

KONSUMENTENSTIMME

Fakten, Zahlen und Hintergründe

Editorial

Bitcoin & Co.



Felix Schneuwly, Head of Public Affairs

Während meines Nachdiplomstudiums in Business Administration wurde mir bewusst, wie viel Ökonomie mit Psychologie zu tun hat. Der Zusammenhang ist weit tiefer, als es das oft irrationale Verhalten an den Börsen erahnen lässt. Prof. Dr. Andreas Dietrich beschreibt auf Seite 1 das aktuellste Beispiel der Spekulationspsychologie: die Risiken mit Kryptowährungen.

Philippe Nantermod erläutert auf Seite 2, welche Risiken wir eingehen, wenn wir die digitalisierte Mobilität der Zukunft mit schlechter Regulierung verhindern. Er kritisiert, wie schwer sich Bundesbern mit der Liberalisierung und mit dem Abbau von Monopolen tut, obwohl dies angesichts der Verschmelzung des privaten mit dem öffentlichen Verkehr dringend notwendig ist.

Das Strassenverkehrsgesetz stellt sicher, dass die Versicherung des Fahrzeughalters die Geschädigten des Unfalls entschädigt, erklärt Tanja Wilke auf Seite 3. Je häufiger die Schäden auf technische Defekte an der Hard- oder Software der Fahrzeuge zurückzuführen sind, desto mehr werden die Hersteller haften. Tanja Wilke erwähnt aber nicht, dass in ein paar Jahren der Bordcomputer sicherer fährt als der Mensch. Wenn der Computer fährt, sinken also bald die Unfallrisiken und die Versicherungsprämien.

Auf Seite 4 lege ich dar, dass mehr Schweizer rauchen, als es die staatlichen und nicht-staatlichen Präventionsfachleute wahrhaben wollen. Trotzdem sollte man auch beim Tabak klarer zwischen Genuss und Sucht unterscheiden, denn nicht jeder «Raucher» ist ein Süchtiger. Viel Spass beim Lesen.

Währung oder Asset-Klasse?

Durch die seit dem Jahr 2017 spektakulären Wertentwicklungen von Bitcoin und anderen digitalen Währungen sind die «Kryptowährungen» auch medial stark in den Fokus geraten. Nachfolgend einige interessante Fakten und Entwicklungen rund um das Thema Kryptowährungen.

Prof. Dr. Andreas Dietrich. Geld ist immer auch ein Spiegel der Entwicklungen und Technologien der jeweiligen Epoche. In den letzten Jahren kam es deshalb wenig überraschend zur Entwicklung von Währungen, die rein digital und nur im Internet existieren. Eine der bekanntesten digitalen Währungen ist Bitcoin. Seit der Einführung im Jahr 2009 hat die neue Währung nicht nur Aufmerksamkeit von digital Interessierten erhalten, sondern auch Zentralbanken und Kritiker des bestehenden Währungssystems beschäftigt. Im Gegensatz zu den regulären Währungen können Kryptowährungen nämlich nicht beliebig durch Notenbanken vermehrt werden. Kryptowährungen basieren auf einer von den Teilnehmern gemeinsam verwalteten dezentralen Datenbank (Blockchain), in der alle Transaktionen verzeichnet sind. Im Gegensatz zu Überweisungen im normalen Bankensystem finden Überweisungen weitgehend anonym für alle Beteiligten statt, da Sender und Empfänger kryptografisch verschlüsselt sind.

Durch die spektakuläre Wertentwicklung der Währung in den letzten Monaten und die intensive mediale Berichterstattung verbreitet sich Bitcoin zunehmend auch in der Schweizer Bevölkerung. Gemäss einer Comparis-Umfrage möchten elf Prozent der Schweizer 2018 in Bitcoins oder andere Kryptos investieren.

Der Umrechnungskurs von Bitcoin in andere Zahlungsmittel bestimmt sich durch Angebot und Nachfrage. Der entsprechende Wechselkurs unterliegt im Vergleich zum Devisenmarkt heftigen Kursbewegungen. Seit Juli 2015 hat sich der Wert um den Faktor 30 erhöht (per

09.02.2018). Auf der anderen Seite hat sich der Wert gegenüber dem Allzeithoch von beinahe USD 20'000 von Ende 2017 stark reduziert. Derzeit liegt der Bitcoin-Preis bei rund USD 8'500.

