

## Unberechenbare Sicherheitslage

**Luftwaffe** Wegen des neuen US-Präsidenten Donald Trump müsse Europa mehr für seine Sicherheit tun. Das sagte Luftwaffenchef Aldo C. Schellenberg bei einer Rede zum Ustertag 2016.

Die Wahl Trumps wirft laut Schellenberg die Frage auf, ob die USA künftig vermehrt einen isolationistischen Kurs einschlagen werden und wie sie sich in der Nato positionieren. Auf die volle Unterstützung der USA könne sich der Kontinent nicht mehr verlassen. Schellenberg erwartet ausserdem, dass die Schweiz auch zur Stabilität in Europa werde beitragen müssen. Er hält an der bewaffneten Neutralität fest. Die Schweiz sei auch auf neue Bedrohungen wie Cyber-Angriffe vorbereitet, sagte Schellenberg.

Der Ustertag erinnert an den 22. November 1830. Damals forderten in Uster gut 10 000 Männer aus der Zürcher Landschaft mehr Rechte gegenüber der Stadt Zürich und legten so auf friedliche Weise die Basis für den modernen Kanton Zürich. (sda)

## Neue Kontroverse um Kaufvertrag

**Sika** Seit fast zwei Jahren ringen die Sika-Erbenfamilie und der Konzern Saint-Gobain mit der Sika-Führungsspitze um die zukünftige Kontrolle des Zuger Baustoffkonzerns. Die Veröffentlichung der Kaufverträge führt nun zu neuen Kontroversen. Die «Sonntagszeitung» hat gestern den Aktienkaufvertrag vom 5. Dezember 2014 sowie den geänderten Vertrag vom 7. April 2015 auf ihrer Webseite online gestellt. Die Zeitung stellt basierend darauf frühere Aussagen von Saint-Gobain und der Erbenfamilie in Frage.

So warben diese für die Übernahme mit Zusagen des französischen Konzerns, beispielsweise zum Erhalt der Arbeitsplätze. Diese Zusicherungen seien gar nicht bindend, schreibt die Zeitung. Die Erbenfamilie und Saint-Gobain wehren sich in Stellungnahmen gegen die Vorwürfe, die Öffentlichkeit in die Irre geführt zu haben. (sda)

## Samih Sawiris plant VIP-Linien

**Investor** Samih Sawiris will in der Skiarena Andermatt-Sedrun UR/GR künftig VIP-Linien vor den Skiliften einführen. Seine Leute seien zwar noch skeptisch, «aber ich bin dafür», sagte der ägyptische Unternehmer in einem Interview mit dem «Sonntagsblick».

Man müsse den ausländischen Kunden das bieten, was auch die Konkurrenz biete. VIP-Linien, auf denen man nicht mehr anstehen müsse, dafür aber mehr bezahle, gebe es auf der ganzen Welt. Nur in der Schweiz werde eine solche Bevorzugung gegen Geld als unangemessen empfunden. Kritisch sieht Sawiris auch die vielen Gastarbeiter beim Servicepersonal in der Schweiz. Diese würden sich nicht wirklich mit dem Ort identifizieren, an dem sie arbeiten. Überhaupt hätten viele Leute im Schweizer Tourismus «Mühe zu begreifen, dass sie noch viel besser werden müssen». (sda)

# Von wegen Hochgeschwindigkeit

**Gotthard** Mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels rücken die deutsche Schweiz und das Tessin näher zusammen. Doch südlich von Lugano verkehren Eurocity-Züge langsamer nach Mailand als bisher.

Gerhard Lob/Bellinzona

Ab dem 11. Dezember 2016 gilt der neue Fahrplan im Bahnverkehr. Am kommenden Donnerstag informieren die SBB in Zürich über die wichtigsten Änderungen. Bekanntlich betrifft die grösste Veränderung die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels (GBT). Die Reisezeit auf der Nord-Süd-Achse verkürzt sich um rund 30 Minuten. Auch Italienreisende profitieren von der neuen, 57 Kilometer langen Doppelröhre. Zwischen Zürich und Mailand brauchen Bahnfahrer im Eurocity statt der bisherigen 4 Stunden und 3 Minuten fahrplanmässig nur noch 3 Stunden und 26 Minuten – eine Fahrzeitverkürzung von 37 Minuten. Der gleiche Zeitgewinn resultiert zwischen Luzern und Mailand, wobei – mit Ausnahme eines direkten EC – in Arth-Goldau umgestiegen werden muss.

