

Jahrhundertbauwerk Gotthardbasistunnel: 17 Jahre Bauzeit, 4500 Arbeiter, 57 km Länge. Aber auch: neun Tote.

## **Bauen am Weltrekord**

Der Rohbau steht. Nun kommt noch die Bahntechnik rein. In genau zwei Jahren feiern wir die Eröffnung des Gotthardbasistunnels.

Typisch Schweiz: Das Jahrhundertwerk, das Erbe der kommenden Generationen, ist unscheinbar, unterirdisch - ein Loch im Berg. Aber was für eines: Der Gotthardbasistunnel zwischen Erstfeld UR und Bodio TI bricht Rekorde. Mit seinen 57 Kilometern Länge (Oströhre: 57091 m, Weströhre: 56978 m, mit Verbindungs- und Querstollen: 153,5 km) wird er bei der Eröffnung der längste Eisenbahntunnel der Welt sein.

Am ersten Juni-Wochenende 2016 soll die Party steigen. Nach rund sechzehneinhalb Jahren Bauzeit wird das Mammutwerk vollbracht sein. Alles begann am 4. November 1999 mit dem Anstich. Schon drei Jahre vorher hatte die Bauherrin Alptransit Gotthard AG mit dem Ausbruch von Zugangsstollen und Montagekavernen für die Tunnelbohrmaschinen angefangen. Die Sondierungen in der Piora-Mulde vom Bündner Dorf Sedrun aus begannen sogar schon 1993. Die Bauzeit beträgt eigentlich also mehr als zweiundzwanzig Jahre.

### **Mehr und schneller.**

Bald schon wird die Strecke von Basel nach Chiasso rund 40 Kilometer kürzer sein, wenn 2019 auch der Ceneri-Basistunnel eröffnet ist. Und bald schon haben wir von Zürich nach Mailand nur noch 2 Stunden 40 Minuten, eine Stunde weniger als heute. Im Halbstundentakt werden die Personenzüge den Gotthard unterqueren.

Das lässt Platz für 220 bis 260 Güterzüge pro Tag, fast eine Verdoppelung der Kapazität auf 40 Millionen Tonnen jährlich - eine Voraussetzung für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. „Jahrhundertbauwerk“ gilt am Gotthard wörtlich:

Der Tunnel ist auf hundert Jahre Nutzung ausgelegt. Dafür ist er mit mindestens einem halben Meter Beton verkleidet. Der Grossteil davon ist hausgemacht: Von den gut 28 Millionen Tonnen Aushubmaterial (es würde einen Güterzug von Zürich nach Chicago füllen) verarbeiteten Spezialisten über neun Millionen Tonnen gleich an der Baustelle zu Beton.

Die politische Planung für das Riesenwerk startete Jahrzehnte vorher. 1992 sagten fast zwei Drittel der Stimmenden Ja zur Neat mit Gotthard- und Lötschbergtunnel. Ein zweites Ja des Stimmvolks sicherte 1998 die Finanzen: 30 Milliarden Franken für den Fonds zur Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (Finöv), gespeist aus Schwerverkehrsabgabe, Mineralölsteuer und einem Mehrwertsteuerpromille. 45 Prozent des Fonds sind für die Neat bestimmt, 44 Prozent gingen an die Bahn 2000. Der Rest dient der Lärmsanierung und dem Anschluss der Schweiz ans europäische Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz. Das Ja zur Neat wurde möglich dank einem historischen Schulterchluss von links bis rechts für den öffentlichen Verkehr und dank dem Entscheid, beide Basistunnel zu bauen.

### **Heiss und Streik.**

2010 ging's los, mit dem Durchschlag der Oströhre. Die Weströhre folgte ein Jahr später. Vier zwischen 2500 und 3400 Tonnen schwere Tunnelbohrmaschinen brachen den Löwenanteil der Röhren aus. Die Felsenfresser waren 440 Meter lange Ungetüme, getauft auf die Namen „Gabi I und II“, „Heidi“ und „Sissi“. Den Rest, etwa 20 Prozent des Tunnels, sprengten die Arbeiter. Rund 2600 Personen waren von der Planung bis zum fertigen Rohbau am Gotthard tätig. Wenn der Tunnel eröffnet wird, haben voraussichtlich rund 4500 Arbeiter, Vorarbeiter, Bauleiter usw. ihre Spuren am Gotthardmassiv hinterlassen.

