

VON MARCO LAUER, SEDRUN

Christophe ist müde. Seit Tagen telefoniert der Zimmernachbar drei Stunden jede Nacht. Und die Wände sind dünn im Baustellendorf, wo sich Container an Container reiht, Zimmer an Zimmer, Zellen eher. Vielleicht geht er doch mal rüber beim nächsten Mal, denkt er, weil er heute Morgen wieder aufstehen musste um kurz nach fünf, Frühschicht. Andererseits: Wer im Tunnel arbeitet, muss tolerant sein. Da unten ist jeder auf jeden angewiesen und schlechte Stimmung oben deswegen nicht gut. Sagt Christophe, der aus dem Wallis stammt, drei Autostunden von hier, ein ruhiger Mensch, 48, klein, gedrungen, mit breitem Kreuz und einem gütigen Gesicht, das er ein Wurstgesicht nennt.

Er ist Teil eines Heeres von Mineuren, Tunnelarbeitern, das in der friedliebenden Schweiz eine Schlacht führt mit zivilen Mitteln. Die erst dann für gewonnen erklärt wird, wenn man der Evolution ein

Früher war er Forstmann, was ihm fehlt im Berg ist der Himmel

Schnippchen geschlagen, ein 300 Millionen Jahre altes Gebirge vom Hindernis in einen Statisten verwandelt hat.

2600 Menschen, Mineure zumeist, dazu Ingenieure, Statiker, Geologen, arbeiten hier seit neun Jahren schon an Großem. Die Eigenos-

senschaft versucht, ihren hassgeliebten Pass, den St. Gotthard, berühmtester Keil zwischen Nord und Süd, endgültig zu überwinden. Indem sie ihn untergräbt. Das Werk, das viele epochemachend nennen und ein Wunder menschlichen Schaffens, trägt einen schlichten Namen: Gotthard-Basistunnel. Weil man dieses Mal den Berg an seiner Basis packt, am Fuß, nicht mehr auf halber Höhe wie beim ersten Eisenbahntunnel 1882 oder 1970 beim Bau des Straßentunnels. Nun will man ebenerdig durch die Alpen.

In nochmals neun Jahren sollen Züge hinter Erstfeld im kalten Kanton Uri in einem Schlund mit zwei separaten, einspurigen Röhren verschwinden, der seine Zehrung erst im kleinen Bodio tief im Tessin wieder ausspuckt, wo schon Süden ist, Buongiorno statt Grüezi, Zitronenbäume und ockerfarbene Häuser. 57,2 Kilometer dazwischen. Der längste Tunnel der Welt. Geplante Eröffnung: Ende 2017. 18 Jahre Bauzeit dann. Ein halbes Arbeitsleben. 24 Millionen Tonnen Gestein, genug um fünfmal die Cheopspyramide zu füllen, werden am Ende aus dem Berg gebrochen sein. Und 24 Milliarden Franken in ihn hinein geschoben. Eine Stunde weniger mit der Bahn künftig von Zürich nach Mailand, weil man mit 230 Stundenkilometern durch den Gotthard rasen wird, und die Kinder der Arbeiter können in 20 Minuten durchfahren, weswegen sie ihre Väter 18 Jahre lang kaum gesehen haben.

Noch aber ist 2008. Halbzeit. Baulos 360, Abschnitt Sedrun, ein kleiner Wintersportort im rätoromanischen Teil Graubündens, westlich von Andermatt. Um die Bauzeit zu halbieren, beschloss die Alptransit Gotthard AG, 1998 gegründete Bauherrin des Basistunnels mit Sitz in Luzern, dem Berg an fünf Stellen gleichzeitig in die Eingeweide zu greifen. Am Nord- und Südportal, dazu bei Kilometer 8, 20 und 40, Amsteg, Sedrun und Faido, Zwischenangriffe genannt.

