Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine

Herausgeber: Schweizer Heimatschutz

Band: 97 (2002)

Heft: 2

Artikel: Facelifting für Mutter Erde? : Vom schwierigen Umgang mit dem Abfall von Verkehrsbauten

Autor: Schläppi, Christoph

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-175984

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 17.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Diese «Landschaft» ist durch den Bauschutt des SBB-Tunnels vor Burgdorf um 1855-57 entstanden (Bild Schläppi). **Ce «paysage» fut créé vers 1855-57 par le dépôt des déblais du tunnel ferroviaire de Berthoud** *(photo Schläppi)*

Vom schwierigen Umgang mit dem Abfall von Verkehrsbauten

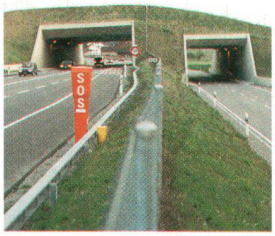
Facelifting für Mutter Erde?

Christoph Schläppi,
Architekturhistoriker, Bern

Nicht viele Bauwerke haben als Gegenstand literarischer Bearbeitung ähnliche Berühmtheit erlangt wie der Eisenbahndurchstich von Burgdorf ins Wynigental, wo Friedrich Dürrenmatts Erzählung «Der Tunnel» spielt. Nicht der Röhre soll unsere Aufmerksamkeit gelten, sondern einem merkwürdigen Hügel, der ins Sichtfeld rückt, wenn der Zug, nicht wie bei Dürrenmatt, doch noch ins Freie gefunden hat: der Abraumhalde aus der Tunnelbauzeit. Im Folgenden einige Gedanken über den schwierigen Umgang mit dem Abfall von Verkehrs-, insbesondere Tunnelbauten.

Möchte man dem als vorbildlich geltenden Reglement zur Aushub- und Bauschuttentsorgung des Kantons BL von 1997 folgen, hätten die Ingenieure, die in den späten 1850er Jahren den Dreck aus dem Burgdorfer Tunnel nahe dem nördlichen Portal auf einen Haufen geschüttet haben, einen ziemlichen ästhetischen Fauxpas begangen. Mit der «künstlich wirkenden Formgebung» und «einer zum Tal gegenläufigen Kegelform» haben sie nämlich just das Gegenteil dessen hinterlassen, was im erwähnten Leitfaden empfohlen wird. Und doch dürfte niemand an der merkwürdigen Geländeformation Anstoss nehmen. Vielmehr setzt das Bauwerk ungewollt einer eindrücklichen Leistung ein Denkmal, indem es davon erzählt, wie schwierig ein Tunnelbau mit den beschränkten Mitteln und den harten ökonomischen und menschlichen Bedingungen in der Pionierzeit der Schweizer Eisenbahnen gewesen sein muss.

Terrainverschiebungen treiben im Strassenbau zuweilen kulissenhafte Blüten, wie hier an der E41zwischen Henggart und Andelfingen (Bild M. Badilatti) ***Les déplacements de terres pour la construction de routes ont leurs à-côtés parfois surréalistes, ici au bord de l'E41 entre Henggart et Andelfingen*** *(photo M. Badilatti)*



Umgestaltungen als Symbole

Es bedarf keiner umfassenden Geschichte des Deponiewesens, um die hohe Symbolkraft von Umgestaltungen der Erdoberfläche im grossen Massstab zu erkennen. Phänomene wie die Pyramiden oder die französischen Barockgärten entstanden als Zeichen des Prestiges von Potentaten, die über gewaltige finanzielle und menschliche Ressourcen verfügten. Ihr Beispiel wirkt in den «Feldherrenhügeln» des kleinen Mannes, in den Einfamilienhausquartieren, nach. Dampfmaschine und Verbrennungsmotor haben nicht nur neue Kraftressourcen erschlossen, mit denen, wie etwa in den Kohlerevieren Ostdeutschlands, ganze Landschaften umgestochen wurden, sondern lieferten gleich auch die technischen Voraussetzungen, unter denen sich der Weg der Fahrzeuge immer mehr der Flugbahn von Projektilen anzunähern begann. Hatte man mit dem Bauschutt und Kehricht der Städte seit Jahrhunderten kleine topographische Korrekturen vor Ort vorgenommen, begannen die gigantischen Abraummengen des industriellen Zeitalters, die vertrauten Landschaftsbilder bis in die hintersten Winkel zu verändern, neu zu prägen und nicht selten auch zu zerstören.