Diese allgemeine Zeitersparnis verschleiert allerdings die Tatsache, dass die internationalen Züge auf dem Teilabschnitt Lugano–Mailand länger unterwegs sein werden als bisher. Während ein in Italien zuschlags- und reservationspflichtiger Eurocity heute in 67 Minuten von Lugano nach Milano Centrale fährt, wird er mit der Fahrplanumstellung für 2017 mindestens 76 Minuten benötigen. Das gilt auch für die Gegenrichtung. Besonders extrem ist der Fall des EC 158 von Mailand nach Basel via Luzern, der nach seiner Abfahrt in der lombardischen Metropole (10.15 Uhr) ganze 86 Minuten bis Lugano benötigen wird – praktisch eineinhalb Stunden für gut 80 Kilometer. Selbst die S-Bahn Tilo (Ticino–Lombardia) mit Halt an allen Stationen auf dieser Strecke ist schneller als der Eurocity und braucht nur 75 Minuten.

Während in ganz Europa Hochgeschwindigkeitsstrecken entstehen und nun auch im Herzen der Schweiz Beschleunigung ansteht, scheint im grenzüberschreitenden Bahnverkehr zwischen Lugano und Mailand die



Ein Waggon steht im Bahnhof Milano Centrale.

Bild: Christian Beutler/Keystone (Mailand, 20. Juni 2013)

Zeit stillzustehen. Mehr noch: Das Rad dreht sich rückwärts. Im Jahr 1964 brauchten die legendären TEE genau 64 Minuten zwischen Lugano und Mailand. In der Ära Cisalpino reduzierte sich die Fahrzeit sogar kurzzeitig – nämlich im Jahr 2005 auf 59 Minuten – zumindest theoretisch, wenn diese pannenanfälligen Neigezüge pünktlich unterwegs waren. Nun werden die Fahrzeiten wieder länger.

### SBB nennen viele Baustellen als Grund

SBB-Sprecherin Roberta Trevisan bestätigt diesen Befund. Sie weist darauf hin, dass es auf diesem Abschnitt viele Baustellen gebe, unter anderem wegen des Ausbaus auf den 4-Meter-Korridor: «Dazu kommt ein kurzer

Halt in Chiasso für die Kontrollen der Grenzwacht.» Besonders problematisch sei aber die Situation im Grossraum Mailand, mit regelrechten Staus auf dem Gleisnetz. Züge könnten nur in bestimmten «Slots» in Milano Centrale ein- beziehungsweise ausfahren. Zudem genießt der Regionalverkehr in Italien Vorrang vor dem Fernverkehr.

Aus diesen Gründen wurden Zeitpuffer eingebaut, um den Fahrplan für die ECs einhalten zu können. Gemäss dem Motto: Lieber fahrplanmässig, aber länger unterwegs sein als mit Verspätung. Nach der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels im Jahr 2021 wird laut Trevisan eine Fahrzeit für die ECs zwischen Lugano und Mailand von 70 Minuten die Regel sein. Das ist immer noch

sechs Minuten länger als mit dem TEE vor über 50 Jahren.

### Petition will Bundesrat zum Alptransit-Projekt drängen

Das Problem mangelnder Infrastruktur-Kapazitäten im grenzüberschreitenden Bahnverkehr sorgt den ehemaligen CVP-Nationalrat, Uni-Professor und Verkehrsexperten Remigio Ratti: «Ich habe den Eindruck, dass man den Personen-Bahnverkehr auf dieser Strecke unterschätzt hat», sagt Ratti. Aber auch für den Güterverkehr, und angesichts der zunehmenden Bedeutung der Mittelmeerhäfen, müssten die Engpässe unbedingt beseitigt werden.

Ratti gehört zu einem Initiativkomitee, das vor wenigen Tagen unter dem Namen «Pro San

Gottardo» eine Petition lanciert hat, um den Bundesrat zur Verwirklichung des ursprünglichen Alptransit-Projekts – von Grenze zu Grenze – zu drängen.

Die bis ins Jahr 2050 eingeforderte Verlängerung von Alptransit zwischen Lugano und der Landesgrenze bei Chiasso sollte gemäss diesem Komitee unbedingt vorgezogen werden, möglichst auf das Jahr 2035. Dasselbe fordert das Komitee für den Ausbau nördlich von Erstfeld in Richtung Deutschland. Aktiv unterstützt wird die Petition auch vom ehemaligen Tessiner SP-Staatsrat Pietro Martinelli: «Es kann doch nicht der Sinn von Alptransit und Gesamtinvestitionen von 22 Milliarden Franken sein, 25 Minuten schneller von Bellinzona nach Zürich zu fahren.»

