



Asphaltwandern.
Im Aufstieg zum Blattepass.

Von Nashörnern und Menschen

Als der Zoo Basel vor ein paar Jahren die neue Aussenanlage für seine Panzernashörner eröffnete, wies der Pressedienst stolz auf die weichen Böden und Trampelpfade aus Holzschnitzeln und Sand hin, die er für die asiatischen Dickhäuter neu angelegt hatte. Vorher hatten die schweren Unpaarhufer über Hartbelag wandern müssen. Das schadete ihren empfindlichen Füßen, die weiche Böden bevorzugten.

Wie ich die Panzernashörner begreife! Ich fühle mich ihnen sehr verwandt und beneide sie um die federnden Unterlagen. Beim Wandern vor allem. Da muss ich oft sehnsüchtig an den Basler Zoo denken und ebenso an die Erzählung «Rhinocéros» des rumänisch-französischen Autors Eugène Ionesco, in der sich die Menschen nach und nach in Rhinocerosse verwandeln, die dann in immer grösseren Scharen durch die Strassen preschen.

Auch die Menschen besitzen empfindliche Füße und Knie und Hüften und Wirbelsäulen, die weiche Böden mögen. Asphalt und Beton bekommen ihnen auf die Dauer schlecht. Auf Hartbelag sind die Schläge, die ihr Skelett beim Gehen einsteckt, härter als auf Naturpfaden, auch werden auf den flachen Unterlagen immer nur die gleichen Muskeln belastet. Das ist ungesund und ermüdet den Homo erectus schnell. Bestimmt hängt das damit zusammen, dass er während der ersten paar Jahrmillionen seiner Evolution ohne Hartbelag zugange kam. Zwar befestigten schon die Babylonier und

die alten Römer im Altertum ihre Strassen. Das betraf aber bloss einzelne Prachtchassen und die wichtigsten Heeresverbindungen. Diese waren jedoch mit Steinen gepflastert und hatten wenig mit den heutigen asphaltierten Verkehrsflächen zu tun. Sowie so sind die Babylonier zeitlich nur einen Wimpernschlag von uns entfernt im Vergleich zum Ende des Miozäns, als unsere direkten Vorfahren lernten, aufrecht zu gehen und so mit der Zeit zu Menschen wurden.

Die flächendeckende Asphaltierung der Strassen und Wege ist ein Phänomen der neusten Neuzeit. Dabei spielte übrigens die Schweiz am Anfang eine wichtige Rolle, besonders wegen des riesigen natürlichen Asphaltvorkommens im Val de Travers. Der griechische Arzt Eirini d'Eyrinis, der als Begründer der Asphalttechnologie gilt, entdeckte die Mine anno 1712 und veröffentlichte einige Jahre später seine «Dissertation sur l'asphalte ou ciment naturel». Er dachte noch nicht in erster Linie an den Strassenbau und empfahl, das elastische Material vor allem als Dichtungsmasse und als Heilmittel gegen Gebrechen wie Gicht und Hautkrankheiten zu verwenden. Die städtischen Strassen wurden erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts im grossen Stil asphaltiert, wobei der Rohstoff oft von den Neuenburger Minen geliefert wurde.

Ausser Asphalt, dessen Bindemittel, das Bitumen, aus Erdöl stammt, kam auch Teer zum Einsatz, der aus Steinkohle gewonnen wird. Als Erster soll der Walliser Ernest Guglielminetti in

Monaco vierzig Meter Strasse mit heissem Teer bestrichen haben. Dies, nachdem sich Fürst Albert I. in einem Gespräch mit dem Modearzt über den von den Automobilen aufgewirbelten Staub beklagt hatte, die damals aufkamen. Fortan hiess Guglielminetti im Volksmund Docteur Goudron (Teer). Brig machte den Teerarzt 1938 zum Ehrenbürger und schenkte ihm posthum ein Denkmal.

Geteerte und ungefederte Strassen sind gut für Fahrzeuge und Räder. Allen, die auf den eigenen Beinen unterwegs sind, also den Pferden, den Nilpferden und den Wandersleuten, schlagen sie aber nicht allein auf das Knochengestüt, sondern auch aufs Gemüt. So sehr, dass sie sich draussen nicht mehr zuhause fühlen. Das magische Zusammenspiel von Naturgenuss, Meditieren und Vorankommen aus eigener Kraft, das das Wesen des Wanderns ist, macht sich auf staubfreien Unterlagen aus dem Staub. Sicher auch, weil die gleichförmige Oberfläche optisch wenig hergibt und ungefähr so spannend ist wie das Auswendiglernen des Telefonbuchs des Kantons Aargau. Wie anders geartet sind da die Naturwege. Der schmale Waldpfad mit seinen hinterlistigen Wurzeln und dem raschelnden Herbstlaub wirkt ebenso lebendig wie der bescheidene Feldweg samt der grünen Narbe in der Mitte, auf der Hufatrich, duftende Kamille und der Löwenzahn die Sommer- und Wandervögel beglücken. Ist Ihnen übrigens schon aufgefallen, dass auf Asphalt nebst der Wanderseele auch die Wanderkehle austrocknet? Der Kunstbelag reflektiert die ganze Hitze der Sonne, gibt aber keine Feuchtigkeit ab.

