

Strassentunnel

Wie der Durchschlag am Gotthard doch noch gelang

Der Journalist Alexander Grass hat die Entstehungsgeschichte des Gotthard-Strassentunnels aufgearbeitet. Sein Buch beleuchtet die langwierige Planung und die Krisen während der Bauzeit. Bereichert wird es durch viele historisch wertvolle Fotos des Bauführers Walter Scheidegger.

Von Stefan Gyr



20.6.1975, Haupttunnel: Zwischenangriff im Paragneis. Ausbruch der Kalotte und Verstärkung des Stahleinbaus mit mächtigen Holzbalken.

Mit mittlerweile mehr als sechs Millionen Durchfahrten pro Jahr ist er ein Grundpfeiler im schweizerischen Strassenverkehr: der Gotthard-Strassentunnel. Unzählige Autofahrern nutzen diesen Tunnel jedes Jahr, und auch im Güterverkehr spielt er eine wichtige Rolle. Doch kaum jemand weiss etwas über die Details der Entstehung. Im Unterschied zu den beiden Eisenbahntunneln am Gott-

hard – Scheiteltunnel und Basistunnel – ist die Geschichte des Strassentunnels nie umfassend aufgearbeitet worden. Alexander Grass, ehemaliger Leiter der Auslandsredaktion und Tessin-Korrespondent beim Schweizer Radio SRF, hat dies rund 40 Jahre nach der Eröffnung nachgeholt.

Nach seiner Frühpensionierung beschäftigte er sich drei Jahre lang mit dem Bau des Gotthard-Strassentunnels. Grass

stieg in die Archive von Bund, Kantonen und Unternehmen, aber auch in jene der Suva, der SBB und der Gewerkschaften. Er wertete Tausende von Dokumenten aus und führte viele Gespräche mit Beteiligten, Verantwortlichen und Zeitzeugen. Daraus ist ein historisch relevantes und trotzdem leicht lesbares Buch entstanden: «Durchschlag am Gotthard – Der Bau des Strassentunnels 1970-1980». Beschrieben werden etwa der 45 Jahre dauernde Planungsprozess voller Utopien und Kontroversen, die Technik, die Kosten- und Konstruktionskrisen während der Bauzeit, die Arbeitsbedingungen der Mineure sowie die Situation der SBB, die ihre Cashcow am Gotthard verlor. Zuletzt schildert das Buch die kulturelle Debatte, die den Tunnelbau begleitete, und den politischen Prozess zur zweiten Röhre, deren Bau 2022 in Angriff genommen werden soll.

der ungebremsten Zunahme des Strassenverkehrs und der damit verbundenen Umweltverschmutzung stark gewachsen. «Am Gotthard entstand ein Tunnel in der Zeitenwende», so Grass. Das Bauwerk war ein Symbol für Motorenlärm, Gestank und Staus in den Bergtälern. 1994 nahm die Schweizer Stimmbevölkerung die Alpeninitiative an, die den Schwerverkehr am Gotthard begrenzen sollte.

In finanzielle Schieflage geraten

Mit seinen 16,9 Kilometern war der Gotthard-Strassentunnel damals der längste der Welt. Heute ist er immer noch weltweit der viertlängste Strassentunnel und die längste Autoröhre in den Alpen. Während der Bauzeit bewegte man sich oft nahe am Abgrund, wie das Buch aufzeigt. Als der Bundesrat im Juni 1969 die Arbeiten vergab, wurden die Baukosten für den Strassentunnel auf 306 Millionen Franken geschätzt. 500 Tage nach dem feierlichen Baustart herrschte im Oktober 1971 schon Krisenstimmung. Die Arbeitsgemeinschaft Gotthard Nord (AGN) war in eine finanzielle Schieflage geraten. Der Bau des Tunnels war in eine Zeit mit ungewöhnlich hoher Teuerung auf Löhnen und Material gefallen. Zudem waren die geologischen Verhältnisse viel schwieriger als in der Ausschreibung angenommen. Im Nordabschnitt kam es gleich zu Baubeginn zu un-

führte zu einer längeren Bauzeit, zu Planänderungen und Mehrinstallationen: mehr Druckluft im Tunnel, verdoppelte Bohrkapazitäten, mehr Traktoren, Betonpumpen und Bagger. Die Probleme seien nicht vorhersehbar gewesen, erklärte auch das Consorzio Gottardo Sud (CGS). Die Bauherrschaften, das heisst die Kantone Uri und Tessin sowie der Bund, befanden sich in einem offenen Konflikt mit den Baukonsortien. Wegen der Bauverzögerungen und der Nachforderungen der Bauunternehmen drohten langwierige und kostspielige Gerichtsprozesse.

