

Beznau: SP bekämpft Betrieb

Der Reaktor Beznau I soll bald wieder ans Netz. Die Sozialdemokraten lancieren dagegen eine Petition.

Andrea Kučera

Am nächsten Dienstag informiert das Eidgenössische Nuklearinspektorat (Ensi), ob das Kernkraftwerk Beznau I nach bald drei Jahren Stillstand hochgefahren wird. Die SP Schweiz weiss offensichtlich bereits, dass die Behörde grünes Licht erteilen wird: «Diese Aufweichung der AKW-Sicherheit dürfen wir nicht zulassen», schreibt die Partei in einer Petition, die am Dienstag in Umlauf gebracht werden soll.

Die Sozialdemokraten sind nicht die Einzigen, die von der bevorstehenden Wiederbetriebnahme Wind bekommen haben. Die atomkritische Energiestiftung Schweiz verschickte ein Communiqué, in dem sie das Ensi bezichtigt, «die wirtschaftlichen Interessen der AKW-Betreiber über die Sicherheit der Bevölkerung zu stellen. Auf der Website «Beznau-Alarm» wird derzeit zur Spontankundgebung aufgerufen, und Parlamentarier bereiten Vorstösse vor. Diesen Protesten der Atomgegner steht aus verständlichen Gründen das Schweigen der Betreiberin Axpo gegenüber. Man wisse nicht, wie das Ensi entscheiden werde, sagte ein Sprecher. Auf ein baldiges Hochfahren deutet hin, dass der Zugang zum Werk seit kurzem gesperrt ist - wohl um die Anlage vor Atomgegnern zu sichern.

Das Seilziehen um das älteste AKW der Welt ging los, nachdem im Sommer 2015 Mängel am Reaktorbehälter von Block I entdeckt worden waren. Die Wiederbetriebnahme musste mehrmals verschoben werden, weil das Ensi weitere Abklärungen forderte. SP-Nationalrat Beat Jans findet, der Zeitpunkt zum Abstellen sei längst erreicht; die Erdbbensicherheit sei nicht gegeben. Die Axpo entgegnet, es gebe keinen Hinderungsgrund für einen sicheren Weiterbetrieb.

Polit-Video übertrumpft Inserat

Im Abstimmungskampf um «No Billag» sind so viele Filme eingesetzt worden wie nie zuvor

Stefan Bühler

Mit der Abstimmung über «No Billag» zur Abschaffung der Radio- und Fernsehgebühren geht heute Sonntag eine lange und intensive Abstimmungskampagne zu Ende. Mit einer ironischen Pointe: Finanziell profitieren die Schweizer Zeitungsverlage von der heftigen Kampagne kaum. Profiteure sind die Online-Riesen Facebook und Google. Und dies, obwohl in den Debatten viel von der medialen Grundversorgung die Rede war, von Qualitätsjournalismus, auf den unsere direkte Demokratie angewiesen sei.

«Auf unserer Facebook-Seite haben wir seit November rund hundert Videos hochgeladen», sagt Mark Balsiger, Kampagnenleiter des Komitees «Nein zum Sendeschluss». Sportler, Musiker und Schauspieler wandten sich in kurzen Clips gegen die Initiative. Viktor Jacobbo und Mike Müller machten sich als Fredi Hinz und Burri Hanspeter über «No Billag» lustig. «Es ist die grösste Zahl an oft hochwertig produzierten Videos, die bisher in einer Schweizer Abstimmungskampagne verwendet wurde», sagt Balsiger. Zumal auch Akteure wie die Operation Libero auf Online-Inhalte setzten. «Wir haben darauf spekuliert, dass sich viele Kreative in diesem Abstimmungskampf engagieren werden», sagt er, «deshalb lancierten wir frühzeitig unsere Page auf Facebook, als Rampe für diese Videoclips, die wir gratis erhielten.» Das Kalkül ist aufgegangen: «Seit Ende Dezember erreichen wir so täglich rund 200 000 Personen.»

Erosion bei den Inseraten

Auf der andern Seite setzten auch die Initianten von «No Billag» auf Videos. Sie waren zudem stark auf Twitter aktiv (siehe Kasten). Während im Internet die Debatte tobte und im redaktionellen Teil der Zeitungen die Initiative über Wochen das beherrschende Thema war, blieb die Zahl der bezahlten Inserate hingegen vergleichsweise tief. Das zeigt die Analyse von «Année Politique

Suisse» der Universität Bern: «Hinsichtlich der Zeitungsinserate kann keineswegs von einer massiven Kampagne gesprochen werden», heisst es da. Das Inserateaufkommen sei im langjährigen Vergleich durchschnittlich. Bemerkenswert: «No Billag» ist nach dem ebenfalls heftigen Kampf um die Rentenreform die zweite Abstimmung in Folge, bei der das Inserateaufkommen vergleichsweise schwach war.

