



Seit 2004 ist häusliche Gewalt in der Schweiz ein Offizialdelikt. Verfolgt werden muss es auch dann, wenn Betroffene keine Anzeige erstatten. 2017 wurden in der Schweiz insgesamt 9322 Personen beschuldigt, häusliche Gewalt begangen zu haben.

PEKKA SAKKI/KEY

«Beide Seiten haben Anteil am Konflikt»

Die Leiterin des Männerhauses «ZwüscheHalt» über erpresste Väter und die Verantwortung der Opfer

VON SAMUEL SCHUMACHER

In Bern machen neue Plakate auf männliche Opfer von häuslicher Gewalt aufmerksam. Bringt das etwas? Sieglinde Kliemen: Ich hoffe es. Sensibilisierung für dieses Thema ist bitter nötig. Die Stadt Bern ist diesbezüglich vorbildlich. Da machen wir in anderen Kantonen ganz andere Erfahrungen.

Im Aargau, in Bern und in Luzern betreibt der Verein «ZwüscheHalt» je ein Männerhaus. Was für Männer beherbergen Sie da?

In Bern, zum Beispiel, wohnen zwischen drei und sechs Männer. Oft kommen sie aus sehr schwierigen Haushalten, in denen gewalttätiges Verhalten zum Alltag gehört. Sie sind Opfer und Täter, manchmal beides zugleich. Wir beherbergen die Männer im Schnitt zwischen einem und sechs Monaten. Wir sind ein Zwischenhalt, keine Endstation.

Unter welchen Formen der Gewalt leiden die Männer?

Sie werden bedroht und erpresst. Die Frauen sagen ihnen: «Du wirst die Kinder nie mehr sehen, ich ruiniere dich finanziell.» Viele leiden unter psychischer Gewalt. Dann etwa, wenn die Mutter bei den Kindern den Vater anschwärzt. Das ist Verleumdung, und das ist für Männer genauso brutal wie für Frauen.

Wie unterstützen Sie die Männer?

Wir ermöglichen ihnen zum Beispiel, dass sie ihre Kinder im geschützten Rahmen sehen können. Vielen unserer Bewohner wurde das Sorgerecht aberkannt. Sie haben kaum noch Chancen, mit ihren Kindern in Kontakt zu treten. Grundsätzlich geht es aber darum, dass die Männer zur Ruhe kommen



«Opfer sind immer involviert in die Gewaltspirale.»

Sieglinde Kliemen (48) führt das Berner Männerhaus «ZwüscheHalt»
FOTO: KLAUS PETRUS

können. Wir helfen ihnen, ihre Situation zu reflektieren und ihnen zu zeigen, wie man sich in Konfliktsituationen verhalten kann.

Mit professionellen Psychologen?

Nein. Ich, zum Beispiel, bin ausgebildete systemische Beraterin, aber keine Psychotherapeutin. Unsere Gespräche führen wir oft am Küchentisch, wir sind miteinander alle per Du. Das wirkt, vielleicht genau deshalb, weil die professionelle Distanz zu einem gewissen Grad wegfällt.

Drei von vier Männern, die Opfer häuslicher Gewalt werden, kommen aus Beziehungen, in denen gegenseitige Gewalt an der Tagesordnung ist. Sie sind also gleichzeitig auch Täter. Das Bild des wehrlosen männlichen Opfers ist oft falsch, oder?

Die Debatte fokussiert viel zu sehr auf die Unterscheidung zwischen der Täter- und der Opferrolle. Fälle, in denen Täter systematisch physische Gewalt an-

wenden und ihre Familien jahrelang terrorisieren, sind die Ausnahme. Häusliche Gewalt ist viel häufiger das Ergebnis einer spontanen Konfliktsituation und geschieht aus dem Affekt. Der physischen Gewalt geht oft gegenseitiger psychischer Terror voraus. Den sieht man nicht, aber er wirkt stark.

Haben Männer als das physisch stärkere Geschlecht nicht mehr Verantwortung als Frauen, Gewalt zu verhindern?

Nicht unbedingt. Opfer sind immer involviert in die Gewaltspirale. In Zeiten von #MeToo ist das eine gewagte Aussage. Aber erst das gegenseitige Verhalten führt zur Gewalt. Wenn einer beispielsweise immer passiver wird, sich immer mehr anpasst, dann gibt er den Aggressionen des anderen immer mehr Raum. Derjenige, der sich zurückzieht, begeht also einen passiven Akt der Gewaltakzeptanz. Beide Seiten brauchen Hilfe von aussen für neue Lösungsstrategien.

Das Opfer ist also mitschuldig?

Wir tendieren dazu, den Opfern zu sagen: Ihr Armen, ihr seid unschuldig. Statt über Schuld müssten wir aber über Eigenverantwortung diskutieren. Wir müssen uns fragen: Welchen Beitrag hat jede Seite zum Konflikt geleistet, wie können wir uns anders verhalten. Alle anderen Diskussionen führen nicht aus dem Problem heraus.

Landen wir da nicht bei der alten Mär vom Opfer, das letztlich selber schuld ist, weil es den Täter in irgendeiner Form provoziert hat?

Nein. Beide Seiten haben immer einen Anteil an einem Konflikt. Das Ziel ist letztlich eine gewaltlose Lösung von Disputen. Und um das zu erreichen, müssen wir diese heikle, schwierige Debatte völlig neu lancieren.

