

Landwirtschaftskredite für Tourismusstrasse

A. Waltensburg-Brigels: Bereits sieben Verkehrsverbindungen

1. Geplante Zerstörung der schönsten Maiensässe in Waltensburg

Im Technischen Bericht zur Verbindungsstrasse Waltensburg-Brigels vom 16. April 2019 werden die Begriffe „Fusion“ und „Gemeindegemeinschaft“ auf der ersten Seite etwa 10 Mal erwähnt. Aber die Landwirtschaftsbegriffe „Melioration“ oder „Güterzusammenlegung“ tauchen im Technischen Bericht nicht auf. Auch im knapp 20 seitigen Umweltbericht vom April 2019 sind die landwirtschaftlichen Begriffe ‚Melioration‘ und ‚Güterzusammenlegung‘ nicht zu finden - im Gegensatz zur Fusion. Beim ganzen Strassenprojekt ist nirgends ersichtlich, was dieses Strassenbauvorhaben mit einer Landwirtschafts- oder Bodenverbesserung zu tun hätte; im Gegenteil: Die schönsten landwirtschaftlich genutzten Wiesen der betroffenen Bauernfamilien auf Waltensburger Gemeindegebiet „Miglié“ werden durch eine Betonpiste bzw. Verbindungsstrasse zerstört (vgl. Abb. 1).



Abb. 1 unberührte Wiesen der Maiensässe MIGLIÉ in Waltensburg werden zerstört: Mitten durch diese unberührte Wiese würde die geplante „Verbindungsstrasse“ führen. Das *Bundesgesetz über die Landwirtschaft* (Landwirtschaftsgesetz, LWG) bezweckt, *eine nachhaltige Produktion* der Landwirtschaft, die einen *wesentlichen Beitrag zur sicheren Versorgung der Bevölkerung leistet*, zur *Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen* und zur *Pflege der Kulturlandschaft* sowie zur *Gewährleistung des Tierwohls* (Art. 1 lit. a bis d ff., Art. 15 ff LWG). Hier wird mit rund 1.5 Mio. Fr. des Bundes und des Kantons das Gegenteil der Ziele und bundesgesetzlichen Massnahmen des Landwirtschaftsgesetzes organisiert. Parallel zu **7 Verkehrsverbindungen** zwischen Waltensburg und Brigels soll mit einer weiteren Strassenverbindung bestes Landwirtschaftsland in Beton verwandelt werden (vgl. Teil II). Dazu würde noch ein **Moorschutzgebiet** beim Maiensäss von Ruth Janki schwer beeinträchtigt; eine *unabhängige* und vertiefte Abklärung der entsprechenden Moorschutzstellen fand nicht statt (Abb. 1 oben links).

2. Autofreier Wanderweg Waltensburg – Miglié – Brigels



Abb. 2: Wanderweg MIGLIE von Waltensburg hinauf in Richtung Brigels; heute auch landwirtschaftlich genutzt. Die Grenze zwischen Waltensburg und Brigels ist durch Steine markiert und für Autos blockiert und *unpassierbar*. Auf dieser letzten Strecke von Waltensburg bis zur Grenze (mit den beiden Tannen links und rechts des Weges) und bis Brigels Dorf bleibt dieser Wanderweg bestehen, weil die geplante Strasse auf Brigelser-Seite im Wald links verläuft; bzw. von Brigels aus betrachtet auf der *rechten Seite* des Flems. Die geplante Strasse verläuft auf dem gesamten *Gebiet der Gemeinde Brigels im Wald* flussabwärts auf der rechten Seite dem Flem entlang bis über die Gemeindegrenzen von Brigels hinaus. Kurz nach der Grenze zur Gemeinde schwenkt die geplante Strasse dann nach links über die geplante 75 m lange Flem-Brücke hinüber auf Waltensburger Gemeindegebiet. Dort führt die Betonpiste mitten durch die schönsten Wiesen und Waltensburger-Maiensässe. Die Landwirte in Brigels sind von der geplanten Strasse nicht betroffen; dafür praktisch alle Bauernfamilien auf Waltensburger Gebiet: Im Widerspruch zur rechtsgleichen Behandlung werden die Landwirte in Brigels von der Strasse verschont und privilegiert; die Waltensburger Bauern werden in ihrer landwirtschaftlichen Existenz massiv beeinträchtigt und Maiensässe in ihrer Funktion teilweise zerstört.

