

Politik & Wirtschaft

Raserdelikte nehmen zu: PS-Limit bei Junglenkern gefordert

Verkehr Gabriella Z. ist von einem 18-Jährigen in einem Mercedes-Boliden verletzt worden. Sie unterstützt den Ruf nach einer Leistungsbegrenzung. Unfälle mit stark motorisierten Autos sind gestiegen.

Fabienne Riklin

Es ist kurz vor Feierabend Ende März an einem Verkehrsknotenpunkt in Zürich. Ein schwarzer Mercedes AMG GT R wartet ungeduldig am Rotlicht. Als die Ampel auf Grün wechselt, drückt der 18-jährige Lenker die fast 600 PS durch. Das Aufheulen des Motors hört Gabriella Z. noch, aber was danach passiert ist, erzählen ihr später Passanten und die Polizei.

Mitten auf der Kreuzung beginnt der Bolide zu schleudern, schlingert aufs Trottoir, knallt dort in Gabriella Z., kommt auf die zweite Spur stadteinwärts und kracht schliesslich in eine Gartenmauer.

Die 69-Jährige erleidet zwei Brüche und spürt noch heute die Folgen. «Das Bein ist nicht vollständig geheilt und schränkt mich täglich ein», sagt sie. Die Seniorin muss sich immer wieder ausruhen – an Wandern oder Skifahren ist nicht zu denken.

«Sorry, es tut mir leid», sagte der Raser noch an der Unfallstelle. Diese flapsige Entschuldigung reicht Gabriella Z. als Wiedergutmachung nicht. «Wer so mitten in der Stadt Gas gibt, neben Kindern, Velofahrern und Tramhaltestellen, nimmt es in Kauf, andere Menschen schwer zu verletzen oder sogar zu töten.» Sie fordert deshalb eine PS-Beschränkung für Junglenker. «Hochmotorisierte Autos sind nichts für junge Typen mit ausgeprägtem Imponiergehabe.»

Mit dieser Forderung ist Gabriella Z. nicht allein. Auch Staatsanwalt Michael Huwiler, Leiter Strassenverkehr bei der Staatsanwaltschaft Zürich, sind die Verkehrsrowdys ein Dorn im Auge. «Seit Corona steigen die Raserdelikte stark an», sagt er.

Involviert sind Autos mit viel Leistung und junge Männer

Gab es 2020 im Kanton Zürich noch 141 Raserfälle, waren es letztes Jahr bereits 205. «Inzwischen kommt es im Kanton alle sechs Tage zu einem Raserunfall. Leider immer wieder mit Verletzten oder gar Toten», sagt Staatsanwalt Huwiler. Gemeinsam hätten die Unfälle: Es seien Autos mit extrem hoher Leistung und junge Männer involviert. Und die Schadenssumme sei jeweils enorm.

Für Michael Huwiler steht deshalb fest: «Ein Junglenker beziehungsweise Neulenker sollte keine Autos mit 500, 600 oder 700 PS fahren dürfen.» Diese Autos seien für sie fast nicht zu beherrschen und würden auf die Rennstrecke gehören. «Daher wäre eine gesetzliche Leistungsbegrenzung für diese Lenkergruppe sehr sinnvoll.»

Vorstellbar für den Staatsanwalt: eine Beschränkung auf 150 bis 200 PS. Eine Ausnahme würde er bei Oldtimern sowie für Fahrten während der Arbeit, beispielsweise für Garagenlehrlinge, machen.

Andere europäische Länder haben diesen Schritt bereits vollzogen. So dürfen beispielsweise in Italien Neulenker in ihrem ersten Jahr nur Autos bis 102 PS



Rückkehr nach einem halben Jahr an den Unfallort am Kreuzplatz in Zürich: Hier knallte ein 18-Jähriger im Mercedes in Gabriella Z. Foto: Michael Trost

steuern. Kroatien sowie Portugal erlauben bis zum 25. Lebensjahr nur eine Höchstgeschwindigkeit von 110 respektive 90 Stundenkilometern.

