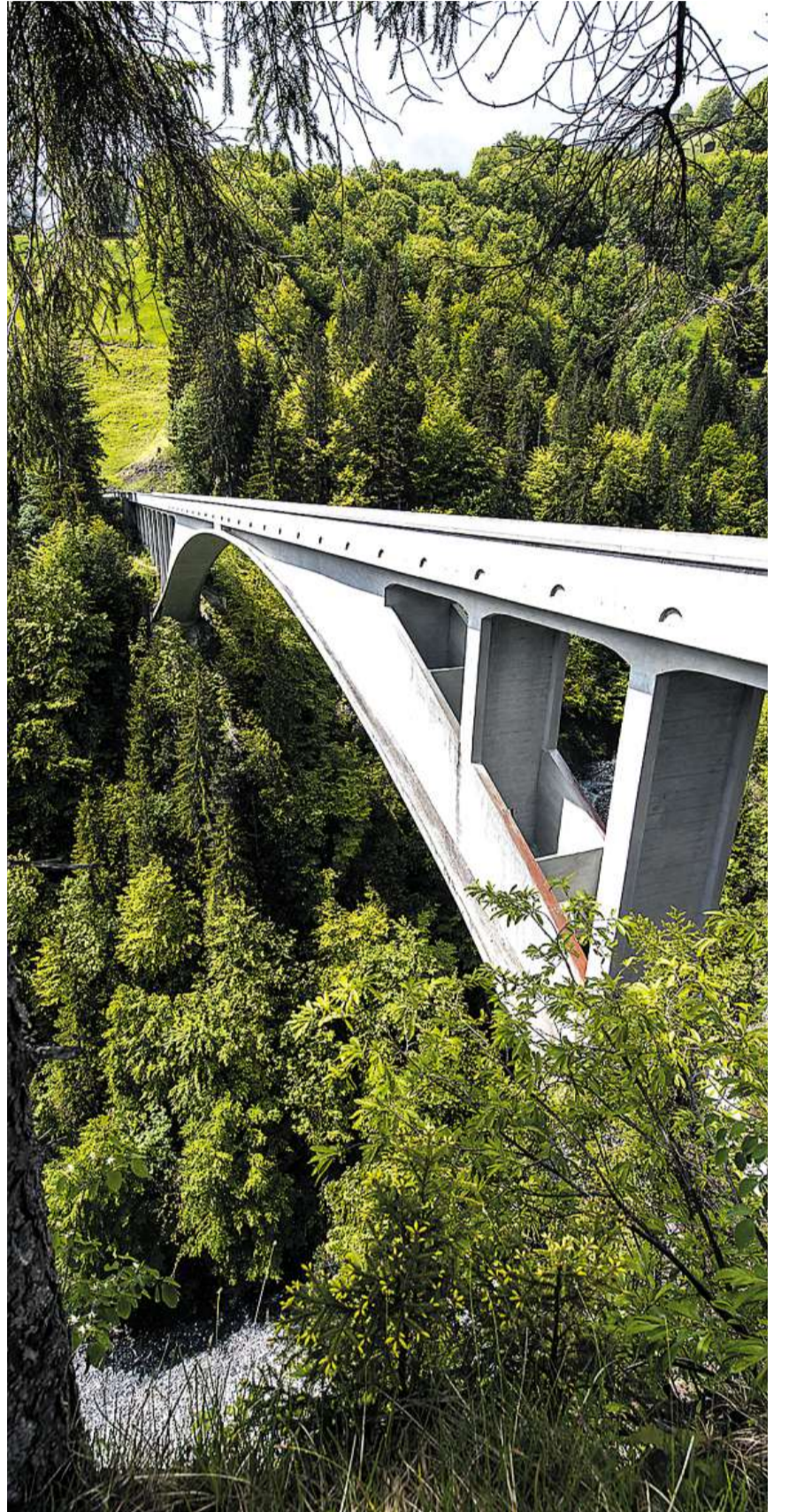


# Wie teuer darf die Peripherie sein?

Erschliessungsstrassen für Kleinsiedlungen kosten rasch eine halbe Million Franken – pro Einwohner



Die Landwirtschaft gibt die Strassenbreite vor: Erschliessungsstrassen, die keine vier Meter breit sind, hält der Kanton für «nicht sinnvoll».



