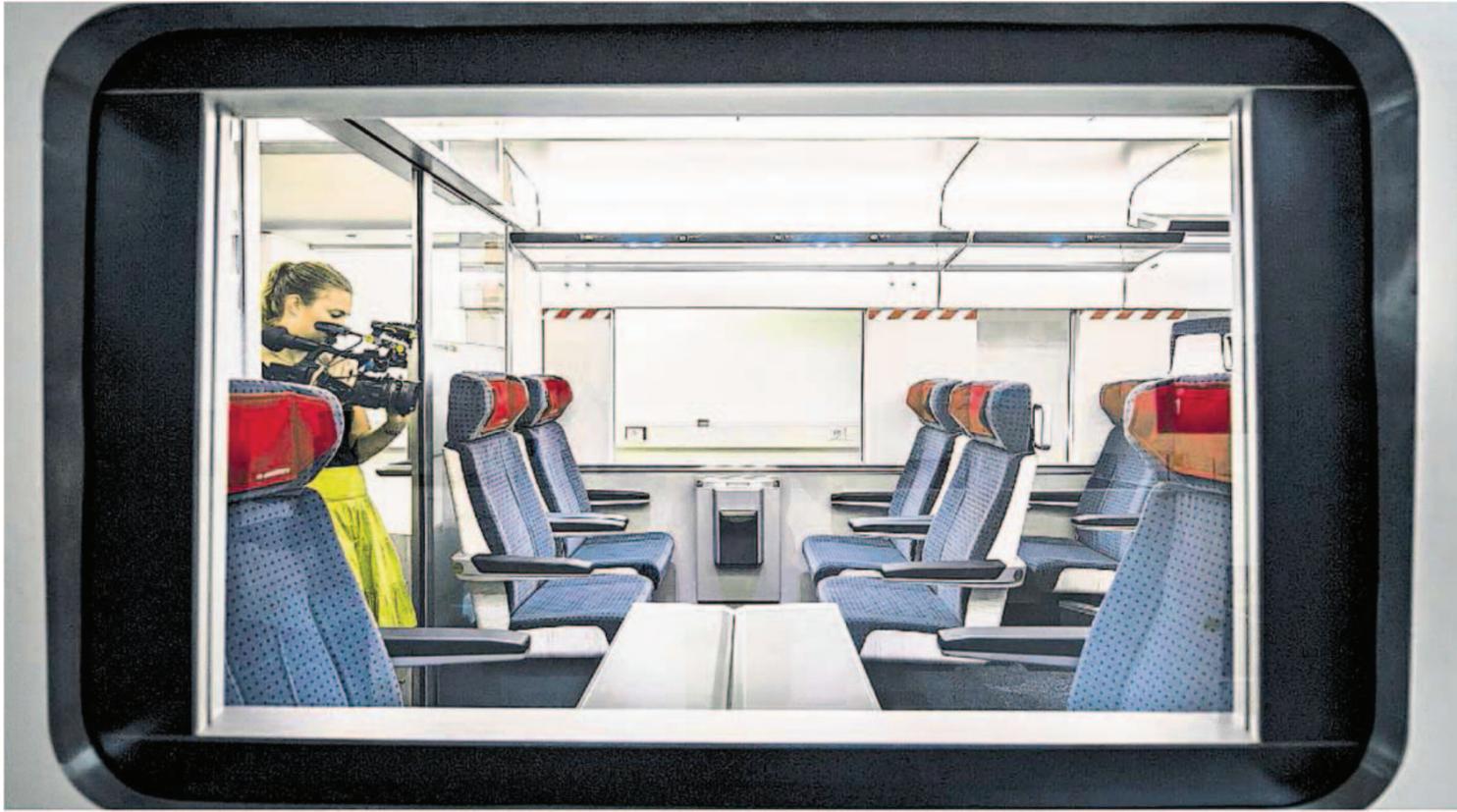


Ein Bussard für den Gotthard

Eurocity Das Modell des neuen Hochgeschwindigkeitszuges der SBB ist bei Stadler Rail in Bussnang ausgestellt. Es ist aus Holz gefertigt und begehbar. Ende 2019 soll der Eurocity im Nord-Süd-Verkehr eingesetzt werden.



