

Gewinn bricht nach Busse ein

Schindellegi. – Der Logistikkonzern Kühne + Nagel hat im ersten Quartal einen massiven Gewinneinbruch erlitten. Der Reingewinn sank um 56 Prozent auf 67 Millionen Franken. Dieser Rückgang gründet zum grossen Teil auf einer kürzlich ausgesprochenen Kartellbusse der EU von 65 Millionen. Der Umsatz blieb mit 4,83 Milliarden Franken praktisch auf dem Vorjahreswert (+0,3 Prozent). Der Konzern spricht in einer Mitteilung von gestern von unbefriedigenden Ergebnissen. (sda)

Pilatus-Anteil veräussert

Pfäffikon. – Der Industriekonzern OC Oerlikon trennt sich per sofort von seiner Beteiligung an den Pilatus-Flugzeugwerken. Der Anteil von 13,97 Prozent wird von Pilatus selber, der IHAG Holding sowie J. F. Burkart (Southfield Aircraft Ltd.) übernommen. Über den Verkaufspreis wurde Stillschweigen vereinbart. Die Transaktion habe aber einen positiven Einmaleffekt auf das Finanzergebnis von Oerlikon für 2012, heisst es in einer Mitteilung von gestern. (sda)

Erwarteter neuer Weltbank-Präsident

Washington. – Der US-Amerikaner Jim Yong Kim ist gestern zum neuen Präsidenten der Weltbank gewählt worden. Er werde seine fünfjährige Amtszeit am 1. Juli antreten, teilte die Organisation der Vereinten Nationen, die UNO, nach der entscheidenden Exekutivrats-Sitzung mit. Der 52-Jährige tritt die Nachfolge von Robert Zoellick an, der sein Amt nach fünf Jahren abgibt. Kim war Favorit für das Amt, obwohl er kein Finanzfachmann ist – und weil sich aufstrebende Länder nicht auf einen Kandidaten einigen konnten. (sda)



Jim Yong Kim

Hoffnung am Gotthard auf «richtige» Züge



Ausgedient: Die Neigezüge auf der Nord-Süd-Achse sind bald Geschichte.

Bild Keystone

Nach dem Desaster mit der Cisalpino-Flotte beschaffen die SBB nun 29 neue Hochgeschwindigkeitszüge für die Nord-Süd-Achse. Statt Neigezügen setzt man wieder auf konventionelles Rollmaterial.

Von Gerhard Lob

Locarno. – Im Zugverkehr mit Italien zeichnet sich am Horizont Besserung ab. Die SBB haben gestern die Beschaffung von 29 neuen Triebfahrzeugen öffentlich ausgeschrieben. Nicht weniger als 800 Millionen Franken wollen die Schweizer Bundesbahnen in diese Flotte investieren. Die neuen Kompositionen sollen dereinst den nationalen Nord-Süd-Verkehr auf der Gotthard- und Lötschberg-Linie garantieren sowie die Anbindung der Schweiz an die grenznahen internationalen Zentren – insbesondere Mailand. Die neuen internationalen Hochgeschwindigkeitszüge müssen laut Ausschreibung auf dem italienischen, deutschen und österreichischen Netz einsetzbar sein.

Komfort und Tempo

Allerdings ist Geduld gefragt: Das erste Triebfahrzeug dieses Auftrags soll laut SBB auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2017 zwischen der

Deutschschweiz und dem Tessin verkehren und damit erst ein Jahr nach der für 2016 vorgesehenen Inbetriebnahme des neuen Gotthard-Basistunnels. Die neue Flotte wird danach sukzessive zum Einsatz kommen. Offerten können innerhalb eines halben Jahres – nur in deutscher Sprache – eingereicht werden.

Die SBB setzen auf Komfort und Schnelligkeit. Die neuen Triebzüge müssen eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 249 km/h erreichen. Vorgesehen sind Speisewagen, Ruhe-, Familien- und Businesszonen, Steckdosen an allen Sitzplätzen, neue Repeater für guten Handyempfang und WLAN. Bei Doppelführung mit bis zu 400 Metern Länge bieten die Kompositionen rund 70 Prozent mehr Sitzplätze als die heutigen, 230 Meter langen ETR-470-Züge, die im Volksmund immer noch als «Cisalpino-Pannenzüge» bekannt sind.

Wegen der Negativerfahrungen mit den ETR 470 setzen die SBB auf der Nord-Süd-Achse wieder auf konventionelles Rollmaterial. Dieser Entscheidung ist vernünftig, weil nach der Eröffnung von Gotthard-Basis- und Ceneri-Basistunnel (2019) mit einer Neigezugtechnik nur minimale Zeitgewinne herausgefahren werden könnten. Wichtiger ist die angestrebte Fahrplanstabilität. Mit den neuen Zügen soll die erwartete Verdoppelung

der Nachfrage auf der Nord-Süd-Achse nach der Eröffnung der beiden Basistunnels aufgefangen werden.

