

Schweiz
in Zahlen

Hunde reissen mehr Rehe als Wölfe

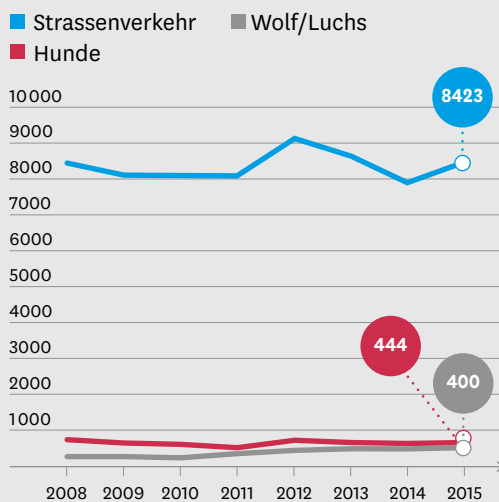
Reisst in der Schweiz ein Wolf ein Reh oder ein Schaf, sorgt das sofort für Schlagzeilen. Dabei passiert das eher selten: Wölfe und Luchse töteten im Jahr 2015 laut Jagdstatistik 400 Rehe. Wölfe rissen zudem rund 350 Nutztiere wie Schafe.

Wildernde Hunde töteten im gleichen Jahr mehr Rehe als die Wölfe und Luchse zusammen: nämlich 444 (siehe Grafik). Wie viele Schafe Hunden zum Opfer fallen, ist nicht bekannt. Dazu gibt es keine offiziellen Zahlen.

In den meisten Kantonen gilt im Frühling/Sommer im Wald und am Waldrand für Hunde eine Leinenpflicht, um Rehkitze und andere Jungtiere zu schützen. In den Kantonen AG, BL und LU ist das Anleinen vom 1. April bis 31. Juli Pflicht. Im Kanton Solothurn müssen Hunde im Mai und Juni und im Kanton Zürich ganzjährig auf ausgeschilderten Waldwegen angeleint sein.

Die weitaus grösste Gefahr für Wildtiere stellt der Strassenverkehr dar: Im Jahr 2015 starben über 8400 Rehe nach Zusammenstössen mit Autos und Lastwagen. eb

Getötete Rehe



QUELLE: EIDGENÖSSISCHE JAGDSTATISTIK



Lukrativ: Flughafen Zürich macht eine Viertelmilliarde Jahresgewinn

Passagiere zahlen viel zu viel

Der Flughafen Zürich erzielte letztes Jahr einen Riesengewinn. Doch die Passagiere zahlen weiter hohe Gebühren.

Der Flughafen Zürich AG geht es blendend: Im letzten Jahr betrug der Umsatz erstmals über 1 Milliarde Franken - bei einem Bruttogewinn von sagenhaften 578,8 Millionen Franken. Nach Abzug von Steuern, Abschreibungen, Amortisationen und Zinsen weist die Aktiengesellschaft einen Reingewinn von immer noch 248 Millionen Franken aus. Ein Drittel der Aktien besitzt der Kanton Zürich, 5,1 Prozent die Stadt. 61,6 Prozent sind börsenkotiert.

Der hohe Gewinn erstaunt nicht. Denn der Flughafen saht bei den Passagiergebühren kräftig ab. Sie sind eine der Haupteinnahmequellen. Wer von Zürich abfliegt, zahlt seit letztem September zwar leicht weniger, nämlich 35 Franken, Umsteigepassagiere 16 Franken. Zum Vergleich: Der Flughafen Genf verlangt von Lokalspassagieren Fr. 23.75, Basel-Mulhouse Fr. 20.40, inklusive einer Abgabe von 2 Franken an die französische Aufsichtsbehörde.

Nebst den Passagiergebühren erfindet der Flughafen Zürich neue Einnahmequellen: Autofahrer, die ihr Auto auf Kurzzeitparkplätzen vor den Ankunftshallen abstellen, zahlen seit letztem Sommer pro 15 Minuten einen

Fünfliber. Zuvor waren diese Abholparkplätze gratis. Zudem belastet der Flughafen der Post neu für Luftpost eine zusätzliche Frachgebühren.

Steht für die Flughafen Zürich AG Gewinnmaximierung an oberster Stelle? Sprecherin Sonja Zöchling räumt ein, dass der Gewinn in Relation zum Umsatz «eher hoch» ist. Die Passagiergebühren des Flughafens Zürich liessen sich nicht mit den Gebühren in Genf und Basel vergleichen, sagt Zöchling. Grund: Zürich sei eine interkontinentale Luftverkehrsdrehkreuz mit einem Anteil von knapp 30 Prozent Umsteigepassagieren.

Preise wie in Basel oder Genf wären möglich

Was sie nicht sagt: Wenn die Umsteigepassagiere gleich viel zahlen würden wie die übrigen, würde sich der Preis für Schweizer deutlich reduzieren. Und wenn sich der Flughafen Zürich auch noch mit einem massvollen Gewinn zufriedengäbe, wären Preise wie in Basel oder Genf ohne weiteres möglich.

Thomas Lattmann



Finden Sie es richtig, dass ein Flughafen hohe Gebühren verlangt, um möglichst viel Gewinn zu erzielen?

Schreiben Sie an: redaktion@saldo.ch

Notbremssysteme teilweise wirkungslos

Auto-Notbremssysteme in einigen Modellen von Volvo, VW, Audi und Ford erkennen ab Tempo 35 Hindernisse nicht mehr und lösen keine Notbremsung aus. Das zeigen Fahrtests in Deutschland.

