

Poker um Nato-Beitritt von Schweden und Finnland

Erdogans Erfolg steht auf wackligen Füßen

ULRICH VON SCHWERIN

Keine Zweifel, die Türkei hat sich im Streit um den Nato-Beitritt von Schweden und Finnland mit ihren Forderungen zunächst durchgesetzt. Nicht nur versichern die Skandinavier, mit aller Entschiedenheit gegen die Arbeiterpartei Kurdistans (PKK) und deren Unterstützer vorzugehen. Sie versprechen auch, den kurdischen Volksverteidigungseinheiten (YPG) in Syrien und der Bewegung des islamischen Predigers Fethullah Gülen, die Ankara für den gescheiterten Putsch von Juli 2016 verantwortlich macht, keine Unterstützung zu leisten.

Beide Staaten verweisen in diesem Zusammenhang in dem am Dienstagabend in aller Eile vor dem Nato-Gipfel in Madrid unterzeichneten Memorandum auf neue schärfere Anti-Terror-Gesetze. Weiter sagen die Regierungen in Stockholm und Helsinki zu, bei der Auslieferung gesuchter Extremisten verstärkt mit der Türkei zu kooperieren und bei Wafexporten an das Nato-Land künftig im Sinne der Solidarität zwischen Bündnispartnern zu handeln.

Damit sind die wichtigsten Forderungen des türkischen Präsidenten Erdogan erfüllt. Er hatte sich im Mai zur Überraschung der Verbündeten gegen einen Beitritt der Skandinavier gestellt und so mitten im Ukraine-Krieg die Einigkeit der Nato aufs Spiel gesetzt. Wiederholt wettete er seither gegen die Unter-

stützung der Skandinavier für «Terroristen». Dass er nun Genugtuung erhalten hat, wird er zu Hause als wichtigen politischen Erfolg verkaufen können.

Allerdings ist es fraglich, ob es Erdogan bei der Blockade des Beitritts der Schweden und Finnen wirklich primär um deren Haltung zur PKK und zu anderen missliebigen Gruppen ging. Gewiss missfällt ihm, welche Sympathie die kurdischen Extremisten bei Teilen der schwedischen Linken geniessen. Auch dürfte ihn ärgern, dass die PKK-Sympathisanten wegen des liberalen Presse- und Versammlungsrechts in Finnland und Schweden viel Spielraum haben, Spenden zu sammeln, Propaganda zu verbreiten und für ihre Sache zu demonstrieren.

Doch so sehr dies der Türkei gegen den Strich geht – letztlich ist es für sie von marginaler Bedeutung. Ob Schweden künftig härter gegen PKK-nahe Vereine vorgeht oder Finnland eine Handvoll Oppositionelle ausweist, ist für den Kurdenkonflikt nicht entscheidend. Allein wegen dieser Fragen wird Erdogan kaum riskiert haben, mitten im Krieg mit Russland einen Streit mit der Nato vom Zaun zu brechen und damit den Unmut der Verbündeten zu provozieren. In Wahrheit dürfte es Erdogan mit seinem Veto darum gegangen sein, von den USA Zugeständnisse in zwei ungleich wichtigeren Punkten zu erpressen. Dabei geht es um die seit Monaten geforderte Lieferung von neuen F-16-Kampf-

In Wahrheit dürfte es dem türkischen Präsidenten darum gegangen sein, von den USA Zugeständnisse zu erpressen.

jets und um grünes Licht für eine neue Offensive gegen die YPG in Nordsyrien, die Ankara seit Wochen vorbereitet. Am Mittwoch hat Erdogan immerhin ein seit langem gewünschtes Gespräch mit Präsident Biden erhalten. Ob dieser ihm dabei auch entgegengekommen ist, wird sich wohl erst in den kommenden Wochen zeigen.

Sollte dies nicht der Fall sein, könnte sich der Triumph der Türkei gar noch als Pyrrhussieg erweisen. Denn ob sich in der Sache mit dem Madrider Memorandum wirklich viel ändert, wird sich erst zeigen müssen. Rhetorisch sind die Skandinavier den Türken zwar in einigen Punkten weit entgegengekommen, doch konkrete Neuerungen gibt es wenige. So war die PKK auch zuvor schon gemäss dem geltenden EU-Recht in Schweden und Finnland als Terrororganisation verboten.

Viel wird nun davon abhängen, wie die Behörden die Vereinbarung umsetzen. Es ist kaum zu erwarten, dass sie sämtliche kurdischen Verlage, Zeitungen und Vereine schliessen und massenhaft PKK-Sympathisanten an die Türkei ausliefern werden, zumal das Recht ihnen hier enge Grenzen setzt. Auch ob die Skandinavier Waffen an die Türkei liefern werden, bleibt in ihrem Ermessen. Mit seinem Veto hat sich Erdogan gewiss Achtung auf der Weltbühne verschafft. Ob sich der Einsatz letztlich auszahlt, bleibt aber abzuwarten.

