

Auch die katholische Kirche im Kanton Zürich will Plätze für Flüchtlinge anbieten **SEITE 20**

Der Französin Namayca Bauer ist die Liebe zu Raubkatzen buchstäblich in die Wiege gelegt worden **SEITE 21**

Die Letzten wollen die Ersten sein

Roger Köppel, Balthasar Glättli oder Julia Gerber Rüegg – die Aufholjagd der Schlechtplacierten



Bonbons für potenzielle Wähler. SVP-Nationalratskandidatin Barbara Steinemann im Wahlkampfeinsatz.

GORAN BASIC / NZZ

Wer von hinten startet, muss schneller rennen. Wie es abgestrafte, übergangene und vergessene Kandidaten doch noch nach Bern schaffen wollen.

CHRISTINA NEUHAUS

Roger Köppel verkündet seine Parteiparolen auf allen Kanälen, Balthasar Glättli serviert «Vegi-Plättli», und Julia Gerber Rüegg trinkt Bier mit der politischen Konkurrenz. Alle drei Kandidaten verbindet neben dem Wunsch, gewählt zu werden, ein relativ schlechter Listenplatz. «Weltwoche»-Chef Roger Köppel, der es mit tatkräftiger Unterstützung von SVP-Präsident Toni Brunner auf die Nationalratsliste der Zürcher Kantonalpartei geschafft hat, kämpft vom mässig dankbaren 17. Platz aus um

einen der mutmasslich 11 bis 12 Zürcher SVP-Sitze im Nationalrat. Balthasar Glättli, Fraktionschef der Grünen im nationalen Parlament, wurde von seiner Partei aus Gründen der Frauenförderung auf den vierten Startplatz gesetzt, obwohl die Zürcher Grünen um ihren dritten Sitz bangen müssen.

SVP-Parolen in Salven

Am härtesten aber traf es Julia Gerber Rüegg. Nach 30 Jahren bei der Partei und 20 Jahren im Kantonsrat wurde sie von der SP mit einem kühlen Lächeln und einigen eisigen Bemerkungen über weiland verpasste Wahlchancen abserviert. Auf Geheiss der Parteileitung hatte sie die im Frühjahr in den Zürcher Regierungsrat gewählte Jacqueline Fehr dazu entschlossen, ihr Nationalratsmandat bis zum Ablauf der Legislatur zu behalten. Julia Gerber Rüegg, die

bei den letzten Nationalratswahlen den ersten Ersatzplatz erreicht hatte, konnte nicht nachrutschen und wurde dann von der parteiinternen Findungskommission noch nicht einmal zur Nomination vorgeschlagen. In der Basis kam so viel Kalkül allerdings nicht gut an. Die SP-Delegierten setzen die Wädenswilerin an der Nominationsversammlung doch noch auf die Nationalratsliste, gewährten ihr aber nur den 18. Platz.

Mit ihrem Schicksal sind die drei so unterschiedlichen Kandidaten nicht alleine. In der SVP muss sich auch die vor vier Jahren übergangene Kantonsrätin Barbara Steinemann enorm ins Zeug legen, wenn sie gewählt werden will, und bei der FDP sorgte die schlechte Placierung des verdienten Oberstammheimers Kantonsrats und Gemeindepräsidenten Martin Farner für Kritik. Dieser musste mit dem 8. Platz vorliebnehmen, weil die Parteileitung lieber

auf Wirtschaftsverbands-Vertreter die wie Handelskammer-Chefin Regine Sauter und den Gewerbeverbandsdirektor Hans-Ulrich Bigler setzt.

So ähnlich die Ausgangslage auch ist, so unterschiedlich packen die abgestraften Nationalratskandidaten ihr Schicksal an. Roger Köppel entert jedes Podium und jede Fernsehsendung in seinem Fahrwasser, wobei er Parteiparolen gleich in Salven absondert. In seiner Rolle als frischgebackener SVP-Exponent ist er dermassen aufgegangen, dass ihn der nicht gerade für seine Empfindsamkeit bekannte Radiochef Roger Schawinski aus einer dialogischen Politisierung schmiss. Balthasar Glättli wiederum, der im Nationalrat bleiben möchte, setzt auf seine Bekanntheit und eine breitgefächerte PR-Offensive. Für ein Sonntagsblatt begab sich der Teilzeit-Vegetarier zum Insekten-Testessen (Fleischersatz), für die Parolen dichtenden Leser einer Gratiszeitung («Es Vegi-Plättli mit em Glättli») veranstaltete er ein Gartenfest, und zwecks Wahlkampffinanzierung lud er zum Rundgang ins Bundeshaus. Wem die offiziellen Gratisführungen zu langweilig sind, kann sich für 290 Franken von Glättli persönlich durch die Wandelhalle führen lassen.

