

Samstagsinterview

Wochenkommentar

Subventionen wären der falsche Weg

Die Nachtkultur lebt vom Wandel. Dazu gehört aber auch das Clubsterben.

Die Nachricht hat diese Woche in der Bieler Ausgehbranche eingeschlagen: Der Duo Club geht per Ende Jahr zu. Das Bedauern ist gross. Nicht nur Partygänger verspüren Wehmut, auch andere hiesige Club-Akteure wie Daniel Schneider vom Kartell Culturel nehmen Anteil: «Duo und all seine Macher werden Biel so was von fehlen!», schreibt Schneider auf seinem Facebook-Account. Veranstalter Raphael Benz pflichtet bei: «Für das Nightlife und die kulturelle Szene von Biel ist dies ein herber Verlust.»

Die Reaktionen sind nachvollziehbar. Schliesslich haben die Macher hinter dem Duo Club nicht nur das Seeländer Nachtleben über viele Jahre mitgeprägt, sie haben dies auch an einem Ort mit grosser Geschichte getan: An der Zentralstrasse 54 war in den 80er-Jahren das «Abraxas» – ein Club, der weit über die Region hinausstrahlte. So sehr, dass heute noch Partys unter dem Titel «Abraxas Revival / Forever Young» gefeiert werden.

Nun ist die ewige Jugend zwar das Versprechen der Popkultur schlechthin, doch umso gnadenloser zerschellt es an der Realität. Ein Teil der heutigen Jugend verhält sich so, als sei sie ihre eigene Grosse-Eltern-Generation. Statt in den Ausgang zu gehen, kuschelt sie sich auf dem Sofa zu Netflix-Serien ein. Statt über die Stränge zu schlagen, zählt sie die Kalorien der veganen Poké-Bowls. Es ist ein gesamtgesellschaftlicher Trend, der nicht erst durch die Corona-Pandemie entstanden ist, von dieser aber beschleunigt wurde.

Das ist gut für die Gesundheit der Menschen, aber schlecht für die Nachtkulturbetriebe. Vielen steht das Wasser bis zum Hals. Eine Erhebung aus der Stadt Zürich zeigt, dass der Pro-Kopf-Umsatz bei den Clubs im Jahr 2023 um 30 Prozent tiefer lag als 2018. Gleichzeitig seien die Kosten für Personal, Künstler, Waren und Strom «besonders stark gestiegen», hielt die Schweizer Bar- und Club-Kommission (SBCK) in ihrer Vernehmlassungsantwort auf die Kulturbotschaft 2025 bis 2028 des Bundes fest. Diese verpasse es, sich «mit einer der grossen Herausforderungen der Zukunft auseinanderzusetzen», kritisierte die SBCK: «Wo und in welchen Räumen finden vor allem publikumsintensive kulturelle Veranstaltungen in Zukunft noch statt?» Denn es sei notwendig, dass mit der höheren Gewichtung der aktuellen Musik auch konkrete Förder Schritte folgen müssten, hielt die SBCK fest. Anders gesagt: Der Verband fordert Subventionen.

Der Appell blieb grossteils ungehört, und zur schliesslich verabschiedeten Kulturbotschaft blieb der SBCK bloss, festzustellen: «Es stellt sich die Frage, wie lange Mu-

sikclubs in der Schweiz ohne Förderung noch existieren können.» Die Gegenfrage lautet jedoch: Inwiefern wäre eine Subventionierung der Clubs sinnvoll?

Jene Kulturinstitutionen, die gefördert werden, bekommen dieses Geld nämlich nicht einfach so. Vielmehr haben sie einen Leistungsauftrag zu erfüllen. Dieser verlangt, verkürzt gesagt, dass die unterstützten Akteure ihrerseits die Kultur fördern. Das Kartell Culturel in Biel und Nidau beispielsweise ermöglicht mit dem Format «Les Residenz» das Entstehen neuer Kollaborationen und Projekte im Bereich der Musik, die es sonst wohl nicht gäbe. In der Kleinkunst gibt es Abende, an denen Nachwuchstalente ihre Programme vor Publikum proben können. La Grenouille, das Theaterzentrum für junges Publikum, erarbeitet Eigenproduktionen, die auch für Schulklassen gedacht sind. Die Lysser Kufa übernimmt gar Aufgaben, die andernorts bei der gemeindeeigenen Jugendarbeit angesiedelt sind.

