

# «Herausragend für ein so kleines Land»

Ist der Gotthard-Basistunnel ein Jahrhundert- oder gar ein Jahrtausendwerk? Der Verkehrshistoriker Kilian T. Elsasser über selbstbewusste Eidgenossen und Vergleiche zu anderen Mammutprojekten.

Interview: Pirmin Schilliger

## Herr Elsasser, was wäre die Schweiz ohne den Gotthard?

Der Gotthard hängt mit der Existenz der Schweiz unabdingbar zusammen. Man kann sich fragen, ob die Schweiz als Staat ohne den Gotthard überhaupt existieren würde. Der Gotthard war im ausgehenden Mittelalter notwendig für die Entstehung der Schweiz. Wobei die Eidgenossen wohl davon profi erten, dass die Verbindung damals nur von regionaler Bedeutung war und der Pass aufgrund der Topografie als schwierig galt. Schwieriger und höher als der Brenner jedenfalls, der zu jener Zeit viel wichtiger war für die Habsburger. Das war wohl auch der Grund, dass diese den Pass nicht mit letzter Konsequenz kontrollieren wollten und die Eidgenossen bei der Bewirtschaftung des Gotthardverkehrs gewähren liessen.

## Der Gotthard war also als Nord-Süd-Verbindung gar nicht so wichtig?

Seine Bedeutung als wichtige Alpentransversale gewann der Gotthard erst mit dem Bau des Scheiteltunnels im 19. Jahrhundert. Der befestigte Eisenbahntunnel war auch strategisch wichtig und mit ein Grund, dass die Schweiz nicht in den Zweiten Weltkrieg hineingezogen wurde.

## Wie ordnen Sie die Bedeutung des Gotthard-Basistunnels ein?

Jeder neue Tunnel am Gotthard war bei der Eröffnung jeweils eine Infrastruktur, die Weltrekord bedeutete. Das gilt nun auch für den Basistunnel, der der längste Eisenbahntunnel der Welt sein wird. Trotzdem würde ich mich hüten, den neuen Tunnel etwa mit der Transsibirischen Eisenbahn oder dem Suezkanal zu verglei-

chen. Das sind aufgrund ihrer schieren Grösse nochmals Bauwerke von einer ganz anderen Dimension. Herausragend ist aber, dass ein so kleines Land wie die Schweiz mit lediglich 8 Millionen Einwohnern in der Lage ist, ein Bauwerk wie den Gotthard-Basistunnel zu bauen.

## Welche Voraussetzungen sind nötig, um ein derartiges Bauwerk zu realisieren?

Die Idee des Basistunnels wurde 1947 lanciert und in den sechziger Jahren eifrig diskutiert, sie verstummte aber in der Ölkrise der siebziger Jahre. Die Einbindung der Alpenquerung in die europäischen

«Früher oder später werden auch die letzten Engpässe beseitigt sein.»

Verkehrsströme, zusammen mit dem Umweltschutzgedanken und der Politik der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene, machte die Idee wieder aktuell. Zudem brauchte es eine selbstbewusste und reiche Schweiz, die willens und in der Lage ist, ein solches Projekt finanziell zu stemmen. Beim ersten Eisenbahntunnel im 19. Jahrhundert haben Deutschland und Italien der Schweiz bei der Finanzierung geholfen. Diese Unterstützung braucht die Schweiz heute nicht mehr. Sie realisiert den Tunnel im Alleingang, kann ihn aber umso besser in der Beziehung mit der EU in die politische Waagschale werfen.

Ein wichtiges Ziel des neuen Tunnels ist die Entlastung der Strasse und der

## Umwelt vom Güterverkehr. Wird der Tunnel diese ihm zuge dachte Funktion erfüllen können?

Es wurde schon im Vorfeld in den Medien behauptet, mit dem neuen Tunnel könne man die Verlagerungsziele nicht erreichen. Fakt ist, dass mit dem neuen Basistunnel eine Infrastruktur zu Verfügung steht, um die Verlagerungsziele tatsächlich umzusetzen.

## Was braucht es noch, damit der Tunnel sein Potenzial voll entfalten kann?

Es wird viel von den Zufahrtsstrecken geredet, die noch nicht für den Huckepackverkehr gerüstet sind. Doch der Ausbau ist im Gange, und früher oder später werden die letzten Engpässe beseitigt sein. Der neue Basistunnel ermöglicht eine signifikante Erhöhung der bisherigen Kapazitäten. Damit die Möglichkeiten ausgeschöpft werden und auch der Güterverkehr zwischen Nord- und Südeuropa schneller, zuverlässiger, effizienter und günstiger rollt, sind die Betreiber gefordert. An ihnen liegt es, mit optimalen Organisationsstrukturen, innovativen Dienstleistungen und kundennahen Angeboten die neue Infrastruktur zu einer gegenüber dem Lkw-Gütertransport wettbewerbsfähigen Eisenbahnlinie zu machen. —



**Kilian T. Elsasser, 59, leitet die Museumsfabrik mit Spezialgebiet Eisenbahngeschichte. Von 1993 bis 2004 war er Konservator Schienenverkehr am Verkehrshaus der Schweiz. Elsasser studierte Geschichte und Museologie in Boston (USA).**