

Schiffszuschlag passt nicht ins System

Der Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich (VöV) hat bereits bei der Einführung des Schiffszuschlags kritisiert, dass solche Barzuschläge nicht ins System des Zürcher Verkehrsverbands (ZVV) passen, das dem Grundsatz «Ein Ticket für alles» folgt. Es ist das einzige zusätzliche Billett – ausser dem Nachtzuschlag –, das im Kanton Zürich im öffentlichen Verkehr existiert.

Ja, das Schifffahren auf dem Zürichsee ist im Vergleich zu anderen Schweizer Seen günstig – und damit verbunden ist ein tiefer Kostendeckungsgrad (NZZ 4. 10. 17). Aber die Verantwortlichen der Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft haben keine einfache Aufgabe, leisten gute Arbeit und möchten berechtigterweise Planungssicherheit. Argumentiert wurde vor einem Jahr auch, der Schiffsverkehr sei nicht primär Berufsverkehr. Das mag sein. Abgesehen davon, dass eine Unterscheidung von Berufs- und Freizeitverkehr keinen Sinn ergibt, sind jedoch Querfahrten über den See, Küssnacht–Thalwil oder Meilen–Horgen zum Beispiel, durchaus Pendlerstrecken. Machen solche Barzuschläge Schule, etwa bei der Seilbahn Adliswil–Felsenegg oder anderen, nicht kostendeckenden ÖV-Linien, ist das ein schleicher Abschied vom grundsätzlich erfolgreichen Zürcher Tarifverbund.

Ich unterstütze das permanente Überprüfen von Aufgaben im öffentlichen Verkehr, auch allfällige Tarifanpassungen. Aber dieser «Schiffs-Fünfliber» war eine überhastete Reaktion auf die Vorgabe des Zürcher Regierungsrates, zur kantonalen Haushaltssanierung beizutragen.

Also weg mit dem Barzuschlag und kreativere Lösungen erarbeiten: Tarifzonenanpassung ist eine davon.

Peter Anderegg, Dübendorf, Präsident des Vereins zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich

Dass der Schiffszuschlag klinisch tot ist, ist wohl jedem Kantonsrat klar. Er ist ein unüberlegtes, unlogisches Produkt aus der hastig zusammengeschraubten Leistungsüberprüfung 2016 (Lü 16). Wie die NZZ zutreffend darstellt, sind die Schiffstarife mit dem ZVV-Zonen-tarif im Ausflugsverkehr im Vergleich zu andern Seen sehr günstig. Also muss dort der Hebel angesetzt werden. Den heutigen Schiffszuschlag von fünf Franken aber nach der Rasenmähermethode einzuziehen, ist unzulässig. Die NZZ verschweigt die Tatsache, dass kein anderer Schweizer See seine Generalabonnenten mit einem solchen Zuschlag konfrontiert. Also ist dieses grosse Segment der Schiffsbenützer abgewandert auf andere Seen, weil der Zürichsee unattraktiv geworden ist. Dafür braucht es keine teuren Studien und schon gar nicht ein Abwarten der Jahresrechnung 2017 mit nachfolgendem Aussitzen der Misere, wie es die FDP genehm machen will. Die Wirtschafspartei sollte wissen, dass ein Unternehmen, das von einem plötzlichen Umsatzrückgang von sagenhaften 35 Prozent betroffen ist, sogar während eines laufenden Geschäftsjahres Sofortmassnahmen ergreift und die Defizitwelle nicht zwei volle Jahre vor sich her schiebt.

Der Wirbel um den verunglückten Schiffszuschlag muss auch im Kontext zu andern Objekten der Lü 16 gesehen werden. Am 24. September haben die Stimmbürger den Pendlerabzug bei den Kantons- und Gemeindesteuern auf 5000 Franken festgesetzt. Der regie-

rungsrätliche Antrag sah eine Beschränkung auf 3000 Franken vor, wie bei der direkten Bundessteuer. Statt 90 Millionen wie geplant nehmen nun Kanton und Gemeinden nur 54 Millionen Franken ein, also 40 Prozent weniger. Trotzdem befand der Finanzdirektor, es sei ein gefreuter Abstimmungstag gewesen. Die Autopendler werden also – im Gegensatz zu den Schiffsbenützern – mit Samthandschuhen angefasst. Wenn man nun den handstreichartig Ende 2016 eingeführten Schiffszuschlag, der mit bloss 3 Millionen Franken zu Buche steht, ebenso rasch wieder abschafft, so wäre das ein gefreuter Tag für Tausende von Schiffsbenützern. Der ZVV könnte dann eine seriöse neue Vorlage ausarbeiten und bereits bei der Präsentation sagen, mit welcher Frequenzeinbusse zu rechnen ist.

