will man den Volksentscheid vom 26. Februar jetzt akzeptieren. Die Schwerkverkehrsabgabe werde denn auch im Inland anstandslos bezahlt. Hingegen wird darauf bestanden, dass alle inzwischen eingeführten oder angedrohten Vergeltungsmassnahmen durch

das Ausland aufgehoben beziehungsweise verhindert sowie alle zusätzlichen Abgaben, welche Schweizer Transporteure als Folge der Schwerkverkehrsbelastung im Ausland bezahlen müssen, zurückvergütet würden. Dabei wird von Vergeltungsmassnahmen in Gestalt von Sondersteuern bis zu 300 Franken pro Tag und Fahrzeug oder Transportbewilligungskontingenten gesprochen, die den schweizerischen Unternehmer im internationalen Verkehr praktisch ausschalten und die Existenz von rund 1000 Firmen mit 12 000 Arbeitnehmern aufs Spiel setzten. Den Behörden wird vorgehalten, den Souverän über diese Konsequenzen nicht aufgeklärt zu haben. Hätte der Bürger darum gewusst, wäre der annehmende Volksentscheid nie zustande gekommen ...

Demgegenüber ist festzuhalten, dass in der Botschaft des Bundesrates vom 25. März 1980 zur Schwerkverkehrsabgabe klargestellt wurde, was anerkanntermassen im zwischenstaatlichen Verkehr gilt: Ausgeschlossen ist nur eine «Diskriminierung» ausländischer Unternehmen, nicht aber die Gleichbehandlung von in- und ausländischen Betrieben. «Eine Schwerkverkehrsabgabe, welche die in die Schweiz einfahrenden ausländischen Motorfahrzeuge nach dem gleichen Kostendeckungsprinzip wie die im Inland immatrikulierten Fahrzeuge erfasst», vermöge gegenüber den freihandelspolitischen Verpflichtungen voll zu bestehen, wie umgekehrt mit der Aufhebung ausländischer Vergünstigungen gerechnet werden müsse, die bisher schweizerischen Transporten im Ausland «auf Gegenseitigkeit» gewährt worden waren. «Ob den schweizerischen Transportunterneh-

men die ausländische Mehrbelastung durch einen Nachlass auf der inländischen Schwerverkehrsabgabe rückvergütet werden soll», das werde – so der Bundesrat im gleichen Kapitel – im Zusammenhang mit der Ausführungsgesetzgebung zu prüfen sein. Das ist denn auch heute noch die unveränderte Auffassung, wobei darauf hingewiesen werden kann, dass für die im Ausland verbrachten Fahrttage die Inlandabgabe anteilmässig entfällt.

Wenn die ausländischen Gebühren, die dafür einkassiert werden, stärker ins Gewicht fallen als die erlassene schweizerische Belastung, wäre das ein Hinweis darauf, dass bis anhin in manchen Staaten der schweizerische Transporteur besser gestellt gewesen ist als sein ausländischer Konkurrent. Daran wird im Bundeshaus die Feststellung geknüpft, dass gestützt auf diesen Sachverhalt der schweizerische Unternehmer im grenzüberschreitenden Güterverkehr eine Position aufbauen konnte, die verständlicherweise im Ausland mehr und mehr beanstandet wurde. Hier kann darauf hingewiesen werden, dass gegenüber 8000 schweizerischen im Auslandverkehr eingesetzten Lastern nur 2500 ausländische Laster in unserem Land im Verkehr standen. Das hängt allerdings nicht allein mit der bisher günstigeren steuerlichen Behandlung zusammen. Ins Gewicht fallen bei der Auftragszuteilung ebenfalls die durch keine Streiks gestörte Zuverlässigkeit der bekannt guten schweizerischen Dienstleistungen. Aber eine gewisse «Übersetzung» des Transportgewerbes ist kaum zu leugnen, weshalb dessen Zurückbindung auf «normale» Konkurrenzbedingungen so oder anders erwartet werden musste.

### Vom Lastwagenkrieg mit Italien ...

Die finanzielle Belastung ist nur *ein* – allerdings das wohl entscheidende – Element im derzeitigen Lastwagenkrieg. Ein zweiter, nicht zu übersehender Faktor in den Auseinandersetzungen zwischen den Organisationen der Strassentransporteure und dem Bundesrat ist die Frage der Lastwagengewichte. Wie aus den erhobenen Forderungen hervorgeht, könnte das Interesse, in dieser alten Streitfrage einen Durchbruch zu erzielen, so gross sein, dass behördliche Konzessionen in bezug auf die Höchstgewichte sogar ein Begraben des Kriegsbeils in der Gebührenfrage herbeizuführen vermöchten. Um das ganze Schwerverkehrsproblem zu verstehen, ist es unerlässlich, diesen Teilaspekt ebenfalls zu beleuchten, der seinerzeit zu einem vielbeachteten Zwischenfall, nämlich den als «Lastenwagenkrieg mit Italien» in die Geschichte eingegangenen, mit handfesten Grenzsperren unterstützten diplomatischen Streitigkeiten geführt hat.

