Dienstag, 19. April 2016
Vormittag

Vorsitz:	Standespräsident Vitus Dermont / Standesvizepräsident Michael Pfäffli
Protokollführer:	Patrick Barandun
Präsenz:	anwesend 120 Mitglieder entschuldigt: –
Sitzungsbeginn:	8.15 Uhr

Standesvizepräsident Pfäffli: Darf ich um Ruhe bitten, damit wir in den heutigen Tag starten können. Ich wünsche allen einen guten Morgen und wir setzen die Beratung des Öffentlichkeitsgesetzes fort. Gestern sind wir bis und mit Art. 3 gekommen. Heute setzen wir deshalb bei Art. 4 fort. Art. 4, Herr Kommissionspräsident. Anmerkungen?

Erlass eines Gesetzes über das Öffentlichkeitsprinzip (Öffentlichkeitsgesetz, KGÖ) (Botschaften Heft Nr. 11/2015-2016, S. 719) *(Fortsetzung)*

Detailberatung *(Fortsetzung)*

Art. 4
Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Michael (Castasegna); Kommissionspräsident: Guten Tag auch meinerseits. Ich musste noch meine Blätter suchen. Okay. Art. 4: Keine Bemerkungen.

Standesvizepräsident Pfäffli: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Art. 5, Herr Kommissionspräsident.

Angenommen

Art. 5
Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Michael (Castasegna); Kommissionspräsident: Keine Bemerkungen.

Standesvizepräsident Pfäffli: Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Art. 6.

Angenommen

Art. 6
Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Michael (Castasegna); Kommissionspräsident: Keine Bemerkungen.

Standesvizepräsident Pfäffli: Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Wird nicht gewünscht. Art. 7, Herr Kommissionspräsident.

Angenommen

2. Recht auf Zugang zu amtlichen Dokumenten
Art. 7
Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Michael (Castasegna); Kommissionspräsident: Keine Bemerkungen.

Standesvizepräsident Pfäffli: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Wird nicht gewünscht. Art. 8.

Angenommen

Art. 8
Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Michael (Castasegna); Kommissionspräsident: Keine Bemerkungen.

Standesvizepräsident Pfäffli: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Wird nicht gewünscht. Art. 9.

Angenommen

Art. 9
Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Michael (Castasegna); Kommissionspräsident: Auch keine Bemerkungen.

Standesvizepräsident Pfäffli: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Wird nicht gewünscht. Art. 10.

Angenommen

3. Verfahren für den Zugang zu amtlichen Dokumenten
Art. 10
Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Michael (Castasegna); Kommissionspräsident: Keine Bemerkungen.

Standesvizepräsident Pfäffli: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Art. 11.

Angenommen

Art. 11
Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Michael (Castasegna); Kommissionspräsident: Keine Bemerkungen.

Standesvizepräsident Pfäffli: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Wird nicht gewünscht.

Angenommen

Standesvizepräsident Pfäffli: Bei Art. 12 haben wir einen Abänderungsantrag von Kommission und Regierung. Bitte, Herr Kommissionspräsident.

Art. 12
Antrag Kommission und Regierung
Ändern Abs. 1 wie folgt:
Das öffentliche Organ entscheidet möglichst rasch, in der Regel aber spätestens innert **30** Tagen seit Eingang des Gesuchs.

Michael (Castasegna); Kommissionspräsident: Art. 12 regelt den Entscheid seitens der Behörde, das heisst, die Frist, in der ein Entscheid fallen muss. Die Kommission schlägt vor, diese Frist von 20 auf 30 Tage zu erweitern.

Standesvizepräsident Pfäffli: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Herr Regierungsrat.

Regierungsrat Jäger: Die Regierung schliesst sich der Kommission an. Allerdings wird es das Bemühen der öffentlichen Organe sein, möglichst rasch zu entscheiden und diese verlängerte Frist wenn möglich nicht zu benutzen.

Standesvizepräsident Pfäffli: Gegen den gemeinsamen Antrag von Kommission und Regierung wird nicht opponiert. Somit ist er beschlossen.

Angenommen

Standesvizepräsident Pfäffli: Art. 13. Herr Kommissionspräsident.

Art. 13
Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Michael (Castasegna); Kommissionspräsident: Keine Bemerkungen.

Standesvizepräsident Pfäffli: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Wird nicht gewünscht. Art. 14

Angenommen

Art. 14
Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Michael (Castasegna); Kommissionspräsident: Keine Bemerkungen.

Standesvizepräsident Pfäffli: Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Wird nicht gewünscht.

Angenommen

Standesvizepräsident Pfäffli: Bei Art. 15 haben wir eine Kommissionsmehrheit und eine Kommissionsminderheit. Darf ich Ihnen, Herr Kommissionspräsident, als Sprecher der Kommissionsmehrheit, zuerst das Wort erteilen?

Art. 15 Abs. 1
a) Antrag Kommissionsmehrheit (8 Stimmen: Michael [Castasegna, Kommissionspräsident], Bleiker, Bondolfi, Caviezel [Davos Clavadel], Claus, Niederer, Papa, Pedrini; Sprecher: Michael [Castasegna, Kommissionspräsident])
Ändern wie folgt:

Für den Zugang zu amtlichen Dokumenten wird eine Gebühr erhoben, wenn die Behandlung eines Gesuchs mit erheblichem Aufwand verbunden ist. Im Übrigen ist der Zugang zu amtlichen Dokumenten gebührenfrei.

b) Antrag Kommissionsminderheit (3 Stimmen: Caviezel [Chur], Darms-Landolt, Toutsch; Sprecher: Toutsch) *und Regierung*
Gemäss Botschaft

Michael (Castasegna); Kommissionspräsident: Ja, danke. Gemäss Botschaft sieht Abs. 1 Folgendes vor: Das Zugangsverfahren ist in der Regel kostenlos. Die Kommissionsmehrheit schlägt vor, das grundsätzlich zu ändern und die Kostenpflicht einzuführen. Neu wäre Abs. 1: Für den Zugang zu amtlichen Dokumenten wird eine Gebühr erhoben, wenn die Behandlung eines Gesuchs mit erheblichem Aufwand verbunden ist. Dies weil die Angst besteht, dies wurde auch von mehreren Seiten gebracht, dass viele Fragen oder mehrere Fragen reinkommen und wenn ein grosser Aufwand aufkommt, finden wir es richtig und korrekt, dass dieser auch entschädigt wird.

Standesvizepräsident Pfäffli: Sprecher der Kommissionsminderheit ist Grossrat Toutsch.

Toutsch; Sprecher Kommissionsminderheit: Ich will keine grosse Debatte mehr lostreten, ich fasse mich kurz. Falls der Aufwand des Gesuchs mit erheblichem Aufwand verbunden ist, können bei beiden Varianten Gebühren erhoben werden, d.h. gemäss Botschaft oder gemäss Kommissionsmehrheit. Letztlich ist es eine reine Frage des Prinzips, welcher Wortlaut oder welche Praxis gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern sympathischer oder angebrachter ist. Wenn ich an die Voten, an die Budgetberatung 2016 im Dezember zurückdenke und wie wir dort diverse Bürgererziehungsmassnahmen vom Kanton zurecht kritisiert haben, dann müssen wir uns auch heute für die Bürger einsetzen und deswegen muss der Wortlaut heissen: Das Zugangsverfahren ist in der Regel kostenlos. Dies wäre der bürgerfreundliche Wortlaut. Ich frage mich: Ist es richtig, dass wir interessierte Bürger mit einer präventiven Androhung der Gebührenpflicht bei gewünschten Informationen von Anfang an abschrecken wollen? Für mich ist der Antrag der Kommissionsmehrheit reine Bürgervergrämung. Mit solchen Ausführungen stellen wir unsere Verwaltungen und die Politik von Anfang an in ein schlechtes Licht, weil es immer nur darum geht, den Bürgern in irgendeiner Form Geld aus der Tasche zu ziehen. Für einmal hat die Regierung und die Verwaltung ihr Gesetz zugunsten der Steuerzahler ausgelegt und nun bildet sich eine bürgerliche Kommissionsmehrheit mit einem eigentlichen Geldeintreibervorschlag. Täglich ärgern wir uns über Steuern, Taxen, Gebühren und Bussen. Wir müssen für alles bezahlen. Dass wir nun auch noch aus Prinzip für eine politische Information bezahlen müssen, geht mir entschieden zu weit. Es ist falsch, dass Personen, die ihren Bürgerpflichten nachkommen wollen, ein paar transparente Informationen nur gegen Gebühr erhalten. Dieses Vorgehen ist frustrierend und bürgerunfreundlich. Wir sind doch ein bürgerfreundliches Parlament. Und deswegen bitte ich Sie, unterstützen Sie bei Art. 15 die Regierung und die Kommissionsminderheit.

Standesvizepräsident Pfäffli: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Zuerst noch als Mitglied der Kommission, Grossrat Bleiker.

Bleiker: Mein geschätzter Kollege Toutsch hat mich jetzt doch etwas herausgefordert. Er hat eingangs seines Votums ganz klar gesagt, im Prinzip kommt es aufs Gleiche heraus. Kleine Anfragen, einfach zu beantworten, diese Anfragen sind gratis. Aber es gibt einen Unterschied: In der Variante des Gesetzes heisst es, wenn die Auskunft mit erheblichem Aufwand verbunden ist, „können Gebühren erhoben werden“. In der Variante der Kommissionsmehrheit heisst es „wird eine Gebühr erhoben“. Die Kommissionsmehrheit wollte unter anderem auch eben dieses „Können“ eliminieren, je nachdem, wer eine Anfrage stellt, die mit erheblichem Aufwand verbunden ist, kann die Behörde immer noch entscheiden, ob sie eine Gebühr erheben will oder nicht. Und das möchte die Kommissionsmehrheit unter anderem auch eliminieren, indem sie sagt, es wird eine Gebühr erhoben.

Standesvizepräsident Pfäffli: Als Nächster spricht Grossrat Marti.

Marti: Ich möchte hier einen Antrag einbringen, ich sehe, dass die Kommission sich mit dieser Frage schon auseinandergesetzt hat, was soll kostenpflichtig sein und was nicht, aber sie bleibt meiner Meinung nach in diesen zwei Vorschlägen eigentlich sehr nahe. Ich persönlich würde bevorzugen, und ich stelle hiermit den Antrag, dass Art. 15 Abs. 1 wie folgt lautet: „Das Zugangsverfahren ist in der Regel kostenpflichtig.“ Und dann Abs. 2: „Die Gebühren richten sich nach dem Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzip. Die Behörde informiert über die Kosten die gesuchstellende Person vorgängig.“ Nun, ich begründe folgendermassen: Zunächst einmal sind die Gemeinden in der Lage, einfachere Fragen, und solche kommen sehr häufig, selbstverständlich ohne Kostenfolge zu beantworten. Einfachere Fragen kommen jeden Tag, sind aber nicht in diesem Gesetz gemeint. In diesem Gesetz sind spezifische Anfragen zu einem konkreten Rechtsgeschäft mit persönlichem Einbezug des Fragenden gemeint. Es handelt sich also um eine ganz spezifische und in der Regel eben um eine auch aufwendige Abklärung. Überall dort, wo der normale Zugriff auf die vom Amt publizierten und auf Internetseiten und so weiter vorhandenen Daten nicht mehr genügen kann, ist wahrscheinlich ein grösserer Aufwand damit verbunden. Und dieser sollte, weil er individuell abgefragt wird, auch individuell bezahlt werden müssen. Ich teile hier nicht die Meinung von Kollege Toutsch, der hier mehr allgemein über Gebühren gesprochen hat, als hier in dieser spezifischen Sache. Es ist eben so, dass wir auch ein wenig dahingehend arbeiten müssen, dass mehr Dienstleistungen des Staates auch etwas kosten. Wir hier im Grossen Rate sind aufgefordert, nicht permanent neue Dienstleistungen freundlicherweise anzubieten, wenn sie

individuell sind und nicht der Allgemeinheit dienen, speziell dass sie dann eben auch etwas kosten dürfen. Es ist eine Zusatzdienstleistung, und wenn sie nach dem Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzip geht, kann sie auch nicht teurer sein, als was der Aufwand dann eben verursacht wird. Ich möchte auch die Rechtssicherheit klären. Was ist denn ein erheblicher Aufwand? Können Sie das heute in einfache Worte fassen? Es gilt doch, dass der Grundsatz geklärt werden muss, und dass dann entsprechend nicht jedes Mal extrem begründet werden muss, weshalb eine Gebühr verrechnet werden darf. Ein erheblicher Aufwand ist aus der Sicht der verschiedenen Parteien immer sehr unterschiedlich einzustufen. Informationsfluss und Informationszugang ist wichtig. Es gibt aber auch, das haben wir gestern gehört, Querulanten und solche Leute, die mühsamerweise oder aus Bequemlichkeit die Behörden bemühen. Viele Informationen könnte man selber sich beschaffen, wenn man denn auf die Portale geht und sich mit der Materie auseinandersetzt. Auch die Teilnahme an Versammlungen ist nicht verboten, wenn man dabei sein möchte. Aber dann im Nachhinein grosse Abklärungen einzufordern, kostet eben etwas Geld und das sollte deshalb kostenpflichtig sein. Aus der Sicht der Gesetzessystematik sollte der Grundsatz geregelt sein, und hier richte ich mich an die Kommissionsmehrheit, sollte der Grundsatz geregelt sein, dass es eben in der Regel kostenpflichtig ist, und dann aber einschränkend, wie diese Kosten berechnet werden, im Abs. 2.
Und dann noch vielleicht eine Überlegung, die vielleicht noch auch wichtig ist. Wenn man das Zugangsverfahren kostenpflichtig macht und man dann etwas günstig ist oder sogar die Kosten erlässt, ist es einfach psychologisch wesentlich einfacher, als wenn man sagt, ich verrechne dir die Kosten, wenn ein erheblicher Aufwand entsteht. Dann wird man immer beweispflichtig. Also vereinfachen Sie die Arbeit, wenn Sie sagen, Grundsatz kostenpflichtig. Dieser Grundsatz kann dann eingehalten werden oder eben auch nicht. Wenn es banale Anfragen sind, dann kommt man eben auch entgegen. Ich möchte Sie bitten, diesen Antrag zu unterstützen und damit eben Klärung zu erreichen.
Ich beziehe mich noch abschliessend auf übergeordnetes Recht: In Art. 17 Abs. 2 des Öffentlichkeitsgesetzes des Bundes ist genau dieser Grundsatz so verankert, wie ich ihn hier genannt habe.

Antrag Marti
Ändern wie folgt:
Das Zugangsverfahren ist in der Regel **kostenpflichtig**.

Caviezel (Chur): Mein lieber Stadtpräsident Marti, Sie sprechen hier von Dienstleistungen, die der Staat seinen Bürgerinnen und Bürgern anbieten wird. Ich möchte Sie nochmals daran erinnern, was im Art. 1, im Zweckartikel dieses Gesetzes, steht. Da steht: „Dieses Gesetz hat zum Ziel, die freie Meinungsbildung, die Wahrnehmung der direkt demokratischen Rechte und die Kontrolle des staatlichen Handels zu erleichtern sowie das Verständnis und das Vertrauen der Bevölkerung gegenüber den öffentlichen Organen zu stärken.“ Hier geht es nicht darum, dass man irgendwie Gebühren verlangen sollte wie für ein Baugesuch. Hier geht es um ganz elementare Grundprinzipien. Es ist eben ein Grundrecht, das Recht beim Staat einzuklagen, ein entsprechendes Dokument zu bekommen und diverse Sachen, die mit der Demokratie zu tun haben, die sind gratis. Wir haben seinerzeit in der Vernehmlassung den Vorschlag der Regierung gesehen. Der war kostenlos, kostenlos für alle Anfragen. Dann hat man in der Vernehmlassung von diversen Seiten eingebracht, dass es entsprechend Querulanten geben könnte und man hier eine Handhabung haben müsste. Dann ist bereits der Vorschlag der Regierung und der Kommissionsminderheit eine Verschärfung dessen, was die Regierung ursprünglich vorgeschlagen hat und dann ist der Vorschlag der Kommissionsmehrheit jetzt nochmals eine weitere Verschärfung und das, was Sie wollen, ist nochmals eine Verschärfung der zweiten Verschärfung. Ich glaube, wir tun gut daran, hier unbürokratisch und einfach zu sein. Wenn jemand ein Protokoll beim Kanton, und wir sprechen ja wirklich nur noch vom Kanton, anfragt, dann sollte er nicht irgendwie das Gefühl haben, das kostet mich dann noch irgendetwas. Wenn es mit kleinem Aufwand zu machen ist, dann sollte es gratis sein. Ich möchte hier auch noch Ihre Bedenken mindern hinsichtlich der Rechtssicherheit. Wir, und ich habe das im Eintretensvotum gesagt, haben mehr als 20 Jahre Erfahrung mit dem Öffentlichkeitsprinzip. Das Öffentlichkeitsprinzip ist seit 20 Jahren in Kraft und es gibt eine umfassende Rechtsprechung, es gibt umfassende entsprechende Gebührenreglemente, man weiss ganz genau, was man entsprechend verlangen kann. In diesem Sinne, wenn Sie eher die bürgernahe Formulierung, wie sie Kollege Toutsch genannt hat, bevorzugen, dann stimmen Sie mit der Kommissionsminderheit, ich werde das tun, oder sonst auch mit der Kommissionsmehrheit, aber lehnen Sie auf jeden Fall den Antrag Marti ab, nicht zuletzt auch im Wissen, dass es nur noch um den Kanton und nicht um die Gemeinden geht.