Christoph Maag, Zürich

Zeit für alternative Schienenmontagen

Monatelang sind wir in Zürich schon Zeugen der Tramschienenenerneuerung am Central und am Stauffacher. Durch das intensive Befahren und durch das moderne Rollmaterial werden diese Schienen in zirka zehn Jahren mit Kompressoren wieder herausgelöst werden müssen. Wissenschaftler der ETH arbeiten an Raumfahrtprogrammen und anderen zukunftsorientierten Projekten. Wäre es da nicht an der Zeit, dass alternative Schienenmontagen entwickelt würden? Die SBB schaffen es mit weit schwererem Rollmaterial, die Schienen durch Verschraubung auf dem Schotterbett betriebssicher zu montieren. Damit die Trampuren der VBZ auch von Bussen und Autos befahren werden könnten, gäbe es heute gewiss alternative Materialien zum Asphalt. Abgesehen von den monatelangen Verkehrsbehinderungen sind in der Zukunft solche aufwendigen Erneuerungsarbeiten kaum mehr finanzierbar.

Alois Haslimann, Zürich

Zuerst das Fressen, dann die Moral

Unter dem Titel «Nur ja keine Verluste» erklärt uns die NZZ (6. 10. 17) eindrücklich, weshalb «die sonderbare Psychologie des Menschen Reformen in der Schweizer Politik» erschwert: So könnten einmal gewährte Privilegien, z. B. Subventionen, Löhne oder Renten, kaum mehr angetastet werden, weil der Mensch – ökonomisch gesehen – an irrationaler Verlustaversion «leide». «Doch aus evolutionsbiologischer Sicht mögen die starke Verlustaversion und der Besitzeffekt nützlich gewesen sein, [...] weil [dadurch] die Wahrscheinlichkeit des Aussterbens der eigenen genetischen Linie verringert [werde].» Bert Brecht formulierte dieses Phänomen mit der Kurzformel: «Zuerst das Fressen, dann die Moral.» Dieses Verhalten, meint nun die NZZ, gereiche den Menschen in der «Überflussgesellschaft Schweiz» möglicherweise nicht mehr zum Vorteil. Verdutzt fragt man sich, ob es sich bei dieser Hypothese um ein (freudsches) Plädoyer für eine Suffizienzgesellschaft handelt. Oder sogar um die aufkeimende Ahnung, dass die Mechanismen der Marktwirtschaft nur unter der Prämisse der Knappheit (aus-

genommen die «freien Güter») funktionieren. Könnte es also sein, dass sich der Autor insgeheim die Frage stellt, ob die Theorien von Adam Smith nur gelten, solange die ökologischen Ressourcen endlos geplündert werden können, um den «Wohlstand der Nationen» (auf Kosten der Umwelt) zu gewährleisten?

Jean-Pierre Jaccard, Augst

Kein Bürgerkrieg in der Ukraine

Die Botschaft der Ukraine hat mit grossem Interesse den Gastkommentar von Lars-Erik Cederman zum Sezessionskonflikt in Spanien, «Gewaltspirale verhindern» (NZZ 5. 10. 17), gelesen. Zu unserem Bedauern enthält der Beitrag einige Ungenauigkeiten in Bezug auf die Entwicklung in der Ukraine. So schildert der Autor Beispiele von Konflikten in Europa, bei «denen keine Konzessionen offeriert» wurden. Er erwähnt dabei «die Aufhebung von Russisch als Amtssprache in der Ukraine 2014. Die Verschärfung der Minderheitspolitik (habe) in diesen Fällen massgeblich zum Ausbruch von Bürgerkriegen beigetragen.»

In diesem Zusammenhang möchten wir ausdrücklich darauf hinweisen, dass es keine Aufhebung von Russischen als Amtssprache in der Ukraine gab und dass Russisch überhaupt keine Rechtsstellung einer Amtssprache in der Ukraine innehatte, sondern nur den Status einer Regionalsprache besass, laut dem Gesetz über Grundlagen der nationalen Sprachenpolitik von 2012. Die Aufhebung dieses Gesetzes, das im Beitrag wohl gemeint wird, wurde zwar nach dem Maidan-Umbruch vom ukrainischen Parlament im Februar 2014 verabschiedet, trat jedoch nie in Kraft mangels Unterschrift des Staatsoberhauptes.

