

SCHWEIZ



Blickt Peter Studer aus seinem Küchenfenster, dann sieht er Häuser und Bäume und dahinter einen der bekanntesten Autobahnabschnitte der Schweiz: die A1 zwischen Luterbach und Härkingen im Solothurner Gäu. Die Straße ist notorisch überlastet. «Ofi stehen die Autos», sagt Studer, «dann haben wir den Verkehr im Dorf.»

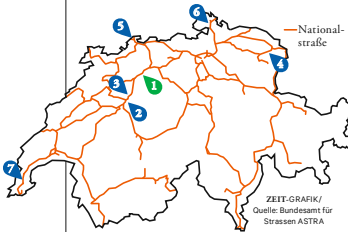
Die Bauernfamilie wohnt seit Generationen an der Dorfstraße in Niederbuchsiten. «Wir haben gute Böden. Sie sind tiefgründig und halten den feuchten Frühling, aber auch den trockenen Sommer gut aus», sagt der 55-Jährige beim Rundgang über den Hof. Im Stall kauen 30 Kühe das gegärte Gras, das auf den Feldern gewachsen ist, die rund ums Dorf verstreut liegen. Studers Großvater konnte sein Land noch direkt über die Feldwege erreichen. Der Enkel muss einen dreimal so langen Umweg über eine Autobahnbrücke fahren. Die A1 hat das Land der Studers geteilt.

Bald fahren in Niederbuchsiten die Bagger, die Walzen, die Asphaltmaschinen auf. Die Autobahn wird auf sechs Spuren ausgebaut, und Peter Studer ist einer von 124 Landbesitzern, die ein Stück Land hergeben müssen.

Die 22 Kilometer zwischen Luterbach und Härkingen gehören zu den

Beschlossen:

- 1 Ausbau der A1 auf sechs Spuren zwischen Luterbach und Härkingen SO



Geplant:

- 2 Ausbau der A1 auf acht Spuren zwischen Bern-Wankdorf und Schönbühl BE
- 3 Ausbau der A1 auf sechs Spuren zwischen Schönbühl und Kirchberg BE
- 4 Dritte Röhre Rosenbergtunnel in St. Gallen
- 5 Neuer Rheintunnel zwischen Birsfelden BL und Kleinhüningen BS
- 6 Zweite Röhre Fäsenstautunnel in Schaffhausen
- 7 Ausbau der A1 auf sechs Spuren zwischen Le Vengeron GE und Nyon VD



Der Bauer Peter Studer aus Niederbuchsiten steht auf dem Landstück, das bald der Autobahn weichen muss

Platz da für freie Fahrt!

Stau-Hotspots der Schweiz. Elf Minuten dauert die Fahrt, im Stau auch mal eine Stunde oder mehr. Ende der 1980er-Jahre zählte das Bundesamt für Straßen hier durchschnittlich 50.000 Fahrzeuge pro Tag, 2022 waren es 87.000, im Jahr 2030 könnten es 110.000 sein.

Mit den beiden zusätzlichen Fahrspuren will der Bund den Autobahnen Engpass im Mittelland beheben. In diesem Frühjahr starten die Vorbereitungsarbeiten, ab Mai 2025 wird gebaut, im Jahr 2032 sollen die zwei Spuren, eine pro Fahrtrichtung, fertig sein. 886 Millionen Franken kostet der Bau.

Mehr Beton und mehr Asphalt gleich weniger Stau. So lautet seit Jahrzehnten die Devise in der Schweizer Verkehrspolitik. Egal welche Partei den Verkehrsminister stellt. Die sechste Spur bei Härkingen hat die Mitte-Bundesrätin Doris Leuthard lanciert, im vergangenen Herbst war es SVP-Verkehrsminister Albert Rösti, der den Bundesrat und das Parlament davon überzeugen konnte, in den nächsten Jahren zusätzlich 5,3 Milliarden Franken in weitere Ausbauprojekte zu investieren.