Heinz: Die Variante der Kommissionsmehrheit ist für mich gut und richtig, aber der Antrag Marti ist für mich noch etwas besser beziehungsweise Kollege Marti und ich haben uns abgesprochen. Ich hatte einen ähnlichen Antrag vorbereitet und somit werde ich den Antrag Marti unterstützen. Die Ausführungen dazu hat Kollege Marti gemacht. Aus zeitlichen Gründen muss ich mich nicht wiederholen. Ich bitte Sie, den Antrag von dem Stadtpräsidenten Marti zu unterstützen.

Peyer: Ich möchte noch eine Ergänzung zu den Ausführungen von Kollege Caviezel machen. Der Antragsteller Urs Marti hat davon gesprochen, dass man ja auch an Versammlungen teilnehmen kann oder sich informieren kann via Internet oder so, also viele Unterlagen, die eigentlich zugänglich sind, man schon hat. Das ist so und deshalb stösst Ihr Antrag ein wenig ins Leere. Wenn Sie Art. 7 Abs. 3 lesen, heisst es da: „Ist ein amtliches Dokument in einem Publikationsorgan oder auf der Internetseite des öffentlichen Organs veröffentlicht, gilt der Anspruch auf Zugang als erfüllt.“ Also diese Bedenken, dass nun Leute einfach, weil sie ein wenig zu bequem sind, sagen wir einmal, sich Informationen selbst zu

beschaffen, nun die kantonale Verwaltung belästigen, das trifft nicht zu, weil dieser Artikel schliesst das gerade aus. Da bleibt nicht mehr sehr viel übrig dann von dem, was Sie befürchten und deshalb denke ich, dass man mit dem Vorschlag, den die Regierung ursprünglich gemacht hat und den die Minderheit unterstützt, eigentlich sehr gut fährt.

Standesvizepräsident Pfäffli: Herr Regierungsrat.

Regierungsrat Jäger: Ich habe Ihnen schon gestern beim Eintreten gesagt, vom Grundsatz her möchte die Regierung das Öffentlichkeitsprinzip für den Bürger kostenlos gestalten. Es ist so, dass Sie jetzt in Ihrer Debatte Vieles auf den Punkt gebracht haben. Grossrat Bleiker hat zu Recht darauf hingewiesen, dass zwischen der Mehr- und der Minderheit materiell kein grosser Unterschied besteht. Es geht eher darum, was der Grundsatz ist und von welchem Grundsatz man abweicht. Der Antrag Marti geht nun deutlich weiter. Auch das ist von verschiedenen Votanten dargestellt worden. Wenn man die Regel als kostenpflichtig statt als kostenlos bezeichnet, dann ist das natürlich ein grosser Schritt weg von dieser bürgernahen Ausgestaltung des Öffentlichkeitsprinzips. In der Kommission war es ja so, dass dieses Anliegen vom Landammann aus Davos eingebracht wurde, und es ist aus der Optik der Gemeinden die Mehrheitsmeinung dann so entstanden. Nachdem Sie gestern aber die Gemeinden ausgenommen haben, sind die Gemeinden nun auch nicht mehr von dieser Formulierung betroffen. Und wir haben gestern ja festgestellt, der Gesetzgeber der Gemeinde kann dann für die Gemeinde das Prinzip so ausgestalten, wie es die Gemeinde will. Also: Die Bedenken, die damals in der Kommission gestellt wurden von Ihnen, Grossrat Caviezel, die können Sie nun gemeindeautonom für die Gemeinde Davos, für die Stadt Chur, so umsetzen, wie Sie es wollen. Es geht jetzt nur noch um den Kanton. Und die Regierung bittet Sie, bei der Botschaft zu bleiben.
In diesem Zusammenhang möchte ich Sie einfach darauf hinweisen, was Ihr Rat noch nicht so lange her beschlossen hat: In der Augustsession letzten Jahres wurde das Archivgesetz behandelt. Und in Art. 9 des Archivgesetzes hat Ihr Rat folgendem Grundsatz zugestimmt, ich lese Ihnen vor: „Das Archivgut ist nach Ablauf der Schutzfrist im Rahmen der Benutzerordnung voraussetzungslos und unentgeltlich zugänglich.“ Und dann der Abs. 2: „Für Leistungen, die über das Vorlegen des Archivguts hinausgehen, können Gebühren erhoben werden.“ Also Sie haben als Gesetzgeber beim Archivgesetz genau diesem Grundsatz zugestimmt, wie es die Regierung nun wieder vorschlägt, nämlich der Grundsatz „kostenlos“, und wenn es erheblichen Aufwand hat, dann können Gebühren erhoben werden. Und es ist nun nicht ganz einleuchtend, weshalb Sie vor einem Jahr beim Archivgesetz bei alten Akten diesem Grundsatz der Bürgernähe zugestimmt haben und Sie nun bei aktuellen Sachen das umdrehen wollen. Bleiben Sie bei Ihrer Meinung, die Sie schon einmal gehabt haben. Stimmen Sie deshalb der Botschaft zu.

Bondolfi: Nur eine kurze Präzisierung zu den Ausführungen von Kollege Caviezel: Das Öffentlichkeitsprinzip ist kein Grundrecht. Sondern das Öffentlichkeitsprinzip verwirklicht das Grundrecht der Informationsfreiheit. Selbst wenn das aber ein Grundrecht wäre, kann man davon nicht ableiten, dass die entsprechenden Dienstleistungen unentgeltlich sind. Sondern um diese Transparenz zu erhöhen, bedarf es einer Dienstleistung der öffentlichen Hand und es ist gerecht, wenn diese mit einer Gebühr verbunden ist. Bleiben Sie bei der Kommissionsmehrheit.

Standesvizepräsident Pfäffli: Wir haben bei Art. 15 Abs. 1 eine Kommissionsmehrheit, eine Kommissionsminderheit und den Antrag Marti. Bevor ich den beiden Kommissionssprechern das Wort gebe, erteile ich das Wort noch einmal Grossrat Marti.

Marti: Ich glaube, dass wir hier wirklich in der Regel eben Anfragen bekommen, die aufwendig sind und deshalb ist die Regelung des Grundsatzes richtig. Vielleicht noch zu Kollege Peyer, der zu Recht darauf aufmerksam gemacht hat, dass das Internet und die entsprechenden Dokumente dort eben verfügbar sind. Wenn es sich eben um allgemeine Dokumente handelt, würde mein Antrag dazu führen, dass auch diese vermehrter noch von Anfang an öffentlich gemacht werden und eben nicht immer nur auf Nachfrage hin dann ausgehändigt werden. Und dort, wo es dann eben Abklärungen braucht, ob die Berechtigung besteht, ob Datenschutzgründe vorhanden sind usw., dort ist dann entsprechend auch eine Kostenpflichtigkeit sinnvoll. Die Ausführung von Ratskollege Bondolfi führen eigentlich dazu, dass man erst recht meinem Antrag zustimmen sollte, weil es eben genau, so wie erwähnt, Sache ist. Vielen Dank, dass Sie meinen Antrag unterstützen.

Standesvizepräsident Pfäffli: Ich gebe dem Sprecher der Kommissionsminderheit, Grossrat Toutsch, das Wort.

Toutsch; Sprecher Kommissionsminderheit: Nur noch kurz: Ich habe es schon gestern angetönt. Wenn die Bürger in der Politik mitwirken wollen, brauchen sie gewisse Informationen politischer Art und deswegen bitte ich Sie, unterstützen Sie die Kommissionsminderheit.

Standesvizepräsident Pfäffli: Nun erhält der Sprecher der Kommissionsmehrheit, Grossrat Michael, das Wort.

Michael (Castasegna); Kommissionspräsident: Die Kommissionsmehrheit möchte, dass der Zugang zu den Informationen grundsätzlich kostenpflichtig sein sollte. Der Antrag Marti geht in dieser Richtung noch ein bisschen weiter, aber fährt grundsätzlich auf der gleichen Schiene. Die Formulierung der Kommissionsmehrheit ist ähnlich wie die Formulierung in der Botschaft, die original Formulierung der Botschaft von Regierung. Und wir wollten in diesem Sinn eigentlich das gleiche Vorgehen auch anwenden. Wenn Sie die Kommissionsmehrheit unterstützen wollen oder den Antrag Marti, ist für uns grundsätzlich gleich.

Standesvizepräsident Pfäffli: Wir kommen zur Bereinigung von Art. 15 Abs. 1. Ich gedenke wie folgt vorzugehen. Kommissionsmehrheit und Kommissionsminderheit haben beide eigentlich die Kostenlosigkeit im Hintergrund. Ich werde deshalb zuerst diese beiden Anträge gegeneinander abstimmen lassen und den obsiegenden dann dem Antrag Marti gegenüberstellen. Sind Sie mit diesem Vorgehen einverstanden? Ich sehe Zustimmung. Wir kommen zur Abstimmung. Wer den Antrag der Kommissionsmehrheit unterstützen möchte, drücke die Taste Plus. Wer den Antrag der Kommissionsminderheit unterstützen möchte, die Taste Minus. Wer sich der Stimme enthalten möchte, die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben dem Antrag der Kommissionsmehrheit mit 85 Ja zu 30 Nein bei 0 Enthaltungen zugestimmt.

1. Abstimmung
In Gegenüberstellung des Antrages der Kommissionsmehrheit und dem Antrag der Kommissionsminderheit und Regierung folgt der Grosse Rat dem Antrag der Kommissionsmehrheit mit 85 zu 30 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Standesvizepräsident Pfäffli: Grossrat Marti möchte bei Art. 15 Abs. 1 diesen wie folgt ändern: „Das Zugangsverfahren ist in der Regel kostenpflichtig." Wer dem Antrag der Kommissionsmehrheit, der soeben obsiegt hat, zustimmen möchte, drücke die Taste Plus. Wer den Antrag von Grossrat Marti unterstützen möchte, die Taste Minus. Bei Enthaltungen die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Der Antrag der Kommissionsmehrheit wurde angenommen mit 65 Stimmen zu 51 Stimmen bei 1 Enthaltung.

2. Abstimmung
In Gegenüberstellung des Antrages der Kommissionsmehrheit und dem Antrag Marti folgt der Grosse Rat dem Antrag der Kommissionsmehrheit mit 65 zu 51 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Standesvizepräsident Pfäffli: Wir kommen zu Abs. 2. Nachdem die Kommissionsmehrheit bei Abs. 1 obsiegt hat, lautet der Antrag zu Art. 15 Abs. 2 auf Streichung. Herr Kommissionspräsident.

Art. 15 Abs. 2
Antrag Kommission und Regierung
Streichen

Michael (Castasegna); Kommissionspräsident: Keine Bemerkung.

Standesvizepräsident Pfäffli: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Diese wird nicht gewünscht. Der Art. 15 Abs. 2 ist somit gestrichen.

Angenommen

Art. 15 Abs. 3 und 4
Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Standesvizepräsident Pfäffli: Art. 15 Abs. 3 wird somit zu Abs. 2. Art. 15 Abs. 4 wird so belassen, weil wir gestern in der Abstimmung zu Art. 2 der Kommissionsmehrheit zugestimmt haben. Herr Kommissionspräsident, wünschen Sie zu Art. 15 Abs. 3 und Art. 15 Abs. 4 das Wort?

Michael (Castasegna); Kommissionspräsident: Nein, das ist gut so.

Standesvizepräsident Pfäffli: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Wird nicht gewünscht.

Angenommen (die Abs. 3 und 4 werden zu Abs. 2 und 3)

Standesvizepräsident Pfäffli: Wir kommen zu Art. 16. Auch bei Art. 16 haben wir wieder eine Kommissionsmehrheit und eine Kommissionsminderheit. Der Sprecher der Kommissionsmehrheit ist der Kommissionspräsident, Grossrat Michael. Ich übergebe ihm das Wort.

4. Schlussbestimmungen
Art. 16
a) Antrag Kommissionsmehrheit (10 Stimmen: Michael [Castasegna, Kommissionspräsident], Bleiker, Bondolfi, Caviezel [Davos Clavadel], Claus, Darms-Landolt; Niederer, Papa, Pedrini, Toutsch; Sprecher: Michael [Castasegna, Kommissionspräsident]) *und Regierung*
Gemäss Botschaft

b) Antrag Kommissionsminderheit (1 Stimme: Caviezel [Chur])
Ersatzlos streichen.

Michael (Castasegna); Kommissionspräsident: Art. 16 regelt das Verhalten der Behörde gegenüber Dokumenten, die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes entstanden sind. Die Kommissionsmehrheit unterstützt den Vorschlag der Regierung, der vorsieht, dass nur die Dokumente, die nach Inkrafttreten des Gesetzes entstanden sind, zur Verfügung gestellt werden dürfen. Es geht in diesem Fall um Rechtssicherheit. Es geht in diesem Fall um Regeln, dass die Regeln nicht während den Jahren geändert werden. Gewisse Dokumente wurden in der Vergangenheit mit einem anderen Hintergrund vorbereitet und geschrieben. Wir denken, das ist fair und dass diese Stabilität auch weiter enthalten bleibt. Stimmen Sie für die Kommissionsmehrheit.

Standesvizepräsident Pfäffli: Sprecher der Kommissionsminderheit ist Grossrat Conradin Caviezel, Chur.

Caviezel (Chur); Sprecher Kommissionsminderheit: Ich halte mich kurz, da ich aufgrund der Mehrheitsverhältnisse in der Kommission meine Chancen durchaus realis-

tisch einschätze in diesem Punkt. Aber nur kurz: Um was geht es? Gemäss der Regierung und der Kommissionsmehrheit soll das Öffentlichkeitsprinzip zeitlich eingeschränkt werden. Nämlich nur für Dokumente, die nach seinem Inkrafttreten von einem öffentlichen Organ erstellt oder empfangen wurden. Die Vergangenheit soll also geheim bleiben. Solch eine zeitliche Einschränkung, welche die Wirkung des Öffentlichkeitsgesetzes massiv mindern würde, ist höchst unüblich. Die Regierung schreibt ja in ihrer Botschaft, die meisten Kantone kennen keine zeitliche Einschränkung. Ich finde den Begriff beziehungsweise die Formulierung „meisten Kantone" eine ziemliche Untertreibung. 90 Prozent der Kantone kennen keine solche Einschränkung. Nur Zug und Fribourg haben eine zeitliche Einschränkung.
Der Kommissionspräsident hat den Begriff Rechtssicherheit genannt. Man kann ja jetzt nicht sagen, dass im Aargau oder in St. Gallen oder in Solothurn die entsprechende Rechtsicherheit nicht gegeben wäre. Auch die damalige Verfassungsnorm 2002, die die Verfassungskommission vorgeschlagen hätte, hätte auch keine Einschränkung per se vorgesehen. Wir machen heute einen Paradigmawechsel, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, leider nur für den Kanton, aber machen wir ihn doch bitte richtig. Denn wenn wir ihn nicht richtig machen, dann entfaltet das Gesetz seine volle Wirkung erst in 30 Jahren. Denn 30 Jahre sind gemäss Art. 10 des Archivgesetzes die ordentliche Schutzfrist für staatliche Akten. Also ein Dokument, das heute von der Verwaltung erstellt wird und nicht als öffentlich bezeichnet wird, könnte erst nach 30 Jahren definitiv eingesehen werden. 30 Jahre, geschätzte Kolleginnen, das ist eine lange Zeit. Fast mein ganzes Leben.
Ich möchte zum Schluss noch sagen, der primäre Grund, warum die Regierung in der Vernehmlassung diese Übergangsbestimmung eingebaut hat, war, weil sie einen geringen Initialaufwand für die Gemeinden wollten. Sie wollten einen einfachen Vollzug bei der Einführung des entsprechenden Gesetzes vor allem auch auf Gemeindeebene. Und nun haben wir ja leider die Gemeinden nicht im Geltungsbereich des Gesetzes. Von dem her müssen diese Befürchtungen auch relativiert werden. Last but not least: Niemand muss Angst haben, dass nun dutzende staatliche Geheimnisse der Vergangenheit plötzlich publik werden. Denn wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse der Veröffentlichung zuwiderläuft, dann wird dieses Dokument auch nicht herausgegeben. Der Art. 8, den wir heute Morgen verabschiedet haben, gilt auch für ältere Dokumente. In diesem Sinne machen Sie keine halben Sachen. Vollziehen Sie bitte den Paradigmawechsel vollständig. Folgen Sie 90 Prozent der anderen Kantone. Stimmen Sie mit der Kommissionsminderheit gegen eine zeitliche Einschränkung.

