

Wie heutige Probleme der Menschheit zu lösen wären

Ein Weltstaat könnte helfen

Von Luc Saner

Mit zwei Massnahmen wäre ein Grossteil der heutigen Probleme der Menschheit weitgehend obsolet, zum Beispiel die Wahlkampfthemen Masseneinwanderungs-Initiative, Flüchtlinge und Energiewende.

1. Verdrängungseffekte, die durch ein jährliches globales Bevölkerungswachstum von rund 80 Millionen Menschen entstehen, lassen sich durch eine Umkehr dieses Trends beheben. Die zunehmend unlösbaren Probleme beim Arbeiten und Wohnen, beim Verkehr, durch die Umweltbelastung, beim Kampf um die Ressourcen sowie bei der Migration verschwinden grösstenteils, wenn die Weltbevölkerung auf grob geschätzt einen Zehntel der heutigen Zahl reduziert wird.
2. Im Zusammenhang mit den globalen Verdrängungseffekten bedroht die heutige Nationalstaatenstruktur den Weltfrieden. So sind Verteilungskriege gerade beim Erdöl und Erdgas unvermeidlich. Zudem sind Nationalstaaten für gemeinsames Handeln auf globalem Niveau wenig geeignet. Ein Weltstaat kann diese Nachteile beheben.

Komplexe und heikle Umsetzung

So wirkungsvoll diese Massnahmen sind, so komplex und heikel ist ihre Umsetzung.

Bevölkerungspolitik ist komplex, weil sie zahlreiche Politikbereiche betrifft. Massnahmen in den Gebieten Steuern, Familienpolitik, Sozialversicherungen, Raumplanung, Bildung und Migration wirken sich stets auf die Bevölkerungszahl aus. Zudem ist Bevölkerungspolitik heikel, weil damit die Gefahr überschüssiger Massnahmen verbunden ist, was sich im Extremfall in zahlreichen Völkermorden manifestiert hat. Nun ist es aber so, dass der Verzicht auf eine Bevölkerungspolitik just die Katastrophen heraufbeschwören kann, die dieser Verzicht verhindern will.

Die Einführung eines Weltstaates ist komplex, weil zuerst die wissenschaftlichen, politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Vorstellungen und Interessen global angeglichen werden müssen. Dazu sind die heutigen Vorstellungen über die kosmische, biologische und kulturelle Evolution als Leitfaden geeignet. Diese Vorstellungen sind naturwissenschaftlich geprägt, was in der geisteswissenschaftlich geprägten Staatsleitung zu wenig zum Ausdruck kommt. Heikel ist ein Weltstaat aufgrund seiner Machtkonzentration. Doch kann ein geeignetes Staatsleitungsmodell präventiv wirken. Im Übrigen besteht auch heute in vielen Staaten eine starke Machtkonzentration, die überdies von der privaten Weltpolitik überlagert wird. Letztere steht vor der unangenehmen Tatsache, dass ihre auf Wachstum ausgerichtete Wirtschaftspolitik zunehmend mit den Erfordernissen einer nachhaltigen Entwicklung kollidiert.

Um diese Massnahmen zu unterstützen, ist an den Universitäten ein echtes Studium generale einzuführen. Zu diesem Zweck ist ein allgemeiner Teil der Wissenschaften zu entwickeln, in den anschliessend die einzelnen Wissenschaftsdisziplinen einzubetten sind, was zu einer Synthese der Natur- und Geisteswissenschaften führen muss. Anschliessend ist all dies auf ein studierbares Mass im Umfang von zwei Semestern zu komprimieren. Der ganzheitliche Ansatz dieses Studiums generale vermittelt den Absolventen einen optimalen Überblick, sodass sie unsere Organisationen strategisch führen können. Dazu habe ich ein Buch mit dem Titel «Studium generale – Auf dem Weg zu einem allgemeinen Teil der Wissenschaften» herausgegeben.

