

11. Juli 2011

Denkmalwürdige Verkehrslandschaft Gotthard

Mit der Eröffnung des Basistunnels werden sich die Verkehrswege am Gotthard entscheidend verändern. In der Debatte, wie sich die Regionen beidseits des Passes weiterentwickeln sollen, wird dies zu wenig berücksichtigt. Von Kilian T. Elsasser

Mitten in der Schweiz harrt eine politische, raumplanerische und denkmalpflegerische Herausforderung einer Lösung. Mit der Eröffnung des Gotthardbasistunnels wird die Funktion der 1882 eröffneten Bergstrecke mit Nord- und Südrampe sowie dem bestehenden Scheiteltunnel neu definiert werden müssen. Bund und SBB arbeiten darauf hin, diese weiter in Betrieb zu halten. Sie soll unter anderem der Erschliessung der Gotthardregion dienen sowie Reserve- und Überlauftrasse sein. In einer Studie der Universität Bern wurde 2006 festgestellt, dass die Stärke der Region ihr emotional aufgeladener und überall bekannter Name ist, dass sie ein grosses ungenutztes touristisches Potenzial besitzt. Die Verfasser erachteten die Aufnahme der Gotthard-Bergstrecke in die Unesco-Liste des Weltkulturerbes in Ergänzung zu neuen touristischen Angeboten als sinnvoll.

Die Kantone Uri und Tessin und die SBB erarbeiteten 2008 eine Machbarkeitsstudie, die das historische und erhaltenswerte Potenzial der gesamten Verkehrslandschaft Gotthard von der Öffnung des Gotthardwegs im 13. Jahrhundert bis zur Eisenbahn auslotete. Sie kam zum Schluss, dass diese als sogenannte «culture route» die Kriterien eines Weltkulturerbes erfüllen könnte. Erste Erfahrungen auf der Eisenbahnachse Albula–Bernina zeigen, dass sich das Unesco-Label auch erfolgreich als Gütesiegel für die Vermarktung von touristischen Angeboten einsetzen lässt. Anders als in Graubünden läge der Fokus entlang der Hauptachse des Transits zwischen den Kantonen Uri und Tessin nicht ausschliesslich auf der Eisenbahn.

Der Saumpfad über den Gotthard hat die politische Entwicklung der Talschaften und des weiteren Umfelds geprägt. Im 13. Jahrhundert brauchten die Urner die Unterstützung des Teufels, um den Gotthard beziehungsweise die Schöllenschlucht begehbar zu machen. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde die Kunststrasse gebaut. Es entstanden Werke wie die Tremola bei Airolo und die Fahrwege durch die Schluchten der Schöllenen und des Piottino. Die 1882 eröffnete Bahnlinie wurde nach wenigen Jahren die wichtigste Alpentransversale. Eine Mehrzahl der Kantone und der Bund einigten sich auf eine Linie, eine grosse Herausforderung in einer föderalen Schweiz. Internationale Verträge mit Deutschland und Italien sicherten den Bau und den Betrieb der Linie ab.

Das Jahrhundertbauwerk prägte die schweizerische Identität so stark, dass sie in der politischen Literatur nach 1900 nicht mehr als Alpenrepublik, sondern als Gotthardstaat apostrophiert wird.

Die mit militärischen Bauten gesicherte Transitlinie, das Reduit und der Finanzplatz wurden zu den Trümpfen im Kampf um den Erhalt der Unabhängigkeit. Mit dem Bau der beiden Alpenbasistunnels erneuerte die Schweiz in den 1990er Jahren die Zusammenarbeit mit Europa. Im Transitvertrag mit der EU 1992 wurde die Schweiz Vorreiter eines ökonomischen und ökologischen Gütertransports durch die Alpen. 2007 wurde mit dem Lötschberg-Basistunnel die erste Etappe der neuen Alpentransversalen (Neat) in Betrieb genommen – 2016 oder 2017 soll mit dem Gotthard-Basistunnel der zweite Teil dem Verkehr übergeben werden.

In wesentlichen Teilen ist die bestehende Eisenbahnlinie am Gotthard in einem denkmalwürdigen Zustand erhalten. Zwischen Göschenen und Airolo sind wichtige Relikte des Saumpfads und der Kunststrasse als Denkmäler von nationaler Bedeutung zu sehen. Im Umfeld der Verkehrswege entstandene Bauten und Anlagen wie Susten, Gasthäuser, Bahnwärterhäuser, Lawinenverbauungen, Wohnanlagen, Befestigungsanlagen drückten der Kulturlandschaft den Stempel auf. Weitere Abklärungen sind auf Verlangen des Bundesamts für Kultur bis 2014 sistiert worden, weil die Schweiz bis Ende 2013 Mitglied des Unesco-Welterbekomitees ist. Ende 2010 wurde die Idee einer Landesausstellung «Gottardo 2020» auf Eis gelegt, bei deren Planung die Idee des Unesco-Weltkulturerbes erstaunlicherweise kein Thema war. Auch bei der weiteren interkantonalen Förderung der Region und den Eröffnungsfeierlichkeiten für den Basistunnel 2016 oder 2017 ist der Einbezug der Verkehrslandschaft noch offen.

Der durchschlagende Erfolg der Eisenbahntransversale von 1882 ist für die Denkmalpflege eine grosse Herausforderung. Wie oft bei technischen Kulturgütern ist die Kadenz der Erneuerung viel kürzer als bei jahrhundertealten Burgen oder Kirchen. Dazu kommt, dass die Eisenbahn ein komplexes System ist, das immer wieder neuen technischen Anforderungen angepasst werden muss. Dadurch lässt sich kein Ursprungszustand erhalten. Vielmehr sind Schichten verschiedener Erneuerungen anzutreffen, des doppelspurigen Ausbaus, der Elektrifizierung, der Landesverteidigung, des Brückenbaus. Der Bund beziehungsweise die SBB als Eigentümer der Strecke müssten ein Interesse entwickeln, dieses Objekt zu erhalten und touristisch zu vermarkten. Die Kantone müssten daran interessiert sein, die Verkehrslandschaft raumplanerisch zu begleiten. Es muss das Bewusstsein wachsen, dass dieses Denkmal die Schweizer Identität perfekter spiegelt als jedes andere. Es symbolisiert sowohl Beharren und Rückzug als auch Öffnung und Verbindung. Das würde die Aufnahme in das Weltkulturerbe der Unesco rechtfertigen. Hoffentlich braucht man nicht wieder den Teufel zu überlisten, um dieses Jahrhundertbauwerk zu sichern, zu pflegen und zu bewirtschaften.

Kilian T. Elsasser ist Historiker, Museologe und Leiter Arbeitsgruppe Industriekultur Icomos Schweiz, Luzern.

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG

Alle Rechte vorbehalten. Eine Weiterverarbeitung, Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von NZZ Online ist nicht gestattet.

Diesen Artikel finden Sie auf NZZ Online unter:

http://www.nzz.ch/nachrichten/startseite/denkmalwuerdige_verkehrslandschaft_gotthard_1.11303293.html