Der in Sedrun ist der Schwierigste. Nirgendwo sonst entlang der Streckenführung ist so viel Gotthard über dem Tunnel. Bis zu 1600 Meter Fels drücken hier auf die beiden Röhren. Nirgendwo sonst auch geht es so langsam voran wie hier. Weil Sedrun Teil des Tavetscher Zwischenmassivs ist, einer Mischung aus brüchigen Schieferen und wachswweichem Phyllit. Die großen Tunnelbohrmaschinen, mit denen man von Norden und Süden vorwärts drängt, würden darin stecken bleiben. Deswegen kann man in Sedrun nur sprengen. Meter um Meter dem Berg entreißen. Einen an schlechten Tagen, zwei an mäßigen, drei an guten. Ein zähes Ringen.

Es wird in drei Schichten ausgetragen. Jeweils 150 Mann. Um sechs Uhr, um 14 Uhr, um 22 Uhr. Auch samstags, sonntags, feiertags. Nicht am 4. Dezember. Alljährlich hält man an jenem Tag eine Messe ab zu Ehren der Heiligen Sankt Barbara, der Schutzpatronin aller Bergleute und Mineure, die in Sedrun als rosenbekränzte Statue vor dem Baustelleneingang steht. Sechs Tote bei Unfällen während der bisherigen Arbeiten konnte auch sie nicht verhindern. Die beiden letzten vor drei Jahren. Sie wurden in Bodio von einem Versorgungszug überrollt.

Schichtwechsel in Sedrun. Staziun Alpina. Von hier beginnt die Reise in die Erde jeden Tag aufs Neue. Nächste Fahrt: 5.30 Uhr. Noch fünf Minuten. Rauchen erlaubt. Alle rauchen. In einem Glaskasten hängt Abschreckung. 0,5 bis 0,99 Promille: Wegweisung vom Arbeitsplatz, Verwarnung. Ab 1,00 Promille: Wegweisung von der Baustelle, Antrag auf Entlassung. Eine kleine Schmalspur-

Zwölf Meter Fall pro Sekunde. Nacht, kalter Wind, Lärm

bahn rattert in die Haltestelle. TGV Tavetsch steht auf ihrer Stirn. Erschöpfte Gesichter steigen aus. Müde Gesichter steigen ein. Ihre robusten Körper in zähes, orangefarbenes Plastik geschnitten, reflektierende Streifen darauf. Handschuhe, Schutzbrille, Ohrstöpsel, Helm, schwere Stiefel. An Gürteln eine Lampe und ein kleines Funkgerät, das Sprengung durch einen lauten Pfeifton ankündigt. Eineinhalb Kilometer Fahrt bis vor zum Einstiegsschacht.

Christophe hat die Augen geschlossen. Holt ein paar Minuten an seinen Zimmernachbarn verlorenen Schlaf nach. Oder denkt, eingezwängt zwischen Kollegen, an Zuhause. An morgen. Die Tasche ist gepackt. Nach der Frühschicht, um 14 Uhr, raus aus dem Berg, in die Dusche, ins Auto, drei Stunden, wenn er gut durchkommt bis Chamossen im Wallis. Zu seiner Frau, der Tochter und den drei Hunden. Den alten Stall will er voranbringen, den er gerade umbaut. Und nach neuen Bienen schauen. Viel draußen sein vor allem. Zehn Tage fahren sie hier in den Berg, dann vier in die Heimat. Die aus Ostdeutschland oder Slowenien verbringen zwei davon im Auto. Zehn Tage Arbeit, vier Tage frei – ihr Rhythmus seit Baubeginn in Sedrun, Februar 1999.

Ankunft am Einstiegsschacht. Immer ein Dutzend benutzt den Aufzug, einen eisernen Käfig an Stahlseilen, nur Gitterrost unter den Füßen und 800 Meter schwarzes Nichts bis hinunter zur Sohle. Dort, wo der Tunnel verläuft und die Arbeit wartet. Drei Grad Minus hier oben.