Schliesslich habe ich mit Gleichgesinnten die Strategiepartei gegründet, die die genannten Massnahmen politisch umsetzen soll. Dies erfordert, dass die Strategiepartei global tätig sein sollte. Finanzen und Mitgliederzahl der Strategiepartei stehen aber noch in einem grotesken Missverhältnis zu den angestrebten Zielen. Die Strategiepartei ist deshalb auf finanzielle und personelle Unterstützung dringend angewiesen.

Warum warten?

Die Zukunft der Menschheit ist nicht voraussehbar. Es lassen sich aber Argumente für die wahrscheinlichsten und gefährlichsten Szenarien aufzählen. Vieles deutet darauf hin, dass die höchst erfolgreiche Industrialisierung und das damit verbundene Wachstum von Bevölkerungszahl und Wirtschaftsleistung die Grenzen eines endlichen Planeten durchbrochen hat. Sieben böse Zeichen illustrieren dies:

1. Klare Überschreitung der ökologischen Tragfähigkeit unseres Planeten samt starkem Bevölkerungswachstum
2. Klimawandel
3. Ressourcenkriege, gepaart mit weltweiter militärischer Aufrüstung und Terrorismus
4. Flüchtlingsströme
5. Staatsverschuldung
6. Extrem niedriges Zinsniveau, gepaart mit einer experimentellen Geldpolitik der grossen Zentralbanken
7. Theoriekrise der Wirtschaftswissenschaften

Will die Menschheit nicht in einer Katastrophe mit den Naturgesetzen kollidieren, sind Strategien auf globalem Niveau unumgänglich. Wir sollten deshalb in der Schweiz nicht warten, bis uns die globalen Probleme mit voller Wucht erfassen, sondern global aktiv werden.



Luc Saner ist Anwalt und Verfasser des Buches «Studium generale – Auf dem Weg zu einem allgemeinen Teil der Wissenschaften».



Auf Parkflächen angewiesen. Geschäftsführer Daniel Blatter vor seiner Firma an der Thiersteinallee. Foto Lucian Hunziker

«Die Kunden kommen nicht nur mit dem Tram»

Unternehmer Daniel Blatter nennt Strasseninitiative gewerbefeindlich

Von Martin Regenass

Basel. Sagt die Stimmbewölkerung am Sonntag in einer Woche Ja zur VCS-Strasseninitiative, fallen auf Allmend rund 1800 Parkplätze weg. Nehmen die Basler den Gegenvorschlag des rot-grün dominierten Regierungsrats an, baut das Bau- und Verkehrsdepartement von Hans-Peter Wessels (SP) nach eigenen Angaben 650 bis 1200 Parkplätze ab. Ob Gegenvorschlag oder Initiative angenommen wird, spielt für die Anwohner und Gewerbetreibenden an der Thiersteinallee im Gundeldingerquartier keine Rolle. Bei beiden radikalen Varianten gibt es einen Kahltschlag bei den Parkplätzen. 45 Felder würden laut einer Studie des Verkehrsplaners Rapp Trans wegfallen und stattdessen Velospuren aufgemalt. Neun wären es zwischen Güterstrasse und Münchensteinerstrasse, 36 zwischen der Gundeldinger- und Dornacherstrasse. Das sind sämtliche Parkplätze, die zurzeit in der Thiersteinallee zur Verfügung stehen.

Behörden antworten nicht

Daniel Blatter, Fachhändler für Bang & Olufsen Fernseher und Musikanlagen an der Ecke Thiersteinallee/Gundeldingerstrasse, bereiten diese Aussichten Sorgen. Denn bereits vor zwei Jahren habe das Bau- und Verkehrsdepartement zwischen der Dornacher- und der Gundeldingerstrasse rechterhand acht Parkplätze wegge-

fräst. «Als wir bei den Behörden nach dem Warum für diesen Abbau nachfragten, erhielten wir bedauerlicherweise aber keine Antwort», sagt Blatter. Der Geschäftsführer der von seinem Vater am 1. Mai 1981 gegründeten Edi Blatter AG fürchtet im Falle einer Annahme der Initiative oder des Gegenvorschlags ein Worst-Case-Szenario.

