

Politik



Bundesrat **Ueli Maurer** hatte angekündigt, nur seinen PM vom VBS ins Finanzdepartement mitzunehmen. «PM» steht in Bundesbern für «persönlicher Mitarbeiter». Maurer meinte mit «PM» aber **Peter Minder**, seinen Kommunikationschef. Zu Minders Nachfolger hat der neue Verteidigungsminister **Guy Parmelin** SRF-Fernsehjournalist **Urs Wiedmer** (Foto) bestimmt. Dass Wiedmer sich nach einer neuen Herausforderung umsah, war schon länger Thema. Spätestens als nicht er, sondern der einstige Brüssel-Korrespondent **Christoph Nufer** zum Leiter der TV-Bundeshausredaktion berufen wurde, galt Wiedmer als Ausstiegskandidat. Doch warum geht er zu Parmelin? Für Insider ist klar: Wiedmer ist als einstiger «Arena»-Dompteur der richtige Mann, um Parmelin fit für deutschsprachige TV-Diskussionen zu trimmen. Da hat er noch viel Arbeit vor sich...

SP-Nationalrat **Eric Nussbaumer** ist nicht allein. Wie er via Twitter diese Woche verbreitete, hat er mit dem Historiker und Ex-Präsidenten der Rassismuskommision **Georg Kreis** einen zweiten Mann gefunden, der wie er öffentlich zum EU-Beitritt steht. Der Baselbieter Parlamentarier Nussbaumer hat sich nun als guten Vorsatz für 2016 vorgenommen, die Zahl öffentlicher Anhänger Jahr für Jahr zu verdoppeln. In etwas über 21 Jahren stünde somit eine Mehrheit der Schweizer Bevölkerung offen für den Beitritt ein. Fraglich ist nur, ob es dann die Europäische Union in ihrer heutigen Form noch gibt.

Der Berner Neo-Nationalrat **Erich Hess** (Foto) hat seine erste gute Tat getan. In der Silvesternacht fuhr der Berufsschauffeur für Nez Rouge Angetrunkene nach Hause. Der SVP-Politiker hatte vor sechs Jahren mit 0,9 Promille Blutalkohol mit dem Auto seines Parteikollegen **Thomas Fuchs** einen Unfall gebaut. Auf die Frage, ob der Rechtspolitiker auch jemanden vom alternativen Kulturzentrum Reitschule abholen und nach Hause fahren würde, wich er in der «Berner Zeitung» aus: Er gehe davon aus, dass Linke nicht Nez Rouge anrufen würden, da Linke und Grüne – die nach seiner Meinung in der Reitschule verkehren – in der Regel ja gar kein Auto besässen. «Deshalb glaube ich auch nicht, dass sich jemand aus der Reitschule melden wird.» Vielleicht laden ja bald mal linke und grüne Ratskollegen Hess zu einer Spritzfahrt mit ihrem Elektroauto ein.



Ein Schimmer von Feuerwerk in Zürich

Wegen Nebels war kaum etwas zu sehen. Ein Abbruch kam dennoch nicht infrage

Zürich Die grösste Silvesterparty der Schweiz verlief nicht reibungslos. Der Nebel über dem Zürcher Seebecken verschluckte grosse Teile des Feuerwerks. Statt schöner Bouquets sahen die Zuschauer bei den höher fliegenden Feuerwerkskörpern nur ein Leuchten in grauen Schwaden. Die Organisatoren des Silvesterzaubers mussten deswegen Hohn und Spott über sich ergehen lassen. Doch eine Alternative gab es nicht, wie Thomas Irniger vom OK erklärt. «Wir konnten das Feuerwerk nicht abbrechen.» Ein solches Vorgehen sei nur bei absoluten Notfällen möglich, «zum Beispiel, wenn der Wind zu stark ist». Der Grund: Das Abbauen eines einmal aufgebauten Feuerwerks ist laut Irniger zu gefährlich. Dieses Risiko konnten und wollten die Organisatoren nicht eingehen. Hinzu kommt: Der Abbau wäre auch mit viel Aufwand verbunden – daher ist es schlicht billiger, das Feuerwerk einfach abbrennen zu lassen. Es ist denn auch in 16 Jahren noch nie passiert, dass ein Silvester-Feuerwerk abgebrochen werden musste.

