

Neue Gleisgruben schonend für Rücken und Budget

In der Serviceanlage Muttenz der SBB Cargo arbeitet sich s besser



Eine Etage tiefer. Standorttechniker Bernhard Frei lässt sich in einer Gleisgrube einen Zugapparat zeigen. Fotos Boris Gygax

Von Boris Gygax

Muttenz. Ein dumpfes Klopfen dringt aus der grossen Werkhalle nach draussen. Es hämmert, sägt und zischt einem lautstark entgegen. Und es riecht nach Bremsbelägen. Dieselbe Duftnote, die man auf dem Bahnhofsperron aufschnappt, wenn ein Zug quietschend einfährt. In der Welt von grau-braunen Güterwaggons sind die orange Kluft der Arbeiter und die glühenden Funken des Schweißgeräts die einzigen Farbtupfer. Das heisst, nicht ganz. In den neuen Gleisgruben, von wo die Unterseite der Güterwagen kontrolliert wird, strahlen die frischen Farben noch hell.

Seit gut einer Woche sind die Gleisgruben in der Serviceanlage Muttenz der SBB Cargo in Betrieb. Hier sorgen Mechaniker für die Instandhaltung und Reparatur von Güterwagen. Knapp ein Jahr dauerte der Umbau der Gleisgruben. Zwei bestehende Gruben wurden von knapp einem auf eineinhalb Meter vertieft und zwei neue gebaut. Der Betrieb lief während der Umbauarbeiten weiter.

«Jetzt müssen wir raus»

«Beleuchtung, Notausstieg, Elektro- und Druckluftanschlüsse – alles neu», zählt der Standorttechniker Bernhard Frei stolz auf. Er zeigt auf den Boden. «Das Wichtigste ist aber die Vertiefung. Früher mussten die Handwerker teilweise auf den Knien arbeiten. Das war mühsamer und gefährlicher.» Der Umbau trage zu einer besseren Ergonomie am Arbeitsplatz bei. Auch...

Plötzlich schaut Frei auf. «Jetzt müssen wir raus.» Mit raschen Schritten

steigt er aus der Gleisgrube. Einige Sekunden später öffnen sich die haushohen Tore auf der Ost- und Westseite der Werkhalle, die reparierten Güterwagen setzen sich auf vier Geleisen in Bewegung, der Rangierdienst fährt sie langsam nach draussen. Beschädigte Waggons rücken nach. Sogleich steigen Arbeiter in die Gleisgruben, um sie zu inspizieren. Fliessbandarbeit.

Inbegriff des Büezertums

Rund 45 Handwerker sind in Muttenz beschäftigt. Vorwiegend Schlosser, aber auch Mechaniker, Maschinenbauer und Heizungsmonteur. Die Schicht dauert von 6.30 bis 15.30 Uhr. Die Arbeit: schweisstreibend, schmutzig, schwer – der Inbegriff des Büezertums. So sieht sie jedenfalls aus.

Frei schreitet an den Waggons vorbei, dann dreht er sich um und blickt auf die Kolonne zurück. «Momentan reparieren wir etwa 100 bis 120 Güterwagen pro Woche. Mit den neuen Gleisgruben können wir etwa 185 Waggons schaffen.» Der Umbau soll also nicht nur die Rücken der Büezer schonen, sondern langfristig vor allem auch das Budget von SBB Cargo. «Die Produktivität wird nach und nach gesteigert. Momentan sind wir noch nicht auf diesem Level», sagt Frei. Der Umbau sei dringend nötig gewesen, um den Standort zu stärken. «Wir kämpfen um die schwarze Null. Die Investition von zweieinhalb Millionen Franken war wohlüberlegt.» Ein Ausbau der Tagesschicht sei eventuell nötig – aber «nicht heute oder morgen», so Frei. Er spaziert aus der Halle, wo die Wagen in Kolonnen noch auf ihre Reparatur warten.

Auch im Rangierbahnhof Limmatal, in Lausanne und Erstfeld werden Güterwagen gewartet. Der Baselbieter und der Zürcher Standort sind aber die grössten. Die Instandhaltung macht etwa 60 Prozent der Arbeiten aus. «Beim Gebrauch gehen immer wieder Dinge kaputt. Beispielsweise beschädigen manchmal Gabelstapler den Aufbau des Wagens», sagt Frei. Bremsen, Puffer, Zugapparate, Federn und Radsätze sind Verschleissmaterial und müssen regelmässig ersetzt werden. Knapp ein Drittel der Aufträge betrifft geplante Änderungen an den Waggons, der kleine Rest betrifft präventive Arbeiten.

