

# Erneuerung Güter- und Waldstrassennetz in Untervaz

November 2020



## Impressum

### Inhalt:

Gemeinde Untervaz  
Widmer Kohler AG, Zürich  
Grünenfelder und Partner AG, Domat/Ems

### Fotos:

Christian Ludwig, Untervaz  
Gemeinde Untervaz  
Widmer Kohler AG, Zürich

### Layout und Druck:

Druck + Design AG, Chur

### Auflage:

1'500 Exemplare

---

# Vorwort des Gemeindepräsidenten

---



## Liebe Vazerinnen und Vazer

Unsere Gemeinde steht vor einer wegweisenden Entscheidung: Sollen wir unsere Forst- und Güterstrassen im Berggebiet umfassend sanieren und modernisieren oder nicht? Billig ist eine solche Totalsanierung nicht. Und doch ist sie aus meiner Sicht entscheidend für eine nachhaltige und positive Entwicklung unserer Gemeinde.

Wir Untervazer standen schon einmal vor einer ähnlichen Wahl. Vor fast 60 Jahren hat unsere Gemeindeversammlung auf Antrag einiger Bürger den Beschluss gefasst, in Untervaz die erste Gesamtmelioration durchzuführen – ein für damalige Verhältnisse riesiges 12-Millionen-Franken-Projekt, das das gesamte Strassennetz ausserhalb der Bauzone umfasste. Bund und Kanton haben damals 81 Prozent der subventionsberechtigten

Kosten übernommen, die Gemeinde und Grundeigentümer die Restkosten. Darüber hinaus mussten alle Grundeigentümer 5 Prozent ihres Landes für den Wegbau zur Verfügung stellen – eine für damalige Verhältnisse unfassbar mutige Investition. Heute wissen wir: Diese Melioration hat sich mehr als gelohnt. Sie war die Grundlage für die eindrucksvolle Entwicklung unserer Gemeinde bis in die Gegenwart. Noch heute bewundere ich die Weitsicht unserer Vorfahren, ein solches Werk mit den damals beschränkten Mitteln vollbracht zu haben. Wir sind ihnen zu grossem Dank verpflichtet.

Warum braucht es nun ein zweites Meliorationsprojekt? Aus zwei Gründen: Erstens erfolgte der Ausbau der Güterstrassen zwischen 1966 bis 1975 gemäss den damals geltenden Normen und maschinellen Anforderungen der Land- und Forstwirtschaft. Aus heutiger Sicht aber sind die Strassen schlicht zu schmal. Zweitens haben die nun rund 50 Jahre alten Wege das Ende ihres Lebenszyklus erreicht. Der Unterhalt der unbefestigten Güterwege im Berggebiet kostet die Gemeinde jährlich rund 250'000 Franken – Tendenz steigend.

Aus diesen Gründen hat sich der Gemeindevorstand in den letzten Jahren mit unterschiedlichen Ämtern ausgetauscht und ein Projekt ausarbeiten lassen, zu dem Bund und Kanton bereits die Übernahme von rund zwei Drittel der Kosten zugesichert haben.

Selbstverständlich würden die modernisierten Güterstrassen nicht nur zur Sicherheit der Land- und Forstwirtschaft beitragen, sondern der ganzen Dorfgemeinschaft sowie auswärtigen Touristen dienen: Die Wege würden den Zugang ins umliegende Naherholungsgebiet und zu den Maiensässen erleichtern und den motorisierten Verkehr besser von Wanderern und Bikern trennen. Somit wäre das vorliegende Projekt ein Gewinn für die ganze Bevölkerung. Es verdient unsere Unterstützung in den anstehenden Entscheiden.

# Wege in unsere Zukunft

Vor 50 Jahren legten visionäre Bürgerinnen und Bürger den Grundstein für das heutige Güter- und Waldstrassennetz der Gemeinde Untervaz. Nun ist es an der Zeit, dieses zu sanieren und den aktuellen Normen und Bedürfnissen anzupassen.

## «Wir können uns dem Fortschritt nicht verweigern»

«Unsere Gemeinde kann sich dem Fortschritt nicht verweigern. Die Waldfläche in Untervaz ist nicht zu unterschätzen und muss bearbeitet werden. Sie dient uns zudem als Schutz vor Murgang. Dass deren Bewirtschaftung nicht mehr auf dieselbe Art und Weise erfolgt wie früher, ist klar. Die Maschinen sind grösser, der Preisdruck höher. Die Strassen müssen den heutigen Gegebenheiten angepasst werden. Als naturverbundene Berggänger und Biker freuen wir uns natürlich auch über die angekündigten ökologischen Ersatzmassnahmen.»



