

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **134 (2008)**

Heft 15: **Tunneldörfer**

PDF erstellt am: **19.04.2024**

Nutzungsbedingungen

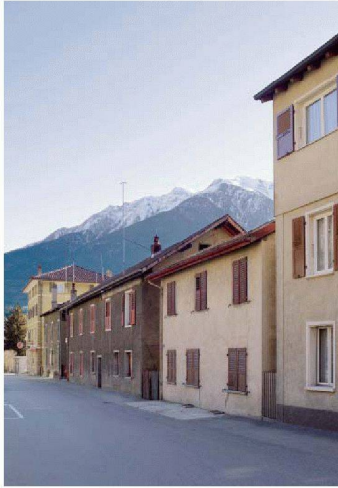
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Naters bei Brig wuchs mit dem Bau des Simplon- und des Lötschbergtunnels. Hier siedelten die meist italienischen Mineure und ihre Familien. Viele ihrer Nachkommen sind im Wallis geblieben, ihre Häuser verschwinden allmählich (Bild: Christian Schwager)

TUNNELDÖRFER

Nur noch zwei Stunden dauert eine Zugfahrt von Zürich nach Visp, seit der Lötschberg-Basistunnel offen ist. Der neue Verkehrsknotenpunkt im Oberwallis bereitet sich auf den erwünschten Ansturm von Ostschweizer Touristen vor. Jutta Glanzmann hat für TEC21 den neuen Bahnhof besucht, und Christian Schwager hat einen fotografischen Streifzug durch den kleinen Ort unternommen, der auf eine grosse Zukunft hofft.

Tunnels, die die Fahrzeit zwischen zwei Regionen verkürzen, können das wirtschaftliche, soziale und bauliche Gefüge an ihren Zielorten tief greifend verändern. Können – denn die Hoffnungen hinter dem Investitionsentscheid erfüllen sich nicht in jedem Fall oder erst viel später. Die Anbindung an die Welt ist nur einer von vielen Faktoren für die Entwicklung einer Gegend. Aufschlussreich und Bauwerken wie jenen der Neat angemessen ist eine langfristige Betrachtung: Da Planung und Erstellung von Verkehrsbauten dieser Grösse Jahrzehnte in Anspruch nehmen, erfolgen die Investitionen unabhängig von der wirtschaftlichen Konjunktur. Die Eröffnung kann in eine Krise fallen – und jede Wirkung vorerst ausbleiben. So geschehen im Unterengadin, wo sich seit der Eröffnung des Vereinatunnels 1999 weder die Hoffnungen des Baugewerbes erfüllt noch die Befürchtungen der Umweltschützer in Sachen Zersiedelung bestätigt haben. Menschen brauchen Zeit, um zu merken, wozu sie eine neue Verbindung nutzen können. Auch das verzögert eventuell deren Wirkung, dafür kann diese dann umso heftiger auftreten. So legt etwa die dynamische Geschichte der Gotthardbahn die Vermutung nahe, dass das Potenzial des künftigen Gotthard-Basistunnels noch nicht absehbar ist.¹ In sozioökonomischer Hinsicht sind Tunnels Röhren, die einen Sog entwickeln können, nur ist nicht sicher voraussagbar, in welche Richtung. Der Lötschberg-Basistunnel wird mehr Touristen ins Wallis bringen; das schafft Arbeitsplätze. Wird er auch mehr WalliserInnen dazu bewegen, in Bern zu arbeiten? Die Folge wäre möglicherweise ein Braindrain – ein Problem etwa im bestens erschlossenen Kanton Uri. Daneben haben Tunnels auch unintendierte und kaum bemerkte langfristige Folgen, sozusagen kulturelle Nebenwirkungen. Der Simplon- und der alte Lötschbergtunnel brachten vor hundert Jahren nicht nur den Massentourismus ins Wallis, sondern auch die italienischen Mineure mit ihren Familien, ihrer Kultur und ihrem Unternehmerteil. Weil der Tunnelbau ein Vierteljahrhundert dauerte, sind sie geblieben und Teil der Oberwalliser Gesellschaft geworden. Elisabeth Joris erzählt aus dem Tunneldorf Naters, dem Zentrum dieser erfolgreichen Immigration; Christian Schwager hat dort bauliche Spuren gesucht und gefunden.

Ruedi Weidmann, weidmann@tec21.ch

Anmerkung

¹ Der direkte Weg in den Süden. Die Geschichte der Gotthardbahn. Zürich 2007

5 WETTBEWERBE

Campus des Bildes: Dreispitz-Areal in Basel

10 MAGAZIN

«Ein industrie-feindliches Volk?» Rezension der ersten Industriegeschichte des Wallis | Protest gegen britische Öko-Städte | Fan-City 2008 | «Minergie-P» – Rezension

18 BAHNHOF VISP

Jutta Glanzmann Mit dem Lötschberg-Basistunnel wird Visp zum Verkehrsknotenpunkt. Ein neuer Bahnhof von Steinmann & Schmid macht den Anfang.

22 VISP AM WENDEPUNKT

Christian Schwager Noch ist Visp nicht das Zentrum, zu dem es sich bald entwickeln wird. Ein fotografischer Streifzug am Wendepunkt einer Ortsgeschichte.

26 TUNNELDORF NATERS

Elisabeth Joris In Naters siedelten Mineure, die den Simplon- und den Lötschbergtunnel bauten. Viele italienische Familien blieben, ihre Häuser und Lokale verschwinden.

33 SIA

Direktionssitzung | Geschäftsleitung vergrössert | Berufshaftpflicht | Bodenschutz | Aufbewahrungspflicht für Baupläne

37 PRODUKTE

45 IMPRESSUM

46 VERANSTALTUNGEN