



Neuer Held
Der Roman
„Vernichtung“
von Houellebecq
SEITE V

Spectrum

SAMSTAG, 8. JÄNNER 2022 DIE PRESSE.COM/SPECTRUM

Die Presse



Unser Autobahn- und Schnellstraßennetz ist seit 1995 um 25 Prozent gewachsen, während das Schienennetz schrumpfte. [Foto: Hans Ringhofer/Picturedesk]

Alle wollen das **Klima** schützen. Doch spätestens beim Autoverkehr hört sich der Spaß auf. Nirgends sonst gibt es so viele Ausreden aus so vielen Lagern, um auch in Zukunft an einem Irrweg festhalten zu können.

Von Reinhard Seiß

Noch eine Straße? Wie planlos!

Wohl noch nie zuvor hat ein verkehrspolitisches Thema hierzulande dermaßen die Gemüter erhitzt wie der geplante Straßenausbau im Nordosten Wiens. Spätestens mit dem mutmaßlichen Brandanschlag auf das Camp der Projektgegner werden Erinnerungen an die Eskalation rund um die Proteste gegen das Donaukraftwerk Hainburg Mitte der 1980er-Jahre wach, die eine Zeitenwende markieren sollten. So richtig Fahrt aufgenommen hat der aktuelle Konflikt mit der vorjährigen Ansage der Grünen Verkehrs- und Klimaschutzministerin Leonore Gewessler, Österreichs Autobahn- und Schnellstraßenausbau – jahrzehntelang ein vom Bund bezahltes Wunschkonzert für Landespolitiker – kritisch zu hinterfragen. Mit dem Ergebnis, dass sie gleich mehrere Projekte, weil nicht mehr zukunftstauglich, stoppte.

Aufschreie aus allen Lagern waren und sind die Folge, insbesondere von den Befürwortern der sogenannten Lobau-Autobahn an der Grenze Wiens zu Niederösterreich. Neben Autofahrerklubs und Wirtschaftskammer tobt auch der Wiener Bürgermeister der selbst ernannten Umwelt- und Klimamusterstadt Wien. Ein Widerspruch? Nicht aus politischer Sicht! Michael Ludwigs Haltung ist typisch für Österreichs Nachhaltigkeitsstrategie: Klimaschutzmaßnahmen, die niemandem wehtun oder sogar neue Profitmöglichkeiten erschließen, werden ergriffen. Solche hingegen, die in Wirtschaft und Gesellschaft Ablehnung befürchten lassen – auch weil sie solitär anstatt eingebettet in ein ganzes Maßnahmenbündel diskutiert werden –, kommen kaum über das Stadium von Sonntagsreden hinaus.

„Raus aus dem Beton! Raus aus dem Asphalt!“, lautet etwa das Motto der Wiener Planungs- und Verkehrsstadträtin Ulli Sima, die „eine klimaschonende Mobilität für alle, die auch ohne Besitz eines eigenen Autos auskommt“, als ihr großes Ziel nennt. Doch empfand sie allein schon die ministerielle Ankündigung, den im Nationalpark Donau-Auen geplanten Lobau-Tunnel nochmals zu prüfen, als „Horrorachricht“. Denn für die einstige Umweltaktivistin und spätere Umweltdachträtin ist ein durchgehender Autobahn- und Schnellstraßenring um Wien herum Voraussetzung für die weitere – aus ihrer Sicht nachhaltige – Stadtentwicklung im 22. Bezirk. Will die laut eigenem Dafürhalten weltbeste Metropole, die sich mit einer Internationalen Bauausstellung gerade dieses Jahr wieder als Maß aller Dinge präsentiert, tatsächlich der Weltgemeinschaft weismachen, dass Klimaschutz und weiterer Autobahnbau unter einen Hut passen, ja am Ende sogar einander bedingen?

Wer meint, Österreich stehe im EU-Vergleich klima- und verkehrspolitisch ohnehin gut da, der irrt. Laut Verkehrsclub Österreich sorgen wir mit unserer Mobilität für die – hinter Luxemburg – zweithöchsten Verkehrsemissionen pro Kopf und liegen damit rund 50 Prozent über dem EU-Schnitt, ein Drittel über dem Wert Deutschlands und drei Viertel über jenem von Schweden. Während der CO₂-Ausstoß des Verkehrs seit den 1990er-Jahren in der EU um rund 25 Prozent zugelegt hat, ist er in Österreich um 60 Prozent gestiegen.

