

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 12 (1955)

Heft: 4

Artikel: Die Organisation der Kehrichtabfuhr in mittleren und kleineren Gemeinden

Autor: Martin, O.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-783176>

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: 01.08.2025

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

O. Martin, Gemeinderat, Pratteln

Die Organisation der Kehrriechtabfuhr in mittleren und kleineren Gemeinden

Bei der Organisation der Kehrriechtabfuhr in mittleren und kleineren Gemeinden liegen die Schwierigkeiten nicht auf technischem Gebiet, sondern auf lokalpolitischem Boden. Es ist schwerer, in einer mittleren oder kleineren Gemeinde das Althergebrachte, das offenbar nie versagt hat, durch eine mit der Entwicklung Schritt haltende neue Ordnung der Dinge zu ersetzen. Je kleiner die Verhältnisse, desto ausgeprägter ist das Festhalten am Hergebrachten. Ich stelle dies hier nicht fest, um gegen das Hergebrachte in politischem Sinne zu wettern — gelegentliches Festhalten am Bodenständigen hat auch sein Gutes —, sondern um augenfällig den Aspekt zu geben, unter welchem in dieser Umgebung die Aufgabe gestellt ist.

An allen denjenigen Orten, wo die bekannten Ablagerungsplätze bestehen, bildet die Kehrriechbeseitigung kein besonderes Problem. Der Bürger gibt den Gemeindeorganen lediglich den Auftrag, à conto Steuerleistung dafür zu sorgen, dass der anfallende Kehrriech den Haushaltungen und Gewerbebetrieben regelmässig abgenommen wird; es darf aber nicht viel kosten. Was mit der Abfuhr geschieht, ist zweit- bis dritrangig. Die Besorgung des Abfuhrdienstes bildet in der Regel den willkommenen Nebenerwerb für einen ortsansässigen Landwirt. Der Sammeldienst, also die Abfuhr, geschieht meistens mit einem Wagen, der vom Landwirt gestellt ist, mit Pferdezug, Traktor oder Jeep. Es braucht schon verschiedene Anstrengungen, bis schliesslich ein moderner Ochsner-Kehrriechabfuhrwagen von der Gemeinde angeschafft wird und der Gedanke für den Einheitskübel in die Tat umgesetzt werden kann.

Wo nicht ein rühriger Strassenmeister die Abfuhr überwacht, wird die Befahrung der Strassenzüge mit dem «Glöggliwagen» vom Fuhrmann oder einem beigegebenen Lader bestimmt. So wie diese nicht gerade angenehme Arbeit im Volksmund qualifiziert ist, wird vielmals auch in der Zuteilung der notwendigen Arbeitskräfte disponiert. Vielerorts haftet diesem Dienstzweig immer noch so etwas wie Frondienst aus frühern Zeiten an. Noch zu Vaters Zeiten riss sich niemand um diese Aufgabe. Das ganze Trachten war auf eine möglichst billige Lösung ausgerichtet. Ein Gemeindegewesen hat ja in

der Regel auch die nicht so leicht vermittlungsfähigen Arbeitskräfte zu beschäftigen. Wenn diese als Kehrriechlader beigegeben werden, wird darin gelegentlich eine Art aktive Fürsorge erblickt. Soweit es sich um Gemeinden mit ruhigem, stabilem Bevölkerungsstand handelt, hält es vorläufig schwer, an diesem System etwas zu ändern. Es gehört zur Eigenheit eines Dorfes und mag dabei auch sein Gutes haben. So ist die Kehrriechtabfuhr auf dem Lande bis heute fast durchwegs eine absolut lokale Angelegenheit jeder einzelnen Gemeinde. Hier etwas ändern zu wollen, ist schwer. Denn es sind nicht zuletzt so und so viele Arbeits- und Fuhrleistungen, die anfallen und die, wie bereits erwähnt, eine willkommene Verdienstmöglichkeit oder betriebliche Ergänzung im Kleingewerbe bedeuten.