Bitcoin ist aber nur die bekannteste der Kryptowährungen. Insgesamt gibt es gemäss coinmarketcap über 1400 digitale Währungen mit einer Marktkapitalisierung von USD 409 Mrd. Die fünf bedeutendsten Kryptowährungen Bitcoin, Ethereum, Ripple, Bitcoin Cash und Cardano dominieren dabei derzeit den Markt mit einem Anteil von 70 Prozent an der gesamten Marktkapitalisierung. Bitcoin ist mit einem Marktanteil von rund 34 Prozent noch immer die wichtigste Kryptowährung.

Betrachtet man die bisherige Wertentwicklung von Bitcoin und anderen Kryptowährungen lassen sich nur wenige Gemeinsamkeiten mit den Entwicklungen einer «klassischen» Währung feststellen. Daher betrachten verschiedene Studien die Entwicklungen von Kryptowährungen nicht als eine eigentliche «Währung», sondern heben viel mehr die Elemente einer eigenen Asset-Klasse hervor.

Als Zahlungsmittel werden Kryptowährungen bisher aus Kostengründen und infolge der hohen Volatilität nur selten eingesetzt. Die insgesamt stark ansteigenden Kurse der letzten Monate sind zu einem bedeutenden Teil der Spekulation zuzuschreiben.

Wer trotz des hohen Risikos in Kryptowährungen investiert, muss in Anbetracht der hohen Volatilität eine gewisse Gelassenheit an den Tag legen. Ebenso muss man sich bewusst sein, dass der Wert jederzeit einbrechen kann.

«Als Zahlungsmittel werden Kryptowährungen bisher nur selten eingesetzt.»



Andreas Dietrich, Dozent HSLU

Liberalisierung des Transportwesens

Etliche Städte haben Uber und seinen Kunden den Kampf angesagt, und der Ständerat weigert sich, Fernbusse in der Schweiz zu liberalisieren. Und dennoch befindet sich der Personenverkehr im Umschwung: weg von der Planung durch die öffentliche Hand hin zu einem freien Markt. Möglich machen dies moderne Technologien. Und offenbar will (fast) niemand einsehen, dass sich die Zeiten ändern...



Philippe Nantermod,
Nationalrat FDP

«Historische Monopole lassen sich nicht oder nur langsam abbauen. Besonders deutlich sieht man dies am Beispiel des Personenverkehrs.»

Philippe Nantermod. Die Schweiz mit ihrer Schokolade, ihren Banken, ihren Bergen und ihrem Käse. Aber auch mit ihren unantastbaren staatlichen Monopolen. Unser Land ist stolz darauf, regelmässig als einer der liberalsten Staaten der Welt genannt zu werden. Gleichzeitig muss man aber feststellen, dass die «historischen» Monopole nicht oder nur sehr langsam abgebaut werden.

Besonders deutlich sieht man dies am Beispiel des Personenverkehrs. Während Pkws anhaltend hohe Verkaufszahlen aufweisen, glauben Bund und Kantone immer noch, dass der Öffentliche Verkehr nicht ohne eine haarsträubend aufdringliche staatliche Kontrolle bestehen kann.

Der jüngste Fall in dieser Geschichte betrifft die Fernbusse. Seit einigen Jahrzehnten ist es Busunternehmen in Westeuropa erlaubt, private Personentransporte anzubieten. Dies führte sowohl zu unbestrittenen unternehmerischen Erfolgsgeschichten als auch zu gelegentlichen Misserfolgen (wie sie eben in einer freien Marktwirtschaft vorkommen). Die Bewohner Kontinentaleuropas haben erkannt, dass es neben privaten Autos und den öffentlichen, durch den Staat betriebenen und finanzierten Transportmitteln noch einen dritten Weg gibt.

In der Tat belegen mehrere Studien, dass der Bus eine günstige Transportalternative zu Pkw, Zug und Flugzeug darstellt. Dieses Angebot ist besonders für eine neue Kundschaft attraktiv, die eine günstige Reise dem schnellsten Weg bevorzugt.

