

Zeitschrift: Badener Neujahrsblätter
Herausgeber: Literarische Gesellschaft Baden; Vereinigung für Heimatkunde des Bezirks Baden
Band: 85 (2010)

Artikel: Krummbach-Damsau, eine unsichere Gegend : die Abrutschungen über der Damsau zwischen Baden und Neuenhof
Autor: Streif, Franz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-324996>

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: 09.02.2026

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

Krummbach-Damsau, eine unsichere Gegend

Die Abrutschungen über der Damsau zwischen Baden und Neuenhof

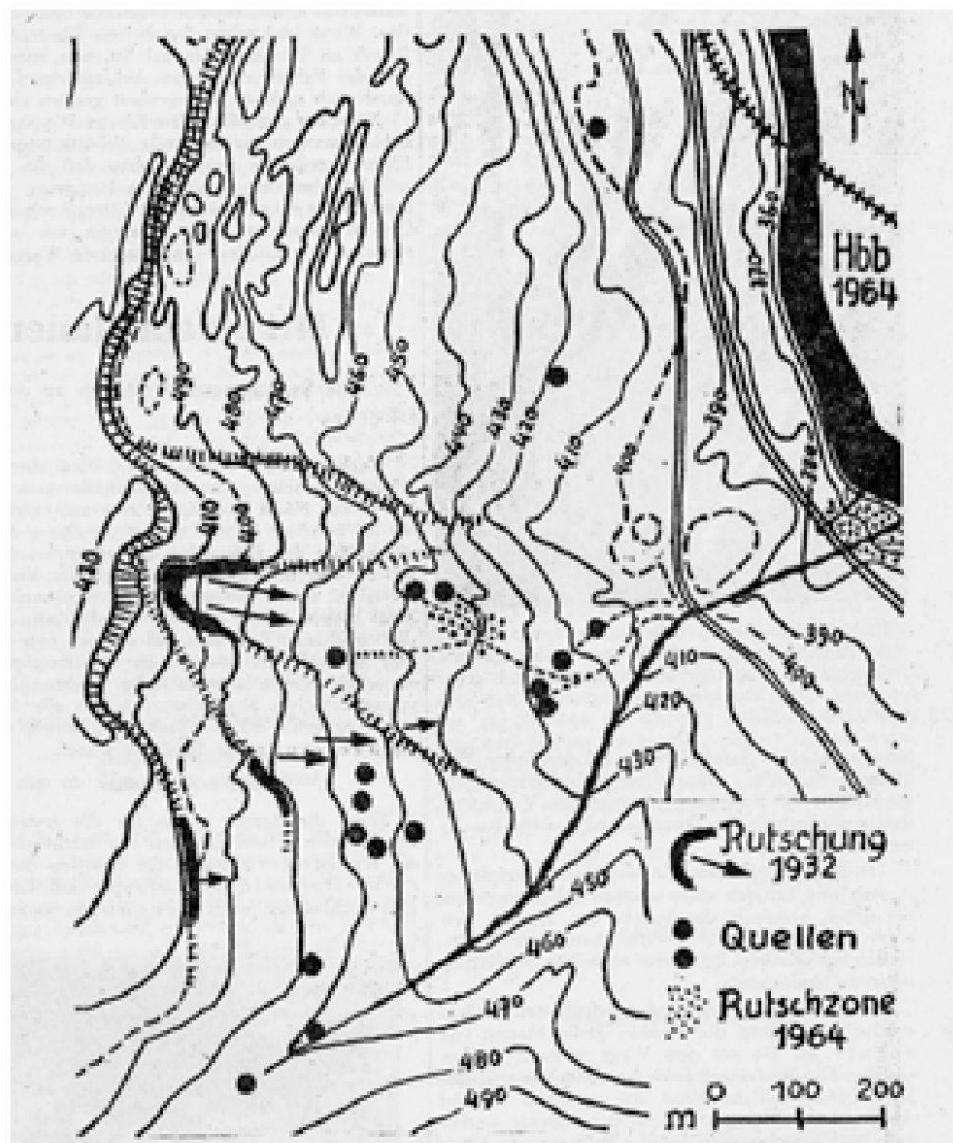
Von Franz Streif, Oberrohrdorf.