Diese Zusammenhänge kannte im Jahr 1984 auch noch der Bundesrat. Die negativen Auswirkungen von Bitumen- und Betonbelägen seien «sowohl physischer wie psychischer Art», hielt er in seiner Botschaft zum Gesetz über Fuss- und Wanderwege fest. Dieses schreibt die «Ersatzpflicht» für Wanderwege vor: Sie müssen seither ersetzt werden, falls sie nicht mehr frei begehbar sind, wenn auf einer grösseren Strecke starker Verkehr herrscht, oder wenn sie «mit ungeeigneten Belägen versehen werden».

Diese Vorschrift bleibt aber häufig wirkungslos. Laut der Statistik der Schweizer Wanderwege haben Private, Gemeinden und Kantone seit der Jahrhundertwende ungefähr 4000 Kilometer Wanderwege neu mit Hartbelag zugedeckt, meist ohne für Ersatz zu sorgen. Inzwischen liegen 18 000 der 65 000 Kilometer Wanderwege unter Asphalt und Beton begraben. Das sind 28 Prozent des Netzes, wobei es in tieferen Lagen noch dramatischer aussieht. «Ein Drittel der Wanderwege unter 1000 Meter weist Hartbelag auf», schreiben die Schweizer Wanderwege.

Obwohl diese Entwicklung dem Gesetz widerspricht, wird sie von den Behörden toleriert, sogar mit Subventionen gefördert, weil sie andere Ansprüche stärker gewichten. Dabei ist der Vorgang schleichend. Hier ein Güterweg für die Landwirtschaft, dort eine Quartierstrasse oder ein Industriezubringer, am nächsten Ort eine Alperschliessung. Das Wanderland Schweiz verliert auf diese Art nach und nach buchstäblich seine Grundlage. So kann es nicht weitergehen.

Ein Vorschlag: Wie wäre es, ein nationales Programm auf die Beine zu stellen mit dem Ziel, ein ausgedehntes Netz von Weitwanderwegen zu schaffen, auf dem die Bedürfnisse der Wandersleute absoluten Vorrang genossen, gerade auch im Mittelland und in den Voralpen? Ein Netz also ganz aus schönen, federnden, blühenden Naturwegen, die nicht allpott aus irgendeinem guten oder schlechten Grund unterbrochen sind, so wie wir ja auch die Autobahnen nicht über Schotterpisten führen, wenn es grad ein bisschen einfacher geht. Den Komfort, den wir den Panzernashörnern bieten, dürfen wir uns selber doch auch gönnen. □

tour info

Von Aesch nach Laufen

NATUR	■■■■
KULTUR	■■■■
FAMILIE	■■■■
KONDITION	■■■■
JAHRESZEIT	■■■■

Der Kanton Basel-Landschaft überprüft sein Wanderwegnetz. Er will dabei auch die Asphaltierung abbauen. Dabei sollen Wanderwegen möglichst auf Kies- und Waldwege verlegt werden. Dies gilt auch für den Wanderweg von Pfeffingen nach Laufen.

→ **START** Pfeffingen bei Aesch BL. → **ZIEL** Laufen BL. → **CHARAKTERISTIK** Leichte Wanderung mit einigen Anstiegen. Meistens ungeteerte und markierte Wege. → **AN- UND RÜCKREISE** Mit der S3 ab Basel nach Dornach-Arlesheim und Bus 65 nach Pfeffingen/Haltestelle Post. Ab Laufen mit dem Zug Richtung Basel oder Delsberg. → **ROUTE** Ab Pfeffingen (389m) Anstieg nach Westen Richtung Blauberg via Blattepass (577m) zum Blauelchchrüz (788m). Abstieg via Bergmattenhof (670m, Bergwirtschaft) und Dittingen (410m) durch das Schachlete-Tal nach Laufen (355m). → **ZEIT** 3½ h. → **HÖHENDIFFERENZ** Auf- und Abstieg je etwa 500 Hm. → **WANDERKARTEN** LK 1:50 000, 213 Basel und 223 Delémont.

Mittelalter-Feeling.
Die Ruine Pfeffingen thront über den Hügeln von Pfeffingen und Aesch.

