

Das Entwicklungspotenzial der Randlage

Der Sustenpass – exemplarische alpine Verkehrslandschaft

Der Sustenpass hat eine für die schweizerischen Alpenpässe exemplarische Entwicklung erlebt: Neben dem Saumpfad entstand im 19. Jahrhundert eine Kunststrasse, und schliesslich wurde der Übergang im 20. Jahrhundert zur Autostrasse ausgebaut. Seine Abgelegenheit, aber auch die besonderen Merkmale der drei Strassenbauten machen den Pass heute zu einer verkehrsgeschichtlichen «Erlebnislandschaft» von einzigartiger Ausstrahlung. Wie ist dieses Potenzial entstanden, wie lässt es sich nützen?

Cornel Doswald, Susanna Maurer

Der Susten ist eine inneralpine, west-ost-orientierte Querverbindung zwischen den Kantonen Bern und Uri. Sie verknüpft Innertkirchen an der Grimselroute mit Wassen an der Gotthardroute und verläuft durch das Gadmer- und das Meiental. Bei einer Scheitelhöhe von 2304 Metern ist der Passübergang nur in den Sommermonaten schneefrei. Als Handelsroute war der Sustenpass nie von grosser Bedeutung. Vielmehr übernahm er ab und an die Rolle des Lückenbüssers, nämlich jeweils dann, wenn die Grimselroute wegen einer Pestepidemie, zu hohen Zöllen oder anderen Ursachen gemieden werden musste.

Es führen drei in verschiedenen Jahrhunderten entstandene Wege über den Sustenpass:

■ Schon im 17. Jahrhundert bestand ein Saumpfad als Übergang von Innertkirchen nach Was-

sen. Er ist zweifellos während der Besiedlung der beiden Täler und ihrer Alpgemeinde im Hochmittelalter angelegt worden; wann er seine heutige Gestalt erhalten hat, wissen wir nicht.

■ Zwischen 1803 und 1814, als das Wallis zum französischen Staatsgebiet gehörte, beschlossen Bern und Uri den Bau einer Fahrstrasse. Bern sollte dadurch einen Anschluss an die Gotthardroute erhalten, um die Grimsel-Gries-Route zu umgehen. Die Bauarbeiten begannen 1811, gerieten aber bald ins Stocken: Nach dem Ende der französischen Herrschaft im Wallis konnte der Grimselsaumweg 1815 wieder eröffnet werden. 1817 nahm Graubünden ein ambitioniertes Passstrassenprogramm in Angriff, worauf Uri seine Kräfte ab 1818 auf die Gotthardfahrstrasse konzentrierte. Bern stellte den Bau am Susten 1823 ein. Diese erste Sustenstrasse – als zweite Kunststrasse der Alpen nach der Simplonstrasse geplant – war damals fast fertig gebaut, blieb aber unvollendet.

Drei Wege über den Sustenpass:

- Saumpfad
- Kommunikationsstrasse, ab 1811
- Touristenstrasse, 1939–1946

(Basiskarte: Schweizerische Alpenposten, Sustenstrasse, 1948)



■ Als durchgehende Autostrasse über den Sustenpass entstand schliesslich in den Jahren 1939–1946 die so genannte «Touristenstrasse» als bedeutendstes Bauprojekt, das aufgrund des Bundesbeschlusses über den Ausbau der Alpenstrassen von 1935 ausgeführt wurde. Förderung des Tourismus, Arbeitsbeschaffung für das Berggebiet und militärstrategische Überlegungen motivierten das Projekt.

Noch heute existieren die drei Trassen nebeneinander, wo nicht die Kunststrasse den Saumpfad, die Autostrasse die Kunststrasse überlagert hat.

Vom Saumpfad ...

Die Saumpfade durch das bernische Gadmer- und das ernerische Meiental hatten lange Zeit fast nur lokale Bedeutung. Sie dienten den ansässigen Landwirten zur Bestossung der Alpweiden, zum Transport des dazu benötigten Materials und des in den Sommermonaten produzierten Käses. Der Verkehr über die Wasserscheide hinweg blieb so bescheiden.