Lästige Graffiti

Zur Instandhaltung gehört auch das Beseitigen von Schmierereien. Kaum ein Wagon ohne Graffiti, so weit das Auge reicht. «Sind wichtige Markierungen über Art und Inhalt des Waggons übersprüht, müssen wir die bahnamtlichen Anschriften reinigen. Das ist Vorschritt», so Frei.

Wieder bewegen sich die Wagen vorwärts. Alle anderthalb Stunden rücken drei beschädigte Güterwagen pro Gleis nach. «Gehen wir wieder rein», sagt Frei. Die neuen Gleisgruben waren sein letztes Projekt. Der 65-Jährige wird pensioniert. 1999 hat er den Standort von Hanspeter Meyer übernommen, «vom Vater des heutigen SBB-CEO, Andreas Meyer», sagt Bernhard Frei stolz. Er zeigt auf die Kolonne. «Die sind ein- bis zweieinhalb Mal um die Welt gefahren – jetzt sind sie wieder bei uns.» Je nach Modell haben die 13 bis 26 Tonnen schweren Waggons zwischen 30 000 und 100 000 Kilometer im Jahr zurückgelegt.



Schweisstreibend. Ein Arbeiter besetzt eine Delle am Güterwagen aus.



Ersatzteillager. Hinter der Muttenzer Werkhalle lagern neue Radsätze. Auf der Spezialfarbe lassen sich Verschleisserscheinungen besser erkennen.

Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten

Der Kunde ist König – und soll es auch bleiben

Von Daniela Schneeberger

Der Ständerat hat in der vergangenen Herbstsession eine Motion des Tessiner Ständesvertreters Filippo Lombardi überwiesen, die verlangt, dass in unserem Land der Detailhandel das Recht haben soll, seine Läden von Montag bis Freitag zwischen 6 und 20 und am Samstag von 6 bis 19 Uhr offen zu halten. Die Kantone könnten weitergehende Liberalisierungen beschliessen, nicht aber restriktivere Regeln. Der Bundesrat unterstützt diesen Vorstoss. Nun wird sich der Nationalrat mit dieser landesweiten Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten beschäftigen müssen. Als Präsidentin des Gewerbevereins Sissach und Umgebung begrüsse ich diese Liberalisierung ausdrücklich und werde mich auch im Nationalrat dafür einsetzen. Im Vergleich mit unseren Nachbarländern kennen wir die restriktivsten Öffnungszeiten.

Vernünftig liberalisierte Ladenöffnungszeiten geben dem Detailhandel willkommene Flexibilität.

Ich meine, vernünftig liberalisierte Ladenöffnungszeiten entsprechen einem Kundenbedürfnis und geben dem Detailhandel eine willkommene Flexibilität. Es geht nicht darum, dass nun alle Geschäfte von morgens 6 Uhr bis abends 20 Uhr durchgehend geöffnet haben müssen. Vielmehr geht es darum, dass sie in diesem Zeitrahmen dann öffnen können, wenn es für sie wirtschaftlich Sinn macht und vor allem den Bedürfnissen ihrer Kunden entspricht. Eine Liberalisierung ist übrigens auch kein Freipass. Das Arbeitsrecht setzt nach wie vor klare Grenzen; am Arbeitnehmerschutz wird nicht gerüttelt.

Das Einkaufsverhalten unserer Kunden hat sich in den letzten Jahren markant verändert. Das Einkaufen findet vermehrt am Abend und am Wochenende statt. Immer mehr Berufstätige pendeln zum Arbeitsplatz. Nachdem die Läden am Wohnort in der Regel bereits geschlossen haben, wenn man abends nach Hause kommt, muss der tägliche Einkauf dort stattfinden, wo man arbeitet, oder auf dem Nachhauseweg. Unser Land hat sich zu einer Dienstleistungsgesellschaft mit immer flexibleren Arbeitszeitmodellen entwickelt. Mobilität und Flexibilität werden heute gross geschrieben. Entsprechend hat sich auch das Einkaufsverhalten angepasst. Die heutigen Ladenöffnungszeiten entsprechen in vielen Fällen längst nicht mehr den tatsächlichen Bedürfnissen. Heute profitieren vor allem Läden in den Zentren des öffentlichen Verkehrs oder Tankstellenshops. Der Detailhandel in den Dörfern – also der Bäcker oder der Metzger in der Strasse – wird damit klar benachteiligt. Ich bin überzeugt, dass eine Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten auch dem Gewerbe neue Chancen bietet. Darüber hinaus könnten neue interessante Teilzeitarbeitsmodelle und damit zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden. Gerade unseren Läden in der Grenzregion, die unter dem starken Franken und dem Einkaufstourismus leiden, würden sich damit neue Perspektiven eröffnen. Der Detailhandel muss sich den Kunden anpassen und nicht umgekehrt. Doch dazu braucht es liberalere Ladenöffnungszeiten.