Wenig überraschend korrelieren diese Zahlen mit jenen im Straßenbau: So ist unser Autobahn- und Schnellstraßennetz eines der dichtesten Europas, seit 1995 von 1800 auf heute 2260 Kilometer gewachsen, wobei viele Abschnitte zusätzlich von vier auf sechs oder gar acht Spuren verbreitert worden sind – während das Schienennetz weiter geschrumpft ist. Im selben Zeitraum stiegen der Anteil des Autoverkehrs am Gesamtverkehr von 40 auf 48 Prozent und die

durchschnittliche Tagesdistanz eines Autofahrers von 29 auf 36 Kilometer. Vor allem weil sich seit den 1990er-Jahren die Abwanderung von Geschäften, Arbeitsplätzen oder auch öffentlichen Einrichtungen aus den Zentren an die nur automobil erreichbaren Ränder – genehmigt und gefördert von der Politik – noch dramatisch verschärft hat.

Dabei wird niemand behaupten, dass wir Mitte der 1990er-Jahre nicht bereits genügend Autos gehabt hätten und damit überall bequem hingekommen wären. Doch stößt sich das Gros unserer Landsleute keineswegs daran, dass das Gros unserer Politiker seither mit jährlich mehr als einer Milliarde Euro den Autobahn- und Schnellstraßenausbau vorangetrieben hat und auch künftig vorantreiben möchte: jene Art von Politikern, die seit 1992 diverse, teils völkerrechtlich verbindliche Klimaschutzabkommen unterzeichnet und bricht, aber Fridays-for-Future-Aktivisten mit Schadenersatzklagen droht; jene Art von Politikern, die kein Geld erübrigen will, damit Alte und Kranke in einem der reichsten Länder der Welt angemessen gepflegt werden können – sich dafür aber um Pendlers aus reichen Speckgürtelgemeinden sorgt und auf eine soziale Verträglichkeit verkehrspolitischer Entscheidungen pocht.

„Gern erklären Politiker, sie wollen „den Bürgern nicht vorschreiben, wie sie unterwegs sind“. Sie tun es trotzdem, nur merkt man es oft nicht.“

Weil hier schon viel von Wien die Rede war und noch weiter sein wird, sei erwähnt: Abseits der Bundeshauptstadt ist es oft noch schlechter um die Verantwortung der Entscheidungsträger für unsere Zukunft bestellt. Als verkehrspolitischer Hardliner unter den Bundesländern ist Niederösterreich zu sehen, wo der Straßenbau meist rein auf politisches Geheiß erfolgt, unbeeinflusst von fachlichen Bedenken. Davon zeugen eine Unzahl sinn- und geschmackloser Kreisverkehre, Österreichs wohl überflüssigste Autobahn quer durch das Weinviertel und nicht zuletzt aberwitzige Projekte gegen den Willen von regionaler Wirtschaft und Bevölkerung – wie jenes einer Waldviertelautobahn, das selbst hierzulande schwer zu argumentieren war. Konsequenterweise hat

auch kein anderes Bundesland sein – im Falle Niederösterreichs überdurchschnittlich dichtes – Schienennetz so grundlegend ruiniert. Das stellen die Verantwortlichen in St. Pölten freilich anders dar. Der heutige Landtagspräsident, Karl Wilfing, behauptete in seiner Zeit als Verkehrslandesrat glatt, man habe nach der Schweiz den besten öffentlichen Verkehr der Welt. Dass Niederösterreich mit 654 Fahrzeugen pro 1000 Einwohner knapp nach dem – historisch bedingt vom Eisenbahnbau vernachlässigten – Burgenland den höchsten Motorisierungsgrad aller Bundesländer aufweist, schien ihn nie zu beirren.

Auch wenn andere Bundesländer heute ein glaubwürdigeres Engagement für den öffentlichen Verkehr zeigen, so finden sich zwischen Rheintal und Neusiedler See dennoch kaum Volksvertreter, die wirksame Maßnahmen zur direkten Reduzierung des Autoverkehrs wagen – etwa einen Rückbau überzogener Fahrbahn- und Parkplatzkapazitäten. Es bleibt der „Wahlfreiheit der Bürger“ überlassen, ob sie sich für optimal ausgebaute Straßen oder aber für das suboptimale, vielfach indiskutable Angebot auf der Schiene entscheiden. Gern berufen sich Politiker auf unser liberales, demokratisches System, sie wollen „den Bürgern nicht vorschreiben, wie sie unterwegs sind“. Sie tun es trotzdem, und zwar so, dass viele, die täglich ins Auto steigen, es gar nicht bemerken.