Notfallplan des Bundesrats

Der Markt ist die schärfste Waffe gegen Erdgas-mangel

MATTHIAS BENZ

In der DDR gab es kaum Blumen. Das lag nicht daran, dass die Ostdeutschen nicht gerne Blumen für ihre Häuser und Wohnungen gekauft hätten. Aber in der sozialistischen Planwirtschaft entschieden Bürokraten, was produziert wurde und was nicht. Sie hielten Blumen offensichtlich für unnütz. Zudem war ihnen wohl nicht bewusst, wie gerne sich die Bürgerinnen und Bürger an Blumen erfreut hätten. Zu bekommen waren sie jedenfalls selten. Das trug dazu bei, dass heute überaus farbige Städte wie Berlin damals ausserordentlich grau waren.

Auch in der Schweiz könnte der nächste Winter grauer werden als üblich. Das Land muss sich mit der Vorstellung auseinandersetzen, dass es zu wenig Erdgas geben wird und vielleicht auch zu wenig Strom. Es würde nicht überraschen, wenn der russische Präsident Putin in den kommenden Monaten am Erdgashahn drehen würde, um die Europäer und die Ukrainer möglichst an den Verhandlungstisch zu zwingen. Das entspräche seinem typischen Verhaltensmuster. Denkbar ist aber weiterhin auch, dass die Europäer irgendwann selbst ein Embargo gegen russisches Erdgas verhängen.

Der Bundesrat hat nun einen Plan konkretisiert, wie er mit der drohenden Mangellage beim Erd-

gas und allenfalls auch beim Strom umgehen will. Aber auffällig ist, dass er vor allem auf planwirtschaftliche Methoden setzt. Im Ernstfall sollen Behörden entscheiden, welche Betriebe noch Erdgas bekommen und welche nicht. Bei der Bevölkerung belässt er es bei Sparappellen, will aber keine zusätzlichen Anreize setzen, die zum Sparen von Erdgas oder Strom animieren würden.

Es stimmt: Die Preise für Erdgas sind in der Schweiz sowohl für Industriebetriebe wie Haushalte vielerorts bereits deutlich gestiegen. Das wirkt bis zu einem gewissen Grad als Anreiz zum Sparen und zum Ausweichen auf andere Energieträger. Aber wahrscheinlich genügt das nicht.

So setzt Deutschland nicht ohne Grund auf Auktionen bereits ab diesem Sommer, um Industriebetriebe zusätzlich zum Sparen anzuhalten. Die Behörden versteigern Prämien, die jene Firmen erhalten, die am ehesten zum Verzicht auf gewisse Mengen an Erdgas bereit sind. Die Auktionen nutzen damit das Geniale an Marktmechanismen: Jene Firmen, die am einfachsten auf Erdgas verzichten können, melden sich aus Eigeninteresse. Wenn hingegen Behörden entscheiden, wird mit grosser Sicherheit das Erdgas nicht am richtigen Ort eingespart.

Es geht potenziell um viel im kommenden Winter: um nichts weniger als die Frage, wie die Schweiz

Wenn Behörden entscheiden, wird das Erdgas mit grosser Sicherheit nicht am richtigen Ort eingespart.

mit möglichst geringen Schmerzen und volkswirtschaftlichen Verlusten durch eine allfällige Mangellage kommt. Von daher ist es unverständlich, dass der Bundesrat nicht auf die grossen Vorteile von Marktmechanismen wie Auktionen setzt.

Zusätzliche Anreize liessen sich auch für Privathaushalte einführen. Die geplanten Sparappelle und Informationskampagnen sind schön und gut. Aber das Verhalten der Menschen verändert sich erfahrungsgemäss oft erst, wenn sie etwas im Portemonnaie spüren. So könnte sich ein Bonus- oder Malus-Modell als wertvoll erweisen, um Erdgas bei den Haushalten einzusparen, die immerhin die grössten Verbraucher in der Schweiz sind. Warum nicht die Haushalte belohnen – über ihre sonstigen Einsparungen hinaus –, wenn sie im kommenden Winter 10 Prozent weniger Erdgas verbrauchen als üblich? Die Kosten müssten nicht einmal die Staatskasse belasten, sie könnten quasi als Aufschlag für Versorgungssicherheit dem Gaspreis aufgerechnet werden.

In den Plänen des Bundesrates steckt zu viel DDR. Sie stellen allein auf behördliche Vorgaben ab. Aber die Ostdeutschen wissen: Sobald die Marktwirtschaft Einzug hielt, gab es plötzlich überall Blumen. Die Blumen, das könnte im kommenden Winter in der Schweiz bedeuten, dass man glimpflich durch eine Mangellage kommt.