Nun lässt sich durchaus festhalten, auch die Kultur der Nacht sei in ein zeitgemässes Kulturverständnis zu integrieren, wie dies die SBCK tut und dabei unter anderem mit der kulturellen Teilhabe von jungen Menschen oder jenen mit Migrationshintergrund argumentiert. Es ist aber keineswegs elitär oder kulturkonservativ gedacht, wenn man feststellt, dass eine Partynacht eher der Unterhaltung dient und weniger einer Reflexion über das Menschsein, wie dies andere Kulturproduktionen leisten können. Und das Abspielen von 80ies-Hits ist nun mal weniger aufwendig als das Erarbeiten eines Konzertprogramms mit Eigenkompositionen.

Kurz: Eine Förderung von Clubs wie dem Duo mit öffentlichen Geldern wäre der falsche Weg. Denn der Wandel im Ausgehverhalten lässt sich dadurch nicht aufhalten. Eine House-Night findet nicht mehr Publikum, nur weil sie subventioniert ist. Selbst in Berlin, wo bekannte Techno-Orte wegen der Gentrifizierung verschwinden, wird die Frage laut, ob eine Musealisierung der Nachtkultur der richtige Weg sei, um sie lebendig zu halten. Denn gerade sie lebt vom Wandel. Wandel bedeutet aber auch, dass vergehen soll, was nicht mehr gefragt ist. Sascha D'Antonio vom Duo Club hat das erkannt: Jene Formate, die Anklang finden, wird er an einem neuen, kleineren Ort weiterführen.



Tobias Graden
tobias.graden@bielertagblatt.ch

«Wir sollten nicht mehr für jeden Blödsinn ins Auto steigen»

Der aktuelle Dokumentarfilm von Reinhard Seiss heisst «Der automobile Mensch». Der Wiener zeigt darin auf, wie das Auto unsere Gesellschaft dominiert und macht Vorschläge, wie wir das überwinden können. Morgen gastiert er in Biel.

Interview: Deborah Balmer

Reinhard Seiss, in Rapperswil wurde Ihnen gesagt, dass Sie die Schweiz doch bitte nicht zu positiv darstellen sollen. Wurden Sie in Biel von den Organisatoren der Vorführung vom Sonntag auch angehalten, nicht zu positiv zu sein?

Reinhard Seiss: Nein. Wobei es stimmt, dass ich aus der Schweiz überwiegend Positives zeige, wo man in Deutschland und Österreich weit hinterherhinkt. Aber Biel ist kein klassisches Kapitel meines Films, in denen es darum geht: Schaut her, wie toll die Schweiz ist. Hier geht es um die breite Bevölkerung, die den ungezügelten Strassenausbau stoppen konnte.

Haben Sie das Bieler Kapitel andernorts gezeigt?

Ja, sehr oft sogar. Weil das eben nicht nur in der Schweiz erstmalig war, dass ein fixfertig geplantes Autobahnprojekt durch zivilen Protest verhindert wurde. Und ich zeige das Kapitel Biel gerne gerade in diesen Städten in Österreich und Deutschland, wo auch eine starke, breite Bürgerinitiative gegen grosse Strassenbaumassnahmen besteht. Einfach um Mut zu machen und um zu zeigen, dass so etwas geht.

Waren Sie persönlich in Biel, haben Sie gefilmt und damals vielleicht auch an den Demonstrationen gegen den Westast teilgenommen?

Natürlich war ich persönlich in Biel, habe recherchiert und später gefilmt. Ich würde nichts in meinen Film aufnehmen, von dem ich mir nicht selber ein eingehendes Bild gemacht habe. Und es gab auch vieles, was ich recherchiert und nicht genommen habe, weil es nicht ganz so stark war wie andere vergleichbare Orte oder Themen. Also ja, ich habe mich mit der Situation und mit der Geschichte, auch der Vorgeschichte dieser Sache in Biel auseinandergesetzt. An den Demonstrationen habe ich aber nicht teilgenommen.