3. Landwirte in Brigels privilegiert und in Waltensburg diskriminiert



Abb. 3. Wanderweg MIGLIE ab Gemeindegrenze Waltensburg in Richtung Brigels. Die **Brigelser Maiensässe** werden von der Verbindungsstrasse gar **nicht tangiert**, weil die Verbindungsstrasse auf dem Gebiet der *Gemeinde Brigels ausschliesslich im Wald der Gemeinde* und auf der anderen Seite des Flusses Flem verläuft. Die Gemeinde Brigels beeinträchtigt damit nicht nur praktisch alle betroffenen Waltensburger Landwirtschaftsbetriebe in Miglié. Sie zerstört mit der dergestalt konzipierten Strasse den gesamten Wanderweg und die Langlaufloipe der Gemeinde Waltensburg. Die Fundamente der mit 75 Meter langen Brücke zerstören die Ufer des Flem; hier muss zuerst die Restwassersanierung gemäss Art. 80 ff. GSchG umgesetzt werden, bevor diese Flusslandschaft weiter beeinträchtigt wird.

4. Autokolonnen und Abgase würden künftig Wandernde verjagen



Miglié: Velofahrer/innen, Wandernde heute noch *ohne Emissionen* unterwegs

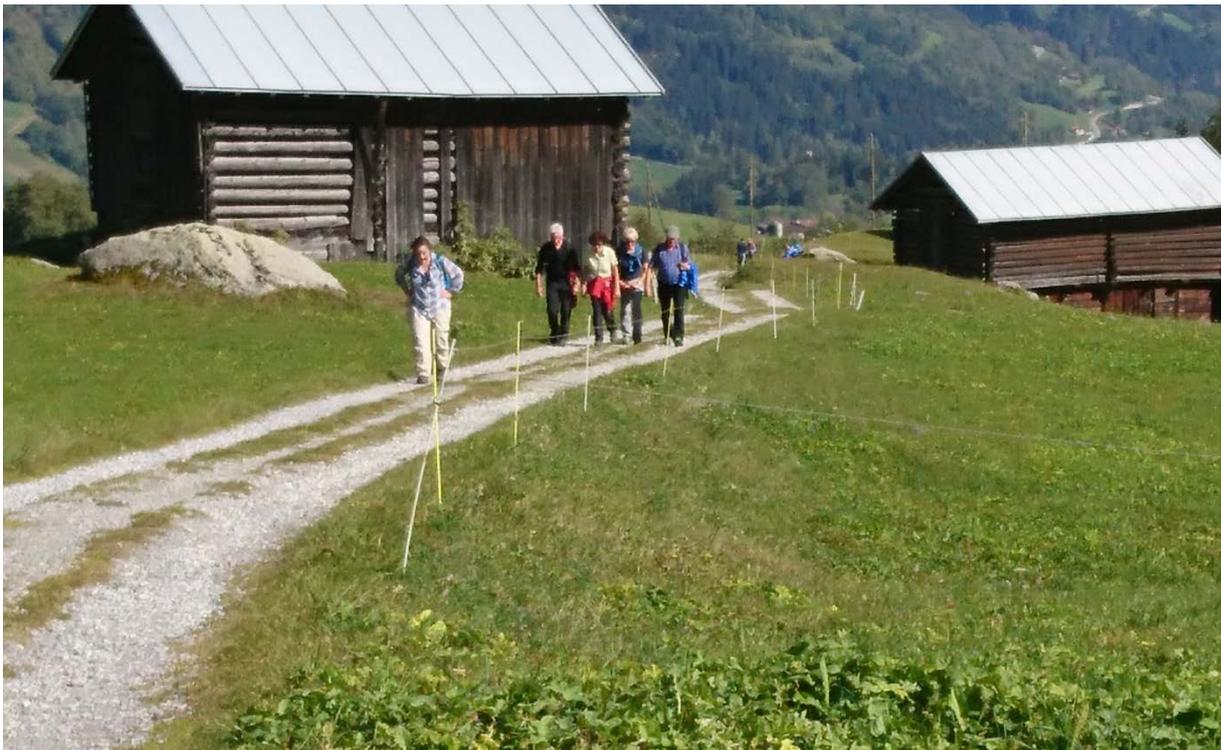


Abb. 4a und b oben und c unten: Wanderweg würde in Waltensburg zur Autostrasse: Wo heute am meisten Wandern- de, Velofahrer/innen, Kinder mit ihren Eltern, Spaziergänger/innen, Jogger (und Langläufer/innen im Winter) die Natur ge- niessen, müssten all diese Betroffenen künftig **Abgase, Lärm, CO₂- NO_x- und Feinstaubemissionen** einatmen. Besonders krass wäre die Situation fast täglich im Winterhalbjahr, vor allem morgens und abends bei jeder Zufahrt und „Entleerung“ des grossen Parkplatzes der Bergbahnen in Brigels.

5. Landwirtschaft benötigt keine 8. Verkehrsverbindung für Waltensburg

a) Fusions- und Strassenpromotoren liefern Gründe für die Autostrasse.

Im Technischen Bericht des Auflageprojekts vom 16. April 2019, welches vom 20. September bis zum 21. Oktober 2019 bei der Kantonalen Verwaltung auflag, halten die Projektbeauftragten im Namen der Gemeinde Brigels als Ausgangslage auf S. 2 wörtlich fest: *„Bereits im Jahr 2009 wurden Abklärungen betreffend eines Gemeindegemeinschaftszusammenschlusses der drei Gemeinden Andiastr, Breil/Brigels und Waltensburg/Vuorz gestartet. Das erste Fusionsprojekt scheiterte dann allerdings. Im Jahr 2013 wurde ein neues Projekt gestartet, um die Vor- und Nachteile der beiden Varianten Fusion mit Breil/Brigels oder mit Ilanz/Glion abzuklären. Im Juni 2016 entschieden die beteiligten Gemeinden ein konkretes Fusionsprojekt mit Breil/Brigels zu prüfen. Die Abstimmungen über den Fusionsvertrag fanden an den Gemeindeversammlungen von Andiastr und Waltensburg/Vuorz vom 24. Juni 2017 und in Breil/Brigels an der Urnenabstimmung vom 25. Juni 2017 statt. Die Fusion samt Fusionsvertrag wurde in allen drei Gemeinden recht deutlich angenommen (57.8% - 89.1%).“*

