

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 33 (2020)
Heft: 9

Artikel: Bergbauers Betonspur
Autor: Salm, Karin
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-913576>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

Bergbauers Betonspur



Seit Jahren kämpft Albert Reich vergebens für die Wege rund um Trin. Zehn Kilometer werden unter Asphalt oder Betonspuren verschwinden.



Nina von Albertini hat erreicht, dass die alte Strasse von Paspels nach Dusch und damit die Landschaft nicht mit Tiefbau zerstört werden.

Damit die Bergbauern effizient arbeiten können, werden in Meliorationen aus Naturstrassen zwei Betonspuren. Ein Augenschein in Trin, Paspels und Ramosch.

Text:
Karin Salm
Fotos:
Jaromir Kreiliger

Albert Reich ist müde. Nicht dass es dem früheren Mitarbeiter der Ems-Chemie und Verwaltungsrat grundsätzlich an Energie mangelt. Im Gegenteil: Kürzlich hat sich Reich daran gemacht, das historische Gasthaus Ringel mitten in Trin in der Surselva aus dem Dornröschenschlaf zu erlösen. Ermüdet hat den 77-Jährigen vielmehr der aussichtslose Kampf, die Naturstrasse durch Acla Richtung Munt Sut zu erhalten. Die schöne Strasse, die sich an imposanten Baumstämmen vorbeischlängelt, sich stetig den Hang hocharbeitet und Wiesen quert, soll streckenweise durch zwei Betonspuren ersetzt werden. Aus dem Bestandteil der Kulturlandschaft wird ein Fremdkörper werden. So sieht es die Gesamtmelioration in Trin vor. Zehn Kilometer Feldwege sollen einen Asphaltbelag oder Betonspuren erhalten. «Sehen Sie: Das tut mir extrem weh, dass so ein technisches Ding diese fantastische Kulturlandschaft zerstört», sagt Reich auf dem Spaziergang durch den lichten Wald. Ihm sei klar, dass die Landwirte gute Wege brauchen, um das Land vernünftig bewirtschaften zu können. Aber die Gebiete rund um Trin seien hochsensibel und wertvolle Kultur- und Naturlandschaften. Und da seien andere Lösungen als genormte Betonspuren nötig. Dass das gut möglich ist, zeigten andere Orte in Trin, zum Beispiel der Weg zum neuen Reservoir. «Dank gutem Unterbau und genügend Querabschlägen ist der Kiesbelag in bestem Zustand», erklärt Albert Reich.

Weil er mit seinen Anliegen in der Meliorationskommission kein Gehör gefunden hat, hat er die Kommission im November 2019 verlassen. Vernunft und Enttäuschung sind hörbar. Immerhin haben sich die drei Umweltschutzorganisationen Pro Natura Graubünden, WWF Graubünden und die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz zu Wort gemeldet. Dem Trio gefällt, wie das Gesamtmeliorationsprojekt Rücksicht nimmt auf das Gebiet Ruinaulta, das im Bundesinventar für Landschaften und Naturdenkmäler aufgeführt ist und einen eindrücklichen Obstgarten mit mehr als hundert Hochstammbäumen sowie zahlreiche Trockenwiesen und -weiden schützt. Beim Ausbau einiger Güterstrassen verlangen die Verbände aber Anpassungen.

Gut und darum schön

2015 hat Trin seine Gesamtmelioration angepackt. Für rund zwanzig Millionen Franken sollen Grundstücke neu sortiert und umgelegt werden. Für die Güterstrassen ist eine Normbreite von 3,5 Metern vorgeschrieben, und manche Abschnitte werden mit den kritisierten Betonspuren versehen oder gar neu gebaut.

Nach Trin hat im Kanton Graubünden nur noch Arosa in den Fraktionen Castiel und Langwies eine Gesamtmelioration beschlossen. Viele andere Gemeinden haben ihre Landschaftsumbauten hinter sich – Strassen durch Wiesen und Wälder sind dabei üppig ausgebaut worden. Daniel Buschauer, Leiter des Amtes für Landwirtschaft und Geo-information Graubünden, blättert in seinen Statistiken und sagt: «Die Strukturverbesserungen sind für den Erhalt und die Verbesserung der Produktionsgrundlagen →



Der Subventions-Meccano des Bunds verführe die Gemeinden dazu, Hart- statt Kiesbelag in die Landschaft zu bauen, kritisiert Victor Peer.

