

Zeitschrift: Trans : Publikationsreihe des Fachvereins der Studierenden am Departement Architektur der ETH Zürich
Herausgeber: Departement Architektur der ETH Zürich
Band: - (2012)
Heft: 21

Artikel: Tofflau
Autor: König, Bernhard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-918772>

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: 12.01.2026

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

TOFFLAU

152

Bernhard König

Tofflau liegt mitten in Europa.

Einst lebten hier einige hundert Menschen von der Landwirtschaft. Das nächste Dorf war gerade ausser Sichtweite, hinter der jahrhundertealten Flussaue. Noch vor vierzig Jahren war Tofflau eine ländliche Gemeinde. Mit dem Ausbau der Autobahn Ende der 1970er Jahre bekam das Dorf dann einen eigenen Autobahnanschluss. Die nächsten Grossstädte waren nun im Westen in zwanzig Minuten und im Norden in vierzig zu erreichen. Mit dem Auto.

Die Goldgräberstimmung in Tofflau liess nicht lange auf sich warten. Kurz darauf konnte praktisch jeder Bauer im Dorf kleine Teile seines Ackers mit hohem Gewinn als Bauland verkaufen, denn Bauland war gefragt. Binnen weniger Jahre zogen gleich mehrere tausend Familien hierher. Nicht um Landwirt zu werden, sondern um auf dem Land zu wohnen. Gearbeitet wurde weiterhin in der Grossstadt oder in den neu entstehenden Gewerbegebieten entlang der Autobahn. Um die neuen Bewohner zu versorgen, wurden in Tofflau gleich mehrere Supermärkte gebaut, ein Kindergarten und etwas später auch eine Schule.

Die Schule ist längst wieder geschlossen. Es dauerte nur etwa 15 Jahre, bis die meisten Kinder der damals zugezogenen Familien aus dem Schulalter hinaus waren. Sie zogen bei ihren Eltern in Tofflau aus, in die Stadtzentren, in die Nähe der Universitäten und der angesagten Viertel. Diese Tendenz blieb nicht unbemerkt. Planer und lokale Politiker versuchten Tofflau aufzuwerten – funktional und gestalterisch. Es wurde verdichtet!

Tofflau sollte urbaner werden, mit vermeintlich städtischen Qualitäten und Kompetenzen. Dazu gehörten jetzt auch Freizeitanlagen und ein grosser Park entlang der Flussaue, der heute die gesamte Region durchzieht. Mittlerweile ist es möglich, per Fahrrad oder zu Fuss bis in die grossen Innenstadtzentren zu fahren, bzw. zu laufen. Schon Ende der 1990er Jahre wurde zudem das Projekt einer regionalen S-Bahn beschlossen. Dafür sollte Tofflaus Bahnhof um zwei zusätzliche Gleise erweitert werden, doch in der Bevölkerung regte sich Widerstand.

Die Gleisanlage mit den Gleisbetten hätte grössere Teile der Flussaue belegt, so dass das wenige Jahre zuvor aufwendig hergestellte Ökosystem und der Wildkorridor entlang des Flusses in Gefahr waren. Auch die erwarteten S-Bahn-Züge im Fünfzehn-

minutentakt und deren potentielle Emissionen zogen Bedenken mit sich. Es gab unzählige Proteste und juristische Auseinandersetzungen. Schliesslich dauerte es mehr als acht Jahre, bis alle Beteiligten sich zu einer Lösung durchringen konnten. Diese war dann viermal teurer als ursprünglich geplant. Nach weiteren drei Jahren Bauzeit rückte Tofflau schliesslich ein Stück näher an den Puls der Metropole. Im Viertelstundentakt.

Aus der Zwischenstadt Tofflau war längst eine aktive Landschaft geworden, die täglich neu verhandelt wird. Ihre Akteure pendeln zwischen Innenstadtkern und Bioraffinerie, zwischen Bahnsteiganlage und Kurzumtriebsplantage, und handeln täglich politisch.

