

Identitäts- und Kulturkonflikte **Partizipative Instrumente einbauen**

Von Alex Sutter

In Wangen bei Olten verweigert die Baukommission einem türkischen Verein mit fadenscheinig tönenden baurechtlichen Argumenten den Bau eines symbolischen Minaretts zu einem bestehenden Gebetsraum. Eine Organisation von Fahrenden beklagt sich über einen weiteren Rückgang an Durchgangsplätzen in der Schweiz. Der Kulturkampf gegen Minarette und das Malaise bezüglich der Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende scheinen geeignete Beispiele zu sein, um über Kulturkonflikte im öffentlichen Raum heute nachzudenken.

Allerdings handelt es sich beim Kampf gegen Minarette und bei den fehlenden Bemühungen zur Schaffung von Durchgangs- und Standplätzen für Fahrende um spezielle Typen von Kulturkonflikten. Im einen Fall geht es um die Architektur gewordene Symbolik einer durch Zuwanderung entstandenen, misstrauisch beäugten religiösen Minderheit, im anderen Fall um die materielle Grundlage für die nicht-sesshafte Lebensweise einer seit Jahrhunderten randständigen und verfemten Minderheit. Was ist das Gemeinsame an diesen beiden so unterschiedlichen Konstellationen?

Identitätskonflikte

In beiden Fällen verlangt eine exponierte Minderheitengruppe von der Mehrheitsgesellschaft etwas, das diese ihr versagt: im einen Fall die öffentliche Selbstdarstellung und symbolische Anerkennung in Gestalt des Minaretts¹, im andern Fall eine reale Anerkennung der Lebensweise in Form der notwendigen Infrastruktur für Fahrende. Die Interpretation aus der Sicht der Betroffenen ist eindeutig: Zur Debatte stehe in diesen Konflikten die Anerkennung der je spezifischen Gruppenidentitäten durch die Mehrheitsgesellschaft. Die verweigerter Anerkennung bedeute, dass die Existenzberechtigung dieser Gruppen infrage gestellt werde.

Im Falle der vorenthaltenen Stand- und Durchgangsplätze ist es offensichtlich, dass die kollektive Identität der Fahrenden auf dem Spiel steht. In Bezug auf das in der ersten Instanz verweigerter Minarett ist die Infragestellung der Existenzberechtigung ein wenig subtiler, da behauptet wird, nicht die andere Religion als solche werde verneint, sondern nur deren gleichrangige Präsenz im öffentlichen Raum. Doch indem man seine öffentliche Präsenz zu verhindern sucht, verurteilt man den Islam zur Halbschattenreligion, was von den Betroffenen durchaus als Angriff auf die religiöse Identität verstanden werden kann.

In beiden Fällen wird also – wenigstens aus Sicht der Betroffenen – die Identität der Minderheitengruppe angefochten. Es handelt sich keineswegs um gewöhnliche Kulturkonflikte, sondern um Identitäts- oder Anerkennungskonflikte. Der verdeckte, nicht ausgesprochene Streitpunkt ist die Existenzberechtigung einer kulturell minoritären Gruppe im öffentlichen Raum.

¹ Der Artikel wurde verfasst, bevor der Kanton Solothurn den ablehnenden Entscheid der Wangener Baukommission korrigierte. Dieser Umstand berührt die Argumentation nicht, denn das Wangener Beispiel steht exemplarisch für die Abwehrhaltung gegenüber der muslimischen Minderheit.

Gewöhnliche Kulturkonflikte

Im Unterschied zu solchen Identitätskonflikten drehen sich gewöhnliche Kulturkonflikte im öffentlichen Raum um unterschiedliche Auffassungen über die kulturelle Nutzung des öffentlichen Raums. Welche kulturellen Bedürfnisse können sich im öffentlichen Raum durchsetzen? Wer darf diesen mit welchen Inhalten besetzen? Nehmen wir das Beispiel einer der seltenen öffentlichen Grünflächen in einem städtischen Quartier in Bern, in unmittelbarer Nachbarschaft zum Uni-Hauptgebäude. Der Rasen wird gewöhnlich genutzt zum Faulenzen und Spielen, als Treffpunkt für jugendliche Cliquen, zum Picknicken für Familien usw. In der schönsten Jahreszeit wird ein Grossteil dieser Grünfläche Jahr für Jahr abgezäunt, um darauf eine kommerzielle Freiluftkino- und Konsummaschine zu installieren. Die gewöhnlichen Nutzenden werden durch ein konsumfreudiges und zahlungskräftiges Mittelschichtpublikum verdrängt. Dies ist nun selbstredend kein Identitätskonflikt, sondern ein Nutzungskonflikt zwischen undeutlich abgegrenzten, sich überlappenden sozialen Gruppen mit unterschiedlichen kulturellen Bedürfnissen. Soll dieser öffentliche Raum während des Sommers einer unspezifischen Allgemeinheit als offener, nicht organisierter Raum für die Mussestunden dienen? Oder darf er von einer kommerziellen Organisation für ihre Zwecke okkupiert werden?