Es gab damals auch keine Verschärfung der Minderheitspolitik in der Ukraine, die zum Ausbruch eines «Bürgerkrieges» hätte führen können – eine weitere falsche Behauptung im Text.

Die ganze demokratische Weltgemeinschaft weiss doch, was in der Ukraine passiert ist: Es handelt sich nicht um einen Bürgerkrieg, sondern um eine bewaffnete Aggression Russlands, vorerst verdeckt bei der Besetzung der Krim und später offen mit dem hybriden Krieg in der Ostukraine. Es ist ein zwischenstaatlicher Konflikt, der von Russland begonnen und befeuert wurde und bis heute anhält.

Ostap Yukhymovych, Botschaft der Ukraine, Bern, Geschäftsträger a. i.

An unsere Leserinnen und Leser

Wir danken allen Einsenderinnen und Einsendern von Leserbriefen und bitten um Verständnis dafür, dass wir über nicht veröffentlichte Beiträge keine Korrespondenz führen können. Kurz gefasste Zuschriften werden bevorzugt; die Redaktion behält sich vor, Manuskripte zu kürzen. Jede Zuschrift muss mit der Postadresse des Absenders versehen sein.

Redaktion Leserbriefe
NZZ-Postfach
8021 Zürich
E-Mail: leserbriefe@nzz.ch

TRIBÜNE

Datenschutz und selbstfahrende Autos

Gastkommentar
von RENÉ HUBER

Autos, die uns ohne unser Zutun selbständig und automatisch von A nach B bringen, während wir – wie in der Bahn – arbeiten oder gar schlafen, dürfte es wohl noch lange nicht geben. Hingegen gibt es bereits heute Autos, die einen Teil der Fahraufgaben übernehmen können – Fahren auf der Autobahn oder Einparkieren. Übernimmt Kollege Computer das Steuer, und es ereignet sich ein Unfall, stellt sich die Frage, wer für den Schaden haftet. Der Lenker? Der Fahrzeughersteller? Oder kommt es auf die Umstände an – wenn ja, auf welche?

Zur Klärung dieser Fragen zeichnen technische Systeme im selbstfahrenden Auto zahllose Daten in einer Blackbox auf: über den Zustand des Fahrzeugs, über das Funktionieren der Systeme, über die Fahrumgebung und – ganz zentral – über den Aspekt, wer im Moment eines Unfalls das Fahrzeug steuerte bzw. hätte steuern sollen. Wie sieht es mit dem Umgang mit all diesen Daten aus? Im Folgenden soll es darum gehen, was aus Sicht von Datenschutz und Datensicherheit vorzusehen ist.

Die Frage der Haftung, aber auch der Umgang mit den entsprechenden Daten sind zu klären. Hierfür braucht es eine gesetzliche Lösung. Genau dies verlangen denn auch zwei politische Vorstösse, die im Juni im Nationalrat eingereicht wurden. Doch bevor der Bundesrat die Welt neu erfindet, kann er einen Blick auf die Rechtsordnung Deutschlands werfen. Denn der deutsche Gesetzgeber hat das automatisierte Autofahren im Mai in einer Revision des Strassenverkehrsgesetzes – als erster weltweit – in den Grundzügen geregelt. Gestützt darauf ergeben sich insbesondere die folgenden datenschutzrechtlichen Forderungen:

Die Daten sind in einer Blackbox im Fahrzeug selber aufzuzeichnen. Dort müssen sie auch verbleiben. Es soll ausgeschlossen

Der Grundsatz der Datensparsamkeit verlangt, dass über das Fahrverhalten des Lenkers so wenig wie möglich aufgezeichnet wird.

sein, dass die Daten laufend via Funk an den Fahrzeughersteller, den Versicherer oder gar an eine Behörde übermittelt und durch diese ausgewertet werden.

Der Grundsatz der Datensparsamkeit verlangt, dass über das Fahrverhalten des Lenkers so wenig wie möglich aufgezeichnet wird, somit nur diejenigen Daten, die für die Aufklärung eines Unfalls zwingend erforderlich sind.

Die Daten gehören weder dem Fahrzeughersteller, dem Versicherer noch dem Staat, sondern grundsätzlich dem Fahrzeughalter. Er muss darüber entscheiden können, wer Daten unter welchen Umständen einsehen bzw. auswerten darf – es sei denn, dies sei im Gesetz ausdrücklich anders geregelt.

