



Foto: Alessandro della Valle / Keystone

Bundespräsidentin Doris Leuthard: Die Fahrt in der Staatskarrosse dient nicht bloss der Repräsentation, sondern immer öfter auch der Sicherheit

Schwarze regelmässig diskriminiert

Neue Studie offenbart alltäglichen Rassismus

Bern Die Schweiz muss die schwarzen Bürger effektiv vor Diskriminierung schützen. So verlangt es die UNO seit 2002. Ob man die Pflicht erfüllt, haben Forscher der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften und der Universität Basel jetzt erstmals untersucht.

Die noch unveröffentlichten Resultate lassen aufhorchen. Untersucht wurden 115 Fälle, bei denen die Justiz eingeschaltet wurde, und 201 Konfliktfälle aus der Beratungspraxis. Sehr häufig würden die Worte «Neger», «Halbneger», «Bimbo» oder «Schoggi-Kopf» benutzt. Betroffene würden auch oft animalisiert («Negersau») oder sexualisiert («Niggerschlampe»). «Dabei wird den Worten nicht selten Nachdruck verliehen mit schwerwiegender physischer Gewalt», schreiben die Autoren.

Zwar ist seit 1995 die Rassismustrafnorm im Gesetz verankert. Von der schwarzen Bevölkerung wird sie jedoch nur selten beansprucht. Laut Studie gab es erst 57 entsprechende Schuldsprüche. «Für schwarze Menschen ist der Rechtsweg weitestgehend ein untaugliches Mittel, um sich gegen Rassismus zur Wehr zu setzen», heisst es. Die Hürden seien grundsätzlich hoch, die Aussicht auf Erfolg ungewiss. «Ein gewichtiger Grund, weshalb der Rechtsweg nicht attraktiv erscheint, ist die Angst, öffentlich mit rassistischen Gegenreaktionen konfrontiert zu werden», fügen die Autoren an.

Wohnen und Polizei als häufigste Problembereiche

Kritisiert wird auch die Justiz selbst: «Die Analyse der Fälle bringt hervor, dass die Strafverfolgungsbehörden sich nicht mit den theoretischen und empirischen Grundlagen des Anti-Schwarzen-Rassismus auseinandersetzen.» Genannt wird der Fall eines Jugendlichen, der einen Sozialarbeiter fragte: «Willst du eins in die Fresse, du Neger?» Es kam zu einem Freispruch. «Ein Fehlentscheid», halten die Forscher fest.

Sie führten im Rahmen der Studie auch Interviews mit 42 Integrationsfachstellen. «Auf die Frage, ob schwarze Menschen in der Schweiz regelmässig rassistischer Diskriminierung ausgesetzt sind, antworteten 32 mit Ja», heisst es. «Am häufigsten nannten die Integrationsfachstellen die Bereiche Wohnen und Polizei.» Auch bei der Arbeit, im ÖV, in den Medien oder im öffentlichen Raum komme es «eher häufig» zu Diskriminierungen. Meist äussere sich diese durch Beschimpfungen, aber auch durch physische Gewalt oder unterlassenen Schutz.

Um solche Übergriffe künftig besser zu verhindern, wurden von den Wissenschaftlern 23 Empfehlungen formuliert. «Forderung einer effektiven Gesetzgebung zum Schutz der schwarzen Bevölkerung vor Diskriminierung», lautet eine. Für Richter und Staatsanwälte ist ein Workshop vorgesehen. Aber auch «Schlüsselpersonen in Verwaltung, Politik, Medien und Bildung» will man gezielt sensibilisieren. Am Dienstag wird die Eidgenössische Kommission gegen Rassismus (EKR), welche die Studie in Auftrag gab, weitere Empfehlungen und die gesamten Studienresultate präsentieren.

Roland Gamp

29 531 Chauffeur-Stunden

Regierende, Staatsgäste und hohe Militärs lassen sich immer häufiger chauffieren und nehmen so Abschied vom Berühr-mich-Staat. Die Bedrohungslage mache dies nötig, sagt der Bund

Martin Stoll

Bern 29 531 Stunden, umgerechnet 1230 Tage: So lange kurvten Chauffeure des Bundes im vergangenen Jahr mit Bundesräten und Chefbeamten, mit Staatsgästen und hohen Militärs oder auch mal mit normalen Bundesbediensteten durch die Schweiz.

Umgerechnet 751 Tage lang warteten die Fahrer der Administration vor Restaurants, Konferenzzentren oder dem Flughafen auf ihre Fahrgäste – und legten danach 649 103 Kilometer zurück. Das ist 16-mal um die Erde. Jede Fahrstunde kostet den Steuerzahler 120 Franken. Dazu kommt das Kilometergeld von bis zu 2.60 Franken für eine gepanzerte Limousine.

Noch nie zuvor fiel die interne Statistik des Bundes über die sogenannten Repräsentationstransporte derart üppig aus – und mit einer Normalisierung der Lage ist nicht zu rechnen. Vorab die Armee hat das Budget für den Fahrdienst massiv aufgestockt. Im Führungsstab der Armee sollen dafür im Vergleich zum Jahr 2016 insgesamt 57 Prozent mehr Mittel zur Verfügung stehen, bei der Luftwaffe sogar 75 Prozent.

Ein Grund für die steigenden Ausgaben ist laut der Armee die aktuelle Gefährdungslage. «Deswegen müssen mehr Personen bei ihren Besuchen in der Schweiz in geschützten Spezialfahrzeugen transportiert werden», sagt Armeesprecherin Delphine Allemand.