Es ging in dem Ende der sechziger Jahre ausgebrochenen und bis 1970 sich hinziehenden Konflikt um den sogenannten «Dreiländerverkehr», das heisst um Gütertransporte auf der Strasse zwischen Italien und Deutschland sowie weiter nördlich gelegenen Staaten im Transit durch unser Land. Italien betrachtete diesen Verkehr nach dem Wortlaut eines Abkommens aus dem Jahr 1957 als verboten, hatte ihn aber toleriert. Als Italien angesichts der Entwicklung dieses Transits feststellen musste, dass seine Transporteure nie richtig ins Geschäft kamen, versuchte es seine, von der schweizerischen Interpretation ab-

weichende Auslegung des Abkommens mit einer Sperre der italienisch-schweizerischen Grenze für die im Dreiländerverkehr eingesetzten schweizerischen Fahrzeuge durchzusetzen. Prompt erfolgte als schweizerischer Gegenzug das Einfahrtsverbot für sämtliche italienischen Fahrzeuge, die unsern Vorschriften nicht entsprachen.

Konkret ging es dabei um die Gewichtstoleranzen: Nach schweizerischem Strassenverkehrsgesetz durften auf unserem Strassennetz damals nur Fahrzeuge zirkulieren, die maximal 21 Tonnen (Sattelschlepper) oder 26 Tonnen (Lastenzüge) Gesamtgewicht aufwiesen. Die italienischen Transportunternehmer besaßen nur wenige Fahrzeuge, die diesen Normen entsprachen. Ebensowenig waren sie auf den «Huckepackverkehr» eingerichtet, der den Verlad der Sattelaufleger auf Eisenbahnwagen und den Transit mit der Eisenbahn als Ausweichmöglichkeit eröffnet hätte. Ein Vorschlag der Italiener, für einen «Transitkorridor» die Gewichtsbeschränkungen aufzuheben, war von der Schweiz aus grundsätzlichen Überlegungen abschlägig beschieden worden, worauf das Ziel eben mit Druckversuchen angestrebt wurde. Schweizerseits hatte man eine empfindlich treffende Gegenmassnahme zur Hand: Während bis anhin im näheren Grenzverkehr, das heisst für das Sottoceneri, Einfahrten von Schwertransportern bis zu 40 Tonnen Gesamtgewicht toleriert, ja für den Transcontainertransport die Grenzzone bis Cadenazzo, das heisst bis 45 Kilometer Distanz, erweitert worden war, wurde dieses Entgegenkommen nunmehr zurückgenommen. In den länger

sich hinziehenden Verhandlungen wurde schliesslich ein Ausweg in der Gestalt einer limitierten Zahl von Bewilligungen für «Dreiländerfahrten» gefunden. Dieser Ausweg diente aber eher der Gesichtswahrung.

### **... zu den gleichen Gewichts- und Grenzzonenfragen im «Europa-Feldzug»**

Die Gewichtsfrage war mit der erwähnten Lösung allerdings nicht vom Tisch. Schweizerische Transporteure argumentieren, dass unser Land nicht länger «im Abseits» stehen, sondern sich den europäischen Normen anpassen sollte. Das würde bedeuten, dass Gesamtgewichte von Strassenfahrzeugen bis 38 Tonnen erlaubt werden müssten, während heute – nach einer auf den 1. August 1972 in Kraft getretenen Revision des Strassenverkehrsgesetzes – eine Gewichtslimitierung von 28 Tonnen für Anhängerzüge und Sattelschlepper gilt.

Weitergehende Konzessionen sind seither nicht zugestanden worden. Mit allem Nachdruck wird darauf hingewiesen, dass der Nutzen höherer Ladegewichte zur vermehrten Strapazierung der Strassenbeläge in einem Missverhältnis stünde. Neben weiteren, oben schon erwähnten Nachteilen der modernen «Saurier» für die andern Strassenbenützer und die Strassenanstösser fallen für die Zurückhaltung unserer Behörden selbstverständlich auch Überlegungen ins Gewicht, die mit der Verdrängung der Bahn von ihren angestammten, rentierenden Transporten grösserer Gütervolumen auf grössere Distanzen argumentieren. In seiner Schwerverkehrs-



botschaft hat der Bundesrat die Zusammenhänge unmissverständlich aufgehehlt, indem er die Schwerverkehrsabgabe als eine «Teilmassnahme im umfassenden Programm der Transitzpolitik» betrachtet wissen wollte, indessen beifügte, dass im Zentrum dieser Politik nach wie vor ein «konsequentes Festhalten an der Gewichtsbeschränkung für Motorfahrzeuge sowie ein Nacht- und Sonntagsfahrverbot für den Schwerverkehr» stehe.

So wird im Eidgenössischen Finanzdepartement, das an der Innen- und Aussenfront des heutigen, zum europäischen Feldzug ausgeweiteten Lastwagenkriegs demonstrativ die «Schweizerfahne» hochhält, mit dieser Haltung sichtbar gemacht, dass der Raum für Konzessionen eng begrenzt ist. Es mag – und man lässt das durchblicken – tunlich sein, zur Besänftigung der Gemüter von überspitzten Tüfteleien Abstand zu nehmen. Als solche wäre beispielsweise die zusätzlich zur zeitlich abgestuften Schwerverkehrsabgabe mit einer Spezialgebühr von 20 Franken für jede Einfahrt zu erkaufende Toleranz für die Zulassung von die Höchstgewichte übersteigenden Lastern in der engsten Grenzzone zu qualifizieren. Hier Ent-

gegenkommen zu beweisen, wäre gemäss Absatz 4 des neuen Artikels 17 in den Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung ausdrücklich vorgesehen, wo von Abgabebefreiungen und Sonderregelungen «insbesondere für Fahrten im Grenzbereich» die Rede ist.