Irniger tut es vor allem leid für den «Feuerwerkmeister und seine Leute». Die Häme kümmert ihn nicht, «damit muss man leben». Dominik Balmer

5,1

MILLIONEN Franken ist den Schweizern ein Menschenleben wert, wie das Bundesamt für Strassen ermittelte. Das ist viel mehr, als man bisher glaubte

Martin Stoll

Bern Der kleine Alfonso hatte keine Chance und starb noch auf der Unfallstelle. Der Erstklässler auf dem Velo wurde diesen Sommer vor den Augen seiner Kameraden von einem Lastwagen überrollt. Auf der schnurgeraden Winterthurer Durchgangsstrasse krachte es immer wieder. Im Bereich des Unglücksorts kam es laut der Unfallstatistik des Bundes in vier Jahren zu über zwanzig Karambolagen.

Die Sanierung solcher Unfallschwerpunkte kostet Millionen. Doch die Schweizer Bevölkerung ist bereit, das Geld dafür auszugeben. Erstmals hat das Bundesamt für Strassen (Astra) ermittelt, was der Gesellschaft ein Menschenleben wert ist, wie viel Stimmbürger zahlen würden, um einen Strassentoten zu vermeiden.

Dieser «Wert des statistischen Lebens» ist ein zentrales Instrument für die Bewertung von Strassenbauprojekten durch Behörden und Politiker. Konkret lautet die Frage, wie teuer die Sanierung einer gefährlichen Durchgangsstrasse sein darf, wenn dadurch in den nächsten fünf Jahren ein tödlicher Unfall verhindert werden kann.

Bis heute wird bei dieser heiklen Abwägung mit einem Wert gearbeitet, der auf ausländischen Analysen basiert. Jetzt liess die Verwaltung eine auf Schweizer Verhältnisse abgestützte Zahl ermitteln. Die Untersuchung kommt zum Schluss, dass die Schweizer Bevölkerung bereit wäre, für die Vermeidung eines Todesfalls im Strassenverkehr 5,1 Millionen Franken zu bezahlen. Das sind 1,4 Millionen mehr als in der aktuell angewendeten VSS-Norm SN 641 824.

Eine Arbeitsgruppe des Bundes prüft jetzt, ob der Wert für ein «statistisches Leben», gestützt auf die Studienergebnisse, angepasst werden muss. Zählt dieses mehr, bekommen Sicherheitsaspekte bei Bauvorhaben auch mehr Gewicht.

Auch Sport- und Freizeitunfälle sollen berechnet werden

Die VSS-Norm mit den überholten Werten wird heute bei allen Strassenbauprojekten des Bundes angewendet. Mit ihr werden die Effekte von Bauvorhaben untersucht. Auch die Kantone arbeiten bei ihren Kosten-Nutzen-Analysen damit. «Die höheren, wirklichkeitsnahen Werte müssen sich jetzt auch in der Praxis niederschlagen»,

fordert Daniel Menna von der Beratungsstelle für Unfallverhütung. Das bundesnahe Kompetenzzentrum hat vor kurzem gleiche Berechnungen auch für Sport-, Haushalt- und Freizeitunfälle in Auftrag gegeben.

Rechte Wähler und Junge sind weniger zahlungsbereit

Um die Zahlungsbereitschaft der Bevölkerung zu eruieren, simulierten Ökonomen des Basler Forschungs- und Beratungsbüros B,S,S. eine Volksabstimmung mit samt Abstimmungsbüchlein. Die 1037 Stimmberechtigten mussten sich zwischen vier unterschiedlich teuren Massnahmenpaketen zur Sanierung von 1000 Unfallschwerpunkten entscheiden. Je nach Miteinsatz könnten mit den vorgeschlagenen Massnahmen jährlich 10 bis 40 tödliche Unfälle verhindert werden, wurde versprochen.

Neben Hintergrundinformationen zum Unfallgeschehen bekamen die Abstimmenden auch die persönlichen finanziellen Konsequenzen mitgeteilt: So müsste ein Stimmbürger, der bezüglich bezahlten Steuern und zurückgelegten Autokilometern dem Durchschnitt entspricht, je nach

gewähltem Massnahmenpaket mit einer Mehrbelastung von 3.50 bis 111 Franken pro Jahr rechnen.