Standesvizepräsident Pfäffli: Das Wort ist offen für weitere Mitglieder der Kommission. Allgemeine Diskussion? Wird nicht gewünscht. Doch. Grossrat Pult, Sie haben das Wort.

Pult: Eine kurze Ergänzung: Gestern hat Regierungsrat Jäger in seinem Eintretensvotum gesagt, wir hätten nichts zu verbergen. Der Bündner Staat habe nichts zu verbergen. Ich gehe davon aus, dass Graubünden auch nichts zu verbergen hätte bis zum allfälligen Einsetzen dieses Gesetzes. Machen wir es so wie die Mehrheit der Schweizer Kantone. Wir haben schon gestern bei der Frage, ob Gemeinden und Regionen dabei sein sollen oder nicht, haben wir uns weniger fortschrittlich als der grosse Teil der Schweiz gezeigt. Zeigen wir uns hier mindestens bei der zeitlichen Dimension gleich fortschrittlich wie den Rest der Schweiz.

Standesvizepräsident Pfäffli: Herr Regierungsrat.

Regierungsrat Jäger: Ja, sie machen es mir noch schwer, die jungen Grossräte aus meiner Partei, wenn sie so mit mir fighten. Zuerst möchte ich Grossrat Caviezel ein Kompliment machen. Er hat sich wirklich sehr tief in die Materie eingearbeitet und er kennt alle Ecken dieser Vorlage. Er hat zu Recht gesagt, dass die Regierung bei der Vernehmlassungsvorlage auch mit den Gemeinden argumentiert hat. Aber, geschätzter Grossrat Caviezel, die Botschaft, die wir Ihnen dann unterbreitet haben, die betrifft gemäss Regierungsvorlage nur noch den Kanton. Und wir haben Ihnen auf Seite 733 aus Sicht des Kantons erklärt, weshalb wir dieses Übergangsrecht in Art. 16 so formuliert haben wollen. Es geht, Sie sehen das auf Seite 733, um zwei Punkte: Es geht erstens darum, dass der Übergang zum Öffentlichkeitsprinzip erleichtert wird, dass der Aufwand gering gehalten werden kann. Und zweitens geht es um das rechtmässige Vertrauen der Verfasserinnen und Verfasser von bisher erstellten Dokumenten, dass diese nicht öffentlich einsehbar sind. Dieses Vertrauen soll nach Meinung der Regierung geschützt werden. Es ist so, dass gewisse Dokumente dann erst später, Herr Caviezel hat darauf hingewiesen, dann einmal öffentlich werden, wenn sie im Archiv sind. Dann können Sie hineinschauen.
Ein dritter junger SP-Grossrat hat gestern darauf hingewiesen, dass es manchmal schwierig ist, in einer Kulturkommission zu arbeiten. Da wird einem nämlich von allen Seiten auf die Finger geschaut. Und das Protokoll der Kulturkommission, auch der kantonalen, ist heute so formuliert, dass die Verfasser dieses Protokolls davon ausgingen, dass dieses Protokoll nicht öffentlich ist. Wenn das Öffentlichkeitsprinzip da ist, wird man immer noch korrekt protokollieren, aber vielleicht ein bisschen anders. Und dieses Vertrauen, das die bisherigen Protokollführer eben hatten, dieses Vertrauen soll gestärkt werden. Darum bleiben Sie bei der Botschaft, stimmen Sie der Mehrheit und Regierung zu.

Standesvizepräsident Pfäffli: Ich übergebe nochmals das Wort dem Sprecher der Kommissionsminderheit, Grossrat Conradin Caviezel, Chur.

Caviezel (Chur); Sprecher Kommissionsminderheit: Keine weiteren Bemerkungen.

Standesvizepräsident Pfäffli: Der Sprecher der Mehrheit, Kommissionspräsident Michael?

Michael (Castasegna); Kommissionspräsident: Keine Bemerkungen.

Standesvizepräsident Pfäffli: Somit bereinigen wir den Art. 16. Ich werde wie folgt abstimmen lassen: Wer der Kommissionsmehrheit und der Regierung zustimmen möchte, drücke die Plus-Taste. Wer der Kommissionsminderheit zustimmen möchte, die Minus-Taste. Für Stimmenthaltungen gilt die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben der Kommissionsmehrheit mit 94 Ja-Stimmen bei 18 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen zugestimmt.

Abstimmung
Der Grosse Rat folgt dem Antrag der Kommissionsmehrheit und Regierung mit 94 zu 18 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Standesvizepräsident Pfäffli: Somit kommen wir zu den Fremdänderungen. Als erstes steht das Gesetz über den Grossen Rat, das Grossratsgesetz, zur Diskussion. Hier ist Art. 12 gemeint. Herr Kommissionspräsident.

Der Erlass „Gesetz über den Grossen Rat (Grossratsgesetz; GRG)“ BR 170.100 (Stand 1. Januar 2016) wird wie folgt geändert:

Art. 12 Abs. 1
Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Michael (Castasegna); Kommissionspräsident: Keine Bemerkungen.

Angenommen

Standesvizepräsident Pfäffli: Dann haben wir den Erlass Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz. Hier ist Art. 5 Abs. 1 gemeint. Hier haben wir einen Antrag von Kommission und Regierung. Herr Kommissionspräsident.

Der Erlass „Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz (RVOG)“ BR 170.300 (Stand 1. Januar 2016) wird wie folgt geändert:

Art. 5 Abs. 1
Antrag Kommission und Regierung
Ergänzen wie folgt:
…eine besondere gesetzliche Bestimmung dies vorsieht. **Das Amtsgeheimnis ist auch nach dem Ausscheiden aus dem Amt zu wahren.**

Michael (Castasegna); Kommissionspräsident: Ja, es handelt sich hier um eine kleine Ergänzung, so dass Art. 5 vollständig ist.

Standesvizepräsident Pfäffli: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Ich sehe, gegen diesen Antrag von Kommission und Regierung wird nicht opponiert. Er ist somit so beschlossen.

Angenommen

Standesvizepräsident Pfäffli: Wir kommen zum Erlass Gesetz über das Arbeitsverhältnis der Mitarbeitenden im Kanton Graubünden. Dem Personalgesetz. Hier ist es Art. 50 Abs. 1, der geändert werden soll. Herr Kommissionspräsident.

Der Erlass „Gesetz über das Arbeitsverhältnis der Mitarbeitenden des Kantons Graubünden (Personalgesetz, PG)“ BR 170.400 (Stand 1. März 2012) wird wie folgt geändert:

Art. 50 Abs. 1
Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Michael (Castasegna); Kommissionspräsident: Keine Bemerkungen.

Standesvizepräsident Pfäffli: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Wird nicht gewünscht.

Angenommen

Standesvizepräsident Pfäffli: Als nächstes ist das Gemeindegesetz des Kantons Graubünden an der Reihe. Aufgrund der Tatsache, dass wir gestern bei Art. 2 der Kommissionsmehrheit gefolgt sind, entfallen hier die Kommissionsminder- und Mehrheitsanträge. Herr Kommissionspräsident, ich erteile Ihnen das Wort.

Michael (Castasegna); Kommissionspräsident: La Commissione aveva previsto dei cambiamenti anche nell'ambito della legge dei comuni se la legge sulla trasparenza fosse stata approvata anche a livello comunale. Dal momento che questo non è avvenuto, non ha senso, non è coerente voler procedere con un cambiamento oggi agli articoli, pur giustificati, all'interno della legge sui comuni, ma ha senso spostare o posticipare la discussione a una prossima revisione della legge sui comuni.

Standesvizepräsident Pfäffli: Wir kommen zum nächsten Gesetz. Es ist der Erlass über die Aktenführung und die Archivierung. Hier ist es Art. 9 Abs. 3. Herr Kommissionspräsident.

Der Erlass „Gesetz über die Aktenführung und Archivierung (GAA)“ BR 490.000 (Stand 1. Januar 2016) wird wie folgt geändert:

Art. 9 Abs. 3
Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Michael (Castasegna); Kommissionspräsident: Keine Bemerkungen.

Standesvizepräsident Pfäffli: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Wird nicht gewünscht.

Angenommen

Standesvizepräsident Pfäffli: Dann das nächste Gesetz, das Gesetz über die Finanzaufsicht. Hier ist es Art. 14 Abs. 3. Herr Kommissionspräsident.

Der Erlass „Gesetz über die Finanzaufsicht (GFA)" BR 710.300 (Stand 1. März 2012) wird wie folgt geändert:

Art. 14 Abs. 3
Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Michael (Castasegna); Kommissionspräsident: Keine Bemerkungen.

Standesvizepräsident Pfäffli: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Wird nicht gewünscht. Dann haben wir das Steuergesetz des Kantons Graubünden. Hier ist es Art. 122 Abs. 4. Herr Kommissionspräsident.

Angenommen

Der Erlass „Steuergesetz für den Kanton Graubünden" BR 720.000 (Stand 1. Januar 2016) wird wie folgt geändert:

Art. 122 Abs. 4
Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Michael (Castasegna); Kommissionspräsident: Keine Bemerkungen.

Standesvizepräsident Pfäffli: Dann sind wir mit den Fremdänderungen durch. Und es kommt noch zu einer Änderung, einer Teilrevision, nämlich der Geschäftsordnung des Grossen Rates. Herr Kommissionspräsident.

Angenommen

Geschäftsordnung des Grossen Rates (GGO)

Art. 16 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Michael (Castasegna); Kommissionspräsident: Hier nur eine kurze Bestätigung: Art. 16 Abs. 1 sieht vor, dass die Kommissionssitzungen nicht öffentlich sind und dann eben der Teil mit deren Protokollen und hier gehe ich zurück auf Art. 9 des Öffentlichkeitsgesetzes, wo steht, dass amtliche Dokumente erst zugänglich gemacht werden dürfen, wenn der politische oder administrative Entscheid, für den sie Grundlage bilden, getroffen ist. Einfach dass dies klar ist.

Standesvizepräsident Pfäffli: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Wird nicht gewünscht.

Angenommen

Standesvizepräsident Pfäffli: Somit sind wir am Ende der Beratung dieses Gesetzes. Wünscht jemand auf einen Artikel zurückzukommen?

Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.
Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes.
Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Diese Teilrevision tritt zusammen mit dem Gesetz über das Öffentlichkeitsprinzip in Kraft.
Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standesvizepräsident Pfäffli: Dies ist nicht der Fall. Somit kommen wir zu den Schlussabstimmungen. Diese finden Sie auf Seite 753 der Botschaft. Wir kommen zu Punkt 2. Wer dem Gesetz über das Öffentlichkeitsprinzip zustimmen möchte, drücke in der nachfolgenden Abstimmung die Plus-Taste. Wer das Gesetz ablehnen möchte, die Minus-Taste. Wer sich der Stimme enthalten möchte, die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben dem Gesetz über das Öffentlichkeitsprinzip mit 98 Ja-Stimmen, 14 Nein-Stimmen und 2 Enthaltungen zugestimmt.
Wir kommen zu Punkt 3: Wer der Teilrevision der Geschäftsordnung des Grossen Rates zustimmen möchte, drücke in der nachfolgenden Abstimmung die Plus-Taste. Wer ablehnen möchte, die Minus-Taste und für die Stimmenthaltung gilt die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben der Teilrevision der Geschäftsordnung des Grossen Rates mit 107 Ja-Stimmen zugestimmt bei 4 Nein-Stimmen und 4 Enthaltungen.
Nun kommen wir noch zu Punkt 4: Wer den Auftrag der SP-Fraktion betreffend Einführung des Öffentlichkeitsprinzips für den Kanton Graubünden als erledigt abschreiben möchte, drücke in der nachfolgenden Abstimmung die Taste Plus. Wer dies nicht tun möchte, die Taste Minus. Für Enthaltungen ist die Taste Null reserviert. Ich starte die Abstimmung jetzt. Sie haben den Auftrag der SP-Fraktion betreffend Einführung des Öf-

fentlichkeitsprinzips für den Kanton Graubünden mit 99 Ja-Stimmen zu 0 Nein-Stimmen und 14 Enthaltungen abgeschrieben.

Schlussabstimmung

2. Der Grosse Rat stimmt dem Gesetz über das Öffentlichkeitsprinzip (Öffentlichkeitsgesetz) mit 98 zu 14 Stimmen bei 2 Enthaltungen zu.
3. Der Grosse Rat stimmt der Teilrevision der Geschäftsordnung des Grossen Rates (GGO) mit 107 zu 4 Stimmen bei 4 Enthaltungen zu.
4. Der Grosse Rat schreibt den Auftrag der SP-Fraktion betreffend Einführung des Öffentlichkeitsprinzips für den Kanton Graubünden mit 99 zu 0 Stimmen bei 14 Enthaltungen als erledigt ab.

Standesvizepräsident Pfäffli: Damit übergebe ich für ein Schlusswort nochmals das Wort an den Kommissionspräsidenten.

Michael (Castasegna); Kommissionspräsident: Ringrazio tutti i membri del Gran Consiglio per la discussione di ieri pomeriggio e di oggi. Rispetto alla sessione di febbraio siamo riusciti a concludere l'oggetto della KSS in tempi più brevi. Ringrazio in modo particolare i servizi della Cancelleria, il signor Claudio Riesen, il signor Walter Frizzoni, Mic Gross per il sostegno e la collaborazione, in particolare l'allora presidente del Governo, oggi Consigliere di Stato Martin Jäger e i membri della Commissione per il lavoro fatto.

Standesvizepräsident Pfäffli: Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und übergebe die Ratsleitung wieder an unseren Standespräsidenten.

Standespräsident Dermont: Gemäss Arbeitsplan behandeln wir nun den Bericht zum Strassenbauprogramm 2017-2020. Dieses Geschäft wurde von der Kommission für Umwelt, Verkehr und Energie vorbereitet. Für die Beratung dient als Grundlage das orange Protokoll der Vorberatungskommission sowie das Botschaften Heft Nr. 14/2015-2016. Kommissionspräsident ist Grossrat Felix, Haldenstein, und Sprecher für die Regierung ist Regierungsrat Mario Cavigelli. Grossrat Felix, Sie erhalten das Wort zum Eintreten.

Bericht zum Strassenbau und Strassenbauprogramm 2017 – 2020 (Botschaften Heft Nr. 14/2015-2016, S. 985)

Eintreten

Antrag Kommission und Regierung
Eintreten

Felix (Haldenstein); Kommissionspräsident: Mit Datum vom 12. Januar 2016 unterbreitet die Regierung dem Grossen Rat die Botschaft mit dem Bericht zum Strassenbau und Strassenbauprogramm 2017-2020. Es handelt sich nach den Berichten 2009-2012 und 2013-2016 um die dritte Ausgabe dieses Planungs- und Programminstrumentes. Die Kommission für Umwelt, Verkehr und Energie, KUVE, beriet die Vorlage an ihrer Sitzung vom 30. März 2016. Regierungsrat Dr. Mario Cavigelli und Kantonsingenieur Reto Knuchel stellten den Kommissionsmitgliedern die Vorlage ausführlich vor und wurden dabei von Departementssekretär Alberto Crameri, dem juristischen Mitarbeiter des BVFD, Herrn Giusep Quinter, und dem Leiter Gesamtplanung und Standards des Tiefbauamtes, Herr Andrea Obrecht, unterstützt. In formeller Hinsicht hat der Grosse Rat gemäss den Anträgen auf Seite 1004 der Botschaft darüber zu befinden, ob er erstens auf die Vorlage eintreten möchte und ob er zweitens den vorliegenden Bericht samt Anhängen zur Kenntnis nehmen will. Die KUVE beantragt Ihnen einstimmig auf die Vorlage einzutreten.
Ich möchte diesen Antrag wie folgt begründen: Der Kanton Graubünden ist aufgrund seiner Grösse und seiner Topographie ein ausgesprochener Strasseninfrastrukturkanton. Allein das Netz der Kantons- und Nationalstrassen umfasst rund 1600 Kilometer. Als Kantonsstrassen gelten die 597 Kilometer Hauptstrassen und die 825 Kilometer Verbindungsstrassen. Dazu kommen noch 163 Kilometer Nationalstrassen auf dem Gebiet unseres Kantons. Vom Bericht nicht erfasst sind die rund 20000 Kilometer Strassen und Wege im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden. Eindrücklich ist auch die hohe Anzahl an Kunstbauten in unserem Strassennetz. So verzeichnen wir mit 1500 Brücken, 45 Tunnels und 80 Galerien insgesamt gut 1600 solcher Kunstbauten auf unserem Strassennetz. Mitunter also pro Kilometer eine Brücke, einen Tunnel oder eine Galerie. Es lohnt sich also, insbesondere in einem Gebirgskanton wie Graubünden, den Unterhalt und die Substanzerhaltung der Strasseninfrastruktur systematisch zu planen und zu betreiben. Zu wichtig sind die Strassenverbindungen für unsere Volkswirtschaft, für die dezentrale Besiedlung und die ganzjährige, sichere Erreichbarkeit unserer Täler. Nicht zuletzt sind die Kantonsstrassen auch ein wesentlicher Träger des öffentlichen Verkehrs in unserem Kanton. So werden allein auf den Verbindungsstrassen jährlich 180 Millionen öV-Personenkilometer zurückgelegt.
Der Bericht über den Strassenbau und das Strassenbauprogramm erlaubt es dem Grossen Rat, alle vier Jahre eine sachlich fundierte Diskussion über den Strassenbau in unserem Kanton zu führen und das Bewusstsein für dessen wesentlichste Aspekte zu schärfen. Der Bericht bildet auf der Grundlage systematischer Zustandserfassungen im Strassennetz die Bedürfnisse und die Prioritäten für den Unterhalt und die Erneuerung unseres Strassennetzes ab. Er bildet damit seinerseits eine wichtige und durchlässige Grundlage für das Regierungsprogramm und den Finanzplan. Mit den heute aufgewendeten und für die nächsten Jahre disponierten finanziellen Mitteln von jährlich rund 100 Millionen Franken für den Unterhalt unserer Strassen, kann der jährliche Wertverzehr in Folge Alterung ausgeglichen werden. Dies ergibt sich aus einem Wiederbeschaffungswert von rund 6 Milliarden Franken und einer mittleren Lebensdauer unserer Strassen und Infrastrukturen von etwa 60 Jahren.

