

«Mit Strassen Berge versetzen» –**Bundesstaatliche Strassenbaupolitik in Schweizer Rand- und Gebirgsregionen
(1968-1984)****Abstract**

Strukturen verlangen nach Infrastrukturen, weil sie den sozialen und geographischen Raum ordnen. In welchem Rahmen ein Raum mit Infrastruktur ausgestattet wird, hängt von zwei Prämissen ab: Einerseits von der Definition und Konzeption eines Raumes, andererseits von geltenden politischen Paradigmen in Bezug auf die Bedeutung des Raumes und der entsprechenden Infrastruktur. Auf diesen Zusammenhang ausgerichtet, zeigen die Befunde der Masterarbeit zeitliche, örtliche und sozial-räumliche Verdichtungen von bestimmten politischen Ideen und Konzepten zur Strassenbaupolitik in «Berg- und Randgebieten» und strukturelle Folgen solcher Prozesse auf.

Noch zu Beginn der 1970er-Jahre bestanden mehrere sektoralpolitisch sehr distinkt verlaufende Leitlinien in der räumlichen Ausrichtung von Strasseninfrastruktur: Als wesentliche konkurrierende und stets neu ausgehandelte Vorstellungen vom «peripheren» Zielgebiet bestanden eine verkehrsbasierte Zentrums-Peripherie-Dialektik, die Idee vom entwicklungsbedürftigen Berggebiet, die Fokussierung von struktur- und finanzschwachen Kantonen, die ästhetisch-ökologische Auffassung von Landschaft und Berggebiet als Naturräume sowie die Maxime einer dezentral konzentrierten Siedlungsentwicklung.

Je nach Raumkonzeption und Vorstellung von Infrastrukturwirkung propagierten Akteure aus Politik, Wissenschaft, Verwaltung oder Landschaftsschutz nun unterschiedliche politische Handlungsimperative zum weiteren Strassenbau in voneinander abgegrenzten peripheren Regionen. Sie reichten von der effizienzbasierten strassenbaulichen Vernachlässigung der Peripherie, über die regionalpolitische Förderung des Berggebietes mit Anbindungsstrassen bis hin zur Forderung nach Verzicht von weiterer Strasseninfrastruktur zur Bewahrung von Natur- und Erholungsräumen.

Es sind demnach solche Ideen, die massgeblich auf Art und Umfang von Infrastruktur sowie deren allokativen Verteilung einwirken. Verschiedene statistische Fallbeispiele deuten dabei einen besonderen Zusammenhang an: Strassen sind nachhaltiger als die Ideen in Wissenschaft und Politik, die sie einst hervorgebracht haben.