

Wer am Gotthard arbeitet, arbeitet auch an einem Schweizer Mythos

Viel mehr als einfach nur ein Berg

Der Gotthard lässt keinen kalt. Schon gar nicht diejenigen, die beim Tunnelbau dabei waren. Gotthard - das ist mehr als ein Ortsname. An der wichtigsten Nord-Süd-Verbindung in der Schweiz schreibt jede Generation ihre eigene Geschichte. Vom Bezwingen der Natur, den Möglichkeiten der Technik, der Willensnation Schweiz.

Die jetzige Generation fügt dem Kanon eine neue Strophe hinzu: den Gotthardbasistunnel. Dass eine Achse der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) durch den Gotthard führen soll, war in der Planung kaum je bestritten. Für Unsicherheit sorgten jedoch die Geologen: In den 1980er Jahren fürchteten sie, in der sogenannten Piora-Mulde könnten die Gesteinsverhältnisse derart schwierig sein, dass man durch sie keinen Tunnel bauen könne. Doch Sondierungen zeigten: Die Verhältnisse in der Piora-Mulde waren besser als befürchtet; der Gotthard war gesichert.

Für Werner Marti, ehemaligen Glarner SP-Nationalrat, heute Verwaltungsratspräsident der Tunnelbauherrin Alptransit Gotthard, ein logischer Entscheid: „Der Gotthard ist die kürzeste Nord-Süd-Verbindung. Er ist der richtige Ort, wenn man eine Flachbahn bauen will.“ Dass die Berner Oberländer und Walliser Lobby den Bundesrat und die Politik dazu brachten, die Neat mit Basistunneln an Gotthard und Lötschberg zu bestellen, ist für Marti „aus heutiger Sicht politisch und verkehrspolitisch richtig“. Auch wenn sein Parteikollege und damaliger Finanzminister Otto Stich (gest. 2012) zu Lebzeiten schimpfte: „Beim Lötschberg wird das teuerste Denkmal der Schweiz gebaut.“

„Heidi“

Das war der Beginn einer intensiv gepflegten Feindschaft Stichts mit dem Berner Oberländer SVP-Bundesratskollegen Adolf Ogi, der vehement für den Lötschberg einstand. Heute würdigt Ogi Stichts Widerstand gegen eine Neat-Finanzierung über Darlehen als richtungweisend. Ohne den von Stich angeschobenen und schliesslich von Moritz Leuenberger realisierten Pinöv-Fonds und ohne den Entscheid, beide Tunnel zu bauen, würde es heute kaum eine Neat geben. Nur so wurde die notwendige breite Allianz über alle Regionen, und Parteien hinweg möglich, die schliesslich das Jahrhundertwerk samt Finanzierung durch zwei Abstimmungen brachte.

Der Gotthard lässt keinen kalt. Der Tessiner Radiojournalist Alexander Grass sass beim Durchschlag im Oktober 2010 auf der Tunnelbohrmaschine „Heidi“. Grass erinnert sich gegenüber Work: „Auf der Bohrmaschine feierten die Arbeiter ihren Tag, ihren Weltrekord, dankbar für ihre Freundschaft und froh darüber, dass das Zusammenleben in den engen Baracken gutgegangen ist.“

Und der Journalist meint heute: „Wenn es etwas Historisches gab, das ich als Korrespondent begleiten konnte, dann war es der Gotthardbasistunnel. Er wird die Schweiz verändern, ein neu es Kapitel in den Beziehungen der Landesteile zueinander und den Verkehrsbeziehungen schreiben.“

Im Plan.

Das Herz des Tunnelbauers und ehemaligen Preisüberwachers Werner Marti hängt an Zahlen und Vorgaben, sagt er. Und so freut er sich besonders, „dass wir am Gotthard Zeit- und Finanzplan wohl einhalten können“. Und auch der zuständige Unia-Gewerkschafter Andre Kaufmann kann sich dem Mythos Gotthard nicht entziehen: „Wenn ich dereinst durch den Basistunnel fahren werde, wird es nicht irgendein Tunnel sein: Was die Arbeiter hier geschaffen haben, ist eine Gewalleistung. Und ich war dabei“.

Matthias Preisser.

Work, 20.6.2014.

Personen > Preisser Matthias. Gotthardtunnel. Work. 2014-06-20-2