



Bild: Urs Flüeler/Keystone

les Land, auch die Wahl der Schweiz in den UNO-Sicherheitsrat am 9. Juni sorgte für viel Gesprächsstoff. Was erhoffen Sie sich davon, Frau Gmür?

Gmür: Der UNO-Sicherheitsrat besitzt die Hauptverantwortung für die Wahrung des Weltfriedens und der internationalen Sicherheit. Ich finde es richtig, dass sich die Schweiz beteiligt. Gespräche führen und den Dialog suchen, das tut der Sicherheitsrat. Also genau das, was Franz Grüter auch will.

Das klingt doch gut, Herr Grüter.

Grüter: Ich habe mich sehr pointiert gegen diesen Beitritt geäußert. Aus neutralitätspolitischer Sicht halte ich das für einen grossen Fehler. Im UNO-Sicherheitsrat wird unter anderem über Krieg und Frieden entschieden. Das Sagen haben die Grossmächte USA, China und Russland mit ihrem Veto. Die Schweiz hat dort nichts verloren und ich bin froh, dass sie nur für zwei Jahre dabei ist.

Gmür: Bei den Veto-Mächten hat Franz Grüter absolut recht, sie können jederzeit ihr Veto einlegen und deshalb sind die Ergebnisse auch nicht immer so erfolgreich wie erhofft. Man sieht dann aber auch, wie die Mehrheitsverhältnisse sind. Der UNO-Sicherheitsrat hat die einzige und alleinige Aufgabe, den

Weltfrieden zu garantieren oder wenigstens wieder einigermaßen herzustellen. Dass wir uns als neutrales Land beteiligen, finde ich einen guten Entscheid.

Bundesrat Ignazio Cassis will die Neutralität neu ausrichten und den Bericht von 1993 überarbeiten. Unter anderem sollen künftig Manöver mit der Nato auf Schweizer Boden und Waf-

«Sanktionen sind ein anderes Wort für Kriegsmassnahmen ohne Waffen.»



Franz Grüter
Luzerner SVP-Nationalrat

fenlieferungen über Drittstaaten ermöglicht werden. Franz Grüter, Ihre Definition von Neutralität scheint nicht mehr zeitgemäss.

Grüter: Dieser Bericht gelangte offenbar an die Presse, ist aber noch nicht bei uns in der Kommission. Ich weiss daher nicht, was der Bundesrat genau will. Jedoch würde diese «kooperative Neutralität», wie sie Cassis nennt, eine weitere Verwässerung der Neutralität bedeuten und wäre so sicher nicht akzeptierbar. Die Neutralität der Schweiz ist ein zeitloser Wert.

Gmür: Unsere Neutralität lässt sehr viel Spielraum zu und ich bin gespannt auf diesen Bericht. Grundsätzlich macht eine gewisse Kooperation mit der Nato Sinn, ohne selber Mitglied zu werden.

Nato-Manöver auf Schweizer Boden würden aus Ihrer Sicht die Schweizer Neutralität also nicht tangieren?

Gmür: Dass man grundsätzlich gemeinsame Übungen, auch auf Schweizer Boden, macht, finde ich sinnvoll. Im Kriegsfall sind wir ein Teil von Europa – ob uns das passt oder nicht – und müssen einen Schutzschirm über alle Länder bilden. Wenn eine Zusammenarbeit geübt wurde, kann uns das im Ernstfall nützen.

Grüter: Militärische gemeinsame Übungen mit der Nato gehen

zu weit und sind nicht vereinbar mit der Neutralität. Die Nato unterhält eine Angriffsarmee unter Führung der USA. Wollen wir wirklich, dass Schweizer Soldaten im Ausland sterben? Wir müssen eine unabhängige, eigenständige Fähigkeit haben, unser Land zu verteidigen.

Im Gegensatz zu Cassis will alt Bundesrat Christoph Blocher (SVP) die «integrale Neutralität» mittels Volksinitiative in die Verfassung schreiben. Das würde auch bedeuten, dass Sanktionen wie heute gegen Russland nicht mehr möglich wären.

Gmür: Damit würden wir uns als Kriegsgewinnler «profilieren». Zudem würden wir den Aggressor unterstützen. Das hat nichts mit Neutralität zu tun.

Grüter: Ich bin überzeugt, dass die Bedeutung der Neutralität in der Bevölkerung tief verankert ist. Sie hat uns seit über 200 Jahren Sicherheit und Frieden gebracht. Es geht darum, dass der Bundesrat und die Politik unter Druck nicht kopflös handeln können. Hier will die Volksinitiative die Neutralität der Schweiz schützen. Und nochmals: Die Schweiz übernimmt völkerrechtlich abgestützte Sanktionen. Ansonsten aber soll sie eigenständig handeln und nicht einfach Sanktionen beispielsweise der USA oder der EU übernehmen.

Motorschiff Diamant blieb wegen Stromausfall stehen

Weil eine der Batterien streikte mussten die Passagiere bei Hertenstein auf ein anderes Schiff umsteigen.