«Too big to fail»

Es waren die Zeiten der Mirage-Affäre und der Kostensteigerungen beim Furka-Basistunnel. Da befürchteten viele, man schlittere in den dritten Skandal. Doch das Strassentunnelprojekt am Gotthard war «too big to fail», wie man heute sagen würde. Zuerst griff Bundesrat Hans-Peter Tschudi ein. Nach Tschudis Rücktritt Ende 1973 bemühte sich sein Nachfolger Hans Hürlimann, den drohenden endgültigen Bruch abzuwenden. Beide Bundesräte sprachen sich dafür aus, nicht auf den Rechtsstandpunkten zu verharren. «Wenn die am Werk beteiligten Unternehmungen zugrunde gingen und ersetzt werden müssten, so würde das viel teurer zu stehen kommen als die Erledigung gewisser Differenzen auf dem Verständigungsweg», sagte Hürlimann gegenüber der Geschäftsprüfungskommission des Nationalrats. Nach vielen Verhandlungsrunden schlossen die Bauherrschaften schweren Herzens Kompromisse mit den Konsortien – «dem Frieden zuliebe, damit man nicht prozessieren musste», wie Grass einen beteiligten ETH-Diplomingenieur zitiert. Im Januar beziehungsweise September 1980 kamen die Einigungen mit dem CGS und der AGN zustande.

Die Kosten für den Tunnelbau schossen bis Ende 1978 um 380 Millionen auf 686,2 Millionen Franken hoch. Fast fünfzig Prozent der Mehrkosten gingen auf die Teuerung zurück, rund ein Viertel war geologisch bedingt, Projektergänzungen schlugen mit zehn Prozent zu Buche, und sechs Prozent fielen für Vorinvestitionen zur zweiten Tunnelröhre an. Doch bei anderen grossen Tunnelbauten jener Zeit waren die Mehrkosten noch höher, wie Grass anmerkt. Zwei von zahlreichen Beispielen: Der San-Bernardino-Tunnel wurde beim Baubeginn auf 72,5 Millionen Franken veranschlagt, doch 1978 wies die Endabrechnung einen Betrag von 160,7 Millionen Fran-

Geplant wurde der Bau des Gotthard-Strassentunnels in den 1960er-Jahren, in einer Zeit der fast unbegrenzten Autobahneuphorie. Von dem starken Verkehrswachstum erhoffte man sich neue Arbeitsplätze und Wohlstand. Die Eröffnungen der ersten Teilabschnitte der Gotthard-Autobahn wurden denn auch von der Bevölkerung noch richtig gefeiert. Als der Strassentunnel 1980 eröffnet wurde, war die Kritik an

erwarteten Problemen. Hinzu kamen zwei aufeinanderfolgende tödliche Arbeitsunfälle in schlechtem Gestein, Unterbrüche, ein massiver Leistungsabfall und ständige Personalwechsel.

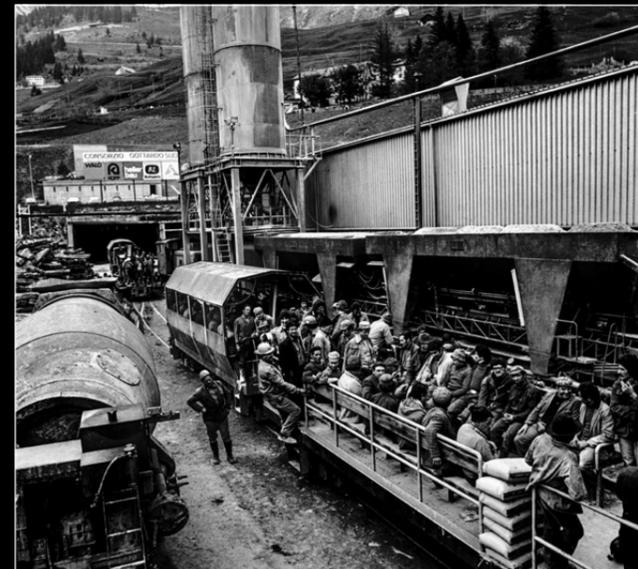
Im Süden zeigten sich vergleichbare Schwierigkeiten. Die Felsverhältnisse änderten sich rasch, und dafür war der von den Unternehmen gewählte, hoch mechanisierte Tunnelbau schlecht geeignet. Das