Velo-Offensive in der Stadt Zürich

Nur der öV kann Mehrverkehr auffangen

MICHAEL VON LEDEBUR

Pensionierte Spitzenbeamte haben die Freiheit, zu reden, wie ihnen der Schnabel gewachsen ist. Sie sind befreit vom Korsett politischer Befindlichkeiten. Deshalb ist es aufschlussreich, was Guido Schoch, ehemaliger Direktor der VBZ, zu sagen hat: In der Stadt Zürich drohe der öV geopfert zu werden, weil man Platz für alles Mögliche brauche – aber immer weniger für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung habe. Separate Tram- und Busspuren gerieten unter Druck. Diese Kritik, die Schoch in der NZZ geäussert hat, ist ernst zu nehmen. Es geht um das Fundament des erfolgreichen öV in der Stadt Zürich.

Der grosse neue Konkurrent für den öV ist das Velo. Es nimmt immer mehr Platz für sich in Anspruch. Das wäre unproblematisch, wenn der Raum in Zürich nicht Mangelware wäre. Die Stadt unterscheidet sich aber in einem wichtigen Punkt von den vielzitierten Velostädten im Ausland: Sie war nie eine Stadt des Adels und der Könige. Die Strassen sind keine grosszügigen Boulevards, sondern orientieren sich am gesetzlich vorgeschriebenen Mindestmass.

Ein Kadermitarbeiter des Tiefbaudepartements hat vor Jahren ausgerechnet, wie breit Strassen sein müssten, um sämtlichen Bedürfnissen gerecht zu

werden. Er kam auf 27,5 Meter. Nicht einmal auf der Rosengartenstrasse mit 24 Metern Breite hätte es dafür genug Platz. Es braucht deshalb eine klare Priorisierung. Und hier spricht fast alles für den öV. Das Velo ist als Massenverkehrsmittel chancenlos gegenüber den wetterfesten Trams und Bussen.

Freilich wäre es dem rot-grün dominierten Zürich am liebsten, wenn man den Autoverkehr völlig aus dem Strassenbild verdrängen und den Platz neu verteilen könnte. Aber das ist Wunschenken. Den Spielraum, den die Stadtregierung hat, nutzt sie bekanntlich heute schon, um den Automobilisten die Fahrt in die Stadt zu vergällen.

Die angeblichen Missstände im Zürcher Verkehr werden von der Velolobby gerne in düstersten Farben geschildert. Dabei bewegt sich die Stadt bei der Verteilung der Verkehrsmittel nahe an der Perfektion. Nicht nur der öV, auch der Fussverkehr hat einen Anteil, von dem man andernorts träumt. Der Veloanteil hat Luft nach oben, ist aber auch im Steigen begriffen. Der Anteil des Autoverkehrs geht hingegen seit Jahren zurück. Und er ist weit tiefer als in den «Velostädten» im Ausland.

Natürlich hat die Veloinfrastruktur offensichtliche Lücken. Es ist wichtig, dass die Stadt diese Probleme angeht – gerne zügiger als bisher. Darüber hinaus wird derzeit das Veloroutennetz in den

Zürich war nie eine Stadt des Adels und der Könige. Der Strassenraum ist zweckmässig statt pompös.

Quartierstrassen konkret geplant. Aber es braucht nicht zusätzlich auf jeder Hauptverkehrsachse auch noch einen Veloweg. Die Aufregung um das Velo wird politisch angefacht, namentlich von der SP, die weiss, dass sie damit bei ihrer Wählerschaft punkten kann. Davon sollte man sich nicht beirren lassen.

Allerdings hat man den Eindruck, als hätten die Planerinnen und Planer anderes im Kopf. Ihr Idealbild ist ein Zürich im Zustand des Dauerflänierens. Symptomatisch ist, dass das Tiefbauamt das unsägliche Strassensperrungs- und Besspassungsprojekt «Brings uf d Strass» ein weiteres Mal durchführt – obwohl die Anwohnerinnen und Anwohner dies vielerorts gar nicht wollen.

Das Problem ist nicht dieses Quartierstrassenprojekt an sich, sondern die generelle Haltung. Man sieht sie auch an den hochtrabenden Plänen für den Hauptbahnhof für das Jahr 2050. Dort ist Aufenthaltsqualität alles, der Verkehr spielt eine Nebenrolle. Dabei müsste der HB als Verkehrsmaschine Priorität haben, welche die Anbindung der Zugreisenden an den städtischen öV sicherstellt.

Es wäre an der Zeit, dass sich der Stadtrat im Verkehr wieder auf das Wesentliche besinnt. Der Stadt steht ein sattes Bevölkerungswachstum bevor. Das führt zu Mehrverkehr, den man sinnvoll auffangen muss. Der öV ist als Einziger in der Lage dazu.