Zwischen Bern-Wankdorf und Schönbühl soll der erste achtspurige Autobahnabschnitt des Landes entstehen; zusätzliche Spuren sind auch zwischen Schönbühl und Kirchberg und am Genfersee zwischen Le Vengeron GE und Nyon VD geplant; der Rosenbergtunnel in St. Gallen soll

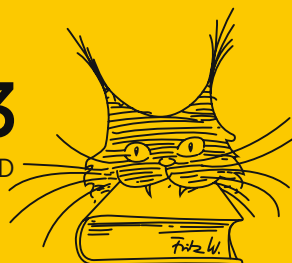
ANZEIGE

ZBIT VERANSTALTUNGEN

LUCHS 2023

DIE VERLEIHUNG DES KINDER- UND JUGENDBUCHPREISES

20. MÄRZ 2024 | LEIPZIG



Der LUCHS des Jahres 2023 geht an den Autor **Martin Muser** für sein Jugendbuchdebüt «Weil.» (erschienen bei Carlsen). Moderiert wird die Veranstaltung von **Katrin Hörlein**, DIE ZEIT. Jugendliche und Erwachsene sind herzlich eingeladen, an der feierlichen Preisverleihung teilzunehmen.

Ort: Ring-Café, Roßplatz 8 | **Beginn:** 18 Uhr
Die Teilnahme ist kostenlos. Um Anmeldung wird gebeten.
Folgen Sie uns: @zeit_veranstaltungen



Melden Sie sich jetzt an! www.zeit.de/veranstaltungen



Veranstalterin: DIE ZEIT

In Kooperation mit: radiobremen®

eine dritte, der Fisenstautunnel in Schaffhausen eine zweite Röhre erhalten, und die Region Basel soll mit einem neuen Rheintunnel vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

«Schädlich, nutzlos und teuer» seien die sechs Projekte, sagt die grüne Nationalrätin Florence Brenzikofer. Sie hat in den vergangenen Wochen zusammen mit grünen und linken Politikern, lokalen Widerstandsgruppierungen und Umweltschützern 100.000 Unterschriften gegen den «Autobahn-Bauwahn» gesammelt. Vor drei Wochen haben die 29 Organisationen unter der Federführung des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS) ihr Referendum eingereicht. Spätestens im Herbst dürfte das Schweizer Stimmvolk über den Autobahnausbau befinden.

Brenzikofer bringt nicht nur das bekannte Argument «Wer Straßen sät, erntet Verkehr» und weist auf den Verlust von wertvollem Kulturland für die Landwirtschaft hin. Sie argumentiert auch mit dem neuen Klimaschutzgesetz, das im vergangenen Juni in einer Volksabstimmung angenommen wurde. Tatsächlich verlangt Artikel zwölf, dass «Vorschriften anderer Bundesklassen (...) insbesondere in den Bereichen CO₂, Umwelt, Energie, Raumplanung (...) Strassen- und Luftverkehr sowie Mineralölbesteuerung, so ausgestaltet und angewendet werden sollen, dass sie zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes beitragen». Brenzikofer argumentiert, dass der

kontaktiert worden, beide Mitglied der SVP: «Sie sagten: Hier unterstütze ich dich voll!»

Der Bauer Peter Studer aus Niederbuchsiten war im Sommer 2019 nicht dabei, als die Bäuerinnen und Bauern im solothurnischen Gäu Mahnfeuer entlang der A1 entzünden und dagegen protestierten, das aus ihrem Kulturland eine Autobahn wird. Aber er hat ihr Anliegen unterstützt. Auch er beobachtet mit Sorge, wie sich das Mittelrand rasant verändert. Mit der Autobahn kamen die Industrie und das Gewerbe ins Gäu, um von hier aus die ganze Schweiz zu versorgen: Planzer, Jura-Kaffeemaschinen, die Migros, die Post. Das brachte Arbeitsplätze, die Arbeitsplätze brachten neue Einwohner, die wiederum neue Häuser bauten. «Die besten Böden sind nicht nur zum Bauern gut, sondern auch zum Bauen», sagt Studer. «Doch was weg ist, ist weg.» Eine noch breitere Autobahn macht die Gegend noch attraktiver, fürchten viele Landwirte.

Es sind weitere Großprojekte geplant, die das Land von Peter Studer bedrohen: zum Beispiel ein Hochwasserschutzprojekt für die «Dünnern», einen Zufluss der Aare, die mehr Platz erhalten soll. Oder die gigantische private Güter-U-Bahn Cargo sous Terrain, mit der Waren unterirdisch bis nach Zürich transportiert werden sollen. Auch dieses Projekt bräuchte oberirdisch Zugänge und Umladestationen, also Land.