Seit dem Bau der Fahrstrasse nach 1811 sind einige Abschnitte des Saumpfades nur noch sporadisch oder überhaupt nicht mehr begangen und schliesslich aufgegeben worden. Dies betrifft insbesondere den exponierten Aufstieg durch das Chalchtal auf der Urner Seite der Wasserscheide. Auf der Berner Seite machten die Berner Wanderwege mit fachlicher Beratung von ViaStoria den verfallenen, aber besonders substanzreichen Aufstieg von Gadmen zum Hotel Steingletscher in den Jahren 1992/93 wieder begehbar. Wo der Sustensaumpfad heute ins Wanderwegnetz integriert ist, bildet er attraktive Wegstrecken mit traditioneller Wegsubstanz, die angemessen unterhalten werden.

... über die Kunststrasse ...

Der Saumpfad mit einer Maximalbreite von 6 Fuss (1.8 m) erfüllte zu Beginn des 19. Jahrhunderts die Anforderungen an eine Alpenstrasse nicht mehr. Als die Berner nach der französischen Besetzung des Wallis 1811 über den Susten den Anschluss an den Gotthardpass suchten, wollten sie eine mit Wagen befahrbare Verbindung schaffen. Dafür mussten die Strasse breiter angelegt, das Gefälle ausgeglichen gestaltet und die Steigungen durch zusätzlichen Einbau von Kurven reduziert werden. Dies bedingte mancherorts eine vollständig neue Linienführung. Allerdings wurde diese frühe alpine Kunststrasse



Wertvolle Wegsubstanz: Der Sustensaumpfad im Abschnitt Wyssmad, Gadmertal. (Andres Betschart)

nur einspurig ausgebaut und blieb damit gegenüber dem grossen Vorbild, der Simplonstrasse von 1801–1805, und den späteren Passstrassen wesentlich bescheidener.

Die zur Bauzeit «Kommunikationsstrasse» genannte Verbindung wird heute auf der Urner Seite zwischen Wassen und der Alp Susten namentlich durch die Landwirte sowie durch Anwohner und Feriengäste stark genutzt und entsprechend gut unterhalten. Problematisch bleibt der Unterhalt zwischen Alp Susten und der Passhöhe. Auf der Berner Seite wird diese Trasse in mehreren Abschnitten nicht mehr genutzt und kaum mehr begangen. Weil die Touristenstrasse ihre Vorgängerin stellenweise überlagert, sind manchenorts nur noch Relikte erkennbar. Einige von ihnen werden heute als Ab- und Ausstellplätze verwendet. Instandhaltungsarbeiten sind nur gewährleistet, wo die Linienführung mit dem Wanderweg, der Erschliessung von Ferienhäusern oder Zufahrtswegen für die Landwirtschaft zusammenfällt. Eine durchgehende Nutzung der Kommunikationsstrasse ist aus den erwähnten Gründen unmöglich. Die zusammenhängenden Wegstücke erhielten mit der Aufnahme in die nationale Mountainbikeroute 1 «Alpine Bike» von Schweiz-Mobil wieder eine Nutzung.

Wo es aber an regelmässigen Unterhaltsarbeiten mangelt, leidet die teilweise gut bis sehr gut erhaltene originale Bausubstanz und droht mit der



Panoramasicht ins Gadmertal von der Touristenstrasse aus: im Mittelgrund die Strassenrampe oberhalb des Himmelranks, im Hintergrund das Haslital. (alle Fotos Susanna Maurer)

Zeit zu zerfallen. Auch die einseitige Nutzung schadet der Strasse von 1811. Die Fahrradspuren konzentrieren sich auf geraden Strecken in der Mitte des Weges, in Kurven schweifen sie auf die Wendeplatten aus. Die Auswirkungen der verschiedenen Erosionsformen sind Hauptursache für einen Zerfall historischer Verkehrswege. Eine entscheidende Rolle spielt dabei die Oberflächenentwässerung; insbesondere oberhalb der Baumgrenze zeigt sich, ob sie intakt ist oder nicht. Dies ist bei der 1811er-Strasse an vielen Stellen augenfällig. Querabschläge und Wassergräben zur Ableitung des Oberflächenwassers sind mit Sand und Geröll gefüllt und mit Pflanzen bewachsen. Zerfallerscheinungen (Blähungen) an den Trockenmauern sind allgegenwärtig. Murgänge, Hochwasser, Schneebretter und Lawinnengänge gefährden den Weiterbestand der Wege. Trotz allem ist es erstaunlich, dass die Kommunikationsstrasse an vielen Stellen noch gut erhalten ist. Nahezu 200-jährige Strassenbaukunst hat die extremen Bedingungen langer, strenger Winter und niederschlagsreicher Sommer überdauert.