Indessen tun alle, die weitergehende Aspirationen hegen, sicher gut daran, sich keine grösseren Illusionen zu machen. So ist es undenkbar, dass in die angestrebten Verhandlungen um eine «gesamteuropäische Lösung für die Belastung des Schwerverkehrs» über eine allfällige Taxvereinheitlichung hinaus auch eine einheitliche Regelung der Höchstgewichte einbezogen würde. Erscheint nämlich trotz des allenthalben erwachten Umweltbewusstseins eine Rückwärtsbewegung in dieser Frage aus technischen Gründen ausgeschlossen; so muss hierzulande wohl in Übereinstimmung mit dem Volkswillen ebenso klar davon abgesehen werden, die andernorts bereits begangene Sünde einer unverantwortlichen Entwicklung heute nachzuvollziehen. Soviel wenigstens sollten wir «auf sicher» haben ...

*Arnold Fisch*

## **Malthus – ein Antipode von Karl Marx**

Als Thomas Robert Malthus vor hundertfünfzig Jahren, am 29. Dezember 1834, starb, war er berühmt, ebenso gelobt wie gelästert. Als «Malthusianismus» hat er dem populären Sprachgebrauch eine Formel übermittelt, deren vielfarbig schillernder

Sinn nicht immer deutlich ist. Zunächst Pfarrer, war er bald Professor am Jesus College in Cambridge, bevor er 1805 den ersten Lehrstuhl der Nationalökonomie in England erhielt. Mit David Ricardo und Adam Smith wurde Malthus ein Be-

gründer der Wirtschaftswissenschaften in ihrem Geburtsland Grossbritannien. Er veröffentlichte mehrere Bücher, darunter *«Natur und Fortschritt der Rente»* sowie *«Prinzipien der Nationalökonomie»*. Aber Berühmtheit erlangte der 32jährige mit dem 1798 erschienenen *«Essay on the Principle of Population»*, der im Untertitel eine Kritik der Ansichten von Godwin und Condorcet ankündigte. Es war eine Auseinandersetzung mit den Vertretern des optimistischen Rationalismus, die an eine Menschheitsentwicklung zu immer grösserem Glück vorausagten. Solche Ansichten hatte Malthus schon von seinem Vater vernommen, der, mit Voltaire und Rousseau korrespondierend, sich für die Französische Revolution begeisterte. Wie so häufig, bezog der Sohn eine Gegenposition; gebannt vom wachsenden Ungleichgewicht zwischen Bevölkerungszunahme und sich verringernden Nahrungsmitteln, vermochte er den Aufklärungsträumen nichts abzugewinnen. Man kann annehmen, dass nicht zuletzt die pessimistische Lehre von der Erbsünde den theologisch geschulten Ökonomen beeinflusst hat, als er in seinem berühmten Werk schrieb: *«Musse ist zweifellos für den Menschen höchst wertvoll, aber wenn man vom Menschen ausgeht, so wie er ist, scheint es, dass dies mehr Übel als Wohltat hervorrufen wird.»* Der Mensch, so wie er ist: ein Schlüsselbegriff im Denken von Malthus, ein Blickwinkel, den er nie mehr verlassen wird. Auf das Böse, das Niedrige und Unheilvolle schauend, vermochte ihn kein Höhenflug in eine lichte Zukunft fortzutragen.

Stattdessen sichtete er Gefährdungen auf Grund der Tendenz, dass sich

die Bevölkerung in geometrischer Progression entwickle (2, 4, 8, 16 ...), während Naturprodukte nur in arithmetischer Folge zunehmen (2, 3, 4, 5 ...): *«Wenn die Bevölkerung nicht gehemmt wird, so vermehrt sie sich in geometrischer Progression, während sich die Unterhaltsmittel in arithmetischer Progression vermehren. Wer auch nur das geringste von Zahlen versteht, wird sofort die ungeheure Potenz der geometrischen gegenüber der arithmetischen Progression erkennen.»* Gestützt auf Benjamin Franklins Beobachtungen in den damaligen britischen Kolonien Amerikas, stipulierte Malthus, dass sich die Bevölkerung alle 25 Jahre verdopple. Nahrungsmittel dagegen blieben zurück, würden knapp, die unvermeidliche Folge wären Hungerkatastrophen, gesteigertes Elend. Darin sah Malthus notwendige Korrekturen – er nannte sie «checks» – des von ihm beschriebenen «Bevölkerungsprinzips»: *«Die Macht der Bevölkerung ist in jeder Periode so überlegen, dass die Vermehrung der Menschenrasse allein durch die ständige Wirkung des strengen Gesetzes der Notwendigkeit auf dem Niveau der Nahrungsmittel gehalten werden kann.»* Um dieses Ziel zu erreichen, verurteilte der britische Ökonom alle staatlichen Hilfsmassnahmen zugunsten der Notleidenden, weil sie *«das Los derjenigen, die nicht unterstützt werden, verschlimmerten und die Zahl der Armen vermehrten»*. Scharf hiess es: *«Öffentlich muss man gegen das angebliche Recht der Armen Stellung nehmen, auf Kosten der Gesellschaft unterhalten zu werden.»*