Übergangslösung gesucht

Die neuen Züge ersetzen somit langfristig die störanfälligen ETR-470-Züge, die Ende 2014 ausrangiert werden. Ein Blick auf den Zeitplan macht deutlich, dass zwischen 2015 und 2017 eine Lücke entsteht, in der keine Triebwagen für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr nach Italien zur Verfügung stehen.

Wie das Angebot auf der Gotthard-Achse ab 2015 aussehen wird, wollen die SBB gemeinsam mit dem Gotthard-Komitee noch in diesem Frühsommer kommunizieren. Zurzeit ist man laut SBB daran, «eine Übergangslösung mit einem möglichst hohen Komfort für die Kunden zu erarbeiten». Sowohl die Pünktlichkeit als auch die Zuverlässigkeit im Nord-Süd-Verkehr sollen schrittweise verbessert werden. Dies ist auch dringend nötig. Denn das Fahrgastaufkommen ist rückläufig. Nach Angaben der Eisenbahngewerkschaft SEV wurden 1979 – ein Jahr vor Inbetriebnahme des Gotthard-Strassentunnels – täglich noch 20 000 Personen per Bahn über den Gotthard befördert. Inzwischen sind es nur noch 8500 – das Desaster im Italienverkehr hat sich nachhaltig herumgesprochen.

BUCH-TIPP

Erfolgreich ins Desaster manövriert

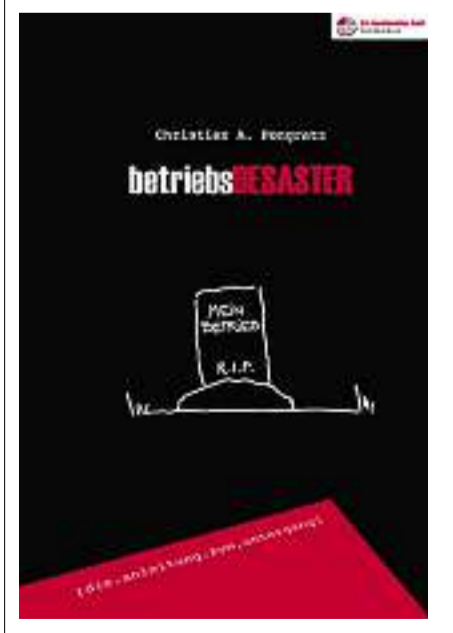
Von Hans Bärtsch

Ratgeber, wie man sich in der Arbeitswelt erfolgreich bewegt, gibt es wie Sand am Meer – sowohl für Arbeitnehmer wie für Firmenlenker. Seltener sind dagegen Anleitungen, wie man Unternehmen ins Verderben stürzt. «Betriebsdesaster» ist ein solches Buch. Es enthält alle möglichen nützlichen Tipps, um eine Firma an die Wand zu fahren – und das garantiert.

Wie kommt jemand auf die Idee, solch ein Buch zu schreiben? Der Österreicher Christian A. Pongratz hat nach Studien der Rechtswissenschaften und Betriebswirtschaftslehre bei seinen eigenen ersten Schritten in die Arbeitswelt die Erfahrung gemacht, dass das Potenzial zum Zerstören in den Firmen gross ist. Als Unternehmensberater erhielt er Einblick in Klein-, Mittel- und Grossbetriebe. Und damit in all jene lähmenden Mechanismen wie Mitarbeiterdemotivation, Kundenunzufriedenheit, Prozessversagen, Managementchaos.

Natürlich meint Pongratz das alles mit einem Augenzwinkern, sei es in der Beschreibung völlig unfähiger Vorgesetzter, die am Ort ihrer Tätigkeit mehr schaden als nützen, sei es bezüglich Angestellter, für die das Gleiche gilt. Streckenweise liest sich «Betriebsdesaster» wie ein Kabarettstück. Wirtschaftskabarettist nennt sich Pongratz selber denn auch, wenn er Mitarbeiter-schulungen durchführt. Sein Ansatz dort ist derselbe, wie er ihn mit seinem Buch verfolgt: Betriebliche Zusammenhänge aus einem völlig unerwarteten Blickwinkel zu betrachten und dadurch ein Umdenken anzuregen und einzuleiten. Das «Betriebsdesaster» liest sich kurzweilig. Im Ton ist es manchmal etwas bemüht humoristisch, der Erkenntnisgewinn dafür hoch. Oder wie es in einer Reaktion auf das Buch auf der Website des Online-Buchhändlers Amazon.de heisst: «Als ob der Autor in der Firma mitstenografiert hätte (...) jetzt müsste es nur noch der Chef lesen und auch verstehen.»