**Andrea und Valentin Eichenberger**  
(beide 47), Einwohner von Untervaz

Lust auf einen Marathon? Es braucht viel Kondition, um alle Güter- und Waldstrassen der Gemeinde Untervaz abzulaufen – 46 Kilometer umfasst dieses für Wirtschaft und Gesellschaft zentrale Wegenetz. Es verbindet die Forstarbeiter mit dem Wald, die Bauern mit über 160 Hektaren landwirtschaftlicher Nutzfläche und Einheimische und Touristen mit den beliebten Naherholungsgebieten um die Alp Salaz und Vazer Alp.

Nun plant die Gemeinde, in Zusammenarbeit mit Bund und Kanton das bestehende Güter- und Waldstrassennetz zu sanieren. Gleichzeitig will die Gemeinde die heutigen Fuss- und Wanderwege von den Güterstrassen abtrennen. Zusammengefasst nennen sich diese Verbesserungsmassnahmen «Melioration».

Das letzte Wort in all diesen Fragen hat das Volk. An der Gemeindeversammlung vom 14. Dezember 2020 stimmen die Untervazerrinnen und Untervazer also nicht nur über ein kostspieliges Sanierungsprojekt ab, sondern indirekt auch über die Zukunft der einheimischen Forst- und Landwirtschaft und über die Lebensqualität in ihrer Gemeinde.

## Wieso braucht es diese Melioration?

Vor 50 Jahren hat die Gemeinde die heutigen Güter- und Waldstrassen gebaut, damals im Zuge einer Gesamtmelioration.



Die Bauwerke sind in die Jahre gekommen und bedürfen einer umfassenden Sanierung. Zudem wird die Infrastruktur dem heutigen Stand der Technik und den gestiegenen Sicherheitsanforderungen nicht mehr gerecht. Mit einer zweiten Melioration will die Gemeinde den langfristigen Erhalt des Wegenetzes sichern und mit breiteren und entwässerten Strassen mehr Verkehrssicherheit schaffen.

Zweitens geht es darum, wiederkehrende Kosten langfristig zu senken: Der Unterhalt der bestehenden Güter- und Waldstrassen

## Die bisherigen Ausgaben für die Meliorationsplanung:

- Projektleitung durch Grünenfelder und Partner AG	2016	5'400.-
	2017	21'000.-
- Vorstudie zur Strukturverbesserung in der Forstwirtschaft	2018	-
	2019	27'700.-
- Bericht zu den umweltrelevanten Auswirkungen	2020	50'000.-
	<b>Total</b>	<b>104'100.-</b>

kostet jährlich rund 250'000 Franken – ein signifikanter Posten im Gemeindebudget. Dieser Betrag deckt aktuell den minimalen, laufenden Unterhalt, reicht aber nicht für nachhaltige Instandstellungen und die langfristige Erhaltung des Wegenetzes. Mit der Melioration kann die Instandstellung erfolgen und die laufenden Kosten können deutlich gesenkt werden.

Drittens erhofft sich die Gemeinde, Konflikte zwischen Motorverkehr, Wanderern und Bikern zu entschärfen, indem sie Wanderwege von Güterstrassen trennt. Auf den engen Strassen bieten sich heute oftmals nur unzureichende Ausweichmöglichkeiten. Eine partielle Trennung dieser unterschiedlichen Bedürfnisse würde sowohl einheimischen als auch auswärtigen Wanderern und Radfahrern nützen und die Freizeitregion Alp Salaz und Vazer Alp aufwerten.



### «Ich freue mich auf staubfreie Strassen»

«Wir sind viel zu Fuss oder auf dem Velo unterwegs. Doch auf dem Weg zu unserem Maiensäss werden wir bei Trockenheit vom Verkehr auf den Naturstrassen regelrecht eingestaubt, wohingegen bei Regen tiefe Wassergraben entstehen. Der Zustand der Strassen ist einfach schlecht, zudem sind diese oft zu schmal. Kein Wunder, denn vor 50 Jahren – schon damals ging ich rauf zur Alp – war man dort oben noch mit Pferdewagen und Einachsern unterwegs. So müssen wir heute beim Velofahren manchmal absteigen, wenn ein Auto vorbei will. Mit der Melioration würde das besser. Zwar würde das Projekt Jahre benötigen, aber wir sollten auch an die nächste Generation denken, nicht?»

**Bethli Philipp** (63)  
Einwohnerin von Untervaz

### Wer bezahlt was?

Ein Projekt von solchem Umfang geht mit hohen Kosten einher: 17 Millionen Franken würde die Sanierung der Güter- und Waldstrassen kosten. Bund und Kanton haben bereits ihre Unterstützung angekündigt: 10,8 Millionen Franken würden sie übernehmen. Diese Mittel werden auf Basis der Bundesgesetzgebung als Förderbeiträge für die Land- und Forstwirtschaft gesprochen und entsprechend den Instandstellungsarbeiten über mehrere Jahre verteilt.

