



von Rolf Amgarten

Im Jahr 2008 kam der grosse Schock: das Cargo-Management hatte mit dem Einverständnis der SBB-Oberen die Schliessung des traditionellen Industriewerks in Bellinzona beschlossen und der damals für Cargo AG zuständige Manager Nicolas Perrin hatte persönlich die Kündigungsschreiben ins Werk in der Kantonshauptstadt mitgebracht und sich damals komplett verrechnet. Die Kündigungen landeten im Papierkübel und der Streik der damals noch 450 *Officinisti* begann. Wenig Erfolg stellten ihnen die Medienschaffenden in Aussicht. Doch es war Wahljahr: Die neuen Gemeindepolitiker sollten bestellt werden. Und fast alle gaben sich in den bestreikten *Officine* die Klinke in die Hand: Regierungsräte, Kantonsparlamentarier und Parteikandidaten für die Gemeindevahlen sowie die meisten Tessiner Deputierten in Bern. Selbst der damalige Bischof hielt eine Messe ab. Schon lange nicht mehr sah der 1. Mai so viele Teilnehmende in Bellinzona wie damals: über 8'000 Menschen. Mehr als in traditionellen Umzugsstädten der Deutschschweiz. Tatsächlich mussten die SBB-Oberen zurückkrebsen und den *Officine* gar eine rosige Zukunft mit neuen Investitionen in Aussicht stellen. Ob das Staatsbetriebsmanagement diese Unbotmässigkeit der Belegschaft langfristig goutieren würde, war allerdings fraglich. Eigentlich wollten die SBB nach der Schliessung das Werk in Yverdon aufwerten und beim privaten Güterzughersteller, der Ferriere Cattaneo AG, rund die Hälfte des entlassenen Personals zu privatrechtlichen Verträgen unterbringen.

Elf Jahre danach

Im Schwung dieser Zeiten der Firmenschliessungen, Entlassungen und Neustrukturierungen kam im Jahr 2008 gar in kürzester Zeit eine Volksinitiative mit fast 15'000 Unterschriften (benötigt werden 10'000) zusammen. So schnell der Volkswille zusammenkam, so lange dauerte seine Umsetzung in der kantonalen Kanzlei. Am 19. Mai wird über diese Vorlage mit dem Namen "Giù le mani dalle Officine" abgestimmt. Die Kantonsregierung, die Mehrheit des Grossen Rats und die Mehrheit des Politestablishments fordern die Stimmberechtigten zur Ablehnung auf. Der Grosse Rat fasste seine Abstimmungsempfehlung gegen die Volksinitiative am 20. Februar mit 42 Ja gegen 16 Nein bei 7 Enthaltungen. Im 90-köpfigen Rat waren demnach 25 gewählte Volksvertreter nicht im Saal anwesend. Man befürchtet, dass damit das 360-Millionen-Projekt für eine neue SBB-Werkstätte in Arbedo-Castione (siehe auch Rubriken rechts) verhindert und gar eine Abwanderung aus dem Südkanton als Reaktion der SBB zu erwarten sei. Die Gegner einer Schliessung der bestehenden Werkstätten in Bellinzona wiederum befürchten, dass dieses Projekt gar nie komme und als Vorwand für die ersatzlose Schliessung von Bellinzona zu wer-



Streikführer und Komitee-Vorstand Gianni Frizzo ist von der Politik enttäuscht und hält zum alten Werkstätten-Standort (im Hintergrund)

Über die Zukunft der **SBB-Officine** wird im Mai abgestimmt

INDUSTRIEWERKE KOMMEN VORS VOLK

ten sei. Auch würden in der laut Aussagen der SBB bis ins Jahr 2026 entstehenden neuen Anlage lediglich 200 bis 230 der bisher noch in Bellinzona arbeitenden rund 400 Angestellten übernommen. Ein unerbittlicher Konkurrenzkampf innerhalb der Belegschaft sei damit vorprogrammiert. Unklar sei auch, zu welchen Bedingungen dann die neuen Mitarbeiter Verträge erhalten werden. Der Graben scheint also unüberbrückbar. Ein Referendum gegen die 100 Millionen, welche der Grosse Rat als Beitrag des Kantons an die neue SBB-Werkstätte genehmigt hatte, scheiterte daran, dass zu wenige Politikkräfte und Verbände sowie Bürgergruppen bereit waren, sich dafür einzusetzen (siehe auch Rubrik rechts oben).

Worum es geht

Die Volksinitiative "Giù le mani dalle Officine" verlangt eine Forschungs- und Produktionsstätte für

den öffentlichen Verkehr und verlangt mit der Schaffung eines neuen Gesetzes "die Einrichtung eines technisch-industriellen Pols im Sektor des öffentlichen Transportwesens und des Schienenmaterials", eine Art Hochschule des Schienenverkehrs mit Beteiligung der öffentlichen Hand, wo die neusten Erfindungen auch gleich praktisch umgesetzt werden und Innovation möglich würde. Andere sprachen von einer Art Silicon Valley des Schienenverkehrs. Würde diese Vorlage von der Mehrheit der Stimmberechtigten angenommen, müsste sie auf folgenden Prinzipien fussen: Der Innovationspark müsste auf dem aktuellen Standort der SBB-Industriewerke von Bellinzona im Sinne des kantonalen Gesetzes zur Förderung der ökonomischen Innovation zu stehen kommen. Dieses Areal müsste in den kantonalen Richtplan als Zone des öffentlichen Interesses aufgenommen werden. Für den Innovati-