... zur Autostrasse

Obwohl die militärische Dringlichkeit für die Realisierung dieser Verbindung ausschlaggebend war, wurde die neue Sustenpassstrasse in der Zeit des Zweiten Weltkriegs im Hinblick auf den Tourismus und seine wirtschaftliche Bedeutung für das Sustengebiet gebaut. Demgemäss spielten beim Bau nicht rein ingenieurtechnische Kriterien eine Rolle. Angestrebt wurde die Errichtung einer zeitgemässen «Panoramastrasse», eines

«Scenic Highway», der bis in die Details der Ausführung in die Landschaft eingefügt wurde. «Die Strasse ist eine grossmassstäbliche *promenade architecturale* durch verschiedene Geländekammern», schreibt der Bündner Bauingenieur Jürg Conzett (2010, 243). Dies belegen die landschaftschonende Linienführung, die gleichzeitig bestechende Ausblicke in die hochalpine Bergwelt ermöglicht, und die sorgfältige Durchgestaltung aller Kunstbauten. Mit den zahlreich angelegten Ausstellplätzen trugen die planenden Ingenieure den beeindruckenden Aussichtspunkten Rechnung, aber auch den technischen Mängeln der damaligen Personenwagen, deren Motoren den Herausforderungen einer Bergstrecke nur bedingt gewachsen waren und die daher regelmässig gekühlt werden mussten.

Die Touristenstrasse ist in einem sehr guten Zustand, und ihr Unterhalt ist gewährleistet. Um den Anforderungen an die Erhaltung eines Bau Denkmals von nationaler Bedeutung gerecht zu werden, erarbeiteten Fachleute auf bernischer Seite sogar einen richtungweisenden «Richtplan Sustenpassstrasse», den der Regierungsrat 2010 in Kraft gesetzt hat. Andererseits hat die Strasse, die für ein «beschauliches» Fahrerlebnis gebaut wurde, in den letzten Jahren an touristischer Beachtung verloren. Höhere Fahrtgeschwindigkeiten und höhere Verkehrsdichte sowie das Nebeneinander von Radfahrern, Motorrädern, Personenwagen und Reisebussen erschweren die Wahrnehmung der eleganten Strassenanlage und ihrer eindrucksvollen Umgebung. Die Gewöhnung an den täglich zu überwindenden Berufsverkehr, in dem viele Reisende ohnehin im Auto unterwegs sind, lässt nicht mehr das Unterwegssein, sondern das möglichst direkte Erreichen des Fahrtziels in den Vordergrund treten. Wer aus der Region Bern oder der Westschweiz über den Susten den Anschluss an die Gotthardroute Richtung Süden wählt, erlebt die Touristenstrasse als kurze Sightseeingtour mit vereinzelt Zwischenhalten, etwa auf einer der grossen Wendeplatten im Gadmertal, im Restaurant Steingletscher, auf der Passhöhe oder beim Café Sustenbrüggli.

«Erhalten durch nutzen» – ein Prinzip auf dem Prüfstand

Die drei Verkehrswege über den Sustenpass bilden insgesamt ein exemplarisches Anschauungsobjekt für die Entwicklung des Strassenbaus in den Schweizer Alpen. An ihnen lässt sich der Zu-

sammenhang zwischen der Nutzung und den Anforderungen an den Weg aufzeigen. Gleichzeitig sind die Wechselbeziehungen zwischen der technischen Entwicklung der Verkehrsmittel und derjenigen des Ingenieurwesens im Strassen-, Brücken- und Tunnelbau vom ausgehenden Mittelalter bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts deutlich erkennbar. Andererseits stellt sich für jeden der drei Verkehrswege auch die Frage nach dem angemessenen Verhältnis von Schutz und Nutzung, Beanspruchung und Unterhalt. Wird eine Strasse genutzt? Von wem wird sie begangen oder befahren? Wer ist für den Unterhalt zuständig? Wie werden die erforderlichen Erhaltungsarbeiten finanziert? Tragen die Nutzer die Kosten des Unterhalts (direkt oder indirekt)?

