Es rumort im Tunneldorf

Göschenen UR Und wieder wird die Ortschaft zur Grossbaustelle für eine Gotthardröhre. Es dominiert Baulärm, und eine Heerschar ausländischer Arbeiter ist im Anmarsch. Eine Ausgangslage mit Sprengkraft.

Gregor Poletti (Text) und **Stefano Schröter** (Fotos), Göschenen

Göschenen an der Reuss (oben) ist der Ausgangspunkt für den zweiten Strassentunnel durch den Gotthard.

Historiker Kilian T. Elsasser (links), Bauleiter Renato Baumann.

Wumm! Es donnert. Es bebt. Es zittert. So beginnt in Göschenen der Tag. Mit einer Sprengung.

An vorderster Front: Renato Baumann. «Mit einem Emulsionssprengstoff bearbeiten wir den Felsen, so kann mit einer Sprengladung von 600 Kilogramm 600 Tonnen Fels auf einmal abgetragen werden.» Der Urner kennt den Berg bestens: Bereits zum zweiten Mal bohrt der stellvertretende Chefbauleiter im Abschnitt Nord ein Loch durch den Gotthard, durch Granit, Gneis und Schiefer. Das erste Mal machte das Baumann beim Eisenbahntunnel der Neat, nun baut er an der zweiten Strassenröhre. Über sieben Millionen Tonnen Gestein werden dem Berg insgesamt abgerungen.

Der erste Mensch an einem Ort zu sein, mache viel von der Faszination Tunnelbau aus, erzählt der 45-jährige Bauingenieur. Angst mache ihm der Berg keine, aber man müsse den Kopf schon bei der Sache haben. Heute werde enorm grossen Wert auf die Sicherheit gelegt, betont Baumann und wird gleich zum Tunnelpolizisten. «Achtung», «Vorsicht», «Warten», schreit der Bauleiter, nicht unhöflich, aber wegen des Lärms sehr bestimmt.

Gefährlich ist vor allem der Verkehr

Es geht vorbei an Betonmischern und Abwasseraufbereitungsanlagen – sie reinigen die braune Flüssigkeit, bestehend aus Berg- und Brauchwasser, die mit ein paar Litern pro Sekunde aus dem gesprengten Berg fliesst. Vorbei an vielen Lastwagen, von kleinen Transportern bis hin zu Trucks mit zwei Meter hohen Reifen. «Das Gefährlichste bei Tunnelbaustellen ist der Verkehr», sagt Baumann. Die Fahrzeuge sind äusserst zackig unterwegs, meist um das Geröll zum weiteren Verlad oder zum Steinbrecher zu bringen.

Die Bauarbeiten beleben Göschenen – und regen zugleich einige der 470 Einwohnerinnen und Einwohner auf. Zum Beispiel Sebastian Tresch: Er reichte gemeinsam mit 13 Anwohnern Beschwerde gegen Lärm- und Ruhezeitverstösse ein. Es gab Aussprachen mit dem verantwortlichen Bundesamt für Strassen (Astra) und dem Urner Amt für Umweltschutz. Die Bauherrschaft hat sich entschuldigt und Verbesserungen in Aussicht gestellt.

Doch Tresch fühlt sich immer noch gestört in seiner Ruhe und hat Strafanzeige gegen die Verantwortlichen der Bauleitung und der beteiligten Baufirmen eingereicht. «Ich finde oft keinen Schlaf, der Lärm kratzt an meinen Nerven.» Oft komme er erledigt von einem strengen Arbeitstag gegen 19 Uhr nach Hause und werde dann noch von lauten Verladearbeiten von Felsmaterial belästigt: «Ich habe dann nicht mehr die Energie, die Helpline der Bauleitung anzurufen und um die dringend benötigte Ruhe zu bitten.» Bei jedem Anruf habe er bisher die Antwort erhalten, man werde dem nachgehen und entsprechende Massnahmen ergreifen.

Nicht besonders gut aufs Astra zu sprechen ist auch Kilian T. Elsasser. Der Historiker und Verkehrsexperte ist Autor verschiedener Sachbücher und war Geschäftsleitungsmitglied des Verkehrshauses der Schweiz. Vor drei Jahren zog es ihn vom luzernischen Ebikon nach Göschenen. In einem Beitrag des SRF-«Regionaljournals» kritisierte er das Bundesamt für Strassen, etwa für seine Unterbringungspolitik. Anstatt den Einheimischen die Beherbergung der Mineure, Techniker und Ingenieure zu überlassen, baue man Unterkünfte, die nach dem Bau zum Teil wieder abgerissen würden. Das sei eine verpasste Chance für die einheimische Wirtschaft. Für diese Aussage musste er bei Valentina Kumpusch, oberste Chefin der zweiten Röhre, zu einem klärenden Gespräch antraben. Sie sei gar nicht einverstanden gewesen mit seiner Kritik, so Elsasser.

Wachstum dank Einwanderung

Obwohl er Göschenen auch schon mal als Parkplatzdorf bezeichnet, ist Elsasser alles andere als ein Stänkerer oder Nörgler. Beim Rundgang durchs Dorf gerät er ins Schwärmen. Er lobt die spezielle Architektur einer Häuserzeile hoch ob der Göschener Reuss: «Die ist mit dem Bau des Gotthard-Eisenbahntunnels um 1870 errichtet worden und präsentiert sich heute wie die Skyline einer kleinen Stadt.» Das Dorf sei mit dem Bau des ersten Tunnels erwacht, erst dann sei die Post abgegangen. Damals wuchs Göschenen von einem Dorf mit einigen Hundert zu einer bedeutenden Ortschaft mit mehr als 3000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Zum ersten Mal wanderten dazumal ausländische Arbeiter in grosser Zahl in die Schweiz ein, vor allem aus dem Piemont.