Dies entfesselte einen Sturm der Entrüstung, weil die gesamte christliche Philantropie, die stets als mo-

ralisch hochwertig gegolten hatte, angefochten wurde. Malthus beschrieb die Leiden der ökonomischen Entwicklung genauso kaltblütig wie einst Machiavelli den Zynismus der Staatspolitik. Der Dichter *Coleridge*, ein ehemaliger Studienfreund vom Jesus College, entrüstete sich: *«Ich erkläre feierlich, dass keine der von Unwissenheit, Schwäche oder Laster hervorgerufenen Häresien und Sekten die Menschheit so entehrt haben wie dieser abscheuliche ‚Essay‘.»* Malthus riet, das Naturgesetz walten zu lassen, später wird Darwin daraus seine Inspiration schöpfen; Gewaltapologeten werden grausame Massnahmen und Kriege mit dem Ziel der Bevölkerungsverminderung rechtfertigen. Malthus' Schriften haben dazu beigetragen, 1834 die britische Armengesetzgebung zu verändern und die gefürchteten *workhouses* zu schaffen, in denen Arbeitslose eingesperrt wurden. In der zweiten, umfangreicheren Ausgabe des *Versuchs über das Bevölkerungsprinzip* von 1803 empfahl der Autor die «moralische Hemmung» als ein Mittel gegen die Bevölkerungsvermehrung. Dazu zählte *«Verzicht auf Ehe, verbunden mit Keuschheit»*, aber auch späte Eheschliessung. Versage man sich diesem Mittel, könne es nur *«Laster und Elend»* geben, *«Kriege und Auswüchse aller Art»*. Malthus prüfte auch die Entwürfe sozialer Reform, *«Gleichheitssysteme»*, wie er sie nannte, besonders das von Robert Owen entworfene Modell. Ihren idealen Sinn anerkennend, hielt er sie dennoch für die Lösung der sozialen Probleme untauglich. Er erkannte die *«Notwendigkeit einer besitzenden Klasse und einer arbeitenden Klasse»* an, doch wollte er *«keineswegs be-*

*weisen, dass die gegenwärtig bestehende grosse Ungleichheit des Eigentums für die Gesellschaft notwendig und nützlich sei»*. Eine Antwort, auf welche Weise man dies beheben könne, gab er nicht; seine Aufmerksamkeit galt einem anderen Problem: das der Bevölkerungszahl. Allein auf dem Wege ihrer Verminderung sollten soziale Spannungen abgebaut werden.

Karl Marx führte einen vehementen Kampf gegen Malthus' Thesen. Im *Kapital* nannte er dessen Werk ein *«pfäffisch verdeklamiertes Plagiat ... begrüsst von der englischen Oligarchie als der grosse Vertilger aller Gelüste nach menschlicher Fortentwicklung»*. Desgleichen verdammt Friedrich Engels *«diese scheussliche Blasphemie gegen Natur und Menschheit»*. In der Erwartung des Glücks ständiger Produktionsentfaltung konnte dem Bevölkerungsproblem nur eine untergeordnete Bedeutung zukommen. Im Streit zwischen Malthus und Marx irrten beide – auf verschiedene Weise. Malthus irrte kurzfristig, indem er die Tendenz der Bevölkerungszunahme überschätzte, die der Steigerung der Nahrungsmittelproduktion unterschätzte. Marx sah das zunächst besser, doch sein Irrtum verdeutlichte sich später und erweist sich als dauerhaft. Malthus' These der Bevölkerungsverdoppelung in einem Zeitraum von 25 Jahren wurde falsifiziert; der Rhythmus war, wenn auch in den einzelnen Erdteilen unterschiedlich, weit aus langsamer. Um 1800 betrug die Verdoppelungszeit 180 Jahre, 1900 betrug sie 120 Jahre, 1975 erreichte sie 36 Jahre. Der Rhythmus beschleunigt sich immer mehr und bewegt sich rasch auf die von Malthus genannte Zahl von 25 Jahren zu. Der britische

Pessimist erweist sich als verspäteter Sieger. Vom Bevölkerungsalbtraum gebannt, hat er die ungeheure Vermehrung der Nahrungsmittelproduktion in den Industriestaaten nicht geahnt, kulturelle Faktoren ausser acht gelassen, die dort die Kinderzahl einschränkten. In Europa und in den USA sieht man es überaus deutlich, aber diese Faktoren wirken nicht in Asien, Afrika und Lateinamerika. Nach Berechnungen der Experten wird sich die Bevölkerung dieser Kontinente bis ins Jahr 2000 auf fünf Milliarden verdoppeln.

Glaubte Marx – und mit ihm die entzückten Verkünder der Industriära –, dass sich das Bevölkerungsproblem allein mit Hilfe maximaler Produktion lösen lasse, so ist inzwischen der Irrtum dieser Ansicht erwiesen worden. Den Wettlauf zwischen Population und Produktion hat die Population gewonnen, freilich zum eigenen Nachteil. In den Ländern starken Bevölkerungsdruckes ist kein Produktionssystem, welcher Art auch immer, imstande, den Lebensstandard wesentlich zu erhöhen. Im Gegenteil, ungeachtet der Entwicklungshilfe, bewirkt die Bevölkerungsprogression wachsendes Elend, Hungerzonen breiten sich aus. Zwei Drittel der Menschheit leben am Rande des Existenzminimums; in Äthiopien, in Afghanistan und anderswo sind Millionen vom Hungertod bedroht. Die Zukunft ist noch beängstigender als die Gegenwart, denn die afrikanische Bevölkerung nimmt jährlich um drei Prozent zu, die Nahrungsmittelerzeugung dagegen nur um 1,5 Prozent. Malthus' Schreckensvision ist Wirklichkeit ge-

