

Neue Zürcher Zeitung

NZZ – GEGRÜNDET 1780

Freitag, 7. Juni 2019 · Nr. 130 · 240. Jg.

AZ 8021 Zürich · Fr. 5.20 · €5.20

Der Bund tischte falsche Zahlen auf

Verwirrung um die geplante Überbrückungsrente

Anfänglich hat der Bundesrat die Kosten des Sozialausbaus für ältere Arbeitslose klar zu tief veranschlagt. Der Fehler fiel erst spät auf. Nun ist wieder offen, ob die Wirtschaft den Plan mitträgt.

FABIAN SCHÄFER, BERN

Selten hat der Bundesrat das Publikum in jüngster Zeit so überrascht. Ohne lange Vorlaufzeit beschloss er Mitte Mai, eine neue Sozialleistung einzuführen. Die Nutzniesser: ältere Arbeitslose. Wer nach dem 60. Geburtstag ausgesteuert würde, wäre dank einer Überbrückungsleistung bis zur Pensionierung wesentlich besser abgesichert als heute. Politisch ist der Entscheid eng mit Europa verknüpft. Der Bundesrat will vor allem die Gewerkschaften in die alte Europa-Phalanx zurückholen. Darüber hinaus umwirbt er mit der neuen Überbrückungsrente gezielt die Älteren, die die Zuwanderung speziell skeptisch beurteilen. Das Ziel ist klar: Das Volk soll 2020 die SVP-Initiative, die das Ende des freien Personenverkehrs verlangt, wuchtig ablehnen.

Den Deal eingefädelt hat Bundesrätin Karin Keller-Sutter (fdp.), die für die Migration zuständig ist. Sie betonte mehrfach, wie wichtig und erfreulich es sei, dass die Sozialpartner – Gewerkschaften und Arbeitgeber – geschlossen dahinterstünden. Diese waren schon im Vorfeld einbezogen worden, und ihre Spitzen sprachen sich in der Tat unisono für den Sozialausbau aus.

Etlliche Fragen unbeantwortet

Doch nun zeigen sich feine Risse in der Allianz. «Die Überbrückungsleistung müssen wir noch einmal genauer anschauen», sagt Hans-Ulrich Bigler, Direktor des Gewerbeverbands und FDP-Nationalrat. Im Grundsatz unterstützt er den Plan nach wie vor. Im Detail aber stellten sich etliche Fragen. Vor allem macht sich Bigler Sorgen wegen der Kosten. «Die Vertreter des Bundes haben uns klar gesagt, diese Leistung würde rund 90 Millionen Fran-

ken im Jahr kosten», sagt er. Auf dieser Basis habe sein Verband zugestimmt.

Mitte Mai aber, als das Geschäft in den Bundesrat kam, zeigte sich, dass die Zahlen falsch waren. Offenkundig hatte man den Sozialpartnern nur die Kosten genannt, die im ersten Jahr nach der Einführung anfallen würden. Dass sie in den Jahren danach weiter stiegen, weil zusätzliche Bezüger hinzukämen, erfuhren die Verbände erst zwei Tage vor der entscheidenden Bundesratssitzung.

Kosten immer noch unklar

Wie konnte es dazu kommen, dass der Bundesrat den Sozialpartnern falsche Zahlen vorsetzte? Aus der Verwaltung ist folgende Darstellung zu hören: Unter Führung von Keller-Sutter und Sozialminister Alain Berset (sp.) wurde die Überbrückungsrente intern ungewöhnlich schnell aufgegleist. Einbezogen war nur ein kleiner Kreis, weil man verhindern wollte, dass die Idee zu früh publik wird. Und so fiel lange niemandem auf, dass das zuständige Bundesamt für Sozialversicherungen (BSV) mit zu tiefen Kosten kalkulierte. Erst wenige Tage vor der entscheidenden Bundesratssitzung, als der Kreis innerhalb der Verwaltung erweitert wurde, fiel der Fehler jemandem ausserhalb des BSV auf. Um eine fundierte Kostenschätzung zu erstellen, reichte die Zeit nicht mehr.

Das BSV geht auf Anfrage nicht auf die Details ein und hält nur fest, die Sozialpartner seien vor der Bundesratssitzung informiert worden.