Bei Stadler Rail steht eine Holz-Maquette des neuen Hochgeschwindigkeitszuges Giruno. Laufend kann so an Verbesserungen gearbeitet werden. Bilder: Urs Bucher

VON STEFAN BORKERT

Stadler Rail drückt aufs Tempo. Die Produktion des EC250 sei für Stadler Rail der Eintritt in ein neues Marktsegment, sagt Thomas Ahlburg, Chef von Stadler Rail Schweiz. Es sei ein Strategieentscheid, nun auch Züge zu bauen, die bis zu 250 Stundenkilometer schnell sind. «Aber darüber werden wir nicht gehen. Auch das ist ein Entscheid der Konzernleitung.» In Bussnang wird der neue Eurocity EC250 der SBB gebaut. Bei den SBB hat man sich einen weniger technischen Namen dafür ausgedacht: Giruno. Das bedeutet im Rätomanischen Bussard. Man habe mit diesem Namen einerseits auf den Aufbruch in die Moderne und

auf die Geschwindigkeit anspielen wollen, sagt SBB-Sprecher Reto Schärli. Andererseits wolle man damit auch die Gotthardlinie und die Nord-Süd-Verbindung thematisieren, auf der der Giruno ab Ende 2019 eingesetzt wird.

29 Züge mit Optionen für weitere haben die SBB bestellt. «Die Strecke von Basel nach Mailand wird unter zwei und die Strecke von Zürich nach Mailand wird unter drei Stunden möglich sein», sagt Anton Häne, Leiter Fernverkehr bei den SBB. Das Auftragsvolumen für Stadler Rail liegt bei 1 Mrd. Franken. Doch Stadler-Schweiz-Chef Ahlburg rechnet mit Aufträgen aus weiteren Ländern. «Wir hoffen, dass die Fahrzeuge auch für andere Kunden interessant sind.» Es sei ein technisch sehr anspruchsvolles Pro-

jekt. Wenn man sich nur mal die Lärmdämpfung für Fahrgäste anschau, dann entspreche sie den Werten eines Luxusautos. Ausserdem hat Stadler Rail investiert. So wird derzeit an einer neuen Halle in Erlen gebaut, wo die Inbetriebsetzung des Girunos erfolgt. Der Auftrag sei wichtig für den Standort Schweiz. «Das gesamte Engineering wird hier in Bussnang gemacht», sagt Ahlburg. Weiter erfülle der EC250 sämtliche Vorschriften des Behinderten-Gleichstellungsgesetzes. Marko Zimmer, Technischer Leiter des Projekts bei den SBB, zeigt auf zwei verschiedenen hohe Einstiege am Wagen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität. «Sehen Sie, hier werden beispielsweise die unterschiedlichen Niveaus der Perrons in Deutschland und der Schweiz berücksichtigt.»

Die SBB und Stadler Rail haben in Bussnang für die Entwicklung des neuen Zuges ein Holzmodell, eine Maquette, im Massstab 1:1 gebaut. Überall sieht man farbige Zettel kleben. Seit Jahresbeginn waren mehr als 200 Fachleute oder Interessengruppen vor Ort und haben 270 Änderungsvorschläge eingereicht. «75 Prozent werden umgesetzt, und 60 sind noch in der Überprüfungsphase», sagt Daniel Novak, Giruno-Projektleiter bei den SBB. Diese Phase dauert noch bis Ende August.

Im Grossen und Ganzen ist man bei Pro Bahn, dem Schweizer Interessenverband der Fahrgäste, ziemlich zufrieden. Kritisiert werden aber das Speisewagenkonzept und mangelnde Signalisation (siehe Interview).