worden, weder kapitalistisch noch sozialistisch organisierte Systeme vermöchten daran etwas zu ändern. An der Geburtenkontrolle führt kein Weg vorbei. Malthus' düstere Sicht war realistischer als Marxens Vertrauen in die heilsamen Wirkungen der Produktivkräfte. Indien hatte dies frühzeitig erkannt und sich für die Geburtenkontrolle entschieden: die Nahrungsmittelerzeugung hält Schritt mit der Bevölkerungsentwicklung. Doch die kommunistischen Staaten stellten die Vermehrung der Menschenzahl als fortschrittliches Ziel dem «reaktionären Malthusianismus» entgegen. Mit dem gleichen Eifer setzt sich die katholische Kirche, im Unterschied zu den Protestanten, für die gleiche Sache ein. Im kommunistischen Lager fanden indes, unter dem Druck der Tatsachen, beachtliche Revisionen statt, am ausgeprägtesten in China, das offen die Kleinfamilie progagiert, faktisch Marx durch Malthus abgelöst hat. Niemand wird in der Geburtenkontrolle das einzige Mittel sehen, um die Sozialprobleme in der Dritten Welt zu überwinden; es gibt dringende Wirtschaftsfragen, denen niemand ausweichen kann. Auch wird man sich nicht auf Malthus' «Naturgesetz» berufen können, um den Schrecken von Hungerkatastrophen passiv zu ertragen. Aber ein zwingendes, unumgängliches und nicht zuletzt humanes Mittel ist die von dem britischen Pionier geforderte Geburteneinschränkung. Das ist der posthume Sieg desjenigen, dem Unmenschlichkeit vorgeworfen wurde. Heute verlangt Menschlichkeit, sich zu ihm zu bekennen.

*Heinz Abosch*

## Das Theater ist keine Brotfabrik

Im Hamburger Almanach für Theater und Theaterfreunde erschien 1848 ein Aufsatz, in welchem sich ein Kenner der Verhältnisse darüber ausliess, dass der Beifall nicht mehr *«würdig und verdient»* gespendet werde und daher zur Ironie verkommen sei. Noch bei den geringsten Anlässen gebe es solche Beifallsstürme, dass für ausserordentliche Kunsterscheinungen keine Steigerung mehr möglich sei. Eine graziöse Kunstreiterin oder ein schulgerecht zugerittenes Pferd würden bald mit denselben Auszeichnungen überschüttet, wie man sie nur dem Bühnenkünstler ersten Ranges zuwenden sollte. Denn wie könne dieser den Beifall seines Publikums noch würdigen, *«wenn es ohne Unterschied ins Blaue hinein klatscht?»* Es sei an der Zeit, mit allen Beifallsausbrüchen diskreter zu werden. Dem fügt der unbekannte Verfasser dieser Klage gar noch hinzu, die Masse sollte in der Abschätzung dessen, was die Bühne biete, *«dem gebildeteren, urteilsfähigeren Teil des Publikums»* den Vortritt lassen. Das Publikum sowohl wie die Kunst würden beide besser dabei fahren.

Vielleicht erregt, was da vor nahezu hundertvierzig Jahren spontan hingeschrieben wurde, den heftigen Widerspruch unserer Theaterleute. Vor allem die Passage über die gebildeteren und urteilsfähigeren Theaterbesucher, nicht ganz unberechtigt zwar, dürfte auf grosses Missfallen stossen. Ich übergehe sie vorerst und halte mich an den Anfang. Denn über die Inflation des Beifalls wird man

sich wohl einigen müssen. Es ist leider eine banale Tatsache, dass Theaterbesucher am Schluss der Vorstellung klatschen, ob ihnen die Darbietung nun gefallen hat oder nicht, ob sie gelangweilt worden seien oder gepackt. Zu Missfallensäusserungen lassen sich wohlherzogene Theaterbesucher schon gar nicht verleiten, das wäre gegen Höflichkeit und Anstand. Und aus Höflichkeit, man kann es nur zu oft erleben, klatschen sie denn auch. Vielleicht auch aus Ratlosigkeit. Zwar sind sie nicht ganz glücklich über das Gesehene, zwar haben sie vielleicht sogar das vage Gefühl, man nehme sie nicht ganz ernst und stelle mit ihnen an, wozu sie keinesfalls hergekommen sind. Aber sie wagen es nicht, ihren Verdacht oder ihre Enttäuschung kenntlich zu machen. Dann klatschen sie halt, weil es die andern auch tun.

Ich verwahre mich ausdrücklich gegen den Verdacht, ich wolle behaupten, in allen diesen Fällen seien zudem Claqueure am Werk, bezahlte Applaudierer, die das Parkett und die Galerie mitzureissen beauftragt seien. Die braucht es ja schon gar nicht mehr. Auch in einer noch so langfädigen und öden Inszenierung kann man spontane Spezialisten für Zuschauerbegeisterung beobachten, blindlings entschlossene Liebhaber jeglicher öffentlichen Darbietung, die lauthals lachen, wenn von der Bühne her ein schwacher Witz versucht worden ist, und die ihrer Bewunderung durch energisches Klatschen noch lange Ausdruck geben, wenn irgendein Vorhang gefallen ist und die Zu-

schauer längst schon den Garderoben zustreben.