Die Inserate-Forscher schliesen einen Trend zu weniger Inseraten und stärkeren Online-Kampagnen zwar nicht aus, «die uns vorliegenden Zahlen lassen eine solche Aussage aber nicht zu», sagt Anja Heidelberger. Sie verweist auf die Abstimmungen zur

Energiewende und der Unternehmenssteuerreform, wo sehr viele Inserate gebucht wurden.

Anders beurteilt das Kampagnen-Experte Balsiger: «Es findet eine Erosion weg von den Inseraten statt», sagt er. Und Matthias Leitner, zuständig für Abstimmungs- und Wahlkämpfe bei der FDP, stellt fest: «Das Inserat ist nicht mehr zwingender Bestandteil jeder Kampagne wie noch vor wenigen Jahren. Es wird bewusster und gezielter eingesetzt.» Das ist auch aus anderen Parteien und Komitees so zu hören. Online liessen sich bestimmte Gruppen oder Einzelpersonen direkt ansprechen, oftmals günstiger als über Inserate, lautet der Tenor. Diesmal haben die Zeitungsver-

lage im Kampf um «No Billag» aber selbst dann kaum profitiert, wenn die Komitees auf Druck erzeugnisse setzten: Sowohl «Nein zum Sendeschluss» als auch die Initiative-Befürworter um den Gewerbeverband produzierten eigene Abstimmungszeitungen. Mit den Kosten von 700 000 Franken für die Verteilung und die Produktion von 3 Millionen Exemplaren erreiche man mehr Unentschlossene als mit 20 ganzseitigen Inseraten in der Sonntagspresse, was etwa gleich teuer käme, erklärt Balsiger.

Gefragte Lokalzeitungen

Trotzdem ist es zu früh für einen Abgesang auf das Politinserat. Das zeigt etwa die Aktion der

Operation Libero: In einer breit angekündigten Online-Sammelaktion kam genug Geld zusammen, um einmalig auf der ganzen Titelseite des Gratisblatts «20 Minuten» ein Inserat zu placieren. 165 000 Franken habe das gekostet, sagt Silvan Gisler. Zudem flossen kleinere Beträge für Inserate in regionale Zeitungen.

Diese sind zwar nicht besonders auflagenstark, dafür günstiger. «Und», erklärt FDP-Kampagnenchef Leitner, «sie finden eine bessere Beachtung, als oft angenommen wird.» So habe die FDP etwa im Kampf gegen die Rentenreform, als es auch um das Ständemehr ging, gezielt Lokalzeitungen in besonders umstrittenen Kantonen berücksichtigt.



Der Musiker Sam National sorgte mit seinem Anti-No-Billag-Song «Das zahl ich nöd» für Aufsehen.

Twitter

Sympathien bei AfD-Politikern

Auf Twitter waren die Befürworter von «No Billag» besonders aktiv: Obwohl sie bloss 17 Prozent der Nutzer ausmachen, waren sie für rund 40 Prozent aller Tweets zur Initiative verantwortlich. Das zeigt eine Analyse des Forschungsinstituts Öffentlichkeit und Gesellschaft der Universität Zürich. Die Forscher Adrian Rauchfleisch und Daniel Vogler zeigen darin unter anderem auf, dass die Debatte von deutschen Twitter-Usern aus dem Umfeld der AfD aufgenommen wurde - mit der Forderung, in Deutschland selbst die Rundfunkgebühren abzuschaffen. In Deutschland seien in diesem Zusammenhang vereinzelt automatisierte Accounts, sogenannte Bots, eingesetzt worden, schreibt Vogler auf Anfrage. Doch in der Schweiz spielten Bots im politischen Diskurs keine Rolle: «Die Schweiz ist zu klein und die Twitter-Sphäre zu stark vernetzt», so Vogler. (sbü.)

Genf plant Fahrverbote für alte Autos

Der Kampf gegen dreckige Autos erreicht die Schweiz. Als erster Kanton will Genf künftig bei schlechter Luft temporäre Fahrverbote verhängen.