Welche Ausgaben wirklich zu erwarten sind, ist bis heute unklar. Neue Zahlen wird der Bundesrat erst in der Gesetzesvorlage nennen, die er diesen Monat in die Vernehmlassung schicken will. Laut früheren Schätzungen von Fachleuten sind Kosten von 270 bis 300 Millionen Franken möglich. Gewerbedirektor Bigler will sich angesichts der Kostenprognosen nicht mehr abschliessend festlegen, ob er das Vorhaben unterstützt. Gut möglich, dass er damit Druck machen will, damit die neue Sozialleistung spätestens im Parlament weniger grosszügig dimensioniert wird.

Schweiz, Seite 13



Das Venussymbol mit geballter Faust dient dieses Jahr als Erkennungszeichen.

KARIN HOFER / NZZ

AKTIVISTINNEN BEREITEN DEN 14. JUNI VOR

Der Frauenstreik macht Arbeit

WOCHENENDE, SEITE 45-48

Chaos wegen selbstfahrender Autos?

ETH-Studie rechnet mit grossen Herausforderungen für Städte

Der Boom von autonomen Fahrzeugen ist problematisch. Zu diesem Schluss kommen Verkehrsforscher der ETH. Mit Regulierungen könnte das Problem entschärft werden.

DANIEL FRITZSCHE

Auf selbstfahrenden Autos ruhen grosse Hoffnungen. Ridesharing-Unternehmen wie Uber werben damit, dass in Städten bis zu 90 Prozent der Autos überflüssig werden, wenn sich die Technologie durchsetzt. Dies, weil die Fahrzeuge geteilt und deutlich effizienter eingesetzt werden können als heute. Eine neue Studie der ETH, die der NZZ exklusiv vorliegt, bremst nun aber die Euphorie. Sie kommt zum Schluss, dass die Effekte, die Uber und andere propagieren, wesentlich geringer sind als angenommen.

Einschneidende Konsequenzen

Sogar richtig problematisch wird es, wenn Privatpersonen eigene selbstfahrende Autos kaufen können. Die ETH-Studie hat in einer aufwendigen Simulation das erwartete Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich und Umgebung analysiert. Durch die Kombination aus hoher Flexibilität der selbstfahrenden Autos und der Möglichkeit,

die Zeit während der Fahrt sinnvoll zu nutzen, sei diese Mobilitätsform sehr attraktiv – auch für heutige ÖV-Kunden. Dies gelte insbesondere dann, wenn nicht nur bisherige Autofahrer, sondern alle Familienmitglieder, also auch Kinder, das Fahrzeug nutzen könnten. Die Studie geht in diesem Szenario von bis zu 250 000 zusätzlich gefahrenen Kilometern pro Tag aus. Dies hätte einschneidende Konsequenzen: Die ETH spricht von einer «starken Mehrbelastung des Verkehrssystems».

Kay Axhausen, Professor am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, hat das Projekt geleitet. Er sieht für Städte wie Zürich, die bereits heute über ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrssystem verfügen, angesichts der Zukunftsaussichten nur einen Weg: Entweder sinken die Geschwindigkeiten des Individualverkehrs drastisch, oder es läuft auf eine Regulierung der selbstfahrenden Autos hinaus.

Dass die Zukunftstechnologie für den städtischen Verkehr auch gewinnbringend eingesetzt werden kann, zeigt ein zweites Szenario, das die ETH simuliert hat: Es sieht eine autonome Taxi-Flotte mit 3000 Fahrzeugen vor, die das ganze Stadtgebiet und die umliegende Agglomeration abdeckt. Die Fahrt in einem solchen Taxi wäre mit rund 55 Rappen pro Kilometer ähnlich günstig wie jene mit dem eigenen Wagen. Konkurrenzieren würde also vor allem der Individualverkehr, da der klassische ÖV gemäss den

Berechnungen der ETH dank den neuen Technologien ebenfalls günstiger würde. Zählt man die Taxi-Flotte zum bestehenden ÖV-Netz hinzu, stiege der Anteil des öffentlichen Verkehrs mit diesem Szenario auf bis zu 60 Prozent (von heute rund 40 Prozent). Die Studie kommt zum Schluss: «Tatsächlich könnte ein solches System eine Bereicherung des heutigen ÖV-Angebots darstellen.»

Bericht für Zürich geplant

Die Grünliberalen haben im Zürcher Kantonsparlament kürzlich einen Vorstoss eingereicht, der in eine ähnliche Richtung zielt: Es sollen Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit selbstfahrende Autos Teil des öffentlichen Verkehrs werden. Unter anderem sollen Sharing-Modelle gefördert werden. Die Kantonsregierung hat den Vorstoss abgelehnt. Unter anderem, weil es «kaum auf Akzeptanz» stossen würde, wenn man private Fahrzeughalter zum Teilen ihres Autos verpflichten würde. Generell anerkenne der Regierungsrat aber die Chancen und die Herausforderungen, die sich mit der rasch fortschreitenden Digitalisierung ergäben. Zum jetzigen Zeitpunkt sei es jedoch nicht voraussagbar, wie rasch die Entwicklung voranschreite. Die Regierung will nun einen Bericht verfassen, der die Auswirkungen der zunehmenden Automatisierung des Strassenverkehrs analysiert.

