

TÄGLICH DAS
NEUSTE AUS
DER REGION.

WB | NEWS

Walliser Bote



www.1815.ch

Redaktion Telefon 027 948 30 00 | Aboservice Telefon 027 948 30 50 | Mediaverkauf Telefon 027 948 30 40

Auflage 18 753 Expl.



Wallis

Auf guter Fahrt

ASTAG Oberwallis-Präsident Fridolin Seiler beschäftigt primär das Kabotageverbot. | Seite 3



Kultur

Neues Album

Stefanie Heinzmann gibt Einblick in ihr neuestes Album «All we need is love». | Seiten 6/7



Sport

Einbruch

1:2 – Acosta brachte den FC Naters in Front und erlebte danach mit diesem einen Einbruch. | Seite 16

INHALT

Wallis	2 – 12
TV-Programme	8/9
Traueranzeigen	10
Sport	13 – 18
Ausland	19/22
Schweiz	21
Wohin man geht	23
Wetter	24

Fussball | GC-Fans sorgen im Stade de Tourbillon für einen Spielabbruch. Ein Skandal

Feuer im Haus



Gefährlich. Sicherheitsleute müssen am Samstagabend in Sitten immer wieder Feuerwerkskörper löschen. | Seite 15

FOTO KEYSTONE

KOMMENTAR

Ohnmacht ist das falsche Rezept

Wer am Samstagabend im Stade de Tourbillon war und Fussball sehen wollte, bekam einen Skandal serviert. Sogenannte Fans aus dem GC-Sektor warfen Leuchtpetarden aufs Feld, so lange, bis der Schiedsrichter die Partie zu Recht abbrach. Sie liessen sich nicht von der eigenen Mannschaft und schon gar nicht vom Management besänftigen. Hier offenbarte sich ein tiefer Riss zwischen einem Klub und seinen Fans. Der Fall mag erneut belegen, dass Fanpolitik zu einem Kernanliegen gehört. Wer sie vernachlässigt, der droht daran zu zerbrechen. Dahinter mag sich zwar ein klubinterner Zwist verstecken, aber er wird in der Öffentlichkeit ausgetragen und ist deshalb von klubübergreifender, nationaler Bedeutung. Es kann morgen gut und gerne einen anderen Klub treffen. GC-Boss Stephan Anliker sprach noch am Abend von «Ohnmacht». Sitten hat gezeigt, es ist nicht Zeit für Ohnmacht. Ganz im Gegenteil. Es ist Zeit für harte Massnahmen, denn unkontrollierte Aktionen mit 2000 Grad Celsius kommen krimineller Energie schon verdächtig nahe. Es darf nicht sein, dass der Fussball zu einer Geisel von Chaoten wird. Aber das ist leichter gesagt als getan. Christian Constantin schlägt vor, Gästefans den Eintritt in die Fussballstadien zu verbieten. Ob das ein taugliches Rezept ist? Wer kann Fussballfans das Reisen verbieten? Auch das ist Ohnmacht. **Roman Lareida**

Erschmatt | Oberwalliser Tambouren- und Pfeiferverband

Erschmatt im Blick



Das Oberwalliser Tambouren- und Pfeiferfest wird in diesem Jahr in Erschmatt stattfinden.

An der Delegiertenversammlung des Oberwalliser Tambouren- und Pfeiferverbands wurde bereits ein Blick auf das Wochenende vom 14. bis 16. Juni geworfen. Unter dem Motto «Chleis Dorf, grossus Fäsch» wird in Erschmatt drei Tage lang getrommelt und gepfiffen, was eine Menge an Planung nötig macht.

An der DV wurde zudem die Forderung laut, dass das nächste Eidgenössische Tambouren- und Pfeiferfest eigentlich im Oberwallis stattfinden müsste. | Seite 2

Konzentriert. Die Tambouren von Erschmatt an der DV.

FOTO WB

Naters | Lokführerverband zu Gast

Bähnlersorgen



Harsche Kritik. Laut Hubert Giger wird der Digitalisierungshype für Partikularinteressen missbraucht. FOTO WB

Anlässlich seiner GV tagte der Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter am Samstag im Zentrum Missionne.

