

Politik & Wirtschaft

«Der Sprachfrieden ist bedroht»

Besorgte Romands Ein Sprachgesetz soll Freiburger Gemeinden die Zweisprachigkeit ermöglichen. Antoine Geinoz und Alexandre Papaux fürchten: Das bedeutet die Verdeutschschweizerung des Kantons.

Benno Tuchschnid, Charmey

Im Dorfzentrum von Charmey verkauft die Molkerei Gruyère-Käse, Meringues und Crème double. Mehr Freiburg geht nicht.

Doch in einem schmucken Chalet ausserhalb des Dorfes sehen zwei ehemalige Entscheidungsträger kantonale Selbstverständlichkeiten in Gefahr, die für sie so untrennbar zum Kanton gehören wie die regionalen Spezialitäten.

Ein neues Sprachgesetz will den Röstigraben verschieben. Auf Kosten des Französisch, zugunsten des Schweizerdeutsch. Antoine Geinoz sagt: «Der Sprachfrieden in unserem Kanton ist bedroht.»

Der 66-Jährige war einst Generalsekretär der kantonalen Gesundheitsdirektion und hat an der aktuellen Kantonverfassung mitgearbeitet. Neben ihm sitzt der ehemalige Freiburger Kantsprichter Alexandre Papaux. Der 67-Jährige ist Autor mehrerer Publikationen über Sprachrecht.

Die beiden sind Präsident und Vize eines Vereins, der sich seit den 80er-Jahren für die Französischsprachigen einsetzt: Communauté Romande du Pays de Fribourg. Sie schreiten ein, wenn die französische Sprache bedroht wird. Als die Stadt Freiburg kürzlich ein zweisprachiges Logo einführt, meldeten sich Geinoz und seine Kollegen zu Wort.

Gesetz will Zweisprachigkeit in Gemeinden ermöglichen

Vor sich haben die beiden Herren farbige Mäppchen, Notizblöcke und geheftete Rechtsgutachten. Es ist ihre intellektuelle Mise en Place im Kampf gegen ein neues Sprachgesetz, das die Regierung des Kantons Freiburg gerade erarbeitet – und das für viele rote Köpfe sorgt.

Das Gesetz will auf kommunaler Ebene die Zweisprachigkeit verankern und fördern. Heute haben 120 der 121 Freiburger Gemeinden eine einzige Amtssprache. Neu sollen Gemeinden mit einer signifikanten Sprachminorität offiziell zwei Amtssprachen einführen können. Was für manche harmlos klingt, ist für Geinoz etwa so, als müsste die Dorfmolkerei in Charmey plötzlich Basler Läckerli oder Appenzeller Käse verkaufen. Er sagt: «Ein frankofones Gebiet zweisprachig zu machen, bedeutet, es zu verdeutschschweizern.»



Antoine Geinoz (links) und Alexandre Papaux setzen sich für die französischsprachige Mehrheit im Kanton Freiburg ein. Foto: Nicole Philipp

Der Kanton Freiburg ist seit Jahrhunderten Frontland im Sprachenstreit. Der Röstigraben verläuft entlang der Saane durch den Kanton – und trennt die Gemeinden in deutsch- und französischsprachige.

Während die Sprachblöcke geografisch seit Jahrhunderten stabil sind, haben sich die Machtverhältnisse verändert. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts dominiert Französisch. Kantonsweit spricht

rund ein Viertel der Bevölkerung Deutsch. Bisher galt das Prinzip: Man lebt nebeneinander – aber nicht allzu sehr untereinander.

Die aktuelle Verfassung aus dem Jahr 2004 legt die Zweisprachigkeit des Kantons fest und sieht ein Sprachgesetz vor. Doch seither verschwanden immer wieder Gesetzesentwürfe in der Schublade, weil das Thema als politisch heikel und Gefahr für den Sprachfrieden galt.

«Man kann Zweisprachigkeit nicht befahlen»

Anderswo ist die Zweisprachigkeit Markenzeichen. Die offiziell zweisprachige Stadt Biel im Kanton Bern verzeichnet ein Bevölkerungswachstum – weil viele Romands die Zweisprachigkeit als

Vorteil sehen; insbesondere Familien, die ihren Kindern Zweisprachigkeit ermöglichen wollen.