Das ist aber noch nicht alles. Diese Fortbewegungsart hat auch zahlreiche Vorteile: Die Busse sind relativ umweltfreundlich im Vergleich zur Konkurrenz (Flugzeug, Auto und sogar manche Züge), ersparen Bund und Kantone hohe Ausgaben und reduzieren zudem den Verkehr, da eine beachtliche Zahl der Reisenden ihr

Auto gegen einen Platz in einem Reiseкар ge-tauscht hat.

Das Konzept ist so erfolgreich, dass die Schweiz heute von Staaten umgeben ist, in denen dieses Transportmittel zugelassen ist, und FlixBus und andere Fernbusunternehmen sogar unsere Städte anfahren. Und trotzdem hält der Bund am Verbot, die Schweizer Städte frei miteinander zu verbinden, fest. Das bedeutet, dass es einem Bus absolut verboten ist, einen Passagier von Genf nach Zürich zu bringen, während er ihn in Konstanz ohne weiteres absetzen darf. Und Achtung: Das normalerweise dem Konsumenten wohlgesinnte Bundesamt für Verkehr erwägt, Strafen gegen Passagiere einzuführen, die den Bus vor der Endstation verlassen. Das ist doch verrückt!

Diese absurde Situation wird gerechtfertigt mit überholten Argumenten im Sinne einer angeblichen Wettbewerbsverzerrung zwischen Bussen und Schienenverkehr. Angesichts der Tatsache, dass jedes Zugbillet zur Hälfte subventioniert ist, stellt sich hier die Frage, wer nun unlauteren Wettbewerb betreibt: Das Transportunternehmen, das mit eigenen Mitteln ein unternehmerisches Risiko eingeht, oder die staatlichen Unternehmen, deren Verluste systematisch durch unsere Steuern aufgefangen werden? Zumal diejenigen Länder, in denen die Öffnung bereits geschehen ist, festgestellt haben, dass die Fernbusse das bestehende Angebot nicht übermässig konkurrenzieren. Hierzulande ignoriert man dies geflissentlich.

Ein ähnliches Phänomen ist auf dem Taxi-Markt zu beobachten. Während die Kunden immer mehr auf den Geschmack von Dienstleistungen à la Uber kommen, setzt die öffentliche Hand alles dran, die Entwicklung solcher Applikationen aufzuhalten – und dies unter immer lachhafteren Vorwänden.

Anstatt dass man ein öffentliches Transportmittel unterstützt, das Personen, die Geld brauchen, eine Erwerbsmöglichkeit bietet, sind zahlreiche Volksvertreter offenbar bereit, diese «Kriminellen», die es wagen, Reisende gegen Bezahlung zu transportieren, mit allen Mitteln aufzuhalten. Dass Passagiere ganz bewusst in ein Fahrzeug ohne Taxi-Schild einsteigen, dass Kunden von den Vorzügen von Applikationen mit GPS, Bezahlungsmöglichkeit via Kreditkarte und anderen äusserst nützlichen Funktionen überzeugt sind – das alles ist diesen Volksvertretern egal. Sie interessiert einzig, ein System aus einer Zeit aufrechtzuerhalten, in der man sich mit einem Fürsorgerstaat zufriedengab, der bestimmte, wer arbeiten darf und wer nicht.

Der Grund, weshalb man die beiden Angebote nicht liberalisieren will, ist klar derselbe: Der Staat will die volle Kontrolle um jeden Preis. Während selbst linke Politiker sich damit brüsten, sich für einen (mehr oder weniger) freien Markt einzusetzen, können sich Bund und Kantone schlicht nicht vorstellen, dass der öffentliche Verkehr auch ohne ihre Überwachung, Verwaltung und Planung genauso gut funktionieren würde. Die Schweizerinnen und Schweizer fahren weiterhin Auto, obwohl jedes Jahr Subventionen in Milliardenhöhe in die Wartung des ÖV-Netzes fliessen. Und trotzdem kommt niemand auf die Idee, der Überregulierung bei dieser Gelegenheit ein Ende zu setzen.

Fernbusse und Uber: zwei Beispiele von Angeboten, die mit der Zeit gehen und von Behörden und Staatsorganen daher nicht gern gesehen sind. Hinter fadenscheinigen Vorwänden verbirgt sich ein Staat, der in Wirklichkeit nicht will, dass sich ein Wirtschaftszweig ohne sein Einwirken weiterentwickelt. Und doch ist er selbst immer dort gescheitert, wo es darum ging, sich organisatorisch einem freien Markt zu nähern.

