

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

Autor(en): **Schläppi, Christoph**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **97 (2002)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175984>

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.

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.

Terrainverschiebungen treiben im Strassenbau zuweilen kulissenhafte Blüten, wie hier an der E41 zwischen 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)



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 eindrucklichen 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.

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 Kehrlicht 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 verbarrikiert 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. Hell-sichtig 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 Land-schaft 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 vorweggenom-men, was Martin Heidegger 1951 in «Bauen Wohnen Denken», einem für Architekten kano-nisch gewordenen Text philosophisch festhal-ten 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 - ty-pisch für Ingenieurbauten - eine erfindungs-reiche Deponiepraxis: Ein Grossteil des Ab-raums wird dem Recycling zugeführt. Vielerorts wird er - ein Thema für sich - für Dämme und Lärmschutzwälle verwendet, deren Dimensio-nen jenen der gewaltigen Baustellen nicht nachstehen. Am Gotthard-Basistunnel wird das Material auf der Tessiner Seite in den ehemali-gen Steinbrüchen Cavienna und Buzza di Bia-sca, 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 Neubau-

strecke Mattstetten-Rothrist wird der über-schüssige Aushub über grosse Flächen verteilt und mit Humus überdeckt.

Zwischen Ausgleich und Kulturkatastrophe

Wo heute Schäden an der ursprünglichen To-pographie nicht rückgebaut (wie bei Tagbau-tunnels) oder kaschiert werden können, wer-den sie mit ökologischen Ausgleichs-massnahmen kompensiert. Das Landschafts-bild, welches dabei entsteht, ist jedoch oft we-der 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 Deponiewei-sen, erstaunt der Widerspruch zwischen einem nicht hinterfragten Drang zur Natürlichkeit und der Bereitschaft, das Gegenteil von Natur, nämlich ein künstlich produziertes, total kon-trolliertes Surrogat als solche hinzunehmen.

Die neuen Verkehrsprojekte verändern unsere Landschaften in Dimensionen, die sonst nur

Nicht Land-Art, sondern nur eine Humusdeponie zwi-schen Inkwil und Wanzwil, wo der Schutt aus dem Önz-bergtunnel 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)



von Naturkatastrophen her bekannt sind: Sie sind gleichsam Kulturkatastrophen. Die Natio-nalstrassen lehren zwar, dass bei solchen Bau-ten Brachen und Restflächen entstehen, die als ökologische Nischen durchaus wertvoll werden können. Aber: den Charakter einer Landschaft nachzuempfinden, ist, insbesondere bei Depo-nien, ein oft zum Scheitern verurteiltes Vorha-ben. Dass hier mit Erfindungsreichtum eine faule Ursprünglichkeit vorgespiegelt wird, er-gibt letztlich keine befriedigende Bilanz. Viel-leicht wird in Zukunft vermehrt ein Weg einge-schlagen, der - denken wir an Preda oder ans Wynigental - auch Deponien als Teil von Kul-turlandschaft 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.