Soll es den Behörden erlaubt sein, bei Verstössen gegen Strassenverkehrsregeln Daten zu erheben und auszuwerten? Oder sollen Behörden Daten auswerten dürfen, um nach allfälligen Verstössen gegen Regeln des Strassenverkehrsrechts – oder gar gegen andere Gesetze – zu fischen? Aus Sicht des Datenschutzes müsste dies ausgeschlossen sein.

Wie lange sollen Daten in der Blackbox gespeichert werden? Die deutsche Bundesregierung sah eine Dauer von drei Jahren vor. Das Parlament hat die Dauer auf sechs Monate verkürzt. Auch dieser Zeitraum scheint viel zu lang, müssten doch ein paar wenige Tage vollauf genügen. Im Weiteren muss der Fahrzeughalter das Recht und auch die Möglichkeit haben, alle aufgezeichneten Daten jederzeit einsehen zu können.

Die Aufzeichnungen müssen vor unberechtigten Zugriffen, Manipulationen und Hackerangriffen wirkungsvoll geschützt werden, etwa durch Verschlüsselung aller Daten in der Blackbox, ist doch die Datensicherheit von ganz entscheidender Bedeutung für das Vertrauen der Autofahrer in diese Systeme.

Wollen wir hier nicht einen weiteren Datenkraken heranzüchten, ist der Gesetzgeber gefordert. Er muss klare Grenzen setzen, damit die Privatsphäre beim Autofahren auch zukünftig gewährleistet ist.

René Huber ist Jurist und Geschäftsinhaber der Firma Recht und Informatik in Zürich. Von 1999 bis 2014 war er Datenschutzbeauftragter des Kantons Zug.

Neue Zürcher Zeitung

UND
SCHWEIZERISCHES HANDELSBLATT

Gegründet 1780
Der Zürcher Zeitung 238. Jahrgang

REDAKTION

Chefredaktor:
Eric Güjer

Stellvertreter:
Colette Gradwohl, Thomas Stamm, Daniel Wechlin

Tagesleitung: Colette Gradwohl, Christoph Fisch, Andreas Schürer, Thomas Stamm, Daniel Wechlin

International: Peter Röscher, Andreas Röscher, Andreas Wyslimg, Werner J. Marti, Beat Bumbacher, Stefan Reis Schweizer, Nicole Anliker, Nina Belz, Marie-Astrid Langer, Christian Weisflog, Daniel Steinvorth

Schweiz: Michael Schoenenberger, Helmut Stalder, Christina Neuhaus, Marcel Gyr, Paul Schneberger, Claudia Baer, Jörg Krummenacher, Simon Gemperli, Daniel Gerny, Frank Sieber, Erich Aschwanden, Marc Tribelhorn, Simon Hebli, Lucien Scherrer

Bundeshaus: Heidi Gmür, Christof Forster, Valerie Zaslavski

Wirtschaft / Börse: Peter A. Fischer, Werner Enz, Ernes Gallarotti, Sergio Aiolfi, Thomas Fuster, Christin Severin, Nicole Rüttli Ruzicic, Andrea Martel Fus, Claudia Aebersold Szalay, Giorgio V. Müller, Michael Ferber, Lucie Paška, Hansueli Schöchli, Thomas Schürpf, Zoé Inés Baches Kunz, Natalie Gratwohl, Werner Grundtöner, Daniel Imwinkelried, Christof Leisinger, Anne-Barbara Luft, Christoph G. Schmutz, Michael Schäfer, Dieter Bachmann, Jörg Müller

Feuilleton: René Scheu, Angela Schader, Claudia Schwartz, Andrea Köhler, Thomas Ribli, Uwe Justus Wenzel, Ueli Bernays, Roman Bucheli, Susanne Ostwald, Philipp Meier

Medien: Rainer Stadler

Zürich: Irène Troxler, Alois Feusi, Dorothee Vögeli, Urs Bühler, Walter Bernet, Brigitte Hürlimann, Stefan Hotz, Adi Kälin, Natalie Avanzino, Fabian Baumgartner, Jan Hudoc

Sport: Elmar Wagner, Flurin Clatina, Andreas Kopp, Benjamin Steffen, Daniel Germann, Peter B. Birrer, Markus Wandler, Philipp Bärtsch, Samuel Burgener, Claudia Rey

Meinung & Debatte: Martin Senti, Andreas Breitenstein, Elena Panagiotidis

Panorama: Katja Baigiger

Wissenschaft: Christian Speicher, Alan Niederer, Stefan Betschon, Stephanie Kusma, Lena Stallmach, Helga Rietz