Wer haftet, wenn der Computer fährt?

Das Auto der Zukunft fährt vollkommen selbstständig. Den Autolenker gibt es nicht mehr; er ist nur noch «Passagier». Die technischen Entwicklungen lassen das computergesteuerte Fahrzeug in greifbare Nähe rücken. Dadurch werden neue rechtliche und versicherungstechnische Fragen aufgeworfen. Zum Beispiel: Wer haftet, wenn nicht mehr der Mensch, sondern das Fahrzeug einen Schaden verursacht?

«Ausschlaggebend für die Haftungsfrage ist nicht die Frage, wer fährt, sondern die generelle Gefahr, die das «Betreiben» eines Fahrzeuges mit sich bringt.»



Tanja Wilke,
SVV Ressort Schaden

Tanja Wilke. Die Zeitungen sind voll davon, der Begriff «autonomes Fahren» gewinnt immer mehr an Bedeutung. Aber was bedeutet denn nun autonomes Fahren für die Versicherungsindustrie? Wer haftet, wenn der Computer fährt?

Opferschutz-Prinzip gewährleisten

Der Schweizerische Versicherungsverband SVV hat dazu eine klare Haltung: Auch vollautonome Fahrzeuge ändern die Grundhaltung der Gesellschaft gegenüber Autos nicht: Sie sind nützlich, aber potenziell gefährlich. Neue Techniken erfordern deshalb keine neuen Subjekte für die Haftung. Was sichergestellt sein muss, ist die Entschädigung von Opfern, unabhängig vom Verschulden (Opferschutz-Prinzip). Unfälle wird es immer geben – nicht zuletzt, weil es über eine gewisse Zeit einen «Mischverkehr» geben wird, ein Nebeneinander von menschen- und computergesteuerten Fahrzeugen.

Das Opferschutz-Prinzip ist im Strassenverkehrsgesetz verankert. Demnach haftet der Halter, wenn durch den Betrieb eines Motorfahr-

zeuges ein Mensch getötet, verletzt oder ein Sachschaden verursacht wird (Art. 58 Abs. 1 SVG). Das Strassenverkehrsgesetz stellt sicher, dass die Versicherung des Fahrzeughalters die Geschädigten des Unfalls entschädigt. Damit ist die generelle Gefahr, die das «Betreiben» eines Fahrzeuges mit sich bringt, ausschlaggebend für die Haftung.

