

Meinungen

Leitartikel

Dem Westen fehlt die Fähigkeit zuzuhören

Im Umgang mit dem Süden der Welt machen Europa und die USA schwere Fehler – und sehen sie nicht einmal.

Westliche Gesellschaften haben Gefallen gefunden an einer ausgiebigen Nabelschau. Familie, Beziehung, Gesundheit. Jede Facette des eigenen Lebens wird begutachtet, Berater und Influencer helfen bei der Selbstbespiegelung. Das lässt sich aushalten, solange der Tanz ums Ich nicht ablenkt von anderen Fragen, die für unsere Zukunft bedeutsam sind. Zum Beispiel, wie westliche Gesellschaften ihre Verbindungen mit Staaten pflegen, die noch in der Armut stecken oder schon als aufsteigende Schwellenländer gelten.

Europa und die USA wollen Russland isolieren und ein Gegengewicht zu China aufbauen. Dafür brauchen sie belastbare Allianzen. Es geht um Länder des Südens, in Afrika, Asien, Lateinamerika. Viele verfügen über strategische Rohstoffe, wie Niger mit seinem Uran, es gibt zahlreiche Beziehungen zu diesen Staaten. Aber macht sich der Westen auch Gedanken darüber, wie er dort eigentlich auftritt – oder wie seine Politik ankommt? Die Antwort lautet: leider viel zu wenig. Und das rächt sich.

Ihre eigene Selbstgerechtigkeit fällt den Industrieländern selten auf. Immer wieder fordern sie Freiheit, Pluralismus oder Menschenrechte ein, sie wollen die Welt mit ihren Idealen beglücken. Ein westlicher Diplomat hat es jüngst – sehr privat – so auf den Punkt gebracht: Ständig sei man damit beschäftigt, westliche Werte zu predigen, anstatt auch mal pragmatisch zu fragen: Wo können wir unterstützen? Zu selten werden ernsthafte Versuche unternommen, Empfindlichkeiten und Zwänge in einem anderen Land zu verstehen. Dem Westen fehlt die Fähigkeit zuzuhören.

Versäumen es Europa und Nordamerika, sich aus dieser



In Niger werden ausgerechnet russische Flaggen geschwenkt: Anhänger der Putschisten in der Hauptstadt Niamey am 6. August. Foto: AFP

Frankreich bezieht nützliches Uran aus Niger, aber die Welt im Sahel wird für die Menschen immer bedrohlicher.

Ignoranz zu lösen, werden antiwestliche Impulse weiter zunehmen. Schon jetzt sind sie deutlich spürbar, etwa in der Sahelzone, wo sich ein feindliches Klima gegen die Ex-Kolonialmacht Frankreich aufgebaut hat. Die Menschen sehen nicht, wie ihnen die Einmischungen aus Paris helfen sollen. Frankreich bezieht nützliches Uran aus Niger, aber die Welt im Sahel wird für die Menschen immer bedrohlicher. Und dann poppen Putschisten auf, deren Agenda man nicht genau kennt. Sie versprechen wie ein Deus ex Machina Erlösung – und verteuflern den alten Paten Frankreich.

In Teilen Asiens schwindet das Vertrauen vieler Menschen, dass der Westen noch als Gegengewicht zu China taugen könnte. In Kambodscha etwa regiert nun Armeechef Hun Manet, der zwar im Westen ausgebildet wurde. Aber sein politischer Kompass deutet nach Peking. Im Pazifik, wo viele kleine Staaten vom Klimawandel bedroht sind, fühlten sich die Regierungen lange alleingelassen – bis Peking auf der Bühne erschien. Und Lateinamerika? Dort gibt es viele historische Verflechtungen mit Europa, mit den USA verbindet die meisten Länder eine komplizierte Hassliebe; umso bitterer ist es, dass

gerade die Beziehungen zu den Europäern vielen Regierungen Lateinamerikas immer weniger bedeuten. Wirtschaftlich tun sich andere Perspektiven auf. China bespielt die Bühne.

Was den Schutz von Menschenrechten angeht, soll hier kein Missverständnis aufkommen. Es geht nicht darum, dieses Ziel zu verwässern. Der Westen macht sich aber angreifbar, wenn er selbst immer wieder die hohe Latte reisst, die er für andere auflegt. Beispiel Pandemie: Industriestaaten schwadronieren gern darüber, wie sie der armen Welt auf Augenhöhe begegneten, aber dann haben sie sich doch erst mal selbst mit

Corona-Impfstoffen bedient. Von fairer Verteilung: keine Spur.

Ignoranz und Doppelmoral aber schaden dem Westen mehr, als es sich seine Regierungen eingestehen. Sie schüren Miss-trauen. Sei es, weil das Erbe des Kolonialismus Schatten wirft; sei es, weil sich die Europäer durch Widersprüche unglaublich unwürdig machen. Kleinbauern in Westafrika mit Entwicklungshilfe zu fördern, aber zugleich lokale Märkte mit subventioniertem Geflügel aus Europa zu überschwemmen – das passt nicht zusammen. Die grösste Hypothek für den Westen ergibt sich allerdings daraus, dass er massgeblich den Klimawandel verantwortet, unter dem ärmere Länder – oft unverschuldet – besonders leiden.

Manchmal ist es nützlich, wenn andere den Spiegel hochhalten, so wie es der scharfsinnige indische Aussenminister nach Beginn des Ukraine-Kriegs tat. Sinngemäss merkte er an, dass Europa seine eigenen Probleme stets als Weltprobleme betrachte; aber wenn die Welt Probleme habe, sähen die Europäer diese nicht als die ihren an.

