

In Kürze

PULLY

Ehre für General Guisan

Vertreter der Politik und des Militärs haben am Montag sowohl in Pully als auch in Lausanne anlässlich des 50. Todestages General Henri Guisan ihre Ehre erwiesen. Henri Guisan sei eine der grössten Schweizer Persönlichkeiten des 20. Jahrhunderts gewesen. Ihm sei es gelungen, in den Jahren des Zweiten Weltkrieges die Schweizer zu einen, sagte Verteidigungsminister Ueli Maurer. sda

MONTE CENERI

Baubeginn am Tunnel

Am Südportal des Ceneri-Basistunnels in Vezia bei Lugano haben die Mineure gestern mit Sprengarbeiten begonnen. Die ersten 300 Meter des Tunnels werden durch konventionellen Sprengvortrieb ausgeführt und dauern voraussichtlich bis Mitte 2012. In der Regel würden an Wochentagen ein bis zwei Sprengungen pro Tag ausgeführt, teilte die Alptransit Gottard AG am Montag mit. Der kommerzielle fahrplanmässige Betrieb des Ceneri-Basistunnels ist auf Ende 2019 geplant. sda

BANKEN

Valiant erhöht die Fix-Löhne

Die Berner Valiant-Bank erhöht ihre Lohnsumme um 1 Prozent. Sie hält sich damit an die Empfehlungen der Bankiervereinigung. Die Lohnerhöhung erfolgt nicht generell, sondern wird individuell gewährt. phm

TOURISTIK

Globetrotter wächst weiter

Die Globetrotter Group ist mit einem Umsatz von 180 Millionen Franken im Geschäftsjahr 2009 bereits die Nummer vier in der Schweizer Reisebranche. Nun wächst Globetrotter weiter: Rückwirkend auf den 1. Januar 2010 übernimmt die Gruppe 60 Prozent der Sprachreisen-Spezialistin Media-Touristik AG. pd

SBB

Die Rottenküchen verschwinden

Für die legendären Rottenküchen der SBB schlägt die letzte Stunde. Die rollenden Küchenwagen für die Gleisarbeiter werden nach und nach durch moderne Mannschaftscontainer ersetzt. Dies kostet die SBB 1,6 Millionen Franken. Grund für die Umstrukturierungen seien einerseits die rückläufige Nachfrage nach Mahlzeiten aus Rottenküchen, andererseits die verkürzten Bauphasen, teilten die SBB gestern mit. sda

LUGANO

Kinderquälerin vor Gericht

Vor dem Strafgericht in Lugano hat am Montag der Prozess gegen die Betreiberin des Kinderhortes Baby Paradise begonnen. Die 64-jährige soll gemäss der Tessiner Staatsanwaltschaft die ihr anvertrauten wenige Monate bis fünf Jahre alten Kinder geohrfeigt, kalt geduscht oder gefesselt haben. sda

PETER KUNZ ZUR UBS-GENERALVERSAMMLUNG

«Es wird nie einen Prozess

Egal ob ihnen morgen Decharge erteilt wird oder nicht, zu einem Prozess gegen die früheren UBS-Topmanager werde es nie kommen. Das sagt Peter V. Kunz, Professor für Wirtschaftsrecht an der Universität Bern.

Hand aufs Herz: Wie gross ist Ihrer Meinung nach die Schuld der früheren UBS-Spitze an den Milliardenverlusten, welche die Bank ab 2007 ins Debakel stürzten?

Peter V. Kunz: Ich will mich nicht um eine klare Antwort drücken. Aber es ist tatsächlich so, dass

man bis heute nicht weiss, wem man welche Fehler anlasten kann. Dass solche passiert sind, ist klar, sonst hätte die UBS kaum 50 Milliarden Franken abschreiben müssen.

Der damalige Verwaltungsrat und die Konzernleitung tragen doch am Ende die Gesamtverantwortung.

Juristisch gesehen trifft das zwar zu, doch können daraus keine direkten rechtlichen Konsequenzen abgeleitet werden. Um jemanden strafrechtlich (Busse) oder zivilrechtlich (Schadenersatz) belangen zu können, muss man ihm konkretes Fehlverhalten nachweisen können. Und das ist im vorliegenden Fall sehr schwierig,

weil Dutzende Personen involviert waren.

Würden Sie den Aktionären empfehlen, die UBS-Spitze für die Jahre 2007 und 2008 zu entlasten und Decharge zu erteilen?

Wenn ein Aktionär der Meinung ist, die damalige UBS-Führung habe versagt, sollte er die Decharge verweigern. Er würde nichts dabei verlieren und auch die UBS nicht gefährden.

Wird die Decharge verweigert, könnten die Aktionäre die damalige UBS-Führung verklagen. Wie realistisch ist es, dass Ospel, Wuffli, Kurer, Rohner und weitere frühere Topmanager tatsächlich vor Gericht werden erscheinen müssen?

Die Antwort mag vielleicht für viele ernüchternd sein: Aber aus juristischer Sicht haben Marcel Ospel & Co. absolut nichts zu be-

«Dass viele Fehler passiert sind, ist klar, sonst hätte die UBS kaum 50 Milliarden Franken abschreiben müssen.»

fürchten, und zwar weder zivilrechtlich noch strafrechtlich. Es wird nie einen Prozess geben.

Warum nicht?