Die Verteidiger des „Systems Auto“

Maßgeblich für dieses verkehrspolitische „Denken“ sind freilich auch wirtschaftliche Interessen. Die Autoindustrie und ihre Zulieferer, die Erdöl- und Energiebranche, die Transport- und Logistiksparte sowie die Rohstoff- und Bauindustrie wissen ihr politisches und ökonomisches Gewicht einzusetzen, um unsere staatstragende, wenngleich ruinöse Wachstumsphilosophie auch im motorisierten Straßenverkehr aufrechtzuerhalten. Die Liste der Verteidiger des „Systems Auto“ ist freilich noch länger und reicht vom Handel mit seinen billigen und bequemen Standorten an Autobahnknoten und Kreisverkehren bis hin zu der mit allen genannten Profiteuren verbundenen Finanzwirtschaft. Selbst die Medienbranche

Fortsetzung Seite II

IMPRESSUM: SPECTRUM

Redaktionelle Leitung: Mag. Bettina Eibel-Steiner
Zeichen der Zeit, Literatur: Mag. Linda Stift,
Mag. Erwin Uhrmann
Architektur: Dr. Antonia Barboric
Anschriß: 1030 Wien, Hainburger Straße 33
Telefon: 01/51414-Serie
Fax: 01/51414-345
E-Mail: spectrum@diepresse.com
Mehr im Internet: diepresse.com/spectrum

Semjon Hanin

du musst nicht glauben, dass das ein Obdachloser ist
der hat nur seine Schlüssel verloren
und übernachtet nun schon den vierten Monat auf den Stufen
zu diesem Möbelgeschäft

es wirkt so als sei es nicht bequem für ihn
die Körperhaltung so gekrümmt aber in Wirklichkeit ist das ein Akrobat
der so viel besser schlafen kann

woher willst du das wissen, dass er tot ist
du glaubst, er atmet nicht was erwartest du von einem so fortgeschrittenen Yogi
die können für mehrere Jahre die Luft anhalten

ja, um genau zu sein, fast für immer

warum habe ich herumposaunt, dass ich Elektriker bin
ich bin doch gar keiner

was hat mich da überkommen

habe mit den Händen auf Steckdosen gedeutet
mich ans Abdeckblech geschmiegt, den Zähler umarmt

das glaubt mir doch keiner

da, schauen Sie, ich habe Urkunden, Referenzen
aus allen meinen Taschen quellen Kabel

sie schauen und schweigen

fünf Minuten und jede beliebige Klemme ist angeschlossen
einmal am Löten bin ich nicht zu stoppen

was seid denn ihr für welche

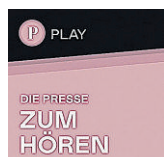
sie wiegen voll Zweifel die Köpfe dich können wir nicht brauchen, sagen sie

wir brauchen einen Elektriker

hier hat mich jemand gebissen oder ich habe mich gebrannt
hier bin ich von der Schaukel gefallen
hat sich verwachsen, aber manchmal juckt es
nein, nicht hier, ein bisschen weiter oben
da ist irgendein Ausschlag
vielleicht eine Allergie
da war ich besoffen und hab mich geprügelt
das ist vom Blinddarm
und da weiß ich nicht mehr was rührt es besser nicht an

man hat mich die ganze Nacht gesucht.
in Einfahrten
auf der Straße man rief meinen Namen
telefonierte die Krankenhäuser ab und die Polizei
vielleicht lag ich ja bewusstlos in irgendeiner Spelunke oder Bar.
alles vergebens. aber wenn es ihnen gelingt
auf ihrer nimmermüden Suche in dieses stickige Schlafzimmer
vorzudringen
dann bin ich endgültig verloren

Semjon Hanin, geboren 1970 in Riga, lebt in Lettland. Er schreibt in russischer Sprache. Seine Gedichte stammen aus dem Band „aber nicht damit“ (Edition Korrespondenzen, Wien). Sie wurden von Anja Utler ins Deutsche übertragen.