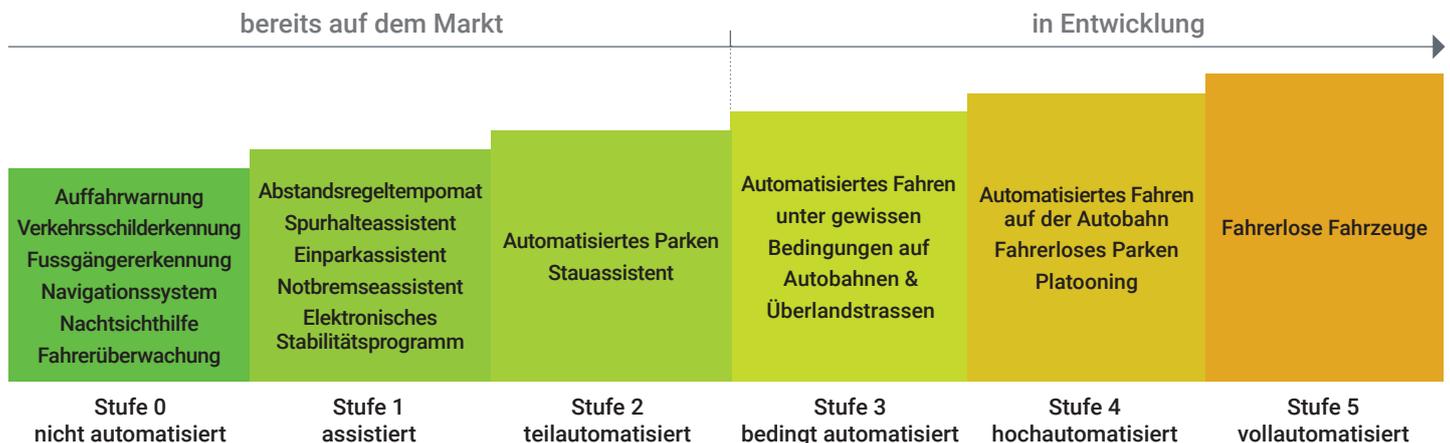
Haftungskonzept aufrechterhalten

Die Versicherungsindustrie sieht – auch bei halb- bzw. vollautonomen Fahrzeugen – keinen Grund, vom heutigen Haftungskonzept der Gefährdungshaftung abzuweichen. Der Schaden wird auch bei «autonomen Fahrzeugen» durch den Betrieb verursacht. Auf ein Verschulden der Person – oder in diesem Fall auf das Verschulden des Passagiers – kommt es heute wie morgen nicht an. Deshalb ist auch in Zukunft eine obligatorische Motofahrzeugversicherung notwendig. Die Versicherungen verstehen sich hier als der kompetente Partner für den Konsumenten. Sie regeln seit mehr als 150 Jahren Schäden.

Regress auf Produkthersteller?

Ein weiterer Punkt zum Schluss: Der Grundsatz, dass die Haftung beim Fahrzeughalter liegen muss, ist beizubehalten. Eine Frage, die man sich aber berechtigterweise stellen darf, ist die nach der Herstellerhaftung. Trifft den Halter durch die Automatisierung des Fahrzeugs bei einem Unfall keine Schuld, weil dieser z.B. zu 100 Prozent auf einen technischen Defekt des Fahrzeugs zurückzuführen ist, gewinnt die Haftung der Fahrzeug- oder Produkthersteller an Bedeutung. Es wäre deshalb sachgerecht, die Fahrzeug- oder Produkthersteller für Fehler in die Verantwortung zu nehmen. Die Hersteller sollten dann der Versicherung, die den Unfallschaden übernimmt, einen Teil der Kosten rückerstatten müssen (sogenannter Regress). Nur so werden die Hersteller bei der Produktentwicklung die gebotene Vorsicht walten lassen. Hier wird sich der Gesetzgeber noch Gedanken machen müssen.

Entwicklungsstufen Autonomes Fahren



Quelle: In Anlehnung an den Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulats Leutenegger Oberholzer 14.4169 «Auto-Mobilität»

Wie viele Raucher gibt es in der Schweiz?

Laut einer repräsentativen Comparis-Umfrage raucht fast die Hälfte der Bevölkerung regelmässig oder gelegentlich. Laut Erhebungen des Bundesamtes für Gesundheit gibt es in der Schweiz aber lediglich rund 25 Prozent Raucher. Was stimmt nun? Und wie soll man sich über Massnahmen der Tabakprävention einigen, wenn man sich nicht einmal über die Anzahl Raucher in der Schweiz einig ist?

Felix Schneuwly. Gemäss einer im Oktober 2017 vom Marktforschungsinstitut Innofact im Auftrag von Comparis bei 1030 Personen durchgeführten, repräsentativen Online-Befragung rauchen 47 Prozent der Befragten regelmässig oder bloss ab und zu. Laut Erhebungen des Bundesamtes für Gesundheit (BAG) gibt es in der Schweiz aber nur rund 25 Prozent Raucher. Einiges deutet darauf hin, dass der von Comparis publizierte Raucheranteil von rund 50 Prozent näher an der Realität ist als die 25 Prozent des BAG.

Interessant ist, wie Suchtfachleute und Journalisten darauf reagieren. Für manche ist klar, dass die Comparis-Zahlen nicht stimmen können. 24 heures titelt am 01.12.17 im Trump-Stil «La ‹fake news› de comparis.ch», kritisiert die hierzulande zu mächtige Tabakindustrie und zitiert den Suchtfachmann Dr. Jean-Paul Humair, der wie das BAG auf die BAG-Daten hinweist.