Die resultierende Kennzahl von 1,7 Prozent jährlich zum Unterhaltsaufwand wird in Fachkreisen als für ein Gebirgsstrassennetz angemessen bezeichnet. Plausibilisiert wird diese Sichtweise durch den Nachweis der Verbesserungen des Strassenzustandes auf Seite 999 der Botschaft. Es zeigt sich also, dass das bisher praktizierte System zielführend ist und es sich lohnt, dieses auch in Zukunft weiterzuführen. Aus diesen Gründen beantragt Ihnen die KUVE einstimmig, wie eingangs dargelegt, auf die Vorlage einzutreten.

Standespräsident Dermont: Das Wort ist offen für weitere Mitglieder der Kommission. Deplazes Beat, Sie haben das Wort.

Deplazes: Am 31. März wurde die KUVE über das Strassenbauprogramm 2017-2020 durch Regierungsrat Cavigelli und den Leiter des Tiefbauamtes, Reto Knuchel, orientiert. Die Kommission erhielt einen guten Überblick, was geplant wird. Der Grosse Rat darf den Bericht zur Kenntnis nehmen. Aus diesem Grund hoffe ich, dass heute nicht das gleiche wie in der letzten Session passiert, nämlich eine überlange und nicht unbedingt notwendige Diskussion. Im Programm 2013-2016 waren 766,3 Millionen Franken und im Programm 2017-2020 sind 766,9 Millionen Franken budgetiert. Der finanzielle Mitteleinsatz bleibt gleich hoch. Wichtig ist, dass im Unterhalt nicht gespart wird. Der Unterhalt ist die einzige Position, die nicht und nie in Frage gestellt werden darf. Gemäss den Richtlinien sollten rund 1,7 Prozent des Wiederbeschaffungswertes in baulichen Unterhalt investiert werden. Dieser Wert ist unbedingt einzuhalten. Die Erhöhung der Summe beim baulichen Unterhalt um vier Millionen Franken innerhalb der nächsten vier Jahre halte ich aus diesen Gründen als gerechtfertigt und sinnvoll. Ich möchte ausdrücklich betonen, dass sich die Haupt- und Verbindungsstrassen im ganzen Kanton in einem guten bis sehr guten Zustand befinden. Dies geht auch aus den zwei Tabellen auf Seite 999 hervor. Dies ist sicher auf die hohen Summen zurückzuführen, welche jährlich zur Verfügung stehen.
Wird eines Tages gespart werden müssen, dann darf der Strassenbau davon nicht ausgeklammert werden. Es darf nicht sein, dass nur im Schul-, Sozial- und Kulturbereich oder bei den Löhnen der Sparhebel angesetzt wird. Alle Bereiche müssen ihren Beitrag leisten. Der Strassenfonds ist mit 100 Millionen Franken prall gefüllt. Aus den allgemeinen Steuermitteln werden jährlich 20 Millionen Franken fix für die Strassen beiseitegelegt. Für keine andere Position im Staatshaushalt gibt es ein solches Privileg. Vielleicht war diese exklusive und ausserordentliche Finanzierungsart früher einmal berechtigt gewesen, aber jetzt sollten wir über diesen alten Zopf diskutieren und ihn bald abschneiden.
Besonders gefreut hat mich, dass der Langsamverkehr endlich mehr Bedeutung erhält. Die Förderung des Langsamverkehrs ist nicht nur für die Wanderer und Mountainbiker wichtig, sondern auch für die Velofahrer wie Sie und ich, also auch für die Alltagsfahrer. Der sich in Arbeit befindende Sachplan Velo wird bereits im Frühling 2017 den Gemeinden zur Vernehmlassung zugestellt und ich hoffe, dass die Gemeinden diesen unterstützen und auch umsetzen werden. Der Langsamverkehr ist für die touristische Entwicklung in unserem Kanton sehr wichtig. Wir müssen die Abhängigkeit vom Wintertourismus reduzieren und da bietet sich der Zeitraum vom Frühling bis im Herbst ideal an. Wandern und Velofahren werden immer beliebter. Es drängt sich eine Koordination auf, die weit über das Gemeindegebiet hinausgeht.
Einen Wunsch an das Departement hätte ich noch: Es geht um den Erhalt von bauhistorisch wertvollen Bauten. In Ilanz war es der Eiskeller, in Tavanasa die Versellbrücke. Graubünden hat nicht nur schöne Berge und Täler, nein, auch Teile der Infrastruktur, um dorthin zu gelangen, sind eine Reise wert. In Zukunft bitte mehr Rücksicht auf wertvolle, unterhaltenswerte Bausubstanzen. Geschätzte Grossrätinnen und Grossräte, ich bin für Eintreten.

Standespräsident Dermont: Wünschen weitere Mitglieder der Kommission das Wort? Dies scheint nicht der Fall zu sein. Allgemeine Diskussion? Das Wort erhält Grossrat Epp.

Epp: Der dritte Bericht des Strassenprogramms beinhaltet wichtige Informationen beziehungsweise eine gute Auslegeordnung jener Projekte, welche in den nächsten vier Jahren konkret vorgesehen sind und realisiert werden sollen. Dafür möchte ich der Regierung danken. Gerne möchte ich kurz und allgemein auf die Erhebung des Instituts für Tourismus und Freizeit der HTW Chur vom Herbst 2013 eingehen. Darin ist festgehalten, dass die Art der Nutzung der Strassen einen Anteil von 70 Prozent für den Alltagsverkehr ergibt. Konkret heisst das, dass für das Pendeln, für die Freizeit und den Einkauf die Strassen am meisten benutzt werden. Des Weiteren wird auf den Seiten 993 und 994 aufgezeigt, dass das Verkehrsaufkommen auf dem Strassennetz in den letzten 30 Jahren stark zugenommen hat. Insbesondere nahm der Verkehr auf der wichtigen Talachse Eingang der Surselva und auf der N28 im Prättigau stark zu. Und die Entwicklung zeigt kein anderes Bild. Im Gegenteil. In den nächsten 10 bis 20 Jahren muss mit einer weiteren Zunahme des durchschnittlichen täglichen Verkehrs im Masse der letzten 30 Jahre gerechnet werden. Und, meine Damen und Herren, wenn ich die Entwicklung in meiner Heimat Surselva als Beispiel nehme, wird oder muss sich die Bevölkerung in Zukunft wohl oder übel noch vermehrter in Richtung Zentrum Chur orientieren, schlicht weil es in Zukunft weniger Arbeitsplätze in der Region geben wird. Falls die betroffenen Personen diesen weiten Weg dann überhaupt noch auf sich nehmen werden. Denn es ist uns in den letzten Jahren nicht gelungen, die Arbeitsplätze in unserer Region zu erhalten, geschweige denn neue zu schaffen. Dies ist eine Tatsache und es wird in Zukunft sicherlich nicht einfacher werden. Darum ist es umso wichtiger, dass wir uns nicht nur auf die Instandhaltung und Instandsetzung beziehungsweise den Unterhalt der Strassen konzentrieren, was durchaus auch weiter prioritär behandelt werden kann, sondern uns noch ein wenig verstärkter dem Aus- und Neubau des Strassennetzes widmen. Denn eine weitere Überlastung der entsprechenden bereits überlas-

teten Strassenabschnitte würde die Situation nur noch weiter verschärfen, insbesondere auch in den morgendlichen und abendlichen Zeitspannen. Dementsprechend ist auch der Ausbau von Verbindungsstrassen nicht zu vernachlässigen. Und eben gerade auch deswegen ist künftig ein gut erschlossener öffentlicher Verkehr unausweichlich und von grösster Bedeutung.
Abschliessend möchte ich sagen, dass ein gut funktionierendes Strassennetz und eine flächendeckende gute Strassenerschliessung für die Entwicklung unseres Kantons von grosser Tragweite sind. Sozusagen die Lebensadern unseres Bergkantons, wie es einst Grossrat Heinz sehr schön gesagt hat. Ich bin mit dem Bericht zufrieden, danke der Regierung und wünsche ihr weiterhin eine gute Hand beim Setzen ihrer Prioritäten. Dementsprechend bin ich für Eintreten.

Heinz: Die uns vorliegende Botschaft gibt uns einen interessanten, zielorientierten Überblick über das Strassenbauprogramm 2017-2020. Denn wir alle wissen es, unser Gebirgs- und Tourismuskanton Graubünden braucht gute, zeitgerechte und sichere Strassenverbindungen. Die Politik will ja die dezentrale Besiedlung fördern und erhalten. Dazu benötigen wir eine gute Verkehrsinfrastruktur und auch der öffentliche Nahverkehr findet letztlich tagtäglich auf diesen Strassen statt. Zeitgerechte und gut unterhaltene Strassenverbindungen sind die Lebensnerve in unserem vielfältigen Kanton und in unseren Talschaften. Darum sind die im Strassenbauprogramm 2017-2020 unter Punkt vier zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel für die Werterhaltung unserer Strassen wichtig. Und bei einem Sanierungspaket des Kantons dürfen diese nicht gekürzt werden aus meiner Sicht.
Noch einige Bemerkungen: Bei den zur Zeit vollen Kassen der Strassenrechnung ist es aus meiner Sicht fast ein Muss, dass jene Strassenabschnitte, die wir im Zusammenhang mit der FA-Reform und der dazugehörigen Gesetzesänderung im Strassengesetz betreffend Rückgabe von Strassenabschnitten an die Gemeinden, in einer guten Bausubstanz abgetreten werden. Regierungsrat Cavigelli, darf ich davon ausgehen, dass man diesen Aspekt unter Punkt vier, unter der Rubrik baulicher Unterhalt der Kantonsstrassen, auch berücksichtigt hat?
Zum Schluss möchte ich meinerseits den Verantwortlichen des Tiefbauamtes und der neuen Leitung ein Lob aussprechen, verbunden mit dem Wunsch, dass der eingeschlagene Weg beibehalten wird. Ich bin für Eintreten.

Pfenninger: Ich hätte eine Frage, die vielleicht nicht unmittelbar mit der Planperiode, die hier zur Diskussion steht, zu tun hat, aber längerfristig durchaus von Relevanz sein wird oder könnte. Selbstfahrende Fahrzeuge tauchen seit einiger Zeit, noch nicht in der Realität des täglichen Individualverkehrs, aber vermehrt in den Diskussionen um die Zukunft des Strassenverkehrs auf. Auch wenn wir uns das heute noch nicht wirklich vorstellen können und es vielleicht utopisch scheint, wird dies in wenigen Jahren schon Realität sein. Es geht dabei nicht alleine um den Individualverkehr. Mit der Einführung im Bereich der öffentlichen Busverbindungen werden wir uns vermutlich am schnellsten auseinandersetzen müssen, auch wenn noch viele Fragen offen und insbesondere die Sicherheitsfragen nicht abschliessend gelöst sind. Mein Appell dabei ist, unterschätzen wir diese Entwicklung, insbesondere bei der Sensorik, und unterschätzen wir vor allem die Schnelligkeit dieser Entwicklung nicht. Das heisst, wir müssen uns auch Gedanken machen, was das für Auswirkungen auf den Strassenbau und/oder die Signalisation haben kann und wie wir Graubünden fit für die Entwicklung bei diesen selbstfahrenden Autos machen können. So wie man sich z.B. vor 30 Jahren die Entwicklung im EDV-Bereich, der Digitalisierung oder der mobilen Telefonie nicht vorstellen konnte, so dürfte es auch im Bereich der technischen Veränderungen im Bereich des Strassenverkehrs allgemein und im Speziellen bei den selbstfahrenden Autos sein. Nun also meine Frage, meine angekündigte Frage: Wie bereitet sich der Kanton Graubünden auf diese Entwicklungen vor und wie fliessen solche Fragestellungen auch in den Bereich des Strassenbaus und der Strassensignalisation ein? Vielen Dank schon jetzt für die Antwort.

Buchli-Mannhart: In den vergangenen Jahren wurde auf dem Territorium der Gemeinde Safiental zur Freude der Bevölkerung viel in die Kantonsstrassen investiert. Dafür sind wir sehr dankbar. Die rechtsrheinische Oberländerstrasse durch das Versamer Tobel ist für die wirtschaftliche Entwicklung der fusionierten Gemeinde Safiental von zentraler Bedeutung. Bei den Workshops mit der Bevölkerung der Gemeinde Safiental zum kommunalen Richtplan kam dies ganz klar zum Ausdruck. Im Februar 2011 überwies das Regionalparlament Surselva einen Auftrag zur rechtsrheinischen Oberländerstrasse, Strassenabschnitt Versamer Tobel. In diesem verlangte das einstimmige Regionalparlament, dass der Regionalvorstand bei der Regierung vorstellig wird, um die Sicherheit der Strassenbenützer im Versamer Tobel zu verbessern. Das Regionalparlament verlangte einen beschleunigten Ausbau dieses Strassenabschnittes. Auf den Seiten 1017 und 1018 des vorliegenden Berichtes sind die Massnahmen für die rechtsrheinische Oberländerstrasse aufgeführt. Zur schmalen, steinschlaggefährdeten und sich zum Teil absenkenden Strasse durch das Versamer Tobel finden sich im Strassenbauprogramm leider weder geplante Projektierungsarbeiten noch geplante Bauarbeiten. Im vorliegenden Bericht wird mehrfach darauf hingewiesen, dass die zahlreichen Beschwerden zu Bauverzögerungen führen würden. Die Strasse durch das Versamer Tobel befindet sich in einer einzigartigen Naturlandschaft von nationaler Bedeutung. Aufgrund der gemachten Erfahrung wird die Planung und die Projektierung dieses Strassenabschnittes sicher sehr viel Zeit in Anspruch nehmen. Es stellen sich daher folgende Fragen zur rechtsrheinischen Oberländerstrasse, Strassenabschnitt Versamer Tobel: Weshalb sind in der vorliegenden Berichtsperiode keine Projektierungsarbeiten für diesen sanierungsbedürftigen und topografisch komplexen Strassenabschnitt vorgesehen? Nach welchen Kriterien werden die zu projektierenden und auszubauenden Strassenabschnitte festgelegt? Können zum jetzigen Zeitpunkt schon Aussagen zu den Ausbauvarianten durch das Versamer Tobel gemacht werden? Wie sieht

der zeitliche Fahrplan für den Ausbau dieses Strassenabschnittes aus? Ich danke der Regierung für die Beantwortung meiner Fragen. Ich danke auch all jenen ganz herzlich, die im Kanton Graubünden auf allen Stufen das ganze Jahr für sichere und gute Strassenverbindungen sorgen. Ich bin für Eintreten.