Hör Tipp: In unserem „Presse“-Podcast „Was wichtig wird“ hören Sie jeden Samstag Texte aus dem „Spectrum“. Diesmal: Cordula Simon über den

Alltag privater Bestattungsunternehmer. Die Autorin liest selbst. Abrufbar überall, wo es Podcasts gibt, und hier: [DiePresse.com/Podcast](https://www.diepresse.com/podcast)

Reinhard Seiß: Noch eine Straße? Wie planlos!

Fortsetzung von Seite 1

hat hier keine neutrale Position: Wenn die größte Bankengruppe des Landes sowohl Miteigentümer an Österreichs bedeutendstem (Tief-)Baukonzern als auch an namhaften Printmedien ist, ist es unwahrscheinlich, dass Letztere – noch dazu gegen die Interessen potenter Inserenten – Stimmung gegen den Autobahnbau machen.

Und die Experten? Wie ernst zu nehmen ist die Automobilismuskritik von Stadt- und Raumplanern, Landschafts- und Verkehrsplanern, in deren Kreisen es heute als selbstverständlich gilt, unversiegelten Böden, vitalen Ortszentren und einer urbanen Stadt der kurzen Wege, unabhängig vom privaten Autos, das Wort zu reden? Was ist ihr Beitrag zu einer dringend nötigen Verkehrswende? Immerhin liefern sie die planerischen Grundlagen dafür, auf welchen

Wegen wir zu welchen Zielen fahren. Hunderte von laufenden Großbauprojekten zeigen: Mehrheitlich schwimmt die Planerzunft nach wie vor mit dem Strom – und bedient sich in Sachen Klimaschutz derselben (Selbst-)Täuschungspraktiken wie die Politik. Da wäre etwa die blauäugige oder aber verlogene Hoffnung, dass der technische Fortschritt oder der gesellschaftliche Wandel von morgen die Probleme von heute löst. Dies hätte den angenehmen Effekt, dass wir so weitermachen können wie bisher. Doch dass die Bürger ihr Verkehrsverhalten von sich aus grundlegend ändern, ohne dass Politik und Planung die dafür maßgeblichen rechtlichen und finanziellen, baulichen und verkehrlichen Strukturen ebenso fundamental ändern, ist Illusion. Warum sollten die Bewohner der Schlafstädte im Nordosten Wiens auf ihre Autos verzichten, wenn man ihnen zusätzliche Schnellstraßen errichtet und sie mit Pendlerpauschale, steuererleichterter Dienstwagen und kostenlosen Firmenparkplätzen weiterhin zur täglichen Autofahrt gen Süden in die Gewerbegebiete im niederösterreichischen Speckgürtel ermuntert?

Ähnlich illusorisch und doch auch unter Fachleuten beliebt sind jene Heilsversprechen, wonach die Nebenwirkungen des Automobilitäts durch dessen technologische Weiterentwicklung zu beseitigen wären. Geforscht wird somit nicht nach Alternativen zum Auto, gesucht wird das alternative Auto! Auf Platz eins liegt hier im Moment das E-Auto. Dass der Strom dafür keineswegs immer nachhaltig und CO₂-neutral gewonnen wird, ist nur eine gern übersehene Schattenseite dieses Hoffnungsschimmer.

Als Papst Franziskus im Dezember Zypern besuchte, ließ er die Übersiedlung von 50 Migranten nach Italien organisieren. Unter ihnen waren zwei Kameruner, die den Fehler gemacht hatten, ihren Asylantrag bei den UNO-Friedenstruppen zu stellen, und fortan im Niemandland der Pufferzone zeltend festsitzen, sowie Menschen aus einem überfüllten Abschiebelager, die direkt zum Flieger nach Italien gebracht wurden. Ich wollte mit jenen reden, die der Papst nicht mitgenommen hatte.

Ich fand Zypern verändert vor. Das türkisch okkupierte Nordzypern war dank Massen zahlender afrikanischer Studierender schon länger die afrikanischste Region Europas gewesen, nun gehören junge Männer asiatischer und afrikanischer Herkunft auch im Süden zum Straßenbild. Ähnlich wie Weißrussland wird auch die Türkei verdächtigt, Migration zwecks Destabilisierung der EU zu befördern.

An einem sonnigen Vormittag stand ich in Nikosia vor den stacheldrahtbewehrten Ruinen der Pufferzone. Darin eingefügt war ein dreiteiliger Steinbau: in der Mitte die kleine finstere katholische Heiligkreuzkirche, rechts die Nuntiatur mit Garten und BMW, links das kleine Büro der katholischen Caritas, die 10.000 registrierten Migranten Beratung bietet.