Derzeit wird die Zufahrtsstrasse in die kleine Walser-Siedlung Schuders saniert. Solche und ähnliche Klein-Erschliessungen kosten den Kanton jährlich Millionen von Franken. Für die einen sind das sinnvolle, für die anderen sinnlose Investitionen.

VON FRANCO BRUNNER (TEXT)  
UND MARCO HARTMANN (BILDER)

Die Fahrt auf der Prättigauerstrasse von Landquart in Richtung Schiers ist komfortabel. Das Wetter stimmt, der Verkehr hält sich in Grenzen, die Strasse ist in einwandfreiem Zustand und bietet mehr als genug Platz. Dies sollte sich jedoch alsbald ändern. Denn das heutige Ziel ist Schuders. Eine rund 40 Einwohner starke Walser Hangsiedlung oberhalb von Schiers.

Bereits am Schierer Dorfausgang wirts steil und kurvenreich. Doch alles kein Problem. Zumindest für einen einfachen Personenwagen nicht. Der Lkw, der gerade auch eine der Spitzkehren meistern will, muss einen zweiten Anlauf nehmen, um es ganz herum zu schaffen. Doch was hat solch ein Schwertransporter überhaupt hier oben zu suchen? Eine Frage, die sich bereits ein paar Kurven später beantworten lässt. Es wird gebaut. Bagger, Krane und weitere Lkw sind im Einsatz. Der

Kanton verbessert – vorerst einmal beim Teilstück zwischen Schiers und Pusserein – die Erschliessung von Schuders mit einer vier Meter breiten Normstrasse.

**BLEICH, ABER GLÜCKLICH**, schön und gut. So richtig abenteuerlich wird es jedoch erst nach der Umfahrung über idyllische Wiesen, vorbei an einzelnen Bauernhöfen, immer freundlich grüsend und winkend, wie es sich hier anscheinend gehört. Bereits das plötzlich wie aus dem Nichts auftauchende Weltmonument Salginatobelbrücke beeindruckt. Und die folgende, schier immer noch enger und noch steiler werdende Strasse hinauf nach Schuders lässt den Puls doch das eine oder andere Mal ein wenig in die Höhe schnellen. Ganz besonders, wenn noch ein anderer Fahrzeuglenker die Frechheit besitzt, just in diesem Moment entgegenkommen zu müssen.

In Schuders angekommen, wird man von Walter Tschopp, der gemeinsam mit seiner Frau Barbara Tschopp

seit vier Jahren das Berggasthaus «Post» führt, auf ganz spezielle Art und Weise begrüsst. «Lass mal schauen, wie bleich er ist», sagt Tschopp lachend zu seiner Frau. Man hat hier oben scheinbar schon so manch angeschlagenen Besucher gesehen, der die «Reisesträpazen» nicht ganz verheimlichen konnte.

**SO ODER SO**, die nette Begrüssung in Schuders lässt darauf schliessen, dass die Frage nach der strassentechnischen Erschliessung des Ortes auch bei den Einheimischen ein Thema ist. «Die jetzige Linienführung und die Enge der Strasse sind vor allem im Winter problematisch», sagt Tschopp.

Dies sei wohl auch ein Hauptgrund, weshalb Neuzuzüger nur zögerlich nach Schuders ziehen würden. Eine sinnvolle Ausnützung der Baulandreserven und die Erneuerung der Bevölkerung seien aber überlebenswichtig für den Ort, ist sich Tschopp sicher. Deshalb sei auch die Strasse für das Dorf lebenswichtig, und dementsprechend sei man natürlich glücklich über die Erschlies-

sungsarbeiten des Kantons. Trotzdem gibt es in Schuders auch Bedenken, was die kantonale Strassensanierung betrifft. Man wünscht sich eine Strasse, die im Winter sicher ist. Sie müsse nicht überall vier Meter breit sein, es brauche jedoch mehr Ausstell- und Kreuzungsplätze, heisst es im Dorf. Man habe Angst, dass die 4-Meter-Vorschrift sozusagen zur «Guillotine» einer dringenden Strassenerneuerung werde, weil alles zusammen als unbezahlbar erscheine.