Nicht nur im Kanton Zürich nehmen die Raserdelikte zu, sondern schweizweit. So wurden vergangenes Jahr 522 Personen rechtskräftig verurteilt. Zehn Jahre zuvor waren es noch 297. Die meisten waren zwischen 20 und 25 Jahre alt.

Nationalrat hat eine Motion abgelehnt

Die Politik sieht aber keinen Handlungsbedarf. So hat der Nationalrat eine Motion zur PS-Beschränkung für Junglenker abgelehnt. Der Bundesrat schreibt dazu: «Lediglich 3,6 Prozent der Unfälle mit Verletzten oder Getöteten wurden von Neulenkern mit einem Fahrzeug verursacht, das mehr als 136 PS hatte.» Auf einen ähnlichen Standpunkt stellt sich Auto Schweiz. Es sei kein kausaler Zusammenhang zwischen der Fahrzeugleistung und Unfällen bekannt, entscheidend sei vielmehr mangelnde Beherrschung des Fahrzeugs, so die Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure.

Diese Begründung ist für Gabriella Z. wie ein Schlag ins Gesicht: «Wie viele Opfer braucht es denn?» Sei nicht jedes eines zu viel? Irritiert ist auch die Stiftung Roadcross. Gemäss der Strassenopfer-Organisation entsprechen

die 3,6 Prozent fast 60 Unfällen mit Schwerverletzten und Toten pro Jahr. «Eine PS-Beschränkung würde durchaus Leid verhindern», sagt Roadcross-Sprecher Mike Egle.

Die Stiftung geht davon aus, dass eine gesetzliche Herabsetzung der Motorleistung einen ähnlichen Effekt hätte wie die 0,0-Promille-Regelung und die Unfallzahlen spürbar senken könnte. Seit 2014 gilt für Junglenker eine absolute Nulltoleranz. Mit Erfolg: Innerhalb von zehn Jahren hat sich die Zahl

«Ein «Sorry, es tut mir leid» reicht mir nicht», sagt die Passantin, die angefahren und verletzt wurde.

der Unfälle unter Alkoholeinfluss halbiert.

Warum also die Zurückhaltung? Tatsächlich sind in der Schweiz so viele hoch motorisierte Autos unterwegs wie noch nie. Von den 4,8 Millionen Personenwagen hat heute mehr als jeder vierte 180 und mehr PS. Allein letztes Jahr kamen knapp 70'000 neue Autos mit mehr als 180 PS hinzu.

Problematisch seien laute Motoren, nicht E-Autos

Das liegt einerseits am SUV-Boom, die Autos werden immer schwerer, und andererseits am Anstieg der Elektrowagen. Ein Tesla oder Polestar hat weit über 200 PS. 75 Prozent der neu im Verkehr gesetzten Personenwagen waren rein oder teilelektrisch betrieben.

Unlängst hielt die Beratungsstelle für Unfallverhütung in einem Bericht fest: «Es ist davon auszugehen, dass der steigende Marktanteil von leistungsstärkeren Personenwagen mit zunehmender Elektrifizierung und häufig grösseren Bauformen und höherem Gewicht einen massgeblichen Einfluss auf die Unfallschwere hat.»

Bei den Elektrofahrzeugen sieht Staatsanwalt Huwiler aber nicht das Problem. Sie seien praktisch nie in Raserdelikte involviert. Problematisch seien aber jene mit einem lauten Motor. «Für diese Art Auto ist ein

18-Jähriger einfach noch nicht genügend reif.»

Das zeige sich auch daran, dass die Lenker immer wieder das elektronische Stabilitätsprogramm, kurz ESP, abschalteten. «Weil sie, um zu prahlen, die Räder durchdrehen lassen und driften wollen», sagt Huwiler. Oftmals mit verheerenden Folgen.

Auch beim Unfall an der Zürcher Kreuzung hatte der Lenker das ESP des Mercedes ausgeschaltet. Und ebenfalls ein Klasker: Er war mit einem geliehenen Auto mit Garagennummer unterwegs. Huwiler macht die Erfahrung, dass es sich bei Raserfällen praktisch immer um geleaste, gemietete oder geliehene Fahrzeuge handelt.

