



POSTLEITZAHL

# 6850

Ein Roman erzählt von den  
»Tschinggen« in Mendrisio

»Maiser«, so schimpfte man einst die italienischen Gastarbeiter, diese »Polentafresser«, »Tschinggeli«, »Katzelmacher« (weil sie angeblich zu viele Kinder kriegten). Mit derben Beleidigungen und menschenfeindlicher Politik erniedrigte die Schweiz ihre billigen Arbeitskräfte aus dem Süden. Fabiano Alborghetti indes huldigt ihnen. Der in Mailand geborene und im Tessin lebende Schriftsteller besingt die mittellosen Einwanderer wie antike Dichter ihre Götter: in Versen. In rhythmischem Auf und Ab erzählt er in *Maiser* die Liebesgeschichte von Bruno und Fermina. Sie beginnt 1948 in Umbrien, mit harter Arbeit, Hunger:

*der Himmel ein Rätsel und die Erde zu trocken  
die Haut verhornt, die Nägel, die Finger  
der Schweiß abgewaschen in scharfem Schüssel  
im spärlichen Licht, wo das Geheimnis des Körpers  
kurz aufscheint, und dann wieder in die Kleider  
am nächsten Tag und am übernächsten und noch  
monatelang*

Und sie endet im Tessin von heute, wo es das Paar in Mendrisio zu bescheidenem Wohlstand brachte. Dazwischen wird auf Schweizer Feldern geschuftet, aber auch getanzt und musiziert, müssen Kinder im Schrank schlafen, damit sie die Polizei nicht findet, und stimmt ein Volk darüber ab, ob man die Italiener aus dem Land werfen soll.

Alborghettis große poetische Geste, sie bannet, berührt – auch wenn er das Familienleben etwas gar zu idyllisch zeichnet. 2018 wurde *Maiser* mit dem Schweizer Literaturpreis ausgezeichnet und nun endlich auch ins Deutsche übersetzt. BARBARA ACHERMANN

Fabiano Alborghetti: *Maiser*. Limmat Verlag; Zürich 2020, 224 Seiten, SFr. 34.–



**Bämm!** Die Historikerin Tina Asmussen, 39, forscht zur Geschichte des Bergbaus und lebt in Basel. Ausgleich zur kopflastigen Arbeit an der Uni findet sie beim Boxen. »Im Club tanke ich Energie, finde Kreativität und schliesse Freundschaften außerhalb der Akademikerwelt«, sagt die dreifache Schweizmeisterin zur Fotografin Eleni Kougioumis. [instagram/zeit.de](https://www.instagram.com/zeit.de)

Foto: Eleni Kougioumis für DIE ZEIT

## Der West-Ast ist überall

Eine Bürgerbewegung hat in Biel eine Autobahn verhindert. Nun wird sie zum Vorbild VON JÜRGEN STEINER

**O**bwohl Autobahngegner Markus Heinzer in Bern wohnt, hat er in den vergangenen Jahren immer wieder nach Biel geschaut und gestaunt, wie ausdauernd eine lokale Protestgruppe über Jahre gegen das Stadtautobahn-Projekt West-Ast ankämpfte – und am vergangenen Freitag gewann. Die Berner Regierung trat vor die Medien, um einen Schlusstrich unter das Kapitel zu ziehen. »Der Kanton Bern hat immer gesagt, er wolle nicht ein Projekt gegen den Willen der Region realisieren«, sagte der zuständige Regierungsrat Christoph Neuhaus.

Die West-Umfahrung sollte die Lücke im Autobahnnetz zwischen Solothurn und Neuenburg schließen und das Zentrum von Biel sowie das Städtchen Nidau vom Durchgangsverkehr entlasten. Das Vorhaben war seit den 1960er-Jahren geplant und schon lange reif zur Ausführung. 2014 hatte der Bund das 2,2-Milliarden-Franken-Bauwerk bewilligt, in diesem Jahr hätten die Bagger auffahren und eine – teilweise – offene Autobahnschneise durch die Bieler Stadtquartiere schneiden sollen. Dutzende von Häusern wären abgerissen, Hunderte von Bäumen gefällt worden.