Wo aber der geeignete, den Voraussetzungen des Gewässerschutzes wirklich genügende Ablagerungsplatz in der Nähe der Siedlung einmal fehlt, da stellt sich dann das Kehrriechproblem von neuem. Mit dem Suchen nach neuen Depöniestellen muss, sofern überhaupt die Ablagerung am neuen Ort ohne Bedenken zugelassen werden kann, meistens auch ein längerer und oft schwerfälliger An- und Abfuhrweg in Kauf genommen werden. Unter dem Druck dieser Gegebenheiten entschliesst man sich dann meistens, die Mehrkosten, die durch die umständliche An- und Abfuhr erwachsen, in Kauf zu nehmen. An Stelle des Pferdezuges wird ein Traktor eingesetzt oder die Abfuhr wird auf einen weitem Halbtag ausgedehnt. Damit ist aber die Lösung nur aufgeschoben und vielleicht schon wenige Jahre später, wenn diese zweite Depöniestelle aufgefüllt ist, muss sich die Behörde neuerdings mit dem Kehrriechproblem beschäftigen. Die Zunahme der Bevölkerung trägt das ihre auch noch bei, und schon muss in der Gemeindeversammlung wieder über den «Glöggliwagen» diskutiert werden. Diese Entwicklung der Dinge kann fast in allen Landgemeinden beobachtet werden, bis zu dem Moment, da die nach heutiger Erkenntnis geeigneten Ablagerungsplätze einfach nicht mehr zu finden sind. An diesem Punkt ist die Gemeindebehörde dann gezwungen, das Kehrriechproblem einer eingehenden Prüfung zu unterziehen und nach einer Lösung auf weite Sicht zu suchen.

Die Literatur gibt wohl über die verschiedenen Verwertungsmethoden des Kehrriechs vielerlei praktische Hinweise. Die Studien und Erfahrungen zeigen jedoch, dass fast jede Beseitigungsmethode aus wirtschaftlichen Erwägungen Kehrriechmengen notwendig macht, die nur in dichtbesiedelten Gebieten, also in städtischen Verhältnissen, anfallen. Die so notwendige Kehrriechmenge kann nun aber

auch in ländlichen Gegenden durch eine sinnvolle Zusammenfassung mehrerer Gemeinden erreicht werden, wenn nicht allzu fern eine zentrale Ablagerungs- oder besser noch Verwertungsstelle schon besteht. Das Ganze ist dann nur noch eine Frage der Organisation. Es ist Sache der kantonalen und schweizerischen Fachleute, für Landgemeinden solche Lösungen zum Allgemeinwohl anzustreben.

Im Gegensatz zur lokalen Abfuhr setzt eine solche Zusammenfassung eine Abfuhrorganisation voraus, die sowohl auf die sehr unterschiedlichen Verhältnisse von Gemeinde zu Gemeinde, als auch auf die verschiedenen Distanzen sowie auf die Bevölkerungszahl überhaupt abgestimmt ist. Dazu kommt, dass einzelne dieser Gemeinden aus finanziellen Gründen wöchentlich nur einmal bedient zu werden wünschen, während die zweimalige Abfuhr sonst zur Regel gehört.

Nicht minder Schwierigkeiten bietet aber den Behörden von Landgemeinden die Loslösung vom bisherigen lokalen Abfuhrsystem. Wengleich eine grundlegende Aenderung am Kehrichtproblem sich aus den angeführten Gründen aufdrängt, so sind es bisweilen lokalpolitische Erschwerungen, die einer raschen Umstellung hinderlich im Wege stehen. Gelegentlich kann dieses Moment in den ausgesprochenen Landgemeinden viel eher überwunden werden als in sogenannten kleinstädtischen Verhältnissen oder gar in Vororten von Großstädten.