Der Sustenpass wäre somit ein Modellfall für die Anwendung der technischen Vollzugshilfe «Erhaltung historischer Verkehrswege», die das Bundesamt für Strassen 2008 in seiner «Schriftenreihe Langsamverkehr» herausgegeben hat. Sie postuliert: «Substanz und Verlauf historischer Verkehrswege werden stets unter der Bedingung erhalten, dass sie auch benutzt werden können. (...) Nur Verkehrswege, deren Nutzung und Unterhalt gewährleistet sind, können in der Regel in ihrem überlieferten Bestand wirkungsvoll geschützt werden» (Technische Vollzugshilfe 12, 15).

Ansätze für Antworten auf diese Fragen können beispielsweise mit Bezug auf die Wegabschnitte der Kommunikationsstrasse von 1811 auf der Berner Seite aufgezeigt werden. Für den Unterhalt der Wegstücke ist die Gemeinde Gadmen zuständig, deren Finanzkraft jedoch zu gering ist. Das Wissen um Möglichkeiten der Ausführung und Finanzierung von Erhaltungsarbeiten ist ebenfalls ungenügend. Aufklärungsarbeit der Fachstellen des Inventars Historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) bei den betroffenen Gemeindebehörden wäre dringend notwendig. Das IVS stuft die Kommunikationsstrasse von 1811 als Objekt von nationaler Bedeutung ein. Die Strasse untersteht demnach der Verordnung über das IVS. Erhaltungsmaßnahmen könnten folglich mit Finanzhilfen des Bundes rechnen, sofern sich auch der Kanton beteiligt; auch Stiftungen wie der Fonds Landschaft Schweiz, die Stiftung Landschaftsschutz oder Pro Patria kommen für die Unterstützung in Frage. Als Ansprechpartner, Berater und Vermittler kann ViaStoria herangezogen werden. Im Falle touristisch genutzter Wege sind Nutzer und Unterhaltungspflichtige oft nicht



Substanz und Erhaltung:

Oben: Stellenweise sind die Randsteine zur Wegbegrenzung auf der 1811er-Strasse erhalten geblieben, so auch unterhalb vom Feldmoos, Gadmental.



Mitte: Stützmauer, Abzugsgraben und neuerer, sorgfältig ausgemauerter Querabschlag der Kommunikationsstrasse unterhalb der Passhöhe im Meiental.



Unten: Ausgewaschene Strassenoberfläche beim Feldmoos, links ausgebaute Stützmauer. Beide Schadensbilder gehen auf einen verstopften Wasserdurchlass zurück.

identisch. Nachdem die Kommunikationsstrasse in eine nationale Mountainbike-Infrastruktur einbezogen worden ist, könnten auch Anteile an Einnahmen aus dem Tourismus die Kosten der Erhaltungsmaßnahmen und des Unterhaltes unterstützen.

Spezifisch touristische Überlegungen schliessen sich an: Es gibt keine «Destination Sustenpass». Die verschiedenen Infrastrukturen und ihre Nutzer (Postauto, motorisierter Individualverkehr, Radfahrer und Biker, Wandernde) werden individuell angesprochen. Mögliche Synergien müssten erst herausgearbeitet, kombinierte Angebote entwickelt und in die bestehenden Plattformen eingebunden werden.

Schliesslich betonen Wasserscheide und Winter Sperre die Wirkung der Kantonsgränze. Innerhalb der Kantone spielt die Zusammenarbeit gut, kantonsübergreifend ist sie mangelhaft. Die Erarbei-

tung und die Koordination von Erhaltungs- und Entwicklungsmassnahmen müssten aber zwingend kantonsübergreifend angegangen werden und die ganze Passstrecke umfassen.

Entwicklungspotenziale

In einer poetischen Umschreibung hat Walter Zschokke (s. Kasten) im Titel seiner eindringlichen Monografie über die Sustenpassstrasse von der «Strasse in der vergessenen Landschaft» gesprochen. Isabel Haupt schliesst daran an mit der Feststellung: «Zur «erinnerbaren Landschaft wurde der Sustenpass mit den angrenzenden Tälern durch den Bau der Touristenstrasse.» Tatsächlich scheinen die meisten Durchreisenden ob des eindrücklichen Bauwerks des Sustenstrasse das Ganze der Landschaft und die Menschen, die sie bewirtschaften, fast vergessen zu haben. Was sie mitnehmen, sind die flüchtigen Eindrücke und schnell geknipsten Fotos, die von der Fahrt auf der Strasse zurückbleiben.