Weil es kein Aktionär wagen wird, als Zivilkläger vor Gericht zu ziehen. Eine solche Schadenersatzklage ist sehr teuer, Sie werden keinen UBS-Aktionär finden, der dafür genügend Geld hat. Ein einzelner Aktionär kann nicht seinen eigenen Schaden geltend machen, sondern muss für die Höhe des Gesamtschadens klagen. Das Risiko, zu verlieren, ist schlicht zu gross, weil im Falle einer Niederlage Gerichtskosten von mehreren Millionen Franken fällig würden. Einzig die UBS selber hätte als geschädigte Gesellschaft genügend Geld für einen solchen Prozess. Sie hat aber bekanntlich entschieden, die frühere UBS-Spitze nicht zu verklagen.



Glaubt nicht an eine Klage gegen die UBS-Spitze: Der Berner Wirtschaftsrechtler Peter V. Kunz.

Andreas Blatter



UNSER GAST

HAUKE FEHLBERG

Projektleiter Bahn 2030, Bundesamt für Verkehr

Zuerst mehr Sitzplätze, dann schnellere Züge

IN DER BERNER ZEITUNG vom 10. April 2010 haben Jürg Perrelet und Hans Bosshard unter dem Titel «Bern-Zürich soll schneller werden» einen alternativen Ansatz für Bahn 2030 vorgestellt. Im Artikel wird dem Bund vorgeworfen, es fehle «ein klar erkennbares Konzept», und Bahn 2030 sei ein «Flickwerk ohne übergeordnete Ziele». Das Bundesamt für Verkehr (BAV) nimmt dazu wie folgt Stellung:

DAS BAV UND DIE SBB arbeiten seit über einem Jahr intensiv am Projekt Bahn 2030. Anders als die beiden Autoren des BZ-Artikels legen sie das Hauptgewicht auf die Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten, um die Qualität des öffentlichen Verkehrs auch in Zukunft halten respektive erhöhen zu können: Zuerst müssen weitere Sitzplätze in den Zügen bereitgestellt werden, ehe an eine Beschleunigung gedacht werden soll. Denn alle Prognosen zeigen, dass sich insbesondere in den Spitzenstunden die Probleme weiter akzentuieren. Hinzu kommt, dass das Bahnsystem

bereits mit ZEB kapazitätsmässig ausgereizt wird. Zusätzliche Angebote sind künftig nur möglich, wenn die Netzkapazität allgemein angehoben wird; es entstehen dadurch sogenannte Sprungkosten in bedeutender Grössenordnung. So soll der Spielraum für die zukünftige Befriedigung der Nachfrage erweitert werden.

ENDE MÄRZ HABEN BAV und SBB den Zwischenstand der Planung vorgestellt. Ebenso wurden Zielsetzung und Planungsphilosophie dargelegt. Einerseits sind BAV und SBB nicht frei, auf der grünen Wiese Glasperlenspiele zu betreiben. Vielmehr gibt es klare Aufträge des Parlaments und des Bundesrats. Andererseits hat der Bund ein klares Ziel vor Augen: den öffentlichen Verkehr zu stärken und ihn in den nächsten Jahrzehnten in mindestens ebenso guter Qualität anzubieten wie bisher.

BAHN 2030 ENTSTAND aus dem politischen Bedürfnis, jene Infrastrukturprojekte vertieft zu prüfen, die bisher nicht finanziert

waren. Das Gesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) verlangt eine Vorlage über den weiteren Ausbau des Angebots und der Bahninfrastruktur in allen Landesteilen. Nach dem Willen des Parlaments sind die Massnahmen mit einem betriebs- und volkswirtschaftlich abgestützten Bedarfs- und Angebotskonzept zu unterlegen. Im Dezember 2008 beauftragte der Bundesrat das Uvek, eine Vernehmlassungsvorlage für Bahn 2030 zu erarbeiten und dabei zwei Varianten zur Diskussion zu stellen, die 21 respektive 12 Milliarden Franken kosten dürfen.

GRUNDSÄTZLICH WIRD bei Bahn 2030 die Planungsphilosophie von ZEB weitergeführt: Es geht darum, sowohl das Angebot für den Personen- wie für den Güterverkehr zu verbessern und die für das Verkehrswachstum in den täglichen Spitzenstunden erforderlichen Kapazitäten auf dem Netz zu schaffen. Nicht alle Mittel sind für direkt angebotswirksame Massnahmen vorgesehen. Es werden auch Mit-

tel zum Beispiel für Abstellanlagen, Kapazitätserweiterungen bei Publikumsanlagen wie Bahnhöfen, die notwendige Bahnstromversorgung oder den Zugang zum Schienengüterverkehr wie Terminals oder Rangieranlagen reserviert.

ZUSAMMENGEFASST: Bahn 2030 baut auf den bereits umgesetzten oder beschlossenen Grossprojekten zur Modernisierung des Schweizer Bahnnetzes auf, namentlich auf Bahn 2000 und ZEB. Das Projekt bildet die logische Fortsetzung der Engpassbeseitigung im Schweizer Schienennetz. Es verbessert das ÖV-Angebot in der ganzen Schweiz, namentlich auch in der Romandie – und ist somit auch politisch mehrheitsfähig. Schliesslich ermöglicht es spätere Schritte, wie einen eigentlichen Hochgeschwindigkeitsverkehr auf gewissen Linien: Denn was nützen Züge, die zwar auf einer Neubaustrecke mit hohen Geschwindigkeiten verkehren, dann aber auf der Bahnhofszufahrt stecken bleiben?

wirtschaft@bernerzeitung.ch