Daniela Schneeberger (45) ist Nationalrätin (FDP) und Präsidentin des Gewerbevereins Sissach und Umgebung. Sie ist Treuhänderin und wohnt in Thürnen.

Knatsch um Gemeindeverwaltung

Überparteiliches Komitee will eine Kooperationslösung

Von Kurt Tschan

Meltingen. Die Verwaltung der Gemeinde Meltingen soll massiv abspecken. Ein überparteiliches Komitee verlangt, dass nur noch eine Gemeindegemeinschaft in einem geringen Teilpensum beschäftigt wird. Die übrige Verwaltungstätigkeit soll entweder nach Nunningen oder nach Breitenbach ausgelagert werden.

Eine Mehrheit des Gemeinderates stellt sich dagegen auf den Standpunkt, dass der Service public im Dorf bleiben und ein Treuhandbüro einen Teil der Arbeiten erledigen soll. «Diese Lösung ist am effektivsten», sagt Gemeindepräsident Werner Hänggi. «Wir sparen Geld und sind jeden Tag für die Bevölkerung erreichbar.»

Nach eigenen Berechnungen geht das überparteiliche Komitee davon aus, dass die Kooperation mit einer anderen Gemeinde zu jährlichen Einsparungen von 80 000 Franken führen wird. «Durch können die Steuern von gegenwärtig 139 Prozent um acht Prozent gesenkt werden», ist Initiant Gérard Zufferey überzeugt. Zufferey ist Präsident der Unabhängigen im Dorf und seit dem 1. April 2011 Mitglied des Gemeinderats. Hänggi wiederum bestreitet diese Zahlen. Ohnehin hält er die Lösung mit einem Treuhandbüro für günstiger. Exakte Zahlen nennt er vorerst aber nicht.

Grosse Unterstützung

Die Idee, die Verwaltungstätigkeit zu überprüfen, wurde in der Gemeinde durch die altersbedingten Rücktritte der langjährigen Gemeindegemeinschaft und der Finanzverwalterin aktuell. Die Gemeindegemeinschaft ist bereits im April in Rente gegangen. Die Finanzverwalterin hat im September demissioniert.

Die vom Gemeinderat mit der Reorganisation beauftragte Arbeitsgruppe zerstritt sich aber rasch. Finanzverwalterin und Gemeindegemeinschaft stiegen rasch wieder aus. Die Möglichkeit, ein Treuhandbüro mit Aufgaben zu betrauen, sei von der Arbeitsgruppe gar nicht

geprüft worden, kritisiert Hänggi. Der Vorschlag der Arbeitsgruppe, Teilbereiche der Verwaltung nach Nunningen oder Breitenbach auszulagern, sei deshalb im Gemeinderat mehrheitlich abgelehnt worden.

Als Folge davon gründeten die unterlegenen Mitglieder der Arbeitsgruppe um Gemeinderat Gerard Zufferey ein überparteiliches Komitee. Nach dem Nein durch den Gemeinderat sollte das Volk an einer ausserordentlichen Gemeindeversammlung direkt befragt werden. Am 25. Oktober wird der Souverän über die Frage entscheiden, ob Finanzverwaltung und Gemeindegemeinschaft nach Nunningen oder Breitenbach ausgelagert werden. Nötig gewesen wären 90 Unterschriften, wie Zufferey sagt. «Nachdem 170 Stimmberechtigte unser Begehren unterzeichnet hatten, haben wir die Unterschriftensammlung frühzeitig abgebrochen», ergänzt er. «Wir sind deshalb überzeugt, dass unser Begehren von einer klaren Mehrheit im Dorf mitgetragen wird.»

Viel Zündstoff

Die Kosten der Gemeindeverwaltung beliefen sich gemäss Angaben des Komitees 2011 auf rund 230 000 Franken. Die Auslagerung soll die Kasse um 70 000 Franken entlasten, eine Pensenkürzung der neu angestellten Gemeindegemeinschaftin würde weitere 10 000 Franken Kostenersparnis bringen.

Gemeindepräsident Hänggi dagegen ist der Auffassung, dass die Gemeindegemeinschaftin mit ihrem aktuellen 50-Prozent-Pensum in der Lage sein wird, tägliche Öffnungszeiten zu garantieren und neben ihrer direkten Arbeit für den Gemeinderat auch die AHV-Zweigstelle, die Kommunikation, das Versicherungs-, Vertrags- und Wahlwesen sowie die Organisation von Anlässen zu übernehmen. Hänggi kämpft deshalb gegen die Vorschläge des Komitees. Er will auch an der Informationsveranstaltung des Komitees vom 18. Oktober teilnehmen. Auch Zufferey geht davon aus, dass an diesem Tag heftig über die Sache gestritten wird.