Der Beobachter (08.12.17) vergleicht die 1030er-Stichprobe von Innofact/Comparis mit den rund 11'000 Befragten der Stiftung Sucht Schweiz, welche ihr Suchtmonitoring im Auftrag des Bundesamtes für Gesundheit durchführt. Sucht Schweiz befragt Personen ab 16 Jahren, Innofact Leute im Alter zwischen 18 und 74 Jahren. Bei den unter 18-Jährigen und über

74-Jährigen hat es wohl weniger Raucher; deshalb kommt Innofact auf einen höheren Raucheranteil als Sucht Schweiz. Ein zweiter Unterschied liegt laut Beobachter wohl in der Befragungsmethode. Bei den telefonischen Befragungen von Sucht Schweiz/BAG könnte der Anteil sozial erwünschter Antworten höher sein als bei der Internetbefragung von Innofact/Comparis.

«Wer ab und zu an einem Fest eine Zigarette, Zigarre oder gar einen Joint raucht, ist noch lange nicht süchtig. Das ist aber kein Grund, Suchtmittel zu verharmlosen.»

Forscher der Universität Neuenburg haben die Angaben von Sucht Schweiz/BAG mit der Zollstatistik verglichen. Laut Sucht Schweiz/BAG verbrennen Raucher durchschnittlich 10,4 Zigaretten pro Tag. Laut Zollstatistik müssten es bei der von Sucht Schweiz/BAG geschätzten Anzahl Raucher aber rund 18 Zigaretten sein. Stimmen die 10 Zigaretten pro Tag, läge die

Raucherquote bei rund 40 und nicht bei 25,3 Prozent, also viel näher bei den rund 50 Prozent von Innofact/Comparis.

Die Weltwoche (07.12.17) weist wie der Beobachter auf die unterschiedlichen Stichproben hin und vermutet, dass die Suchtfachleute den Erfolg der seit 2004 für Tabakprävention ausgegebenen 150 Mio. Franken mit einer tiefen Raucherquote beschönigt. Die Weltwoche weist auch darauf hin, dass zwar weniger Zigaretten (12 Mia. Zigaretten 2010 vs. 9,5 Mia. 2016) verkauft werden, der Verkauf von Tabak für selber gedrehte Zigaretten aber allein von 2011 bis 2014 um einen Drittel gestiegen ist. Ausserdem seien laut KPMG nach dem Frankenschock mehr Zigaretten von Einkaufstouristen aus dem Ausland eingeführt worden.

Wie bei anderen Genussmitteln sollte man auch beim Tabak klarer zwischen Genuss und Sucht unterscheiden, denn nicht jeder Geniesser ist ein Süchtiger. Leute, die ab und zu an einem Fest eine Zigarette, Zigarre oder einen Joint rauchen, bezeichnen sich selber als Nichtraucher. Wer ab und zu ein Bier oder Glas Wein trinkt, ist ja auch kein Alkoholiker. Entscheidend für die Prävention ist deshalb nicht die Anzahl der Gelegenheitsraucher, sondern diejenige der Nikotinsüchtigen.

~ 2'800'000

Gemäss Bundesamt für Statistik arbeiteten im Jahr 2016 2,8 Millionen Erwerbstätige in der Schweiz ausserhalb ihrer Wohngemeinde. Im Jahr 1990 waren es noch 1,7 Millionen «interkommunale» Arbeitspendlerinnen und -pendler.

COMPARIPEDIA

Kabotage

Als Kabotage versteht man Transportdienstleistungen innerhalb eines Landes, die von ausländischen Unternehmen erbracht werden. In der Schweiz sind solche Transportdienstleistungen durch ausländische Spediteure verboten. Das sogenannte Kabotage-Verbot ist im Landverkehrsabkommen – einem von sieben Abkommen der «Bilaterale I» – festgehalten. Das Kabotage-Verbot gilt beidseitig; das heisst, dass Schweizer Spediteure keine Transporte auf dem Gebiet eines einzelnen EU-Staates durchführen dürfen. Grenzüberschreitende Transporte sind hingegen erlaubt. So darf beispielsweise ein Schweizer Spediteur Waren und Personen von Deutschland nach Frankreich transportieren, aber nicht innerhalb Deutschlands. Das Kabotage-Verbot ist im Zuge des Markteintritts neuer Mobilitätsanbieter wie Uber und FlixBus wieder in den Fokus der politischen Debatte gerückt.

IMPRESSUM

Herausgeber: comparis.ch,
Birmensdorferstrasse 108,
8003 Zürich

Design: comparis.ch

Druck: Linkgroup AG, Zürich

Reaktionen: media@comparis.ch

www.comparis.ch