Mit dem Auto fährt Studer zu einer seiner Parzellen, die an die A1 grenzt. Ein Drahtzaun trennt das Feld vom Asphaltband. Es ist kurz nach Mittag, der Verkehr fließt, Autos und Lastwagen bretern vorbei. Studer schreit gegen den Lärm an: «Man hängt schon an dem Stück Land, auf dem die Familie seit Generationen wirtschaftet.» 15 Aren bestes Land muss er für die neue Spur hergeben, etwa die Fläche eines Eishockeyfelds. Gewehr hat er sich nicht. Das hätte nichts gebracht.

Will der Bund Land für eine Autobahn, kriegt er es auch. Wie, das ist im Bundesgesetz über die Enteignung (EntG) geregelt. Entweder kauft der Bund das Land dem Eigentümer ab, oder er ersetzt es ihm mit vergleichbaren bundeseigenen Flächen. Stellt sich ein Landesbesitzer quer, kann das Bundesgericht eine Enteignung anordnen.

Peter Studer erhält für sein Stück Land an der Autobahn ein Ersatzfeld. Im vergangenen Herbst wurde, angeregt vom kantonalen Bauernverband, ein aufwendiges Landumlegeverfahren gestartet. Das Land aller Betroffenen wird in einen Topf geworfen, zusammen mit den zehn Hektaren, die dem Bund in der Region gehören. In den kommenden Monaten bestimmen Experten die Qualität der einzelnen Parzellen und verteilen diese neu. Die Landwirte können ihre Wünsche einbringen, mit wem sie ihre Böden am liebsten tauschen würden. Im besten Fall können so auch Landstücke, die durch die Erteilung über Generationen hinweg zerstört wurden, neu zusammengesetzt werden.

Nicht alle Bauern in der Region fügen sich der Landumlegung so klanglos wie Peter Studer. Simon Meier, 28, betreibt einen Hof im Nachbarsdorf Kestenholz. Er ist nicht glücklich mit der Situation. Er hätte sich mehr Innovation vom Bund erhofft: «Man hätte den Verkehr in den Boden legen und das Landwirtschaftsland schonen können», sagt er.

Meier pachtet drei Hektar des bundeseigenen Landes. Der Vertrag wird ihm gekündigt, er muss künftig das Futter für seine Kühe auf weniger Land anbauen. Ein Teil davon ist von der Landumlegung betroffen. «Diese Neuverteilung bringt uns nur Aufwand und Unsicherheit», sagt Meier. «Ich würde lieber das eigene Land behalten. Das kenne ich, ich weiß, was damit gemacht wurde.» Doch er wurde von seinen Kollegen überstimmt.

Peter Studer hingegen ist zuversichtlich. Er hofft, dass sein Betrieb nach der Landumlegung besser strukturiert ist und sein Sohn, wenn er den Betrieb eines Tages übernimmt, mit dem Traktor keine Umwege mehr auf die andere Seite der Autobahn fahren muss. «Klar, man schaut die Böden der Kollegen jetzt etwas anders an», sagt er und zeigt auf ein Stück Land, das ihm ganz gelegen käme. Es gehört einem Gemüsebauer aus Niederbipp und liegt zwei Dörfer weiter im Kanton Bern. Der Kollege, so stellt es sich Peter Studer vor, sei vielleicht ganz froh, wenn die Anfahrt zu seinen Feldern künftig etwas kürzer ist. «Es chunnt scho guet.»

Die Post ist erst übermorgen da

Was der Streit um die A-Post über die Schweiz erzählt
 VON MATTHIAS DAUM



Mal schauen, ob er damit durchkommt. Diese Woche will der Infrastrukturminister Albert Rösti seinen Bundesratskollegen einen brisanten Vorschlag unterbreiten: Die Post soll in der Schweiz nur noch an drei Tagen in der Woche verteilt werden, und die Mitarbeiter in den Verteilzentren können sich künftig mehr Zeit lassen. Der SVP-Bundesrat will nämlich auch die A-Post abschaffen, bei der eine Sendung am nächsten Werktag im Briefkasten liegen muss.

Nun kann man von der Idee halten, was man will. Neu ist sie jedenfalls nicht, eine Expertenkommission, eingesetzt von Röstis Vorgängerin, schlug das bereits vor zwei Jahren vor.