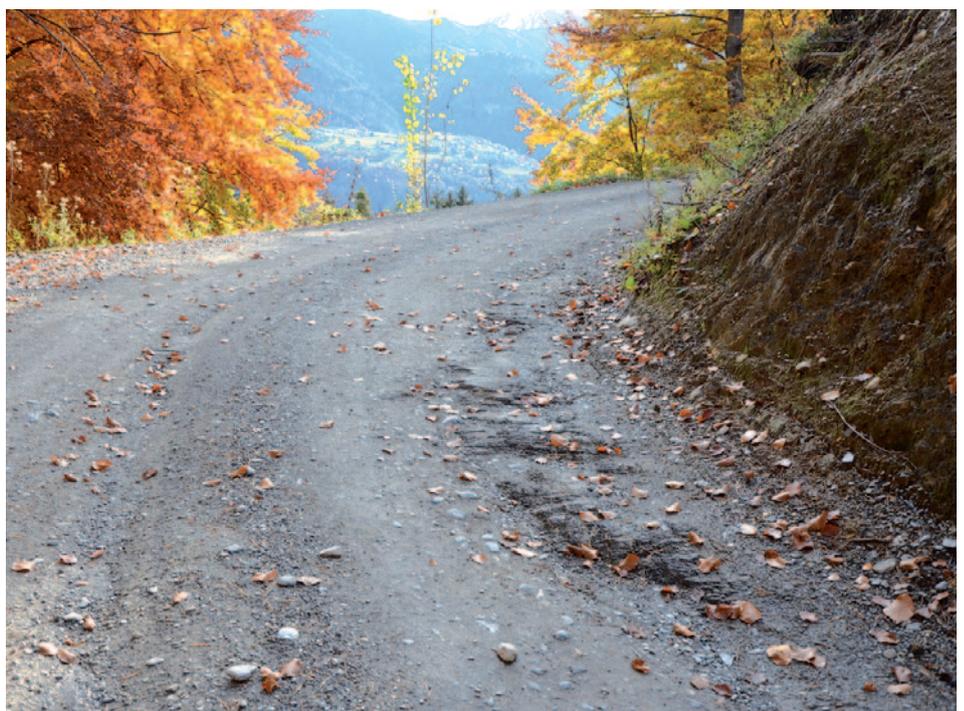
Weil die Strassen auch Gebäude erschliessen, die nicht landwirtschaftlich genutzt werden – wie die vielen Maiensässe der Untervazerrinnen und Untervazer –, sind nicht alle Kosten beitragsberechtigt. Rund eine halbe Million Franken wird von Bund und Kanton als privates Interesse taxiert. Die Restkosten für das Projekt – also die Gesamtkosten abzüglich der Beiträge von Bund und Kanton – belaufen sich auf rund 6,2 Millionen Franken. Der Gemeindevorstand ist der Meinung, dass es aufgrund des hohen öffentlichen Interesses und des grossen Mehraufwandes – etwa für die Grundstückschätzung – sinnvoller wäre, auf private Kostenanteile zu verzichten. Somit würden die gesamten Restkosten von der Gemeindekasse getragen. Auch darüber wird die Gemeindeversammlung am 14. Dezember 2020 entscheiden.



### «Die Bauern schaffen Mehrwert für alle»

«Der technische Fortschritt hat auch die Landwirtschaft verändert. Heute sind schwerere und breitere Fahrzeuge auf den Forst- und Güterstrassen unterwegs als vor 50 Jahren. Die Sanierung der Güterstrassen ist die Grundlage für eine sichere und effiziente Land- und Forstwirtschaft. Dabei profitieren nicht nur wir Bauern. Auch die Dorfbevölkerung, Maiensässbesitzer und Touristen schätzen eine gepflegte Landschaft mit hoher Biodiversität. Und zu den Kosten: Wir sollten das Projekt jetzt anpacken, da die Gemeinde finanziell gut dasteht und verschiedene Amtsstellen Unterstützung zugesagt haben. Die Auflagen werden in Zukunft nicht weniger, die Beiträge aber vielleicht schon.»