Schon vor Jahren begann eine Gruppe von Anwohnerinnen und Anwohnern mit ihrem Protest. Sie sorgte weitem für Aufmerksamkeit mit ihren Aktionen, etwa mit Spaziergängen zu den künftigen Wunden im Stadtbild oder mit selbst fabrizierten Fotomontagen. Bald wuchs die Opposition weit über den engen Zirkel von klassischen Autobahngegnern hinaus ins gemässigte, bürgerliche Lager hinein. 800 Anwohner bescherten den Behörden eine Flut von Einsprachen. Höhepunkt des Widerstands war vor zwei Jahren die sogenannte »West-Ast-So-nicht«-Kundgebung mit 5000 Teilnehmern, einem Rekord für die 55.000-Einwohner-Stadt.

Die Gegner agierten auch konstruktiv: Kritische Planer stellten der behördlichen Variante eine Tunnel-Alternative gegenüber. Vor zwei Jahren willigte der Kanton Bern in einen Dialogprozess ein, der nun zum Entscheid führte, das fixfertige Vorhaben zu beerdigen.

Für Markus Heinzer in Bern ist das alles sehr inspirierend. Vor ein paar Wochen hat er ein nationales Netzwerk initiiert. Die Methoden und Erfahrungen aus Biel, aber auch von Zürich, wo im Februar das Entlastungsprojekt am Rosengarten abgelehnt wurde, sollen die Straßebaukritiker im ganzen Land beflügeln. Zwölf kleine Bürgerprotestgruppen aus der Deutschschweiz, darunter auch der Verein Spurwechsel Bern, dessen Präsident Heinzer ist, haben sich bereits angeschlossen. »Mit dem Netzwerk machen wir endlich sichtbar, dass der Widerstand gegen Kapazitätserhöhungen im Nationalstraßennetz viel breiter ist, als die verstreuten lokalen Protestgruppen auf den ersten Blick vermuten lassen«, sagt Heinzer. Der Erfolg in Biel gebe nun der ganzen Bewegung Schub. Seine wichtigste Lehre, die er ziehen möchte: »Für

Widerstand ist es nie zu spät.« Als Kritiker sei man im Nationalstraßenbau mit einem professionellen Verwaltungsapparat und »langwierigen, schwer durchschaubaren Bewilligungsverfahren« konfrontiert. Trotz komplexer Dossiers seien die Einspracheverfahren in der Regel kurz, sodass eine Oppositionsgruppe im Milizsystem »sehr schnell an Grenzen stößt«.

Als lokaler Bürgerprotest habe man immer das Gefühl, zu unbedeutend zu sein und zum falschen Zeitpunkt zu kommen. Nun aber räumt der abgesägte Bieler West-Ast mit dem latenten Minderwertigkeitskomplex auf: Mit einer cleveren Strategie kann man selbst ein bereits durch die Bewilligungsmaschinerie geschleustes Projekt noch zur Strecke bringen. Das Signal sei eindeutig, findet Heinzer: »Die Zeiten, in denen man in der Schweiz Autobahnprojekte einfach so durchboxen konnte, sind vorbei.«

In Biel gelang es, den Widerstand politisch und gesellschaftlich breit abzustützen, bis in Kreise hinein, die mit dem Auto nicht auf Kriegsfuß stehen: »Man muss sich lokal sehr pragmatisch vernetzen, ganz ohne ideologische Scheuklappen.« Üblicherweise bestehe die Kerngruppe der Opposition zwar aus grünen Aktivistinnen. Sie wollen den Klimaschutz vorantreiben und die Logik der Straßenlobby, mehr Verkehr mit neuen Straßen zu begegnen, durchbrechen.

Aber die verkehrskritische Ideologie dürfe im lokalen Widerstand nicht so dominant werden, dass man potenzielle Mitstreiter ausschliesse. Anwohner zum Beispiel, die zwar selbst Auto fahren, sich aber daran stören, wenn wegen einer verbreiterten Autobahn vor der eigenen Haustür Bäume gefällt werden oder Lärm entsteht, müsse man integrieren.