Casty: Die Regierung schreibt in der Ausgangslage zu ihrem Bericht im zweiten Abschnitt, ich zitiere: „Der Bericht enthält wiederum abgestimmt auf das entsprechende Regierungsprogramm und unter Berücksichtigung der im Finanzplan vorgesehenen Mittel eine Auflistung der konkret vorgesehenen Projekte.“ Weiter schreibt sie im Abschnitt Vorbemerkungen zum Strassenbauprogramm: „Es ist insbesondere das Ziel, das heutige Zustandsniveau der Strasseninfrastruktur zumindest beizubehalten sowie mit einem gezielten Ausbau bedarfsgerecht verbessern zu können.“ Sehr geehrte Ratskolleginnen und Ratskollegen, auf das aktenkundige nun mehr 43 Jahre andauernde politische Trauerspiel um die Realisierung der Hochbrücke St. Luzi ins Schanfigg möchte ich hier nicht mehr im Einzelnen eingehen. Die Regierung hat in ihrer Antwort auf den von mir und 75 Ratsmitgliedern unterzeichneten eingereichten Auftrag an der Landsitzung in Arosa im Juni letzten Jahres sich bereit erklärt, das Bauprojekt Hochbrücke St. Luzi in das Strassenbauprogramm 2017-2020 aufzunehmen. Diesem Auftrag hat unser Rat an der letztjährigen Oktobersession 2015 auch grossmehrheitlich zugestimmt und überwiesen. Die Regierung erklärte, sie sei gewillt, die zu benötigten finanziellen Mittel für die Projektierungsarbeiten Hochbrücke St. Luzi ins Strassenbauprogramm 2017-2020 aufzunehmen. In der nun vorliegenden Botschaft ist das Bauprojekt Hochbrücke St. Luzi auf der Seite 1002 lediglich der Regierung eine Klammerbemerkung unter Kapitel 6, Programm, letzter Abschnitt, wert. Unter Anschluss Schanfiggerstrasse mit der Vorbemerkung für weitere Projekte zum Ausbau des bestehenden Hauptstrassennetzes werden in der Programmperiode 2017-2020 die erforderlichen Planungsarbeiten zweckmässig fortgesetzt. Auf der Seite 1014 der Botschaft sind unter Hauptstrassen, Julierstrasse, für den Anschluss Schanfiggerstrasse Neutrassierung, Erhöhung der Verkehrssicherheit 700 000 Franken vorgesehen. Von der Hochbrücke steht kein Wort. Und auf der Seite 1018 unter Verbindungsstrassen ist das Projekt unter Schanfiggerstrasse namentlich nicht einmal aufgeführt. Ich bitte Sie, Herr Regierungsrat, unserem Rate genauer zu erklären, wie mein von unserem Rat überwiesener Auftrag im vorliegenden Strassenbauprogramm aufgenommen und umgesetzt wurde. Ich kann dies im vorliegenden Bericht und Programm wirklich nicht nachvollziehen respektive erkennen. Ich bin aber überzeugt, dass Sie, Herr Regierungsrat, uns entsprechend protokollarisch konkret darüber aufklären können. Besten Dank für Ihre präzisierende und klärende Antwort. Ich bin für Eintreten.

Kunz (Chur): Namens der FDP-Fraktion verdanke ich den Bericht, der bei uns gut aufgenommen worden ist. Zu der Bedeutung der Strassen möchte ich mich nicht wiederholen. Da hat namentlich Grossrat Epp das Richtige gesagt. Was bei uns in der Fraktion doch einige Diskussion nochmals ausgelöst hat, war dieser Zeitungsartikel, der am 13. Oktober 2013 in der Sonntagszeitung erschienen ist. Der kolportierte, dass die Verkehrskosten in Graubünden doppelt so hoch seien wie im Wallis. Ich zitiere: „Und für seine gut 1400 Kilometer Kantonsstrassen gibt Graubünden rund 50 Millionen Franken mehr aus als das Wallis für seine 2000 Kilometer.“ Dann, Philipp Widmer von der Universität Zürich sagt: „Im Vergleich zum Wallis könnte Graubünden die Leistungen rund 30 Prozentpunkte günstiger anbieten.“ So der Forscher. Angesichts dieses Zeitungsartikels gab es eine Anfrage vom damaligen Fraktionschef der FDP, Grossrat Nick, der entsprechend Fragen dazu gestellt hat. Und die Regierung hat darauf geantwortet und gewisse Fehler in diesem Bericht schon einmal in der Antwort zurechtgerückt. Am 7. März 2014 hat die Regierung namentlich darauf hingewiesen, dass die ganze RhB auch in diesen Kosten erscheine und deshalb der Vergleich schon von diesem Punkt aus etwas hinke. Aber immerhin, die Regierung hat gesagt, sie werde die Finanzkontrolle beauftragen, dieser Sache nachzugehen um zu zeigen, ob hier Einsparungspotenzial bestehe, ob es tatsächlich so ist, dass wir so viel mehr ausgeben, wie der Kanton Wallis. Deshalb meine Fragen an Sie, Herr Regierungsrat: Sind die Kantone im Strassenbau, also der Kanton Wallis und der Kanton Graubünden, in Bezug auf eben Witterung, Kunstbauten, Tunnels, Strassenkilometer usw. vergleichbar? Wie verhalten sich in etwa Investition und Unterhalt zueinander, wenn man den Strassenzustand anschaut? Weil wir ja davon ausgehen, dass die hohen Investitionen in die Strasse auch entsprechend die Lebensdauer der Strasse verlängern. Und die dritte Frage wäre: Was hat die Finanzkontrolle, wo die Regierung in ihrem Bericht, also in ihrer Antwort auf die Anfrage Nick, angedeutet hat, was hat die Finanzkontrolle herausgefunden? Gibt es hier Sachen, wo Einsparungspotenzial besteht? Worauf hat die FIKO hingewiesen? Ich danke Ihnen schon jetzt für die Beantwortung dieser Fragen.

Jenny: Ich möchte mich bei der Regierung, allen voran Regierungsrat Mario Cavigelli, bedanken für seine grossen Bemühungen, dass die St. Luzi-Brücke nun im Strassenbauprogramm 2017-2020 Eingang gefunden hat. In diesem Zusammenhang möchte ich auf das Votum von Ratskollege Casty verweisen. Ich gehe davon aus, dass mir Regierungsrat Cavigelli bestätigen kann, wie er mir schon im Februar schriftlich per Mail versichert hat, dass es sich bei der Neutrassierung bei der Julierstrasse um die St. Luzi-Brücke handelt.
Bezüglich Strassenbauprogramms hätte ich eine Frage zu einem weiteren, geplanten Bauvorhaben auf Seite 1018 der Botschaft. Namentlich der Ausbau beziehungsweise die Erhöhung der Verkehrssicherheit beim Schanfigger Heimatmuseum auf der Oberen Egga in Innerarosa. Diesbezüglich handelt es sich um ein Auflageprojekt beziehungsweise um eine geänderte Planungsunterlage gemäss Augenschein vom 17. Februar dieses Jahres. Das Schanfigger Heimatmuseum steht unter Denkmalschutz des Kantons Graubünden und verdient eine entsprechende Gestaltung der Umgebung. Der Museumsvorstand hat

diesbezüglich in der Vergangenheit verschiedene Kontakte mit dem Bezirkstiefbauamt I unterhalten. Konkret wird zum Schutz des Gebäudes jedenfalls mehr Platz als heute verlangt. Zur abschliessenden Beurteilung fehlen noch die durch die Gemeinde Arosa zu erstellenden Vorschläge zur Gestaltung des Steinplattenbereichs, sprich Vorplatz und die Details, sprich Schnittzeichnung für die vom Museumsvorstand gewünschte demontierbare Absperrung zwischen Strasse und Pflästerung. Da der Trottoirbereich in den Aufgabenbereich der Gemeinde fällt, wurde das Bauamt Arosa beauftragt, die dazu notwendigen Abklärungen zu treffen und dem Museumsvorstand die Stellungnahme der Gemeinde zukommen zu lassen. Der Museumsvorstand ist zwar mit dem geplanten Strassenrand einverstanden. Da der Trottoiranschlag im Winter aber mit dem Schnee überdeckt sein wird, führt es unweigerlich zu einer Inanspruchnahme des Vorplatzes als Fahrbahn, was zu einer Verschlechterung des heutigen Zustands führen wird. Im Weiteren wünscht die Museumsvereinigung im Eingangsbereich ein Querprofil, aus welchem die Höhe des Anschlags zur Haustürschwelle, das Gefälle der Pflästerung und die Höhenlage der Fahrbahn ersichtlich sind. Des Weiteren ist der Landerwerb so zu gestalten, dass dem Museum das Land zwischen Gebäude und Strassengrenze als Landabtausch zugeschlagen wird. Sobald alle Fragen geklärt sind, wird der Museumsvorstand zum Strassenbauprogramm umgehend Stellung nehmen. In diesem Zusammenhang bitte ich um Auskunft über den aktuellen Stand dieses immer noch pendenten Geschäfts. Zudem möchte ich die Regierung anfragen, ob sie dem Begehren Rechnung tragen kann. Selbstverständlich bin ich für Eintreten.

Jeker: Ich habe kurz drei Punkte: Erstens einmal ein Dank an das Tiefbauamt und all die Unternehmungen, die das Bestmögliche bei der Koordination im Strassenbau machen, damit der Verkehr weiter fliesst. Das ist nicht so selbstverständlich und nicht einfach. Zweitens: Die Bedeutung der Strassen. Strassen sind Schlagadern für unsere Täler. Für die Bevölkerung, Versorgung und Entsorgung. Ganz besonders auf alle Fälle nicht zuletzt für unseren Tourismus, unsere Gäste. Ohne Strassen kein Tourismus, keine Industrie, kein Gewerbe, keine Arbeitsplätze. Dies darf gewichtet werden noch viel spezieller, als es aufgeführt wird auf Seite 990 und 991. Ein dritter Punkt: Langsamverkehr ja, aber. Bei den Bewilligungsverfahren ist etwas mehr Verhältnismässigkeit gefragt. Insbesondere wenn es darum geht, bei Berührung von Moorflächen, dann sollte das möglich sein, dies insbesondere bei Pufferzonen. Der Kleinlichkeit verschiedener Organisationen muss nach meiner Meinung Einhalt geboten werden. Sieht nach Bagatelle aus. Für etliche private Grundbesitzer kann ein zu enges Verhalten der Umweltorganisationen und Bewilligungsbehörden quasi zur Enteignung von Landflächen führen für den Langsamverkehr. Soweit darf es nicht kommen. Das meine Bemerkungen zum sonst wirklich sehr umfassenden und interessanten, zukunftsgerichteten Bericht zum Strassenbau und Strassenbauprogramm. Ich danke der Regierung.

Müller: Seit mehr als 40 Jahren versuchen wir eine Umfahrung in Susch zu realisieren. Man hat in der Zwischenzeit verschiedene Varianten untersucht und dem Kanton unterbreitet. Mit dem Strassenbauprogramm 2013-2016 wurden seitens des Kantons 700 000 Franken für die Erarbeitung eines Auflageprojekts genehmigt. Dasselbe wurde auch für die Umfahrung in La Punt und in geringerem Masse für die Umfahrung Sta. Maria im Münstertal gemacht. Das Tiefbauamt hat seine Arbeit bis hier gemacht. Wir warten einfach auf die Auflage eines Projektes, was in La Punt bereits passiert ist. Ich möchte nicht weiter auf die Varianten und auf die verschiedenen Probleme mit den Varianten eingehen. Ich möchte einfach festhalten, dass eine Umfahrung in Susch unerlässlich ist. Die Verkehrslage ist für Anwohner und Gäste unerträglich geworden. Jedes Wochenende belastet der Massentourismus Richtung Livigno die Situation noch mehr und führt zu Staulagen im Dorf. Wenn dann auch noch der Julierpass gesperrt ist und dieser Verkehr via Vereina durch das Dorf Susch geführt wird, kollabiert der Verkehr total. Und dies hat nicht nur Folgen in Susch. Dies hat Folgen für das ganze Unterengadin, Folgen für das Oberengadin und das Münstertal. Denn auch der Livigno-Verkehr kann nicht mehr weggeführt werden, da die Engadinerstrasse dann gesperrt ist. Mit einer Umfahrung in Susch könnten diese Probleme oder viele dieser Probleme gelöst werden. Eine Umfahrung Susch würde auch zusätzlichen Stauraum für den Bahnhof Vereina generieren. So könnte man z.B. bei solchen Situationen eine Fahrbahn der Umfahrung als Stauraum benützen und die Passagiere Richtung Vereina da warten lassen und den Unterengadiner Verkehr via Einbahn durch das Dorf führen. Das wären Möglichkeiten, die sonst nicht vorhanden sind. Ich möchte hier einfach von Regierungsrat Cavigelli, dass er protokollarisch festhält, dass das Nachfolgeprojekt von Silvaplana noch nicht bestimmt ist. Dass immer noch alle drei Projekte in Frage kommen, wie dies auch auf Seite 1002 dieses Strassenbauprogramms festgehalten ist. Und nicht wie es dann in der Beilage 6 so aussieht, dass die Umfahrung La Punt bereits für das Jahr 2019 festgehalten ist. Dies ein Wunsch an Regierungsrat Cavigelli und natürlich auch der sehnlichste Wunsch, dass wir alles dafür tun, um dieses Projekt voranzutreiben und als nächstes Grossprojekt zu realisieren. Jetzt war das Bündner Oberland dran, das Prättigau ist gemacht. Es ist viel im Surses gemacht worden, im Oberengadin ist jetzt Silvaplana realisiert worden. Ich denke, es wäre Zeit, nach mehr als 40 Jahren, dass wir hier im Rat dann auch vielleicht ein richtiges Zeichen setzen zugunsten der Umfahrung Susch.

Caduff: Der Bericht zum Strassenbau und Strassenbauprogramm ist ein gutes Instrument, ein bewährtes Instrument und die CVP-Fraktion begrüsst ausdrücklich, dass ein solcher Bericht erstellt wird, dass wir diesen auch hier im Rat diskutieren und thematisieren können. Erlauben Sie mir einige kurze Gedanken zum Thema Langsamverkehr. Ich erachte es als wichtig und richtig, dass das Thema Langsamverkehr im Strassenbauprogramm wiederum Erwähnung findet, nachdem es ja bereits im letzten Strassenbauprogramm aufgeführt

wurde. Wanderwege wie auch Bike- und Velowege sind nicht nur touristisch von Bedeutung, sondern auch eine wichtige Infrastruktur für Graubünden als Lebensstandort. Wenn wir vom Langsamverkehr sprechen, gilt es dann entsprechend auch zwischen diesen zwei Anspruchsgruppen zu unterscheiden. Nämlich einerseits zwischen dem Tourismus, der touristischen Nutzung und andererseits die Nutzung durch die Bevölkerung, durch die Einheimischen. Im Bereich des Langsamverkehrs gilt es zwei Aufgaben zu unterscheiden. Auf der einen Seite gilt es die Wanderwege, Bikewege, Velowege usw. zu planen, zu erstellen und zu unterhalten. Auf der anderen Seite ist es aber auch die Aufgabe, diese Infrastruktur touristisch zu nutzen, zu buchbaren Angeboten zu bündeln und entsprechend auch zu kommunizieren. Bei der Erstellung der Infrastruktur für den Langsamverkehr hat der Kanton gemäss kantonalem Strassenbaugesetz eine koordinierende Rolle. Die Planung, der Bau, die Signalisation, der Unterhalt dieser Infrastruktur obliegt den Gemeinden. Viele Gemeinden erheben ja auch entsprechend Gästetaxen oder Kurtaxen, um unter anderem genau diese Infrastruktur zu finanzieren. Aufgabe des Kantons ist es hingegen, sicherzustellen, dass die Wegnetze über die Gemeindegrenzen hinaus koordiniert erstellt werden und aufeinander abgestimmt werden und, wie Kollege Jeker bereits gesagt hat, bei den Bewilligungen keine zusätzlichen Steine in den Weg zu legen. Diese erwähnte Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden bei der Erstellung der Infrastruktur für den Langsamverkehr scheint mir sinnvoll. Haben doch die Gemeinden die viel besseren Kenntnisse über die Bedürfnisse im Bereich Wanderwege, Bikewege. Der Kanton soll sich in diesem Bereich wirklich auf die finanzielle Unterstützung, auf die Koordination beschränken und eben bei den Bewilligungen den Spielraum voll ausschöpfen. Die touristische Nutzung hingegen der Wanderwege und des Bikenetzes ist weder Sache der Gemeinden noch des Kantons, sondern der Tourismusorganisationen und allenfalls von privaten Leistungserbringern. Es ist Aufgabe dieser Organisationen, buchbare Angebote rund um die Wanderwege und Bikewege zu erstellen und am Markt anzubieten. Die Kommunikation dieser Angebote erfolgt dann ebenfalls über die touristischen Organisationen. Bei allen Forderungen und Begehrlichkeiten im Bereich Wanderwege, Bikewege muss diese Aufgabenstellung stets im Hinterkopf sein. Insofern unterstütze ich ausdrücklich die gemäss Strassenbauprogramm vorgesehenen Aktivitäten des Kantons im Bereich Langsamverkehr. Weitergehende Forderungen, dass der Kanton dann viel aktiver werden soll, sind abzulegen, da nicht Aufgabe des Kantons.