**Stefan Geissmann** (45)  
Weidfachchef Alpgenossenschaft  
Untervaz



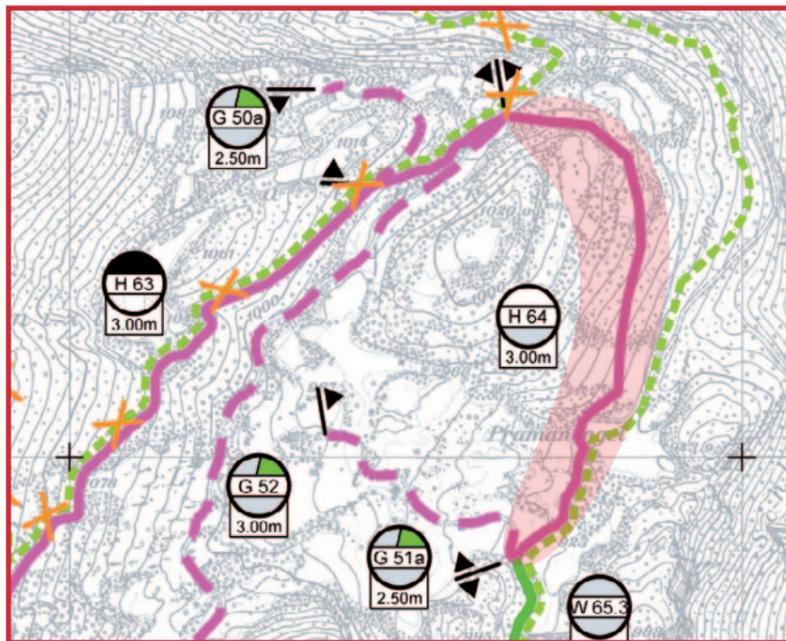
# Projektübersicht

Stand November 2020

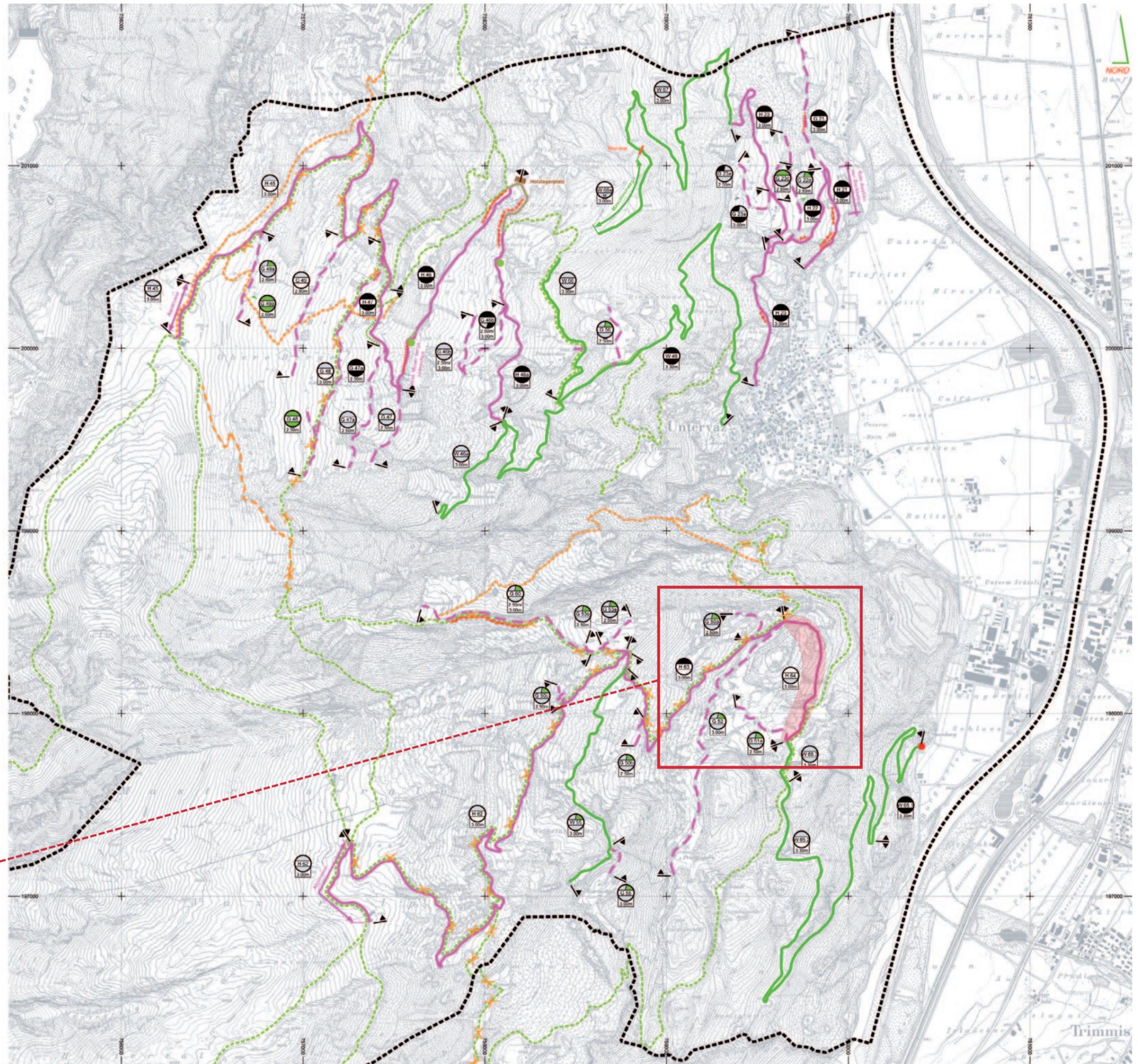
## Legende

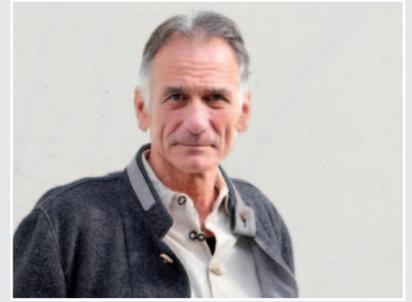


## Strassentyp



Im Gebiet Valdrux ist die einzige neue Strasse geplant.





### «Wir haben ein dichtes Waldstrassennetz – aber es ist nicht effizient nutzbar»

«Da ich mein Amt als Revierförster vor zwei Jahren an Ken Flury übergeben habe, will ich hier nur den Ist-Zustand des Güter- und Waldstrassennetzes beurteilen. Erschliessungsdichte: Die seit langer Zeit bestehenden Strassen entsprechen einer zweckmässigen Erschliessung. Strassenzustand: Die Strassen sind in Bezug auf deren Tragfähigkeit und Breite sehr unterschiedlich. Strassennutzung: Eine effiziente Nutzung, überall mit der gleichen Tonnage zu fahren, ist unmöglich. Strassenbelastung: Es ist erstaunlich, dass die vielen Bruchsteinmauern so lange Zeit der grossen Belastung standgehalten haben. Strassensicherheit: Ich versuchte früher, im Rahmen der Unterhaltsarbeiten mit bergseitigen Verbreiterungen einige Mauern zu entlasten oder Mauern durch Holzkasten zu ersetzen, mehr war nicht möglich. Jetzt bietet sich die Gelegenheit zu einer gesamthaften, nachhaltigen Sanierung.»

**Hanspeter Philipp** (65)  
ehemaliger Revierförster (2018)  
Untervaz



### Wie lange würden die Bauarbeiten dauern?

Der mit der Sanierung einhergehende Kreditbeschluss untersteht dem obligatorischen Referendum, weshalb im Februar 2021 eine abschliessende Urnenabstimmung stattfindet. Bestätigt das Stimmvolk das Projekt und gehen im darauffolgenden Auflageverfahren keine Einsprachen