Von der strategischen Raffinesse, die in Biel den Erfolg brachte, könnten etwa das Seerücken-Komitee im Thurgau, die Anti-Teilspange-Kampagne in St. Gallen oder die Bürgerinitiative »Läbige Klus« im solothurnischen Balmthal profitieren, glaubt Netzwerker Heinzer. Aber auch er selbst mit dem Verein Spurwechsel, der gegen die Autobahn-Ausbaukaskade um Bern antritt.

Als er kürzlich in dieser Sache juristischen Beistand suchte, stieß er unerwartet auf Schwierigkeiten. Angefragte Juristen sagten ab, weil sie es sich mit dem großen Bundesamt für Straßen, das mit seinen Aufträgen ein wichtiger Arbeitgeber ist, nicht verderben wollten. Ein Anruf in Biel half dann – und Heinzer hatte die Kontakte zu Juristen.

Der Großraum Bern dürfte zum nächsten Hotspot im Kampf um den Nationalstraßenbau werden. Innert 20 Jahren soll die Kapazität auf der Achse Kirchberg–Grauholz–Wankdorf–Bern–Ostrig für vier Milliarden Franken erhöht werden. Viel Arbeit für Heinzer und seinen Verein. »Der Widerstand gegen Autobahnen ist ein Generationenprojekt«, sagt er. Auch in Biel brauchte es einen langen Atem. Der West-Ast ist zwar gebodigt, nicht aber der politische Wille, die Lücke im Autobahnnetz zu schließen.

ANZEIGE

**DIE ZEIT**  
WOCHENZEITUNG FÜR POLITIK WIRTSCHAFT WISSEN UND KULTUR

**Gut durch Bildung?**  
Bücher, Bilder und lebenslanges Lernen weiten den Blick des Menschen für die Welt.  
Nicht jeder, der liest, hat einen edlen Charakter, aber die Wahrscheinlichkeit steigt

Für  
**CHF -.1**

**Exklusiv für  
Abonnenten  
der ZEIT**

Lesen Sie **DIE ZEIT** auch digital

- Bequem als App, E-Paper, Audio und auf dem E-Reader
- Zugang zu allen Artikeln auf [zeit.de](https://www.zeit.de)
- Das Angebot ist jederzeit kündbar

[www.zeit.de/vorteilsabo](https://www.zeit.de/vorteilsabo)

SERVUS. GRÜEZI. HALLO.

## Der große Konsum-Kater

# S

elten wurde vor Weihnachten in den Innenstädten so wenig eingekauft wie in diesem Corona-Advent. Nicht nur in unseren Nachbarländern, wo viele Läden zurzeit geschlossen sind, sondern auch in der Schweiz. Mit einem Umsatzrückgang von 15 Prozent gegenüber dem Vorjahr rechnen hierzulande die Verantwortlichen – und das in der konsumfreudigsten Zeit des Jahres.

In Österreich hat die Regierung deshalb eigens einen Online-Shop aufgeschaltet, in dem lokale Händler ihre Waren verkaufen können. Wobei das »Kaufhaus Österreich« noch nicht so funktioniert, wie es eigentlich sollte. (Wer nach Teddybären sucht, findet nichts, dafür spuckt die

Suchmaschine für »Alpaka« mehrere Treffer aus.) In Deutschland hingegen übernimmt der Staat einen Teil der Fixkosten, etwa der Mieten, und auch bis zur Hälfte der laufenden Kosten. Und der Bundestag hat kürzlich beschlossen, dass das Gewerbe ein Recht darauf hat, eine Mietreduktion zu verlangen. Aber was bringt das?

Darüber sprechen im transalpinen Podcast *Servus. Grüezi. Hallo.* die beiden *ZEIT*-Korrespondenten Florian Gasser aus Wien und Matthias Daum aus Zürich mit Lenz Jacobsen von *ZEIT ONLINE* in Berlin.

[www.zeit.de/alpenpodcast](https://www.zeit.de/alpenpodcast)