Hugo Bischof

Gemäss Auskunft betroffener Passagiere kam es am vergangenen Montag bei der Abendrundfahrt des Motorschiffs Diamant auf dem Vierwaldstättersee zu einem Zwischenfall. Das Schiff konnte auf der Höhe von Hertenstein plötzlich nicht mehr weiterfahren. Die Passagiere mussten nach einer Wartepause auf das zur Hilfe herbeigerufene Motorschiff Saphir umsteigen und konnten ihre Fahrt schliesslich mit diesem fortsetzen.

Stefan Schulthess, Direktor der Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) bestätigt den Vorfall auf Anfrage. «Die Hybridbatterien auf der Steuerbordseite des Motorschiffs Diamant haben an diesem Abend die Spannungs-Sollwertwerte unterschritten», so Schulthess. Deshalb habe das Schiff nicht weiterfahren können.

«Backbord- und steuerbordseitig sind auf dem MS Diamant je 36 Batterien für den Hybridantrieb im Einsatz», erklärt der SGV-Direktor. «Diese müssen in einem definierten Spannungsbereich von plus/minus 10 Prozent funktionieren, sonst fällt der ganze Stromkreislauf zusammen.» Das sei beim MS Diamant, das seit Mai 2017 im Einsatz ist, erstmals passiert.

Das MS Diamant sei nicht besonders pannen anfällig, betont Schulthess. «Aber weil der Leistungsumfang moderner Schiffe viel grösser ist als früher und dazu mehr Technik benötigt wird, ist das statistische Risiko, dass eine Panne auftritt, selbstredend höher als bei Schiffen mit kleinerem Leistungsumfang und weniger Technik.

1.-Klasse-Tageskarte für die Passagiere

Das MS Diamant konnte am Montagabend mit seinen für solche Fälle vorgesehenen Dieselmotoren zur Haltestelle Hertenstein fahren und dort anlegen. «Der Kapitän entschied aus Sicherheitsgründen, die Fahrt zu unterbrechen», so der SGV-Direktor. Nachdem das MS Saphir ebenfalls bei der Haltestelle Hertenstein angelegt habe, hätten die Passagiere umsteigen können. Das Umsteigen erfolgte nach Auskunft von Passagieren «in Ruhe und ohne Hektik».

Nach dem Umsteigen und mit etwas Verspätung wurde die Fahrt auf MS Saphir weitergeführt. Bei der Ankunft in Luzern erhielten alle Passagiere wegen

der Unannehmlichkeiten eine SGV-Tageskarte 1. Klasse geschenkt. Das MS Diamant fuhr mit seinen Dieselmotoren noch am gleichen Abend in die Werft, wo der Schaden behoben werden konnte. Das Schiff ist laut Schulthess wieder wie gewohnt auf dem regulären Kurs im Einsatz.

Der jetzige Vorfall hat keinen Zusammenhang mit der Havarie, welche das MS Diamant im Dezember 2017 erlitt. Es hatte damals auf einer Sonderfahrt einen Felsen bei Kehrsiten gerammt. Nach einem halben Jahr Unterbruch infolge Reparaturarbeiten wurde es danach wieder in Betrieb genommen.

Dank dem Wetter läuft die Saison bisher hervorragend

Die Saison verläuft für die SGV derzeit hervorragend, vor allem auch dank des sonnigen Wetters. Die Auslastung ist gross. «Wir sind zufrieden und positiv überrascht», sagt Schulthess. «Stand heute liegen die Passagierfrequenzen auf 90 Prozent des Niveaus vor Corona. Die Gründe dafür seien das beständige und sonnige Sommerwetter wie auch die Rückkehr vieler, wenn auch nicht aller, in- und ausländischer Touristen. «Glücklicherweise können wir den Fahrplan wie vorgesehen anbieten und mussten das Angebot nicht einschränken», so der SGV-Direktor. Allerdings sei das Angebot gegenüber Vor-Corona immer noch leicht reduziert.

Das kulinarische Angebot hingegen wurde stark reduziert. «Wichtig für uns und unsere Gäste ist, dass es auf allen Schiffskursen Getränke und mindestens kalte Speisen gibt», sagt dazu Schulthess. «Die Mehrheit der Gäste hat Verständnis für die vereinzelt Angebotskürzungen. Wir stehen mit dieser Herausforderung auch nicht allein da. Daher war das Verständnis für den Arbeitskräftemangel in der Gastronomie bei vielen Gästen bereits vorgängig vorhanden.»

Es komme in Einzelfällen hinzu und da vor, dass Passagiere wegen der Hitze kollaborieren, bestätigt der SGV-Direktor auf Anfrage. «Unser Personal auf den Schiffen versucht insbesondere an heissen Tagen dem proaktiv entgegenzuwirken mittels mündlicher Durchsagen, unter anderem «viel Trinken, Schattenplätze aufsuchen.» Die Schiffscrews würden auch regelmässig medizinisch geschult «und wissen, was zu tun ist, falls ein Notfall auf einem Schiff auftritt».



Die MS Diamant auf einer Fahrt im Jahr 2017.

Bild: Roger Grütter