Standespräsident Dermont: Gibt es noch weitere Wortmeldungen zum Eintreten? Dies scheint nicht der Fall zu sein. Dann übergebe ich das Wort Regierungsrat Cavigelli.

Regierungsrat Cavigelli: Ich bin darauf aufmerksam gemacht worden, dass der Zeitplan des Präsidiums sehr drängt. Ich mache deshalb meine einleitenden Bemerkungen sehr kurz und versuche dann, die Antworten auf die gestellten Fragen zu geben. Immerhin aber doch drei Bemerkungen, nochmals festhaltend die Schwerpunkte des Strassenbauprogramms 2017-2020: Es geht im Wesentlichen darum, dass wir das heutige Zustandsniveau der Strasseninfrastruktur aufrechterhalten können. Wir haben heute eine gute Infrastruktur Strasse, darauf ist mehrfach hingewiesen worden. Ich bin dankbar für diese Bemerkungen, auch für diese Wahrnehmung und dass man dazu steht. Und ich bin auch dankbar dafür, dass man die Adressierung dieses Lobs an das Tiefbauamt des Kantons gemacht hat. Es geht dann zum Zweiten darum, dass wir gezielt Ausbau betreiben. Dass wir nicht übertreiben. Dass wir insgesamt die gesellschaftlichen Bedürfnisse aufnehmen, die wirtschaftlichen Anforderungen erfüllen wollen, dass wir aber auch die Ökologie mitberücksichtigen wollen. Ein Ausbau, gezielt, soll möglich sein. Allerdings ist es nicht der Hauptpunkt unseres Programms 2017-2020, auch nicht gewesen im Übrigen im 2013-2016. Wenn wir vom Ausbau sprechen, dann sprechen wir dann vor allem vom Ausbau des Hauptstrassennetzes und da suchen wir, in Anführungs- und Schlusszeichen, oder möchten wir festlegen, welches dann das massgebliche Nachfolgeprojekt für die Umfahrung Silvaplana sein wird. Es stehen da drei Ortsumfahrungen im Vordergrund. Zum Teil sind sie erwähnt worden von Grossrat Müller, nämlich La Punt-Chamues-ch, Sta. Maria in der Val Müstair und Susch. Wir sind darum bemüht, im Rahmen dieses Strassenbauprogramms, dieser Periode 2017-2020, hierfür rechtskräftige Projektgenehmigungen zu bekommen und dann auf dieser Grundlage dann eine Entscheidgrundlage zu haben, welches Projekt wir dann letztlich zur Ausführung bringen wollen. Und wir haben auch einen recht, vielleicht unterschwellig daherkommenden Schwerpunkt Verbindungsstrassen. Für uns ist es aber ein wichtiger Punkt. Wir wollen die Talerschliesslungen mit den Strassenzügen weiterhin aufrechterhalten, weiterhin auf einem hohen Niveau halten. Es ist uns ein ganz wichtiges Anliegen, uns auch in diesem Programm 2017-2020 den Verbindungsstrassen widmen zu dürfen, widmen zu können. Die Gründe, weshalb wir insbesondere auch auf die Verbindungsstrassen in diesem Programm ein so hohes Gewicht legen, hat beispielhaft pars pro toto Grossrat Epp unterstrichen. Er hat hierfür auch Zustimmung bekommen von anderer Seite, Robert Heinz, auch von einem Churer Grossrat, vom Fraktionschef Ruedi Kunz. Es scheint hier Konsens darüber zu bestehen. Ich bin beruhigt, dass das so ist und möchte noch einen Flash auf den öffentlichen Verkehr schiessen. Letztlich reden wir ja, wenn wir von Strassen reden, gefühlt immer vom motorisierten Individualverkehr. Es ist aber wichtig zu wissen, dass auf den Strassen auch öffentlicher Verkehr stattfindet. Wir haben auf den Strassen 100 öV-Linien im Kanton, die wir anbieten. Wir fahren auf den Strassen etwa 12 Millionen produktive Fahrkilometer und es werden auf den Strassen im öffentlichen Verkehr etwa 180 Millionen Personenkilometer geleistet. Wir haben also ein echtes Bedürfnis auch aus der Sicht des öffentlichen Verkehrs, gute Strassen, namentlich auch gute Verbindungsstrassen, in unserem Kanton zu haben.

Die zweite Vorbemerkung, sie führt mich dazu, den Vergleich anstellen zu wollen in einer ganz hohen Flugebene: Die Änderungen bestehendes Strassenbaupro-

gramm und aktuell aufgelegtes Strassenbauprogramm. Es ist darauf hingewiesen worden zum Teil. Wir haben neu aufgeführt Ausführungen zu den Werkhöfen und den Stützpunkten. Es scheint uns wichtig, dass Sie erkennen, wie der betriebliche und der bauliche Unterhalt letztlich via Tiefbauamt auch infrastrukturell gesteuert wird und wo letztlich auch Investitionen gemacht werden. Sie haben damit neu einen Überblick bekommen. Wir haben uns schwergewichtig im Vergleich zum Vorvierjahresprogramm auch mit dem Langsamverkehr auseinandergesetzt. Ich komme darauf noch zurück. Wir haben Sie auch ausdrücklich darauf hingewiesen, wie die Finanzierungsstruktur des Tiefbauamtes jetzt neu aussieht. Wir haben auch die Verkehrssicherheit thematisiert. Wir haben darauf hingewiesen, dass wir eine riesige Aufgabe auch im Bereich der Lärmsanierung wahrzunehmen haben und wir haben Sie, last but not least, auch aufdatiert, wie wir die Verkehrsentwicklung einschätzen mit dem Zeithorizont 30 Jahre.

Dritte Vorbemerkung, finanzieller Mitteleinsatz für den Langsamverkehr: Ich bin froh um die grundsätzlich positiven Voten bezüglich Thema Langsamverkehr, dass es offenbar berechtigt ist, dieses Thema etwas aufzuarbeiten, einzumitten. Es gibt ja auch laufende Verfahren rund um parlamentarische Vorstösse zu diesem Thema. Für uns ist wichtig, dass wir uns daran erinnern, was wir in der Junisession im letzten Jahr in Arosa bei der Teilrevision Strassengesetz zum Thema Langsamverkehr letztlich verabschiedet, genehmigt haben und das Parlament uns als Auftrag mitgegeben hat. Für den Langsamverkehr, es ist darauf hingewiesen worden, ist im Kern die Gemeinde zuständig. Sie hat die Planung an Hand zu nehmen, den Bau zu realisieren, die Signalisation der Infrastruktur zu machen. Es geht dabei dann letztlich um Wanderwege, um Velowege, um Mountainbikerouten, wie das gemeinhin so gesagt wird. Das Tiefbauamt hat selbstverständlich auch seinen Beitrag zu leisten. Es ist aus der Sicht Konzeption Strassengesetz im Juni in Arosa verabschiedet, die kantonale Fachstelle des Langsamverkehrs. Es wird also dort fachliche Unterstützung geleistet, vor allem natürlich zugunsten der Gemeinden. Es wird allerdings auch finanzielle Unterstützung geleistet. Klartext: Man ist bereit, Beiträge zu bezahlen. Wenn wir von Langsamverkehr sprechen, dann müssen wir unterscheiden, dass es auch, man darf das ehrlich sagen, bevorzugte Regionen gibt, nämlich diejenigen Regionen, die im so genannten Agglomerationsprogramm des Bundes sich befinden. Das ist im Wesentlichen in unserem Fall die Umgebung Bündner Rheintal. Dort mischt, in Anführungszeichen, der Bund mit. Er steuert mit, indem er seine Kriterien für eine sinnvolle Einbindung des Langsamverkehrs im Rahmen eines Verkehrskonzepts als Ganzes einbringt, sie finanziell mitunterstützt und zwar ganz kräftig. Im Durchschnitt etwa zu 40 Prozent. Und damit natürlich gewisse Leitlinien, gewisse Motivatoren setzt, wie man handeln soll. Ein weiterer Aspekt, der wesentlich ist, es ist darauf hingewiesen worden, auch im Langsamverkehr kann man nicht einfach nur darauf los bauen, so nach dem Gusto nach einer langen Gemeindevorstandssitzung, sondern auch das muss geplant sein. Und wir haben in Aussicht gestellt in der Junisession, dass wir den Sachplan Radweg-, Velowegnetz auch an die Hand nehmen wollen. Einen Sachplan Wanderwegnetze gibt es im Übrigen bereits schon seit 1990. Wir werden diesen auch fit machen. Diese Sachpläne beruhen natürlich auf einem Netzkonzept. Das klingt jetzt etwas administrativ komplex, vielleicht bürotischmässig. Aber es ist natürlich notwendig, um das grosse Territorium des Kantons Graubünden zu planen, dass wir auch ein Konzept über das Netz der Radwege und der Wanderwege haben. Nicht zu vergessen der dritte Player Gemeinden, Tiefbauamt, in diesem Spiel des Langsamverkehrs, bei dieser Aufgabenerfüllung, wenn es dann um die touristische Komponente geht, wenn es dann um die Vermarktung von Radwegen geht, Radwegnetzen geht. Wenn es darum geht, Graubünden als Wanderkanton in Wert zu setzen für den Tourismus, dann ist das natürlich eine Wirtschaftsförderungsaufgabe im Volkswirtschaftsdepartement. Und das Volkswirtschaftsdepartement ist in diesem Thema in dem vergangenen Jahr sehr aktiv gewesen. Es gibt das Programm graubündenBIKE. Also ein Programm, das sich mit den Velorouten auseinandersetzt, wo man den touristischen Nutzen abschöpfen möchte, aus diesem Angebot. Ein Programm, das offenbar schweizweit sehr geschätzt wird, das von unseren touristischen Leistungsträgern äusserst gelobt wird. Und ich gehe mal davon aus, aus der Sicht Infrastrukturverantwortlicher, dass das Projekt infrastrukturmässig überzeugt, aber auch marketingmässig sitzt. Analog dazu hat die Regierung auch Gelder freigegeben für ein Projekt im Bereich Wandern. Und das heisst dann bezeichnenderweise graubündenHIKE. Das ist allerdings erst in Entstehung. Beide Projekte werden im Übrigen auf der Basis der neuen Regionalpolitik des Bundes getragen und auch mitfinanziert, so dass wir also Gelder vom Bund für diese Projekte bekommen.

Diese Bemerkungen vorausgeschickt, möchte ich nun zu den konkreten Fragen und Stellungnahmen der verschiedenen Grossräte Stellung nehmen. Ich versuche das wirklich zu machen bis 10.10 Uhr, Zeitvorgabe des Standespräsidenten.

Grossrat Deplazes hat bemerkt, dass es manchmal beim Bau von Infrastrukturanlagen natürlich auch komplexere Fragen gibt an der Schnittstelle Denkmalpflege. Er hat die Versellbrücke in Tavanasa und den Eiskeller in Ilanz erwähnt. Das sind zwei Beispiele, wo man tatsächlich die Denkmalpflege im Spiel gehabt hat bei der Realisierung von strassenbaulichen Projekten. Bei beiden Beispielen ist es allerdings so, dass es Lösungen gegeben hat. Der Eiskeller besteht weiterhin. Und die Umfahrung Ilanz, die diesen Perimeter rund um den Eiskeller in Ilanz beansprucht, diese Umfahrung Ilanz wird trotzdem gebaut und im August diesen Jahres eingeweiht. Es hat dort also eine Lösung gegeben. Zugeben müssen wir natürlich, dass dies die Folge eines verwaltungsgerichtlichen Entscheides ist. Aber auch das gehört natürlich insgesamt zum Staatswesen, dass man manchmal richtungsweise auch via Gerichtsentscheid etwas bekommt. Es gibt also dort eine Lösung. Beim Beispiel Versellbrücke in Tavanasa, da hat es eine private Initiative gegeben, um diese Versellbrücke für die Nachwelt erhalten zu können. Wir haben von Seiten des Kantons dieser Vereinigung, einer Stiftung, zugesichert, dass wir einen Beitrag in die Kasse bezahlen können. Dieser Beitrag

entspricht exakt dem Betrag, den wir hätten aufwenden müssen, um die Versellbrücke rückzubauen. Damit ist die Strassenrechnung neutral gehalten und dieses Geld kann dann einfach positiv eingesetzt werden für die Erhaltungsarbeit an dieser Brücke. Wenn nun aber gefordert wird, dass weil es sich um einen Träger einer Strasse handelt, die Strassenrechnung auch für die Denkmalpflege in diesem Bereich mitfinanzieren soll, dann ist der Pfad falsch gewählt. Es ist dann nämlich eine Aufgabe der Denkmalpflege darüber zu befinden, ob es Mittel und Lösungen und Wege gibt, solche Objekte dann für die Nachwelt zu erhalten, die ihren angestammten Zweck nicht mehr erfüllen, nämlich ein Museumsobjekt und nicht mehr ein Strassenobjekt sind.
Robert Heinz hat eine konkrete Frage gestellt, ob für Strassenabschnitte, die der Kanton an die Gemeinden zurückgibt, dafür Mittel eingestellt sind beim baulichen Unterhalt. Für uns ist wesentlich, dass wir die Verantwortung als Kanton auch in dem Sinne wahrnehmen wollen, dass wenn wir Strassen abtreten an die Gemeinden, dass sie in einem ordentlichen Zustand abgegeben werden. Wir suchen in aller Regel das Gespräch mit den betroffenen Gemeinden. Das wird natürlich angenommen, dieser Wunsch. Und wir finden dann jeweils auch individuell konkret Lösungen, in welchem Zustand dann solche Strassenabschnitte zurückgegeben werden. Wenn wir da noch Investitionen in angemessener Form versprochen haben, dann sind die natürlich auch finanzierbar. Das trifft auch auf die Programmperiode 2017-2020 zu.
Johannes Pfenninger hat eine futuristische Umwelt gewählt, um eine Frage zu platzieren, die vielleicht, wie er zu Recht sagt, gar nicht so weit entfernt liegt. Es ist in der Tat so, dass die Thematik selbstgesteuerter Fahrzeuge oder selbstfahrender Fahrzeuge, dass die intensiv diskutiert und verfolgt wird auf Ebene Bund, ebenso wie auf der Ebene der zuständigen Fachleute der Kantone. Es gibt eine Austauschplattform, ASTRA Kantonsingenieure. Man versucht also hier den Anschluss unter keinen Umständen zu verpassen respektive hier unter Umständen auch Frontrunner zu sein. Dies scheint auch begünstigt zu werden, weil auch auf Bundesebene man dieser Thematik relativ offen gegenüber steht. Was es dann konkret bedeutet, ist allerdings heute noch ziemlich offen, weil man auch nicht genau weiss, welche Anforderung dann die selbstgesteuerte Mobilität stellt an die Strasse. Natürlich, die Sensorik ist im Blühen, sagen wir mal so, und verspricht ausserordentlich viel. GPS-Systeme kennen wir, können wahrscheinlich noch weiter entwickelt werden. Es gibt verschiedene technische Aspekte, die wahrscheinlich noch auf uns zukommen werden, die wir aber heute noch gar nicht kennen. Aber wir wollen dabei sein. Was man heute hingegen schon erahnen kann, ist, dass es natürlich dann Leitsysteme im Strassenkörper braucht. Und letztlich könnte es nach heutiger Auffassung so sein, dass man diese Leitsysteme eben auf beiden Seiten des selbstfahrenden Fahrzeuges anbringen muss. Vielleicht sind es Streifen rechts und Streifen links im Infrastrukturkörper, nach denen sich dann dieses Fahrzeug ausrichten kann. Wenn das dann der Fall wäre, dann bräuchte es drei Streifen und eine gewisse Breite für eine zweispurige Strasse. Und damit stehen wir bereits vor einer erst mal mindestens spontan im Raume stehenden Frage, ob dann unsere Strassenbreite mit Blick auf die Verbindungsstrassen hinreichend breit ist, um diese Qualität dann letztlich an die Infrastruktur Verbindungsstrasse einbauen zu können. Aber die Entwicklung, sie liegt vor uns. Sie wird von uns beobachtet und wir möchten da natürlich nicht abgehängt werden.
Daniel Buchli stellt eine Frage betreffend Versamerstrasse. Die ist ziemlich ausgedehnt. Er hat sie zum Glück zum Voraus auch unterbreitet, wofür ich ihm danke. Es ermöglicht natürlich auch eine qualitativ bessere Antwort. Wichtig zu wissen ist, dass die rechtsrheinische Oberländerstrasse natürlich intensivstens ausgebaut worden ist in der vergangenen Zeit. Wir haben einige Projekte auch noch im Tun, inklusive auch die Strasse nach Safien. Wir haben für diese Strassenzüge in den vergangenen Jahren, und auch so vorgesehen für die kommende Zeit, zwischen vier bis fünf Millionen Franken jährlich aufgewendet. Also doch einen stolzen Beitrag zur Verfügung gestellt für diese Strassenabschnitte. Grossrat Buchli fragt sich, weshalb in der vorliegenden Berichtsperiode keine Projektierungsarbeiten für das Versamer Tobel nun drin sind. Da muss man zurückblicken und da konkret in die Akten schauen, was der Stand der Dinge ist. Wir wollen zuerst jetzt einmal ein Auflageprojekt erarbeiten für den Tunnel Spitsch/Versamer Tobelbrücke. Dieses Auflageprojekt wollen wir im 2017 an die Hand nehmen. Zurzeit sind wir an Vorabklärungen. Und der Ausbau kann natürlich erst nach Abschluss des Projektgenehmigungsverfahrens an die Hand genommen werden. Eine Prognose zu machen ist natürlich äusserst schwierig. Alle wissen wir, dass wir uns in einem hoch sensiblen Gebiet dort befinden, Inventar Bund, BLN als Stichwort. Das ist in diesem Rat bestens bekannt, was das bedeuten kann. Wir werden, und nun die konkrete Antwort, dieses Projekt allerdings nicht als Hauptprojekt auf einer Hauptstrasse führen und somit speziell budgetieren, sondern dieses Projekt werden wir unter dem so genannten baulichen Unterhalt realisieren. Es ist somit rein finanziell dort untergebracht. Aber es ist untergebracht. Es wird dann noch gefragt, welche Varianten wir dann eigentlich überhaupt anschauen. Es gibt drei Ausbauvarianten, die für uns in Prüfung stehen. Der Ausbau der offenen Strecke, also der Strecke, wie wir sie heute schon haben. Einen Ausbau mit zwei kurzen Tunnels oder ein Ausbau mit einem langen Tunnel. Wir werden dann entscheiden, was wir dann tun. Wie gesagt, BLN, Bundesinventare der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung, ein Stichwort. Zudem ist die Strecke auch noch im so genannten IVS, im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz, was es auch nicht vereinfacht. Es ist gefragt worden, welche Kriterien wir da jeweils anschauen. Es geht natürlich in erster Linie um die Bedeutung auch der Strassenverbindung, also konkret, wie viele Verkehrsbewegungen zu welchem Zweck werden über die Strasse oder den Abschnitt abgewickelt. Es geht auch darum, wie der Strassenzustand ist. Es geht um die geometrischen Bedürfnisse. Es geht um die Entwicklung des Verkehrs, konkret welche Prognose mit den DTV-Zahlen, durchschnittlicher Tagesverkehrszahlen, wir

