

Nationalrat anerkennt Holodomor als Völkermord

Die Hungerkatastrophe in der Sowjetzeit kostete Millionen Menschen das Leben – die grosse Kammer sendet ein Zeichen an die Ukraine



Zwei ukrainische Knaben finden im Frühling 1934 einen Kartoffelvorrat. Eine alte Frau hatte die Knollen versteckt. HULTON ARCHIVE/GETTY

ANDREA FOPP, BERN

Zwischen 1932 und 1933 erlitt die ukrainische Bevölkerung eine Katastrophe, die als Holodomor in die Geschichte einging: «Tötung durch Hunger». Die Sowjets vertrieben unter Josef Stalin die Bauern von ihren Feldern und beschlagnahmten die Lebensmittel der Bevölkerung. Sechs bis acht Millionen Menschen verhungerten damals auf den Strassen, Bahndämme waren mit Leichen übersät. Nicht nur Ukrainer, auch Kasachen und Russen verloren ihr Leben.

Trotz dem Ausmass der Katastrophe ist der Holodomor vielen Europäern kein Begriff, darüber zu sprechen, war in der Sowjetunion tabu. Erst in den 1990er Jahren wurden die Archive für Historiker geöffnet. Der russische Präsident Wladimir Putin untersagt die Erinnerung in den besetzten ukrainischen Gebieten bis heute. Die ukrainische Regierung dagegen engagiert sich dafür, dass der Holodomor als Genozid anerkannt wird.

Der Nationalrat hat das nun getan. Er hat am Dienstag mit 123 zu 58 Stimmen bei 7 Enthaltungen eine Erklärung beschlossen, welche den Holodomor als einen Akt von Völkermord anerkennt. Dabei handelt es sich vor allem um eine symbolische Geste in Richtung der Ukraine. «Der russische Angriff ist jetzt zweieinhalb Jahre her», sagte die grüne Nationalrätin Christine Bader-tscher. Mit dieser Erklärung sende die grosse Kammer ein Signal für Gerechtigkeit und gegen das Vergessen aus. «Es ist ein wichtiges Zeichen an die Ukrainerinnen und Ukrainer, dass wir sie weiterhin unterstützen.»

Die Nein-Stimmen stammten alle von der SVP. Nationalrätin Monika Rügger forderte den Nationalrat auf, sich nicht «instrumentalisieren» zu lassen. Zwar anerkenne auch sie, dass Stalin «die schrecklichsten Verbrechen gegen die Menschlichkeit verübt hat, auch eine gezielt herbeigeführte Hungersnot». Doch die Bewertung eines

Genozids obliege internationalen Gerichten und Instanzen. In einer Zeit, in der Machtpolitik den Ton angebe, solle die Schweiz sich nicht einem Block anschliessen, sondern die Neutralität wahren.

Verbrechen aller Verbrechen

Die ukrainische Botschafterin Irina Wenediktowa verfolgte die Debatte im Bundeshaus. Sie ist erleichtert über den Entscheid des Nationalrats. «Diese Erklärung ist für uns nicht nur eine Frage der historischen Gerechtigkeit, sondern auch ein Schritt, um künftigen Verbrechen gegen die Menschlichkeit entgegenzuwirken», schrieb sie. Die Ukraine erhofft sich, dass durch die Anerkennung des Holodomors als Völkermord «die historische Wahrheit gewahrt und das Gedenken an die Millionen unschuldigen Opfer geehrt wird».

«Empört» zeigte sich dagegen die russische Botschaft. Sie nennt die Bezeich-

nung der Hungerkatastrophe als «Holodomor» einen «ideologischen Mythos», der von «russophoben Kreisen» erfunden worden sei. Der Nationalrat setze die «grob pervertierte Interpretation der vergangenen Ereignisse als «historische Waffe» im hybriden Krieg des Westens» gegen Russland ein.

Seit Februar 2022 haben mehrere Länder Erklärungen zum Holodomor veröffentlicht, unter anderem der Deutsche Bundestag. Der Genozid gilt als Verbrechen aller Verbrechen. Die Völkermord-Konvention der Uno von 1948 definiert ihn als «Handlungen, die in der Absicht begangen werden, eine nationale, ethnische, rassische oder religiöse Gruppe als solche ganz oder teilweise zu zerstören».

Juristisch hat der Entscheid des Nationalrats wohl keine Folgen, wie Lorenz Langer, Assistenzprofessor für öffentliches Recht und Völkerrecht an der Universität Zürich, auf Anfrage sagt. Zwar wäre es laut Langer möglich, dass Schweizer Gerichte die Erklärung künftig beim Tatbestand der Leugnung eines Völkermordes berücksichtigen; dieser wird unter anderem von der Antirassismustrafnorm erfasst.

Allerdings könnte ein solches Urteil vor den Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte (EGMR) gebracht werden. Langer erinnert in diesem Zusammenhang an den Fall Perincek. Im Ersten Weltkrieg wurden Hunderttausende armenische Christen im Osmanischen Reich verfolgt und getötet. Im Dezember 2003 anerkannte der Nationalrat die Greuel-taten als Völkermord. Die bilateralen Beziehungen mit der Türkei waren danach angespannt.