Kommen die Spezialisten des Bundesamts für Polizei (Fedpol) zur Einschätzung, dass für Magistraten oder ausländische Delegationen Gefahr besteht, wird die Armee um Hilfe gerufen. Sie führt für die Bundesverwaltung «Sofatransporte» durch – Fahrten mit gepanzerten Sonderfahrzeugen. Vor

einer solchen Risikofahrt rekonoszieren die Angehörigen der militärischen Sicherheit auch mal die Route, im Einsatz sind Fahrer mit Spezialausbildung (Anzahl geheim), überwacht wird die Reise von einer Einsatzleitung.

Das sind Aufwände, die ins Geld gehen: Allein der Nachrichtendienst des Bundes (NDB) hat für gesicherte Fahrten mit ausländischen Geheimdienstchefs in seinem Budget 200 000 Franken reserviert. Der Transport von Merkel, Holland, Renzi & Co. zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels kostete letztes Jahr gegen 100 000 Franken. Für den Gästetransport ans Weltwirtschaftsforum (WEF) legt das Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) jedes Jahr gegen 609 000 Franken aus. Diese Kosten liessen sich nicht reduzieren, die Fahrten ergäben sich «aus den diplomatischen Gepflogenheiten», sagt das Seco. 3,8 Millionen Franken kosteten den Bund die Repräsentationstransporte letztes Jahr. Nicht mitgerechnet sind die Aufwände der Kantone, die beim Schutz der Magistraten mithelfen.

Wutbürger und Islamisten treiben die Sicherheitskosten in die Höhe

Für das nächste Jahr hat der Bund den entsprechenden Budgetposten um nochmals 2 Millionen aufgestockt. Denn nicht nur ausländische Staatsgäste, auch Bundesräte, Staatssekretäre und Parlamentspräsidenten reisen immer häufiger hinter dickem Panzerglas und schwarzem Stahl. Buchten diese 2012 insgesamt 604 solcher Fahrten, waren es im letzten Jahr schon 988. Hier macht sich der Abschied vom Berühr-mich-Staat bemerkbar, in dem sich Magistraten unbekümmert öffentlich bewegen.

Anzeichen für eine Klimaverschärfung sind aus den Kennzahlen des

Bedrohungsmanagements des Bundes zu lesen. Letztes Jahr registrierte das Bundesamt für Polizei (Fedpol) 1691 Drohungen gegen Magistraten, Bundespolitiker und Richter von potenziell Gewalttätigen oder psychisch Auffälligen – 17-mal mehr als noch 2012.

«Am kommenden Donnerstag werde ich Sie umbringen», schrieb eine Person laut dem aktuellen Fedpol-Jahres-

Mehr Einsatzstunden im VBS

Der masslose Einsatz von Chauffeuren in der Armee gab 2010 Anlass zu heftiger Kritik. Ein publik gewordener, interner Inspektionsbericht deckte auf, dass sich mehr als die Hälfte der höheren Stabsoffiziere täglich chauffieren liessen. Dabei hätten lediglich der Armeechef und die Kommandanten der Luftwaffe und des Heers einen rechtlich verankerten Anspruch auf einen Fahrer. Der damalige Verteidigungsminister Ueli Maurer verlangte in der Folge ein Konzept, welches **Einsparungen von bis zu 20 Prozent** «zum Beispiel durch Leistungsverzicht» vorsah. Die neusten internen Statistiken über die geleisteten Fahrstunden im Verteidigungsdepartement (VBS) zeigen jetzt, dass Maurers Appell rasch versandete. **Statt zu sinken, stieg die Zahl der geleisteten Einsatzstunden:** von 10 567 Stunden im Jahr 2009 auf 15 063 Stunden 2016. Das Controlling sei verbessert worden. Deshalb seien auch die Zahlen gestiegen, wehrt sich das VBS gegen den Eindruck, das Militär liesse es sich auf Kosten der Steuerzahler weiterhin gut gehen. Wie viele höhere Stabsoffiziere nach wie vor regelmässig mit Chauffeur unterwegs sind, ist nicht bekannt.

bericht, «am folgenden Tag werde ich dann das Bundeshaus in die Luft sprengen. Vielleicht werde ich sämtliche Mitglieder des Bundesrats umbringen.» In der Folge ordneten die Behörden zusätzliche Sicherheitsmassnahmen an. Neben Wutbürgern sind für die Behörden auch islamistische Extremisten eine Gefahr. So gilt bei Besuchern aus Ländern der Allianz gegen die IS-Terrormiliz eine erhöhte Gefahrenstufe. Internationale Konferenzen seien mögliche Anschlagziele, heisst es beim Fedpol.

Der Finanzchef der Bundes verzichtet demonstrativ

Wurden Bundesfahrzeuge von Regierung und Staatsgästen aus Sicherheitsüberlegungen oft in Anspruch genommen, hielten sich wenig gefährdete Amtsdirektoren in der Regel zurück. 279-mal buchten sie 2016 einen Fahrer, wie Unterlagen zeigen, in welche die Sonntagszeitung, gestützt auf das Öffentlichkeitsgesetz, Einsicht nehmen konnte.

Zwar fahren einzelne hohe Bundesangestellte noch immer mit der Staatskarosse aus – etwa Rüstungsminister Martin Sonderegger oder der Migrationschef des Bundes, Staatssekretär Mario Gattiker. Andere Amtschefs verzichten hingegen bewusst auf das Privileg. Grundsätzlich nie mit Staatslimousinen unterwegs ist laut eigenen Angaben Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamts für Verkehr. Das frühere Direktorenauto sei längst verkauft. Ein Nullfrankenbudget für Repräsentationsfahrten hat Serge Gaillard. Für den Direktor der Finanzverwaltung ist der Verzicht Programm: «Wir haben eine Vorbildfunktion und sitzen im Glashaus, weil wir die ausgabenwirksamen Vorhaben der Departemente beurteilen und Sparprogramme umsetzen müssen.»