

## Röhrenblick



AUSBRUCHMATERIAL

### Mit viel Kies zum Paradies

Die neue Alpentransversale Neat verschlingt viel «Kies», insgesamt 24 Milliarden Franken. Sie generiert aber auch eine ganz schöne Menge Kies, über 28 Millionen Tonnen allein im Gott-hardmassiv. Dieses Ausbruchmaterial würde einen Zug der Länge Zürich-Chicago füllen. Das Gestein würde auch ausreichen, gleich fünf Cheopspyramiden zu bauen. Mit dem zerstückelten Granit und Gneis hat man auch gebaut: Ein beträchtlicher Teil des Gesteinsschutts wurde dank einem neuartigen Verfahren so aufbereitet, dass dieser zur Betonherstellung verwendet werden konnte. Er verliess den Tunnel gar nicht erst, sondern wurde für den Innenausbau der beiden Eisenbahnröhren verpflastert.

**3,3 Millionen Tonnen des grauen Felsmaterials entranen jedoch dem dunklen Loch** und lassen seitdem das Reussdelta erblühen. Dies kam den Urnern gleich doppelt zupass: Einerseits entstand so ein kleines Naturparadies, andererseits konnten sie damit eine schwere Sünde der Vorväter vergessen machen. Die Flachwasserzonen im Gebiet der Reussmündung wurden am Anfang des 20. Jahrhunderts durch den intensiven Kiesabbau fast vollständig zerstört. Das Seeufer war der Erosion ausgesetzt und verschob sich 300 Meter landeinwärts – ökologisch wertvolle Lebensräume gingen verloren.

«**Es wurde neues Land geschaffen**», jubelte die Urner Regierungsrätin Heidi Zraggen deshalb nach der Fertigstellung 2005. Die drei Badeinseln «Lorelei» seien weitere Prunkstücke der Erholungszone im Reussdelta, gab sich die Justizdirektorin ganz unbescheiden. Und geriet ins Schwärmen: «Im Sommer können die Besucherinnen und Besucher das einzigartige Gefühl des Insellebens geniessen, und im Winter werden die gefiederten Gäste auf den Inseln rasten.» Die Urner Presse gab sich nicht minder begeistert und titelte «Wie in der Karibik». Nebst den Badeinseln wurden Flachwasserzonen geschaffen und drei Naturschutzinseln aufgeschüttet. Diese erhielten den bedeutungsschwangeren Namen Neptun – der Gott des Meeres in der römischen Mythologie.

**Wahrlich göttlich ist, wie sich die Natur erholt hat.** So wurden bis heute 70 Vogelarten auf den Inseln gesichtet, darunter der seltene Flussregenpfeifer. Über 200 Pflanzensorten siedelten sich im Gebiet der Inselgruppen an, darunter sogar 8 Arten, die auf der Roten Liste stehen.

Gregor Poletti

#### Neat-Eröffnung vom 1. Juni

In einer losen Serie präsentieren wir Erstaunliches, Bizarres und Überraschendes zum längsten Eisenbahntunnel der Welt.

## ABSTIMMUNG SERVICE PUBLIC

# Initianten und Gewerkschafter im

**Die Gewerkschaften legen im Kampf gegen die Initiative «Pro Service public» einen auffälligen Eifer an den Tag. Woran liegt das? Die Initianten werfen den Gewerkschaftern vor, es gehe um Rivalität, Missgunst und die Angst um lukrative Pfründe.**

Falls es am Abstimmungssonntag vom 5. Juni eine Überraschung gibt, dann am ehesten bei der Initiative «Pro Service public». Im Parlament erhielt sie zwar null Stimmen, doch an der Urne könnte sie gemäss bisherigen Umfragen eine Mehrheit finden. Dass die Gegner den Abwehrkampf verstärkt haben, erstaunt daher nicht. Eher erstaunlich ist, dass Gewerkschafter vorausmarschieren und die Initiative forsch schlecht machen. Gemäss der Rhetorik des Gewerkschaftsbunds zum Beispiel würde die Initiative SBB, Post und Swisscom schlicht «vernichten».