Irritierend ist hingegen, wie sich in wenigen Tagen bereits zwei Lager gebildet haben. Hier die A-Post-Verteidiger, allen voran die Gewerkschaften, Regionalpolitiker und der *Blick*, dort die Abschaffer, zuvorderst Albert Rösti und, im Hintergrund, sein Post-Verwaltungspräsident Christian Levrat. Die Meinungen waren gemacht, bevor die Vorschläge überhaupt diskutiert wurden, geschweige denn ein Entscheid gefallen ist.

So steht die A-Post-Frage für die Unfähigkeit der Schweiz, sich ganz nüchtern mit ihrer Zukunft zu beschäftigen. Sie sich also zum Beispiel zu überlegen, wie ihr öffentlicher Dienst, ihr Service public, auf den sie so stolz ist, in fünf, zehn, zwanzig Jahren ausschauen könnte. Und was es bräuchte, damit dieses Angebot auch künftig ein Service au public, ein Dienst an der Öffentlichkeit ist – und sich, was gerne vergessen geht, nachhaltige finanzieren lässt. Bei der Post funktioniert das heute nur mit einem

Brief-Monopol und einer Querfinanzierung durch die Postfinance.

Klar, das ist kompliziert, und wer sich auf diese Diskussion einlässt, muss die verschiedensten Anspruchsgruppen befriedigen. Gerade in einem föderalistisch organisierten Land wie der Schweiz, in dem die Randregionen überproportional viel zu sagen haben. Klar ist aber auch, dass die Post AG, die zu 100 Prozent der Eidgenossenschaft gehört, ein Problem mit ihrem Geschäftsmodell hat. Es muss sich etwas bewegen. Heute werden 40 Prozent weniger Briefe verschickt als noch vor 20 Jahren. Dafür boomt der Paketmarkt, und aus dem früheren Staatsbetrieb ist ein Mischkonzern mit Standorten in 16 Ländern geworden, deren unzählige Tochtergesellschaften nicht einmal ihr oberster Chef kennt. Die Post besitzt nicht nur ein eigenes Finanzinstitut (Postfinance), ein ÖV-Unternehmen (Postauto) und zahlreiche Logistik-Firmen, sondern beschäftigt auch ein Heer an Softwareentwicklern. Die programmieren fast alles, vom digitalen Patientenssozial bis zur Einkauflisten-App.

Also, wie weiter? Das würden die Post-Geschäftsführung und ihr Verwaltungsrat vermutlich am liebsten selbst entscheiden. Eine denkbar schlechte Idee, auch wenn sie den bürgerlichen und rechten Parteien gefällt. Eine Unternehmenstellung stellt stets die betriebswirtschaftlichen Interessen vor die volkswirtschaftlichen. Ebenso wenig sollte aber, wovon die Linken träumen, die Gewerkschaften die künftige Post-Strategie bestimmen – auch wenn es sich beim gelben Riesen um den drittgrößten Arbeitgeber des Landes handelt.

Entscheiden, welche Post die Schweiz braucht, sollen ihre Kunden und die Bürgerinnen und Bürger, denen der Laden schließlich gehört. An ihren Interessen und ihren Bedürfnissen muss sich der Bundesrat orientieren.

Das gilt übrigens nicht nur für die Post, sondern auch für die SBB. Auch dort sind die Positionen bezogen, die Meinungen gemacht. Gestritten wird dabei nicht um A-Post-Briefmarken, sondern um einen grünen Zug, um FlixFair. Der private deutsche Anbieter will von München nach Zürich fahren. Die Europäische Union unterstützt die Idee, um den grenzüberschreitenden Bahnverkehr zu fördern. Gute Sache, eigentlich. Allerdings ist die Schweiz nicht in der EU und duldet im Personenverkehr keine ausländische Konkurrenz auf ihrem Schienennetz.

Das soll sich nun ändern. Die Schweiz verhandelt mit der EU über neue bilaterale Verträge, dazu gehört auch, den internationalen Bahnverkehr zu liberalisieren. Bisher mussten die SNCV, die ÖBB, die deutsche oder die italienische Bahn für ihre Verbindungen in die Schweiz mit der SBB zusammenspannen. Künftig sollen staatliche wie private Unternehmen, also auch FlixFair, eigene Züge anbieten können. «Wir wollen keine deutschen Verhältnisse», polterte der Gewerkschaftsführer Pierre-Yves Maillard, als er davon erfuhr. Und der SBB-Chef Vincent Ducrot behauptet: «Unser Tarifsystem ist nicht kompatibel mit der Marktöffnung.»