Schlimme Folgen hätte für ihn der Wegfall der Parkplätze in zweierlei Hinsicht: Einerseits wären von dem Abbau seine Kunden betroffen. «Wir verkaufen Luxusgüter im Fernseher- und Stereoanlagen-Bereich. Kunden besuchen uns auch von weiter her als nur aus der Agglomeration.» Sie seien auf den Individualverkehr und somit auf einen Parkplatz angewiesen. Nicht alle könnten mit dem Tram anreisen. Der mögliche Abbau sei vor dem Hintergrund, dass es in der Nähe jetzt schon kaum Parkmöglichkeiten gäbe, respektive die vorhandenen meistens besetzt seien, für die Kunden von Nachteil.

Blatter beschäftigt andererseits auch fünf Angestellte und bildet drei Lehrlinge aus. Für Aufträge im Aussen-dienst sei er daher auch auf drei Lieferfahrzeuge sowie einen Servicewagen angewiesen. «Neben den Kunden brauchen auch unsere Servicefahrzeuge Parkplätze», sagt Blatter. Zwar hätten seine Mitarbeiter bis vor Kurzem für die Fahrzeuge oft am Gundeldingerrain oder auf dem Bruderholz Platz gefunden. Aber auch dort seien zahlreiche Parkplätze aufgehoben worden.

«Nimmt die Bevölkerung die Initiative oder den Gegenvorschlag an, dann haben wir ein gewaltiges Problem, den täglichen Betrieb weiterhin mit einem vernünftigen Aufwand betreiben zu können.» Blatter befürchtet beim Wegfall der Parkplätze weitere Zusatzkosten. Denn seine Mitarbeiter müssten beim Verlust der 45 Parkplätze noch länger im Quartier herumkurven, als sie dies bereits heute tun müssten. «Wenn ich an 300 Tagen im Jahr jeweils zehn Minuten pro Tag und Fahrzeug wegen Suchverkehrs verliere, dann ist das unproduktive Zeit, die ich niemandem verrechnen kann», sagt Blatter.

Kritik an Informationspolitik

Der Unternehmer findet auch die Informationspolitik der Behörden nicht gelungen, diese liessen die Bewohner und Gewerbebetriebe im Dunkeln darüber, welche Auswirkungen eine Annahme der Strasseninitiative genau hätte. «Die Leute, welche die Initiative und den Gegenvorschlag ausgearbeitet haben, wissen kaum, wie schwierig es ist, ein Geschäft zu führen und eigenes Geld zu verdienen», sagt Blatter.

Diese Vorlagen seien äusserst «gewerbefeindlich» und auch gegen Anwohner gerichtet, die auf ein Auto angewiesen seien. «Nicht jeder kann sich einen unterirdischen Einstellplatz für 150 Franken im Monat leisten», sagt Blatter. Davon gebe es sowieso viel zu wenig. «Ich hoffe am 15. November auf die Vernunft der Stimmbürger.»

In den Fängen des Sträflings

«Räuber Hotzenplotz» auf der Fauteuil-Märchenbühne

Von Tanja Opiasa-Bangerter

Basel. «Sieben lange Jahre musste ich als Kröte verharren», sagt Fee Amaryllis. Damit ist nun Schluss. Soeben hat sich das Reptil nämlich in eine Schönheit verwandelt und erntet von einigen Schuljungen im Publikum bewundernde Blicke. Der Bann des Zaubers, den ihr Zauberer Petrosilius Zwackelmann auferlegt hatte, konnte dank dem Heldenmut der beiden Publikumslieb-linge Seppli (Daniel Raaflaub) und Kaspar (Dieter Probst) gebrochen werden.