Renn schneller, Genossin!

Am meisten legt sich aber Julia Gerber Rüegg ins Zeug. Mithilfe ihres Mannes, einiger Unterstützer und der Bezirkspartei Horgen setzt die passionierte Läuferin und Kletterin zum Überholen an. Auf ihrer Facebook-Seite finden sich Empfehlungsschreiben der halben Zürcher SP-Prominenz inklusive Regierungsrat Mario Fehr und Ständeratskandidat Daniel Jositsch. Daneben schaltet sie jede Menge Zeitungsinserte, saust – ob als Gast oder Rednerin – von Podium zu Podium oder trifft sich mit SP- und SVP-Kandidaten auf ein öffentliches Bier.

Sie habe, sagt sie, nach der für sie schmerzhaften Behandlung durch die Partei drei Möglichkeiten gehabt: sich zurückzuziehen, auf der Liste zu bleiben und den Wahlkampf passiv durchzustehen oder zu kämpfen. Nach reiflicher Überlegung habe sie sich dazu entschlossen, noch einmal alles zu geben. Wer von hinten starte, müsse halt schneller rennen.

Enttäuschung im Unterland

Tiefenlager-Frage ist wieder offen

dsc. Das Eidgenössische Nuklearsicherheitsinspektorat (Ensi) hat am Mittwoch Fragezeichen hinter die Vorauswahl der Nagra bei der Suche nach einem Tiefenlager für Atomabfälle gesetzt. Jene Vorauswahl sieht vor, die Suche auf die Standortregionen Zürich Nordost (Weinland) und Jura Nordost zu fokussieren. Die Region Nördlich Lägern, die 26 Zürcher Gemeinden tangiert, wäre nicht mehr im Rennen. Die Nagra muss nun aber jenen Entscheid vom Januar besser untermauern. Dem Ensi reichen die Argumente nicht. Allenfalls kommt es zu einer Revision der Vorgaben zur Tiefe des Lagers, so dass die Standortregion Nördlich Lägern wieder im Rennen wäre. Die Regionalkonferenz Nördlich Lägern zeigt sich in einer Mitteilung besorgt.

Deutliche Verzögerung

Man kläre nun mit dem Bundesamt für Energie (BfE) ab, wie es mit der Regionalkonferenz konkret weitergehen solle, so Hanspeter Lienhart, Präsident der Regionalkonferenz Nördlich Lägern, welche der Bevölkerung im Sachplanverfahren eine gewisse Mitsprache garantiert. «Sicher aber sind viele Mitglieder der Regionalkonferenz über den Ensi-Entscheid enttäuscht», erklärt Lienhart. Aufgrund der nötigen weiteren Abklärungen und Berichte dürfte es zu einer Verzögerung des weiteren Verfahrens um sechs bis zwölf Monate kommen. Das BfE erklärt, dass erst der Bundesrat definitiv über das Ausscheiden von Regionen befinden werde. Die nun akzentuierte Unsicherheit dürfte also mindestens bis 2017 bestehen.

Kantonaler Bericht

Der Zürcher Baudirektor Markus Kägi äusserte sich bereits im Januar als Präsident des Ausschusses der Kantone im Tiefenlager-Verfahren skeptisch zur Nagra-Vorauswahl. Die Tiefen-Annahmen und das Ausscheiden von Nördlich Lägern stiessen schon damals auf Skepsis. Thomas Flüeler von der Zürcher Baudirektion erwähnt als Sekretär des Ausschusses der Kantone neben der umstrittenen Tiefe weitere aus seiner Sicht offene technische Fragen, so zur Interpretation der seismischen Daten oder zur Erosion. Ende Jahr soll ein kantonaler Fachbericht zur Nagra-Vorauswahl fertiggestellt werden.

Billig-Parking am Flughafen Zürich stösst auf Widerstand

Die Zürcher Unterländer Gemeinde Niederhasli verweigert zwei Umnutzungsgesuche und droht, ein illegales Parking zu räumen

Was für die Anbieter lukrativ und die Kunden günstig ist, ärgert Standortgemeinden und Flughafen: das Billig-Parking auf Arealen nahe dem Airport. Die Gemeinde Niederhasli setzt nun eine Duftmarke im Kampf gegen das ungeliebte Angebot.

asü. Es hätte ein lukratives Geschäft werden sollen. Swissterminal Frenkenhof und die Sallaum Group wollten in Niederhasli 500 beziehungsweise 150 Billig-Parkplätze für Passagiere des Flughafens Zürich anbieten. Das Geschäftsmodell ist in der Region gleichermaßen bekannt wie ungeliebt – und Niederhasli schiebt nun einen Riegel. Mit Entscheid vom 17. August hat die Baupolizei Niederhasli beide Gesuche abgelehnt.