Sie bringen ja an jedem Ort eine eigene Version, die Sie aus über sechs Stunden Filmmat-

erial zusammenstellen. Was wird es im Kino Rex sein?

Ich habe bis jetzt keine Film-auswahl zweimal präsentiert, weil die regionalen und thematischen Interessen und Betroffenheiten einfach so verschieden sind. In Biel zeige ich neben einem Einführungskapitel, das ich immer bringe, etwa das Kapitel Linz. Das ist die Hauptstadt meines Heimatbundeslandes Oberösterreich. Sie gehört zu den am schlechtest geführten und geplanten grösseren Städten in Österreich. Dort baut man aktuell eine Stadtautobahn. Anders als in Biel konnte sie aber nicht verhindert werden. Es ist eine Stadtautobahn, die direkt ins Zentrum führt. Mit den absurdesten Argumenten: Man will quasi die Verkehrsbelastung in der Stadt reduzieren.

Also etwas, was völlig veraltet ist.

Richtig, das ist etwas, was in den 70er-Jahren vielleicht noch irgendwo verständlich war, aufgrund der Ahnungslosigkeit und mangelnder Erfahrung. Aber wir haben jetzt 50 Jahre später und es gibt keinen unabhängigen Experten, der dieses Projekt gut findet. Es ist rein politischer Wille.

Sie zeigen auch Beispiele aus der Schweiz.

Genau. Und nicht nur Vorbildliches. Man sieht das Kapitel Wallis, wo ebenfalls eine Autobahn am Entstehen ist. Ich halte es für einen Anachronismus, heutzutage durch so ein Tal noch eine Autobahn zu ziehen. Und das besonders schizophrene daran ist, dass gerade das Wallis mit Zermatt als internationale Best Practice für Autofreiheit gilt.

Zermatt ist ein besonders gutes Beispiel also?

Ja, weil es zeigt, dass selbst eine Tourismushochburg auch ohne Auto funktioniert. Andererseits baut man diesem autofreien Tourismusort jetzt durch das Mattertal sozusagen einen Autobahnzubringer vor die Haustüre.

Wenn man den Filmtrailer anschaut, merkt man, dass Sie das Thema mit Humor und einer sehr direkten Sprache angehen. Sie filmten beispielsweise

ein Kind, das auf einem trostlosen Grossparkplatz von einem Einkaufszentrum im Wägli sitzt, das die Form eines Ferraris hat. Ist das der viel besagte Wiener Schmäh?

Ich muss Sie jetzt entzaubern vom Klischee des Wiener Schmäh. Der Wiener Schmäh ist oft eine Grantigkeit, Unfreundlichkeit und ein Sarkasmus, den ich gar nicht so mag. Ich fühle mich nicht als Wiener, ich bin ein Zugereister und die Sprache ist bewusst auch kein Wienerisch, sondern eher ein Bayerisch. Aber was ich sagen will: Mein Ziel war es, den Filmtext so anzulegen, wie ich meine Vorträge halte: frei, spontan, mit vielen Bildern. Ich bringe auch immer wieder mal einen Witz oder eine Pointe spontan rein. Das lockert extrem auf. Ich glaube schon, dass Humor hilft, Dinge näher an sich heranzulassen.

Es geht Ihnen ja um eine sehr ernste Sache mit einem ernüchternden Fazit: Autos brauchen sehr viel Platz, sie richten grosse Schäden an, Städte sind seit Jahrzehnten nur fürs Auto gebaut worden. Haben Sie keine Hoffnung, wenn Sie an neue Technologien denken?

Also ich halte 90 Prozent der in den Medien oft sehr euphorisch kolportierten Berichte über ganz neue Formen des Autofahrens für Illusionen oder Ablenkungsmanöver. Wir hätten eigentlich vor 30 Jahren etwas gegen den

«Ein Irrweg kann nicht durch dessen Ausbau zu einem richtigen Weg werden.»