NEUES MODELL FÜR MASSENMARKT

Stunde der Wahrheit für die Autobauer

Bei den Elektroautos hat Renault gegenüber VW die Nase vorn - doch nun setzen die Deutschen zur Aufholjagd an

VON DANIEL ZULAUF

Noch steht der Renault Zoe an der Spitze der meistverkauften Elektroautos in Deutschland. Die innovativen Franzosen haben sich früher und weiter als die gesamte Konkurrenz ins Zeitalter der E-Mobilität hinaus katapultiert. Doch im Autoland Deutschland macht man die Rechnung besser mit dem Wirt selber. Die aktuellen Statistiken zeigen: Die Platzhirsche holen auf.

Der VW Golf, Deutschlands beliebtestes Auto aller Zeiten, gibt es seit bald vier Jahren auch mit einem elektrischen Antrieb. Und der VW E-Golf hat sich in der Hitliste der meistverkauften E-Fahrzeuge still und leise auf den zweiten Platz emporgearbeitet. Und so soll es nach dem Willen von Industrie und Politik auch weitergehen.

Für Deutschland steht viel auf dem Spiel: Rund 800 000 Menschen finden in der Autoindustrie unseres Nachbarlandes ihr Auskommen. Diese erfolgreiche Exportmaschine ist auch ein wichtiger Wohlstandsbringer für das Land. Daraus ergibt sich fast wie von selber das Ziel einer ganzen Nation: Deutschland will bis 2020 Leitanbieter und mit einer Million Elektrofahrzeugen auch Leitmarkt für die Elektromobilität werden.

Im Heimmarkt hapert es

Die 2010 gegründete Nationale Plattform Elektromobilität (NPE) vereinigt die Interessen aller wichtigen Anspruchsgruppen im Land: die Industrie, die Gewerkschaften, die Politik und nicht zuletzt auch die Konsumenten und andere Vertreter der Zivilgesellschaft. Die angestrebte Weltmarktführerschaft Deutschlands in der E-Mobilität versteht sich aber nicht als Selbstzweck. «Das derzeitige Niveau der Beschäftigung entlang der gesamten Wertschöpfungskette soll gesichert und ausgebaut werden», lautet die Vorgabe der NPE.

Nach dem im September veröffentlichten NPE-Fortschrittsbericht befindet sich das Land auf Zielkurs. In den grössten PKW-Märkten der Welt erreichten die deutschen Hersteller mit ihrer E-Flotte schon 2017 gleich hohe oder noch höhere Marktanteile wie mit Benzin- und Dieselfahrzeugen. Zu den wenigen Ausnahmen zählt neben dem Spezialfall China - wo die Regierung den einheimischen Herstellern einen Vorsprung verschafft - aber ausgerechnet Deutschland selber.

Zwar sollen auf Deutschlands Strassen bis 2022 rund eine Million E-Fahrzeuge verkehren. Doch damit kämen die leisen Flitzer am nationalen PKW-Markt erst auf einen Anteil von einigen wenigen Prozenten. In der restlichen Welt traut man den

E-Fahrzeugen bis 2025 aber einen Marktanteil von bis zu einem Viertel zu. Der Entwicklungsrückstand im Heimmarkt zeigt: Die deutsche Autoindustrie hat zu lange auf die Verbrennungstechnologie gesetzt. Doch nun nimmt sie den grossen Umbau kraftvoll in Angriff.

Auslagerung nach Tschechien

Heute will VW über die konkrete Investitionsplanung für die nächsten Jahre informieren. Schon vor Jahresfrist nannte der grösste Autobauer Deutschlands die Summe von 34 Milliarden Euro, die er bis 2022 in die Ausweitung seiner E-Flotte investieren will. Jetzt geht es um die Umstellungen in den Produktionswerken.

In Zwickau, im Bundesland Sachsen, soll 2019 das erste «reinrassige» Fabrikationswerk für E-Fahrzeuge entstehen. Die Verbrenner, die dort zurzeit noch vom Band laufen, sollen in Wolfsburg weiter produziert werden. Schliesslich gilt es, die mehrjährige Übergangsphase zur E-Mobilität möglichst ohne Einnahmenverluste zu überstehen.

Auch das Produktionswerk im ostfriesischen Emden soll nach den Plänen von VW-Chef Herbert Diess schnell auf die Herstellung von E-Fahrzeugen umgepoliert werden. Der VW Passat, den die Fabrik dort bisher produziert, soll nach Tschechien ausgelagert werden.

In Emden will VW stattdessen ein günstiges E-Modell mit einem Verkaufspreis von 18 000 Euro fertigen und mit einer Jahresproduktion von 200 000 Stück den Massenmarkt aufrollen. Auch in Hannover, wo der Konzern Nutzfahrzeuge wie den geschichtsträchtigen VW Bulli produziert, sollen demnächst in grosser Zahl E-Busse wie der I.D. Buzz vom Band rollen. Bis 2020 will VW 150 000 E-Fahrzeuge auf die Strasse bringen. Danach soll es steil aufwärtsgehen.

Die Last des Diesel-Skandals

Die Umstellung ist ein finanzieller Kraftakt - umso mehr, als VW im Zug des Diesel-Skandals kumulierte finanzielle Lasten von bislang 28 Milliarden Euro tragen muss. Und bei VW hat das Wort der Gewerkschaften traditionell ein weit höheres Gewicht als in anderen Unternehmen.

Das ist bei der Umstellung auf die E-Mobilität ein potenzielles Hindernis, denn für den Bau von E-Fahrzeugen ist weniger Personal erforderlich als in der Herstellung der vierteiligen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Das VW-Management hat den Angestellten bereits Beschäftigungsgarantien für die Übergangsjahre von bis zu zehn Jahren zugesichert.

Die deutsche Autoindustrie ist offenbar siegesgewiss.



Teil der Elektro-Strategie von Volkswagen: der Bus I.D. Buzz.