An der Wurzel des Heimatschutzes

Dies war im frühen 20. Jahrhundert einer der Gründe für die Entstehung der Heimatschutzbewegung. Landschaftsästhetische Debatten im Zusammenhang mit Verkehrswegen waren freilich damals wie heute selten. Man widmete

Augenmerk und Energie lieber den urbanen und dörflichen Zentren, wo man die Probleme - wörtlich - vor Augen hatte. Eine der wenigen Ausnahmen ist Jules Coulins Beitrag über die Rhätische Bahn von 1908. Hier findet der Leser das Bild eines geschundenen Bergtals, das von Tunneln durchbohrt, von Dämmen verbarrikadiert und von Brücken durchschnitten ist. Der Tenor im beigefügten Text ist freilich nicht Entsetzen, sondern im Gegenteil Begeisterung für die «Albulabahn zwischen Preda und Bergün, die mit ihrer, dem Terrain angepassten, Linienführung und mit den steinernen Viadukten die Landschaft belebt und bereichert.» Und tatsächlich: Wer sich heute mit der Bahn ins Engadin fahren lässt, nimmt trotz oder gerade wegen aller damals der Landschaft zugefügten Wunden diesen abgeschiedenen Ort in der Wildnis überhaupt als packende Szenerie wahr. Hellsichtig beschrieb Coulin, wie «die Linie sich dem Gelände anschmiegt, wie sie seine Wellung und Biegung mitmacht, in ihrer Entwick-lung einen Rhythmus zeigt (...), der ein belebendes Agens der Landschaft ist. (...) Man stelle sich die Landschaft zwischen Bergün und Preda ohne die Bahn vor; würde man hier nicht eher einen Mangel empfinden als einen Gewinn?»

Heute, nachdem die Dämme vernarbt, d. h. mit Bäumen bewachsen sind und die zerklüftete Gebirgslandschaft wieder ein «natürliches» Bild abgibt, wird niemand mehr Coulin widersprechen. Mit seinem Beispiel hat er vorweggenommen, was Martin Heidegger 1951 in «Bauen Wohnen Denken», einem für Architekten kanonisch gewordenen Text philosophisch festhalten sollte: dass ein «Ort», vereinfacht gesagt, erst dort entsteht, wo die gestaltende Hand und das wahrnehmende Auge des Menschen wirken.

Unterschiedliche Strategien

Die Beispiele der heutigen Grossprojekte für Eisenbahn und Nationalstrassen zeigen - typisch für Ingenieurbauten - eine erfindungsreiche Deponiepraxis: Ein Grossteil des Abraums wird dem Recycling zugeführt. Vielerorts wird er - ein Thema für sich - für Dämme und Lärmschutzwälle verwendet, deren Dimensionen jenen der gewaltigen Baustellen nicht nachstehen. Am Gotthard-Basistunnel wird das Material auf der Tessiner Seite in den ehemaligen Steinbrüchen Cavienca und Buzza di Biasca, am Zwischenangriff Sedrun im Val Bugnei und Val da Claus deponiert. An der Nordseite wird es mit jenem aus der Nordumfahrung Flüelen an der Reussmündung in den Urnersee gekippt, wo dereinst Inseln, Strände, Biotope entstehen sollen. Im Mittelland werden völlig andere Strategien gewählt: An der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist wird der überschüssige Aushub über grosse Flächen verteilt und mit Humus überdeckt.

Zwischen Ausgleich und Kulturkatastrophe

Wo heute Schäden an der ursprünglichen Topographie nicht rückgebaut (wie bei Tagbautunnels) oder kaschiert werden können, werden sie mit ökologischen Ausgleichsmassnahmen kompensiert. Das Landschaftsbild, welches dabei entsteht, ist jedoch oft weder Natur-, noch Kulturlandschaft, sondern eine Simulation derselben. Auffälligerweise kommen dabei Methoden zur Anwendung, die an die Kollagenspritzen und Silikonpolster der Schönheitschirurgie erinnern. Hier und dort, in der Schönheitschirurgie wie im Deponieweisen, erstaunt der Widerspruch zwischen einem nicht hinterfragten Drang zur Natürlichkeit und der Bereitschaft, das Gegenteil von Natur, nämlich ein künstlich produziertes, total kontrolliertes Surrogat als solche hinzunehmen.

Die neuen Verkehrsprojekte verändern unsere Landschaften in Dimensionen, die sonst nur von Naturkatastrophen her bekannt sind: Sie sind gleichsam Kulturkatastrophen. Die Nationalstrassen lehren zwar, dass bei solchen Bauten Brachen und Restflächen entstehen, die als ökologische Nischen durchaus wertvoll werden können. Aber: den Charakter einer Landschaft nachzuempfinden, ist, insbesondere bei Deponien, ein oft zum Scheitern verurteiltes Vorhaben. Dass hier mit Erfindungsreichtum eine faule Ursprünglichkeit vorgespiegelt wird, ergibt letztlich keine befriedigende Bilanz. Vielleicht wird in Zukunft vermehrt ein Weg eingeschlagen, der - denken wir an Preda oder ans Wynigental - auch Deponien als Teil von Kulturlandschaft gelten lässt und diesen Anspruch gestalterisch einzulösen versucht. Dies könnte eine symbolische Geste der kulturbewussten Zentren an die Peripherie sein, die sonst nur den Dreck hat.

Nicht Land-Art, sondern nur eine Humusdeponie zwischen Inkwil und Wanzwil, wo der Schutt aus dem Önzbergtunnel abgelagert wird (Bild Chr. Schläppi)

Ce n'est pas du Land Art, mais une couche d'humus que l'on a déposée entre Inkwil et Wanzwil, après le déversement des déblais du tunnel de l'Önzberg *(photo Ch. Schläppi)*