Luftaufnahme des Kiesgrubenareals aus dem Jahr 1984. Die schwarzen Linien markieren das zum Teil bereits wieder aufgefüllte Abbaugebiet für die N 1. Weiss gestrichelt das Areal, das bei einer weiteren Nutzung in Angriff genommen worden wäre. Links unterquert die N 1 das Bahntrassee, rechts die Zürcherstrasse. Die Autobahnzufahrten der Kiesgrube sind links unten erkennbar (Pfeil). (ü)

Begehung des rekultivierten Geländes durch Gemeinderat im Frühjahr

Einzige Kiesgrube mit Autobahnanschluss

Tagelswangen: Für die N1 und die Oberlandautobahn wurden anderthalb Millionen Kubikmeter Kies abgebaut und ebenso viel Auffüllmaterial wieder herangeschafft

vé. Aus dem Boden geholt wurden ein Stück Mammut-Stosszahn, ein Teil eines Kiefers, der – dem Zustand der Zähne nach zu schliessen – einem jungen Mammut gehört haben dürfte, sowie rund anderthalb Millionen Kubikmeter Kies, über den nun, zwischen Zürich-Aubrugg und Winterthur-Rossberg, aber auch auf der Oberlandroute bis Volketswil pausenlos der Verkehr rollt. Die Rede ist von der *Kiesgrube Chalchofen* in *Tagelswangen.* Anfang August 1971 war die erste Kieslieferung aus dem südlich von Tagelswangen gelegenen Ab-

bucktunnel, fiel aus, weil man sich aus Umweltschutzgründen für den Schienentransport des Materials ins Rafzerfeld entschlossen hatte, erklärte Gemeinderat Schärer im Gespräch mit dem ZO. «So musste man die Auffüllfrist zwei oder dreimal hinausschieben.»

Gemeinderat Schärer kennt die Kiesgrube nicht nur von Amtes wegen («Da gab es jede Menge Korrespondenz»), sondern auch aus *alltäglicher Anschauung:* Er wohnt an der Bühlstrasse, mit freiem Blick auf das ausgebeutete Gelände, das sich südlich von Tagelswangen zwischen der alten Hauptstrasse (der *Zürcherstrasse)* und der *Autobahn N 1* erstreckt. Eine rundum verglaste Veranda zeugt noch von den Immissionen, die bei einer Kiesgrube naturgemäss nicht auszuschalten sind.

Fahrverbot für Werkverkehr N 1 in Tagelswangen. Diese Tafel gilt allerdings nicht mehr dem Kiesgrubenverkehr, sondern den Bauarbeiten für die Lärmschutzwände, die gegenwärtig im Gang sind. (vé)

baugebiet erfolgt; nun liegt das vollständig wiederaufgefüllte Gelände wieder da, als ob es hier nie Abbaugeräte, Förderbänder, Pneulader und Lastwagen gegeben hätte. Im kommenden Frühjahr ist eine *Begehung* durch den Gemeinderat Lindau zusammen mit der Bauleitung N1, der Unterhaltsgenossenschaft und der Firma Beton + Kies AG (Effretikon) geplant, um das Gelände definitiv abzunehmen. Von seiten der Gemeinde wird bereits jetzt *Zufriedenheit* signalisiert: «Ich glaube, es ist gute Arbeit geleistet worden», erklärte Gemeinderat *Hans Jakob Schärer* gegenüber dem ZO.

Trotz verspäteter Auffüllung mit dem Verlauf der Arbeit zufrieden

Ursprünglich war geplant, dass die Kiesgrube per 1. Dezember 1980 wieder aufgefüllt sein würde. Doch im Februar 1980 zeigte sich, dass noch *300 000 Kubikmeter Auffüllmaterial fehlten* – eine Menge, die nun innerhalb von knapp fünf Jahren herbeigeschafft wurde. Wie einem ZO-Artikel aus dem Jahr 1980 zu entnehmen ist, zeigten sich die Lindauer Behörden – trotz der zu erwartenden massiven Verspätung – bereits damals über den Verlauf der Arbeiten befriedigt; man hatte sich davon überzeugt, dass die Rekultivierung der Grube so rasch wie möglich vorangetrieben wurde.

Doch dies war – wenn man das Auffüllgut nicht über allzu grosse Strecken herankarren wollte – ein recht schwieriges Unterfangen: Durch den Konjunktureinbruch wurden *weniger Bauvorhaben* in der näheren Umgebung ausgeführt als vorgesehen, so dass auch weniger Aushubmaterial und Schutt anfielen. Und die grösste «Lieferquelle», mit der man gerechnet hatte, nämlich der *Milch-*

Es sollte keine «Dauerkiesgrube» werden

Natürlich begegnete man in der Gemeinde Lindau seinerzeit den Plänen, Kies abzubauen, nicht nur mit eitel Freude. Doch da es um ein Unterfangen *im Rahmen des Nationalstrassenbaus* ging, war die Kiesgewinnung letztlich nicht zu verhindern. Mit einem Vertrag zwischen der Gemeinde und dem Kanton stellte man aber sicher, dass die Kiesgrube ausschliesslich für den Autobahnbau benutzt und eine Wiederauffüllung garantiert wurde.

