

# für zwei Millionen Euro

## 905.000

Euro machen die Gerichtsgebühren für das Verfahren aus. Diese musste der Kläger (also die Hypo) schon vorab zahlen.

## 300

Seiten lang ist allein die von der Hypo eingebrachte Klage. Ein Gerichtstag kostet den Kläger 250.000 Euro.

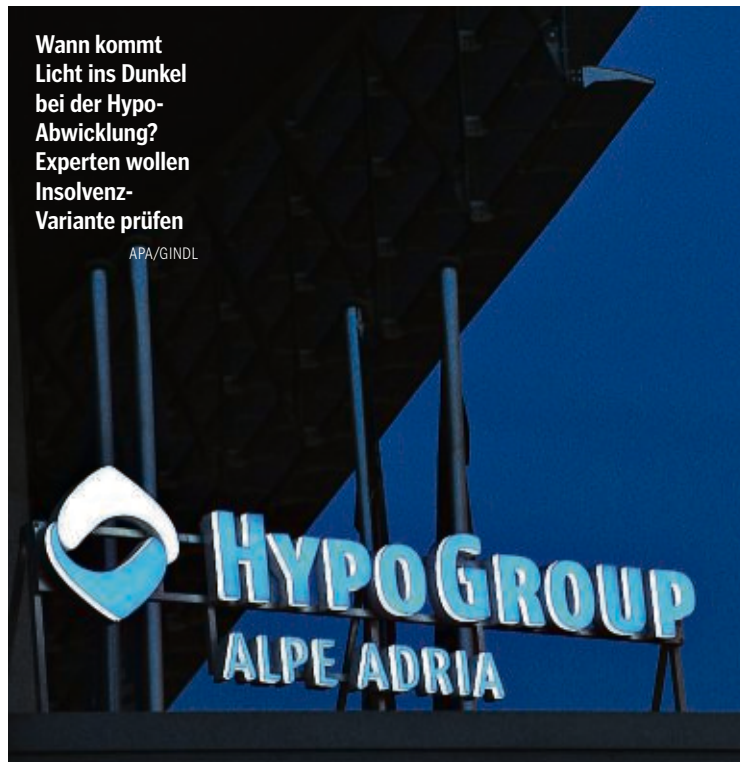
## 28.000

Seiten umfasst der Akt für den Zivilprozess. 32 Verhandlungstage sind vorerst angesetzt. Ob es 2014 ein Urteil gibt, ist offen.

Klagsforderung (50 Millionen Euro) übersteigen. Angesetzt sind vorerst 32 Verhandlungstage. Und zahlen muss am Ende der „Verlierer“ des Prozesses.

### Hypo-Pleite doch Thema?

Neben Vergangenheitsbewältigung vor Gericht dreht sich die aktuelle Debatte um die Zukunft der Hypo. Eine Insolvenz schließt die Regierung ja aus, die Opposition forciert jedoch ein solches Szenario. Und peu à peu wagen sich auch Experten aus der Deckung. Wifo-Chef Karl Aiginger erklärte am Montag, dass man „diese Lösung auch ins Auge fassen“ und eine Insolvenz nicht ausschließen sollte. Einen Schaden für den Finanzplatz Österreich erwarte er nicht. Ähnlich argumentiert im „Standard“ auch Hannes Androsch. Man müsse „Für und Wider abwägen“, allerdings „hätte man das schon seit vier Jahren tun sollen“.



Wann kommt Licht ins Dunkel bei der Hypo-Abwicklung? Experten wollen Insolvenz-Variante prüfen

APA/GINDL

## Die Korruption gedeiht im Süden

Mehr Korruption durch die Krise in der EU. Österreicher sind auf einem Gebiet „Europameister“: Aufmerksamkeiten an Beamte sind „akzeptabel“.

