

1:0 für den Piccolo

Schoggi-Streit Swissone obsiegt vor Berner Obergericht gegen Toblerone.

ANDREAS GÜNTERT

Ein über hundert Jahre alter Markenriese gegen ein blutjunges Schoggi-Startup: So präsentierte sich Ende 2020 die Lage vor Berner Obergericht. Der Gigant Toblerone (geboren 1908, heute im Besitz des Multis Mondelez/Kraft) hatte den Schweizer Piccolo Swissone (geboren August 2020) vor den Kadi gezerrt. Der Vorwurf: Swissone schade Toblerone aufgrund seiner Ähnlichkeit von Darreichungsform und Name. Im Fachterminus: Rufausbeutung und Verwechslungsgefahr.

Silbenmass und Sinngehalt

Für das Obergericht des Kantons Bern resultierte daraus eine mehrdimensionale Aufgabe. Markenrecht war dabei ebenso ein Thema wie Aspekte der Lautmalerei (Aussprache der Schlussilbe «one») sowie räumliche Geometrie (gezackte Formmarke der Schokolade). Von der Wirkung einzelner Reuleaux-Dreiecke war da die Rede und von der Komplexität der Berg- und Tal-Zackenparade. Behandelt wurden ferner Silbenmass, Sprachwechsel innerhalb eines Wortes, Sinngehalt und Markenklang.

Langer Schoggi-Rede kurzer Sinn: Zum Schluss fiel das Ansinnen von Mondelez, dem Schweizer Startup den Verkauf seines Produktes in der aktuellen Form zu verbieten, durch. Was Vernon Stuber, Gründer und Chef von Cocoa Luxury, der Markenmutter von Swissone, happy macht: «Das Massnahmegesuch von Mondelez wurde vollumfänglich abgewiesen. Es freut uns sehr, dass unsere lange und harte Arbeit nicht vergebens war.» Mondelez gibt sich eher kleinlaut: «Trotz



Ähnlich aufgemacht, aber keine Verwechslungsgefahr: Toblerone fährt Schlappe ein.

dem enttäuschenden Ausgang des Massnahmeverfahrens erkennen die Gerichte die Stärke und den guten Ruf unserer Marke Toblerone und insbesondere die Toblerone-Form an. Wir stimmen der Einschätzung des Gerichts hinsichtlich der Verwechslungsgefahr und sogenannten Rufausbeutung nicht zu.»

Ob man mit der Schoggi-Causa bis vor Bundesgericht gehen will, verrät Mondelez nicht. Nur dies: «Wir behalten uns weitere rechtliche Schritte vor.»

Beim Schoggi-Piccolo sorgt das Urteil für neuen Schwung: «Jetzt können wir

Vollgas geben, ohne dass uns ein Multi den Marktauftritt verbieten kann», sagt Stuber. Man sei mit Swissone «kurz vor dem Abschluss, in den fünfzig grössten Valora-Kiosken gelistet zu werden.» Und das Newcomer-Produkt werde, «so uns das Virus keinen Streich spielt, ab Ende Januar in allen Globus-Filialen drin sein.»

Damit nicht genug. Aktuell entwickle man neue saisonale Geschmacksrichtungen für Swissone und prüfe erste ausländische Anfragen, so Stuber. «Am vielversprechendsten klingt ein Projekt in China; das ist derzeit bei uns in Bearbeitung.»

FREIE SICHT

Grün, aber richtig

REINER EICHENBERGER

Wenn das Coronavirus geht, kommt das Klimavirus zurück. Die Grünen sind schon angesteckt und haben ihren neuen Klimaplan präsentiert: Schweiz klimaneutral bis 2030, keine neuen fossil betriebenen Autos ab 2025, Halbierung des Autoverkehrs bis 2040 mittels elektronischen Roadpricings, mehr Subventionen für ÖV und Velo. Gut, dass die Grünen endlich für das von Ökonomen längst geforderte Roadpricing eintreten. Schlecht, dass sie es so falsch tun.



Wenn die Autos umweltneutral sein müssen und über Roadpricing die von ihnen verursachten Kosten zahlen, gibt es keinen Grund mehr, den Autoverkehr weiter einzuschränken und den ÖV und das Velo zu fördern. Denn der Autoverkehr verursacht dann keine externen Kosten mehr und die Autofahrer haben die richtigen Anreize zu vernünftigem Verhalten. Vielmehr sollten dann die gleichen Regeln für alle Verkehrsteilnehmenden gelten: Alle sollten die von ihnen verursachten Kosten selbst tragen.

Wenn Kostenwahrheit ehrlich und ernsthaft angewendet wird, gehört die Zukunft dem Auto. Für die meisten Mobilitätsbedürfnisse werden sich Autos – genauer: verschiedenste Arten von individuellen oder kollektiven motorisierten Strassenfahrzeugen – als weit überlegen erweisen. Schienengebundener Verkehr ist zumeist viel zu teuer und unflexibel und Veloverkehr viel zu gefährlich. Gemäss amtlichen Zahlen haben ÖV und Velo schon heute vielfach höhere gesellschaftliche Kosten pro Per-

sonenkilometer als das Auto – wenn die Unfall- und Infrastrukturkosten mitberücksichtigt werden. Weil das Auto mit richtigem Roadpricing schnell umwelt-, ressourcen- und platzschonender wird, sind der heutige ÖV und das Velo vollends out. Klar, das Auto hat an manchen Orten nichts zu suchen, etwa in Fussgängerzonen. Das gilt aber auch für schnellen und oft rücksichtslosen Veloverkehr. Zudem ersetzt das Velo zumeist nicht Autos, sondern nur städtischen ÖV und Fussgängerverkehr. Als allgemeines Transportmittel für breite Schichten zu allen Tages- und Jahreszeiten und bei jedem Wetter ist es völlig ungeeignet.

Die heutigen expliziten und impliziten Verkehrssubventionen belaufen sich auf jährlich rund 7 Milliarden Franken für Autos und Lastwagen durch unabgoltene Umwelt-, Lärm- und Unfallschäden; ferner auf 9 Milliarden für den ÖV durch Umwelt- und Lärmschäden und sehr viel öffentliche Finanzierung. Echte Kostenwahrheit bringt der Allgemeinheit also rund 16 Milliarden Entlastung. Mit weniger als 1 Milliarde könnten mit internationalen Kompensationsmassnahmen die gesamten CO₂-Emissionen der Schweiz von jährlich 46 Millionen Tonnen kompensiert werden. So wären wir längst vor 2030 klimaneutral – mit riesigen Nutzen statt der vom grünen Klimaplan verursachten riesigen Lasten. Denn mit den restlichen gut 15 Milliarden könnten die Steuern insbesondere für den Mittelstand massiv gesenkt und wichtige Projekte finanziert werden. Wetten, dass vernünftige Bürgerliche mit diesem Programm die Grünen locker schlagen würden?

ANZEIGE

UND WIE VIELE MILLIÖNCHEN WÜRDDEST DU IN START-UPS INVESTIEREN?

DER GRÖSSTE JACKPOT EUROPAS
REICHT FÜR MEHR.

SWISSLOS

**EURO
MILLIONS**