Alles beginnt damit, dass die beiden ihrer Grossmutter zum Geburtstag eine Kaffeemühle schenken. Doch der entflohe Räuber Hotzenplotz (Urs Bosshardt) stiehlt die Mühle. Und verschafft sich bei den Kindern wenig Sympathien. Und so sicher wie der Räuber für nervöses Getuschel sorgt, ist dem tollpatschigen Polizisten Dünklimoser Gelächter und eifriges Mitraten sicher. Dieser wechselt nicht nur links und

rechts, sondern kann sich auch kaum an den Namen des gesuchten Sträflings erinnern. Dessen Verfolgung nehmen deshalb Seppli und Kaspar auf – mit wenig Glück: Seppli muss als Knecht in der Räuberhöhle schuften und Kaspar wird an den unliebsamen Zauberer Zwackelmann verkauft. Dieser wechselt die beiden und wiegt sich ob des Unvermögens des scheinbar dummen Sepplis in Sicherheit. Statt 26 Pfannen Röstli zu kochen, findet der kluge Kaspar dank der eingesperrten Kröte einen Weg aus dem Zauberschloss.

Begleitet von Blitz und Donner zaubert der erboste Zwackelmann mit der falschen Kappe wenig später den falschen Knecht her, nämlich den Schuhe polierenden Seppli. Die Fee Amaryllis verbannt Zwackelmann in die Hölle, verwandelt Hotzenplotz in einen Papagei und schenkt Kaspar als Dank für ihre Verwandlung einen Wunschring. Übermütig wünscht er dem ahnungslosen Dünklimoser Schwanz



Schwer bewaffnet. Mit Säbel und Pistole verteidigt Räuber Hotzenplotz seine Höhle. Foto Mimmo Muscio

und Ohren herbei – und kurz darauf wieder weg. Und natürlich wird Hotzenplotz seiner gerechten Strafe zugeführt.

Neunzig spannungsgeladene Minuten dauert das Dialektmärchen «Räuber Hotzenplotz» auf der Fauteuil-Märchenbühne. Die jungen Besucher hielt es an der ausverkauften Premiere kaum auf den Sitzen.

Räuber Hotzenplotz: Theater Fauteuil, 7. November 2015 bis 6. Februar 2016, jeweils mittwochs, samstags und sonntags am Nachmittag. www.fauteuil.ch

Verkehr intensiviert sich bis 2050

Am Cluster-Forum wurde eine neue Mobilitäts-Studie präsentiert

Von Christian Fink

Basel. Mobilität hat in unserer Gesellschaft vorrangige Bedeutung. Vorangetrieben wird sie vor allem über die Arbeit. Aber auch in der Freizeit ist Mobilität zu einem wichtigen Faktor geworden.

Damit Verkehr möglichst effizient fliesst, braucht es vor allem eines: eine vernünftige Verkehrsplanung. Doch was heisst das? Mit dieser Frage setzte sich ein Wissenschaftsteam unter der Leitung der Professoren Wolfgang Stölzle (Uni St. Gallen) und Ulrich Alois Weidmann (ETH Zürich) auseinander. Die daraus entstandene Studie wurde gestern im Rahmen des fünften Cluster-Forums im Hotel Le Plaza vorgestellt.

Der Personenverkehr auf der Schiene, so die Studie, wird aufgrund der verdichteten Siedlungsentwicklung, der bereits geplanten Kapazitätsausbauten sowie der im Durchschnitt älter werdenden Bevölkerung weiter

zunehmen. Der Personenverkehr auf der Strasse hingegen zeigt möglicherweise ab 2030 einen leichten Rückgang. Dies nicht zuletzt wegen steigender Kosten und intensiver genutzter Sharing-Konzepte.

Der Güterverkehr nimmt sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse zu, wobei das Wachstum des Schienenverkehrs höher ausfällt, was auf den steigenden Transitverkehr über die Neat-Strecken sowie auf den politischen Verlagerungswillen zurückzuführen ist. Ein grosser Zuwachs ist schliesslich im Luftverkehr zu erwarten. Dies gilt sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr.

Als Grundlage dieser Annahmen dienen einerseits vorhandene Datengrundlagen, die bis 2030 verfügbar sind. Für den Zeitraum bis 2050 wurden Expertenschätzungen berücksichtigt. Ziel der Studie «Vision Mobilität Schweiz 2015» ist es, die Verkehrsplanung effizienter zu gestalten.