ein, fahren bereits im Sommer 2021 die Baumaschinen auf. Etappenweise würden die 46 Kilometer über 15 bis 20 Jahre hinweg saniert. Einzig im Gebiet Valdrux würden 870 Meter Strasse neu gebaut. Damit würden grössere Maschinen via Haselboden Richtung Hintere Alp fahren können und somit das Dorf vom Verkehr entlastet. Massgebend für die Dauer der Realisierung sind die jährlich zur Verfügung stehenden Mittel von Bund, Kanton und Gemeinde.

Bei einem «Nein» blieben die mangelhaften Strassen bestehen. Die Unterhaltskosten würden entsprechend hoch bleiben und durch partielle Instandstellungsarbeiten der Kunstbauten – wie Stützmauern – weiter steigen. Wie hoch die Beiträge von Bund und Kanton an eine Melioration in Zukunft sein würden, ist ungewiss.

### Weshalb sich ein Blick zurück lohnt

Eine Tendenz lässt sich durch den Blick in die Vergangenheit erahnen: Bei der Gesamtmelioration zwischen 1961 und 1984 waren die Unterstützungsbeiträge knapp 20 Prozent höher als heute. Damals stand eine

Neuzuteilung der Güter im Vordergrund, um für die Landwirtschaft eine bessere Existenzgrundlage zu schaffen. Zudem baute die Gemeinde mit Weitsicht ein neues Strassennetz, das die Erschliessung und die effiziente Bewirtschaftung der Felder und Maiensässe ermöglichte. Es ist dieses Strassennetz, dessen Sanierung heute zur Debatte steht.

Mit 312 zu 81 Stimmen befürworteten die Untervazer die erste Gesamtmelioration – wobei 221 Nichtanwesende kurzerhand als Ja-Stimmen gezählt wurden. Alle Grundeigentümer mussten fünf Prozent ihres Landes für den Bau von Strassen abtreten. Zwar gab es Einsprachen, diese konnten jedoch allesamt in klugen Verhandlungen ausdiskutiert werden.