Der Wunsch, dass aus der N 1-Kiesgrube *keine «Dauerkiesgrube»* werde, erklärt sich aus dem *Leitbild*, das sich Lindau gegeben hat: Die Gemeinde soll *ländlich* bleiben und einen Grüngürtel darstellen, der das Zusammenwachsen der Agglomerationen Zürich und Winterthur verhindert. Eine Kiesgrube mit Dauerbetrieb hätte, so Gemeinderat Schärer, diesen ländlichen Grüngürtel empfindlich gestört.

Bis zu einer halben Million Kubikmeter Kies wurde jährlich abgebaut

Lindau seinerzeit den Plänen, Kies abzubauen, nicht nur mit eitel Freude. Doch da es um ein Unterfangen *im Rahmen des Nationalstrassenbaus* ging, war die Kiesgewinnung letztlich nicht zu verhindern. Mit einem Vertrag zwischen der Gemeinde und dem Kanton stellte man aber sicher, dass die Kiesgrube ausschliesslich für den Autobahnbau benutzt und eine Wiederauffüllung garantiert wurde.

Der Wunsch, dass aus der N 1-Kiesgrube *keine «Dauerkiesgrube»* werde, erklärt sich aus dem *Leitbild*, das sich Lindau gegeben hat: Die Gemeinde soll *ländlich* bleiben und einen Grüngürtel darstellen, der das Zusammenwachsen der Agglomerationen Zürich und Winterthur verhindert. Eine Kiesgrube mit Dauerbetrieb hätte, so Gemeinderat Schärer, diesen ländlichen Grüngürtel empfindlich gestört.

Bis zu einer halben Million Kubikmeter Kies wurde jährlich abgebaut

Die Hauptabbauzeit dauerte vier Jahre; die Spitzenleistung war eine halbe Million Kubikmeter Kies im Jahr, wie *Walter Frei sen.* der Effretiker Firma Beton + Kies AG gegenüber dem ZO erklärte. Zeitenweise waren vier Pneulader im Einsatz, wobei täglich 5000 Kubikmeter Kies verfrachtet wurden. «Eigentlich hatten wir die Auflage, dass nicht mehr als 1600 Kubikmeter täglich abgebaut werden sollten», erklärte Walter Frei. «Aber wenn wir das gemacht hätten, hätte der Autobahnbau zwei Jahre länger gedauert.» Aufgrund des ersten Abbauvertrages hätte rund eine halbe Million Kubikmeter Kies entnommen werden sollen; da aber noch der Bau der Oberlandautobahn hinzukam, wurden schliesslich rund anderthalb Millionen Kubikmeter Kies abgebaut.

Es handelte sich dabei um *sehr verdichtetes Kiesmaterial*, für dessen Abbau zum Teil Sprengungen erforderlich waren. Der Kies, der aus dem Lindauer Untergrund geholt wurde, diente als Unterlage für die Fahrbahnen der N 1. Zu diesem Zweck wurde er verarbeitet: Einem Kubikmeter Wandkies wurden in einer grossen Mischtrommel 75 Kilogramm Zement zugesetzt. Dieser sogenannte *Stabilisationsbeton* diente dann als direkter Träger für die Asphaltfahrbahnen.