Nicht der Arbeit wegen zog es Elsasser nach Göschenen. Er ist pensioniert und empfindet es als inspirierend, dass man in dieser relativen Abgeschiedenheit auf sich selbst zurückgeworfen ist. Und trotzdem mit der Bahn schnell Mailand oder Luzern erreicht. Auch Künstlerinnen tun es ihm gleich, angefangen bei seiner Frau Vera Staub bis hin zum Zürcher Künstlerkollektiv Chalet5, bestehend aus Karin Wälchli und Guido Reichlin.

Und wie empfindet er den Baustellenlärm? «Ein gewisser Lärmpegel gibt mir das Gefühl, dass etwas läuft.» Sonst habe in Göschenen oft eine Friedhofstimmung geherrscht. Andererseits dürften die Diskussionen um den Lärm nicht dazu führen, dass man das Dorf nur noch damit verbinde.

Bauleiter Baumann möchte sich nicht zu den Lärmbeschwerden äussern. Er zeigt alle getroffenen Massnahmen: Holzwände neben dem Steinbrecher, temporär aufgehängte Blachen zum Schutz vor Baulärm, eine in den Fels gehauene Kaverne. Diese sei besonders effektiv, so Baumann: Hier werde künftig der Beton produziert – dann sei es vorbei mit den gröbsten Lärmemissionen.

Betritt man den Zugangsstollen, spürt, schmeckt und riecht man den Tunnelbau. Besonders an diesem Morgen, kurz nach der Sprengung und der vorgeschriebenen Wartezeit, hängt immer noch ein derart beissender Ammoniakgeruch in der Luft, dass es einem fast übel wird. Es ist der Arbeitsplatz von rund 100 Leuten, die im Schichtbetrieb dauernd dieser Luft ausgesetzt sind. Zwar gibt es mächtige Lüftungsanlagen, doch es bleibt stickig. Und eng, besonders dort, wo sich die Tunnelbohrmaschine in den Fels fräst.

«Mythos vom Staudorf darf nicht wahr werden»

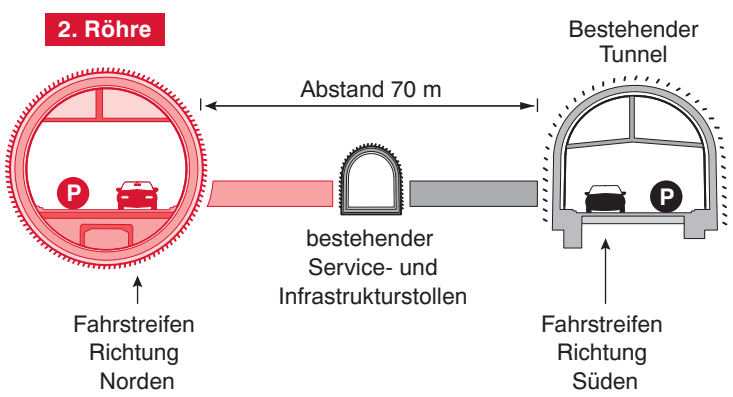
Über 2000 Tonnen schwer und 200 Meter lang ist das Monstrum, es schafft rund 20 Meter pro Tag. Seit dem 18. August ist die Tunnelbohrmaschine in Betrieb und hat auch einen Namen: Clara. Mit ihr werden in Göschenen bald rund 140 Menschen in drei Schichten ohne Unterbruch für den Bau der zweiten Röhre arbeiten – und es werden wieder Ausländer sein, die dem Grossprojekt zum Durchbruch verhelfen. Nur gerade rund 20 Prozent der Angestellten haben einen Schweizer Pass.

Kann Göschenen, das Tunneldorf, vom Bau der zweiten Röhre profitieren? Peter Tresch, der Gemeindepräsident, zieht in einer lokalen Wirtschaftsbroschüre schon mal Bilanz: «Natürlich bleiben die grossen Kuchenstücke beim Bau der zweiten Röhre nicht in unserer Gemeinde. Doch auch die Brosamen sind bei unserem einheimischen Gewerbe gern gesehen.» Man wolle zu einer alpinen Verkehrsdrehscheibe mit Anschluss an Samih Sawiris' Andermatt werden, ergänzt durch sanften Tourismus auf der Göscheneralp.

Historiker Elsasser wünscht sich ein bisschen mehr für seine neue Wahlheimat. Es gelte, den jetzigen Fokus auf die Gemeinde in konkrete Projekte umzumünzen: etwa bei der Bewerbung der Gotthardbergstrecke für das Inventar des Unesco-Weltkulturerbes. «Es wäre eine wirtschaftlich interessante Gelegenheit, das Ortsbild von nationaler Bedeutung in Göschenen nicht zur Ruine verkommen zu lassen», sagt Elsasser. «Der Mythos, dass Göschenen nur ein Synonym für Stau ist, darf nicht wahr werden.»

Der zweite Strassentunnel durch den Gotthard

P = Pannenstreifen



Projektstand

2020 Allgemeiner Baubeginn in Göschenen und Airolo
2022 Baubeginn Haupttunnel
2026 Durchschlag Haupttunnel
2029 Eröffnung 2. Röhre Gotthard-Strassentunnel
2032 Ende Instandsetzung 1. Röhre Gotthard-Strassentunnel

Grafik: kmh, mrue / Quellen: Astra