Den Verband plagen Personalsorgen. Konkret gibt es zu wenig Lokführer. Unter anderem mit

neuen Schichtmodellen will der Verband nun Gegensteuer geben. Weiter kritisiert Verbandspräsident Hubert Giger Digitalisierungsprozesse in der Branche, die nicht den Kunden und dem Bahnbetrieb, sondern Lobbyisten in eigener Sache nutzen würden. | Seite 3

RENAULT TAGE:
21.–23. März.

Profitieren Sie von attraktiven Angeboten. Mehr Infos im beigelegten Renault Magazin und auf renault-tage.ch



RENAULT
Passion for life

Verkehr | GV des Verbands der Schweizer Lokomotivführer und Anwärter (VSLF) in Naters

Kein Bubentraum mehr

NATERS | Im Beisein von Nationalrat Franz Ruppen tagte die GV des VSLF am Samstag im Zentrum Missione. Verbandspräsident Hubert Giger übte in seinem Jahresbericht harsche Kritik an der Digitalisierung und machte auf den Lokführermangel in der Schweiz und im Ausland aufmerksam.

OK-Präsident Christian Michel seinerseits begrüßte die zahlreich erschienenen Gäste und führte durch den Tag. Für die musikalische Umrahmung sorgten derweil eine Dudelsackformation sowie Z'Hansrüedi inklusive einer Fahnen-schwinger-Einlage.

Akuter Personalmangel

Zwischendurch wurde es aber wieder ernst. So legte etwa der deutsche Gastredner Alexander Gabsch, Vorsitzender der GDL, Ortsgruppe Haltingen, die Personalproblematik in der Branche dar: «Die Probleme in Deutschland und der Schweiz sind fast identisch. In meiner Heimatregion, dem Rheinland, muss die Nord-West-Bahn infolge Personalmangel schon ganze Monate auf Busbetrieb umstellen. Weiter fallen in Deutschland alleine bei DB Cargo durchschnittlich 80 Güterzüge aus demselben Grund aus.» So wolle die Deutsche Bahn im Laufe der nächsten Jahre mehr als 20000 neue Mitarbeiter einstellen. Ferner müsse man als Vereinigungen von Arbeitnehmern die Rahmenbedingungen, Sozialpartnerschaften sowie das Entgelt verbessern.

Sven Flore, CEO der SBB Cargo International AG, ist überzeugt, dass der Lokführerberuf Zukunft hat, wie er in seinem Vortrag festhielt: «Dafür braucht es flexiblere Schichtmodelle, abgestimmt auf die unterschiedlichen Le-

bensphasen, mit entsprechender Wahlfreiheit.» Gleichzeitig müssten die Lohnunterschiede zwischen den Ländern reduziert werden, um falsche Anreize zu vermeiden. Letztlich müsse attraktiv vergütet, wer im Kampf um Talente bestehen wolle.

Digitalisierung als Arbeitsplatzvernichter?

Ferner wünscht sich Flore für den internationalen Bahnverkehr eine einheitliche Sprache und schlägt Englisch vor: «Das wäre die fairste Lösung, so müssten alle gleich viel lernen.»

Punkto Digitalisierung wird diese von manchen als Arbeitsplatzvernichter wahrgenommen. Auch unter den Lokführern, weil die Züge in Zukunft vollautomatisch fahren könnten. Flore sieht dem gelassen



«Die Digitalisierung muss wieder den Kunden zugutekommen und nicht Projektgruppen und Lobbyisten in eigener Sache»

Hubert Giger, Präsident VSLF

entgegen: «Sicher, der Führerstand wird in 10, 15 Jahren anders aussehen als heute. Doch es wird auch nicht anders sein als heute bei den Flugzeugen.»