erwarten. Es geht um die Betriebskosten, die wir natürlich im Griff haben wollen. Schlechte Strassen bedeuten viel Betriebskosten, viel baulicher Unterhalt. Es geht natürlich auch um Fragen der Sicherheit. Da kann man es sich überlegen, welche Aspekte hier ganz speziell für den Ausbau der Versamer Tobel Strasse sprechen. Es gibt einige. Wir werden das also an die Hand nehmen. Es braucht aber noch ein bisschen Zeit.
Jetzt habe ich den Zettel verloren, um die Reihenfolge zu bestimmen. Nach Herr Buchli hat Ernst Casty noch eine Frage gestellt wegen… *(Ausfall Mikrofon)*

Standespräsident Dermont: Gut, machen wir es so: Wir schalten hier eine Pause bis 10.45 Uhr ein und fahren dann um 10.45 Uhr weiter.

Standespräsident Dermont: Darf ich Sie bitten, Platz zu nehmen, damit wir weiterfahren können. Bevor wir mit dem Bericht zum Strassenbau und Strassenprogramm weiterfahren, habe ich die grosse Ehre, ganz spezielle Gäste auf der Tribüne zu begrüssen. Auf der Tribüne bei uns auf Besuch ist heute die Geschäftsleitung des Landrates des Kantons Basel-Landschaft unter der Führung des Landratspräsidenten Franz Meyer und der Vizepräsidentin Elisabeth Augsburger. Herzlich willkommen bei uns in Chur. *Applaus.* Nachdem die Mitglieder unserer Präsidentenkonferenz im Herbst 2015 mit Interesse die Landratssitzung im Liestaler Regierungsgebäude verfolgen durften, sowie einen interessanten Tag in Basel erlebten, freut mich der Gegenbesuch sehr. Herzlich willkommen nochmals in Graubünden. Seigies tuts beinvegni cheu tier nus el Grischun.
Wir fahren weiter. Wir sind beim Eintreten und das Wort erhält Regierungsrat Mario Cavigelli. Sie haben das Wort.

Regierungsrat Cavigelli: Ich danke für das Wort und es funktioniert. Es war eine göttliche Eingebung, dass wir Pause machen konnten um 10.10 Uhr. Ich danke selber auch dafür. Wir haben die Frage Casty, Ernst Casty noch vor uns betreffend St. Luzi-Brücke. Er hat moniert, dass man die St. Luzi-Brücke nicht finden würde im Programm 2017-2020. Ich habe einiges Verständnis dafür, weil der Name St. Luzi-Brücke tatsächlich nicht im Programm erscheint. Es ist aber auch so, wie Grossrat Jenny gesagt hat, dass unser Versprechen selbstverständlich eingelöst worden ist. Wir haben ja mit einem Auftrag von Grossrat Casty vom September 2015 dann den Auftrag bekommen, dass wir die Projektierungsarbeiten respektive sämtliche Bemühungen, die letztlich zu einer Realisierung der St. Luzi-Hochbrücke führen, dass wir die unternehmen. Jetzt, der neue Name dieser St. Luzi-Brücke, zumindest bei uns im Programm, ist eben Anschluss Schanfiggerstrasse. Das hat vielleicht nicht unbedingt den Sexappeal, den sich die Unterstützer dieser Brücke erwarten. Aber es hat natürlich auch einen Grund. Letztlich ist es in erster Linie einmal eine technische Bezeichnung dafür, was es auch ist. Wir werden nämlich die Verbindungsstrasse im Schanfigg an die Hauptstrasse, die Julierstrasse als Hauptstrasse, anschliessen und somit ist das ganze Anschlusswerk eben Anschluss Schanfiggerstrasse. Zum Zweiten führen wir dieses Projekt neu nicht mehr unter den Verbindungsstrassen, sondern unter den Hauptstrassen, weil wir dort andere finanztechnische Möglichkeiten haben zur Finanzierung eines so grossen Projekts. Haben Sie also Verständnis dafür, dass zumindest im Programm diese Bezeichnung gewählt worden ist. Selbstverständlich können wir weiterhin von der St. Luzi-Brücke sprechen. Ich bin auch der Meinung, dass dies der schönere Name letztlich ist. Und vor allem weiss man dann auch, was damit gemeint ist. Wenn man die Projektebene anschaut, dann wird es nicht erstaunen, wo wir zurzeit etwa stecken. Wir sind bei der Ausarbeitung der vom Bundesgericht verlangten Ergänzung des Variantenvergleichs. Wir werden als nächsten Schritt natürlich dann das Projektgenehmigungsverfahren nach Strassengesetz anstrengen. Sie wissen alle, die sich da mit dem Strassenbauprogramm auseinandergesetzt haben, ich sage das pars pro toto, damit es einfach einmal gesagt ist, eine Planung unter optimalen Umständen für ein grösseres Projekt beansprucht etwa sechs bis sieben Jahre. Sechs bis sieben Jahre nur Planungsarbeit und erst danach kommt der Spatenstich und dann geht man in die Realisierung. Wir werden also einige Zeit auch hier brauchen, um diesen Variantenvergleich abschliessend machen zu können. Es gibt dann ein Auflageprojekt, ein Projektgenehmigungsverfahren. Bei diesem Auflageprojekt werden dann halt auch die Einsprachen, die so sicher kommen wie das Amen in der Kirche, zu bereinigen sein, so gut wie es geht. Wir werden zu entscheiden haben. Dann wird das Rechtsmittelverfahren kommen. Dann wird die Planung für das Ausführungsprojekt kommen. Dann werden die Vergaben kommen. Und dann wird es vielleicht dort auch wieder Einsprachen geben und dann werden wir irgendwann dann einmal mit dem Spatenstich beginnen können. Ich möchte das durchaus auch etwas polemisch so verstanden haben, wie ich das hier sage, weil das halt einfach immer so ist. Wir haben aber auf der anderen Seite, und das ist auch der entscheidende Punkt, den Herr Casty interessiert, wir haben auch die benötigten Mittel eingestellt, nämlich auch hier 700 000 Franken, um diese Projektierungsarbeiten abzuschliessen. Ich hoffe, dass Sie sich damit befriedigt erklären können, Grossrat Casty.
Es ist ein Themenkomplex ganz anderer Natur angesprochen worden von Ruedi Kunz. Grossrat Kunz verweist auf einen Bericht in der Sonntagszeitung, der schon etwas zurückliegt im Jahr 2013, wo moniert worden ist in einem nationalen Medium, dass die Strassenkosten im Kanton Graubünden etwa doppelt so hoch seien wie im Kanton Wallis. Und es wird Sie nicht erstaunen, dass uns das auch erstaunt hat. Wir haben dann auf der Basis dieser Geschichte gesagt und uns gefragt, was wir tun wollen und sollen und haben dann in erster Linie einmal gesagt, es sind finanzielle Fragen, die im Vordergrund stehen und wir wollen die Finanzkontrolle als verhältnismässig unabhängiges Organ unseres Kantons hinter die Bücher schicken. Und das hat die FIKO dann auch gemacht und sie hat festgestellt in verschiedener Hinsicht, dass die Daten, die da erhoben worden sind, letztlich da miteinander verglichen worden sind, dass die einer stärkeren Belastung eigentlich nicht standhalten können. Und es erstaunt ja wirklich auch nicht, weil es

wären ja so markante Abweichungen gewesen, man hätte wahrscheinlich sorgfältigerweise auch als Journalist hellhörig werden sollen, bevor man solche Schlüsse dann zieht und publiziert. Immerhin, die Prüfung der FIKO hat ergeben, dass insbesondere die Datenqualität der Kosten der Gemeindestrassen mit Zitat „grossen Vorbehalten betrachtet werden müssen“ Ende Zitat. Dies deshalb, weil das Verfahren der eidgenössischen Finanzverwaltung darauf ausgelegt war, einige Gemeinden auszuwählen und dann auf der Basis dieser Gemeindedaten hochzurechnen. Und wenn man dann noch hinschaut und zur Kenntnis nimmt, welche Gemeinden man genommen hat, und dann hochgerechnet hat, dann erstaunt es eben nicht, dass man teurere Strassenkosten ausgewiesen hat: Weil unsere touristischen Hotspots drin sind und auch die Stadt Chur und das Rheintal. Und somit hat zumindest die FIKO festgestellt, dass diese Daten wohl nicht repräsentativ sind. Zweiter Aspekt, der ganz wesentlich ist und ein erheblicher zweistelliger Millionenbetrag jährlich ausmacht, da hat Grossrat Kunz schon darauf hingewiesen, es sind die durchlaufenden Beiträge an die RhB. Es geht ja da um die Rechnung im Verkehr überhaupt für den öffentlichen Verkehr Schiene, Strasse und motorisierter Individualverkehr, dass diese durchlaufenden Beiträge an die RhB, die Beiträge des Bundes, auch mit eingerechnet worden sind. Das ist jetzt nicht mehr möglich. Weil die Finanzierung der Bahninfrastruktur geändert hat mit dem BIF, dem Bahninfrastrukturfonds, haben wir ein neues Instrument zur Finanzierung der Bahninfrastruktur. Somit würde das heute nicht mehr passieren. Ist damals aber noch passiert. Und ein anderer wesentlicher Aspekt aus unserer Sicht ist dann, dass die Verkehrskosten pro Kopf auch ein bisschen eine schwierige Zahl sind, wenn man die Bevölkerungsdichte mitberücksichtigt. Wir haben eine Bevölkerungsdichte im Kanton Graubünden von etwa 27 Personen pro Quadratkilometer bei 195 000 Einwohnern. Und der Kanton Wallis hat 330 000 Einwohner und eine Dichte von 63 Personen pro Quadratkilometer. Und so haben wir gesagt, dass diese Antwort wahrscheinlich insofern befriedigt, als dass wir kein schlechtes Gewissen haben müssen. Aber wir wissen trotzdem noch nicht mehr. Und so haben wir die aktuellsten verfügbaren Zahlen auch eruiert mit Blick auf das Jahr 2014 im Strassenbereich, nur Strasse jetzt, und die dann für den Kanton einmal zusammengestellt. Und da hat sich ergeben, dass wir pro Einwohner im Kanton Graubünden Kosten von etwa 1500 Franken haben, Wallis 1100 Franken, Jura 1900 Franken, Uri 1500 Franken pro Einwohner. Und dann haben wir uns gefragt, ja ist denn das relevant? Aber es ist eben auch nicht ganz massgeblich, weil man wiederum prüfen muss, was dann mit diesem Geld auch letztlich gemacht wird. Bei uns ist es ja so, dass die Kantonsstrassen zu 100 Prozent durch den Kanton finanziert werden, ausserorts wie auch innerorts. Im Kanton Wallis beispielsweise werden die Kantonsstrassen ausserorts zu 70 Prozent vom Kanton finanziert und zu 30 Prozent von den Gemeinden. Innerortsstrecken werden je hälftig finanziert. Also eine ganz andere Basis, so dass die pro Kopf-Ausgaben der Strassen der Kantone für sich genommen eben nicht vergleichbar sind, wenn man nicht schaut, wie man dieses Geld auch verwendet. Und somit kann ich einfach vielleicht weiterhin unbefriedigend nur sagen, dass wir nicht genau wissen, ob wir jetzt viel bessere Strassen haben, die dann auch viel teurer sind, oder ob wir einfach bessere haben und das Geld irgendwie vernünftig einsetzen. Wenn man dieser Frage weiter nachgeht, immerhin im Vergleich auch Wallis und Graubünden, um den Anstoss der Frage von Grossrat Kunz zu nehmen, dann ist vielleicht auch bemerkenswert, wie der Zustand der Strassen beurteilt wird. Es ist ja so, dass man im Wesentlichen davon ausgehen muss, dass man den Wiederbeschaffungswert der Infrastruktur, das Anlagevermögen Strasse, einmal vor Augen halten muss und dann nachher sich fragen muss, wie viel wiederkehrender baulicher Unterhalt müssen wir investieren, damit wir diesen Anlagewert aufrecht erhalten können. Den Wertverzehr müssen wir auffangen können mit Unterhalt. Und wir haben in der Botschaft ausgewiesen, dass das Anlagevermögen Strassen im Kanton Graubünden etwa 6,1 Milliarden Fragen beträgt und dass wir im Durchschnitt je nach Bauträger, Bauwerkstyp im Durchschnitt 1,7 Prozent des Wiederbeschaffungswertes aufwenden müssen, um die Fitness der Infrastruktur aufrecht erhalten zu können. Wenn man dann diesen Strassenzustand bewertet, dann kann man auf eine Studie zurückgreifen des Fachverbandes Infra Suisse. Dort ist eine Zustandsanalyse und Werterhaltung bei den Kantonsstrassen in der Schweiz gemacht worden, im Juli 2010. Also etwa fünf, sechs Jahre alt. Und dort hat man festgestellt, dass bei 17 von 26 Kantonen zu wenig investiert wird in den Werterhalt. Dort hat man festgestellt, dass im Kanton Wallis die Strassen zu 15 Prozent in einem schlechten oder kritischen Zustand sind, während dem die Strassen im Kanton Graubünden, die in einem schlechten oder kritischen Zustand sind, bloss mit einer Quote von 3 Prozent. Wir haben insofern also einen besseren Zustand der Strassen. Es gibt allerdings noch bessere natürlich, diejenigen, die keine Defizite haben oder z.B. Bern, Zürich, Schwyz, wo diese Quote nur 2 Prozent beträgt, also sogar etwas besser ist, als im Kanton Graubünden. Wenn man dann ein Interview nimmt der zuständigen Fachperson im zuständigen Departement des Kantons Wallis, dann lässt dort ein Jean-Christophe Butala erklären, dass sogar ein Drittel sämtlicher Kantonsstrassen im Kanton Wallis aktuell, nämlich Oktober 2015, in einem schlechten bis kritischen Zustand seien, und der Zustand sich rapide weiter verschlechtere. Dies alles gesagt, hoffe ich einfach, dass man mit der Beantwortung der Frage zufrieden ist und ich möchte conclusio insofern wagen, dass es einfach schwierig ist, aufgrund solcher Zahlen letztlich schlüssige Erkenntnis zu bekommen, ob die Mittel vernünftig eingesetzt sind oder nicht. Wir möchten unsere Aufgabe insofern erfüllen, dass wir sagen, die Erschliessung der Regionen mit sicheren Strassen ist unsere primäre Aufgabe und wir hoffen, dass wir die recht machen. Und wenn ich die Eintretensvoten von verschiedenen Grossräten gehört habe, dann ist dem wahrscheinlich tatsächlich auch so. Befriedigt? Befriedigt.