FAMILIEN

Familie Schenkmann kam 1982 nach Tofflau. Sie übernahm einen alten Bauernhof ausserhalb des damaligen Dorfkerns. Der vorherige Besitzer war durch den Verkauf von Bauland zu einem kleinen Vermögen gekommen und hatte genug von der Landwirtschaft. So übernahmen die Schenkmanns dreissig Schweine, ein Dutzend Kühe und die übrig gebliebenen 180 ha Ackerland.

Kurt Schenkmann fuhr weiterhin jeden Tag über die Autobahn zur Arbeit, Gisela Schenkmann kümmerte sich um den Hof und die drei Kinder, die nun in Tofflau zur Schule gingen. Das Land wurde an eine lokale Genossenschaft verpachtet.

Als schon kurz darauf ein lokaler Fleischereibetrieb im Gewerbegebiet an der Autobahn expandierte und grössere Mengen Schweinefleisch benötigte, entschieden sich die Schenkmanns, ihre Landwirtschaft auszubauen. Binnen weniger Jahre wuchs der Schweinebestand auf einige tausend Tiere an, die Milchviehhaltung wurde eingestellt. Mit Hilfe von Arbeitskräften und Landmaschinen aus dem regionalen Maschinenring schafften es die Schenkmanns, ihre 180 ha Ackerland selbst zu bewirtschaften. Sie brauchten jetzt fast einen Drittel der Ernte als Futter für die tausend Tiere. Doch nicht nur das Futter für die Schweine wurde zur ernstzunehmenden Aufgabe – auch der Mist, den sie produzierten.

Als die Einspeisetarife für Strom aus Biogasanlagen stiegen, waren die Schenkmanns wieder unter den ersten weit und breit, die davon Gebrauch machten.

Seither verwertet eine Biogasanlage den Schweinemist zu Strom und Fernwärme. Immer mehr Einfamilienhäuser, die in den 1980er Jahren in direkter Nachbarschaft zu Schenkmanns Hof entstanden sind, ersetzen ihre alten Öl- und Stromheizungen zugunsten der Nahwärme aus dem Biogas-Blockheizkraftwerk. Unterdessen verdoppelten die Schenkmanns schon wieder die Gasproduktion. Das bedeutet, es gibt nun doppelt so viele Schweine – zweieinhalbtausend – und der Acker wird für den Energiemais genutzt. Eine weitere Steigerung der Gasproduktion ist schon geplant, seit immer mehr Autos mit aufgewertetem Biogas fahren.

Möglich wird das, weil Gisela Schenkmann im Gemeinderat sitzt und ihr Mann Kurt nebenbei auch als Landwirtschaftslobbyist, Vorsitzender der örtlichen Feuerwehr und als Aufsichtsrat des Futtermittelherstellers eines Schulfreundes aktiv ist. Die Futtermittelfirma ist ebenfalls in Tofflau angesiedelt und beliefert die Schweine der Schenkmanns mit Futter. Sie ist in den vergangenen zwanzig Jahren vom Einmannbetrieb zum Global Player gewachsen. Die Firma beschäftigt heute über fünfzehntausend Menschen, die in der Erforschung und Produktion von Futtermitteln arbeiten. Gerade auf den Märkten in Südamerika und Asien wächst der Hunger nach solchen Futtermitteln unaufhaltsam.

Globale Märkte

Die Erntemengen in Südamerika – hauptsächlich Getreide und seit kurzem immer stärker Soja – haben sich in den vergangenen 20 Jahren verdoppelt, während die Fleischproduktion um etwa einen Viertel zunahm. In Süd-, Südost- und Ostasien sind die Erntemengen um einen Drittel gestiegen, die Fleischproduktion hat sich sogar fast verdreifacht. Die Staaten dort gelten als «Emerging Markets». Sie werden nun von der weltweiten Finanzwirtschaft ernstgenommen. Der Markt für Lebensmittel ist nicht mehr auf dem Marktplatz der nächsten Stadt zu finden, sondern an internationalen Rohstoffbörsen oder in den Büros einiger weniger Lebensmittelkonzerne. Als «Emerging Markets» zeichnen sie sich dadurch aus, dass drei bis vier internationale Konzerne praktisch den Markt für Lebensmittel, Trinkwasser oder Energie kontrollieren. Angebot und Nachfrage haben keinen lokalen Bezug mehr. Die Preise für Ackerland steigen weltweit – teilweise mit astronomischen Wachstumsraten. Eine Verteue-

