Wirtschaftsjournalismus: Qualität beruht auf kompetenter und kritischer Einordnung *Seite 12*

Neue Zürcher Zeitung

NZZ – GEGRÜNDET 1780

Dienstag, 14. Januar 2020 · Nr. 10 · 241. Jg.

AZ 8021 Zürich · Fr. 4.90 · €4.90

ALESSANDRO DELLA BELLA / KEYSTONE

Kampf um die Rigi

Mit Petitionen und Protestaktionen wehren sich Anwohner gegen die vielen Touristen auf der Rigi. Für Diskussionen sorgt vor allem eine neue Gondelbahn, die von Weggis nach Rigi-Kaltbad führen soll (im Bild die heutige Luftseilbahn). Nun liegt ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission vor, das die Rigi Bahnen AG nicht veröffentlichen will. *Schweiz, Seite 15*

Kriegsherr Haftar zeigt sich störrisch

Ringen um Waffenstillstandsabkommen in Libyen

Russland und die Türkei wollen in Moskau eine Waffenruhe für Libyen besiegeln. Das erweist sich aber als komplizierter und langwieriger als geplant.

MARKUS ACKERET, MOSKAU

Libyen ist zum neuen Angelpunkt der russischen Diplomatie geworden. Präsident Wladimir Putin hat sich am Wochenende nicht nur mit der deutschen Kanzlerin Angela Merkel im Kreml darüber ausgetauscht. Er führte auch Telefongespräche mit allen in den libyschen Stellvertreterkrieg involvierten Staaten. Am Montag sind der Vorsitzende der Regierung der nationalen Einheit, Fayez al-Sarraj, und sein Kontrahent, General Khalifa Haftar, nach Moskau gereist. Stundenlange Gespräche zunächst der Aussen- und Verteidigungsminister Russlands und der Türkei, dann auch einzeln mit Sarraj und Haftar, sollten zu einem Waffenstillstandsabkommen führen. Eine Feuerpause ist seit Sonntag in Kraft.

Einheitsregierung unterschreibt

Russlands Aussenminister Sergei Lawrow sagte nach stundenlangen Verhandlungen, es habe «bestimmte Fortschritte» gegeben. Beide Seiten wollten an der Stabilisierung der Lage arbeiten. Sarraj unterzeichnete nach Angaben Lawrows am Montagabend ein Dokument, das die Rahmenbedingungen der Waffenruhe präzisiert. Haftar erbat sich Bedenkzeit bis diesen Dienstagmorgen. Die beiden hatten zwar die Vereinbarung begrüsst, die Putin und der türkische Präsident Recep Tayyip Erdogan vergangenen Mittwoch ausgehandelt hatten. Aber weil Haftar trotzdem nicht gewillt war, seine Offensive gegen die von der Einheitsregierung gehaltene Hauptstadt Tripolis zu stoppen, hatte sich auch Sarraj zunächst nicht darauf einlassen wollen.

Die Details der nun in Moskau aufgesetzten Vereinbarung waren am Montagabend nur in Umrissen bekannt. Unter russischer Kontrolle sollten sich beide Kriegsparteien an die Waffenruhe halten und ihre Truppen zurückziehen – wohin und wie weit, blieb unklar. Die Vereinten Nationen sollten die Oberaufsicht darüber haben. Das hatte Putin bereits am Samstag an der Seite Merkels betont.