Genau besehen ist dies kein eigentlicher Kulturkonflikt, sondern bloss ein latenter – eigentlich gar nicht vorhanden, solange sich die unspezifische Allgemeinheit nicht gegen die kommerzielle Nutzung organisiert und Widerstand leistet. Und wenn dies passieren sollte, würde sich der latente Kulturkonflikt sehr rasch in einen gewöhnlichen politischen Konflikt verwandeln. Gewöhnliche Kulturkonflikte im oder um den öffentlichen Raum sind entweder nur latent oder aber sie werden politisch.

Heute bleibt der Vorrang der kommerziellen Nutzung des öffentlichen Raums oft unwidersprochen. Deshalb kann sich das Marktprinzip im apolitischen öffentlichen Raum in der Regel problemlos durchsetzen, zum Beispiel, wenn im öffentlichen Raum des Fernsehens unter dem Diktat der Einschaltquoten die Inszenierung von Gewalt und sinnleere Blödeleien überhand nehmen. Der Markt scheint die Mehrheitsgesellschaft zu verkörpern und setzt seine kulturindustriellen Erzeugnisse erbarmungslos durch, sofern er nicht an politische Grenzen stösst.

Politische Konflikte

Der latente Kulturkonflikt im öffentlichen Raum wird manifest, wenn sich die marginalisierte Allgemeinheit gegen die Vorherrschaft des Marktes zu wehren beginnt, etwa im Falle von Quartierbewohnern/-innen, welche sich gegen die Dominanz des Automobils in Wohnquartieren – lebensgefährlich vor allem für Kinder und Alte – engagieren. Wie beim Kampf gegen die Mobilfunkantennen ist hier nicht die Identität oder Anerkennung einer Gruppe das Thema, sondern es geht um die Anerkennung von Bedürfnissen, um verschiedene Auffassungen von Lebensqualität, um Fragen des guten Lebens.

Wird der latente Kulturkonflikt manifest, so verschiebt er sich auf die politische Bühne. Marktmehrheit und marginalisiertes Allgemeininteresse verwandeln sich in politische Mehrheiten und Minderheiten, wobei nicht immer ausgemacht ist, wer auf welcher Seite endet. Jedenfalls eröffnet sich eine Chance, die Macht des Marktes durch vernünftiges Argumentieren und daran anknüpfende Normsetzungen zu brechen, selbst wenn der ultimative Entscheidungsmechanismus in Form der direkten Demokratie wieder einem

marktähnlichen Prinzip unterworfen ist. Denn das politische Instrumentarium ist nicht auf Abstimmungen beschränkt. Es gibt die Möglichkeit von Kompromissen in Gestalt von institutionellen Regelungen, die den Zweck haben, die Interessen einer betroffenen Minderheit zu schützen. Auf das Problem der Vorherrschaft des Automobils reagierte die Politik unter anderem mit der Entwicklung des Konzepts der Wohn- und Spielstrassen, welches es erlaubt, dass Betroffene in einem partizipativen Prozess die realen Gewichte verschieben und so das Problem entschärfen können.

Spielstrasse – ein Modell?

Identitätskonflikte neigen dazu, auf identitätspolitische Art und Weise ausgetragen zu werden. Identitätspolitik bedeutet, dass Mehrheit und Minderheit ihr Gruppendasein mythisch überhöhen, dass sie die Auseinandersetzung um ein Problem in eine Auseinandersetzung um die Legitimität der Existenz einer Minderheitengruppe verwandeln, was nur zu oft in Hass und blinder Gewalt endet. Die Entscheidungsmechanismen der direkten Demokratie können in einem solchen Kontext Wasser auf die Mühlen der Mehrheit sein und den Konflikt noch verschärfen. So zum Beispiel, wenn die SVP im Anschluss an den Streit um Minarette eine neue gesetzliche Bestimmung in kantonale Bauordnungen einbringen möchte, wonach „störende religiöse Bauten“ nicht zuzulassen seien. Eine solche Regelung würde bedeuten, dass jedes Minarettprojekt mit einer Petition zu Fall gebracht werden könnte, und Petitionen kann man in einer identitätspolitisch angeheizten polarisierten Situation mühelos zustande bringen.