rung des Bodens im brasilianischen Binnenland von bis zu 650 % in den vergangenen zehn Jahren oder noch mehr stellt die Immobilienpreis-Explosionen um bis zu 250% in Rio de Janeiro in den Schatten. Die Bodenbewirtschaftung ist längst im Fokus der internationalen Finanzmärkte, während unsere allgemeine Wahrnehmung auf metropolitane Entwicklungen geeicht ist. In Folge dieser Preisentwicklung kommt es zunehmend zu Polarisierungen. Ganze Landesteile werden unter enormem Preisdruck zu Monokulturen, vorhandene soziale Infrastrukturen werden zerstört. Segregationsprozesse finden innerhalb der Landschaften – teilweise über hunderte Kilometer hinweg – statt. Agrarstrukturen werden in immer grösserem Massstab umstrukturiert oder geschlossen, unzähligen lokalen Verarbeitern und Dienstleistern – der Bevölkerung vor Ort – wird die Existenzgrundlage entzogen. Ganze Regionen werden sozial neu geordnet oder entvölkert und die räumliche Verdrängung ist mit den Segregationsprozessen innerhalb von Metropolen vergleichbar – sie wird jedoch kaum wahrgenommen.

Die Konstruktion eines dialektischen Weltbildes mit grossen Städten und natürlichen Landschaften, oder mit der endlosen Stadt und dem übrigen Rest, mit Urbanität und dem unbekannten Anderen, ist ein aufwendig gepflegtes marktwirtschaftliches Produkt. Die internationale Diskussion unter Stadt- und Raumplanern wird – wie im Fall der «Endless City» – durch Banken und Finanzdienstleister finanziert, während die Unternehmen längst mit dem chinesischen Fleischkonsum, dem Bioenergiebedarf in Europa und pflanzlichen Treibstoffen in Lateinamerika spekulieren.

Rückzug der Pioniere

Auch in Tofflau steigen die Preise für Agrarland. Im vergangenen Jahrzehnt haben sie sich annähernd verdreifacht. Einige der Gewerbegebiete entlang der Autobahn, von denen Ende der 1980er Jahre nicht wenige ausgewiesen und bebaut wurden, verkamen über die Jahre immer mehr zu Geistersiedlungen. Schon kurz nach Inbetriebnahme der ersten Fertigungsstätten zogen einzelne Firmen wieder ab. Weit weg. Irgendwo konnte noch wesentlich billiger produziert werden. Hallen in Tofflau standen plötzlich leer – und es wurden immer mehr. Viele von ihnen sind mittlerweile abgerissen und wieder zu Ackerland geworden. Einige wurden zu Lager- und Kühl-

häusern umgebaut, andere zu Nachreifungsanlagen für importiertes Obst. Doch nicht nur die Gewerbehallen, auch die Einfamilienhäuser der 80er und frühen 90er Jahre stehen zunehmend leer und werden abgerissen. Schon gegen Ende der 90er Jahre gab es kaum noch neue Menschen in der Zwischenstadt Tofflau. Im Gegenteil. Die Kinder der einstigen Pioniere zogen nach und nach davon in die Kernstadt. Ihre Eltern entscheiden sich nicht selten, die Rente lieber bei den Enkeln oder an der sonnenigen Mittelmeerküste zu verbrauchen. Ihre Häuser weichen dann den landwirtschaftlichen Plänen ihrer alten oder neuen Nachbarn. Einige frühere Eigenheime werden auch nur bis zur Kellerdecke abgetragen, um darüber Gewächshäuser mit angeschlossenen Kühlraum im Keller zu errichten.

Die Geburtenrate in Tofflau ist niedrig, wie in den meisten ehemaligen Zwischenstädten. Tofflau ist wie die ganze Region auf den Zuzug aus den grossen Kernstädten angewiesen.