Aufgrund dieser Erklärung verurteilte die Waadtländer Justiz 2007 den türkischen Nationalisten Dogu Perincek. Dieser hatte bei öffentlichen Auftritten gesagt, es handle sich bei den Greuel-taten am armenischen Volk nicht um einen Genozid. Das Bundesgericht bestätigte das Urteil, doch später wurde es vom EGMR beanstandet. Es verletze die Meinungsäusserungsfreiheit von Perincek. «Ähnliche Fälle wären auch im Fall des Holodomors denkbar», sagt Langer.

Anders ist das beim Holocaust. Dessen Leugnung wird vom EGMR bekanntlich nicht als zulässig eingestuft. Zwar wurden die Verbrechen des Zweiten Weltkriegs verübt, bevor die Uno-Genozid-Konvention 1949 in Kraft trat. Und die Konvention darf nicht rückwirkend auf die Vergangen-

heit angewendet werden. Doch kam in Nürnberg der Tatbestand der Verbrechen gegen die Menschlichkeit vor. Darunter fällt auch die nationalsozialistische Vernichtungspolitik.

«Der EGMR hat betont, dass damit sowohl die Faktenlage wie auch die rechtliche Qualifikation durch ein internationales Gericht bestätigt wurde», so der Völkerrechtsexperte Langer. Dazu kommt ein weiterer Aspekt: Länder, welche die Konvention unterschrieben haben, sind verpflichtet, Genozide in der Zukunft zu verhindern. Die Leugnung des Holocausts könne daher als Propaganda für einen weiteren Völkermord interpretiert werden, so Langer.

Missbräuchliche Verwendung

Mit dem Begriff Genozid kann jedoch auch «Missbrauch» betrieben werden. Das zeigt das Beispiel Russlands. Präsident Wladimir Putin hat seinen «Spezialeinsatz», wie er den Angriffskrieg gegen die Ukraine nennt, auch mit Völkermord begründet. So behauptete er wiederholt, die ukrainische Regierung verübe einen Genozid an Russen. Die Ukraine wiederum reagierte darauf mit einer kreativen Gegenklage. Russland verletze die Genozid-Konvention, indem es einen Angriffskrieg mit einem falschen Völkermord-Argument führe, argumentierte die Ukraine vor dem Internationalen Gerichtshof in Den Haag (IGH).

«Die internationale Gemeinschaft hat die Völkermord-Konvention angenommen, um zu schützen; Russland beruft sich auf die Völkermord-Konvention, um zu zerstören.» Bis das Urteil vorliegt, hat der IGH Russland verpflichtet, Handlungen zu verhindern, die unter die Völkermord-Konvention fallen könnten. Putin ignoriert die Aufforderung.

Die Prozesse werden Jahre dauern. Die Verfahren sind komplex, die Schwelle für ein Urteil ist hoch. Dies unter anderem, weil es schwierig ist, einer Nation die Absicht einer Volkszerstörung zu beweisen. Dennoch beobachten Völkerrechtsexperten eine zunehmende Anzahl von Genozid-Klagen. Langer spricht von einem «problematischen Reflex». Zwar erreicht man mit dem Völkermord-Vorwurf maximale öffentliche Aufmerksamkeit. Doch wird ein Land vom spezifischen Vorwurf des Genozids freigesprochen, lenkt das häufig von anderen, ebenso grausamen mutmasslichen Kriegsverbrechen ab.

Streit um den Autobahnausbau

Wirtschaft und bürgerliche Parteien eröffnen den Abstimmungskampf – Links-Grün dürfte mit heftiger Gegenwehr reagieren

ANDRI ROSTETTER, BERN

Man will offensichtlich keine Zeit verlieren. Nur gerade zwei Tage nach dem Urnengang über die BVG-Reform und die Biodiversitätsinitiative hat eine Allianz aus Wirtschaft und bürgerlichen Parteien den Abstimmungskampf zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen eröffnet. Am 24. November, in zwei Monaten, stimmt das Volk über die Vorlage ab. Der Auftritt von gleich sieben National- und Ständeräten von Mitte, FDP und SVP vor den Medien in Bern machte deutlich, dass in den kommenden Wochen mit heftiger Gegenwehr gerechnet wird.

Insgesamt geht es um sechs Ausbauprojekte in fünf Kantonen, die von 2027 bis 2041 realisiert werden sollen. Die Ziele sind bei allen Projekten die gleichen. Es geht um die Beseitigung von Engpässen, mehr Sicherheit, weniger Unfälle, weniger Stau, weniger Ausweichverkehr in die Gemeinden. Bei drei Projekten handelt es sich um Tunnelbauten, was auch den Umweltschutz verbessern soll.

«Die Projekte setzen nur dort an, wo sie am dringendsten benötigt werden und wo sie den grössten Mehrwert erzie-

len. Und das ist dort, wo es heute gravierende Engpässe gibt», sagte der Genfer Ständerat Mauro Poggia. Der Politiker vertritt eine der fünf Regionen, die unmittelbar von der Umsetzung der Vorlage profitieren würden.