Zürich und Region, Seite 17

ANZEIGE

HAPPY HEARTS COLLECTION

Chopard

THE ARTISAN OF EMOTIONS - SINCE 1860

CHOPARD BOUTIQUE ZÜRICH
Bahnhofstrasse 40, +41 (0)44 215 30 30

Fliegende Zweiräder statt Schnee im Sommer:
Freestyle.ch wird wiederbelebt **SEITE 18**

Das Bezirksgericht verurteilt zwei Pflegerinnen
wegen fahrlässiger Tötung **SEITE 19**

«Es werden mehr Autos als heute auf den Strassen unterwegs sein»

ETH-Professor Kay Axhausen untersucht, wie selbstfahrende Autos die Mobilität in Zürich verändern würden

Autohersteller und Verkehrsplaner erhoffen sich viel von autonomen Fahrzeugen. Sie, Herr Axhausen, dämpfen die Euphorie. Warum?

Tatsächlich sind die Erwartungen, die in die neuen Technologien gesetzt werden, zu gross. Zwar kann sich die Sicherheit und der Verkehrsfluss dank selbstfahrenden Autos vor allem auf Autobahnen verbessern. Aber generell rate ich zu mehr Zurückhaltung.

Sie widersprechen Studien, wonach bis zu 90 Prozent der heutigen Personewagen in einer Stadt wie Zürich nicht mehr nötig sein werden, wenn sich selbstfahrende Autos durchsetzen.

Dies wäre höchstens vorstellbar, wenn man alle heutigen Autofahrer dazu zwingt, sich in Zukunft nur noch gemeinsam mit anderen in geteilten, autonomen Kleinfahrzeugen zu bewegen. Solche Berechnungen basieren aber auf unrealistischen Idealbedingungen. Laut unseren Erfahrungen werden Car-Pools nur dann genutzt, wenn es nicht anders geht oder wenn die Beteiligten relativ wenig Geld zur Verfügung haben. Das sind aber Zustände, wie wir sie in den meisten industrialisierten Ländern nicht vorfinden.

Auch in Zürich nicht.

In Zürich ist vor allem das öffentliche Verkehrssystem sehr gut ausgebaut und hoch zuverlässig. Die Leute fahren lieber in grosszügigen Trams, S-Bahnen und Bussen als in engen Fahrzeugen mit anderen, unbekanntenen Personen zusammen. Die relativ intensive soziale Nähe ist nicht jedermanns Sache. Dadurch, dass beim Car-Pooling immer neue Leute zusteigen, steigt auch das Risiko, Umwege nehmen zu müssen. Das Tram

«Die Leute fahren lieber in grosszügigen Trams, S-Bahnen und Bussen als in engen Fahrzeugen mit anderen, unbekanntenen Personen zusammen.»

bleibt für viele die bequemere, sicherere Lösung – auch wenn man ein paar Schritte zu Fuss zur nächsten Haltestelle gehen muss.

Sehen Sie sinnvolle positive Anreize, damit die Leute vermehrt an Car-Pools teilnehmen?

In den USA experimentieren die Ride-sharing-Unternehmen Uber und Lyft mit solchen Anreizsystemen. Nutzer, die das Taxi mit anderen teilen, erhalten einen Rabatt auf den Fahrpreis. Aber der Erfolg dieser Versuche hält sich bis jetzt in Grenzen, wie man hört.

Alternativ könnten sich die Verkehrsteilnehmer vermehrt eigene selbstfahrende Autos zulegen. Darin sehen Sie aber eine Gefahr.

Autonome Fahrzeuge – seien es Privatautos oder Taxi-Flotten – produzieren Leerkilometer, also Fahrten, bei denen keine Passagiere mitfahren. Das führt dazu, dass insgesamt mehr Autos als heute auf den Strassen unterwegs sein werden. Dass Städte wie Zürich ihre Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr massiv ausbauen, ist nicht



Die VBZ testen einen autonomen Kleinbus namens «Self-e». Für die Quartierschliessung sieht Kay Axhausen Potenzial. GORAN BASIC / NZZ

zu erwarten. Neue Tunnel, Brücken und Strassen sind politisch nicht opportun; sie werden von der Stadtbevölkerung nicht goutiert. Darum werden bei mehr Fahrzeugkilometern die Geschwindigkeiten sinken.