Schon heute könnten diese via Autopilot starten, fliegen und landen. Trotzdem sassen nach wie vor Piloten im Cockpit. Das werde auch bei der Bahn nicht anders sein. Weil da einfach zu viel passieren und man nicht alle Ereignisse mit Sensoren überwachen könne. Insofern ist Lokführer ein Beruf mit Zukunft, ist Flore überzeugt.

Mehr Werbung für Lokführer machen

Aktuell leidet die Branche jedoch unter akutem Personalmangel. Einst standen in jedem Kinderzimmer Modelleisenbahnen und Lokführer war der Bubentraum schlechthin. «Die Modelleisenbahnen sind aus den Kinderzimmern verschwunden. Und mit ihnen der Wunsch der Kinder, Lokführer zu werden», bedauert Flore. Was aber zum Teil auch nicht verwunderlich sei. In Deutschland sei es nicht ehrenvoll, für die Bahn zu arbeiten. Weil man jeden Tag mit schlechter Presse und frustrierenden Ereignissen konfrontiert werde. Die Gehaltsstruktur müsse sich wieder auf ein Niveau begeben, auf dem man eine Familie ernähren könne. So wie in der Schweiz, wo das Lohnniveau sehr attraktiv sei. Dort sei man auch stolz, Eisenbahner zu sein. Wobei die Gewinnung von neuen Fachkräften auch in der Schweiz ein reelles und schon jetzt vordringliches Problem darstellt, wie Verbandspräsident Hubert Giger in seinem Jahresbericht festhält. Er appelliert an die 4000 Lokführer in der Schweiz, in ihrem Bekanntenkreis mehr positive Werbung für ihren Beruf zu machen.

Rück- statt Fortschritt

Und da sind wir wieder bei den Arbeitsbedingungen, dem unregelmässigen Dienst, der Entlohnung und der kommunizierten Automatisierung. Aus der baldigen Vollautoma-



Im Wandel. Sven Flore, CEO der SBB Cargo International AG: «Die Modelleisenbahnen sind aus den Kinderzimmern verschwunden. Und mit ihnen der Wunsch der Kinder, Lokführer zu werden.» FOTOS WB

tisierung der Züge (GoA4) wurde mittlerweile ein wenig kleinlaut eine Teilautomatisierung (GoA2) bis voraussichtlich 2040 – vielleicht. GoA2 bedeutet, dass der Lokführer immer noch im Führerstand sitzt, aber seine Arbeit nicht mehr machen darf. «Wo hier ein Fortschritt erkennbar sein soll, erschliesst sich uns beim besten Willen nicht», so Giger. Die Nachwuchsgewinnungen könne es jedenfalls nicht sein.

Mit der neuesten Technologie ETCS Level 2 wurden mindestens zehn Prozent der Kapazität auf den Strecken vernichtet. Für Milliarden von Franken. «Dabei sollte doch die Digitalisierung eigentlich die

Dinge vereinfachen und nicht Zugfahren derart verkomplizieren, dass Produktivität und Kapazität verloren gehen», gibt Giger zu bedenken. Es seien schlicht zu viel Geld und zu viele Partikularinteressen von Firmen im Spiel, die sich mit dem Digitalisierungshype eine goldene Nase verdienen und langjährige Abhängigkeiten schaffen würden.

Der Verbandspräsident nennt weitere Neuerungen wie etwa Sopre, RailOpt, ivuRail oder CAROS, die dem Bahnbetrieb ebenfalls mehr geschadet als genutzt hätten: «Viele Vorgesetzte und Verantwortliche glauben immer noch, dass mit Durchhalteparolen und Software-Updates alles wieder

ins Lot kommt. Sie täuschen sich. Auch wenn alle Parameter korrigiert werden, alle Einstellungen stimmen und rückwirkend alles kontrolliert wurde: Das Vertrauen des Personals in die Systeme ist nicht mehr vorhanden.»

