

*«Er ärgerte sich, den Tunnel vorher so wenig beachtet zu haben, dauerte er nun doch schon eine Viertelstunde und musste, gerade weil der Zug offenbar in höchster Geschwindigkeit fuhr, ein bedeutender Tunnel sein, einer der längsten Tunnel der Schweiz.»*

(Friedrich Dürrenmatt, Der Tunnel, Eine Erzählung, 1952/Neufassung 1978)

Bauten für den Verkehr bestimmen das Bild der alpinen Landschaft Gotthard, seit der Mensch den ersten Fuss in die Region gesetzt hat. Am Anfang der Veränderung der Landschaft durch den Menschen steht eine Vision. Es ist die Idee, eine naturgegebene Umgebung durch gezielte Eingriffe nutzbar oder sicherer machen zu können, Hindernisse für Verkehrsbelange aus dem Weg zu räumen oder schlichtweg bestimmten ästhetischen Vorstellungen anzupassen. Einer der ersten Schritte auf dem Weg zur Realisierung solcher Vorhaben ist die vermessungstechnische Erfassung des Gebiets, das verändert werden soll. Die Methoden der Traingulierung – heute in Kombination mit modernen Verfahren wie GPS, elektronischer Distanzmessung oder Kreismessung – stellen die Grundlage für massive Eingriffe in die Landschaft in Form von Ingenieurbauten aller Art dar, vom Tunnel-, Trasse- und Strassenbau bis zu Brücken, Stützmauern und Talsperren.

Im Zuge der Erstellung dieser Bauwerke erlebt die Kulturlandschaft nachhaltige soziale und gesellschaftliche Veränderungen. So werden zwar die temporären Barackensiedlungen, die für die jüngsten Tunnelbauarbeiten der NEAT am Gotthard erstellt wurden, wieder verschwinden, und die dort untergebrachten Arbeiter auf die nächste europäische Grossbaustelle ziehen. Die Tunneldörfer der früheren Eisenbahntunnels am Gotthard jedoch blieben bestehen und wurden zu einem Teil des bestehenden gesellschaftlichen Gefüges, ebenso diejenigen der Lötschberg-Simplon-Bahn. Die Baustellen dauerten länger, es entstanden soziale Einrichtungen wie Schulen und Gemeinschaftszentren – und die Tunneldörfer wurden zu Ausgangspunkten neuer Urbanisation, die das kulturelle Gefüge der Landschaft veränderte.

Künftig werden solche Einflüsse nochmals auf anderer Ebene sicht- und spürbar werden. Die Nord-Süd-Achse verabschiedet sich mit dem Gotthard-Basistunnel

immer mehr vom höhergelegenen alpinen Landschaftsraum. Inwieweit die Möglichkeiten einer gesunden Renaturierung weiter Teile dieses Gebietes und der Umnutzung obsolet gewordener Infrastrukturbauten – bis hin zu militärischen Befestigungsbauten – sinnvoll genutzt werden können, zeigen die kommenden Jahrzehnte. Parallel zu diesem Szenario steht eine mögliche Aufwertung der Ost-West-Achse – deren Bedeutung bereits der Bündner Kantonsingenieur Richard La Nicca Ende des 19. Jahrhunderts erkannt hatte –, primär zu touristischen Zwecken. In jedem Fall muss sich die Gotthardregion unter veränderten sozio-ökonomischen, ökologischen und kulturellen Vorzeichen von innen her neu definieren.

(Anna Shindler)