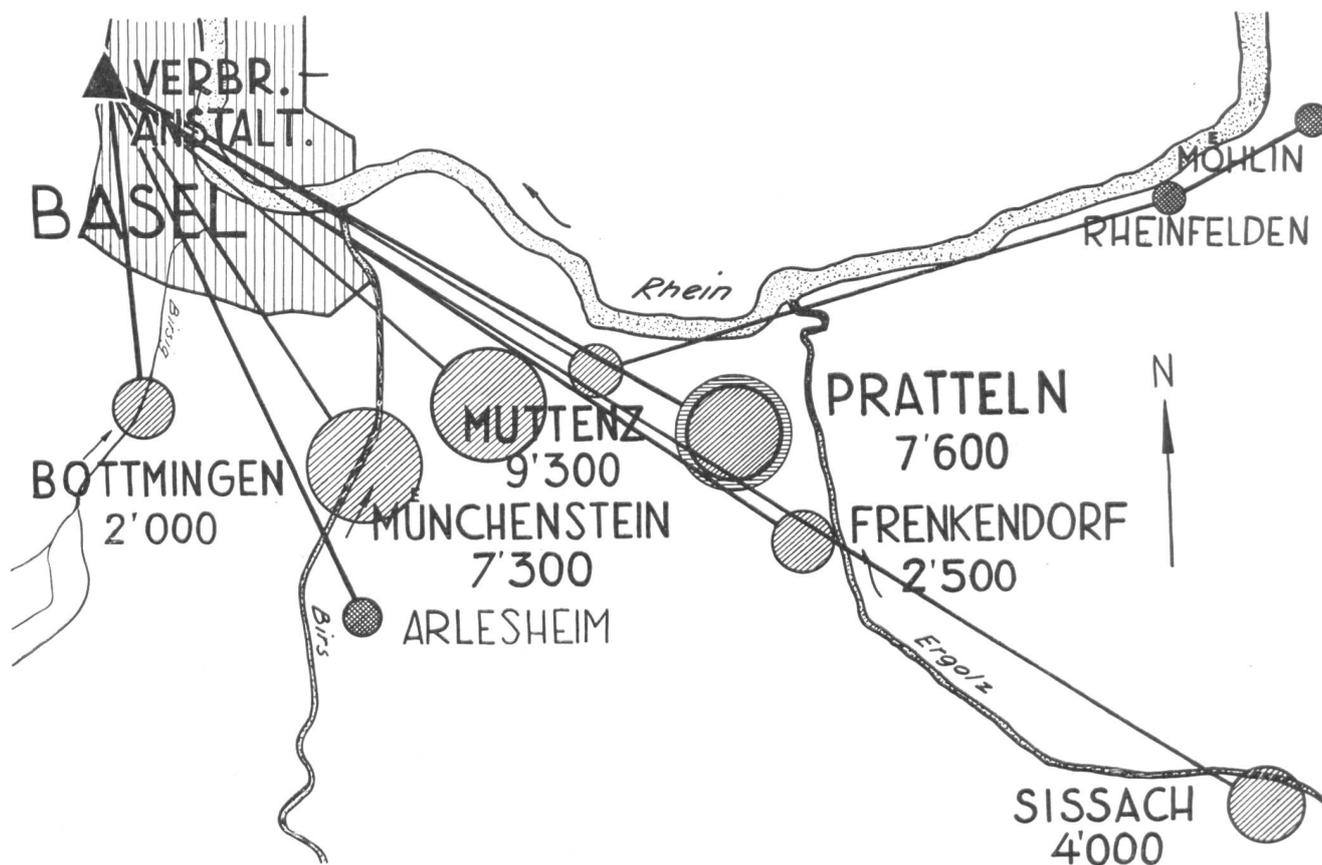
Es ist daraus zu entnehmen, wie sehr es davon abhängt, ob eine verantwortungsbewusste Behörde gewillt ist, ein Problem zu lösen und nicht, von kleinlichem Empfinden geführt, eine unzulängliche und damit kostspielige lokale Kehrichtabfuhr-

organisation beizubehalten, zum Nachteil unserer Gewässer und des Steuerzahlers.