Die Fahrt beginnt, zwölf Meter Fall je Sekunde. Kalter Wind. Nacht. Luft verstopft die Ohren. Der Wind wird wärmer. In ihrem Inneren erhitzt sich die Erde alle hundert Meter um vier Grad. Es wird heller und lauter, ein vages Rauschen erst, bald ein Tosen und schließlich dröhnt es. Der Aufzug öffnet sich. Die nächsten acht Stunden redet man nur noch Nötiges und das sehr laut.

Kein Himmel da unten, kein Wetter. Nur ein Gewürm aus Rohren, Schläuchen, Bändern, das sich am Berg entlang

schiebt. Wassergekühlte Frischluft von oben wird in den Berg gepumpt, die den Staub zerteilt und die Temperatur auf 28 Grad herunterkühlt. Ohne sie wären es mehr als 40. Über ein Förderband fährt unablässig ausgebrochenes Gestein vorbei, das über einen zweiten Schacht nach oben verbracht wird. Aus dem Aufzug splittert die Mannschaft auseinander wie gesprengter Stein, jeder hat seit Jahren seinen festen Platz auf der Baustelle.

Christophe, Mineur seit elf Jahren, früher Forstarbeiter, hat seinen ganz vorne. 4520 Meter entfernt vom Schacht, am flüchtigen Ende des Tunnels, an der südlichen Frontlinie der Schlacht, wo gesprengt wird. Wo der Vortrieb geschieht. Hier unten nennt man diese Stelle Tunnelbrust. Obwohl sie sehr unsanft mit ihr umgehen. Morgen wird sie mindestens schon 4521 Meter entfernt sein und in einer Woche vielleicht 4535. Und irgendwann, wahrscheinlich Ende 2011, wird man mit den Kollegen aus Faido zusammenkommen, die sich vom Süden her nach Sedrun bohren. Sie werden hier kurz davor aufhören zu sprengen und den Kollegen mit der Tunnelbohrmaschine die letzten Meter überlassen. Durchschlag. So wird es heißen, wenn der Bohrkopf mit seinen 66 Rollmeißeln das letzte Stück Brust zertrümmert. Dann werden sie sich in den Armen liegen, und der Sender DRS wird wieder live dabei sein wie beim ersten Durchschlag zwischen Faido und Sondrio.

„Ja, doch“, brüllt Christophe, „Stolz empfindet man schon“. Das hier sei kein anonymes Stück Autobahn, bei dem man mal den Asphalt ausbessern müsse. Hier schreibe man ja schon so etwas wie Geschichte. Auch wenn man daran eigentlich nur in den ersten zwei Wochen dachte. Und vielleicht erst wieder zwei Wochen vor dem Durchschlag daran denken wird. In den zwölf Jahren dazwischen sei es Routine. Der Tag gehöre dem Berg. Der Abend dem Fernseher, dem Bier und der Langeweile. Oft natürlich auch der Sehnsucht nach dem Zuhause, die manche im Puff stillten, der

vor einiger Zeit auf dem Baustellengelände aufgemacht hat.

„Aber immerhin“, schreit er, es ist kurz nach sechs Uhr, Schichtbeginn, und er steigt auf sein Arbeitsgerät, Sprenglader Modell „Dieci“, ein kompaktes Fahrzeug mit vier schlanken Armen, die Löcher für Sprengsätze in den Fels bohren, „man kommt jeden Tag dorthin, wo zuvor noch nie jemand war“. Er dreht den Kopf zurück beim Einsteigen, grinst, „hat fast was von einem Astronauten“. Dann rammt er in den Berg. In drei Stunden spätestens sollen die Funkgeräte pfeifen. Damit man nicht in unbekanntes Nirgendwo treibt, geben im Stollen Laserpeilgeräte die Richtung vor. Koordinaten werden von satellitenunterstützten Computern korrigiert, sodass man am Ende aufeinandertrifft mit weniger als 20 Zentimetern Abweichung.