Fest steht: Für den Unfallverursacher dürfte es ungemütlich werden. Grundsätzlich droht dem inzwischen 19-Jährigen im Falle einer Verurteilung eine Freiheitsstrafe von mehr als einem Jahr auf Bewährung – falls er nicht vorbestraft ist –, und er wird die Kosten abstottern müssen. Diese belaufen sich in solchen Fällen schnell auf Hunderttausende Franken.

Gabriella Z. hat immer wieder zu hören bekommen, dass mit einer PS-Beschränkung die Freiheit der Autolenker eingeschränkt werde. Doch dieses Argument lässt sie nicht gelten: «Und was ist mit meiner Freiheit, die durch den Unfall massiv gelitten hat?»

Das Projekt Cargo sous Terrain steht vor dem Aus

Gütertransport Vor knapp einem Jahr trat Christian Späth die Leitung von Cargo sous Terrain (CST) an. Der frühere Implenia-Manager sollte das milliarden-schwere Projekt einer unterirdischen Güterbahn in der Schweiz retten und politische Unterstützung gewinnen. Doch nun zieht die Gesellschaft die Notbremse. Laut Mitteilung haben Geschäftsleitung und Verwaltungsrat erkannt, dass die gesetzlichen Rahmenbedingungen keine verlässliche private Finanzierung ermöglichen. Ohne stabile Partnerschaften mit Bund, Kantonen und Städten sei ein Baustart wirtschaftlich nicht vertretbar.

CST gibt somit seine ursprüngliche Vision auf, kürzt Personal – mehr als zehn Entlassungen stehen bevor – und verlagert seinen Fokus auf kurzfristig nachgefragte Citylogistik-Lösungen. Das Wissen der letzten Jahre solle zwar weiter genutzt werden, doch das Herzstück, ein nationales Tunnel-system für Gütertransporte, wird vorerst aufgegeben.

Gescheitert am politischen Rückhalt

Dabei waren die Pläne ambitioniert: In unterirdischen Röhren sollten Palettenwaren mit rund 30 km/h zwischen Logistikhubs der Zentren verkehren, unabhängig von Stau oder Strassenverkehr. Das Gesamtsystem war mit bis zu 30 Milliarden Franken veranschlagt.

Doch politischer Rückhalt blieb brüchig. Im Rahmen der Vernehmlassung kritisierten mehrere Behörden die Unterlagen scharf. Gleichzeitig bestätigt eine vom Uvek in Auftrag gegebene unabhängige Überprüfung, dass das Konzept technologisch und architektonisch grundsätzlich machbar wäre. Damit steht CST in einer paradoxen Lage. Auf Basis dieser Ergebnisse müssen Bund und Kantone nun über das weitere Vorgehen entscheiden. Ob die Vision einer schweizweiten Güter-U-Bahn jemals Realität wird, bleibt damit offener denn je. (aeg)

Grüne erhalten 400'000 Franken von Sika-Erbin

Rekordspende Geldregen für die Grünen: Carmita Burkard Kroeber, Erbin des Spezialitätenchemie-Unternehmens Sika, hat der Partei eine Spende in Höhe von 400'000 Franken zukommen lassen. Wie der «SonntagsBlick» unter Berufung auf das Transparenzregister der Eidgenössischen Finanzkontrolle berichtet, ist dies die grösste Einzelspende an eine Partei im laufenden Jahr. Burkard Kroeber ist seit über 20 Jahren Mitglied der Grünen, hält sich jedoch weitestgehend aus der Öffentlichkeit zurück.

Laut Parteipräsidentin Lisa Mazzone entspricht die Spende knapp 15 Prozent des Jahresbudgets der Grünen. Mazzone erklärt, dass das Budget nach wie vor deutlich kleiner sei als das der Bundesratsparteien. Die Mittel sollen über mehrere Jahre hinweg zur Weiterentwicklung der Partei genutzt werden. Burkard Kroeber hat keine Bedingungen an ihre Spende geknüpft, erklärte Mazzone dem «SonntagsBlick». (aeg)