Wie eine solche regionale Kehrichtabfuhrorganisation für kleinere und mittlere Gemeinden funktioniert, mag an Hand der beigegebenen Karte erläutert werden.

Die Gemeinden Bottmingen mit 2000 Einwohnern, Muttenz mit 9400 Einwohnern, Münchenstein mit 7300 Einwohnern, Pratteln mit 7600 Einwohnern, Frenkendorf mit 2500 Einwohnern und Sissach mit 4000 Einwohnern, zusammen also mit rund 33 000 Einwohnern, bilden die Abfuhrregion. Ein-, bzw. zweimal wöchentlich, wie es in der betreffenden Gemeinde bisher schon Brauch war, wird diese Region durch ein privates Transportunternehmen mit Standort in Pratteln bedient.

Zum Einsatz gelangen für alle Gemeinden zusammen zwei Ochsner-Kehricht-Rückladerstopfer von je 5,5, bzw. 6 Tonnen Nutzlast oder einem Fassungsvermögen von je 20, bzw. 22 m³ Kehricht, dazu je ein Chauffeur und zwei Lader. In den Abfuhrplan einbezogen ist ferner ein Grossunternehmen der Pneubranche, wo wöchentlich ca. 60 bis 80 m³ ausserordentliche Abfälle separat abgenommen werden. Der gesamte aus Haushalt, Gewerbe und Industrie anfallende Kehricht wird aus diesen Gemeinden über die Kantonsgrenze hinweg regelmässig und ausschliesslich der städtischen Verbrennungsanstalt in Basel zugeführt. Diese erhebt von den Gemeinden eine bescheidene Gebühr. Vom Standort des Transportunternehmens aus misst der Weg in der einen Richtung bis Sissach 13 km und in der andern Richtung bis zur Verbrennungsanstalt ebenfalls 13 km.



Karte zur Kehrichtabfuhrorganisation für mittlere und kleinere Gemeinden im Kanton Baselland.

Der mengenmässige Anfall pro Tag und Fahrzeug beträgt ca. 8 bis 10 Tonnen Kehrriecht, ausgenommen Mittwoch und Samstag, wo der Nachmittag zum Parkdienst verwendet wird. Im Durchschnitt ist auf 1000 Einwohner pro Abfuhr mit 1 Tonne Kehrriecht zu rechnen.

Die Vorteile dieses regionalen Abfuhrsystems ergeben sich aus folgenden Merkmalen: Das hohe Fassungsvermögen der eingesetzten Spezialfahrzeuge beschränkt die sogenannten Zwischenfahren für die Entleerung auf ein Minimum. Das von der Transportunternehmung beigegebene Personal, ein Chauffeur und zwei Lader pro Wagen, arbeiten routinemässig als ein Team, was im Sammelergebnis zum Ausdruck kommt. Die ausserordentliche Wendigkeit der als Frontlenker gebauten Schweizer Fahrzeuge eignet sich für ländliche Verhältnisse ganz ausgezeichnet und erspart manches Manövrieren. Vor allem sind es aber die Mannschaften, die der Abwicklung eines solchen Abfuhrplanes den Puls geben. So wie einerseits vom mechanischen Standpunkte aus betrachtet nur das Beste als gut genug erachtet wird, so ist andererseits der Mannschaftsgeist für das Sammelergebnis mitbestimmend. Es wäre ein Irrtum, hier aktive Fürsorge betreiben zu wollen; sie müsste sich zum Nachteil der Gemeinde selbst auswirken. Die Wartung der Fahrzeuge erfordert selbstverständlich besondere Aufmerksamkeit. Aber auch die gute Behandlung des Personals mit geregelter Arbeitszeit und fortschrittlicher Entlohnung ist wichtig.