# Bund prüft Zubrot der Amtschefs

**Kaderlöhne** Erhält ein Verwaltungsangestellter als Vertreter des Bundes in einer Firma zusätzlichen Lohn, darf er einen Teil davon behalten. Nun will der Bundesrat die Regeln aber überprüfen.

35 500 Franken: So viel erhielt Matthias Remund, Direktor des Bundesamts für Sport, für seinen Nebenjob als Präsident der bundeseigenen Pensionskasse Publica im vergangenen Jahr. Die Entschädigung darf Remund behalten, obwohl er als Amtschef bereits einen vollen Lohn erhält. Gemäss Lohntabelle des Bundes verdienen Amtsdirektoren bis zu 320 000 Franken pro Jahr.

Der Bundesrat will die Regeln nun überprüfen – eine Reaktion auf eine Motion von SVP-Nationalrat Peter Keller. «Der Bundesrat ist bereit, die Bundespersonalverordnung zu überprüfen und die notwendigen Anpassungen vorzunehmen», heisst es in der Antwort, welche die Landesregierung in der vergangenen Woche verabschiedet hat. Gesucht sei «eine differenzierte Lösung».

Was das bedeutet, ist offen. Das Personalamt des Bundes gibt mit Verweis auf das laufende Bundesratsgeschäft keine Auskunft über mögliche Änderungen.

Keller ist damit nicht zufrieden. «Der Bundesrat gibt eine unbefriedigende, schwammige

«Der Bundesrat gibt eine unbefriedigende, schwammige Antwort.»

**Peter Keller**  
SVP-Nationalrat

Antwort, welche das Problem nicht löst», sagt der Nidwaldner. Er befürchtet, dass die Prüfung nur eine Beruhigungsspiel sei. Der Bundesrat empfiehlt Kellers Motion denn auch zur Ablehnung und rechtfertigt die bisherige Regelung. Die Ablieferungspflicht sei «seit Jahrzehnten klar geregelt und wird ohne nennenswerte Beanstandungen umgesetzt».

Wenn Angestellte des Bundes in dessen Auftrag bei Dritten eine Funktion ausüben, dürfen sie die Entschädigungen dafür behalten, wenn diese 10 Prozent des Höchstlohns in der betreffenden Lohnklasse nicht übersteigen.

### Regelung mit viel Spielraum

Diese Regelung lässt viel Spielraum. Die relevante Summe wird bei der Berechnung etwa pau-

schal um 40 Prozent gekürzt für Steuern, Sozialversicherungen und Weiteres, Spesenentschädigungen werden ohnehin nicht einbezogen. Zudem kann der Bund auf die Ablieferung verzichten, «wenn er ein wesentliches Interesse an der Tätigkeit hat». Das sei gerechtfertigt, findet der Bundesrat: «Ablieferungspflichtige Tätigkeiten sind für die Angestellten in der Regel mit zusätzlichen Aufgaben, Zusatzaufwand und -einsatz verbunden, die über ihre angestammte Funktion und die normale Arbeitszeit hinausgehen.» Die Mitglieder der Kassenkommission Publica etwa würden die Verantwortung «für die sorgfältige Verwaltung des grössten Pensionskassenvermögens der Schweiz tragen». Dies mache es «vermehrt schwierig, für bestimmte Entsendungen

überhaupt geeignete und gewillte Personen zu finden».

### «Es braucht keinen zusätzlichen Lohn»

Keller hält das für Ausflüchte. «Das Präsidium der Publica ist im Kaderlohnreporting des Bundes mit 15 bis 20 Prozent Arbeitsaufwand ausgewiesen. Es kann mir niemand sagen, dass dieser nur am Wochenende anfällt. Wenn jemand eine Funktion erhält, weil er Angestellter des Bundes ist, gehört sie zu seinen Aufgaben. Dafür braucht es keinen zusätzlichen Lohn», so Keller und verweist auf unterschiedliche Organisationen wie den Gewerbeverband oder die SRG, deren Angestellte Entschädigungen für analoge Mandate abgeben würden.

**Fabian Fellmann**