Das Speisewagenkonzept stösst auch auf Kritik.

Hoffnung für «Südbahn»

LINDAU. Während in der Schweiz der Aus- oder Neubau von Eisenbahnstrecken vergleichsweise problemlos und zügig über die Bühne geht, kommt es auf deutscher Seite der Bodenseeregion immer wieder zu Verzögerungen. Nun aber tut sich etwas beim Ausbau der «Südbahn», welche die Bodenseeregion mit Ulm und damit mit dem europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz der Eisenbahn verbindet.

Diese gehört zu den wenigen wichtigen Zugstrecken der Bundesrepublik, die immer noch nicht elektrifiziert sind – und das soll sich nun tatsächlich ändern: «Der Ausbau der Südbahn ist für die Bundesregierung ein wichtiges Vorhaben. Das Land Baden-Württemberg hat zugesagt, sich aus Interessen des Landes an der Finanzierung zu beteiligen. Bund und Land Baden-Württemberg möchten die Finanzierungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn AG noch in diesem Jahr abschliessen», heisst es in der Antwort der deutschen Bundesregierung auf eine entsprechende parlamentarische Anfrage. «Für die Südbahn werden die Finanzierungsvereinbarungen derzeit erarbeitet.»

Damit wäre das grösste Hindernis aus dem Weg geräumt. Weiters müssen noch vier der fünf betroffenen deutschen Landkreise ihre baurechtliche Freigabe erteilen. Dieses liegt bislang lediglich in der Region Ulm vor. Die Kosten für den Ausbau und die Modernisierung der 1850 eröffneten «Südbahn» sind mit 226 Millionen Euro veranschlagt. (ky)

«Signalisation der Sitzplätze fehlt»

Herr Dutler, was gefällt Ihnen am Thurgauer Eurocity Giruno überhaupt nicht?

Ich schaue mir den Zug aus Kundensicht an. Da ist mir aufgefallen, dass es keine Signalisation der Sitzplätze aussen an den Türen gibt.

Aber es sind Bildschirme mit Informationen gleich im Einstiegsbereich vorgesehen.

Das reicht nicht und ist eigentlich Unsinn. Wenn 50 Leute einsteigen wollen und einer bleibt stehen, um im Eingangsbereich seinen Platz zu suchen, dann hält er die anderen auf. Und wenn er an der falschen Wagentür ist, muss er wieder aussteigen. Noch schwieriger wird das dann mit Gepäck oder für eine Mutter mit Kinderwagen.

Warum ist Ihnen das so wichtig?

Mir geht es um die praktischen Seiten der Bahnfahrt. Es gibt oft Kleinigkeiten, die grosse Auswirkungen haben. In Italien, und dahin soll der Giruno ja fahren, muss man für ein Fernverkehrsbillet auch einen Sitzplatz reservieren. Also ist es sinnvoll, dass der Kunde schon von aussen sehen kann, ob er in den richtigen Wagen einsteigt und ob sich sein Sitzplatz links oder rechts befindet.

Was sollte unbedingt noch verbessert werden, bevor der Zug auf die Schiene kommt?

Im Speisewagen sollte man Bistro oder Bar vom Restaurant trennen. Ich kann nicht in Ruhe speisen, wenn hinter mir Leute auf einer Vereinsreise an der Bar feiern. Im italienischen Speisewagen trennt die Küche Bar und Restaurant.

Bahnfahren ist eine Ihrer Leidenschaften. Fliegen Sie auch?

Ich fahre durch ganz Europa mit der Bahn vom Süden bis zum Nordkap. Ja, ich bin geflogen. Aber nur, wenn meine Frau das wünschte. (bor)



Edwin Dutler ist Herausgeber des «Info-Forum» von der Interessensvertretung Pro Bahn Schweiz.