Die Empörung ist gross, dass nun russische Wagner-Söldner in Lücken vorstossen, die eine diskreditierte westliche Politik in Afrika aufgerissen hat. Dagegen ist ad hoc wenig auszurichten, Söldner und Putschisten bilden eine symbiotische Beziehung, die zutiefst autoritär ist. Aber man kann zumindest Lehren aus den Fehlern ziehen: Postkoloniale Selbstgerechtigkeit hilft nicht dabei, Freunde um sich zu scharen.



Arne Perras

Die Ausraster auf Zürichs Strassen sind die Folgen einer einseitigen Verkehrsplanung

Mit Aufrufen und Präventionskampagnen wird die Stimmung nicht besser. Es hilft nur eins: weniger Reibung durch mehr Velowege.

Beat Metzler

Zürich, eine der reichsten und glücklichsten Städte der Welt, hat ein Aggressionsproblem. Im Verkehr kommt es oft zu Gehässigkeiten, die manchmal gewalttätig ausarten. Zahlen zur Zürcher «Road Rage» gibt es nicht. Aber Erfahrungsberichte und Umfragen legen nahe, dass auf den Zürcher Strassen ein permanenter Konflikt schwelt.

Aus den zahlreichen Kommentaren und Zuschriften, die nach Artikeln zum Thema eingegangen sind, ergeben sich eindeutige, wenn auch asymmetrische Fronten.

Velos gegen Autos.

Fussgängerinnen und Autos gegen Velos.

Velofahrende mit internationaler Erfahrung sagen: Nirgendwo auf der Welt werde man so hart angegangen wie in Zürich. Viele beklagen sich darüber, dass Autos ihnen den Weg abschnitten, sie viel zu nahe überholten oder Velowege blockierten. Wenn Radfahrende mit einem Klopfen ans Auto auf ein gefährliches Manöver aufmerksam machten, rasteten manche Autofahrende aus. Solche Selbstschutzmassnahmen rechtfertigen Velofahrende damit, dass es bei Unfällen fast immer sie sind, die verletzt oder tot liegen bleiben.

Auf der anderen Seite beschwerten sich Autofahrer und Fussgängerinnen übereinstimmend über Velofahrende: Diese scherten sich weder um Rotsignale noch Verkehrsregeln. Autofahrer nerven sich,

dass die Velofahrenden angeblich ungestraft davonkommen, während sie sich von der Polizei drangsaliert sehen. Zudem fürchten einige, Velofahrer wegen ihrer risikoreichen Manöver unabsichtlich zu verletzen.

Fussgängerinnen fühlen sich bedroht durch Velos, die über Zebrastreifen sausen oder auf dem Trottoir an ihnen vorbeidrängeln. Sie werfen den Velofahrenden das gleiche Eskalationsmuster vor, wie es jene gegenüber den Autofahrenden tun: Weise man sie auf Regelverstösse hin, würden sie ausfällig oder flippten aus.

Als Abhilfe könnte man an die Velofahrenden appellieren, Fussgänger so zu behandeln, wie sie selber von Autofahrenden behandelt werden wollen.

Man könnte Autofahrende zu mehr Bewusstsein drängen, dass ihr Gefährt für alle anderen eine mögliche Todesgefahr darstellt. Man könnte Fussgängerinnen erläutern, dass nicht jeder Velofahrer auf dem Trottoir ein Rowdy ist.

Aber mit Aufrufen und Präventionskampagnen lässt sich die Gereiztheit nicht wirklich lindern. Denn sie ist auch die Folge einer jahrzehntelangen einseitigen Verkehrsplanung.

Bis zum Beginn des 21. Jahrhunderts baute das Zürcher Tiefbauamt Wege für Trams, Autos, Fussgänger. Nicht aber für Velos. Den Velofahrenden blieb oft nichts anderes übrig als das Ausweichen aufs Trottoir, wollten sie nicht ihre Gesundheit riskieren. Die Situation hat sich in den letzten

Jahren verbessert. Aber nur ein bisschen. So bremsen Rekurse die Umsetzung vieler Velovorzugsrouten, denen die Stadtbevölkerung mit 70 Prozent zugestimmt hat.

Die Zürcher Strassenkonflikte sind politisch aufgeladen. Zwei Anspruchshaltungen prallen aufeinander. Jenem Verkehrsmittel, das eine Mehrheit der Stadtbevölkerung fördern will und das aus ökologischer Sicht nur Vorteile bringt, wird nach wie vor wenig Raum gewährt. Das frustriert viele, die sich mit dem Velo durch Zürich fortbewegen.

Manche Autofahrende wiederum sehen sich als Opfer in einem Verdrängungskampf. Sie scheinen nicht bereit zu sein, nur einen Quadratmeter Asphalt freiwillig abzutreten.

Dies, obwohl sie weiterhin sehr viel vom öffentlichen Raum besetzen.

Die Zürcher Bevölkerung wächst, die zentrale Strassenfläche nicht. Für mehr, immer grösser werdende Autos fehlt offensichtlich der Platz. Um diese knappe Ressource gut zu verteilen, eignen sich Velos rein mathematisch besser.

Wenn ein Teil der städtischen Verkehrsteilnehmenden vom Auto aufs Velo umsatteln würde, bliebe mehr Platz für alle. So verschwänden viele jener Reibungssituationen, die heute Streit auslösen. Endlich könnten sich die Zürcherinnen und Zürcher auf der Strasse so benehmen, wie man es in einer Stadt mit höchster Lebensqualität erwartet: zuvor-kommend und nett.