Die Heftigkeit überrascht aus zwei Gründen. Erstens zählt der Service public zu den gewerkschaftlichen Heiligtümern. Zweitens sind es alte Freunde, die sich hier befänden. Die Initiative wurde vom Konsumenteninfoverlag

### ABSTIMMUNG

5. Juni 2016

lanciert, der unter anderem «K-Tipp» und «Saldo» herausgibt. Er hatte sich schon früher direkt demokratisch betätigt, als er die Reduktion des Mindestumwandlungssatzes der Pensionskassen mittels Referendum an die Urne brachte und 2010 fulminant bodigte – gemeinsam mit den Gewerkschaften.

#### «Es menschtelt»

Wie erklären sich die Initianten die gewerkschaftliche Gegenwehr? Ihr Sprecher Peter Salvisberg schickt ein Lachen voraus und meint dann vielsagend: «Es menschtelt halt.» Auf Nachfrage nennt er zwei Erklärungsansätze. Zum einen Rivalität und Miss-

gunst: «Ich glaube, die Gewerkschaften und die Linke insgesamt sind ein bisschen sauer, weil wir ein Thema aufgreifen, das sonst zu ihren Kernkompetenzen gehört – und weil sie den Abbau im Service public zugelassen haben.» Gewerkschafter hätten wohl auch Angst vor der Debatte, da sie in den letzten Jahren nicht sehr erfolgreich gewesen seien.

#### Streit um die Auslegung

Zum anderen glauben die Initianten, der Widerstand habe mit wirtschaftlichen Pfründen zu tun. Salvisberg formuliert das so: «Ist es Zufall, dass die Mediengewerkschaft Syndicom von Beginn weg scharf gegen uns geschossen hat und ihr Präsident nun in den Swisscom-Verwaltungsrat gewählt wird?» Damit spielt er auf Alain Carrupt an, der bis im Februar Syndicom-Präsident war und Anfang April in den Swisscom-VR gewählt wurde. Das Amt ist mit mindestens 200 000 Franken im Jahr entschädigt. Allerdings erhält Carrupt davon nur



Initiant Peter Salvisberg

einen kleinen Teil, der Rest geht an die Gewerkschaft (siehe Kasten). Syndicom und Carrupt weisen alle Vorwürfe zurück. Im Einklang mit dem Gewerkschaftsbund beharren sie darauf, ihr Nein zur Initiative sei rein inhaltlich begründet. Gegner und Befürworter legen den Initiativtext diametral verschieden aus. So warnen die einen vor einem folgenschweren «Gewinnverbot» für die Bundesbetriebe, während die anderen beruhigen, Investitionen seien weiterhin möglich, die Initiative stelle aber sicher, dass das Geld im Unternehmen bleibe. Bei den Löhnen bewirkt die Initiative laut ihren Urhebern nur, dass der oberste Chef nicht mehr verdient als ein Bundesrat.

Die Gegner warnen derweil vor einer vollständigen Angleichung der Lohnsysteme an den Bund.

#### Potenzielle Kritiker an Bord

Hinter diesem Streit um die Auslegung des Initiativtexts schwelt ein Konflikt, der tiefer greift. Die Initianten orten generell eine zu grosse Nähe zwischen Bundesbetrieben und Gewerkschaften. Bei SBB und Post schreibt das Gesetz explizit vor, dass Personalvertreter im VR Einsitz nehmen. Dazu sagt Salvisberg: «Ich will niemand etwas unterstellen, aber wenn ich weiss, dass ich später vielleicht einen lukrativen VR-Posten erhalte, verhalte ich mich

**Die Rechnung der Initianten ist so plakativ, dass Gewerkschafter vor Neid erblassen.**



Shatri Ilir überprüft, ob auf der Gepäckablage Abfall herumliegt.



Nzuzi Scheidegger sorgt für Spiegel ohne Spritzer und Flecken.