Am Montag hatte die Caritas zu, Migranten kamen trotzdem. Eine Kamerunerin, seit 2018 auf Zypern, alleinerziehend mit Tochter, hatte Asyl erhalten und holte sich nur das Antragsformular für die Verlängerung ihrer Papiere. Die Pandemie hatte ihre Übersiedlung nach Westeuropa verzögert.

Rein gar nichts ändert die vierrädrige Elektromobilität an den stadt- und landwirtschaftszersetzenden Effekten des Autoverkehrs: an der Suburbanisierung und Zersiedlung, am immensen Bodenverbrauch für Straßen und Parkplätze, an der Dominanz der Karossen im öffentlichen Raum zulasten anderer Verkehrsteilnehmer – oder auch zulasten nicht verkehrlicher Freiraumnutzungen, insbesondere in den dicht bebauten Zentren. Dieselbe Fehleinschätzung liegt dem Hype um autonomes Fahren oder um Telematik im Verkehr zugrunde, der von lukrativen, steuergeldfinanzierten Forschungs- und Entwicklungsaufträgen für Wissenschaftler wie auch Großkonzerne genährt wird. Und ein weiteres Trugbild ist die nirgends genauer definierte „Smart City“, in die sich unsere autogerechten Städte wunderbarerweise verwandeln sollen.

Politiker können mit derlei Verheißungen, die allesamt nicht mehr in ihrer Amtszeit eingelöst werden müssen, suggerieren, dass Verkehrswende und Klimaschutz keineswegs Umkehr oder gar Verzicht bedeuten müssen, sondern, ganz im Gegenteil, sogar zu einem

Geschäftsmodell werden können. Journalisten wiederum sind leichter für futuristische Computeranimationen zu begeistern als für die immer selben Mahnungen, dass unsere Raubbaugesellschaft mindestens einen Schritt zurück machen müsste. Ein Blick zurück, um zu sehen, was seit den 1970er-Jahren aus all den angekündigten Quantensprüngen im Verkehr geworden ist, und inwieweit diese das konventionelle Auto ablösen konnten, würde den nicht enden wollenden Mobilitätsvisionen rasch ihren Zauber nehmen.

In Politik wie Fachwelt verbreitet ist auch die separierte Betrachtung von Problemen, die den Umgang damit deutlich einfacher macht. So meint man etwa in Wien, der autodominierten Stadtentwicklung wie auch dem Klimawandel eine Wendung zu geben, indem man die eine oder andere Einkaufsstraße zur Fußgänger- oder Begegnungszone umgestaltet. Gleichzeitig aber errichtet man in den Außenbezirken vierspurige Straßen und stattet weiterhin so gut wie jede Neubauwohnung mit einem Tiefgaragenplatz, dafür aber mit viel zu wenig Radabstellplätzen aus. Den Bewohnern im Speckgürtel wiederum, erst recht jenen im ländlichen Raum, gesteht man nach wie vor zu, ohne zwei Autos pro Haushalt kein würdiges Leben fristen zu können. Und wenn sie dann auf ihren Wegen in die Stadt

im Stau stehen – sei es freiwillig, weil die Bahn nicht denselben Komfort bietet wie ein SUV, sei es unfreiwillig, weil die Bahn zu langsam, zu selten oder gar nicht mehr fährt –, ist irgendwann keine andere Lösung mehr vorstellbar als doch noch eine weitere Autobahn. Nichts anderes bezweckt der sogenannte Regionering mit all seinen Verzweigungen: Er soll die Ostregion noch autogerechter machen. Dass Wien der vehementeste Befürworter dieses Schnellstraßenrings ist, obwohl er die Zahl von heute rund 200.000 Pendlern, die täglich per Auto in die Stadt kommen, noch weiter steigern wird, zählt zu den mannigfachen Schizophrenien in Verkehrspolitik und -planung.