DIE BIO-BOOMER

Im Zuge von Ökologiebewegung, Lebensmittelskandalen und unaufhaltsam steigenden Bodenpreisen wird Landwirtschaft wieder zur Überzeugungssache. Die Überzeugungstäter sind heute jedoch andere. Ingenieure, Banker oder Kreative ziehen vereinzelt – infiziert vom Bio-Boom – nach Tofflau, um selber anzubauen und zu züchten. Sie haben finanziellen Spielraum und wollen doch nur kleine Flächen bebauen – hauptsächlich für den Eigenbedarf. Tofflau hat nun einen eigenen Bauern- und Grünmarkt – auch wenn er den Vergleich mit den täglichen Märkten im Zentrum der Kernstadt noch nicht aufnehmen kann.

Bio-Bauer Daniel Johann, genannt «Düsentrieb», und seine Familie gehören zu denen, die jeden Tag auf den Markt in der Kernstadt fahren. Jeden Vormittag haben sie ihren Stand dort. Daniel ist ein «Öko-Nerd». Er lebt für ökologische Kreisläufe, für Mikro-Organismen im Boden, für den Stickstoffgehalt und die Anzahl der Regenwürmer pro Quadratmeter, für Artenvielfalt im Acker und die Gesundheit und Zufriedenheit der Tiere. Er tüftelt an Verfahren und bastelt sein eigenes Gerät. Nicht umsonst nennt man ihn «Daniel Düsentrieb». So fahren seine zwei alten Traktoren mit Zwillingssreifen, um den Boden nicht zu sehr zu verdichten. Auf den Feldern baut er Mischkulturen an, um sie besser

nutzen zu können, um Schädlinge und Beikräuter zu verhindern und wegen des Nährstoffhaushalts im Boden. Daniel kann auf diese Weise zusätzlich Pflanzenöl gewinnen für seine Traktoren. Sie haben Oldtimer-Status. Sie sind viel leichter als heutige – was besser für den Boden ist. An ihnen kann Daniel einfach und billig herum schrauben.

Und da «Daniel Düsentrieb» ein richtiger Forscher ist, kennt er sich auch bestens mit Fördermöglichkeiten und EU-Richtlinien aus. Er hat keine Kuh zuviel, nur ein Dutzend Schweine, zwanzig Hühner, wenige Hektar Land, eine Obstwiese, zwei alten Traktoren und fünf Quadratmeter Photovoltaikpaneele auf dem Dach. Von allem etwas – zu wenig, um von den Behörden ernst genommen zu werden, aber gerade ausreichend, damit es weitergehen kann, wenn mal etwas schiefgeht.

HINTERLAND

Auf halber Strecke zwischen Tofflau und der Kernstadt liegt der regionale Flughafen. Er ist verhältnismässig klein. Die Flugzeuge sind die letzten technischen Dinosaurier in der Region, die noch mit fossilen Treibstoffen unterwegs sind. Mehrmals täglich starten hier Shuttleflüge zu den internationalen Drehkreuzen. Daneben landen während der Saison um die Mittagszeit auch Charterflüge.

Nachts bringen fensterlose Frachtmaschinen Waren, die irgendwo auf der Welt, in Grossstädten, die kaum jemand hier kennt, produziert werden, unter Bedingungen, die sich hier niemand vorstellen kann, deren Rohstoffe ganze Landstriche verwüsten. Nichtsdestotrotz landen die Produkte in Tofflau mit blumigen Designs oder Apfel-Logos.

Tagsüber fliegen Chartermaschinen Touristen zu sonnigen Stränden an tiefblauen Meeren oder in die angesagten Metropolen dieser Welt – wenn auch nur für den Einkaufstourismus. Wochenendausflüge, Kulissenwechsel. Kulissen, hinter denen die Erde nach Rohstoffen durchwühlt und Heerscharen von Arbeitern zu Dumpinglöhnen Raubbau an ihrer Gesundheit betreiben, um Waren herzustellen, die nachts, wenn die Gegend um den Flughafen nahezu menschenleer ist, eingeflogen werden.