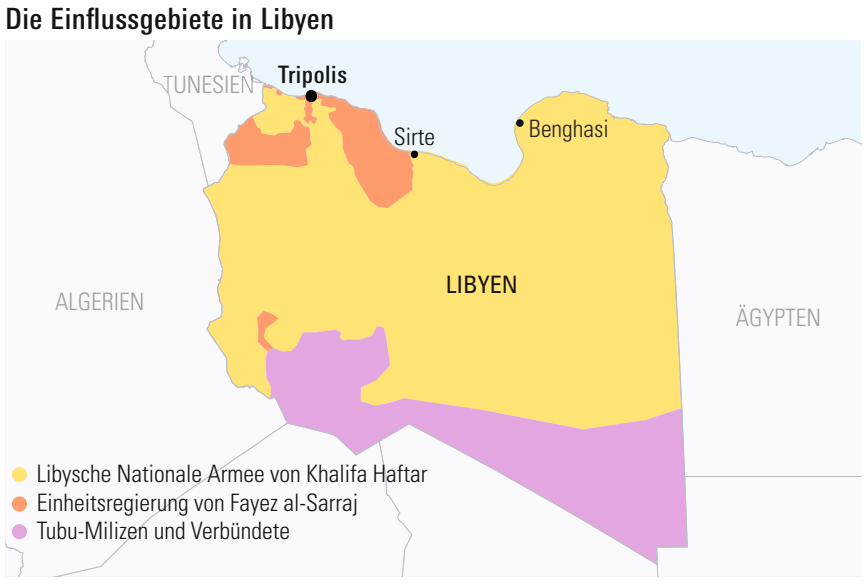
Vom Versuch, Haftar und Sarraj so schnell an einen Tisch zu bringen, war aber nicht die Rede gewesen. Die von der deutschen Diplomatie angestrengte Berliner Konferenz zu Libyen sollte eigentlich diesem Zweck dienen. Putin, der im Unterschied zu den Europäern über diplomatische wie militärische Hebel verfügt, wollte offenbar schneller sein als die im Falle Libyens uneinige EU. Als möglicher Termin für die Berliner Konferenz kommt der kommende Sonntag infrage, aber in Berlin wurde das noch nicht bestätigt. Erdogan, der am Montag den Ministerpräsidenten Italiens, Giuseppe Conte, empfing, kündigte seine Teilnahme an.

Kein neutraler Vermittler

Russland hat, zusammen mit der aufseiten der Einheitsregierung in den Krieg eingestiegenen Türkei, eine Schlüsselstellung erlangt bei dem Versuch, den Krieg in Libyen zu beenden. Dabei gibt sich Putin, wie in anderen Konflikten auch, als neutraler Vermittler, der er eigentlich gar nicht ist. Russland hat sehr wohl Interessen in Libyen – wirtschaftliche aus Zeiten des gestürzten Ghadhafi-Regimes und geopolitische in der auch für die EU strategisch bedeutsamen Region. Die Ansicht russischer Kommentatoren, nur der Türkei und den interessierten europäischen Staaten – Deutschland, Frankreich, Italien – gehe es ums Geschäft, ist scheinheilig.

Im Unterschied zur Türkei hat Russland offiziell zwar keine Truppen nach Libyen geschickt. Aber es ist kein Geheimnis, dass Söldner der Privatarmee Wagner sowie politische Berater aus dem Umkreis des Unternehmers Jewgeni Prigoschin, der mit Putin verbunden ist, in Libyen aufseiten Haftars aktiv sind. Russische Medien berichteten unter Berufung auf diese Kreise allerdings, dass Haftar als unsicherer Kantonist und als potenziell wenig loyal gelte.

Die Einflussgebiete in Libyen



QUELLE: UAMAP, STAND: 13. JANUAR 2020 NZZ Visuals / lea.

Freispruch für Klimaaktivisten

«Notstand» rechtfertigt laut einem Richter die Besetzung einer Lausanner CS-Filiale

mak. · Das inszenierte Tennisspiel von Klimaaktivisten am 22. November 2018 in einer Zweigstelle der Credit Suisse (CS) in Lausanne ist nicht als Hausfriedensbruch zu werten. Zu diesem überraschenden Urteil ist am Montag das Bezirksgericht im waadtländischen Renens gelangt. Gerichtspräsident Philippe Colelough befand, die zwölf angeklagten Mitglieder der Bewegung Lausanne Action Climat hätten aus einem «rechtfertigenden Notstand» heraus gehandelt. Er sprach sie frei.

Derweil hat in Deutschland die Klimabewegung Fridays for Future am Montag in einem Dutzend deutscher Städte gegen den Entscheid des Siemens-Konzerns protestiert, eine Signalanlage für die Schmalspurbahn im umstrittenen Kohlebergwerk Carmichael in Australien zu liefern. Konzernchef Joe Kaeser hatte den Entscheid am späten Sonntagabend via Twitter mitgeteilt. Er begründete diesen damit, dass Siemens zu seinen vertraglichen Pflichten stehen müsse. Die Enttäuschung unter Umweltschützern war besonders gross, weil Siemens, einer der grössten Technologiekonzerne der Welt, sich gerne als Vorbild in Klimafragen präsentiert.