Haarsträubende Gutachten

Mit der Evaluierung der unsäglichsten Straßenbauprojekte hat Ministerin Gewessler nur das gemacht, was seit den 1990er-Jahren bei allen größeren Bauvorhaben gesetzlich vorgesehen ist: deren Umweltverträglichkeit zu prüfen. Doch wurde das dafür gedachte Instrument nur selten ernsthaft angewandt – ja, wie der jüngst aufgedeckte Skandal in der Steiermark zeigt, sogar systematisch missbraucht. Allenthalben rechtfertigen willfährige Raum-, Landschafts- und Verkehrsplaner gemeinsam mit dienstbeflissenen Fachbeamten durch oft haarsträubende Gutachten politische Wunschprojekte. Bei besonders „wichtigen“, sprich: problematischen Vorhaben erfindet die öffentliche Hand teils sogar Gründe, warum es in diesen Ausnahmefällen gar keine Umweltverträglichkeitsprüfung brauche. Vielleicht ist der aktuelle Aufschrei der Autobahnbefürworter auch deshalb so laut, weil ihr jahrzehntelanges umweltpolitisches Spiegelfechten nun seine Glaubwürdigkeit verlieren könnte. Warum soll eine Schnellstraße durch ein geschütztes Feuchtgebiet plötzlich nicht mehr nachhaltig sein, obwohl die eigenen Experten sie für bedenkenlos hielten? Wie meinte etwa Bürgermeister Ludwig gegenüber der Ministerin? Wien habe schon vor 20 Jahren ein Klimaschutzprogramm gestartet – ihm brauche also niemand erklären, was Klimaschutz sei! ■



REINHARD SEISS

Geboren 1970, Studium der Raumplanung (TU Wien), Stadtplaner, Filmmacher, Fachpublizist; internationale Lehr- und Vortragstätigkeit; Mitglied der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung. Aktuell: Vorbereitung eines Films zum Thema Verkehrswende. (Foto: Heidrun Schlögl)

Wen hat der Papst nicht mitgenommen?

Expedition Europa: zwischen Kamerun und Bangladesch – bei den Asylsuchern und Migranten auf Zypern.

Von Martin Leidenfrost

Ich fragte nach ihren Asylgründen. „Eine Mischung aus politischen und religiösen Gründen“, antwortete sie und entfernte sich.

Ähnlich vage („Bangla Mafia“) antwortete eine Wohngemeinschaft männlicher Bangladescher, die mich rasch mit bitteren Anklagen umringte. Zypern bekomme von der EU für jeden Migranten 500 Euro pro Monat, „ich bekomme aber nur 261 Euro, und die behalten sie auch schon zwei Monate ein. 261, wo ist der Rest? Das ist mein Geld!“ Frankreich gebe 460 Euro, rechneten sie mir vor, Italien 550. Bangladescher würden innerhalb von zwei Monaten automatisch abgelehnt, für Einsprüche nähmen zypriotische Anwälte 500 bis 600 Euro, beim nächsten Einspruch bis zu 1200 – „und sie

sind glücklich“. Die Migration sei für Zypern ein einziges Business.

Eine würdige Dame mit Wollweste, Caritas-Direktorin Elizabeth Kassinis, kam zu mir heraus. Den Zahlen der Bangladescher widersprach sie, Migranten bekämen rund 380 Euro plus 100 für die Miete. Das kleine Zypern sei „ein Frontstaat geworden, und es war vorher keiner. Jeden Monat kommen tausend Migranten dazu.“

In der Folge umringte mich neben der bangladeschischen auch eine pakistanische Wohngemeinschaft. Die Männer klagten weiter an: In allen Ämtern, auch bei der Caritas, arbeiteten „faule Frauen über 50“, jedem von ihnen wurden schon mal 300 Euro Strafe für Maske-unter-der-Nase-Tragen aufgebremmt, „das machen sie nur mit armen Asiaten“, und der Papst habe nur Christen mitgenommen. Ein bärtiger Pakistaner zeigte mir das Foto eines rasierten Hellhäutigen in blütenweißem Hemd: „Das war ICH im März! Und DAS ist in Zypern aus mir geworden!“

Afrikaner standen abseits und lauschten. Ein Kameruner mit Sidecut und stehenden Dreadlocks, ein als Student von Öl- und Gas-Engineering eingereister Asylwerber, benannte die Benachteiligung der englischsprachigen Region als Asylgrund, und „die Regierungspartei ist länger an der Macht als ich auf der Welt“. Der Fußballer hatte in Kameruns zweiter Liga gespielt, „ein zypriotischer Erstligaklub will mich haben, ich gehe zu jedem Training, ohne Papiere kann ich aber nicht unterschreiben“. Ansonsten wollte er nicht klagen, Zypern gefiel ihm, er wollte bleiben. Nur die Sommerhitze, sagte der Afrikaner, mache ihm zu schaffen. ■