Daniel Friedli

Fahrverbote für Dieselaautos sind ein legitimes Mittel gegen zu hohe Luftverschmutzung. Dieses Urteil deutscher Richter ist am Dienstag nicht nur in Stuttgart oder Hamburg mit Freude aufgenommen worden, sondern auch in Genf. Denn dort plant der kantonale Umwelt- und Verkehrsdirektor Luc Barthassat (cyp.) nach dem Vorbild französischer Städte eine Art Fahrverbot bei Bedarf - und begründet darum den deutschen Richterspruch. «Er zeigt, dass sich in dieser Sache etwas bewegt», sagt Barthassat. Nur die Schweiz habe leider Verspätung, «darum gehen wir in Genf nun selber voran.»

In der Tat hat die Kantonsregierung schon im Herbst ein Projekt verabschiedet, das für die Schweiz eine Premiere wäre: Sie will bei starker Luftverschmutzung Autos mit hohem Schadstoffausstoss temporär von der Strasse nehmen. Dafür hat sie beim Grossen Rat die grundsätz-

liche Kompetenz beantragt; die genauen Details will sie später in einem Reglement festlegen, in enger Absprache mit den französischen Grenzregionen.

Einige Eckwerte des angedachten Systems nennt Barthassat bereits heute: So ist analog zum französischen System Crit'Air geplant, die Autos mit farbigen Aufklebern in sechs Klassen einzuteilen. Ältere Dieselaautos kämen demnach in die schlechteren Klassen, womit ihre Besitzer eher ein Fahrverbot riskieren. Verhängt würden diese Verbote nur zeitlich beschränkt und in bestimmten Zonen, wobei primär die Innenstadt im Fokus steht. Als Auslöser dafür sollen sodann eine Reihe von Grenzwerten betreffend Feinstaub, Ozon oder Stickoxid gelten, die in Genf etwa dreimal pro Jahr während 2 bis 15 Tagen überschritten werden.

Barthassats Vorschlag liegt derzeit bei der Verkehrskommission des Grossen Rates, mit Chancen auf eine Mehrheit. Denn Fahrverbote sind nicht nur bei den Linken im Kurs, das rechtspopulistische Mouvement citoyens genevois sieht darin eine Möglichkeit, die ungeliebten Grenzgänger zu bremsen, die täglich mit dem Auto nach Genf fahren. Ob das System dereinst eingeführt werden kann, wird



Problem «pollution»: Genf will bei schlechter Luftqualität in der Stadt gewisse Autos verbieten.

wohl nicht nur in Genf entschieden, sondern auch in Bundesbern. Denn dort stellt man sich die Frage: Dürfen die Genfer das überhaupt?

Schliesslich wird im Bundeshaus seit Jahren über die Schaffung von Umweltzonen mit speziellem Verkehrsregime gestritten. Und bisher gingen selbst linke Politiker davon aus, dass dafür

eine neue, nationale Rechtsgrundlage nötig wäre. Der frühere Verkehrsminister Moritz Leuenberger (sp.) hatte 2010 dazu einen Anlauf genommen, die Übung aber nach breiter Kritik wieder abgebrochen. Im letzten Sommer doppelte dann VCS-Präsidentin und SP-Nationalrätin Evi Allemann mit einer Motion nach, die

500 000

So viele Menschen fahren täglich aus Frankreich und aus der Waadt in den Kanton Genf, viele von ihnen mit dem Auto.

vom Bundesrat aber ebenfalls abgelehnt wird.

Die Genfer Regierung vertritt nun die Haltung, dass Fahrverbote durchaus erlaubt seien, solange sie nur temporär und als Teil eines umfangreichen Massnahmenkatalogs verhängt würden. In diesem Sinne interpretiert zumindest sie auch ein Schreiben, das Verkehrsministerin Doris Leuthard unlängst nach Genf geschickt hat. Politisch dürfte der Punkt jedoch noch zu reden geben. «Aus heutiger Sicht muss man davon ausgehen, dass es dafür eine Regelung auf Bundesebene braucht», sagt etwa Thierry Burkart, FDP-Nationalrat und Vizepräsident des TCS. Man werde daher genau beobachten, wie es in Genf weitergehe.

Luc Barthassat lässt sich davon nicht bremsen. «Auf eine nationale Lösung können wir wohl noch lange warten», meint er. «Handlungsbedarf besteht aber bereits jetzt.» An die Adresse der betroffenen Autofahrer sagt Barthassat, man werde allfällige Fahrverbote mit flankierenden Massnahmen abfedern. Denkbar wären etwa Gratisparkplätze ausserhalb der Stadt oder die kostenlose Benützung von Zug, Tram und Bus.

Seite 30