Klimaproteste

Siemens: Der deutsche Konzern hat den australischen Auftrag nicht rechtzeitig eingehend geprüft. Seite 25

Urteil: Ein Schweizer Gericht anerkennt den Klimanotstand als Rechtfertigung für zivilen Ungehorsam. Seite 13

Kommentar: Die Klimajugend erringt im Kräftemessen mit der Credit Suisse einen historischen Erfolg. Seite 11

Zürich soll Täterherkunft nennen

Die Stadtpolizei dürfte vom Kantonsrat zu einer Praxisänderung gezwungen werden

jhu. · Es ist ein Alleingang der Stadt Zürich: Seit zwei Jahren verzichtet sie in Polizeimitteilungen darauf, die Nationalität von mutmasslichen Straftätern zu nennen. Dies begründet die Stadt damit, dass die Offenlegung der Herkunft eines Täters verdecke, was die eigentlichen Ursachen für dessen kriminelle Handlungen seien. Das Vorgehen der Stadtpolizei sorgte im Kanton für Unruhe. Die SVP reichte eine Volksinitiative ein, welche von der Polizei nicht nur die Nennung der Staatsangehörigkeit fordert, sondern auch die Bekanntgabe eines allfälligen Migrationshintergrundes.

Polizeimeldungen

Straftäter: Der Kantonsrat fordert eine offenere Information. Seite 17

Kommentar: Es ist falsch, zwei Arten von Bürgern zu unterscheiden. Seite 11

Die Volksinitiative ist am Montag im Kantonsrat diskutiert worden, und es hat sich dabei eine deutliche Mehrheit für den Gegenvorschlag des Regierungsrats abgezeichnet, der den Migrationshintergrund ausklammert. Nicht nur sollen keine unterschiedlichen Kategorien von Schweizern geschaffen werden, eine Nennung des Migrationshintergrundes wäre aus Sicht der Regierung auch schlicht nicht praktikabel.

Das sehen selbst einige Vertreter der SVP so. Die Bürgerlichen wollen dem Gegenvorschlag zustimmen, weil die Öffentlichkeit ein Anrecht darauf habe, transparent informiert zu werden. Auf linker Seite ist es eher ein Entscheid für das geringere Übel. Das Initiativkomitee hatte im Vorfeld angekündigt, die Initiative bei einer Annahme des Gegenvorschlags zurückzuziehen. Definitiv ist das aber noch nicht.

Redaktion und Verlag: Neue Zürcher Zeitung, Falkenstrasse 11, Postfach, 8021 Zürich, Telefon: +41 44 258 11 11,
Leserservice/Abonnements: +41 44 258 10 00, www.nzz.ch
Wetter: 21, TV/Radio: 41, Traueranzeigen: 20, Kino: 8, Impressum: 9

9 772297 322004 20010

Die neue Gondelbahn an der Rigi schürt die Angst vor Overtourism

Anwohner verlangen die sofortige Veröffentlichung eines brisanten Gutachtens

ERICH ASCHWANDEN

Wenn man von der Rigi spricht, fällt immer häufiger das Stichwort Overtourism. Tatsächlich wird die «Königin der Berge» von immer mehr Reisenden aus aller Welt besucht. Transportierten die Rigi-Bahnen im Jahr 2012 noch knapp 600 000 Passagiere, fuhren 2018 bereits 910 000 Besucher von Arth-Goldau, Vitznau oder Weggis aus auf die Rigi. Die Tendenz ist weiter steigend. Dass das Tourismusunternehmen von einem Rekord zum nächsten eilt, spüren auch die Reisenden. An besonders schönen Tagen kann es richtig eng werden und zu Wartezeiten kommen. Dies hat vor allem bei Ausflüglern aus der Schweiz zu Unmut geführt.

Doch es könnte noch schlimmer kommen. Das nächste grosse Bauprojekt ist bereits weit gediehen. Die Luftseilbahn zwischen Weggis und Rigi-Kaltbad ist am Ende ihrer Lebenszeit angelangt und muss ersetzt werden. Die Rigi-Bahnen planen keinen Eins-zu-eins-Ersatz der zwei Kabinen, die gegenwärtig zwischen Berg- und Talstation pendeln. Vielmehr soll künftig eine Gondelbahn der neusten Generation die Südflanke des Berges erschliessen. Dies ist ein heikles Unterfangen, überquert die Bahn doch eine Zone hoch über dem Vierwaldstättersee, die zum Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler zählt.

Die bestehende Seilbahn von Weggis hinauf nach Rigi-Kaltbad hat altershalber bald ausgedient. GAËTAN BALLY / KEYSTONE

Information erst im Februar

Ob das Grossprojekt in diesem heiklen Gebiet tatsächlich realisiert werden kann, hängt nicht zuletzt von der Einschätzung der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) ab. Deren mit Spannung erwartetes Gutachten mit wegweisenden Empfehlungen liegt seit kurzem vor. Unter anderem haben es die Rigi Bahnen AG und die Gemeinde Weggis erhalten. Über die wichtigsten Punkte will das Tourismusunternehmen die Öffentlichkeit jedoch erst im Februar orientieren.