### Wer profitiert?

Von den Sanierungsarbeiten würde die ganze Gemeinde profitieren. Fast alle Untervazerinnen und Untervazer nutzen die Güter- und Waldstrassen zur Erholung – sei es beim Wandern, auf dem Velo oder im Auto auf dem Weg zum Maiensäss. Im Rahmen der Sanierung würden Wanderwege neu trassiert und von den Güterstrassen abgetrennt. Konflikte zwischen den verschiedenen Nutzergruppen liessen sich so vermindern. Hier allerdings stellt sich eine gängige Frage: Führen bessere Strassen nicht zu mehr Verkehr? Fest steht, dass zur Benutzung dieser Strassen nach wie vor eine kostenpflichtige Bewilligung nötig sein wird. Im Dorf heisst es: «Der Calanda-Wolf lockt wohl mehr Touristen an, als neue Strassen dies tun.»

Ausserdem sind Land- und Forstwirtschaft wichtige Pfeiler der Erwerbstätigkeit in Untervaz. Jedoch hat der technische Fortschritt auch diese Branche erfasst – heute sind die Maschinen breiter und schwerer als zu Zeiten der ersten Melioration. Aus Sicht der Land- und Forstwirtschaft bringt eine Sanierung nicht nur mehr Sicherheit, sondern gewährleistet auch die langfristige Bewirtschaftung der wichtigen Wälder, Weiden und Wiesen im Berggebiet von Untervaz. Die Baukosten, die die Gemeinde auf sich nähme, würden über einen Zeitraum von 40 Jahren durch Einsparungen in der Holzernete zu einem erheblichen Teil kompensiert.

Und schliesslich haben die Wälder im Einzugsgebiet des Valcosenz eine Schutzfunktion: Sie schirmen das Dorf vor Murgang und Steinschlag ab. Die nachhaltige Pflege dieser Wälder, die nur mit der entsprechenden Infrastruktur möglich ist, führt also auch zu mehr Sicherheit für die Dorfbevölkerung.

## Und die Umwelt?

Die Gemeinde hat die umweltrelevanten Auswirkungen der Melioration durch Spezialisten abklären lassen. Diese schlagen verschiedene ökologische Ersatzmassnahmen vor: etwa die Auflichtung eines Teilgebiets im Unterzamunt zur Rückgewinnung einer Trockenweide oder die Aufwertung des Waldrands im Gebiet Patnal.

Je nach Nutzung ist vorgesehen, im Rahmen der Sanierung eine Natur-, Kies-, Beton-, Betonspur- oder Schwarzbelagstrasse zu bauen. Unabhängig vom Strassentyp: Der Eingriff in die Natur wird auf ein Minimum beschränkt, irreversible Schädigungen oder eine langfristige Beeinträchtigung von Natur und Umwelt sind nicht zu erwarten.

Ein Beweis dafür ist – einmal mehr – die weitaus umfassendere Gesamtmelioration des letzten Jahrhunderts und die wunderbare Natur in Untervaz, die sich gerade wegen der damaligen Bauarbeiten so entfalten konnte.



### «Durch Weisheit wurden Strassen gebaut, durch Verstand erhalten und ausgebaut»

«Ich bin zwar nicht Einwohner von Untervaz, aber als Revierförster ein Intensivnutzer der Bergstrassen. Deshalb gibt es auch für mich viele Gründe für einen Ausbau der Strassen. Eine simple Tatsache ist, dass Strassen und Wege die Grundlage zur Beförderung von Personen und Gütern darstellen. Um den steigenden Anforderungen hinsichtlich Qualität, Wirtschaftlichkeit und Verkehrssicherheit gerecht zu werden, müssen Strassennetze ständig instandgesetzt, erweitert und ausgebaut werden. Genauer gesagt, bräuchten wir nach der Zustimmung der Bevölkerung mehr als 15 Jahre für die Umsetzung eines zeitgemässen Strassenkörpers auf beiden Talseiten Richtung Alp Salaz und Hintere Alp.

**Ken Flury (27),**  
Betriebsleiter Gemeindebetrieb,  
Revierförster, Untervaz



# Der Wegbereiter

Er hat in Untervaz seine Berufskarriere begonnen – und wird sie hier auch beenden.  
Der Bauingenieur Dieter Federspiel ist Projektleiter des Auflageprojektes für die Erneuerungen des Güter- und Waldstrassennetzes in Untervaz.  
Schon an der ersten Melioration vor 50 Jahren war er als Lehrling beteiligt.



## Zur Person

*Dieter Federspiel (65) hat sich nach einer Lehre als Vermesser in Chur zum Bauingenieur ausbilden lassen. Seit seiner Pensionierung im März 2020 ist er für seinen früheren Arbeitgeber, die Grünenfelder und Partner AG in Domat/Ems, als beratender Experte im Ingenieurbau tätig. Er ist Vater, Grossvater und wohnhaft in Ems.*

*Herr Federspiel, welchen Stellenwert hat für Sie das ausgeschriebene Projekt in Untervaz?*

Ich war überglücklich, als die Gemeinde Untervaz vor vier Jahren bei der Grünenfelder und Partner AG eine Offerte für ein Meliorationsprojekt angefragt hat. Denn mit diesem Projekt schliesst sich ein Kreis für mich: Hier in Untervaz habe ich vor fast 50 Jahren meine ersten beruflichen Erfahrungen gesammelt und mit dem jetzt aufliegenden Projekt würde ich hier meine Karriere auch beenden.