b) Keine Landwirtschafts-, sondern eine Tourismusstrasse

In der amtlichen *Beschreibung der Ausgangslage* wird die Landwirtschaft mit keinem Wort erwähnt. Auch konkrete Massnahmen zur Verbesserung der landwirtschaftlichen Situation wie z.B. das Landwirtschaftsgesetzes (LwG) vorschreibt oder für eine Gesamtmelioration fehlen im Technischen Bericht. Dafür tauchen auf der ersten Seite des Technischen Berichts 2019 etwa 10 Mal die Begriffe *Fusion und Gemeindegemeinschaftszusammenschluss* auf. Die Strassenpromotoren der Parkplatz-Entlastungsstrasse dachten offenbar erst an die Landwirtschaft und an die Melioration, als es um die *Finanzierung der Strasse* ging. Man kann sich des Eindrucks nur schwer erwehren, dass es einigen Dorfpolitikern nur darum ging, für sich ein „Denkmal“ zu Lasten der landwirtschaftlichen Subventionen und der betroffenen Landwirtschaftsbetriebe zu organisieren. Denn praktisch alle betroffenen Bauernfamilien – mit Ausnahme der erwähnten Politiker – bekämpfen dieses Strassenprojekt. Sinn und Zweck des eidg. Landwirtschaftsgesetzes ist eine nachhaltige und sichere Versorgung der Bevölkerung sowie die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen. Mit diesem Strassenprojekt werden die natürlichen Lebensgrundlagen der Bauernfamilien massiv beeinträchtigt. Die Kulturlandschaft wird nicht gepflegt, wie das LwG vorschreibt, sondern mit diesem unverhältnismässigen Strassenprojekt mitten durch die schönsten Wiesen zerstört. Dasselbe gilt für die völlig *überproportionierte 75 Meter lange Brücke* (die bei einer rechtsseitigen Strassenführung dem Flem entlang bis zum Waltensburger Parkplatz der Bergbahnen, nur halb so lang sein müsste, wobei sie dann selbstverständlich auch Waltensburg vom Verkehr entlasten müsste, wie bereits früher in den Medien erwähnt). Die Parkplatz-Strassenpromotoren bemühen sich offenbar zu Lasten der eidg. und kantonalen Landwirtschaftssubventionen eine Strasse im touristischen Interesse der Gemeinde Brigels errichten und finanzieren zu lassen. Wo sich die gesetzliche Grundlage befindet, um solche Extravaganzen über Landwirtschaftssubventionen zu finanzieren, konnte bisher nicht eruiert werden.