«Der motorisierte Tourismus am Sustenpass erreicht heute an schönen Sommertagen die Grenzen des Erträglichen – der volkswirtschaftliche

Nutzen in der Region ist aber verhältnismässig gering. Mit den historischen Verkehrswegen, der 1811er-Strasse und dem Saumweg, bietet der Pass aber auch für Wanderer und Biker attraktive Wege, die in grossen Teilen erst noch fernab von der Autostrasse verlaufen und von dieser kaum beeinträchtigt werden. Zudem bietet der Sustenpass die einmalige Gelegenheit, Verkehrsgeschichte zu erleben, zu erfahren, zu erwandern. Dieses Potenzial ist noch kaum ausgeschöpft – es könnte dem sanften Tourismus einen Weg in die Region öffnen.» (Betschart 2002, 32f.)

Wie aber lässt es sich erreichen, dass die Reisenden bleiben? Wie führt man sie an die Reichtümer der Landschaft heran? Wie bringt man den Wert der älteren Wegbauten zur Geltung? Welche Nutzungen wären möglich?

Obwohl auch heutzutage der Tourismus die Sustenregion prägt, sprechen ihre Möglichkeiten ein kleines Zielpublikum an. Einige Ferienwohnungen und Gästezimmer in Gasthäusern bieten nur wenigen Aufenthalt Raum. Attraktive Ziele wie der Triftgletscher mit der Schwindel erregenden Hängebrücke, das stille Gental, Kletterberge wie die Wendenstöcke, Klettersteige und SAC-Hütten als Ausgangspunkte für Bergwanderungen, Berg-, Kletter- oder Skitouren ziehen hauptsächlich Tages- und Wochenendausflügler an. Es kommen Strahler sowie Kräuter- und Beeren-sammler. Aber alle Aktivitäten erfordern ein bestimmtes Mass an Kondition und sprechen auch bei Wanderern und Bikern nicht die grosse Masse an. Diese bleibt unterwegs bereits in Thun hängen, bevölkert Kander- und Simmental, lässt sich durch die Berner-Oberland-Bahn in die Jungfrauregion locken oder wird in Meiringen durch die Reichenbachfälle, die Aareschlucht oder die Geheimnisse um Sherlock Holmes verzaubert. Wer über Luzern und die Gotthardroute anreist, wird wohl eher der Weiterreise ins Tessin den Vorzug geben, als in Wassen in die Sustenregion abzuzweigen. Wer als Tourist, einmal abgesehen von den Motorradfahrern, in die Sustenregion kommt, sucht Stille, körperliche Herausforderung, Einkehr: sanfter Tourismus.

Das ViaRegio-Modell von Kulturwege Schweiz bietet hier gute Voraussetzungen, um anhand eines methodisch ausgereiften Programmhandbuchs die historischen Verkehrswege der Region zu Leitlinien für die Begegnung mit den Landschaften beidseits des Passes auszugestalten, ähnlich, wie das etwa mit der ViaStockalper im

Hommage an Walter Zschokke

Der Architekt und Architekturkritiker Walter Zschokke (1948–2009) hat mit seiner 1997 erschienenen Monografie «Die Strasse in der vergessenen Landschaft» ein einmaliges Porträt der Sustenpassstrasse geschaffen. Ihr Kern ist eine Fotodokumentation der Strasse im Zustand der 1980er-Jahre.

«Walter Zschokke bezeichnet in seiner Analyse der Sustenpassstrasse den Unterschied von Gegend und Landschaft. Eine Gegend wird durch topographische Aufnahmen, geotechnische Berichte, klimatologische Untersuchungen, Bestandaufnahmen von Flora, Fauna usw. abschliessend beschrieben. Die Landschaft hingegen umfasst auch die historischen Ereignisse und menschlichen Gefühle, die mit einem bestimmten geografischen Bereich verbunden sind: Hier ist Goethe durchgewandert, diesen Berg hat Eduard Imhof modelliert, jener Felssturz diente Ramuz als Romanvorlage ... die Landschaft als vom Menschen geschaffenes Wechselspiel zwischen äusserer Erscheinung und innerem Bild.» (Jürg Conzett 2010, 241)

Ecomuseum Simplon geschehen ist. Eine Aufwertung vernachlässigter Wegstücke erhielt den integrierenden Rahmen eines Gesamt-Nutzungskonzepts, und das neue Angebot könnte auf den spezialisierten Internet-Plattformen von Kulturwege Schweiz und SchweizMobil dem Zielpublikum vermittelt werden.