Giger erinnert an die Apollo-11-Mission, wo die Amerikaner mit einem 36-Kilobyte-Rechner auf den Mond geflogen sind: «Der Rest war menschliche Kompetenz, der Wille zur Zusammenarbeit und nicht zuletzt das Vertrauen aufeinander.» Die Digitalisierung müsse wieder den Kunden zugutekommen und nicht internen Projekten, Projektgruppen und Lobbyisten in eigener Sache. **mk**

Transport | 59. Generalversammlung des Nutzfahrzeugverbands, Sektion ASTAG Oberwallis, in Brig-Glis

Engagiert und sicher ans Ziel

BRIG-GLIS | Verbandspräsident Fridolin Seiler kann befriedigt auf das Jahr 2018 zurückschauen. Es gelte aber weiterhin, den Fokus nicht zu verlieren und die künftigen Schwierigkeiten ins Auge zu fassen.

Vorherrschendes Thema war das Kabotageverbot, also das Verbot von Transportdienstleistungen innerhalb der Schweiz durch ausländische Verkehrsunternehmen. «Wenn dieses Gesetz fällt, stehen wir Transporteure vor dem Aus», sagte Verbandspräsident Fridolin Seiler vor den rund hundert angereisten Mitgliedern. Der Kostendruck, der durch das Eindringen ausländischer Unternehmen in die Schweiz entstehen würde, wäre das Todesurteil für die einheimischen Unternehmen.

Aktuell wird Kabotage noch gebüßt, deshalb dankte Seiler im gleichen Atemzug für die

Anstrengungen vonseiten des Kantons und der Polizei: «Die Kontrollen sind gut und die Bussen angemessen», sagte er.

«Fällt das Kabotagegesetz, stehen wir Transporteure vor dem Aus»

Fridolin Seiler
Präsident Sektion ASTAG
Oberwallis

Bruno Abgottsson, Chef der Dienststelle für Strassenverkehr und Schifffahrt (DSUS), informierte in seiner Ansprache, dass der Bussenkatalog überarbeitet worden sei. Obwohl von einem Katalog nicht wirklich die Rede sein könne, sondern eher von «Bussenberei-

chen», wie er sagte. Schliesslich müsse im Falle eines Vergehens ein Richter die Busse anhand diverser Kriterien wie Lohn, Vermögen, Zivilstand, u.ä. des ausländischen Lastwagenchauffeurs eruieren.

Neben dem Kabotageverbot sprach der angereiste Zentralpräsident und Nationalrat Adrian Amstutz auch andere Probleme der Branche an: So müssten der Fahrer-mangel, die Nachwuchsrekrutierung, aber auch Probleme mit neuen Technologien zügig und konsequent angepackt werden. «Wir müssen zusammenstehen», sagte er, «denn in Zukunft wird es nicht einfacher.»

Ein Dorn im Auge waren Amstutz auch die Jugendlichen, die zurzeit für den Klimaschutz auf die Strasse gehen. Diese würden nicht auf Konsumgüter verzichten wollen, die sie auf Zalando und vergleichbaren Online-Shops für wenig Geld kaufen, «aber die Transporte der Waren möchten



Auf guter Fahrt. Ein Teil des Vorstands der Sektion ASTAG Oberwallis um Verbandspräsident Fridolin Seiler (ganz links) mit der neu geweihten Fahne. FOTOS WB

sie aus Klimaschutzgründen verhindern.» Das ergebe keinen Sinn, so Amstutz.

Philipp Matthias Bregy, der neu in den Nationalrat nachgerückt ist, schoss ebenfalls Spitzen gegen die Klimastreiks: «Ich hätte auch gegen alles protestiert, um an einem Freitag-

nachmittag nicht in die Schule zu müssen», sagte er. Er relativierte seine Aussage aber umgehend: «Wir müssen diese Ängste ernst nehmen», sagte er. Es brauche Massnahmen zum Schutz des Klimas, diese dürften aber nicht in Benzinpreiserhöhungen oder neuen Abga-

ben für Transportunternehmen gipfeln, sagte Bregy. Denn damit würden insbesondere Berg- und Randregionen bestraft. Auch am Kabotageverbot möchte Bregy festhalten, da dieses Arbeitsplätze sichere und die Sicherheit auf den Strassen erhöhe. **awo**