onspol müsste eine Unternehmung des öffentlichen Rechts geschaffen werden, die in Partnerschaft zwischen dem Kanton Tessin und der SBB entstünde. Bund, Tessiner Gemeinden und der Nachbarkanton Graubünden könnten sich an der Bildung des Unternehmens beteiligen. Für die Belegschaft wäre ein Kollektivvertrag gültig wie jener der damaligen SBB Cargo AG. (Damals war SBB Cargo der direkte Arbeitgeber und nicht nur Auftragsgeber.) Und letztlich wird darin verlangt, dass, sollte die Bundesbahn bei diesem Projekt nicht mitmachen wollen, der Kanton auf Enteignungsmassnahmen zurückgreifen kann. Also ziemlich starker Tobak. Denn mit der Realisierung einer solchen Innovationsstätte wäre einerseits die Aufhebung dieses Areals vom Tisch und eine neue Anlage in Arbedo-Castione kaum zu verwirklichen. Damit erklärt sich auch die aktive öffentliche Debatte und mediale Präsenz des Themas.

Enttäuschter Zweckoptimist

Der Streikführer von 2008 und heutige Vorstand des Vereins "Giù le mani dalle Officine", Gianni Frizzo, zeigt sich zuversichtlich, dass die Bevölkerung verstehe, dass es hierbei um ein gemeinsames Anliegen und um öffentliches Gut gehe, das verschert werden soll. Enttäuscht zeigte er sich anlässlich der Debatten des Grossen Rats dazu. "Da entscheidet eine Gruppe von Politikern über ein Gemeingut wie die Officine, währenddem wir mit unserer Initiative auf etwas zurückgreifen müssen, das schon längst gar gekocht sein sollte. Ich zweifle ernsthaft am Funktionieren der Demokratie im Tessin." Er hofft, dass sie wie im Jahr 2008 nochmals gewinnen werden. Das Initiativkomitee signalisierte denn auch keinerlei Bereitschaft, seine Volksinitiative zurückzuziehen. Das Movimento per il Socialismo, welches die Streikenden immer unterstützt hatte, sieht in der Annahme der Initiative die einzige Möglichkeit, die Schliessung der Industriewerke zu verhindern.



Hier sollte bis 2026 die neue SBB Werkstätte entstehen

Mit einer Bittschrift für Region und Bauern

Der Tessiner Bauernverband und die Gemeinden der unteren Leventina wollten nicht mitmachen bei einem allfälligen Referendum gegen den beschlossenen kantonalen Kredit von 100 Millionen Franken als Beitrag an das geplante SBB-Werkstätten-Projekt in Arbedo-Castione. Dort soll ein "modernes Industriewerk" als Ersatz für das dann zu schliessende Werk in Bellinzona entstehen, wie SBB und die Kantonsverantwortlichen es möchten. Hingegen gelangen sie mit einer Petition an den Kanton, für die bis zum 30. April Unterschriften gesammelt werden. Darin wird für das wegen dem neuen Projekt in Arbedo dort wegfallende Landwirtschaftsland eine qualitativ entsprechende Kompensation verlangt. Bauern und Gemeinden fordern, dass sie in die Planung involviert werden. Bisher gebe es nur vage Versprechen und keinerlei Studie darüber, mit welchen Böden kompensiert werden soll. Für die untere Leventina, die sich in Bodio als Standort für die neuen Werkstätten beworben hatte, soll ein Entwicklungsprojekt für Bodios stillgelegte Industriezone zusammen mit Vertretern der Regionalpolitik zusammengearbeitet werden. Und die Personenzugsverbindung bis nach Biasca soll endlich ausgebaut werden. **ra**

Generelles Ja aus Bern für neue Werkstätten

Ende Februar hat das Bundesamt für Verkehr grundsätzlich grünes Licht für das Projekt der neuen SBB-Werkstätten auf dieser Gotthardseite gegeben. Die SBB hatte im Juni 2018 den Antrag gestellt, bei Castione auf rund 150'000 Quadratmetern Land für rund 360 Millionen Franken eine neue Einrichtung bis ins Jahr 2026 zu realisieren. Dies als Ersatz für die geplante Schliessung der bisherigen Werkstätten in der Nähe von Bellinzona. Auf dem dortigen Areal soll ein Wohnquartier in Bahnhofsnähe entstehen sowie eine Forschungsstätte für den Schienenverkehr. Das Gelände wurde einst vom örtlichen Patriziat den Bundesbahnen überlassen. Die Stadt Bellinzona hilft bei der Realisierung der neuen Werkstätten mit 20 Millionen Franken mit und erhofft sich den Zugang zum künftigen Bauland. Allerdings verlangt das zuständige Bundesamt für Verkehr von den Projektierern des neuen Areals in Arbedo bald ein detailliertes Projekt, eine Machbarkeits- und Umweltverträglichkeitsprüfung sowie klare Angaben darüber, wie man die bisherigen Eigentümer entschädigen und das für den Bau benötigte Bauernland kompensieren will. Ob sich die Eigentümer so leicht enteignen lassen, steht noch in den Sternen. **ra**