Am Karfreitag 1964 musste die soeben neu erstellte Neuenhoferstrasse komplett gesperrt werden. Die limmatseitige Fahrbahn war auf einer Länge von 50 Metern eingebrochen und zum Fluss hin abgesackt. Das war für die in vollem Gang befindliche Badener Verkehrssanierung ein herber Rückschlag. Der Verkehr auf diesem im Herbst 1963 in Betrieb genommenen Strassenstück konnte in der Folge während mehr als einem Jahr nur einspurig geführt werden. Die Katastrophe hatte sich angekündigt. Seit Jahresbeginn waren im neuen Strassenbelag immer wieder Risse und Spalten entstanden. Eine Woche vor dem Abbruch hatte sich die Fahrbahn in diesem Bereich erheblich gesenkt. Man schüttete die Mulde wieder zu und flickte den Strassenbelag. Handelten die Stassenbauer damals fahrlässig? Ein Blick in die Vergangenheit hätte ihnen manche schlaflose Nacht erspart.

Als der Inspektor für Brücken und Strassen, H. Exchaquet, im März 1802 im Auftrag des helvetischen Vollziehungsrats das an dieser Stelle geplante Strassenprojekt inspizierte, wies er darauf hin, dass ein Strassenbau in dieser Gegend mit grösseren Problemen rechnen müsse. Einerseits sei schon 60 Jahre früher (um 1750) unterhalb der geplanten Strasse ein grösseres Hangstück abgerutscht, dies infolge eines für die Köhlerei betriebenen Kahlschlags. Das Landstück nannte man damals noch Kohleplatz, obwohl es wieder mit Bäumen bestanden war. Oberhalb der neu anzulegenden Strasse hatten die Mönche des Klosters Wettingen anstelle von Wiesland Äcker angelegt. Bei starken Regenfällen weichte sich die Erde auf und drohte auf einer Länge von 40 Toises (80 Meter) abzustürzen. Der Strasseningenieur empfahl, nebst Verzicht auf den Ackerbau, an dieser Stelle Entwässerungsgräben anzulegen, eine feste Brücke zu erstellen und die Strassenführung leicht zu verändern. Mit diesen Massnahmen wurde die Zürcherstrasse angelegt und konnte längere Zeit unbeschadet überstehen.

Ein Bahndamm rutscht ab

Als 1847 die Eisenbahnlinie Zürich–Baden (Spanischbrölibahn) zwischen der Strasse und der Limmat durchgeführt wurde, hatten die Bauleute wieder mit Schwie-



Dr. Paul Haberbosch ergänzte
seine Beobachtungen von 1932
anlässlich der Ereignisse von
Ostern 1964 (am Bildrand rechts
Mitte). Die Rutschung war
voraussehbar (Badener Tagblatt,
4. 4. 1964).



29. März 1964, Neuenhoferstrasse, Baden, Blickrichtung Baden. 40 000 Kubikmeter Erdreich hatten sich in Bewegung gesetzt. Fachleute begutachten den Schaden (Stadtarchiv Baden, E.32.266).

rigkeiten zu kämpfen. Ein aufgeschütteter Damm überwand jetzt das von kleinen Tälern durchzogene Waldstück. 1876 machte eine Rutschung ein Bahngleis der seit 1861 als Doppelspur geführten Bahn unbenutzbar. Ein Jahr später wurde die Linie aufgehoben und wurden die Schienen abgebaut, denn jetzt führte die Bahnlinie auf einer Brücke über die Limmat zum neuen Bahnhof Wettingen.

Nach ergiebigen Regenfällen im Sommer 1932 kam es am 16. September zu starken Rutschungen im Teufelskellergebiet. Der Lokalhistoriker und -geologe Dr. Paul Haberbosch beschreibt in den Badener Neujahrsblättern 1933 die Abhängigkeit der Oberflächenformen vom geologischen Untergrund. Darin weist er auch hin auf die vielen Quellen und kleinen Bachläufe im Südhang des Kreuzlibergs. Im Herbst 1932 kam es bei der Strassenabzweigung Zürcherstrasse/Zufahrt zur Damau ebenfalls zu starken Bodenverschiebungen.

Schuttdeponie gestattet

Ungeachtet dieser sich wiederholenden Naturereignisse im gleichen Gebiet beschloss die Ortsbürgergemeinde Baden im November 1955, das Krummbachtobel als Kehricht- und Bauschuttdeponie zu nutzen. Der Krummbach wurde auf dieser Strecke in Rohre geleitet, und die Abfallhalde wuchs fast täglich. Im Sommer 1959 stellte man einen erheblichen Schaden an der Krummbach-Eindeckung fest, der umgehend behoben werden musste. Bis dahin waren nach Berechnung von Geometer Weber 127000 m³ Schutt abgelagert worden. Die Expertisen und Schadensberechnungen zogen sich in den Herbst 1961 hin und wurden mit einem Vergleich abgeschlossen. Die Kehrichtdeponie wurde weiter angefüllt. Nach Eröffnung der Kehrichtverwertungsanlage Turgi reduzierte sich die Ablagerungsmenge, denn jetzt wurde nur noch Bauschutt aus der Verkehrssanierung am Lindenplatz angeliefert. Auf dem neu entstandenen Grundstück wollten weitsichtige Planer Badens erste Kunsteisbahn erstellen!