6. Die Verwirrungsversuche für landwirtschaftliche Subventionen

a) Milchtransporte: Offenbar beauftragte die „Gesamtmelioration Breil Brigels Vitg“ die verschiedenen Planer und Ingenieure die entsprechenden Berichte, wie Technischer Bericht, Umweltbericht, Brückenplanung usw. zu erstellen. Damit sollte wahrscheinlich der Schein gewahrt werden, dass es sich um eine *Gütermelioration* handelt, wie im Art. 4.1 am Schluss mit „Milchtransporte“ auch noch kurz aufgeführt wird. Indessen erfolgen die Milchtransporte heute bereits per **LKW-Milchtransporte ab Disentis** durch die ganze Surselva bis Chur und ev. weiter bis zur Zentralschweiz oder zu anderen grösseren Milchhändlern: Der ursprüngliche Weg vom Bauernstall zu lokalen Käserei ist längst Geschichte, weil sich dies finanziell nicht mehr lohnt; abgesehen davon, dass die Käserei in Brigels für grössere Milchlieferungen ausgebaut werden müsste, was sich offenbar auch nicht lohnt. Ausserdem sei der Trend im Berggebiet ohnehin *weg von der Milchwirtschaft* hin zur Aufzucht und Mutterkuhhaltung, weil dies auch weniger arbeitsintensiv sei.

b) Parkplatz- und Strassenpromotoren widersprechen sich: Um landwirtschaftliche Subventionen für die Tourismusstrasse, welche die Autokolonnen des Brigelser Parkplatzes neu über die Gemeinde Waltensburg lenken soll, zu erhalten, behaupten die Strassenpromotoren die geplante Strasse diene „landwirtschaftlichen Zwecken (Bewirtschaftung, Milchtransporte).“ Die Bewirtschaftung aller Waltensburger Maiensässe erfolgt ausschliesslich auf Waltensburger Seite; kein Landwirt führt die Heuernte an seinem eigenen Betriebsgebäude in der Gemeinde Waltensburg vorbei nach Brigels, wo er ja über **kein Betriebsgebäude** verfügt. Laut Art. 3 Abs. 2 al. 3 des Technischen Berichts, S. 2 dürfen die heutigen *LKW-Milchtransporte nicht* auf der geplanten Strasse fahren, weil ein „**Fahrverbot für Lastwagen** und Autocars erlassen“ wird. Damit sind *LKW-Milchtransporte* auch formell ausgeschlossen. Der Hauptgrund liegt aber in der oben erwähnten **ökonomisch-logistisch begründeten Tatsache**, dass Milchtransporte heute per Milch-LKW ab Disentis durch die ganze Surselva bis Chur fahren und diese Strasse ohnehin nicht benötigen. Dazu kommt, dass die Waltensburger Landwirte ihre **IP-Milchprodukte nicht nach Brigels liefern**, weil die Bio-Käserei in Brigels keine IP-Produkte akzeptiert. Sowohl die Behauptung der *landwirtschaftlichen Bewirtschaftung*, wie auch jene der *Milchtransporte* erweisen sich als **Schutzbehauptung**. Sie stehen auch rechtlich im Widerspruch zum Vereinbarungsvertrag zwischen den Gemeinden Waltensburg und Brigels sowie zum Art. 3 Abs. 2 al. 3, Seite 2 des Technischen Berichts vom 16. April 2019. Im Bereich des Landwirtschaftsrechts ist *keine gesetzliche Grundlage* ersichtlich, welche für die Finanzierung von Tourismusstrassen und Parkplatzentlastungsmassnahmen für eine Gemeinde (Brigels) zu Lasten einer anderen Gemeinde (Waltensburg) vorsieht.