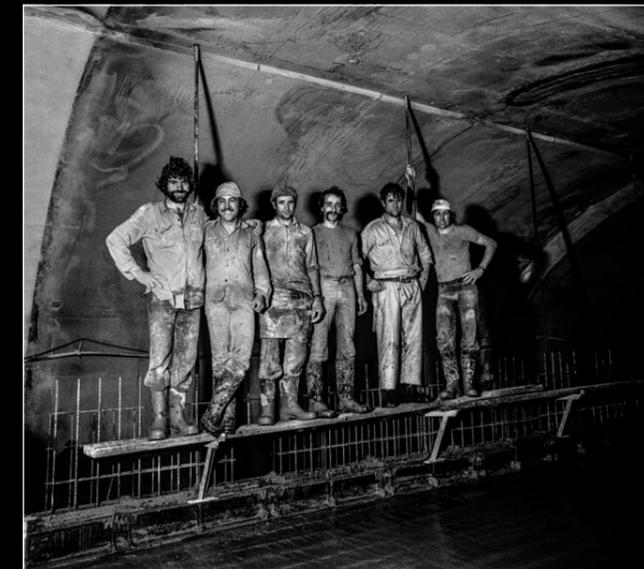
Oktober / November 1970, Sicherheitsstollen: Ein Montabert-Bohrjumbo im Einsatz. Die Maschine ist heute in der Nähe der Barbara-Nische ausgestellt, die in Airolo zum Gedenken an den Strassentunnelbau am Gotthard errichtet wurde.



11.2.1973, Lüftungszentrale Motto di Dentro: Zwei Atlas-Copco-Bohrjumbos, über ihnen die Schutzbrücke, auf der ein weiterer Bohrjumbo mit vier Armen installiert ist. Der obere Jumbo konnte bereits die Sprengbohrungen für die Kalotte ausführen.



24.5.1977, Tunnelportal Airolo: Schichtwechsel und Einfahrt in den Tunnel mit Personenwagen der Stollenbahn. Das Jahr war geprägt von der Sanierung der Bergdruckstrecken, aber auch vom Einbau der Tunneltechnik, der Stromversorgung und der Lüftungsanlagen.



14.3.1978, Haupttunnel: Erinnerungsfoto auf der Zwischendecke des Strassentunnels. Die Decke ist an vertikalen Stahlankern aufgehängt. Über den Anschlussseisen wird später die Zwischenwand hochgezogen, die den Frischluftkanal vom Abluftkanal trennt.



27.6.1974, Haupttunnel: Ausweitung Zwischenangriff Süd ungefähr bei Tunnelmeter 4950. Links der westliche Sohlstollen, der zuerst in Angriff genommen wurde, in der Mitte der Sondierstollen und rechts der östliche Sohlstollen nach einem der ersten dortigen Abschlüsse.

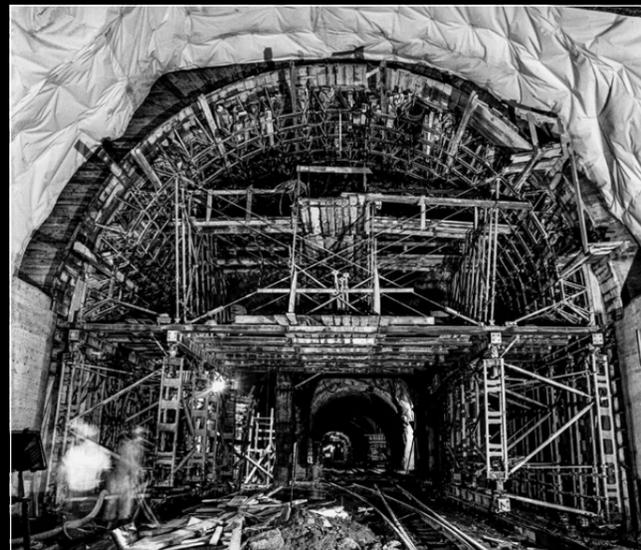


Foto unbekannter Datums, Lüftungszentrale Guspisbach: Ein verschiebbares Gerüst trägt die Verschalung des Strassentunnels am Gotthard. Der Hohlraum zwischen der Verschalung und dem Fels wird mit Beton verfüllt.

ken aus. Der Mont-Blanc-Tunnel sollte 140 Millionen Franken kosten – es wurden mehr als 300 Millionen.

Ein wichtiges Thema während der Bauzeit war auch die Arbeitssicherheit auf der Baustelle. Bei den grossen Unglücken von 1965 am Walliser Stausee Mattmark und dem Stollenunglück von 1966 in der Tessiner Region Robiei waren viele Dutzend Arbeiter gestorben. Für die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt (Suva) war der

Strassentunnel am Gotthard daher eine Prestige-Baustelle, wie Grass erklärt. Die Suva untersuchte jeden Unfall, um die Sicherheit zu verbessern. Dennoch verloren beim Bau des Gotthard-Strassentunnels 19 Arbeiter ihr Leben.