Heinz Dicht, Obergeringenieur des kantonalen Tiefbauamtes, begründet die 4-Meter-Regel derweil folgendermassen. «Mit den heutigen Landwirtschaftsfahrzeugen, die gegen drei Meter breit sind, ist die Strassenbreite sozusagen schon vorgegeben.» Zudem müsse gewährleistet sein, dass die Fahrzeuge mit Velofahrern, Kinderwagen oder Spaziergängern gefahrlos kreuzen können. «Es ist ja nicht so, dass wir eine Autobahn den Berg hinauf bauen wollen, aber unter diesen vier Metern Breite ist es beinahe nicht möglich respektive schlicht nicht sinnvoll», erklärt Dicht.

**WIE VIEL VON DER STRASSE** nach Schuders in den kommenden Jahren noch saniert und dementsprechend vergrössert wird, ist noch offen. Fakt ist: Jeder Ort ab 30 Einwohnern hat Anspruch auf eine Erschliessung, und dem Kanton steht dafür jährlich ein gewisses Budget zur Verfügung (siehe Kasten). Denn natürlich gibt es in Graubünden noch weitere «Schuders-Beispiele». Immerhin ist der

Kanton bekannt für seine vielen abgelegenen Bergdörfer und Weiler. Zum Beispiel wird im Calancatal immer wieder an Strassenerschliessungen gearbeitet. Auch in Valzeina steht bereits ein weiteres Projekt zu einem Strassenneubau zumindest wieder zur Diskussion.

Ob sich der finanziell meist beachtliche Aufwand lohnt, Kleinstweiler und ähnliche Gebiete auf diese Art und Weise zu erschliessen, will und kann Heinz Dicht nicht beantworten. «Das ist eine politische Frage», sagt der kantonale Obergeringenieur. Wenn jedoch am Prinzip der dezentralen Besiedlung und an der Landschaftspflege festgehalten werden soll, dann gehe es aus seiner Sicht nun mal nicht anders.

Ähnlich sieht dies Martin Wyss, Gemeindepräsident von Mutten, dem 80-Seelen-Ort, der vor sieben Jahren mit einem insgesamt rund 35 Millionen teuren Bauwerk verkehrstechnisch neu erschlossen wurde. «Diese Neuerschliessung war für uns eine äusserst gute, um nicht zu sagen eine existenziell wichtige Sache», sagt Wyss. Auch wenn es zugegebenermassen sehr viel gekostet habe. Rund 440 000 Franken Baukosten pro Einwohner lassen sich tatsächlich sehen. Doch einmal abgesehen von allen – vielleicht nicht ganz gerechten – Zahlenspielen: Wenn man es dann schliesslich einmal – auf einer breiten oder etwas weniger breiten Strasse – bis in Orte wie Schuders oder Mutten geschafft hat, scheint der Anblick dieser kleinen, aber unheimlich feinen Flecken Natur ohnehin schier unbezahlbar zu sein.

## ■ AB 30 EINWOHNERN WIRD GEBAUT

Gemäss dem kantonalen Tiefbauamt haben in Graubünden Ortschaften ab einer Grösse von 30 Einwohnern Anspruch auf eine kantonale Strassenerschliessung. Insgesamt investiert der Kanton pro Jahr im Bereich der

Kleinst-Erschliessungen und Verbindungsstrassen zu Dörfern rund 30 Millionen Franken für Neubauten und rund 15 Millionen Franken für bauliche Massnahmen an bereits bestehenden Routen. (FBR)