7. Fiktive Schülertransporte: Sie werden im Technischen Bericht Art. 4.1 Abs. 1 al. 3, S. 3 kurz angefügt. Im Gegensatz zu vielen Behauptungen kann die Gemeinde Brigels nicht bestreiten, dass auch sie, wie fast alle Gemeinden in der Surselva von einem Schüllerrückgang betroffen ist. Die Sekundarschule und die oberen Schulklassen *musste sie bereits nach Danis/Tavanasa* verlegen. Aufgrund dieser Tatsache wäre es absurd und unverhältnismässig Waltensburger Schüler/innen, die auf 950

bis 1'000 m. ü. M wohnen zuerst auf rund 1'300 m. ü. M nach Brigels hinauf zu transportieren, um sie von dort wieder hinunter auf rund 850 m. ü. M nach Danis/Tavanasa zu fahren. Der Weg von Andiaast nach und durch die ganze Waltensburg und wieder zurück in Richtung Brigels und dann hinunter nach Dardin und Danis/Tavanasa ist *nicht kürzer als der heutige Weg* über die **optimal ausgebaute Kantonsstrasse von Waltensburg, Waltensburg/Station direkt nach Danis/Tavanasa**. Dazu müsste ev. mehrmals täglich eine grössere Höhendifferenz überwunden werden, die mehr Fahrzeit beanspruchen würde. Die **Abb. 10a bis 10 c** beweisen, dass die sehr *gut ausgebaute Kantonsstrasse* im Tal **7.2 Meter** breit ist. Auch die *kantonalen Zufahrtstrassen* von dieser 7.2 Meter breiten Kantonsstrasse nach Waltensburg und nach Brigels wurden laufend ausgebaut, wie **Abb. 10 b und 10c** belegen. Sie sind **4 bis 5 Meter breit** und weisen zahlreiche zusätzliche Ausweichstellen auf, sodass PW fast überall problemlos kreuzen können. Es ist nicht ersichtlich warum eine *weniger geeignete neue Strasse parallel zu 7 bestehenden* Verkehrsverbindungen erstellt werden soll, welche zu

a) längeren Fahrzeiten für die Schüler/innen führt

b) mehr Treibstoffverbrauch führt

c) mehr CO₂-Emissionen führt und zu

d) massiv höheren Betriebskosten zu Lasten der Gemeinde führt, weil der Kanton *keine* Strassenräumung und *keinen* Strassenunterhalt für mehr als eine kantonale Zufahrt zur Kantonsstrasse finanziert. Sachlich betrachtet handelt es sich hier um fiktive Schülertransporte.

II. Übersicht über die bestehenden Verkehrsverbindungen (Abb. 5) Brigels-Waltensburg: Übersicht über 7 Verkehrsverbindungen