Trotz der recht niedrigen individuellen Kosten gingen die Meinungen auseinander: Sympathisanten von Mitte- oder Rechtsparteien zeigten eine deutlich tiefere Zahlungsbereitschaft als Stimmbürger, die linken Parteien nahestehen. Je älter eine befragte Person war, desto höher war die Zahlungsbereitschaft. Und: Wer mehr verdient, hat eine grössere Bereitschaft, für die Vermeidung von Unglück öffentliches Geld zu investieren.

Die breit angelegte Studie ging noch weiteren Risiken auf den Grund. So fanden die Forscher heraus, dass das Stimmvolk auch zusätzliches Geld zur Verhinderung von Todesfällen wegen Luftverschmutzung, Lärmbelastung oder Zwischenfällen im Öffentlichen Verkehr aufwenden würde. Um die Risiken in diesen Bereichen zu reduzieren, muss deutlich mehr Geld zur Verfügung stehen. Trotzdem würden Schweizerinnen und Schweizer hier investieren: zwischen 11 und 34 Millionen Franken pro gerettetes Leben statt wie bisher nur 3,7 Millionen.

Zürich, Stadt der Emire

Gleich zwei Generationen der katarischen Herrscherfamilie halten sich derzeit an der Limmat auf – viel Kontakt zueinander dürften sie aber kaum haben

Zürich Einige Menschen sind gleicher als andere. Und wer Geld und Macht hat, für den gelten keine Nachtflugsperrern. Das ist die Quintessenz der Posse um den ehemaligen Emir von Katar, Hamad Bin Khalifa Al Thani, der in der Nacht vom 25. auf den 26. Dezember auf dem Flughafen Zürich gelandet ist. Während der Sperrzeit, die von 23 Uhr bis 6 Uhr morgens gilt. Der 64-Jährige wollte sein gebrochenes Bein in der Zürcher Schulthess-Klinik behandeln.

Bislang nicht bekannt ist, dass auch sein Vater in Zürich weilte. Wie die Sonntagszeitung weiss, hat sich der 83-jährige Khalifa bin Hamad Al Thani bereits seit längerem im Fünfsterhotel Hyatt einquartiert. Der ehemals starke Mann der winzigen Grossmacht am Persischen Golf wird von Gäs-



Dauergast: Khalifa bin Hamad Al Thani im Zürcher Hotel Hyatt

ten oft in der Hotel-Lobby gesichtet. Das Hyatt war für eine Stellungnahme nicht zu erreichen.

Ob der Vater seinem Sohn im Spital beistehen wird, ist zu bezweifeln. 1995 setzte der Emir mit dem gebrochenen Bein das Familienoberhaupt in einem Putsch ab, während dieser in Genf weilte. Als

«das abnormale Verhalten eines ignoranten Mannes» bezeichnete der Vater die Machtübernahme seines Sprosses. Allerdings war auch er durch einen familiären Putsch an die Macht gekommen: 1972 hatte er seinen Onkel von der Macht vertrieben.

Das Hotelportfolio der Kataris ist vielfältig

Dass zwei Mitglieder der Königsfamilie in Zürich weilten, ist ungewöhnlich, aber sinnbildlich für den Einfluss der Kataris in der Schweiz.

Sie besitzen mehrere Hotels, darunter das Hotel Atlantis am Fuss des Uetlibergs, die bevorzugte Absteige einflussreicher Kataris. Die Attikawohnung auf dem Dach des Hauses war im September 2013 sogar Gegenstand eines Lex-Koller-Verfahrens. Es bestand

der Verdacht, dass sie nur für den gegenwärtigen Emir, Tamim bin Hamad Al Thani, vorgesehen sein könnte, was verboten wäre. Im März 2015 wurde das Verfahren eingestellt.

Das Hotelportfolio der Königsfamilie umfasst auch Liegenschaften ausserhalb Zürichs. Etwa den Schweizerhof beim Bahnhof Bern und das Resort Bürgenstock oberhalb von Luzern. Auch sonst sind die Kataris investitionsfreudig. Der katarische Staatsfonds hält etwa 4,98 Prozent der Aktien der Credit Suisse. Als Anlaufperson für katarische Geschäfte in der Schweiz gilt Geschäftsmann Issa Ghanem Al Kawari. Er ist ein Vertrauter des gegenwärtigen Emirs. Dieser befindet sich – trotz anderslautenden Gerüchten – wohl nicht in der Schweiz. Simon Widmer