Klimawandel tun müssen, haben aber damals schon gehofft, dass wir dank technischer Innovationen unseren Lebensstil beibehalten können. Die Veränderungen seither sind aber marginal. Wenn wir jetzt sagen: «Ja aber, in fünf oder zehn Jahren werden wir diese und jene Technologie haben», vergehen wieder zehn Jahre, in denen wir uns weiter so verhalten wie bisher. Bereits vor zehn, 20, 30 Jahren gab es tolle Zukunftsvisionen, die uns schmackhaft gemacht wurden. Es hat sich aber nichts erfüllt. Wir fahren nach wie vor Auto. Gut, seit ein paar Jahren nimmt die Anzahl der Elektroautos zu, sie sind aber aus meiner Sicht keine ganzheitliche Lösung. Diese Wundergeräte, die vermeintlich das Auto der 70er-, 80er-, 90er-Jahre überflüssig gemacht haben, die sehe ich auf unseren Strassen nicht. Es ist zum Teil noch schlimmer geworden: Die Autobahnnetze sind noch dichter, die Städte sind doppelt so gross und fahren noch immer mit Benzin.

Wie sieht denn Ihre ideale Stadt der Zukunft aus? Gibt es da nur noch Begegnungszonen und Tempo 20?

Begegnungszone heisst ja im Grunde, jeder kann überall durchfahren, wo er will, nur halt langsamer. Meine Zukunftsvision unterscheidet sich nicht sonderlich von unseren Altstädten, wie sie über mehr als tausend Jahre für Wirtschaft, für Kommunikation, fürs Wohnen, fürs Arbeiten funktioniert haben. Die kleinteilig strukturierte, funktional durchmischte Stadt, die im Endeffekt auf dem Fussgänger und auf dem Radfahrer aufbaut, erlaubt auch heute und morgen ein zeitgemässes Leben. Das Modell der autofreien Stadt hat sich in der Vergangenheit mehr als bewährt. Und ich muss sagen, es ist wahrscheinlich ein Irrweg gewesen, den wir in den 30er-Jahren, vor allem dann aber in der Nachkriegszeit begonnen haben einzuschlagen. Und ein Irrweg kann nicht durch dessen Ausbau oder durch seine Neugestaltung zu einem richtigen Weg werden. Bei einem Irrweg dreht man am besten um. Das sagt einem jedes Navi. Ganz einfach.



Reinhard Seiss: «Mein Ziel war es, den Filmtext so anzulegen, wie ich meine Vorträge halte: frei, spontan, mit vielen Bildern.»

Bild: zvg

Wie wollen Sie Menschen abholen, die eigentlich nicht bereit sind, auf das Auto zu verzichten? Wollen Sie Verbote schaffen? Wollen Sie belohnen?

Also wenn wir jeden dafür belohnen, dass er keinen Blödsinn mehr macht, werden wir uns das selbst in der Schweiz irgendwann nicht mehr leisten können. Und ja, keiner findet Verbote wirklich sexy, auch ich nicht. Es geht um eine Kostenwahrheit, die auch in der Schweiz noch nicht besteht.

Der Film

Im Kino Rex in Biel wird **morgen** von 17:30 bis 19 Uhr «Der automobilen Mensch - Irrwege einer Gesellschaft und mögliche Auswege» von Reinhard Seiss gezeigt. Im Anschluss findet eine **Diskussion** mit dem Filmemacher und der Kandidatin fürs Stadtpräsidium, Glenda Gonzalez Bassi (PSR), statt. Organisiert hat der Anlass das Komitee «Westast – so nicht!». (bal)

Autofahren muss teuer werden. Nicht für den Bergbauern, der in unerreichbaren Gegenden lebt und das Auto weiter haben soll. Auch nicht für behinderte Menschen oder jene, die mitten in der Nacht zur Arbeit müssen, weil da kein öffentlicher Verkehr fährt. Aber diese notwendigen Pkw-Fahrten machen vielleicht zehn Prozent des heutigen Verkehrs aus.

Und der Rest?