Inzwischen wurde das Projekt der neuen Ausfallstrasse in Angriff genommen. Sie sollte vom Badener Schulhausplatz bis zum Kreuzstein in Neuenhof auf dem Bahnkörper der Spanischbrödlibahn gebaut werden. Schon während des Baus zeigten sich unterhalb der Deponie Risse im Strassenbett. Ihre Ursache suchte man beim Löschwasser, mit dem man regelmässig die im Kehrichthaufen ausbrechenden Feuer bekämpfen musste.

Als es dann an Ostern 1964 zum grossen Desaster kam, der beschriebenen Abrutschung der Strasse, wurde der Kompostberg in Windeseile abgegraben. Eine Pioniereinheit der Armee rückte mit grossem Gerät an. Mit Ausbruchmaterial aus dem Schlossberg wurde eine Zufahrtsrampe erstellt, auf welcher 25 000 m³ Schutt abtransportiert und in einem alten Steinbruch in Neuenhof deponiert wurden.



Die Neuenhoferstrasse entsteht
auf dem Bahntrassee der
Spanischbrödlibahn, rechts das
noch bestehende Haus mit
besonderen Geschichten. Links
in der Bildmitte die ebenfalls
noch bestehende Stützmauer der
alten Dampfbahn (Staatsarchiv
Aargau, ZWA 1999.009).

Über die Kosten von 168 000 Franken entstand wieder eine Auseinandersetzung mit Expertisen und Gutachten. Die Gemeinde Baden stellte sich auf den Standpunkt, die Deponie Krummbach sei nicht die Ursache für den Abrutsch der Ausfallstrasse gewesen. Dieser sei vielmehr durch die Anschüttung einer grossen Böschung unterhalb des alten Spanischbrödlibahn-Dammes hervorgerufen worden. Das kantonale Tiefbauamt hingegen vertrat die Auffassung, die Auffüllung der Deponiestelle Krummbach über eine vom Kanton bewilligte Kote hinaus habe zum Abrutsch eines Teils der Strasse geführt.

Im Januar 1976, zwölf Jahre nach dem Ereignis, kam es schliesslich zum Vergleich zwischen der Stadt und dem Kanton. Jede Partei trug die Hälfte der Kosten.

Zur Sicherung der Neuenhoferstrasse wurden unterhalb der Abrutschstelle Fundamenthöcker in die Tiefe des Molassefelsens verankert. Noch während dieser Sicherungsarbeiten kam etwas weiter südlich, an der Strasse zur Damsau, wiederum die Erde ins Rutschen. Zur Entlastung des Dammes mussten hier etwa 5000 m³ Rutschterrain abgebaggert werden.

Weitere Abrutschungen

Aber auch jetzt war das Leiden der Bauingenieure nicht beendet. Bei der Planung der Autobahn im Bereich des Heitersbergs musste die erste Variante begraben werden, denn sie führte direkt in die Verwerfungen des Teufelskellers. Mit dem Bau des Bareggtunnels entstanden über der alten Zürcherstrasse neue Rutschungen, welche diesen Strassenzug verschütteten und beschädigten. In einer Eingabe beschwerten sich im September 1966 die Anwohner des Quartiers Ruhfels-Brunnmat-Zürcherstrasse und forderten unverzüglich die Freilegung und Instandstellung, denn auch der Autobusbetrieb Neuenhof–Baden werde dadurch erheblich gestört. In der Folge wurden auf Kosten des Kantons eine einspurige Umfahrungsstrecke erstellt, die Entwässerung des Hanges vorangetrieben und damit die Anwohner zufriedengestellt.

Im Februar 1968 wurde mit dem Bau der Autobahn N1 bei Neuenhof begonnen. Die vorangegangenen Probleme berücksichtigend, wurde das umfangreiche Bauwerk – hier liegen 13 Fahrbahnen nebeneinander – mit grösster Sorgfalt erstellt. In den felsigen Untergrund verankerte Betonpalisaden sorgten über grosse Strecken für die notwendige Hangbefestigung.

So ist zu hoffen, dass für eine engere Verbindung zwischen Baden und Neuenhof jetzt auch alle geologischen Hindernisse beseitigt sind.

Quellen

- Schweizerisches Bundesarchiv, Helvetische Republik, Akte Guisan 1798–1802.
- Stadtarchiv Baden, Gemeinderatsprotokolle.
- Haberbosch, Paul, in: Badener Neujahrsblätter 1933 und Badener Tagblatt, März 1964.
- Diverse Presseartikel.