Bauschutt und Aushubmaterial als Füllgut

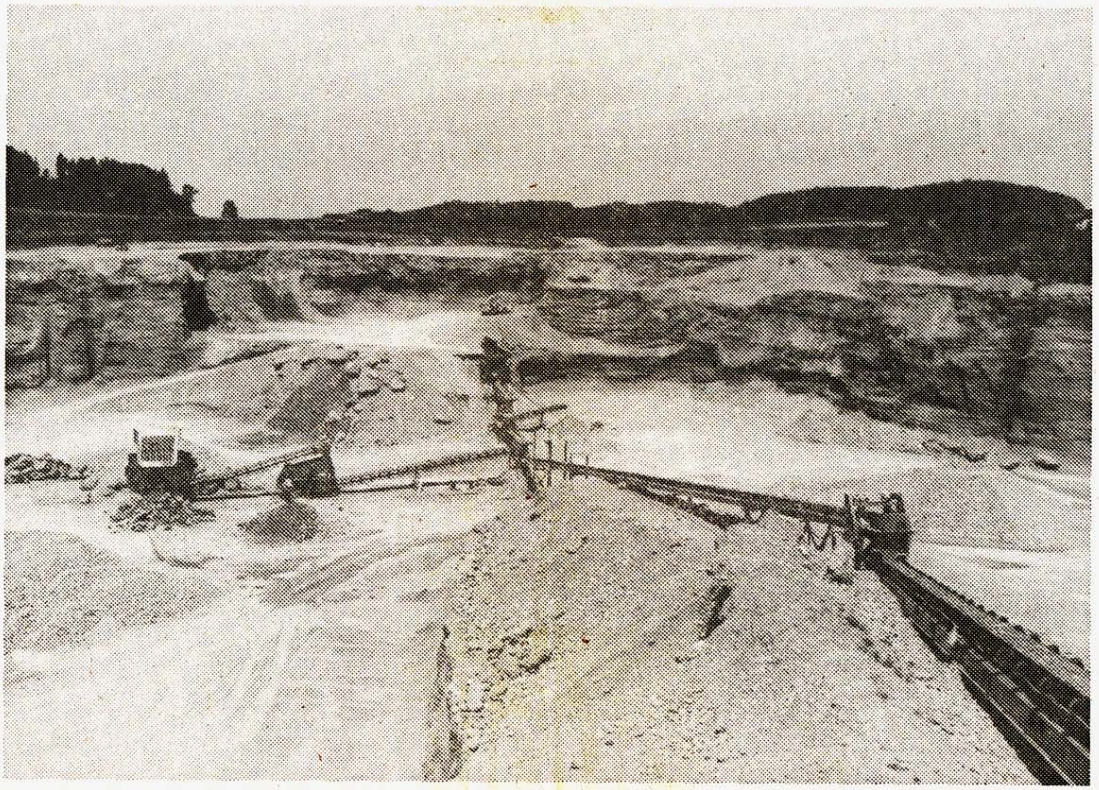
Für die Art des zur Wiederauffüllung verwendeten Materials wurden – nicht zuletzt wegen des Grundwasserstromes in diesem Gebiet – strikte Vorschriften erlassen. Es durfte nur Bauschutt ohne grossen Holzanteil und Aushubmaterial abgelagert werden. Als sich einmal nach einer Nacht-und-Nebel-Aktion *Hauskehricht* in der Grube befand, hatte der «Eigentümer» Pech: Es fand sich nämlich auf einer Zeitschrift seine *Adresse*... Allerdings gab es auch bezüglich der Ablagerungsbestimmungen eine Ausnahme, wie sich Walter Frei erinnert: Nach dem grossen Unwetter von 1975 wurden 2000 Kubikmeter Material aus der Maggi «eingelagert»: *Fertigsuppen* und andere Produkte, die von den Wassermassen unbrauchbar gemacht worden waren. Zu diesem Zweck wurde eine Grube mit lehmhaltigem Material abgedichtet und das Ganze mit einer dicken Schicht wieder überdeckt.

Anderthalb Millionen Kubikmeter Material wegführen und gleichviel wieder zurückbringen: «Sie können sich ja ausrechnen, wieviele Lastwagen das braucht», meinte Gemeinderat Schärer. Nun, 1974, als es ans *Wiederauffüllen* der Grube ging, rechnete man mit *250 000 Fuhren*. Um die Gemeinde von diesem immensen Verkehr zu entlasten, wurde eine für die Schweiz einmalige Lösung gefunden: Die Kiesgrube erhielt eine *eigene Autobahnzufahrt* kurz vor der Bahnunterführung in Richtung Zürich. Auf der gegenüberliegenden Seite befand sich die Ausfahrt; die Lastwagen erreichten die Kiesgrube durch eine Autobahnunterführung.

«Kiesgrubendebatte» im Kantonsrat

Obwohl von Anfang an nur von einem *zeitlichen Abbau* die Rede gewesen war, gab es mehrere Anläufe, die Kiesgewinnung in Tagelswangen fortzusetzen. So gab es 1978 im Kantonsrat eine ausgedehnte Diskussion, nachdem der Zürcher LdU-Kantonsrat *Arthur Wegmann* im Rahmen der *Gesamtplan-Debatte* entgegen der Kommissionsmehrheit den Kiesabbau weiter gestatten wollte. Ein Kiesbedarf sei im Oberland auch weiterhin ausgewiesen, und die Transportwege müssten *möglichst kurz* gehalten werden, wurde argumentiert. Auch sei ja ein provisorischer Autobahn-Anschluss vorhanden. Der damalige Baudirektor *Jakob Stucki* wies aber darauf hin, dass diese Zu- und Wegfahrten zur N 1 vom Bund nur noch zum Zweck der Rekultivierung bewilligt würden. Bei einem weiteren Abbau hätte sich deshalb der Lastwagenverkehr durch das Dorf zwängen müssen. Der Antrag unterlag mit 83 zu 45 Stimmen.

Ein letzter Anlauf erfolgte, als 1984 der *Siedlungs- und Landschaftsplan* der Gemeinde Lindau öffentlich aufgelegt wurde. Zwei Grundeigentümer sowie die Beton + Kies AG in Effretikon beantragten, dass im Raum Chalchofen/Birchhof, östlich an das bisherige Abbauareal anschliessend, ein *Materialgewinnungs- und Auffüllungsgebiet ausgeschieden* würde. Rund 80 000 Kubikmeter Kies hätten jährlich abgebaut werden sollen, wobei die Zufahrt von der Zürcherstrasse aus erfolgt wäre. Doch die Gemeindeversammlung verabschiedete den Siedlungs- und Landschaftsplan, ohne diese Ausscheidung vorzunehmen. Damit war die Geschichte des Kiesabbaus in Tagelswangen abgeschlossen.



So sah es 1974 aus: Im Areal Chalchofen waren rund anderthalb Millionen Kubikmeter Kies abgebaut. (wo)