Dazu werden alle 100 Meter Sondierungsbohrungen vorgenommen, die Rückschlüsse zulassen über die Beschaffenheit des Gesteins. Wenige kennen sich damit so gut aus wie Yves Bonanomi, ein Mann Ende 40, der viel lacht und vor Jahren an der renommierten ETH in Zürich zum Geologen wurde. Bei Sondierungsbohrungen würden Gesteinsproben genommen, die dann analysiert werden. Das sei nötig, weil niemand den Berg röntgen könne. Zwar sei der Gotthard senkrecht geschichtet, so dass man von dessen Oberfläche recht gut auf sein Inneres schließen könne. Außerdem verlaufe der Tunnel in einer geschwungenen S-Linie, mit der man schon bei der Planung versuchte, den größten Unwägbarkeiten im Fels auszuweichen. „Aber die Natur ist nie ganz berechenbar.“ Im Abschnitt Faido ist es trotz aller Analysen schon passiert, dass eine Tunnelbohrmaschine feststeckte. Das Gestein vor ihr statt hart zu sein wie vorausgesagt, war durch tektonische Spannungen innerhalb des Berges zermahlen worden wie Getreide zu Mehl. Wochen vergingen, ehe die Maschine befreit war.

Seit Monaten aber laufen die beiden Tunnelbohrmaschinen in Faido nun auf

Hochtouren. Sissi 1 und Sissi 2 haben sie die getauft. Jede 440 Meter lang, angetrieben von 5000 PS, eine rollende Fabrik, auf hydraulischen Füßen stehend, die sich weiterbewegen, sobald vorne der Bohrer mit seinen knapp neun Metern Durchmesser wieder ein Stück aus dem Gotthard gekratzt hat.

Stefan Flury ist zufrieden, hat man doch erst vor kurzem einen neuen Rekord aufgestellt: 33 Meter Vortrieb an nur einem Tag. Flury ist Bauleiter des gesamten südlichen Abschnitts vom Portal in Bodio bis Faido am Ende des engen Leventinatal. Flury, ein großer Mann mit grauen Haaren und Brille unter weißem Bauhelm auf dem sein Name steht, ist Dienstältester der ganzen Baustelle. 1990 bereits stieß er zum Projekt, als er 36 war, und der Basistunnel noch nicht mehr als eine Drucksache. 1994 aber stimmte das Schweizervolk für die „Alpeninitiative“, einen neuen Artikel in der Verfassung, in dem der Mensch der Natur Besserung verspricht. Der Schwerverkehr, der sich allein durch den Gotthard-Straßentunnel mit 1,4 Millionen Lkw zwingt jedes Jahr, soll auf die Schiene. Die NEAT wurde beschlossen, die „Neue Eisenbahn Alpen-Transversale“, Kernstück der Alpeninitiative.

„Wir wollten ja den Tunnel nicht einfach bauen, weil er schön und groß ist, sondern Teil der neuen Schweizer Verkehrspolitik sein soll“, sagt Flury. Kein beschwerlicher Aufstieg mehr mit zwei Loks auf 1400 Meter Höhe wie beim alten Eisenbahntunnel. Doppelt so schnell und mit doppelt so viel Ladung in Zukunft. Über Flurys Worten rauscht die Autobahn, ein Laster nach dem anderen auf der großen Achse Hamburg-Florenz. Man wird sehen, was 57 Kilometer Tunnel ausrichten. Für Flury auf jeden

Zwischenangriff. In den Tunnelschächten im Bauabschnitt Faido (Bild oben) werden Arbeiter, Arbeitsgeräte und Geröll transportiert, ab Ende 2017 sollen hier Hochgeschwindigkeitszüge durchrasen. Arbeiter Christophe ist seit Baubeginn dabei, seit 1999. Sein Quartier ist in der Nähe des Örtchens Sedrun (kl. Bild rechts). Hier ist der schwierigste Bauabschnitt, hier ist am meisten Gotthard über dem Tunnel.

Fotos: Anja Lehmann