Geinoz und Papaux beobachten diese Entwicklung. Sie wollen nicht als Betonköpfe wahrgenommen werden und betonen den Unterschied zwischen individueller und institutioneller Zweisprachigkeit. Papaux sagt: «Wir finden es super, wenn Familien zwei- oder mehrsprachig sind. Und wir sind dagegen, dass der Unterricht von Landessprachen reduziert wird wie in gewissen Deutschschweizer Kantonen. Aber die institutionelle Zweisprachigkeit hat nichts mit dem Erlernen von Sprachen zu tun.»

Es gehe hier um die offizielle Sprache der Behörden. Geinoz ergänzt: «Man kann Menschen die

Zweisprachigkeit nicht befahlen. Und schweizweit ist Französisch eine Minderheitensprache, die immer stärker unter Druck ist und die es zu schützen gilt.»

Die Liste der negativen Auswirkungen ist gemäss Geinoz und Papaux lang. Erhebliche Zusatzkosten für die Übersetzungen sämtlicher Akten, zweisprachige Debatten, doppelte Beschilderung, zweisprachige Behördenkommunikation. Diese Kosten würden im Gesetzesentwurf nicht beziffert. Demokratisch problematisch sei, dass nicht zweisprachige Bürgerinnen und Bürger – darunter viele Eingebürgerte und Ausländer mit Stimmrecht – aus der lokalen Politik gedrängt würden. Es entstünde eine bilinguale «Elite», die die Gemeinden regieren

ten. Geinoz sagt: «Wer nicht zweisprachig ist, verliert an Macht.»

Besonders stört ihn am Gesetzesentwurf eine Zahl: 10 Prozent. Das Gesetz sieht vor, dass Gemeinden mit einer Sprachminderheit von 10 Prozent die Anerkennung von zwei offiziellen Sprachen beantragen können. Gemäss Geinoz ein willkürlich tiefer Wert, der nirgends in der Schweiz existiert und der dafür sorge, dass ein «künstlicher» institutioneller Bilingualismus vor allem frankofonen Gemeinden übergestülpt wird, während es in heute deutschsprachigen Gemeinden kaum Anpassungen geben wird.

Staatsrat Castella spricht von einer «lauten Minderheit»

Verantwortlich für den Gesetzesentwurf ist der Freiburger Staatsrat Didier Castella (FDP). Er sagt, man habe verschiedene Szenarien durchgerechnet. Bei einer Mindestanforderung von 10 Prozent seien rund zwölf Gemeinden betroffen. Das sei eine gute Grösse. «Wir haben gewisse Ambitionen – und möchten ein Gesetz schaffen, das auch wirklich Anwendung findet.»

Castella ist zuversichtlich, was die Erfolgsaussichten der Vorlage betrifft. «Ich glaube, die Angst vor einer «Verdeutschschweizerung» existiert nur noch bei einiger lauten, kleinen Minderheit.»

Die Zeit sei reif für dieses Projekt. Die Mentalitäten hätten sich geändert. Das sage er als Romand. «Wenn wir Freiburg als Brücke zwischen den beiden grössten Sprachgruppen der Schweiz positionieren können, profitieren wir wirtschaftlich und kulturell.»

Bezüglich der Kosten ist Castella entspannt. Die kantabile Verwaltung sei zweisprachig und im schweizweiten Vergleich eine der kostengünstigsten. «Mit Technologien wie der künstlichen Intelligenz werden die Kosten künftig so oder so eher sinken als steigen.»

Im ersten Halbjahr 2026 soll das Gesetz laut Castella vor dem Freiburger Parlament kommen – und 2027 dann in Kraft treten. Wenn niemand vorher «Non» sagt.

Direktzug nach London: SBB prüfen separate Terminals an Schweizer Bahnhöfen

Prestigeprojekt 12'000 Personen fliegen täglich von der Schweiz nach London. Mit der Bahn wären sie ab Zürich in sechs Stunden dort.