→ in der Landwirtschaft wichtig, vor allem in den Berggebieten.» Die Betonspurwege seien vielen ein Dorn im Auge. Aber Buschauer lobt sie: «Sie sind dauerhaft, haben ein optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis und sind im steilen Gelände sicher zu befahren.» So schaffe man es in Ausnahmefällen sogar, dreissig Grad steile Wege in den Hang zu bauen. So viel Nützlichkeit erachtet er als schön. Zudem sind die Betonspurwege eine Bündner Erfindung.

Die Bündner Lösung

Der Ingenieur Gieri Luzi, engagiert in Meliorationen, entdeckte die Betonspuren vor gut dreissig Jahren in Bayern. Durch einen feuchten Acker hatte ein Bauer solche Bahnen gelegt, um sicher fahren zu können. Was in der Ebene praktisch ist, sollte doch auch am Berg funktionieren, kombinierte Luzi. Am Schamserberg war ihm aufgefallen, wie das Pferd eines Kutschers sich an einem steilen, vollbetonierten Weg abmühte und keinen Halt fand. Zwei Spuren für die Kutschenräder und ein Grünstreifen für das Pferd – damit war die Bündner Lösung erfunden. Sie wurde 1991 zum ersten Mal bei Lohn gebaut. «Der damalige Leiter des Meliorationsamts war skeptisch, denn seit den 1960er-Jahren hatten sich vollbetonierte Strassen bewährt», erinnert sich Gieri Luzi. Heute sind Betonspurwege ab einer Steigung von acht Prozent Norm. Luzi bedauert nur, dass sie als Wanderwege nicht mehr akzeptiert sind. Dabei seien sie auch für Wanderer praktisch: «Auf der Spur steigt man hoch, hinunter gehts auf dem weichen Wiesenstreifen.» Auch für den Bike-Tourismus ortet Luzi viele Möglichkeiten.

Doppelte Subventionen

Raimund Rodewald, Geschäftsleiter der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, findet die Betonspuren problematisch: «Die gleissend weissen Stränge, die sich die grünen Hänge hochziehen, fallen von Weitem auf. Sie sind ein Fremdkörper in der Berglandschaft.» In steilen Kurven kann der Landschaftsschützer die Befestigung der Wege akzeptieren, aber die «europaweit einzigartige Betonierung des Wegnetzes» empört ihn. «Niemand fragt, ob das wirklich nötig ist. Diese Betonspuren sind reine Symbolik: Die Schweiz kann sich das leisten.» Und Rodewald, der sanft auftritt, aber in der Sache Klartext redet, sagt: «Hier gibt es für die Bergregionen doppelte Subventionen: die Direktzahlungen und die Investition in die Güterstrassen.»

Den Druck des Geldes von Bund und Kanton hat Nina von Albertini erlebt. Im Weiler Dusch oberhalb Paspels führt die ETH-Agronomin ein Umweltbüro und pflegt ein historisches Ensemble samt einem Bio-Landwirtschaftsbetrieb, den sie verpachtet hat. Paspels steht im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz. Die von Hecken und Trockenmauern gesäumte Naturstrasse nach Dusch ist im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz aufgeführt. Trotzdem wollte die Gemeinde die sanierungsbedürftige, aber schützenswerte Naturstrasse für 720 000 Franken in eine vier Meter breite, asphaltierte Meliorationsstrasse mit zwei grossen Ausweichbuchten umbauen. Nina von Albertini setzte sich für die Naturstrasse ein und berechnete die Kosten für die sanfte Sanierung der alten Strasse neu. Sie argumentierte sich heiser und überzeugte die Bevölkerung schliess-

lich, die Asphaltpläne zu bodigen – die alte Strasse nach Dusch wird nicht zerstört. «Nach meinem entscheidenden Votum an der Gemeindeversammlung fühlte ich mich ausgelaugt», erinnert sie sich. Über sie sei allenthalben böse geredet worden, und der Chef des Amts für Landwirtschaft und Geoinformation habe für ihre Argumente kein Gehör gehabt. «Wir müssen vermehrt über den Wert der Landschaft reden», sagt von Albertini. Gerade während der Corona-Zeit sei offenkundig geworden, wie wichtig Landschaft für die Menschen sei. Sie ärgert sich, wie das gebetsmühlenartig vorgetragene Argument der Strukturverbesserung einfach geschluckt werde, weil alle vor den Bauern zitterten. «Dabei haben wir in der Landwirtschaft erstklassige und geländegängige Maschinen. Der genormte Ausbau der Güterstrassen ist darum oft überflüssig.»