Wochenende/Gesellschaft: Colette Gradwohl, Susanna Müller, Anja Jardine, Herbert Schmidt

Nachrichtenedition: Manuela Nyffenegger, Martina Lüthli, Katrin Schreggenberger

Webproduktion: Michèle Schelli, Roman Sigrist, Susanna Rusterholz

GESTALTUNG UND PRODUKTION

Art-Direction/Bild: Reto Althaus, Gilles Steinmann. **Fotografen:** Christoph Ruckstuhl. **Blattplanung:** Philipp Müller. **Pro-**

duktion/Layout: Hansruedi Frei. **Korrektorat:** Yvonne Betschon, Archiv: Ruth Haener. **Storytelling:** David Baur. **Video:** Sara Maria Manzo. **Projekte:** André Maerz

WEITERE REDAKTIONEN

Verlagsbeilagen: Walter Hagenbüchle. **NZZ am Sonntag:** Chefredaktor: Luzi Bernet. **NZZ Folio:** Daniel Weber.

NZZ TV/Format: Silvia Fleck. **NZZ Geschichte:** Peer Teuwsen

NZZ-MEDIENGRUPPE

Jörg Schnyder (a. i. Vorsitzender Unternehmensleitung)

ADRESSEN

Redaktion: Falkenstr. 11; Briefe: Postfach, CH-8021 Zürich, Tel. 044 258 11 11, Fax 044 252 13 29, leserbriefe@nzz.ch, Internet: www.nzz.ch, E-Mail: redaktion@nzz.ch

Verlag: Falkenstr. 11; Briefe: Postfach, CH-8021 Zürich, Tel. 044 258 11 11, E-Mail: verlag@nzz.ch

Leserservice: Postfach, CH-8021 Zürich, Tel. +41 44 258 10 00, E-Mail: leserservice@nzz.ch, www.nzz.ch/leserservice

Inserate: NZZ Media Solutions AG, Falkenstrasse 11, CH-8021 Zürich, Tel. 044 258 16 98, Fax 044 258 13 70, E-Mail: inserate@nzz.ch, Internet: www.nzzmediasolutions.ch

Druck: DZZ Druckzentrum Zürich AG, Bubenbergstrasse 1, CH-8045 Zürich

PREISE ABONNEMENTE (inkl. MWST.)

Abonnement NZZ inkl. digitaler Ausgaben: 684 Fr. (12 Monate), 378 Fr. (6 Monate), 201 Fr. (3 Monate)

Abonnement NZZ Digital: 504 Fr. (12 Monate), 288 Fr. (6 Monate), 156 Fr. (3 Monate)

Abonnement NZZ Digital Plus: 588 Fr. (12 Monate), 318 Fr. (6 Monate), 171 Fr. (3 Monate). Montag bis Samstag digital, am Samstag zusätzlich die gedruckte Ausgabe

Abonnement Deutschland und Österreich inkl. digitaler Ausgaben: 498 € (12 Monate), 268 € (6 Monate), 135 € (3 Monate), übrige Auslandspreise auf Anfrage

Kombi-Abonnement NZZ und NZZ am Sonntag inkl. digitaler Ausgaben: 816 Fr. (12 Monate), 456 Fr. (6 Monate), 246 Fr. (3 Monate)

Studenten und Lernende: 40 Prozent Rabatt auf Abonnementpreise (mit gültigem Studenten- oder Lehrlingsausweis)

Alle Preise gültig ab 2. 11. 2016

Die Abonnementadressen werden, soweit erforderlich und nur zu diesem Zweck, an die mit der Zustellung betrauten Logistikunternehmen übermietet.

Anzeigen: gemäss Preisliste vom 1. 1. 2017

BEGLAUBIGTE AUFLAGE

Verbreitete Auflage: 113 073 Ex. (Wemf 2017)

Alle Rechte vorbehalten. Jede Verwendung der redaktionellen Texte (insbesondere deren Vervielfältigung, Verbreitung, Speicherung und Bearbeitung) bedarf der schriftlichen Zustimmung durch die Redaktion. Ferner ist diese berechtigt, veröffentlichte Beiträge in eigenen gedruckten und elektronischen Produkten zu verwenden oder eine Nutzung Dritten zu gestatten. Für jegliche Verwendung von Inseraten ist die Zustimmung der Geschäftsleitung einzuholen.

© Neue Zürcher Zeitung AG

Kartengrundlage: © OpenStreetMap contributors