Zur Frage, weshalb die Kehrriechtabfuhr in den genannten Orten nicht in Regie der Gemeinden durchgeführt wird, ist aus der praktischen Erfahrung folgendes festzustellen: So sehr in städtischen Verhältnissen mit grossen Abfuhrmengen und mehreren Fahrzeugen der Regiebetrieb das Natürliche ist, ebenso sehr ist auf der andern Seite für die regionale Abfuhrorganisation von mehreren Landgemeinden der Privatbetrieb wirtschaftlicher. Bekanntlich ist das Budget einer Landgemeinde empfindlicher als dasjenige eines grösseren Gemeinwesens. In kleinen Verhältnissen wird viel mehr

abgewogen, und es wäre offenbar nicht so leicht zu bewerkstelligen, dass mehrere Gemeinden zusammen ein Spezialfahrzeug anschaffen. Auch die Frage der zentralen Steuerung einer solchen Organisation würde Schwierigkeiten bereiten.

Dass sich die Industrie eine solche Abfuhrorganisation ebenfalls dienstbar macht, ist gegeben. Beim Regiebetrieb würde dies vielleicht schwieriger sein. Tatsache ist, dass in dem umschriebenen Versorgungskreis auch grössere Industriebetriebe ihren ausserordentlichen Abfall in die Verbrennungsanstalt mitabführen lassen.

Was die Kostenfrage betrifft, so hat sich erwiesen, dass die neue Organisation die Gemeinden oft nicht stärker belastet als die alte Ordnung. Dass das Neue aber vom hygienischen und wasserschutztechnischen Standpunkt aus betrachtet, wirklich befriedigt, dürfte unbestritten bleiben. Es ist dies auch allseits anerkannt worden. Jedenfalls ist den einer solchen Organisation angeschlossenen Gemeinden die oft schwere Sorge um die Kehrriichtbeseitigung auf lange Zeit abgenommen.

L'organisation de l'enlèvement des ordures dans les communes moyennes et petites (Résumé)

Dans les communes de faible étendue, les difficultés de l'enlèvement des ordures ne sont pas d'ordre technique, mais dépendent de la politique locale. Lorsque des autorités conscientes de leurs responsabilités sont décidées à résoudre un problème, au lieu d'avoir des égards injustifiés qui mènent à tolérer simplement certaines insuffisances, elles peuvent toujours réaliser un enlèvement des ordures ménagères à la fois économique et répondant aux exigences d'une protection efficace des eaux. Ainsi, plusieurs communes petites ou moyennes peuvent organiser entre elles un service commun d'enlèvement, pour autant qu'elles disposent de moyens de traction appropriés, tels qu'on les rencontre dans les villes. Dans la région de Bâle, par exemple, il existe une entreprise d'enlèvement qui, à la satisfaction de tous les intéressés, dessert les communes de Bottmingen, Münchenstein, Muttenz, Pratteln, Frenkendorf et Sissach; les ordures y sont recueillies une ou deux fois par semaine et régulièrement amenées aux installations d'incinération de Bâle.

Abb. 1. Zum Artikel Brodbeck (auf folgender Seite). — Auf Schritt und Tritt begegnet der Spaziergänger, der die Umgebung unserer Ortschaften durchwandert, diesen hässlichen Zeichen ungeordneter Abfallbeseitigung. Kessel, Känel, Büchsen, Geschirrscherben, zerbrochene Flaschen und Krüge und sogar ganze Matratzen «zieren» die Borde unserer Spazierwege. Statt zu einer Quelle der Erholung werden so unsere lieblichen Landschaften derart verschandelt, dass sie ihren Besuchern beständig Anlass zu Aergernis geben. Aber nicht nur das Auge wird durch den Anblick dieser hässlichen Abraumhaufen beleidigt, nein, auch die Nase des Spaziergängers bekommt genug von den oft Ekel und Uebelkeit erregenden Gerüchen, die diesen Ablagerungen des «technischen Fortschrittes» entströmen.