Résumé:

Le col du Susten – une situation exemplaire dans les Alpes

Le col du Susten a connu un développement exemplaire, témoin de la destinée des cols alpins suisses. Après le sentier muletier, une route carrossable est construite au 19^e siècle et une route touristique pour automobiles au 20^e siècle. L'importance du col ne réside toutefois pas dans la place plutôt subordonnée qu'il occupe en matière de trafic, mais dans ses constructions exemplaires au niveau des sentiers et des routes, qui méritent d'être protégées, entretenues et utilisées avec le plus grand soin. Son isolement, mais aussi les caractéristiques particulières des trois ouvrages routiers font aujourd'hui du col un «paysage de découverte de l'histoire des transports» dont le rayonnement n'a pas son pareil. Comment ce potentiel peut-on le protéger?

Riassunto:

Il Passo del Susten – un esemplare paesaggio stradale alpino

Nell'ambito dei valichi alpini svizzeri, il Passo del Susten presenta uno sviluppo esemplare: accanto alla mulattiera sorta nel 19^o secolo la strada commerciale e in quello successivo una moderna strada per automobili. Il valico è stato ed è signi-



ficativo non tanto per il volume del suo traffico, certo di scarsa importanza, quanto piuttosto per la qualità delle costruzioni stradali che meritano di essere accuratamente protette, mantenute e anche utilizzate. Per la sua posizione discosta e soprattutto per le particolari caratteristiche delle tre costruzioni stradali, il passo rappresenta oggi un'attrazione paesaggistica di forte impatto della storia del traffico. Come è nato questo potenziale, come può essere utilizzato?

Touristisches Potenzial: Mountainbiker auf der Kommunikationsstrasse von 1811 im Meiental.

Literatur

- Betschart, Andres: Der Sustenpass – eine verkehrsgeschichtliche Erlebnislandschaft, in: Wege und Geschichte 2002, 29–33.
- Conzett, Jürg: Der Sustenpass, in: Landschaft und Kunstbauten. Ein persönliches Inventar von Jürg Conzett, fotografiert von Martin Linsi, Zürich 2010, 240–253.
- Haupt, Isabel: Erinnerbare Landschaft – promenade d'ingénieur. Über den Richtplan zur Sustenpassstrasse, in: werk, bauen + wohnen 10/2009, 4–11.
- Maurer, Susanna: Entwicklung von Gebrauch und Nutzen historischer Verkehrswege am Beispiel des Sustenpasses. Bachelorarbeit Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften, Studienrichtung Umweltingenieurwesen, 2009.
- Mittler, Max: Susten – dürftige Verbindung von Bern nach Uri, in: Pässe Brücken Pilgerpfade. Historische Verkehrswege der Schweiz, Zürich und München 1988.
- Schweizerische Alpenposten: Sustenstrasse, 3. Auflage, Bern 1948.
- Technische Vollzugshilfe Erhaltung historischer Verkehrswege. Hg. ASTRA, EKD, ENHK. Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 8, Bern 2008.
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Obergeringenieurkreis I: Kantonsstrasse Nr. 11 Innertkirchen–Sustenpass. Richtplan Sustenpassstrasse BE (RPS). Bearbeitet von Uli Huber, Urs Fischer (Metron Bern AG), Guy Schneider und Cornel Doswald (ViaStoria), Thun 2010.
- Zschokke, Walter: Die Strasse in der vergessenen Landschaft. Der Sustenpass, Zürich 1997.



Cornel Doswald
Historiker, leitet die Abteilung Beratung von ViaStoria und ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Sustenpassstrasse.



Susanna Maurer
Staudengärtnerin, hat an der ZHAW das Bachelorstudium der Fachrichtung Umweltingenieurwesen mit einer Arbeit über den Sustenpass abgeschlossen.