**BRÜSSEL.** Speziell in Süd- und Osteuropa ist Korruption auf allen Ebenen ein Problem. Von großen Bestechungsfällen in Wirtschaft und Politik bis zu kleinen „Aufmerksamkeiten“ der Normalbürger reicht das Spektrum, das die EU-Kommission in ihrem ersten Antikorruptionsbericht aufzeigt. Dabei geht es nicht um Kleinigkeiten, so Kommissarin Cecilia Malmström: Der Schaden durch Korruption wird in der EU auf jährlich 120 Milliarden Euro geschätzt. Malmström nennt ein Beispiel. Bekommt eine Firma einen öffentlichen Auftrag auf un-

redliche Weise, entsteht ein Schaden, weil ein redlicher Konkurrent nicht zum Zug kommt und die Öffentlichkeit entsprechend mehr bezahlen muss.

Nicht unerwartet ist, dass in südlichen Krisenländern das Korruptionsproblem am größten ist. Das zeigen die Untersuchungen der EU-Experten und Meinungsumfragen. In 13 Ländern glauben mehr als 80 Prozent der Befragten, dass man mit Schmiergeld leichter zu öffentlichen Dienstleistungen kommt.

Wie vielen Ländern bescheinigt die EU auch Österreich be-

achtliche Fortschritte im Kampf gegen die Korruption. Besonders hebt sie die Schaffung der Wirtschaft- und Korruptionsstaatsanwaltschaft hervor. Aber es bleibt genug zu tun. Erstaunt wird in Brüssel registriert, dass grenzüberschreitende Korruption trotz der florierenden Ostgeschäfte kaum geprüft wird. In einer Hinsicht sind die Österreicher sogar „Europameister“: Um eine schnellere Amtshandlung zu erreichen, sind nirgendwo sonst in der EU kleine Aufmerksamkeiten so akzeptiert wie bei uns.

JOHANNES KÜBECK, BRÜSSEL

### INTERN



Bahn-Hochburg Steiermark SIEMENS

## Bahn-Konsortium soll von Graz aus gelenkt werden

Großes Interesse: Es geht um 38 Millionen Euro.

**GRAZ.** Österreich zählt in der Bahnindustrie zu den wichtigsten Exportländern der Welt. Ein Zentrum ist die Steiermark, wo etwa das **Siemens**-Weltkompetenzzentrum für Eisenbahnfahrzeuge beheimatet ist. Die **Voestalpine** hat sich erst unlängst am **ACStyria** beteiligt, der ja kontinuierlich um die Bereiche Luft- und Bahntechnik erweitert wird.

Ein weiterer wichtiger Schritt soll nun folgen. Das Grazer Kompetenzzentrum Virtuelles Fahrzeug (Vif) soll ein Konsortium heimischer Firmen anführen, das sich um Fördergelder aus dem EU-Programm „Shift2Rail“ bewirbt. Es geht um 38 Millionen Euro (europaweit 900 Millionen) bis 2020.

Das G'risse ist enorm. In Europa gibt es 100 Interessenten für 30 Plätze. Projektleiter **Aldo Ofenheimer** und Vif-Geschäftsführer **Jost Bernasch** sehen aber gute Chancen für ein österreichisches Konsortium. Man habe sich schon bei der Konzeption des Programms eingebracht.

Für Europa gehe es um Wettbewerbsfähigkeit und die Schaffung eines einheitlichen Bahnmarktes, für Österreich und die Steiermark um eine weitere Stärkung der Bahnindustrie. Schwerpunkte sollen u.a. kosteneffiziente, zuverlässige und leistungsfähige Infrastruktur und Hochleistungszüge sein. „Das Interesse von Industrie und Betreibern an einer österreichischen Beteiligung ist groß“, so Bernasch und Ofenheimer. **Matthias Koch**, Standortleiter von Siemens Rail Systems in Graz, sieht in der Shift2Rail-Initiative immense Chancen. „Programme wie diese können einen wichtigen Innovationsschub bewirken“, so Koch.