Die Begründung ist in beiden Fällen weitgehend identisch. In der relevanten

Gewerbezone, in der sich beide Standorte befänden, seien nur mässig störende Betriebe zulässig. Betriebe, die unverhältnismässigen Verkehr auslösten, gälten als stark störend. Billig-Parkings lösten nur Verkehr aus – und seien folglich unzulässig. Im Übrigen verweist die Baupolizei auf den kantonalen Richtplan. In diesem sei festgehalten, dass Gemeinden Parkierungsanlagen ausserhalb des Flughafenperimeters für Passagiere des Flughafens Zürich nur an den in den regionalen Richtplänen festgelegten Standorten bewilligen dürften. Der Entscheid kann vor dem kantonalen Baurekursgericht angefochten werden.

Räumung angedroht

Laut Roman Mayer, Verwaltungspräsident der Swissterminal Frenkenhof AG, ist noch offen, ob die Firma den Fall weiterzieht. Mayer hat mit seinem Projekt noch ein speziell gelagertes Problem: Das Valet-Parking an der

Industriestrasse in Niederhasli ist nämlich bereits in Betrieb – illegal, wie die Gemeinde unmissverständlich festhält. Deshalb sei nun ein Strafverfahren eingeleitet worden. Und in dem Entscheid der Baupolizei heisst es: «Der Parkplatz ist bis zum 10. Oktober zu räumen. Bereits zum heutigen Zeitpunkt wird die Ersatzvornahme angedroht. Eine Fristverlängerung ist ausgeschlossen.»

Mayer betont, dass seine Firma den Betrieb nicht selber verantwortete, sondern das Areal an die Firma Park'n Fly vermietet habe. Diese wirbt im Internet offensiv für den Service: «Noch nie war das Parken am Zürcher Flughafen so komfortabel und günstig wie heute.» Nichts gehe über die bequeme Anreise zum Flughafen mit dem eigenen Auto. Zum Parkieren könne man an den Terminal fahren; «dort übernimmt unser Mitarbeiter». Ihr Service sei klar günstiger als die Parkhäuser am Flughafen.

Nichts geht über die Anreise mit dem eigenen Auto? Das sieht Gabi Petri, Ge-

schäftsführerin des Umweltverbands VCS Zürich, dezidiert anders. Den öffentlichen Verkehr zu nehmen, sei nicht nur zumutbar, sondern sogar komfortabel, meint sie – mit Bahn, Tram und Bus gelange man zuverlässig, in hohem Takt und im Nu an den Flughafen. Dass nun auch Gemeinden einsähen, dass solche Abstellplätze kaum wertschöpfend seien, freue sie.

Drei Anbieter sind zugelassen

Für den VCS sei das Billig-Parking, das nicht in den Modalsplit einbezogen werde, schon lange ein Ärgernis, sagt Petri. Der Modalsplit gibt den Anteil der Passagiere vor, die mit dem öffentlichen Verkehr an den Flughafen reisen müssen. Derzeit beträgt der vorgegebene Wert 42 Prozent, bis ins Jahr 2030 soll er auf 46 Prozent gesteigert werden. Heute werden rund 43 Prozent erreicht. Wegen der Vorgaben unter dem Schlagwort Modalsplit ist auch der

Flughafen daran interessiert, dass möglichst viele Passagiere mit dem öffentlichen Verkehr anreisen.

Von privaten Anbietern im Parking-Bereich ist der Flughafen allerdings nicht verschont. Im Jahr 2006 verpflichtete ihn die Wettbewerbskommission des Bundes dazu, drei Bewilligungen an Private abzugeben. Heute arbeitet der Flughafen mit den drei Unternehmen Airportparking, Europcar Valet Parking und Sprenger Autobahnhof zusammen. Diese operieren mit am Flughafen gemieteten Infrastrukturen und hätten gewisse Qualitätsstandards zu erfüllen, schreibt der Flughafen auf Anfrage. Insgesamt stellen sie rund 1500 Parkplätze zur Verfügung. Die Anbieter von wilden Billig-Parkplätzen nutzten im Kundenkontakt die öffentliche Vorfahrt, was zu betrieblichen Engpässen und Rückstaus führe, kritisiert der Flughafen. Deshalb sei zu begrüssen, wenn Gemeinden Gesuche von Anbietern ablehnten, die nicht zu den offiziellen Partnern des Airports gehörten.