Ist es ein unentschuldbarer Verstoß gegen Konventionen, wenn man aus unzähligen Äußerungen von Theaterbesuchern den Schluss zieht und ausspricht, dass der Applaus kaum noch etwas über die Wirkung der Darbietung aussagt, der er doch gilt? Ein Theaterkritiker, der Theatervorstellungen aus beruflichen Gründen und freilich auch darum besucht, weil ihm Theater immer aufs neue als Möglichkeit der öffentlichen Auseinandersetzung wichtig ist, macht im Lauf der Jahre Erfahrungen, die in der veröffentlichten Kritik keinen Platz haben. Da geht es vor allem um den Bericht über ein Bühnenereignis, um Orientierung der Leser über Stück und Darstellung, selbstverständlich auch um Stellungnahme und Urteil, alles jedoch bezogen auf die Arbeit des Regisseurs, des Bühnenbildners und der Schauspieler. Manchmal denke ich, eine Reportage über das, was gleichzeitig im Zuschauerraum und im Foyer geschieht, wäre ebenso wichtig. Kunstsoziologen haben seit längerem schon festgestellt, dass sich Lyrik, Malerei und Musik die ästhetischen Formen von gesellschaftlichen Konventionen der Kommunikation gelöst haben durch Rückzug auf äusserste Subjektivität, durch Negation eines gesellschaftlichen Bezuges. Im Theater, das seiner Entstehung und seiner Struktur nach auf diesen Bezug angewiesen bleibt, ergeben sich aus dieser Entwicklung schwerwiegende Störungen. Beobachtungen, wie sie im Zuschauerraum, im Foyer zu machen sind, könnten darüber nähere Auskunft geben. Einzubeziehen wäre dann auch, was ausserhalb der Theater ge-

dacht und gesprochen wird, das weitgehend unkontrollierbare, schwer zu erfassende Gerede, das sich auf eigene frühere Erfahrungen frustrierter Theaterbesucher, auf Gerüchte und auf publizierte Theaterberichte stützt. Der Kritiker, der Verlauf und Charakter eines Theaterabends zutreffend und anschaulich beschreibt, trägt unter Umständen unfreiwillig zu diesem Gerede bei. Oft übrigens wird er gefragt, ob es sich denn empfehle, eine bestimmte Aufführung zu besuchen, mit dem erläuternden Zusatz, eigentlich gehe man nicht mehr ins Theater, weil man schon zu oft enttäuscht worden sei. Ich empfehle den Ratsuchenden im Zweifelsfall immer, sie sollten sich doch selber ein Urteil bilden. Aber mehr und mehr tue ich es nicht mit gutem Gewissen.

Zum Beispiel Zürich: Rückhaltlos war meine Empfehlung, «*Sindbad der Seefahrer*» im Theater am Neumarkt zu besuchen. Die Attraktivität dieser Inszenierung hatte sich rasch herumgesprochen. Man müsste fragen, woran das liegt. Hier gelang es, die unterschiedlichsten Zuschauervoraussetzungen auf Antrieb auszugleichen, ein heterogenes Publikum, unter das sich erfreulicherweise immer auch Kinder mischten, in den Bann szenischer Wirklichkeiten zu ziehen. Ich kann mir die Anziehungskraft dieser Theaterproduktion, die ganz sicher nicht durch ihren Inhalt oder ihre Botschaft in erster Linie zu fesseln vermöchte, nur so erklären, dass da Erfahrungen gemacht werden konnten, die neu waren, die elektrisierten, die Augen öffneten für Möglichkeiten einer ganz ursprünglichen Sprache der Bewegung, des Körpers, der rhythmischen Abläufe. In einem Gespräch,

das Zürcher Theatermacher kürzlich führten und von dem man in der Presse lesen konnte, hat die Dramaturgin des Theaters am Neumarkt die Ansicht geäußert, offenbar gehe man heute aus anderen Gründen ins Theater als noch vor zehn Jahren. Jetzt gehe es nicht mehr um intellektuelle Auseinandersetzung, mehr um das Optische, um den Sinnenreiz. Aber ich denke eher, entscheidend sei eben der Eindruck oder das Gefühl, etwas Wichtiges und Wesentliches unmittelbar zu erleben, etwas, das durch nichts sonst zu ersetzen ist. Das kann, wie das Beispiel zeigt, das Erlebnis der nahezu unbegrenzten Ausdrucksfähigkeit des Körpers, die kaum noch für möglich gehaltene Auslösung mit-schaffender Phantasie des Publikums sein. Aber denkbar wäre, in anderen Inszenierungen, auch ein ähnlich unmittelbares Vergnügen am Text, an der Ursprünglichkeit der Sprache.

Es wäre jedenfalls gut, wenn die Theatermacher den Wunsch und die Bereitschaft ihrer Zuschauer ernst nähmen, beim Besuch des Schauspiels Erfahrungen zu machen, die ihnen die Alltagswirklichkeit vorenthält. Es ist unangebracht und durch nichts gerechtfertigt, ihnen zu unterschieben, sie seien lediglich auf billige Unterhaltung aus. Natürlich kann es nicht darum gehen, die Leute zu fragen, was sie gerne sehen möchten, um ihnen dann das Gewünschte vorzusetzen. Dann wäre tatsächlich, wie sich Gerd Heinz in der erwähnten Diskussion auszudrücken beliebte, zwischen dem Theater und einer Brotfabrik kein Unterschied. Aber mit Sprüchen dieser Währung widerlegt man berechnete und ernst zu nehmende Wünsche der Theaterbesucher natürlich nicht.