Bauführer und Tunnel-Fotograf

Ergänzt werden die Ausführungen durch rund 50 Schwarzweissfotos von Walter Scheidegger. Der «Tunnel-Fotograf»,

wie Grass ihn nennt, arbeitete ab 1970 bei der Walter J. Heller AG, einem jener fünf Unternehmen, die das Consorzio Gottardo Sud bildeten. Scheidegger war Bauführer und zugleich verantwortlich für die Erste-Hilfe-Organisation, die Tunnelfeuerwehr, die Einsatzgruppe für Rettung aus vergasteten Räumen und für den Lawindienst. Am Monatsende rechnete er jeweils die Arbeitsstunden der Belegschaft ab und erledigte die Rechnungslegung des

Konsortiums. Nach der Eröffnung des Tunnels im September 1980 erstellte Scheidegger bis 1983 die Schlussabrechnung. «Kein Nagel ist mir entgangen», sagte er gegenüber Grass.

Während der Bauzeit des Strassentunnels nahm er über 1000 Fotografien auf. Er verwendete eine private Praktisix, eine Mittelformatkamera. Dazu kam eine Rolleiflex SL66, die ihm von seinem Arbeitgeber zur Verfügung gestellt wurde. Immer, wenn im Tunnel etwas Besonderes geschah, hielt Scheidegger die Ereignisse mit seiner Kamera fest. Die Rollei diente hauptsächlich für Farbaufnahmen, die Praktisix für Schwarzweissfotos. Die Bilder nahm er zum grössten Teil mit künstlichem Licht auf. Die meisten Arbeiten mussten schliesslich unter Tag ausgeführt werden. Scheideggers 131 Filmrollen seien «ein historischer Schatz», schreibt Grass. «Sie dokumentieren nicht nur technische Vorgehensweisen oder geologische Probleme. Sie zeigen auch eindrücklich Menschen beim Bau des Tunnels.»

Auf das Thema ist der Autor durch einen Zufall gestossen, wie er in einem Interview mit dem «Bündner Tagblatt» erklärte. Er hatte den ETH-Bauingenieur Heinz Ehrbar kennengelernt, der auch am Bau des Gotthard-Basistunnels beteiligt war. Bei einem Vortrag an der ETH erwähnte Ehrbar, die Entstehung des Gotthard-Strassentunnels sei bisher noch nicht ausgeleuchtet worden. «Das hat mich neugierig gemacht und angespornt, Ar-

chive und Bibliotheken zu durchforsten, um diese Dokumentation nachzuholen», so Grass. Zum Bau des Gotthard-Strassentunnels gebe es keine leicht einsehbaren Quellen, schreibt Ehrbar in seinem Vorwort. Die Grundlagendokumente seien der Öffentlichkeit nie in einer systematischen Form zugänglich gemacht worden: «Der für das Alptransit-Projekt am Gotthard äusserst wichtige Erkenntnisgewinn aus der Ausführung des Strassentunnelprojekts beruhte ausschliesslich auf mündlichen Überlieferungen.»

Der wichtigste Erfolgsfaktor

Mit seinem Buch habe Alexander Grass eine der grössten Lücken in der Technikgeschichte des Verkehrsinfrastrukturbaus am Gotthard geschlossen, so Ehrbar weiter. Er hofft, die Erkenntnisse aus dieser Publikation werden dazu beitragen, «dass das partnerschaftliche Miteinander bei komplexen Projekten kein Lippenbekenntnis bleibt, sondern weiterentwickelt und täglich umgesetzt wird – zum Wohle des Bauherrn, der Unternehmer und Planerinnen und letztendlich auch des Steuerzahlers.» Dazu braucht es laut Ehrbar neben dem fachlichen Können auch «das persönliche Wollen und das Dürfen der betroffenen Organisationen». Grass zeige deutlich auf: Der wichtigste Erfolgsfaktor für den Tunnelbau ist weiterhin der Mensch. Auf allen Stufen gelte: «Die richtigen Leute zur richtigen Zeit am richtigen Ort zu haben.» ■



8.11.1974, Zwischendecke Haupttunnel: In der Nähe der Tunnelportale wurde das Innengewölbe aus Beton mit Kunststofffolien abgedichtet, die das Einsickern von Bergwasser verhinderten. Sonst wäre das Bergwasser im Winter auf der Fahrbahn zu Eis gefroren, und Ventilationskanäle hätten vom Eis blockiert werden können.

Buchtipps

Durchschlag am Gotthard – Der Bau des Strassentunnels 1970–1980; Alexander Grass; Hier und Jetzt; 16 x 24 Zentimeter; 275 Seiten; 50 schwarzweisse und farbige Abbildungen; gebunden; ISBN 978-3-03919-509-1; 39 Franken