Für René Stettler, der in Rigi-Kaltbad wohnt, ist dies zu spät: «Als Bürger habe ich grosse Mühe mit diesem Vorgehen. Warum braucht es diese Geheimniskrämerei? Jeder Interessierte soll auf der Website der Gemeinde die Empfehlungen der ENHK einsehen können.» In einem offenen Brief im Lokalblatt «Wochen-Zeitung» fordert er daher die Veröffentlichung des Dokuments in vollem Wortlaut. Stettler bezeichnet sich selber als «Speerspitze» jener Leute, die sich gegen eine weitere Zunahme des Massentourismus wehren. Vor drei Jahren initiierte der Kulturwissenschafter die Petition «Nein! zu Rigi-Disney-World», auf die die Petition «Rigi: 800 000 sind genug!» folgte. Stettler befürchtet, dass die Geheimhaltung des Gutachtens dazu führt, dass Schutzverbände und Anwohner zu spät informiert werden, um Einsprache erheben zu können.

Godi Marbach, Geschäftsführer der Gemeinde Weggis, erklärt: «Der Ball liegt bei den Rigi-Bahnen. Sie entscheiden, wann das Gutachten veröffentlicht wird, das wir im positiven Sinn zur Kenntnis genommen haben.» Zu den im offenen Brief aufgestellten Vorwürfen und Forderungen Stettlers will er nicht über die Medien Stellung nehmen. Es gelte nun den ordentlichen Prozess einzuhalten, in welchem die Standortgemeinde später am Zug sei. Aufgrund der bisher bekannten Fakten begrüsse der Gemeinderat das Vorhaben.

Doch was steht denn nun eigentlich in dem Gutachten? Ins Detail gehen will

> Die Bahn überquert eine Zone über dem Vierwaldstättersee, die zum Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler zählt.

Marcel Waldis, CEO ad interim der Rigi Bahnen AG, nicht. Doch immerhin lässt er sich entlocken, dass der Grundtenor der ENHK positiv ausfalle. «Es hätte ja auch sein können, dass die Kommission einen schweren Eingriff in die Landschaft feststellt. Das ist nicht der Fall. Wir sind somit auf dem richtigen Weg», erklärt Waldis. Allerdings sind die Rigi-Bahnen gefordert, weitere Abklärungen vorzunehmen und Nachweise zu erbringen. Vorher will man das Schriftstück vertieft analysieren und Vertreter der Grundeigentümer, Schutzverbände und Interessengemeinschaften über den Inhalt des Gutachtens informieren und sich mit ihnen zu einem Austausch treffen.

Stettler interpretiert diese Aussagen so, dass die Rigi-Bahnen dazu aufgefordert werden, das Projekt noch einmal zu überarbeiten. Dies ist bereits im Verlauf des bisherigen Planungsprozesses geschehen. So wurde die Anzahl der für die Gondelbahn notwendigen Stützen von 16 auf 11 reduziert. Damit sollen die Eingriffe in die Landschaft verringert werden. Stettler genügt dies nicht. «Es muss über neue Konzepte diskutiert werden wie eine 3S-Bahn, die nur drei Masten benötigen würde», fordert er. Eine solche Dreiseilumlaufbahn führt seit der Wintersaison 2018/19 auf das Kleine Matterhorn in Zermatt.

800 Personen pro Stunde

Der Landschaftsschutz ist nicht der einzige Grund, warum sich Anwohner gegen das Projekt zur Wehr setzen. Sorgen bereiten ihnen auch die Kapazitätssteigerungen, die mit der neuen Bahn möglich sind. Die heutige Pendelbahn verfügt über eine Kapazität von 640 Personen pro Stunde. Die geplante Gondelbahn hat eine theoretische Kapazität von 800 Personen pro Stunde. Ursprünglich hatten die Rigi-Bahnen einen späteren Kapazitätsausbau auf 1200 Personen pro Stunde vorgesehen. Eine solche Erweiterung würde jedoch ein neues Genehmigungsverfahren notwendig machen. Stettler ist davon überzeugt, dass diese Forderung eher früher als später kommen wird. «Doch schon mit der heute vorgesehenen Kapazität ist ein Verkehrschaos bei der Talstation garantiert», so seine Befürchtung.