Ein Notbremssystem sollte Auffahrunfälle und Zusammenstösse mit Fussgängern oder Velofahrern verhindern. In brenzligen Fällen warnt es den Fahrer akustisch oder löst automatisch eine Notbremsung aus. Volvo, Ford oder Audi bauen Systeme wie City Brake oder ACC serienmässig in viele ihrer Modelle ein. ACC kontrolliert auch den Abstand zum vorausfahrenden Auto.

Laut Unfallanalytiker Hans Bäumler, Professor an der Hochschule München, können sich Fahrer aber nicht auf die Systeme verlassen. Bäumler und der Ingenieur Martin Zwick testeten die Notbremssysteme in einem Volvo V40 2.1 D, einem VW Up 1.1, einem VW Golf VII mit Jahrgang 2014 sowie in einem Audi SQ5 und einem Ford Kuga mit Jahrgang 2013. Mit einer von Ford entwickelten Attrappe simulierten sie stehende Hindernisse.

Ergebnis laut Bericht in der deutschen Fachzeitschrift «Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik»: Die Notbremssysteme aller getesteten Wagen erkannten ab Tempo 35 die Hindernisse nicht mehr. Für Bäumler steht fest, dass «die Technik an ihre physikalischen Grenzen stösst». City Brake funktioniert mit einem Licht- und Abstandsradar. Das System braucht etwa eine Sekunde, um ein Objekt auf der Fahrbahn zu erkennen und den Bremsvorgang einzuleiten. In dieser Sekunde rollt ein Auto mit 35 km/h

rund 10 Meter weiter. Hinzu kommt der Bremsweg von 4,70 Metern. Mit anderen Worten: Das Auto kollidiert mit einem Hindernis, wenn es weniger als 15 Meter weit weg ist. Führt das Auto 50 km/h, sind es schon 24 Meter - unter optimalen Bedingungen. Ist die Fahrbahn nass oder sind die Reifen abgenutzt, braucht das Auto länger, bis es steht.

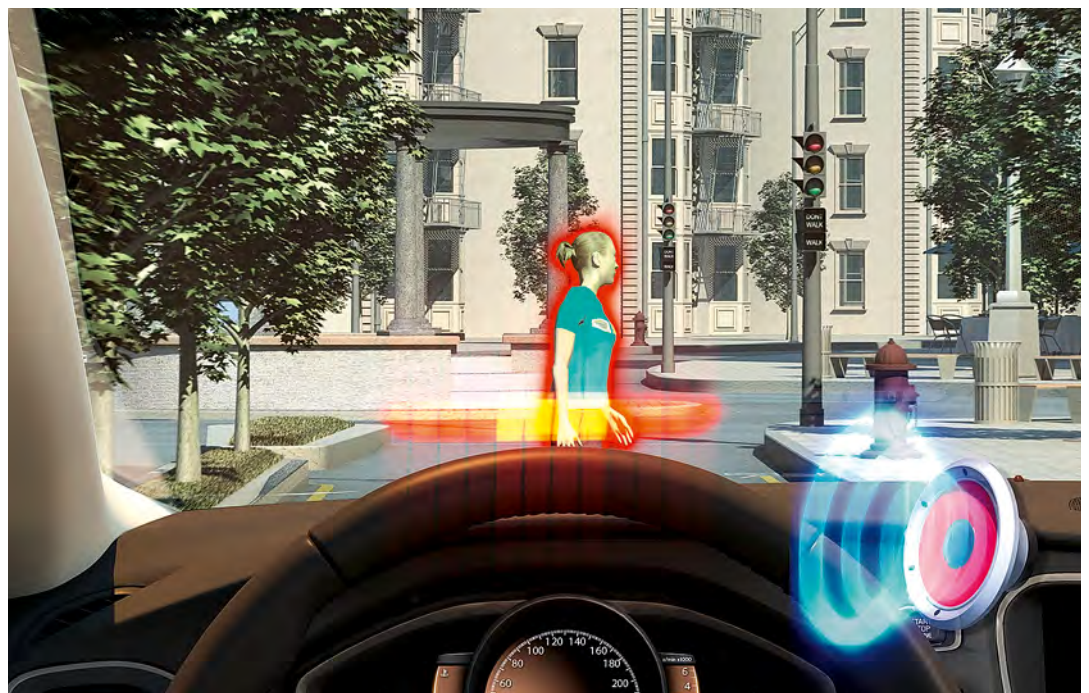
«Die Technik ist noch nicht so weit»

Letztes Jahr zeigten ADAC-Tests, dass Bremsassistenten etwa von Kia, Volvo oder BMW nachts nicht korrekt funktionieren («K-Tipp» 14/2016). Für Uwe Ewert, Unfallexperte bei der Beratungsstelle für Unfallverhütung in Bern, kommen die Ergebnisse nicht unerwartet: Die Technik sei noch

50 Fussgänger, 33 Velofahrer starben 2016 bei Unfällen mit Autos.

nicht so weit. Studien würden aber belegen, dass Notbremssysteme bei tieferem Tempo Unfälle vermeiden helfen oder ihre Schwere verringern.

Sascha Heiniger, Sprecher von Volvo Schweiz, bezweifelt die Korrektheit von Bäumlers Messverfahren. Volvos hätten bei Tests von Euro-NCAP bei Fussgängerschutz und Unfallvermeidung Topresultate erzielt. Laut Dino Graf von der Amag funktioniert das Notbremssystem City Break in VWs nur bis zu 30 km/h und das ACC nur bei höheren Fahrgeschwindigkeiten. Laut Bordbuch reagiere es nicht auf «stehende Hindernisse». Amag importiert Audis und VWs. Kaspar Haffner von Ford Schweiz schreibt, dass «der Ford Kuga, der für den Test verwendet wurde, nicht mehr verkauft» werde. *Eric Breitingner*



Notbremsassistent Volvo V40: Ab Tempo 35 im Test Hindernisse nicht erkannt