Im Reinigungsgurt steckt alles, was das Team benötigt: Frisches WC-Papier, Putztücher und -mittel. In der rechten Hand hält

## Trotz mehr Abfall sind die Züge nicht dreckiger

**Die Befürworter der Pro-Service-public-Initiative wollen unter anderem weniger «dreckige Züge». Ein Besuch bei den SBB zeigt: Es wird nicht weniger geputzt als früher. Aber die Passagiere lassen heute viel mehr Abfall liegen.**

Nzuzi Scheidegger, Shatri Ilir und Jose Henry Murillo Ramirez warten am Bahnhof Bern auf den Zug. Sie wollen aber nicht wegfahren, während der Zug hält. Sie alle haben einen grossen Abfallsack in der Hand, eine Schutzbrille aufgesetzt und tragen einen sogenannten Reinigungsgurt. Darin stecken Ersatzrollen WC-Papier, verschiedene Putzmittel, Handschuhe, Putztücher und ein Kratzseisen, damit die Abfallbehälter geöffnet und geleert werden können. «Unsere Reinigungsteams sollen nicht mit den Händen in die Abfallbehälter greifen», erklärt Désirée Keller,

Leiterin Cleaning Team im Bahnhof Bern. «Denn manchmal stecken Spritzen drin.»

Der Regionalzug hält, die Passagiere verlassen die Wagen. Nun muss alles schnell gehen: Zehn Minuten hat das Team Zeit für die Kontrollreinigung, die bei allen Zügen mehrmals täglich vorgenommen wird. Shatri Ilir packt liegen gebliebene Zeitungen in seinen Abfallsack. Nzuzi Scheidegger kümmert sich derweil um ein WC, dessen Wände mit Filzstift verschmiert sind. «Für die Wände reicht die Zeit nicht», sagt Désirée Keller. Dafür nimmt Nzuzi Scheidegger den Boden auf, putzt die WC-Brille und füllt

Papier nach. Schon ist die Zeit um, das Reinigungsteam entsorgt den Abfall in einem Container auf dem Perron und geht weiter zu Gleis 10, wo bald der nächste Zug einfahren wird. Die Arbeit mache ihnen Spass, sagen sowohl Nzuzi Scheidegger als auch Shatri Ilir. Man glaubt es ihnen. Sie wirken fröhlich und sogar ein bisschen stolz darauf, dass die Bahnkunden dank ihnen in saubereren Zügen reisen dürfen.

#### Eine Behauptung ohne Beleg

Sauberer? Die Urheber der Pro-Service-public-Initiative, über die wir am 5. Juni abstimmen, finden, die Züge würden immer schmutziger. Lanciert haben die Initiative die Schweizer Konsumentenzeitschriften wie «K-Tipp» und «Saldo». Sie fordern unter anderem, dass Bun-

desbetriebe wie die SBB ihre Gewinne in die Verbesserung ihrer Dienstleistungen stecken. «Die SBB haben in den letzten Jahren bei der Wagenreinigung massiv gespart», schreiben die Initianten auf ihrer Website.

Ist das so? Da viele verschiedene Einheiten beteiligt sind, können die SBB keine Gesamtsumme zum jährlichen Reinigungsaufwand liefern. Dass sie in den letzten Jahren gespart hätten, stimme so jedoch nicht: «Dies zeigen auch die guten Noten für Sauberkeit und Wohlbefinden in den Zügen, die wir seit Jahren von unseren Kunden erhalten und die wir sonst wohl nicht bekommen würden», sagt Mediensprecherin Franziska Frey.

Peter Salvisberg, Sprecher der Initianten, kann ebenfalls keinen Beweis dafür liefern, dass die SBB

weniger fürs Putzen ausgeben. Er verweist aber auf Umfragen bei Bahnkunden, die zum gegenteiligen Fazit der SBB kommen. Demnach beurteilt jeder Dritte die Sauberkeit der SBB-Toiletten als «sehr schlecht», «schlecht» oder «ungenügend».

#### «Viele Leute sind im Stress»

Unbestritten ist, dass noch mehr Reinlichkeit besser wäre. Aber ist es denn schlimmer geworden mit dem Dreck? Vandalismus, so sagen die Reinigungsleute, gebe es tendenziell mehr. Entscheidender ist aber, dass heute deutlich mehr Leute mit der Bahn reisen. 2005 fuhren noch 800 000 Personen täglich mit den SBB, letztes Jahr waren es 1,21 Millionen. Auch pro Zug sind mehr Leute unterwegs: 128 sind es im Schnitt statt 110 wie vor zehn Jahren. Das