Was die Kunden davon halten würden, häufiger und günstiger nach München reisen zu können? Und was sie sich für eine SBB in fünf, zehn, zwanzig Jahren vorstellen? Fragen hätte man sie durchaus mal können.

Die Schweiz will in den nächsten Jahren Milliarden in den Ausbau der Autobahnen stecken. Jetzt regt sich Widerstand

VON SARAH JÄGGI UND BRIGITTE WENGER

Autobahnausbau von den beschlossenen Verlagerungs- und Klimazielen wegführte. Nicht nur machen neue Straßen den fossil und elektrisch betriebenen Individualverkehr attraktiver, auch deren Bau belastet das Klima und zerstört Lebensräume. «Wie alles, was uns vom Ziel wegführt, die Schweiz bis 2050 klimaneutral zu machen, dürfen die Ausbauten nicht realisiert werden», sagt die Nationalrätin.

Jeden Morgen um fünf Uhr starten die Fahrerinnen und Fahrer des Logistikunternehmens Planzer ihre Routen. «Sie wissen haargenau, was sie erwartet», sagt ihr CEO Nils Planzer am Telefon. Also wann und wo sie wie lange im Stau stehen werden. «Die schlimmsten Engpässe haben wir auf der A1 und in den Agglomerationen von Zürich, Genf und Basel.» Darum sei er «froh und dankbar», sagt Planzer, dass das Parlament jene Autobahnabschnitte ausbauen will, wo sich der Verkehr besonders häufig staut. «Ein Land, das wächst und sich entwickelt, kann nicht einfach sagen: Jetzt ist fertig gebaut, jetzt wird nur noch das Bestehende unterhalten.»

Dass es kein Zufall ist, sondern politisch gewollt, dass die Projekte gleichmäßig über das ganze Land verteilt sind und jenes in der Romandie ins Eiltempo und ohne Vernehmlassung ins Paket aufgenommen wurde, tut für ihn nichts zur Sache. Im Gegenteil: «Es zeigt die vorbildliche Verkehrspolitik der Schweiz: Man baut so viel, wie man finanzieren und unterhalten kann, und nimmt Rücksicht auf die föderalistische Struktur unseres Landes.»

Ebenso vorbildlich sei, dass man eigene Finanzierungsrümpfe für die Schiene und für die Straße habe. Ihm als Unternehmer sei es deshalb möglich, immer mehr Güter auf die Schiene zu bringen, inzwischen sei es mehr als die Hälfte. «Aber nicht alles kann immer und überall mit der Bahn transportiert werden. Auf den letzten Kilometern braucht es immer die Straße», sagt Nils Planzer. Er sagt aber auch: «Wir müssen nicht sinnlos bauen, damit alle rund um die Uhr auf jeder Straße freie Fahrt haben.» Wie er das Stauproblem nachhaltig lösen würde? Mit Geld. «Wenn ich um sieben Uhr morgens in die Stadt Zürich will, muss das dreimal so teuer sein, als wenn ich um elf Uhr reinfahre.»

Als Mitglied der nationalrätlichen Verkehrskommission konnte Florence Brenzikofer den «Autobahnwahn» nicht bremsen. Trotzdem ist sie für die Volksabstimmung zuversichtlich – und setzt dabei auf den Widerstand der Landwirte, Brenzikofer, die im winzigen, 520 Einwohner zählenden Dorf Oltingen im Kanton Baselland wohnt, sagt, sie sei schon von zwei Bauern

ANZEIGE

Die schönsten Kunstreisen 2024

Entdecken Sie die spannendsten Kunstorte mit dem neuen WELTKUNST-Spezial »Reisen zur Kunst«. Von der Liebe zur Landschaft in Island über Goldkunst in Bogotá bis zu Designschätzen auf Sizilien – erleben Sie die Kunsthighlights 2024.

Lesen Sie zwei Ausgaben für nur 30.– CHF, und Sie erhalten das WELTKUNST-Spezial gratis dazu!

www.zeit.de/wk-kunstreisen
 +49-40/42 23 70 70

(Bestellnr.: 2108786)



Jetzt gratis sichern!