1. Der teilweise landwirtschaftlich genutzte Wanderweg
2. Waldweg Schetga: Waltensburg – Schetga – Brigels
3. Waldweg Flans: Gemeindestrasse Waltensburg – Flans - Brigels
4. Gemeindestrasse Waltensburg-Direktverbindung – Munsaus – Brigels
5. Kantonsstrasse Ilanz-Disentis: 7.2 Meter Strassenbreite plus Strassenrand
6. RhB-Bahnverbindung (Glacier Express kreuzen)
7. Via da Polacs (Polenweg) rund 2.5 bis 3 Meter breit
8. **Massive Verschlechterung der prekären Verkehrssituation in Waltensburg** durch den geplanten **Autostrassen-Ausbau** von Brigels nach Waltensburg als Bergbahn-Parkplatz-Direktentlastung über Waltensburg. Der Ort ist als eines der längsten „Strassendörfer“ Graubündens bekannt. Aufgrund der engen Strassenverhältnisse führte es in Waltensburg bereits zu *Verkehrsopfern*. Mit der direkten Entlastung des Brigelser-Bergbahnparkplatzes via Waltensburg würde die bereits heute *prekäre Verkehrssituation* in Waltensburg nochmals massiv verschlechtert. Die Schutzbehauptung, wonach die Verbindungsstrasse nicht für den Schwerverkehr ausgebaut werden dürfe, fällt spätestens dann in sich zusammen, wenn die Gemeindeverfassung Brigels revidiert wird. Dann werden alle entsprechenden Anträge mit der erdrückenden Mehrheit von etwa 1'400 Einwohner/innen von Brigels, Dardin, Danis und Tavanasa gegen die Minderheit von etwa 400 Einwohner/innen von Waltensburg „demokratisch“ durchgesetzt und alle wünschbaren Regelungen im Interesse der profitierenden Mehrheit angepasst werden.

1. Der teilweise landwirtschaftlich genutzte Wanderweg



Emissionsfreier Wanderweg: Abb. 6a und b dokumentieren oben den autofreien und mit Abstand wichtigsten Sommer- und Winter-Wanderweg zwischen Waltensburg und Brigels für Spazierende, Familien mit Kindern, für Velofahrer und Langläufer – alles *CO₂- und emissionsfreie Tätigkeiten*, die angesichts der Klimaerwärmung verstärkt berücksichtigt werden sollen. Abb. 6c zeigt die Zufahrt für zwei Strassen: Einerseits für den oben erwähnten Wanderweg und andererseits für alle Alpen der Gemeinde Waltensburg, für das Wasserkraftwerk Ladrail und etwa 90% der Maiensässe. Im Winterhalbjahr sind die Zufahrten zu den Alpen und zu den Maiensässen verschneit und diese Alpstrasse faktisch gesperrt – ausser für Ski- und Schlittensfahrer/innen.



Abb. 6c: Im Winterhalbjahr sind die Zufahrten zu den Alpen und den Maiensässen verschneit und faktisch geschlossen – ausser für Ski- und Schlittensfahrer/innen. Die Strassenbreite beträgt rund 3,5 m.

2. Waldweg Schetga: Waltensburg – Schetga – Brigels



Abb. 7a: Auf diesem ca. 3.5 m breiten Waldweg „Schetga“ werden immer wieder auch schwere Holztransporte mit grossen Traktoren oder LKW ausgeführt. Falls tatsächlich erkennbar wäre, dass eine zusätzliche Strassenverbindung zwischen Waltensburg und Brigels notwendig wäre, wäre dieser **durchgehende Waldweg die naheliegende Lösung**: Die besten Wiesen der Bauernfamilien müssen nicht zerstört, die Brücke nur halb so lang sein und der wichtigste Wanderweg auf der anderen Flussseite könnte seine heutige „Erholungs- und Wanderfunktion“ beibehalten anstatt zerstört zu werden.



Abb. 7b: Falls diese „Schetga-Variante“ als Verbindungsstrasse in Frage käme, könnte die Kurve und anschliessend eine massiv verkürzte Brücke an diesem Ort realisiert werden, wo die Fussgänger- und Velofahrer/innen bereits heute den Fleim überqueren und zum Parkplatz der Bergbahnen in Waltensburg gelangen.

3. Waldweg Flans: Gemeindestrasse Waltensburg – Flans - Brigels



Abb. 8a: Die Gemeindestrasse von Waltensburg (Abb. 8b) führt westlich der Gemeinde Waltensburg in Richtung Brigels; nach ca. 700 m zweigt der Waldweg oben rechts von der Gemeindestrasse ab und führt als **Waldweg über Flans** nach Brigels – in Richtung des ehemaligen „Flablagers“, heute ein Golfplatz. Dieser Waldweg dient für Holztransporte und als attraktiver Wanderweg zum „Adlerstein“ mit der einmaligen Aussicht über die mittlere Surselva mit dem Rein Anteriuir.