*Sie waren also schon bei der sogenannten Gesamtmelioration, die von 1961 bis 1984 dauerte, mit von der Partie. Wie kam das?*

1968 kam ich als 13-jähriger Vermessungshelfer zum ersten Mal nach Untervaz. Damals machte man gerade Geländeaufnahmen für die Gesamtmelioration. Ich war in der Stifti im Tiefbau. Danach absolvierte ich eine zweite Lehre als Vermesser und war als solcher erneut in Untervaz im Einsatz. Noch heute gibt es alte Pläne aus den 70er-Jahren mit meinem Kürzel drauf.

*Wenn Sie an diese Zeit zurückdenken, was kommt Ihnen da in den Sinn?*

Als die Gesamtmelioration gerade abgeschlossen war, musste die Vermarkung gemacht werden. Die Marksteine im Tal setzten wir zu dritt oder zu viert, nebenbei am Abend und am Samstag. Ein sehr anstrengender Job, aber mit dem Setzen der Grenzpunkte verdienten wir zehn Mal mehr als in der Stifti, wo es im dritten Lehrjahr 200 Franken gab. Und natürlich habe ich bei dieser Arbeit im Umgang mit den Leuten vor Ort viel gelernt.

*Zurück in die Gegenwart: Sie beschäftigen sich nun schon seit vier Jahren mit dem Auflageprojekt für die Erneuerung des Güter- und Waldstrassennetzes. Es liegen zahlreiche Sitzungen, Besprechungen und Begehungen hinter Ihnen. Träumen Sie manchmal nachts von Untervaz?*

Unser Ingenieurbüro hat viel Erfahrung mit Meliorationsprojekten. Derzeit bearbeiten wir sieben solcher Projekte in verschiedenen Gemeinden in unterschiedlichen Stadien. Das sorgt für Abwechslung. Aber es gibt schon Dinge, von denen ich nachts träume – dann nämlich, wenn während der Bauphase etwas nicht nach Plan läuft. Eine grosse Belastung sind meist die Finanzen: Reicht das Geld oder nicht? Die Kostenvoranschläge müssen ja über viele Jahre hinweg stimmen. Aber grundsätzlich gibt es in der Baubranche heiklere Projekte als Meliorationen, da diese ausserhalb des Siedlungsgebietes durchgeführt werden.



## «Günstiger - und sicherer»

«Der Weg in die Hintere Alp ist in einem schlechten Zustand. Das jährliche Ausbessern der Winterschäden scheint mir viel Aufwand für nichts, denn schon beim nächsten grossen Regen sind die alten Löcher wieder offen. Eine richtige Sanierung kommt da in meinen Augen langfristig günstiger. Und erhöht die Sicherheit für uns alle, die die Strasse benützen.»

**Mauritian Joos (46)**  
Einwohner von Untervaz

*Haben sich solche Projekte in Ihren 50 Jahren Berufserfahrung verändert?*

Während früher bei einer Melioration der Bau den zeitlich grössten Teil der Arbeit ausmachte, sind es heute die Projektierung und Vorbereitungen. Das kommt daher, dass die Absprache mit all den involvierten Ämtern viel Zeit in Anspruch nimmt – etwa im Bereich des Natur- und Umweltschutzes. Selbstverständlich ist es schön, dass unsere Natur heute so prächtig ist. Aber ohne die erste Melioration wäre die Artenvielfalt heute nicht so ausgeprägt, da grosse Flächen in den Maiensässen heute nicht mehr bewirtschaftet würden oder eingewachsen wären. Wir sehen auch, dass sich die Natur rasch erholt. Schauen Sie sich die Albula- und Berninalinie an: Fotos aus der Jahrhundertwende um 1900 zeigen eine Steinwüste, da der Wald abgeholzt wurde, um die Leererüste für den Brücken- und Tunnelbau zu erstellen. Heute ist alles wieder grün und bewaldet und Teil eines Weltkulturerbes.