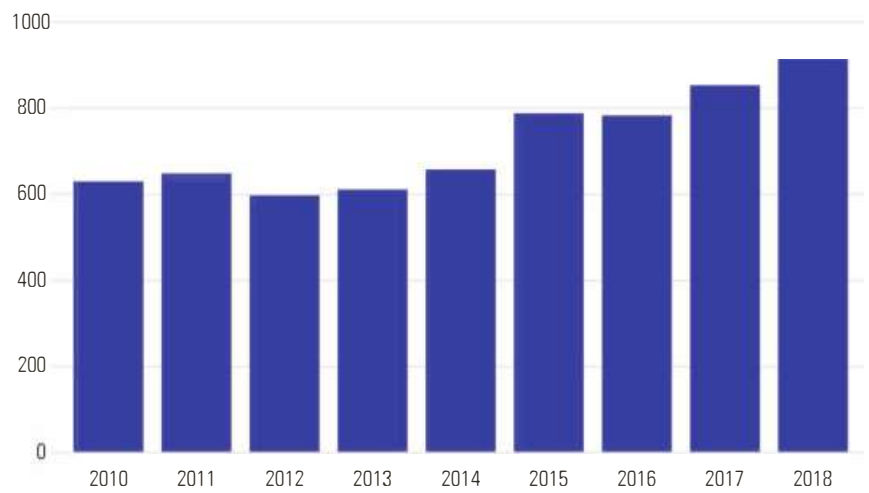
Doch die Gemeinde Weggis steht nach wie vor hinter dem Projekt. Man werde nun die notwendige Teilzonenplanung in die Wege leiten, erläutert Geschäftsführer Marbach. Zudem will sich die Gemeinde stärker als bisher am Aktienkapi-

> Die Rigi-Bahnen sind gefordert, weitere Abklärungen vorzunehmen und Nachweise zu erbringen.

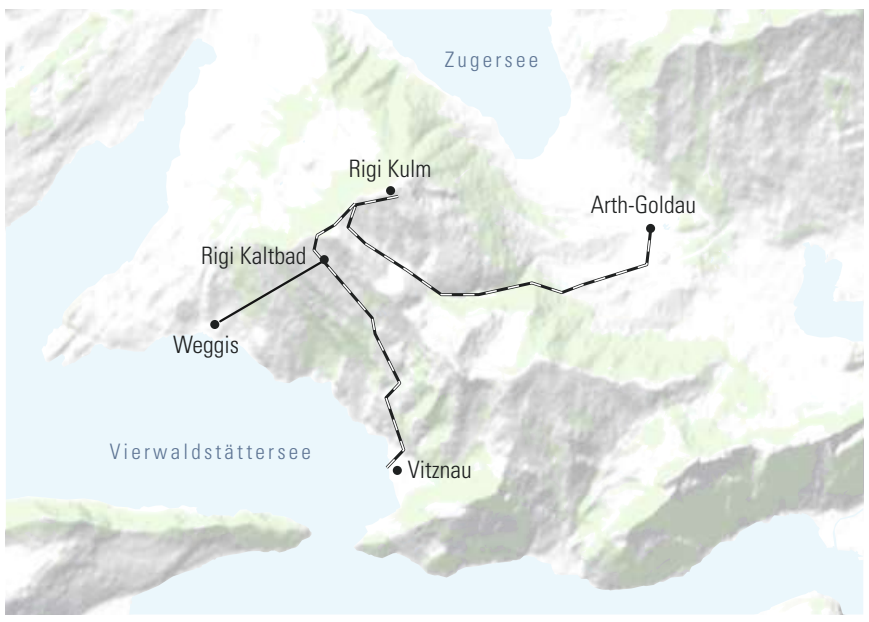
tal der Rigi Bahnen AG beteiligen. Zum einen, weil die Gondelbahn die Erschliessung des Ortsteils Rigi-Kaltbad sicherstellt, zum anderen, weil die touristische Infrastruktur auf den neuesten Stand gebracht werden müsse. Über beide Geschäfte sollen die Stimmbürger noch in diesem Jahr an der Urne abstimmen können. «Gegenwärtig nehme ich die Grundstimmung in der Bevölkerung als positiv wahr», sagt Marbach.

Touristen stürmen die Rigi

Anzahl Passagiere pro Jahr (in Tausend)



QUELLE: RIGI-BAHNEN NZZ / ase



NZZ Visuals/cke.