In Amsteg UR, Sedrun GR, Bodio und Faido TI entstanden für sie Barackensiedlungen, eigentliche Dörfer mit Restaurants, Läden. Sie boten den Tunnelarbeitern aus Südafrika, Italien, Deutschland, Österreich und Osteuropa vorübergehend eine Heimat. Ihre Jobs im Tunnel waren hart: Wegen der Überdeckung von bis zu 2500 Metern ist es dort bis zu 46 Grad heiss. Klimaanlage kühlten die Baustellen auf den von der Suva vorgeschriebenen Maximalwert von 28 Grad ab.

Trotz den schwierigen Arbeitsbedingungen gab es am Gotthard rund 20 Prozent weniger Unfälle als im Schweizer Untertagebau üblich. Leider aber bis heute doch neun tote Arbeiter. Es sei nicht immer einfach gewesen, für Arbeitssicherheit zu sorgen, sagt Andre Kaufmann, bei der Unia zuständig für den Untertagebau: „Aber wir haben es geschafft, anständige Bedingungen durchzusetzen und dafür zu sorgen, dass der Gesamtarbeitsvertrag von allen respektiert wird.“ Dies trotz den riesigen Dimensionen der Baustelle, und obwohl viele ausländische Unternehmen beteiligt waren. Mindestens einmal im Jahr wurde jede Baustelle von der Paritätischen Kommission Untertagebau besucht und einer Lohnbuchkontrolle unterzogen.

Vor allem im Tessin gab es Probleme. Kaufmann: „Dort mussten wir immer wieder den Finger auf Luftqualität und Temperaturen legen.“ Schliesslich kam es 2007 in Sedrun fast zum Streik. Die Bauarbeiter forderten eine bessere Lüftung und höhere Spesen. Erst als sie wirklich streiken wollten, lenkte die Bauherrschaft ein: 200 Franken mehr Spesen und das Versprechen für weitere Massnahmen waren das Resultat.

Dass der Gotthard 2007 dann doch bestreikt wurde, hatte mit der Neat nichts zu tun, sondern mit dem vertragslosen Zustand im Baugewerbe. Die Neat-Büezer legten damals als erste die Arbeit nieder.

### **Top und Technik.**

Der Gotthardtunnel ist ein technisches Wunder, sein Bau verhalf zu wichtigen technischen Neuerungen. Dazu gehört ein einmaliges Verfahren, Glimmer zu entfernen, damit man den Ausbruch im Beton verwenden kann. Dazu gehören aber auch neu entwickelte Betonzusatzmittel, Zemente, Prüfverfahren und Abdichtungssysteme. Sie sind nicht nur in die Schweizer Normen eingeflossen, sondern finden auch international Beachtung. In der Betontechnik löste die Neat einen eigentlichen Innovationsschub aus.

Auch bei der Bahntechnik setzt der Riesenbau Standards. Der Tunnel ist für Personenzüge mit bis zu 250 Kilometern pro Stunde Tempo ausgelegt. Der Güterverkehr soll mit 160 km/h durch den Gotthard blechen. Mit dem Ceneri-Basistunnel wird 2019 die erste alpenquerende Flachbahn Realität: Der Scheitelpunkt der neuen Gotthardstrecke liegt auf gerade einmal 550 Metern, die maximale Steigung beträgt 12 Promille (bisher waren es 26).

Und die Finanzen? Der Gotthardbasistunnel liegt mit 10 Milliarden Franken zwar im Budget. Ob sich der Jahrhundertbau finanziell aber jemals rechnen wird, ist offen. Schon 1998 hatte Verkehrsminister Moritz Leuenberger klargemacht: „Die Neat wird voraussichtlich betriebswirtschaftlich so wenig rentabel sein, wie das die Feuerwehr ist.“ Das tut dem Tunnel aber keinen Abbruch. Denn die umwelt-, verkehrs- und regionalpolitischen Vorteile drängen den wirtschaftlichen Aspekt in den Hintergrund.

Matthias Preisser.

Work, 20.6.2014.

Personen > Preisser Matthias. Gotthard-Tunnel. Work. 2014-06-20