Kann dies verhindert werden?

Man kann zum Beispiel die Infrastruktur verschlechtern, damit weniger Autos in die Stadt kommen. Oder man baut den öffentlichen Verkehr weiter aus und macht ihn dadurch attraktiver. In Städten wie Zürich, wo beides schon getan wird, bleibt früher oder später nichts anderes übrig, als über Rationierung und Bepreisung des Individualverkehrs nachzudenken.

Dann wären wir bei Ideen wie Mobility-Pricing gelangt. Verschläpft die Politik diese Entwicklung?

In der Schweiz gibt es eine ganze Reihe von Forschungsprogrammen, die sich mit dem Thema befassen. Beim Bund und den Kantonen werden die richtigen Fragen gestellt. Aber man muss schon sehen, dass die Situation erst in 30 bis 40 Jahren virulent sein wird. Das ist eine lange Zeit, vor allem im politischen Kontext. Dennoch ist es wichtig, dass man die Entwicklung schon jetzt – etwa bei Infrastrukturplanungen – mitdenkt.

Der Professor und die Taxi-Flotte

dfr. · Kay Axhausen ist seit 1999 Professor für Verkehrsplanung an der ETH Zürich. Der 60-Jährige und sein Team haben in den letzten drei Jahren eine umfassende Studie erstellt, welche die Auswirkungen von autonomen Fahrzeugen auf das Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich simuliert. Das 200-seitige Dokument entstand im Auftrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und -experten, finanziert wurde die Arbeit durch das Bundesamt für Strassen. Die Studienergebnisse fassen auf Literaturrecherche, Kostenberechnungen, Befragungen und einer detaillierten Computersimulation.

Wie müssten Strassen zum Beispiel anders geplant werden?

Wir gehen davon aus, dass selbstfahrende Autos sehr präzise fahren. Darum muss eine Strasse in Zukunft wohl nicht mehr gleich breit sein wie heute. Gerade im engen städtischen Raum ergeben sich dadurch neue Gestaltungsmöglichkeiten.

Welchen Einfluss werden autonome Fahrzeuge auf den öffentlichen Verkehr haben?

Einen grossen. Es ist absehbar, dass Busse in Zukunft autonom unterwegs sein werden. Das macht den öffentlichen Verkehr attraktiver, unter anderem auch, weil er kostengünstiger angeboten werden kann.

Weil zum Beispiel Personalkosten wegfallen? Ein autonomer Bus braucht keinen Chauffeur.

Bei den autonomen Taxis, die man zum öffentlichen Verkehr dazurechnen kann, ist dies sicher so. Dort machen die Fahrerlöhne heute fast 90 Prozent der Gesamtkosten aus. Bei den Bussen ist die Situation etwas anders. Dort verteilen sich die Kosten auf mehr Passagiere. Zudem wird es auch in Zukunft eine Art Begleiter im Bus brauchen, der für die soziale Kontrolle sorgt. Sonst sinkt die Akzeptanz des Angebots. Günstiger wird

es, weil die Gefährte effizienter eingesetzt werden können.

Die Verkehrsbetriebe Zürich testen zurzeit einen autonomen Kleinbus. Ist das die Zukunft des urbanen ÖV?

Noch kann man dies nicht sagen. Erste Versuche zeigen, dass das Geschäftsmodell mit nachfrageorientierten Bussen ein schwieriges ist. Bei einer grossen Nachfrage sind wir schon bald wieder bei einer Art Linienbus. Bei geringem Inter-



Kay Axhausen
Professor
für Verkehrsplanung
an der ETH Zürich

esse fragt es sich, ob autonome Taxis nicht die bessere Variante wären. Aber dass ein Betreiber wie die VBZ Feldversuche startet, ist sicher zu begrüssen. Für die Feinerschliessung in den Quartieren sehe ich gewisses Potenzial.

Was braucht es, damit selbstfahrende Autos marktfähig werden?

Die Technologie ist schon sehr weit. In Arizona und Singapur werden autonome Taxis getestet. Noch sind die Fahrzeuge aber nicht in der Lage, in beliebigen Wetersituationen sicher zu fahren.

Und wenn ein Unfall passiert, wie kürzlich etwa in Schaffhausen mit einem selbstfahrenden Kleinbus, ist der Aufschrei gross, und die Entwicklung wird zurückgeworfen.