Sie wollen ein Theater, das zu besuchen sich lohnt, und das heisst: das ihre Neugier ebenso befriedigt wie ihr Informationsbedürfnis, ihre Bereitschaft, sich mitnehmen zu lassen auf die Reise zu Erfahrungen und Einsichten, die nur im Spiel mit Realitätsbezug zu erreichen sind. Das Gegenbeispiel, das in der erwähnten Diskussion beweisen sollte, dass heute wohl andere Interessen ans Theater herangetragen werden als noch vor zehn Jahren, scheint mir nicht sehr glücklich gewählt. «*Simplex Deutsch*», die Szenen von Volker Braun über die deprimierende Geschichte der deutschen Arbeiterbewegung, auf die Eva Pfister, die Neumarkt-Dramaturgin, dabei anspielte, sind vorwiegend ein Disput über marxistische Sackgassen, zudem aus der Sicht eines DDR-Autors, also vorsichtig, verschlüsselt und mehrdeutig. Es ist, dramaturgisch gesehen, Theater, das sich selber kommentiert, zum Beispiel auch in Anspielungen und Weiterführungen zu Brecht und Beckett. Wenn da, in einer Paraphrase zum berühmten Stück, Godot auftritt und fröhlich erklärt, er sei gekommen, nehmen Vladimir und Estragon, die so lange auf ihn gewartet haben, kaum noch Notiz von ihm. Einer sagt sogar, er habe die Schnauze voll. Nichts als ein allzu ausgeklügelter Witz der Regie ist es, dass Godot ein Requisit mit sich führt, das dem Signet der Eurovision gleicht und wohl andeuten soll, gekommen sei der Sozialismus in Form des Eurokommunismus. Einige im Zuschauerraum werden's gemerkt haben; aber war damit denn ein elektrisierender Bezug zu einem Zürcher Publikum herzustellen? War damit intellektuelle Auseinandersetzung in Gang zu bringen? Wenn sie

in Fällen dieser Machart nicht zustandekommt, darf man das nicht dem Publikum ankreiden. Die Insider mochten dankbar dafür sein (ich bin es auch!), dass sie den ihnen bekannten Text in szenischer Realisation sehen konnten. Aber sonst trafen die *«Szenen über die Unmündigkeit»*, wie der Untertitel des Stücks lautet, in Zürich auf die verhältnismässige Mündigkeit von Menschen, die immerhin in demokratischen Traditionen aufgewachsen sind. Mich hat denn auch am meisten die Reaktion der Zuschauer an diesem Abend erschüttert. Nach dem letzten, *«Befreiung»* genannten Teil, der wirklich alles andere als eine Befreiung vorführt, der die Misere eines Untertanenverhaltens blossstellt und der in Ironie und Resignation ausmündet, klatschten sie Beifall, kräftig und so, dass einige vielleicht meinen mochten: begeistert. Auch das war ein Gradmesser für die Inflation des Applauses.

Und was die intellektuelle Auseinandersetzung betrifft, von der die Theatermacher sagen, das Publikum wolle sie nicht mehr, möchte ich meinen, der Beweis dafür sei noch lange nicht erbracht. Ein solches Gespräch dürfte allerdings keinen ausschliessen, der auf der Bühne, dahinter oder davor an einem Theaterereignis beteiligt ist. Man darf sagen, dass die Kritik, auch in Zürich, seit langem getreulich und gewissenhaft am Werk ist, erste Voten zu einem solchen Gespräch abzugeben. Ab und zu, eher selten zwar, wird der Versuch gemacht, sie in die Auseinandersetzung einzubeziehen. Was im Anschluss an Hans Hollmanns Interpretation der *«Penthesilea»* geschah, müsste öfter vorkommen, nicht nur

gerade dann, wenn eine Inszenierung danebengeraten ist. Kleists Tragödie als eine Art von Comic in Zeitlupe zu zelebrieren, ist bestenfalls eine Parodie aufs Original. Mir widerstrebt, hier zu wiederholen, was ich anlässlich der selbstherrlichen Behandlung Lessings durch Jürgen Flimm im Schauspielhaus zum Grundsätzlichen ausgeführt habe. Es gilt auch hinsichtlich der allzu originellen Deutung, die Hollmann dem Kleist'schen Drama angedeihen liess. Es mag durchaus Gründe geben, die es schwer oder fast unmöglich machen, diesen in Sprache und Leidenschaft extremen Versuch eines genialen Dichters heutzutage auf der Bühne zum Leben zu erwecken. Doch daraus nun zu folgern, hier sei eine freie Vorlage für Verfremdungsspässe und Anachronismen, ist jedenfalls nicht geeignet, jenes weiterführende und tiefer schürfende Gespräch auszulösen, das vom Spiel mit Rollen und von der öffentlichen Vorführung beispielhafter, radikaler, erschreckender Möglichkeiten des Menschen ausgehen kann.