Der Zwang zum Hartbelag

In Ramosch im Unterengadin nickt Victor Peer, Gemeindepräsident der Fusionsgemeinde Valsot und Landwirt. Aus landwirtschaftlicher Sicht und wegen der Sicherheit brauche es nicht so viel Beton und Asphalt. «Auf den Betonspuren holpert es zudem häufig unangenehm. Und breite Strassen mit Hartbelag verleiten zu schnellem Fahren», sagt Peer. Als er den Betrieb seines Vaters 1984 übernahm, gab es in Ramosch 35 Bauernhöfe, heute sind es noch elf. Der ETH-Agronom Peer hat in der Gesamtmelioration, die 2004 in Ramosch startete, mitgewirkt. Ihn störte in erster Linie der Subventionsmechanismus. Für den Ausbau der Güterstrassen mit Beton und Asphalt erhalten die Gemeinden von Bund und Kanton achtzig Prozent der Kosten bezahlt, für den Unterhalt müssen sie selbst aufkommen. Für die Gemeinden lohnt sich das, weil die Betonspuren mindestens 15 Jahre keinen Unterhalt brauchen. Für die günstigeren Naturbeläge gibt es weniger Kantons- und Bundesgelder, und ein Kiesweg braucht regelmässigen Unterhalt. Für Peer ist darum klar: «Mit Blick auf die Finanzen sind die Gemeinden geradezu gezwungen, den Hartbelag zu wählen.» Für ihn wäre es darum sinnvoll, dass sich Bund und Kanton am Unterhalt der billigeren Kiesstrassen beteiligen. Victor Peer steht vor seinem Hof und zeigt auf den Südhang Richtung Tschlin. Für die Strasse, die den Hang quert, habe man auf die Subventionen verzichtet und sich für einen Kiesbelag und Trockenmauern entschieden.

Dünne Statistik

Zwischen 2003 und 2018 hat das Bundesamt für Landwirtschaft 372 Millionen Franken für Gesamtmeliorationen ausgegeben, davon 249 Millionen für den Wegebau. Wie viel für Asphaltwege, Betonspurwege und Güterstrassen mit Naturbelag, kann das Bundesamt nicht sagen, das wird in der Statistik nicht gesondert aufgeführt. Deshalb lässt sich auch nicht feststellen, wie viel ein Meter Betonweg respektive Naturbelag kostet. Was die Statistik immerhin sagt: Meister im Abholen dieser Gelder ist der Kanton Graubünden. Mehr als ein Drittel, nämlich 140 Millionen Franken, sind in den Bündner Landschaften verbaut worden. Für 113 Millionen gab es neue Wege oder neue Beläge. Magere 0,5 Prozent oder 700 000 Franken wurden zwischen 2003 und 2018 in die Ökologie gesteckt. «Wir haben immer viele Projekte am Laufen», erläutert Daniel Buschauer vom Amt für Landwirtschaft und Geoinformation. Wenn ein Meliorationsprojekt irgendwo in der Schweiz ins Stocken gerät und das Bundesamt für Landwirtschaft die Gelder nicht wie geplant einsetzen kann, werden die Kantone im Herbst angefragt, wo noch Geld nötig sei. Dann ist der Kanton Graubünden wie der Blitz zur Stelle. ●



CUPOLUX.CH CUPOLUX_AG

TAGESLICHT-PIONIERS SEIT 1955

Wissen verbindet, deshalb teilen wir's
und bringen Licht ins Dunkel.

DEUTSCHSCHWEIZ: CUPOLUX AG GLARNISCHSTRASSE 7 8853 LACHEN TN +41(0)44 208 90 40	WESTSCHWEIZ: CUPOLUX AG RUE DE LA VERNIE 12 1023 CRISSIER TN +41(0)79 633 76 09	TESSIN: CUPOLUX AG VIA ER CAPELE 5 6513 MONTE CARASSO TN +41(0)79 350 82 23
--	--	--

FÜR HERZ UND VERSTAND
BESUCHEN SIE UNSERE NEUE WEBSITE


cupolux
 DIE TAGESLICHT-PIONIERS