Der Ausbau auf drei Spuren pro Richtung zwischen Le Vengeron und Nyon sei nicht eigentlich eine Weiterentwicklung, sondern vielmehr eine Anpassung an die heutigen Bedürfnisse einer Region mit einem starken Bevölkerungswachstum. Das Gleiche gilt laut den Befürwortern auch für die anderen Ausbauprojekte in den Kantonen Bern (Wankdorf und Schönbühl), St. Gallen (Rosenbergtunnel), Schaffhausen (Fäsenstautunnel) und Basel-Landschaft (Rheintunnel Birsfelden).

Massive Kritik vorgebracht

Das Parlament stimmte der Vorlage im Herbst 2023 zu, das Geld liegt im 2017 geschaffenen Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds bereit. Noch während der Debatte im Parlament wurde allerdings klar, dass das Geschäft längst nicht in trockenen Tüchern ist.

Von Links-Grün kam massive Kritik, in der Schlussabstimmung im National-

rat stellten sich die Fraktionen der SP, der Grünen und der GLP geschlossen gegen den Entwurf. Kurz darauf ergriffen rund dreissig Organisationen, Parteien und Verbände unter der Führung des VCS das Referendum. Die bürgerlichen Parteien und die Wirtschaft müssen sich damit erneut in einen Abstimmungskampf werfen, den sie sich eigentlich hatten ersparen wollen.

Diese Vorlage sei von «grösster Bedeutung für die Bevölkerung, für Pendlerinnen und Pendler, für Anwohnerinnen und Anwohner, für den Freizeitverkehr und den Tourismus», ja «überhaupt für die gesamte Wirtschaft», sagte der Mitte-Ständerat und Gewerbeverbandspräsident Fabio Regazzi. Mobilität sei nicht weniger als «der Schlüssel zu Freiheit und Fortschritt». Regazzi dürfte zu einer der zentralen Figuren dieses Abstimmungskampfes werden, sein Verband führt die Kampagne an, zumal das Gewerbe zu den Hauptbetroffenen der jährlich steigenden Stautunden gehört.

Der Bund schätzt die volkswirtschaftlichen Kosten durch überlastete Schienen und Strassen auf jährlich über 3 Milliarden Franken, davon entfallen 1,2 Milliarden auf die Autobahnen – weil Arbeitskräfte im Stau steckenbleiben, Liefer-

ketten unterbrochen werden, Aufträge ausfallen. Das Strassennetz bestehe zwar nicht nur aus Autobahnen, sagte der SVP-Nationalrat Thomas Hurter. «Wenn es aber auf den Autobahnen staut, ist davon das gesamte Netz betroffen.»

Verlagerung kaum möglich

Wenn es um Ausweichverkehr gehe, gehe es immer auch um die Sicherheit, betonte die Mitte-Nationalrätin Elisabeth Schneider-Schneiter. Im Halbjahr nach der Eröffnung der dritten Tunnelröhre am Gubrist habe der Verkehr auf den typischen Ausweichrouten um bis zu 20 Prozent abgenommen. Das bedeute weniger Stau, weniger Unfälle, weniger Risiken für Velofahrer und Fussgänger und bessere Zugänge für die Rettungskräfte. Auf der Autobahn selber habe die Zahl der Unfälle gar um 75 Prozent abgenommen.

Ähnlich hatte sich auch Jürg Röthlisberger, der Direktor des Bundesamts für Strassen (Astra), vor kurzem im Interview mit der NZZ geäußert. Die punktuellen Ausbauten im Umfang von 5 Milliarden Franken, über die im November abgestimmt wird, lösen nicht alle Probleme. «Aber es handelt sich um werthaltige Investitionen

in ein Volksvermögen von 140 Milliarden Franken. Mit 4 Prozent dieses Wertes können wir das Autobahnnetz wieder verlässlicher machen.»

Letztlich gehe es um «das Funktionieren unserer Gesellschaft und den Erfolg der Schweizer Volkswirtschaft», sagte der Aargauer Ständerat und FDP-Präsident Thierry Burkart. Die Schiene und die Strasse dürften dabei nicht gegeneinander ausgespielt werden. Die Erfahrung habe gezeigt, dass es hier kein «Entweder-oder» gebe. «Wenn wir auf die heutige Auslastung der Infrastruktur schauen, wird uns schnell klar, dass eine Verlagerung im grossen Stil – also Verkehr nur noch auf der Schiene oder nur noch auf der Strasse – gar nicht möglich ist.» Deshalb sei es nichts als konsequent, wenn die Beseitigung der Engpässe langfristig geplant und umgesetzt werde.

Der Abstimmungskampf dürfte nicht nur den parteipolitischen Linien entlang verlaufen. Denn Verkehrspolitik ist immer auch Regionalpolitik. Entscheidend wird deshalb sein, wie sich die Verbände und Parteien in den betroffenen Regionen positionieren – und wie stark die Vorlage das Stimmvolk in jenen Regionen bewegt, die nicht unmittelbar davon betroffen sind.