Die Vision ist klar formuliert: SBB-Chef Vincent Ducrot will Direktzüge aus der Schweiz nach London anbieten – ein Markt, der gross genug wäre. Laut der «Aargauer Zeitung» fliegen derzeit täglich rund 12'000 Personen von der Schweiz nach London, 8000 davon haben Grossbritannien als Endziel. Der Markt gilt als zahlungskräftig, und die Nachfrage ist über das Jahr gleichmässig verteilt.

Doch bevor ein solcher Zug ab Zürich, Basel oder Genf abfahren kann, müssen zentrale Hürden beseitigt werden. Weil Grossbritannien nicht Teil des Schengenraums ist, müssen Einreise- und Sicherheitskontrollen bereits in der Schweiz stattfinden. Dafür wären neue Terminals an den Abfahrtsbahnhöfen nötig.

Wie der Zürcher Regierungsrat in einer Antwort auf eine Anfrage

festhält, prüfen die SBB im Auftrag des Bundesamts für Verkehr unter anderem «die Erstellung eines abgetrennten Terminals zur Durchführung der erforderlichen Grenz- und Sicherheitskontrollen sowie abtrennbarer Wartebereiche (einschliesslich Abfahrtspersonal).» Auch Massnahmen, um unbefugten Zugang zu abgestellten

Zügen zu verhindern, müssten evaluiert werden. Die baulichen Eingriffe seien «von untergeordneter Bedeutung», hätten also nur geringe Auswirkungen auf Raum und Umwelt.

Mehrere Herausforderungen

Betrieblich bleibt das Projekt anspruchsvoll. Der Zürcher Regie-

rungsrat sagt, dass die Verfügbarkeit freier Trassen zwischen Zürich und Basel von den SBB als «kritisch» beurteilt werde. Die Standortfrage sei deshalb noch offen.

Eine bereits 2022 gestartete Grobstudie, die Anfang 2025 abgeschlossen wurde, zeigt laut den SBB, dass Direktverbindungen grundsätzlich möglich wären: Für die Strecke Zürich-London wird eine Fahrzeit von rund sechs Stunden veranschlagt, ab Basel wären es etwa fünf Stunden und von Genf aus rund fünf-einhalb Stunden.

Als weitere grosse Herausforderungen bezeichnet SBB-Sprecherin Mara Zenhäusern gegenüber CH Media den Bau von Check-in-Terminals, die Kapazitäten auf Schienen und Bahnhöfen sowie den Abschluss zwischenstaatlicher Abkommen für die Grenz- und Einreisekont-

rollen. Hinzu kämen Fragen des Rollmaterials, der Wirtschaftlichkeit und der Kooperationspartnerwahl.

Bei Letzterer zeichnet sich eine klare Richtung ab: Laut AZ bestätigt SBB-Chef Ducrot gegenüber CH Media, dass die SBB mit Eurostar kooperieren wollen – dem Betreiber der heutigen Verbindungen zwischen London und Paris, Brüssel und Amsterdam. Eine Zusammenarbeit mit Virgin, die kürzlich Zugang zu einem Depot in England erhalten hat, sei hingegen kein Thema.

Warten auf genauere Studien

Auch politisch bewegt sich etwas. Im Mai unterzeichnete Bundesrat Albert Rösti mit seiner britischen Amtskollegin Heidi Alexander eine Absichtserklärung zur Etablierung der direkten Bahnverbindung. Wie Zenhäusern sagt, wird der Bundesrat 2026 einen Richtungsentscheid treffen. Ein abschliessender Entscheid sei jedoch erst möglich, wenn alle Studien vorliegen – was voraussichtlich 2027 der Fall sei. Eine Direktverbindung müsste zudem vom Parlament genehmigt werden.

Trotz der zahlreichen offenen Punkte sehen die SBB «grosses Potenzial» im Projekt. Ein Zug könnte laut Zürcher Regierungsrat die Kapazität von rund sechs Flugverbindungen ersetzen – ein gewichtiger Aspekt angesichts von derzeit rund 20 Flügen pro Tag und Richtung zwischen Zürich und London. Eine Umsetzung ist dennoch ein Langfristvorhaben: Die SBB halten eine Einführung erst im Verlauf der 2030er-Jahre für realistisch.

Nicoletta Gueorguiev



«Grosses Potenzial»: SBB planen Kooperation mit Eurostar. Foto: Imago