Christian A. Pongratz: «Betriebsdesaster – die Anleitung zum Untergang». 160 Seiten. 24.50 Euro. Zu beziehen über die Website des Autors: www.durchdacht.cc.



Strafverfahren gegen die UBS in Frankreich

Die Staatsanwaltschaft in Paris ermittelt gegen die UBS France wegen Beihilfe zur Steuerflucht. Ausgelöst wurde das Verfahren durch einen anonymen Brief.

Von Stefan Brändle

Paris. – Eine Sprecherin bestätigte gestern einen Bericht der Wirtschaftszeitung «Les Echos», wonach die Schweizer Bank zunehmend ins Visier der französischen Justiz gerät. Konkret hat die Staatsanwaltschaft am vergangenen Donnerstag eine strafrechtliche Untersuchung wegen Beihilfe zu Steuerflucht eröffnet. Die Tatbestände lauten «Bank- und Finanzdemarchen einer nicht ermächtigten Person» sowie «Steuerflucht und Wäscherei von Mitteln, die auf unzulässige Weise erworben waren». Sie richten sich gegen unbekannt und betreffen Delikte, die «in Bandenform» begangen wurden; dies lässt es offen, später gegen einzelne Personen oder ein ganzes Unternehmen Anklage zu erheben.

UBS France liess gestern über eine Kommunikationsagentur in Paris verlauten, man habe von den «Presseinformationen» über eine Verfassens-eröffnung «Kenntnis genommen», könne sie aber «nicht bestätigen», da UBS France bisher nicht selbst informiert worden sei.

Am Ursprung des Verfahrens liegt ein anonymes Brief, den die französische Bankenaufsicht ACP erhalten hatte. Darin wird die UBS France unzulässiger Werbe- und Verheimlichungsmethoden mit vermögenden Franzosen bezichtigt. Die ACP erstellte einen Bericht und leitete ihn an die französische Justiz weiter. Die Zollpolizei SNDJ eröffnete darauf im März 2011 eine Untersuchung. Der Pariser Journalist Antoine Peillon erhielt offenbar Wind davon, führte er doch vor wenigen Wochen in einem Buch aus, wie die UBS in Frankreich Spitzensportler, Unternehmer und andere Millionäre zur «Eröffnung oder Verwaltung undeckelter Konten» anhalte. Letzte Woche präzisierte «Les Echos», die Pariser Behörden stützten ihren Verdacht gegen die

UBS auf eine «geheime Liste» mit Transaktionen zwischen legalen und undeckelten Bankkonten.

Mit den USA vergleichbar

Die Staatsanwaltschaft geht nun einen Schritt weiter und leitet ein offizielles Strafverfahren ein. Ein Untersuchungsrichter – der mehr Kompetenzen als die Staatsanwaltschaft hat – wird die Ermittlungen leiten. Danach kann er den Antrag stellen, die Schweizer Bank unter Anklage zu stellen. UBS France würde damit ein ähnliches Schicksal erleiden wie die amerikanische Schwesterfiliale, die den US-Behörden eine Kundenliste ausliefern und eine Millionenbusse zahlen musste.

Ob die französischen Behörden jemals so weit gehen werden, dürfte sich unter anderem im aktuellen Präsidentschaftswahlkampf entscheiden. Wenn der sozialistische Favorit François Hollande das Rennen gewinnt, will er politisch schärfer gegen die Steuerflucht vorgehen. Unter anderem plant er eine neue Abgabe auf französische Steuerexilanten, die in

der Schweiz, Belgien und Luxemburg leben. Da die Staatsanwaltschaft dem Justizministerium untersteht und dieses gegenüber dem Staatspräsidenten weisungsgebunden ist, könnte ein zukünftiger Präsident wie Hollande die Untersuchung dazu benützen, um auf die politischen Instanzen in Bern einzuwirken.

Bleibt Nicolas Sarkozy Staatschef, würde der politische Druck etwas geringer ausfallen, zumal der Präsident selbst in die Bettencourt-Affäre verwickelt ist. Dabei geht es nicht nur um Steuerflucht der L'Oréal-Millionenerbin, sondern auch um Vorwürfe der illegalen Parteienfinanzierung gegen das Sarkozy-Lager.

Prinzipiell gegen Abkommen

Generell fahren aber seit einiger Zeit alle französischen Politiker eine härtere Tour gegen das Schweizer Bankgeheimnis, das den französischen Fiskus je nach Schätzung um jährlich 60 bis 100 Milliarden Euro bringt. Paris hat es schon bisher prinzipiell abgelehnt, mit Bern ein bilaterales Steuerabkommen abzuschliessen.