Alle anderen Fahrten geschehen entweder aus Bequemlichkeit oder als Folge unserer Raum- und Siedlungsstruktur, die wir in den letzten 50, 60 Jahren geschaffen haben. Wir können aus unserer zum Teil falschen Siedlungsstruktur wieder eine richtige machen. Das heisst Verdichtung, das heisst Durchmischung, das heisst auch langfristiges Aufgeben mancher nicht sanierbarer Siedlungskörper. Das ist geschichtlich immer wieder passiert: Wir haben Industriegebiete, die komplett brach gefallen und wo jetzt tolle neue Stadtviertel entstanden sind. Und es

gibt römische Siedlungen, wo nie wieder was entstanden ist.

Und Autofahren soll viel teurer werden?

Wenn Autofahrer die vollen Kosten zahlen müssten, also auch die Umweltfolgekosten, wäre Autofahren wieder das, was es eigentlich ist: Luxus. Und Luxus darf sein. Nur muss man für Luxus auch bezahlen. Man kann sich nicht für 200 Euro eine Cartier-Uhr kaufen. Darum haben nur wenige eine. Das finde ich überhaupt nicht undemokratisch. Undemokratisch ist es, die Kosten und Folgen individueller Automobilität die Gesellschaft tragen zu lassen. Das Zweite ist in der Schweiz nicht so das Thema, aber in Österreich und Deutschland umso mehr: Parallel zur Verteuerung des Autoverkehrs muss sich das Angebot im öffentlichen Verkehr und Radverkehr eklatant verbessern. Und das Dritte ist, dass wir diesen zügellosen und wirklich widersinnigen Güterverkehr, transeuropäisch oder global, nicht mehr so zulassen dürfen. Und auch das

ist nicht über Verbote, sondern wiederum über Kostengerechtigkeit problemlos herstellbar.

Sie sprechen von Luxus: Besteht da nicht die Gefahr einer Zweiklassengesellschaft? Der hart arbeitende Mensch, der am Wochenende einen Autoausflug machen möchte, kann sich Autofahren plötzlich nicht mehr leisten. Die Reichen schon.

Wenn wir es als Freiheit bezeichnen, täglich mit dem Auto in ein Stadtzentrum zu stauen,

«Autofahren muss teurer werden.»

wenn wir es als Freiheit empfinden, uns irgendwo noch ausserhalb des Speckgürtels anzusiedeln, wo keine Arbeitsplätze sind, wo aber der Boden fürs Einfamilienhaus sehr günstig war – und man dafür in Österreich auch noch eine Pendlerpauschale als Lohn für dieses Verhalten erhält –, dann müssen wir an unserem Freiheitsverständnis arbeiten. Weil wir diese Freiheit auf Kosten der Öffentlichkeit, der Umwelt ausleben. Es gibt ja den schönen Spruch: Die persönliche Freiheit endet dort, wo sie in die Freiheit anderer eingreift. Und es spricht ja an sich nichts dagegen, wenn Menschen am Wochenende gelegentlich in ein Auto steigen und ins Grüne fahren. Aber dafür gibt es Carsharing. Ich merke bei mir als autolosem Menschen selber, dass die Nutzungsfrequenz eines Carsharing-Autos eine viel, viel geringere ist als die eines privaten Pkws, der unter meiner Wohnung stünde. Weil einfach die Selbstverständlichkeit fehlt, für jeden Blödsinn ins Auto zu steigen.

Das heisst, die emotionale Bindung an das Auto steht aus Ihrer Sicht einer Verkehrswende im Weg?

Ganz bestimmt. Es gibt nicht wenige, die ihren Wagen für ihr Selbstwertgefühl brauchen. Aber kann das wirklich sein? In Amerika ist es der freie Zugang zur Schusswaffe, die persönliche Freiheit definiert. Das ist für uns Europäer völlig verrückt. Andererseits sterben bei uns deutlich mehr Menschen pro Jahr durch Autos als durch Schusswaffen. Und wir nehmen das ungerührt hin. Wir haben einen sehr lockeren Umgang mit einem Vehikel, das für manche zwar Freiheit bedeuten mag, aber für andere Menschen sehr viel Nachteiliges bis hin zum Tod verursacht. Also ich wäre da skeptisch, ob das wirklich ein Menschenrecht ist, in sein Auto steigen zu können.