Abb. 8b: Die gut 3.5 m breite Gemeindestrasse ist seit dem 19. Jahrhundert die direkte Strassenverbindung zwischen den zwei Gemeinden Waltensburg und Brigels. Früher war diese Gemeindestrasse auch im Winter durchgehend offen; infolge der sehr gut ausgebauten Kantonsstrasse und der raschen Strassenverbindung über die Kantonsstrasse sank offenbar die Bedeutung und das Interesse an einer direkten Verbindung zwischen Waltensburg und Brigels.

4. Gemeindestrasse Waltensburg-Direktverbindung - Munsaus – Brigels



Abb. 9a: Die Gemeindestrasse von Waltensburg mit zahlreichen Ausweichstellen ist die seit Jahrzehnten benutzte "Autostrasse" für Transporte bis 7 t von Waltensburg nach Munsaus in Richtung Brigels.



Abb. 9b Munsaus/Brigels ist die Fortsetzung der 3.5 m breiten Gemeindestrassen von Waltensburg in Brigels. Dort wird sie vor allem landwirtschaftlich genutzt. Diese direkte Verbindung zwischen Waltensburg und Brigels verlor zusehends an Bedeutung, weil die Kantonsstrasse und die kommunalen Zufahrten von den Gemeinden zur Kantonsstrasse in den letzten Jahren stark ausgebaut wurden.

5. Kantonsstrasse Ilanz – Disentis: 7.2 Meter Strassenbreite plus Strassenrand



Abb. 10a: Die ausgebaute Kantonsstrasse und die jeweiligen Kantonsstrassenzufahrten zu den Gemeinden Waltensburg und Brigels wurden in den letzten Jahren stark ausgebaut, wie Abb. 10b und c bestätigen.



Abb. 10b Kantonsstrassenzufahrt eingangs Waltensburg mit einer Breite von 4 bis 5 Metern



Abb. 10c Zufahrtsstrasse von der Kantonsstrasse ab Danis-Tavanasa; links ein Strassenabschnitt zwischen Dardin und Brigels im Bau ebenfalls mit einer Breite von 4 bis 5 Metern.

6. RhB-Bahnverbindung (Glacier Express können kreuzen)



Abb. 11a und b: Zwischen Polenweg und Kantonsstrasse fährt die RhB im Stundentakt; dazu fahren noch die langen Glacier-Expresszüge, die in Waltensburg kreuzen können.

7. Via da Polacs (Polenweg) rund 2.5 bis 3 Meter breit (Naturstrasse)



Abb. 12a und b: Strassenschild von der Kantonsstrasse (zum Bahnhof) zum Polenweg von Ilanz, Rueun, Waltensburg bis Tavanasa/Brigels



Abb. 12c: Der Polenweg von Waltensburg in Richtung Tavanasa-Brigels

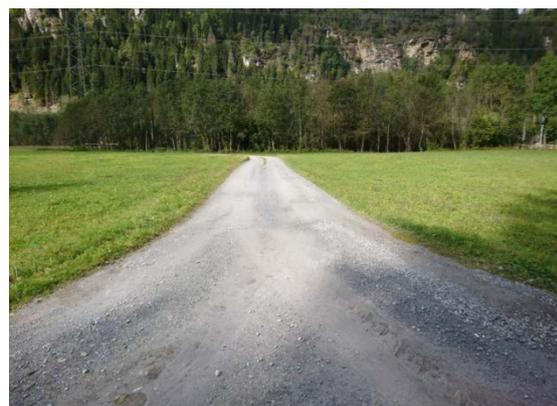


Abb. 12d: Vom Polenweg zum RhB-Bahnhof Waltensburg.

FAZIT: Mit 7 bestehenden Verkehrsverbindungen sind alle landwirtschaftlichen Verkehrsbedürfnisse der Bauerfamilien abgedeckt. Würde man auch die beiden per Auto befahrbaren Maiensäss- und Alpverbindungen dazu nehmen, ergäben sich sogar 9 Verkehrsverbindungen.
(Waltensburg, Ende Oktober 2019-IGW)