Bus, Zug und Mietauto über eine einzige App

Neutrale Datenplattform stösst auf Widerstand der SBB

CHRISTOF FORSTER, BERN

Wer nach halb fünf mit dem öV von Zürich ins Diemtigtal im Berner Oberland fahren will, hat ein Problem. Er kommt nur noch nach Oey-Diemtigen beim Eingang des Tals. Was tun? Man könnte ein Taxi buchen oder ein Mobility-Fahrzeug reservieren, falls ein solches in Oey-Diemtigen vorhanden ist.

Eine entsprechende Suche wird schnell aufwendig. Viel einfacher wäre es, wenn alles aus einer Hand auf einer App organisiert werden könnte. Das heisst, Bahnticket sowie Mobility-Auto auf derselben Plattform mit ein paar Klicks buchen und reservieren. Auf dem Weg zu solchen vernetzten Angeboten gibt es aber Hindernisse. App-Entwickler, bei denen es sich typischerweise um kleinere Firmen handelt, kämen mit dem Aufbau einer umfassenden Datenplattform und deren Vernetzung mit Anbietern schnell an ihre Grenzen. Weil sich der Bund von der multimodalen Mobilität, wie sie Experten nennen, einen hohen Nutzen verspricht, will er sie fördern.

Tickets durch Drittanbieter?

Nachdem in alle Richtung über Fördermassnahmen diskutiert worden ist, steht nun der Aufbau einer neutralen Datenplattform im Zentrum – im Sinne von Service public. Auf dieser Plattform werden möglichst umfassend Daten zum (öffentlichen) Verkehr verfügbar sein. Dazu gehören neben Echtzeit-Fahrplänen beispielsweise Haltestellen, Umsteigepunkte, Strassennetz, Velowegnetz und Betriebsdaten wie etwa die Übersicht über Verkehrsstaus. In einem zweiten Schritt sollen weitere Angebote wie Auto- und Velo- oder Trottinettverleih aufgenommen werden. Auch Angaben über Preise müssten verfügbar sein.

Mit einer solchen Plattform, so die Überlegungen beim Bund, wäre es für Dritte einfacher, vernetzte Angebote zu entwickeln. Gewisse Daten sind bereits heute verfügbar auf der Open-Data-Plattform öV Schweiz, welche die SBB im Auftrag des Bundesamts für Verkehr betreiben. Damit Dritte solche Angebote lancieren, sollte ihnen laut Bund unter gewissen Bedingungen auch erlaubt sein, selbst Tickets zu verkaufen. Heute ist dies nur Transportunternehmen gestattet. Diese Vorgabe will der Bund nun lockern – mit einer Änderung beim Personenbeförderungsgesetz. Voraussetzung ist, dass die Anbieter von ausserhalb der ÖV-Branche über eine Niederlassung oder einen Sitz in der Schweiz verfügen und sich hier registrieren lassen.

SBB wollen gegenseitige Öffnung

Das Ansinnen stösst in der ÖV-Branche jedoch auf Widerstand, wie die Vernehmlassung zur Gesetzesrevision gezeigt hat. Die SBB sehen keinen Handlungsbedarf. Die Branche sei gewillt, über einen Standardvertrag Dritten den Zugang zur neuen ÖV-Plattform Nova zu gewähren. Nova ist eine Plattform für den Vertrieb von Angeboten des öffentlichen Verkehrs. Die vom Bund vorgeschlagene Lösung führt laut den SBB zu einem Pseudowettbewerb. Echter Wettbewerb und eine Förderung der multimodalen Mobilität würden voraussetzen, dass alle Unternehmen ihre Vertriebssysteme gegenseitig öffneten. Der Bundesrat wolle aber einseitig nur ÖV-Unternehmen zur Öffnung gesetzlich verpflichten. Für alle übrigen Mobilitätsanbieter plane er lediglich Anreize, schreiben die SBB in ihrer Vernehmlassungsantwort. Die SBB wehren sich auch gegen den Vorschlag des Bundesrats, dass Drittanbieter frei sein sollen bei der Preisgestaltung der Billette. Weil sich die ÖV-Unternehmen an die offiziellen Preise halten müssten, werde dadurch der Wettbewerb verzerrt.

Nun ist nun der Bundesrat gefordert. Er wird voraussichtlich in diesem Halbjahr entscheiden, ob der ÖV-Vertrieb per Gesetz auf Dritte ausgeweitet werden oder ob die Branche das Thema selber regeln soll.