

Ein Weltrekord mit Folgen

Gesellschaftliche Verhandlungsmomente im Kanton Uri rund um den Bau des Gotthard-Basistunnels

Am 15. Oktober 2010, kurz nach 14 Uhr, schien die Schweiz für einen Moment still zu stehen. In diesen Minuten wurde – nach 17 Jahren Bauzeit – die erste Röhre des Gotthard-Basistunnels durchstochen. Seit diesem Tag darf sich die Schweiz Weltrekordhalterin nennen: Der Basistunnel, der von Erstfeld nach Bodio führt, ist mit seinen 57 Kilometern der längste Tunnel der Erde. Als Herzstück der Neuen Eisenbahn Alpentransversale (Neat) soll er in Zukunft täglich von 300 Güter- und Personenzügen durchfahren werden.

Während der Durchstich als nationaler Freudentag gefeiert wurde, beschäftigt sich die Masterarbeit hauptsächlich mit der regionalen Dimension dieses Bauwerks. Die Realisierung eines Tunnelprojekts dieser Art bleibt nicht ohne Folgen für die Bewohner der betroffenen Regionen. So entstehen beispielsweise in der Bauphase zahlreiche neue Arbeitsplätze, was zu einer temporären Zuwanderung auswärtiger Arbeitnehmer führt, neue Infrastrukturen werden geschaffen und auch das touristische Angebot kann sich verändern. Es kommt zu Verschiebungen im ökonomischen wie auch im soziokulturellen Bereich. Des Weiteren bedeutet der entstehende wie auch der fertig gebaute Tunnel einen massgeblichen Eingriff in die natürliche und die gebaute Umgebung. Der Tunnel wirkt als neues Artefakt auf verschiedenen Ebenen, er führt zu strukturellem Wandel und vermag damit auch die subjektiven Wahrnehmungs- und Bedeutungsgeflechte nachhaltig zu beeinflussen.

Im Rahmen der Masterarbeit wird einerseits danach gefragt, welche Aspekte des Tunnels – sei es den Bau betreffend oder im Hinblick auf die Tunnelöffnung – die Urnerinnen und Urner besonders beschäftigen, wie sie den Tunnel und seine Folgen in ihren persönlichen Sinnhorizont integrieren und welche Relevanz sie ihm in ihrer alltäglichen Lebenswelt zugestehen. Andererseits geht es auch um das Motiv des Regionalen: Die oben genannten Handlungen nehmen Einfluss darauf, wie die Urner Bevölkerung das Regionale oder die regionale Identität verhandelt und konstituiert.

Das Ziel der Erschliessung einer subjektiven Wahrnehmung und Beurteilung des Tunnelbauwerks erfordert die Berücksichtigung von Forschungsmethoden, die sich nahe an den Forschungsobjekten bewegen. Mittels qualitativer Interviews konnte dieser Forderung entsprochen werden. In den Leitfaden-Interviews mit insgesamt 11 Urnerinnen und Urnern haben sich vier Hauptthemen herauskristallisiert, welche für die Befragten in Bezug auf den Tunnel besonders bedeutsam erscheinen und in den alltagskulturellen Praxen eine Wirkung zu entfalten vermögen. Diese vier Themen werden im Folgenden kurz vorgestellt.

Die *landschaftliche Veränderung*, die sich im Zuge des Tunnelbaus manifestiert, ruft in Teilen der Bevölkerung Ablehnung und Unmut aus. So stellen die Bau- und Installationsplätze der Neat als Zeichen des Temporären und Hässlichen eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes dar; sie können im schöpferischen Prozess der Landschaftswahrnehmung nicht befriedigend integriert werden. Viel eher lässt sich ein Wunsch nach der vorherigen, als intakt wahrgenommenen Umgebung feststellen. Die frühere Landschaft, die teilweise auch mit einer bestimmten Gefühlslage gekoppelt war, soll nach der Fertigstellung des Tunnels wieder hergestellt werden.