Hier ist jedoch nicht die Frage zu beantworten, ob das nun eine wertvolle, eine inspirierte, eine in all ihrer Absurdität am Ende noch adäquate Inszenierung der Tragödie von Heinrich von Kleist gewesen sei. Ich finde es entschieden nicht. Aber wichtiger in unserem Zusammenhang scheint mir, ob denn nun jenseits des Streits darüber, wie man Klassiker inszenieren soll (da kann man ja hübsch geteilter Meinung sein!), für den Theaterbesucher ein Anreiz bestehe, diese *«Penthesilea»* zu besuchen, und zwar ein Anreiz in dem Sinn, dass er das Gefühl haben müsste, es entgehe ihm Wesentliches und Wichtiges, wenn er



nicht hingehge und selber schaue. Da werde verhandelt, was ihn betreffe; da seien Erfahrungen zu machen, die ihn aus Gewohnheiten und Zwängen hinausführen ins Freie, damit er zu seiner eigenen Alltagswirklichkeit eine neue Beziehung finde. Damit er offen werde für Elementares und Ursprüngliches, offen dann auch für die «intellektuelle Auseinandersetzung». Diese Frage muss ich, wenn sie mir einer stellt, der schon längere Zeit nicht mehr im Theater gewesen ist, leider entschieden verneinen. Ich kann's nicht verantworten, ihm eine Darbietung zu empfehlen, von der ich so gut wie sicher weiss, dass sie ihn kaum bewegen wird, vermutlich eher ärgern und im schlimmsten Fall sogar langweilen. Wiederum: die Insider (auch ich!) sehen das differenzierter, erkennen Tendenzen moderner Theaterarbeit, werden sich allenfalls um Details streiten. Aber der Theaterbesucher, um den es den Theatermachern doch eigentlich gehen sollte, wird vermutlich am Schluss, ein höflicher Mensch, Beifall klatschen und etwas verwirrt zur Garderobe gehen. Und er wird denken, für ihn sei das Theater eigentlich doch nicht, so wie es eben sei.

Man redet nicht der seichten Unterhaltung das Wort, man plädiert nicht für museale Traditionspflege, wenn man vom Theater eine stärkere Anziehungskraft fordert. Seine Gefahr ist immer, nicht erst heute, dass es zur Institution wird, die eine besondere Art von Kunst verwaltet, ganz gleich, ob das nun Shakespeare oder Edward Bond sei, Schiller oder Brecht und Frisch, Dürrenmatt oder Achternbusch. Steht etwa der Wunsch nach mehr Attraktivität des Theaters auch

dahinter, dass in neuerer Zeit berühmte Regisseure ihre Kometenbahn von Bühne zu Bühne ziehen? Früher waren's die grossen Schauspieler, die – wie heutzutage noch immer die Sänger in der Oper – von Metropole zu Metropole reisten und den bewundernden Zuschauern die Gnade ihrer vorübergehenden Präsenz boten. Eine Attraktion war das zweifellos, und eher grösser und überzeugender noch als die Attraktion, die besondere und meist höchst eigenwillige Regiearbeit eines Künstlers zu sehen, von dem in der internationalen Presse viel die Rede ist. Der Verdacht liegt nahe, dass es die Theater sind, die diesen Brauch der reisenden Regieprominenz aufgebracht haben, nicht in erster Linie im Interesse ihres angestammten Publikums, sondern weil sie teilhaben möchten an der internationalen Aufmerksamkeit, die sich an bestimmte Namen heftet. Dem Theaterbesucher, von dem hier immer die Rede ist, kommt es vermutlich auf die Kotierung eines Regisseurs an der internationalen Theaterbörse weniger an als darauf, anregendes, faszinierendes, von den Inhalten wie von den künstlerischen Mitteln her packendes Theater zu erleben. Wohl möglich, dass einer dieser herausragenden Meister der Inszenierungskunst gerade in dieser Hinsicht wahre Wunder bewirkt. Aber es sind die Theaterleiter selbst, die Dramaturgen und die Schauspieler am Ort, die ihr Publikum kennen, seine Wünsche, seine Ansprechbarkeit, und sie sind es auch, die ihm unter Umständen anzubieten und vorzusetzen wagen, was es aufrüttelt, was es mit eben gerade jetzt und hier wichtigen Themen und Erfahrungen konfrontiert. Ihre Arbeit zielt, wenn sie

mit künstlerischer Verantwortung getan wird, immer auch auf lokale und regionale Bezüge. Insofern darf man darum sagen, auch im Theater gelte das Gesetz von Angebot und Nachfrage. Es gilt nicht in dem banalen, den Vergleich mit der Brotfabrik provozierenden Sinn, aber genau so, dass «*der gebildeteren, urteilsfähigere Teil des Publikums*», von dem der Aufsatzschreiber in Hamburg vor hundertvierzig Jahren schrieb, davon überzeugt wäre, hier sei Auseinandersetzung mit Fragen, die wichtig sind, die uns betreffen. Hier sei Kommunikation öffentlich, unterhaltsam und fesselnd. Der Beifall im Theater war ursprünglich nur der herausragenden Leistung zgedacht, dem Ausser-

ordentlichen und Mitreisenden. Als Ritual entspricht er zu sehr dem, was leider in der Regel auch auf der Bühne selbst geschieht. Daraus auszubrechen, ist als Ziel und Vorsatz eines Theaters, ganz gleich, ob subventioniert oder nicht, nur zu begrüßen. Mit der Vorstellung, das Theater habe eine missionarische Aufgabe, hat das allerdings nichts zu tun. Die Theatermacher und ihr Publikum sollten sich viel mehr als bisher als gleichberechtigte Partner gegenüberreten, in gegenseitiger Achtung und in der Annahme, der eine gebe dem andern seine ganze Aufmerksamkeit, wende ihm alle Kraft und Fähigkeit des Verstehens zu.

*Anton Krättli*



ATAG

Wirtschaftsprüfung  
Wirtschaftsberatung

Allgemeine  
Treuhand AG