NETZWERKE

Die ehemaligen Restflächen rund um den Flugplatz werden von Marianne Plonger bewirtschaftet. Als sie nach Tofflau kam, hatte Marianne noch für eine Bank gearbeitet und Immobilienprojekte entwickelt. Damals wurde gerade begonnen, ganze Infrastrukturen aus den Gebäuden auszulagern. Erst wurden die Fahrstühle nicht mehr selbst gekauft und installiert, sondern bei einem Drittanbieter belassen, dem man dann die tatsächlich geleisteten Liftfahrten monatlich bezahlt. Danach wurden auch die Heiz- und Klimaanlage externen Betreibern überlassen, die nach verbrauchten Kilowattstunden abrechnen. Als der Ölpreis immer stärker anstieg, hat Marianne sich mit einer kleinen Wärmelieferfirma selbständig gemacht. Sie baut auf billigen Restflächen rund um den Flughafen ihr Energieholz an. Die Kurzumtriebsplantagen versorgen ihre vielen kleinen Heizzentren mit Hackgut. Zur Bewirtschaftung und Wartung der Heizanlagen hat sie einen Angestellten – Teilzeit. Nur während der Erntesaison leiht sie sich das notwendige Gerät vom lokalen Maschinenring und organisiert von dort zusätzliche Arbeitskräfte. Auch Kurt Schenkmann und Daniel «Düsentrieb» Johann haben schon für sie gearbeitet. Mittlerweile ernten aber auch ihre Kunden regelmässig mit.

Die längste Zeit des Jahres kann sich Marianne daher mit politischen Projekten beschäftigen. Die Arbeit in der Firma beansprucht sie nur noch ab und zu. Die Einnahmen sind mehr als ausreichend, schliesslich ist Energie teuer. Bei den Verhandlungen um die neue S-Bahn war Marianne Wortführerin und setzte sich besonders für den ausreichenden Schutz des Wildkorridors entlang der Flussaue ein. Als ehemalige Projektentwicklerin einer grossen Bank kennt sie sich mit Planungsabläufen, Entscheidungsprozessen und rechtlichen Interventionsmöglichkeiten aus. Von ihrer eigenen Firma weiss sie, wie wichtig

zusammenhängende Abstandsflächen und Wildbrücken sind. Schliesslich gibt es längst keine Ersatz- oder Ausgleichsflächen mehr. Jeder Quadratmeter wird genutzt und ist kostbar. Jede Nutzung, jedes Potential und jede Einschränkung müssen verhandelt werden. Räumliche Verdrängung vermag sich hier niemand vorzustellen.

Nur die fensterlosen Frachtmaschinen, die nachts nahezu unbemerkt auf dem Flughafen landen, bringen den materiellen Beweis räumlicher Verdrängung mit. Tofflau ist urban. Die Landschaft kennt keine Stadt mehr. Urbanität ist hier überall.

Die Eigen- bzw. Personennamen im Text wurden geändert. Die realen Orte und Personen sind dem Autor bekannt.

Quellen:

Die statistischen Informationen zu Erntemengen stammen von FAOSTAT 2010 der FAO – Food and Agriculture Organization of the United Nations, faostat.fao.org – production, abgerufen: April 2012. Die statistischen Informationen zu Brasilien stammen aus den Indikatorenreihen des IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, www.ibge.gov.br – indicadores, abgerufen: April 2012.

Bernhard König, geb. 1983

Studium der Architektur und Stadtplanung in Weimar, Oxford und Zürich. Mitarbeit u.a. bei Herzog & de Meuron in Basel und dem Büro für Urbane Projekte in Leipzig. Eigenes Projektbüro für Landschaftsarchitektur, Beteiligungs- und Medienprojekte. 2009-2010 wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Stiftung Bauhaus Dessau für die IBA Stadtumbau 2010. Seit 2010 verantwortlich für regionale Energieprojekte am Institut für Architektur und Landschaft der TU Graz.