Bei der Betrachtung der Tunnelbauregion als *Technotop* (nach Klaus Erlach) zeigt sich, dass der neue Tunnel hauptsächlich als Prothese/Hilfsmittel verstanden werden kann, die von der Bevölkerung durchaus unterstützt wird. Die Funktion des neuen technischen Artefakts innerhalb der Technosphäre, also die Verlagerung der Lastwagen auf die Schiene, erfährt viel Zuspruch, da man sich davon eine Erhöhung der Lebensqualität in der Region erhofft. Gleichzeitig stossen die Umstände, welche die Realisierung der neuen Prothese mit sich bringt, auf Ablehnung. Der Tunnelbau als technische Handlung hat zu einer Vielzahl von Debatten und Auseinandersetzungen geführt, im Rahmen derer die verschiedenen Gruppen ihre Interessen durchzusetzen versuchten. Eine zentrale Forderung der Urner Bevölkerung war und ist noch heute die Bergvariante bei der nördlichen Neat-Zufahrt. Bei vielen Informanten ist im Zuge der Verhandlungen der Eindruck entstanden, zwar in hohem Masse von dem neuen Tunnel betroffen zu sein, jedoch nur über ein marginales oder gar kein Mitspracherecht zu verfügen, also kaum diskursmächtig zu sein.

Damit wird bereits das dritte Thema angesprochen: Die Frage nach der *Beteiligung der Bevölkerung am Diskurs um den Basistunnel*. Zwar haben die Urnerinnen verschiedene Mittel (Petition, Leserbriefe) gefunden, um sich in den Diskurs einzuschalten, gleichzeitig bleibt deren tatsächliche Wirkung jedoch fraglich. Die Beteiligungen am Diskurs können als Versuch verstanden werden, in den Verhandlungen um allfällige negative Auswirkungen, beziehungsweise um Zugang zu Ressourcen, die der Tunnel schafft, mehr Selbstbestimmung zu erlangen.

Ein letzter Punkt, der im Rahmen der Untersuchung evident wurde, ist das *Verhältnis von Fremd- und Selbstwahrnehmung* in der Region Uri. In den Forschungsgesprächen wurde deutlich, dass die Urner den Eindruck haben, vom Rest der Schweiz nicht richtig, d.h. nur als Transitkanton wahrgenommen zu werden und im gesamtschweizerischen Kontext verhältnismässig wenig Bedeutung zu haben. Die These, die besagt, dass der Basistunnel dieses Selbstbild zusätzlich fördern kann, scheint berechtigt. In diese Überlegungen muss die Facette einer kollektiven, regionalen Identität miteinbezogen werden: Regionale Identität als Diskursformation kann gerade in Zeiten des Wandels oder der Verunsicherung an Bedeutung gewinnen. Somit dürfte der Schluss gelten, dass die Phase des Tunnelbaus – gerade durch eine zusätzliche Verstärkung des Transitbildes von aussen – zu einer Stärkung der symbolischen, imaginierten «Uerner Identität» führt.

Die Masterarbeit kommt zum Schluss, dass die Urnerinnen und Urner die Neat als nationales Projekt verstehen, von dem sie zwar in hohem Ausmass betroffen sind, welches sie jedoch kaum beeinflussen können. Es dominiert die Vorstellung einer Steuerung von aussen, durch politische Entscheidungsträger und Beamte auf nationaler Ebene. Was bedeutet dies für die Haltung gegenüber der Neat? Eine totale Ablehnung des ganzen Projekts wäre als Reaktion auf den Eindruck des „fremd verhandelt werden“ durchaus nachvollziehbar. Diese Tendenz hat sich in der Untersuchung jedoch nicht feststellen lassen. Neben einer gewissen Resignation dem ganzen Themenkomplex gegenüber ist es eher ein verstärkter Rückgriff auf eine symbolische und imaginierte Uerner Identität, die im Zuge des Tunnelbaus aktualisiert wird. Zwar muss diese Feststellung nicht unbedingt negativ beurteilt werden, dennoch stellt sich die Frage, wie ein solches Projekt gestaltet werden müsste, um generell mehr Zufriedenheit und Zuspruch in den betroffenen Bevölkerungsgruppen zu erreichen. Ein stärkerer Einbezug der Bevölkerung in die politischen Entscheidungsfindungen hätte zwar den gesamten Prozess verzögert, im Gegenzug jedoch – gerade in einer Region, die schon eine erhebliche nationale Verkehrslast trägt – viel Unmut und manche Urner Faust im Sack verhindern können.