Auch die Fahrenden von Versoix GE haben die Erfahrung gemacht, dass die direkte Demokratie ihre Hoffnungen auf einen würdigen Standplatz zunichte machen kann, als in einer Gemeindeabstimmung im Jahr 2000 ein optimal aufgegleistes Projekt gekippt wurde.² Im Interesse der Minderheiten braucht es anders geartete politische Vorgehensweisen, um das gefährliche Potential solcher Identitätskonflikte zu entschärfen und sie in vernünftige politische Bahnen lenken zu können.

Der Ansatzpunkt für institutionelle Lösungen im Falle von Identitätskonflikten mit ungeliebten Minderheiten müsste die politische Einsicht der Behörden sein, dass es ein Gebot der Fairness gegenüber der Minderheit und der Verantwortung für das gesamte Gemeinwesen ist, Verfahrensregeln einzuführen und zu garantieren, die es den betroffenen Minderheiten erlauben, ihre existentiellen kulturellen Bedürfnisse im öffentlichen Raum bis zu einem gewissen Grad zu realisieren.³ So wie Bewohner/-innen von Wohnquartieren die Möglichkeit haben, sich zu organisieren, um in einem partizipativen Prozess eine Wohnstrasse zu realisieren, so müssten auch partizipative Instrumente ins Raumplanungs- und Baurecht eingebaut werden, die es den Fahrenden oder den Muslimen ermöglichen, ihre legitimen Interessen nach einer Präsenz oder Existenz im öffentlichen Raum tatsächlich durchzusetzen. Davon sind wir heute noch weit entfernt.⁴

Es bedeutet einen grossen Fortschritt, wenn der Kanton St. Gallen als erster Kanton überhaupt – und erst noch unter Beteiligung von Repräsentanten der Fahrenden – kürzlich ein Konzept für Durchgangsplätze erstellt hat und den politischen Willen

² Vgl. Beat Grossrieder: Nomaden in der Sackgasse. In: Beobachter 06/2006

³ Zur Vertiefung dieses Ansatzes vgl. Alex Sutter: Ausgleich statt Anerkennung. Zur Begründung von Sonderrechten für Angehörige kultureller Minderheiten. In: Gerhard Seel (Hrsg.) Minderheiten, Migranten und die Staatengemeinschaft. Verlag Peter Lang, Bern 2006

⁴ Vgl. Wolf S. Seidel: Diskriminierung in der Raumplanung?, in: terra cognita 5/2004

bekundet, dieses auch verbindlich im kantonalen Richtplan zu verankern.⁵ Weiter ist vorgesehen, dass die Fahrenden in den Prozess der Realisierung eines Durchgangsplatzes auf Gemeindeebene einbezogen werden. Wir dürfen gespannt sein, wie die Umsetzung dieses St. Galler Konzeptes auf Gemeindeebene verlaufen wird und insbesondere, ob dabei die Fahrenden tatsächlich ein Wörtchen mitreden können. Es ist zu hoffen, dass ähnliche Konzepte in anderen Kantonen und auch für Identitätskonflikte mit anderen Minderheiten entwickelt und umgesetzt werden.

Autor

Alex Sutter, Dr.phil. Philosoph. Betreibt in Bern ein eigenes Büro «Transkultur» mit den Schwerpunkten Kulturdiskurs, Minderheiten- und Menschenrechte (vgl. www.transkultur.ch). Ausserdem Vorstandsmitglied von Humanrights.ch / MERS und Leiter der Informationsplattform www.humanrights.ch.

ZF (1130 Zeichen)

Zusammenfassung

Es gibt verschiedene Arten von Konflikten, wenn unterschiedliche Interessen im öffentlichen Raum aufeinanderprallen. Wenn die lokalen Behörden den Bau eines kleinen Minaretts verhindern wollen, oder wenn Fahrende feststellen müssen, dass ihnen immer weniger Standplätze zur Verfügung stehen, geht es in beiden Fällen darum, dass eine Minderheit von der Mehrheit etwas verlangt, das diese ihr versagt. Im Vordergrund stehen Fragen um Anerkennung und Identität. Im Unterschied dazu geht es bei „gewöhnlichen Kulturkonflikten“ um unterschiedliche Auffassungen über die kulturelle Nutzung des öffentlichen Raums. „Wird der latente Kulturkonflikt manifest“, so der Autor, „verschiebt er sich meist auf die politische Bühne.“ Anzustreben seien „Kompromisse in Gestalt von institutionellen Regelungen, die den Zweck haben, die Interessen einer betroffenen Minderheit zu schützen“. Als Modell empfiehlt Sutter das Konzept der Wohn- und Spielstrassen, welches es erlaube, „dass Betroffene in einem partizipativen Prozess das Problem entschärfen können“.

⁵ Vgl. Baudepartement des Kantons St. Gallen: Durchgangsplätze für Fahrende im Kanton St. Gallen. Konzept. Mai 2006