*Nebst dem schonenden Umgang mit der Natur – welche weiteren Herausforderungen stellen sich im Rahmen der Strassensanierung?*

Technisch anspruchsvoll wird der Erd- und Felsabtrag, den die Strassenverbreiterung mancherorts nach sich ziehen wird. Auch die artgerechte Wiederherstellung der Böschungen ist aufwändig. Organisatorisch wird es eine Herausforderung werden, die Bauarbeiten mit den verschiedenen Anspruchsgruppen der Güter- und Waldstrassen zu koordinieren. Wenn man die Hauptstrecke auf die Alp saniert, kann man diese nicht mitten im Sommer wochenlang sperren. Das Vieh ist auf der Alp, und das Hirtenpersonal wie auch die Bauern brauchen die Infrastrukturen zum Mähen und Heuen. Hinzu kommen die vielen Einheimischen, die ihre Maiensässe besuchen und das umliegende Naherholungsgebiet als Wanderer oder Biker nutzen. Andererseits ist in diesen Höhenlagen das Zeitfenster, in dem man effizient bauen kann, klein. Schneefall oder länger anhaltende Regenperioden verzögern oder verhindern gar jegliche Bautätigkeiten.

*Welches ist in Ihren Augen das Hauptargument für die Sanierung der Güter- und Waldstrassen?*

Der Ausbau dient primär der Sicherheit und entspricht den Normen von Bund und Kanton. Dies ist der Hauptgrund, weshalb das Amt für Wald und Naturgefahren wie auch das Amt für Landwirtschaft und Geoinformation die Sanierungsarbeiten mitfinanzieren. Zwar sind die Wege in der Gemeinde Untervaz dank den kostspieligen Unterhaltsarbeiten in einem guten Zustand. Dies darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Anlagen ausbautechnisch nicht mehr genügen. Auf den heutigen Strassen ist die Sicherheit schlichtweg nicht mehr überall gewährleistet. Die immer breiteren Fahrzeuge und die erhöhten Tonnagen belasten die Bankette, den Ober- und den Unterbau übermässig.

Des Weiteren ist zu bedenken, dass die Bauzeit weitgehend von den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln abhängt. Die Kantons- und Bundesgelder werden zwar für das Gesamtprojekt gesprochen, aber nur portionsweise pro Jahr verteilt. Mit dem vorgesehenen Investitionsvolumen ist in Untervaz mit einer Bauzeit von rund 20 Jahren zu rechnen – und bis 2041 sind einige der Wege definitiv ein Sicherheitsrisiko. Man sollte also lieber heute als morgen mit der Umsetzung des Projektes beginnen.



### «Ressourcen der Natur sollen alle nutzen können»

«Man kann dieses Projekt aus persönlicher oder allgemeiner Perspektive beurteilen. Ich versuche immer, beide Seiten zu betrachten. Als Jäger bin ich nicht auf perfekt ausgebaute Strassen angewiesen. Aber ich bin mir bewusst, dass ich die Ressourcen der Natur nutze und dass auch andere dies tun möchten. Und wenn die Bewirtschaftung durch die Forst- oder die Landwirtschaft effizient sein soll und deshalb nur mit grossen Maschinen möglich ist, dann braucht es die entsprechende Infrastruktur dazu. Deshalb sage ich ganz klar **Ja** zur Sanierung unserer Güter- und Forststrassen.»

**David Schmid** (39)  
Hegeobmann, Jäger, Untervaz



---

# Die wichtigsten Argumente im Überblick

---

## Verkehrssicherheit

Die heutigen Güter- und Waldstrassen sind für die Land- und Forstwirtschaft zu schmal, tragen zu wenig Gewicht und sind ungenügend entwässert. Das gefährdet die Sicherheit auf den Strassen – für alle Verkehrsteilnehmer.

## Schutz vor Murgang

Der Untervazer Wald dient der Gemeinde mehrheitlich auch als Schutzwald gegenüber Murgang und Steinschlag. Ein Schutzwald muss jedoch bewirtschaftet werden, was heute nur noch unter erschwerten Bedingungen möglich ist.

## Wirtschaft

Die Land- und die Forstwirtschaft sind ein traditionsreicher und nach wie vor bedeutender Wirtschaftsfaktor in Untervaz. Beide brauchen moderne Strassen und Wege zur effizienten Bewirtschaftung ihrer Flächen.

## Naherholungsgebiet

Wanderwege würden neu trassiert und von den Güterstrassen getrennt. Das Naherholungsgebiet von Untervaz würde nachhaltig gestärkt – auch wegen der vielfältigen ökologischen Ersatzmassnahmen, die der Strassenbau nach sich zieht.

## Kosten

250'000 Franken investiert die Gemeinde jedes Jahr in den Strassenunterhalt. Diese Kosten würden durch eine Melioration bedeutend verringert. Kommt hinzu, dass die Gemeinde Untervaz dank hoher Beiträge von öffentlichen Geldgebern nur einen Teil der Baukosten übernehmen müsste: sechs Millionen Franken, die über zwanzig Jahre verteilt werden können. Deshalb lohnt sich eine Melioration langfristig auch finanziell.