Und doch wollen viele nicht darauf verzichten.

Vielleicht war der Vergleich mit der Cartier-Uhr nicht gut. In den 70er-, 80er-Jahren hatten wir in Österreich geschichtlich einmalig die Situation, dass fast alle Menschen fast dieselben Möglichkeiten hatten. Aus dieser Geschichtsphase haben wir uns längst verabschiedet. Wir haben in Österreich, und ich glaube auch in anderen Ländern, ganz klar eine Zwei-Klassen-Medizin. Wenn ich eine neue Hüfte brauche, kriege ich die in einem Dreivierteljahr. Wenn mein Nachbar, der fünfmal so viel verdient wie ich, mit einer privaten Zusatzversicherung eine neue Hüfte braucht, kriegt er die morgen. Das ist völlig unbestritten. Der Gutverdienende schickt seine Kinder auf eine Privatschule, der Nicht-Gutverdienende schickt sie in eine öffentliche Schule, wo sie eine schlechtere Schulbildung erhalten. Ob das gut oder schlecht ist, sei dahingestellt. Aber warum darf das ausgerechnet beim Verkehr nicht so sein? Da haben wir ein völlig egalitäres Verständnis: jedem Menschen sein Auto! Also das ist eigentlich inkonsequent.

Bitte beurteilen Sie ein aktuelles Beispiel aus der Stadt Biel: In einem Familienquartier wird über die Aufhebung öffentlicher Parkplätze gestritten. Es heisst von einer Seite, man brauche diese, damit Private nicht die Vorgärten zu Parkfeldern umgestalten müssen. Die Stadt sagt, sie müssen aus Sicherheitsgründen weg, damit Velofahrer eine bessere Sicht haben. Wie soll man ein solches Dilemma lösen?

Sicher nicht durch einen Österreicher, der den Ort und den konkreten Fall nicht kennt. Oft liegt die Lösung aber nicht bei A und nicht bei B, auch nicht zwischen A und B, sondern bei C oder bei D, weil Verkehr eben eine komplexe Sache ist. Verkehrsprobleme lassen sich oft sogar besser durch nicht verkehrliche Massnahmen lösen, etwa durch rechtliche, steuerliche, ökonomische, städtebauliche, raumplanerische Veränderungen. Also durch Eingriffe im System selber.

Kommen wir langsam zum Schluss. Ich stelle Ihnen noch ein paar Fragen, auf die Sie möglichst knapp antworten. Einen Elektro-SUV oder einen alten VW-Bus, wofür entscheiden Sie sich?

Weder noch, das ist wie Pest und Cholera.

Einmal im Jahr fliegen oder das ganze Jahr hindurch Auto fahren?

Muss ich gestehen, einmal im Jahr fliegen.

Lastenvelo oder E-Trottinett? Lastenvelo.

Winterferien in Zermatt oder Ferien am Mondsee in Österreich?

Ich komme aus dem Salzkammergut, also freiwillig Mondsee oder in meinem Fall der benachbarte Attersee.

Zur letzten Frage, wann sind Sie zuletzt Auto gefahren und wie werden Sie nach Biel reisen?

Ich werde elf Stunden nach Biel und am nächsten Tag wieder elf Stunden nach Wien im Zug sitzen. Wann ich zuletzt selbst Auto gefahren bin? Das muss wohl bei meinen Eltern gewesen sein, die in Oberösterreich auf dem Land leben. Ich weiss ehrlich gesagt nicht mehr, wann genau das war. Irgendwann im heurigen Sommer.

Zur Person:

- Geboren am 7. Mai 1970 in Steyr, Österreich.
- Seiss ist **freischaffender Stadtplaner**, Filmemacher und Publizist. Er leitet den Verein Urban+, der kritisch über Stadt- und Raumplanung berichtet.
- Aktueller Film: **«Der automobilen Mensch»**. Darin thematisiert er den Zusammenhang von Autoverkehr, Klimawandel, Bodenverbrauch, Stadt- und Siedlungsentwicklung anhand von positiven wie negativen Beispielen aus dem gesamten deutschen Sprachraum. (bal)