Business Judgement Rule: Sinnvolle Förderung unternehmerischer Wagnisse

VON MARCO ENDER*

Die Business Judgement Rule (BJR) stammt aus dem amerikanischen Gesellschaftsrecht. Der liechtensteinische Gesetzgeber hat die BJR im Rahmen der Stiftungsrevision im Jahre 2009 eingeführt und in Art. 182 Abs. 2 des liechtensteinischen Personen- und Gesellschaftsrechts (PGR) festgeschrieben.

Insbesondere im Zusammenhang mit der Haftung bzw. der Verantwortlichkeit von Organmitgliedern, wie namentlich von Verwaltungs- oder Stiftungsräten, kommt der BJR entscheidende Bedeutung zu. Die BJR hält fest, dass ein Organmitglied dann regelkonform und sorgfältig handelt, wenn seine unternehmerischen Entscheide frei von sachfremden Interessen (Vermeidung von Interessenskollisionen) erfolgen,

wenn die Entscheidungsfindung auf Grundlage angemessener Informationen erfolgt und wenn das Organmitglied nach Treu und Glauben agiert, es sohin jederzeit vernünftigerweise annehmen darf, dass es zum Wohle der Unternehmung handelt.

Die BJR schafft einen haftungsfreien Kernbereich unternehmerischen Ermessens bei Geschäftsentscheidungen des Organmitglieds: Handelt und entscheidet ein Organmitglied regelkonform und sorgfältig im Sinne der BJR, bestehen keine Haftungsrisiken; das Organmitglied befindet sich im sicheren Hafen. Handelt das Organmitglied hingegen nicht im Sinne der BJR, besteht ein Haftungsrisiko für das Organmitglied; das Organmitglied befindet sich nicht mehr im sicheren Hafen («safe-harbor-rule»). Zu beachten ist in

diesem Zusammenhang, dass ein Verlassen des «safe harbor» nicht automatisch eine Haftung zu Lasten des Organmitglieds nach sich zieht. Jedoch ist die haftungsrechtliche Immunität nicht mehr vorhanden und gewährleistet.

Unabhängig handeln

Es ist somit am Organmitglied gelegen, bei jeder unternehmerischen Entscheidung auf Grundlage angemessener Informationen zu handeln, damit insbesondere Risiken beurteilt und abgemässigt werden können. Dies kann namentlich auch die Einholung von externen Expertenmeinungen, z. B. in Form von Rechts- oder Steuergutachten, einfordern. Weiter hat sich das Organmitglied davor zu hüten, eigene persönliche Interessen mit in die unternehmerische Entscheidung einfließen

zu lassen. Das Organmitglied hat unabhängig und unparteiisch und somit lediglich im Unternehmensinteresse zu handeln. Die Entscheidung des Organmitglieds hat zwingend dem Wohl der Unternehmung zu dienen. Letztlich darf die Entscheidung des Organmitglieds insbesondere nicht offensichtlich unvernünftig, unverantwortbar oder verantwortungslos sein.

Nach Ansicht des Autors ist die BJR ein vortreffliches Institut: Durch die Schaffung des «safe-harbor» wird dem Organmitglied in haftungsrechtlicher Hinsicht eine gewisse Sicherheit eingeräumt. Dies führt dazu, dass eine über-grosse Vorsicht bei anstehenden unternehmerischen Entscheidungen vermieden und gleichzeitig die Eingehung unternehmerischer Wagnisse in vernünftigem Umfang gefördert wird.

Nicht unerwähnt soll an dieser Stelle bleiben, dass der liechtensteinische Oberste Gerichtshof (OGH) die BJR im Rahmen von Haftungsprozessen glücklicherweise konsequent und umfassend mit in die Erwägungen aufnimmt, was im Übrigen insoweit nicht überrascht, als der OGH die BJR faktisch auch schon vor der Implementierung im PGR angewendet hat.



*Marco Ender ist Rechtsanwalt und Partner der Kanzlei Roth+Partner Rechtsanwälte AG in Triesen