Auch darum glaube ich, dass es sicher noch zehn Jahre dauern wird, bis die ersten Fahrzeuge da sind, die vollständig verlässlich und akzeptiert sind. Bis dann alle Fahrzeuge mit der neuen Technologie ausgestattet sind, werden noch einmal mindestens 20 Jahre vergehen. Wir haben also noch Zeit, sollten diese aber intelligent nutzen.

Interview: Daniel Fritzsche

Schlag gegen die Raserszene

Polizei verhaftet elf Personen in Zürich und St. Gallen

NILS PFÄNDLER

Am Mittwochmorgen schlugen die Einsatzkräfte zu: In einer koordinierten Aktion führten die Kantonspolizeien Zürich und St. Gallen einen Schlag gegen die Raserszene in Zürich und der Ostschweiz durch. Elf Beschuldigte wurden festgenommen, ein BMW und ein Mercedes sichergestellt, und an verschiedenen Orten wurden Hausdurchsuchungen vorgenommen. Dies teilte die Kantonspolizei Zürich am Donnerstag mit.

Die Verhaftungen erfolgten im Auftrag der Staatsanwaltschaft Zürich und der Jugendanwaltschaft St. Gallen. In Zürich wurde gegen acht und in St. Gallen gegen drei Personen ein Strafverfahren wegen qualifizierter grober Verkehrsregelverletzungen, Gehilfenschaft dazu und weiterer Delikte eröffnet. Bei den Beschuldigten handelt es sich um acht Schweizer, zwei Kosovaren und einen Deutschen im Alter zwischen 19 und 27 Jahren. Alle haben ihren Wohnsitz in den Kantonen St. Gallen oder Zürich.

Häufig liefern Videos Beweise

Ermittlungen hatten ergeben, dass die Männer bei mehreren Rennen auf verschiedenen Strassenabschnitten in der Region Zürich und in der Ostschweiz beteiligt waren. Recherchen der Kantonspolizei Zürich führten schliesslich zu den Tatverdächtigen. Mittlerweile sind zehn Männer wieder auf freiem Fuss, der elfte wird nach Angaben der Polizei ebenfalls bald aus der Haft entlassen.

Wie die polizeilichen Untersuchungen genau verliefen, könne derzeit aus ermittlungstechnischen Gründen nicht bekanntgegeben werden, sagt Stefan Oberlin, Mediensprecher der Kantonspolizei Zürich, auf Anfrage.

In der Vergangenheit hatten in vergleichbaren Fällen Videoaufnahmen die Polizei zu den Tätern geführt und als Beweismittel gedient. So stand im Oktober 2018 ein junger Töfffahrer vor Gericht, der regelmässig mit seiner Yamaha über die Strassen gejagt war. Die teilweise äusserst groben Verstösse gegen das Strassenverkehrsgesetz hatte er mit einer Helmkamera festgehalten. Der Mann erhielt eine bedingte Freiheitsstrafe von zwei Jahren mit einer Probezeit von ebenfalls zwei Jahren.

Im November 2016 zogen die Polizeien der Kantone Zürich, Aargau, Zug, Schwyz und St. Gallen zahlreiche Raser aus dem Verkehr. Auch diese jungen Lenker hatten ihre halbscheiterischen Fahrten gefilmt und online gestellt. 22 Männer konnten ermittelt und verhaftet werden. Ein Jahr vorher hatte die sogenannte Aktion Rapido der Kantonspolizei Zürich zu zehn Verhaftungen geführt. Auf den konfiszierten Mobiltelefonen der Beschuldigten fanden die Ermittler Hunderte Filme mit zum Teil groben Verkehrsdelikten.

Ein «Männerphänomen»

Abgesehen vom Rausch der Geschwindigkeit vereint all diese Fälle eine weitere Gemeinsamkeit: Alle Täter waren Männer. Laut Stefan Oberlin von der Kantonspolizei kann das Rasen mit Fug und Recht als «Männerphänomen» bezeichnet werden. Ihm sei kein vergleichbarer Fall bekannt, bei dem eine Frau am Steuer eines Wagens solch haarsträubende Manöver vollführte.

In Bezug auf die Videos machen Verkehrspsychologen immer wieder auf die Bedeutung der sozialen Netzwerke aufmerksam. Viele junge Raser prahlen online mit ihren Taten, um möglichst viel Aufmerksamkeit zu erhalten. Für einige hat das männliche Imponiergehabe jedoch nicht nur Likes, sondern auch eine Freiheitsstrafe von bis zu vier Jahren zur Folge.