Standespräsident Dermont: Ich stelle fest, dass Eintreten nicht bestritten und somit beschlossen ist. Das heisst, wir kommen zur Detailberatung.

Eintreten ist nicht bestritten und somit beschlossen.

Standespräsident Dermont: Bei der Detailberatung gedenke ich so vorzugehen, dass wir zuerst die Ziffern I. bis VI. besprechen und nachher dann die Anhänge 1 bis 9. Gut, bevor wir zur Detailberatung gehen, will Regierungsrat Cavigelli noch zwei, drei Antworten geben. Bitte.

Regierungsrat Cavigelli: Danke für das Wort. Es ist darauf hingewiesen worden von Leo Jeker, dass wir manchmal Herausforderungen haben im Bereich Umwelt, Landschaft, Natur. Ich möchte einfach sagen, dass wir versuchen, die Anliegen, auch so wie Sie sie gewichten, Grossrat Jeker, bei der Ausarbeitung der Projekte mit zu berücksichtigen. Allerdings sind wir natürlich auch gehalten, uns an die Vorgaben, die demokratisch legitimiert sind, zu halten. Und wenn halt hier für den einen oder andern etwas störend Umweltauflagen eingebracht werden, auch vielleicht von unserer Fachstelle, dann wollen wir die und müssen wir die berücksichtigen. Ich möchte das einfach nicht schönreden. Ich habe ja vorhin darauf hingewiesen, dass uns das natürlich schon manchmal auch Sorgen bereitet, weil es die Verfahren einfach enorm in die Länge zieht.
Die Antwort, Christian Jenny, zum recht konkreten Thema Erhöhung der Verkehrssicherheit beim Schanfigger Heimatmuseum auf der Oberen Egga in Innerarosa: Ich muss sagen, ich habe das schon mit Freude gelesen gehabt, als ich das bekommen habe. Die Frage, die sich da stellt ist letztlich die: Wie geht man mit einem Strassenbauprojekt um, wenn es ein wertvolles Objekt, nämlich das Heimatmuseum in Innerarosa, betrifft? Wir haben dort ein Defizit am Ende einer kantonalen Verbindungsstrasse. Wir haben einen desolaten Zustand dieser Strasse. Wir möchten sie auch fit machen für die Zeit, die kommt und haben somit uns gefragt, wie können wir den Strassenkörper in Verkehrsfläche für den rollenden Verkehr und für den Fusswegverkehr besser platzieren? Und da haben wir ganz enge Verhältnisse ja bekanntermassen im Bereich des Heimatmuseums. Und wir sind der Überzeugung und haben das ja auch so aufgelegt im Projekt, dass man dort Raum geben sollte auch für einen Gehweg. Der Gehweg im Allgemeinen ist auf zwei Meter Breite angesetzt in diesem Strassenabschnitt, dann sich verjüngend auf 1,50 und dann vor diesem wertvollen Objekt Heimatmuseum verschlankt er sich weiter auf etwa einen Meter. Wir haben in Aussicht gestellt, dass wir berücksichtigt haben wollen, dass man diesen Gehwegbereich gerade vor dem Museum auch gestalterisch etwas wertvoll hervorhebt. Wir haben das Gespräch mit der Gemeinde gesucht, die in diesem Punkt auch Zustimmung erklärt hat zur Absicht und zum Wunsch der Eigentümer, der Betreiber des Heimatmuseums. Insofern kann man sagen, dass man hier im Diskurs sich befindet und letztlich wohl eine Lösung finden wird, die einerseits berücksichtigt, dass wir den Zustand der Strasse verbessern können, dass wir die Fussgängerproblematik lösen können, die Werkleitungen neu legen können und eben auch die nachbarlichen Bedürfnisse des Museums in den Griff bekommen. Ein wesentlicher Punkt, so bin ich instruiert vom zuständigen Projektleiter, liegt darin, dass das Museum ja eine Abgrenzung dieses Gehwegbereichs zur Verbindungsstrasse haben möchte, dass man Poller aufstellt, einen Zaun, einen Anschlag macht. Aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen ist das schwierig, weil wir dort eine sehr schlanke Fahrbahn haben, einen schlanken Gehweg, und wenn wir solche Einfriedungen oder ähnliche bauliche Massnahmen ergreifen, dann müssen wir Mindestabstände vom Strassenkörper haben. Und das lässt sich auf dieser engen Anordnung der verschiedenen Bedürfnisse und der Gebäude und Bauten eben nicht realisieren, so dass man hier etwas von Seiten der Betreiber des Heimatmuseums Entgegenkommen, ich sage mal, erwartet. Es ist ja auch Technisches gewünscht worden, dass man ein Querprofil macht und weitere Fragen. Ich glaube, das lassen wir für die übrigen 119 hier im Saal aus. Ich möchte aber darauf hinweisen, dass wir das in Auftrag gegeben haben. Wir wissen, dass da Ingenieur Beck an der Arbeit ist und dass man dann auf dieser Basis wohl eine positive Stellungnahme auch der Betreiber des Heimatmuseums bekommen wird. Weitere Auskünfte kann ich nachher bilateral gerne noch geben.
Dann ist noch Emil Müller, Gemeindepräsident von Susch, mit einem Thema für die Umfahrung Susch gekommen. Sie haben im Strassenbauprogramm ja feststellen können, dass wir Ausbauprojekte für die Hauptstrassen machen wollen, dass wir im Kern darauf abzielen, ein Nachfolgeprojekt für die Umfahrung Silvaplana zu erarbeiten, dass wir nicht mehr als ein grosses Projekt gleichzeitig in Realisierung haben möchten. Und das dürfte wohl auch der Anstoss sein für die Frage, ist so zum Ausdruck gekommen von Grossrat Müller, nämlich: Wie es sich denn jetzt da verhält mit diesen verschiedenen Auflageprojekten grösserer Grössenordnung, die sich so gesehen konkurrenzieren können? Ist das eine Projekt La Punt vielleicht bevorzugt, auch so eingezeichnet, weil schon Mittel für die Realisierung eingestellt sind und nicht nur für die Planung, während dem in Susch erst für die Planung Mittel eingestellt sind? Wichtig zu wissen ist, dass wir bei allen Projekten zurzeit noch kein rechtskräftiges Projekt haben. Und es ist somit noch nicht sicher, welches Projekt dann letztlich auch das erste ist, das in Rechtskraft erwächst und somit dann auch in die Realisierungsphase übergeleitet werden kann. Wichtig zu wissen ist, wir arbeiten an allen diesen Auflageprojekten mit aller Konsequenz und gleicher Hartnäckigkeit. Wir verzögern nicht künstlich das eine und beschleunigen das andere. Was wir aber natürlich nicht beeinflussen können, ist, wenn es dann da und dort noch Rechtsmittelverfahren gibt, aus welchen Gründen auch immer, nachbarlich, umweltschützerisch, Natur-, Landschaftsschutz usw. Es ist vieles denkbar und wir wollen nicht diese Priorisierung zu einem Zeitpunkt jetzt machen, wo wir noch gar nicht wissen, wann wir in die Realisierung gehen können. Insofern kann ich für Sie vielleicht Entwarnung geben. Wenn Susch sich da bemüht und dieses Projekt rasch vorankommt, dann hat es sicherlich ungefähr die gleichen Chancen wie die übrigen grossen Auflageprojekte, die namentlich beim Ausbau Hauptstrassen in der Botschaft erwähnt sind. Ich hoffe, dass ich damit alle Fragen beantwortet habe.

Standespräsident Dermont: Somit sind für den Moment, glaube ich, alle Fragen beantwortet und wir beginnen mit der Detailberatung. Und zwar auf Seite 995 bei I. Herr Kommissionspräsident, wünschen Sie das Wort? Dies ist der Fall. Sie haben das Wort.

Detailberatung

Antrag Regierung
2. Vom vorliegenden Bericht samt Anhängen Kenntnis zu nehmen.

Antrag Kommission
Die Kommission schlägt dem Grossen Rat die Abgabe folgender Erklärung im Sinne von Art. 66 des Grossratsgesetzes vor:

„Der Grosse Rat nimmt vom Bericht der Regierung zum Strassenbau und Strassenbauprogramm 2017 – 2020 samt Anhängen in zustimmendem Sinne Kenntnis.

Der Grosse Rat unterstützt die von der Regierung in ihrem Bericht formulierten Strategien, Wirkungsziele, die Priorisierung der Bauvorhaben, den Mitteleinsatz, das Programm Ausbau der Haupt- und Verbindungsstrassen sowie das Programm baulicher Unterhalt Kantonsstrassen."

Felix (Haldenstein); Kommissionspräsident: Ich werde mir erlauben, aus Sicht der Kommission jeweils zu Beginn der mit römischen Ziffern gegliederten Abschnitte ein kurzes, erläuterndes Votum abzugeben. Darüber hinaus habe ich jeweils keine Bemerkungen aus Sicht der Gesamtkommission. Als Ausfluss der Detailberatung durch die Kommission kann ich vorwegnehmen, dass die KUVE Ihnen beantragt, nach geführter Detailberatung im Grossen Rat vom vorliegenden Bericht samt Anhängen Kenntnis zu nehmen.

Standespräsident Dermont: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Nicht der Fall. II., Herr Kommissionspräsident.

Felix (Haldenstein); Kommissionspräsident: Die Seiten 985 bis 988 der Botschaft legen Rechenschaft ab über die Umsetzung der Vorhaben des noch laufenden Programmes 2013-2016. Grundsätzlich konnten die geplanten Projekte umgesetzt werden. Die detaillierten Nachweise der umgesetzten Projekte finden Sie in den Anhängen 1 bis 5 auf den Seiten 1005 bis 1012 der Botschaft. Die budgetierten Mittel wurden allerdings nicht immer vollumfänglich beansprucht. Der Grund liegt insbesondere in Verzögerungen durch Projekteinsprachen. Im Durchschnitt dauert die Planung eines Projektes ohne Einsprache von Beginn der Grundlagenbeschaffung bis zum Baubeginn rund sechs Jahre. Liegen Einsprachen vor, kommt es schnell einmal zu Verzögerungen von mehreren Jahren und so dauerte es z.B. bei der Umfahrung Ilanz vom Planungsbeginn bis zum Baubeginn sage und schreibe 13 Jahre. Insofern ist es eben wichtig, dass die künftigen Bedürfnisse systematisch erhoben und frühzeitig der Planung zugeführt werden, so wie es mit dem vorliegenden Instrument des Strassenbauprogramms angestrebt wird.

Standespräsident Dermont: Kommissionsmitglieder? Allgemeine Diskussion? Nicht der Fall. III., Herr Kommissionspräsident.

Felix (Haldenstein); Kommissionspräsident: Auf den Seiten 988 bis 995 werden die Rahmenbedingungen aufgezeigt, welche dem Bericht zugrunde liegen und die sich gegenüber früher allenfalls verändert haben. Aufgrund des revidierten Strassengesetzes ist der Langsamverkehr stärker gewichtet und mit einer eigenen Abteilung in der Organisation des Tiefbauamtes abgebildet. Das Verhältnis Kanton/Bund, mit der seit 2008 abschliessenden Zuständigkeit des ASTRA für die Nationalstrassen, scheint sich konsolidiert und die Schnittstellen sich eingeschliffen zu haben. Dies ergibt sich aus einer Einschätzung des Kantonsingenieurs auf eine entsprechende Frage in der Kommission. Die Dynamik der Verkehrsfrequenzen unterstreicht die zunehmende Belastung der Strassen und legitimiert den systematischen Ansatz bei deren Erhaltungsmanagement.

Deplazes: Ich hätte eine Frage zu Punkt 4.5, Lärmsanierungen: Wie viele Lärmsanierungsprojekte sind offen und welche Gemeinden sind am meisten davon betroffen?

Thöny: Ich stelle eine Frage zu 4.3, Umweltschutz: Im Jahr 2007 habe ich eine Anfrage zur Abwasseraufbereitung an Autobahn und Kantonsstrassen gestellt, die dann in der Dezembersession beantwortet wurde. Sie lautete: Wird das Abwasser von der A13 im Kanton heute schon gefiltert oder gelangt es unbehandelt in das Gewässer? Die Regierung schrieb damals, dass eine Behandlung des Abwassers auf der A13 zwischen Reichenau und der Kantonsgrenze zu St. Gallen geprüft werden müsse. Was für mich damals faktisch hiess, dass dort die Belastung der oberirdischen Gewässer vermutlich zu hoch sei. Pro Tag und Kilometer wird ungefähr die Menge von 13 Autopneus abgerieben. Für die total 30 Kilometer sind das mehrere 100 Kilogramm Abrieb pro Tag. Im Jahr sind es über 100 Tonnen, die in den angrenzenden Boden oder die Gewässer gelangen. Meine Frage nun, ob sich seither in dieser Frage etwas getan hat? Ich bedanke mich beim Regierungsrat für die Beantwortung.

Bucher-Brini: Ich spreche zu 5., Nachwuchsförderung, auf Seite 995. Landesweit wird seit einigen Jahren immer wieder auf den Fachkräftemangel aufmerksam gemacht. Es ist auch im Kanton Graubünden zunehmend spürbar und in einigen Branchen, wie hier im Baubereich, schmerzhaft, da in den nächsten Jahren bei den Infrastrukturbauten gesamtschweizerisch ein grosser Nachhol- und Erneuerungsbedarf besteht. Wie die Regierung zu diesem Kapitel selber schreibt, fehlen Fachkräfte auf allen Stufen. Vom kompetenten Bauingenieur bis hin zum Strassenbauer mit einer Berufslehre. Das Tiefbauamt will deshalb die fachbezogene Aus- und Weiterbildung verstärkt aktiv fördern und das dafür notwendige

attraktive Arbeitsumfeld beibehalten und gezielt verbessern. Auch im Bereich der Lehrlingsausbildung sollen zusätzliche Anstrengungen unternommen werden, um das Ansehen und die Akzeptanz der Lehrberufe im Bauwesen zu fördern. Dazu meine Fragen: Wie konkret geht das Tiefbauamt vor, um die Zielsetzungen zu erreichen? Und zweitens: Ist ein entsprechendes Konzept zur Nachwuchsförderung vorgesehen? Danke für die Antworten.

Jeker: Nur etwas zur Auflockerung: Lärmsanierungen sind für mich mindestens im Moment noch immer selbstverständlich. Aber als eine Person, die sich gerne bewegt, ruhig, aber dafür schnell bewegt, befasse ich mich ernsthaft natürlich auch mit einem Elektrofahrzeug. Und das hört man dann nicht mehr. Ich glaube, Sie verstehen meine Botschaft.

Standespräsident Dermont: Gibt es weitere Wortmeldungen? Dies scheint nicht der Fall zu sein. Dann übergebe ich das Wort Regierungsrat Mario Cavigelli.

Regierungsrat Cavigelli: Grossrat Thöny erkundigt sich, wie es sich mit den Antworten verhalte, die er auf die Anfrage aus dem Jahr 2007 erhalten hat. Dort war der Auftrag betitelt als Abwasseraufbereitung an Autobahnen und Kantonsstrassen. Man könnte es ganz kurz machen und sagen, ja, die Aussagen aus dem Jahr 2007 gelten nach wie vor. Immerhin muss man aber auch feststellen, dass die Zuständigkeit für die Nationalstrassen mittlerweile geändert hat mit dem NFA. Und zwar im Januar 2008 sind sie ins Eigentum und in die Verantwortung des Bundes übergegangen, die A13 und auch die A28. Insofern ist, sagen wir mal, der kritische Strassenabschnitt Nationalstrasse neu in der Verantwortung des Bundes. Mit Blick auf die übrigen Strassenabschnitte, die dann in die kantonale Verantwortung fallen, haben wir nach wie vor den Eindruck, dass die Gewässerschutzbestimmungen korrekt eingehalten werden und dass wir allerdings auch bei jedem Auflageprojekt, das wir neu machen, auch bei jedem grösseren Instandsetzungsprojekt, das wir neu machen, dass wir dort der Abwasserentsorgung spezielles Gewicht beimessen. Wichtig zu wissen ist ja, dass nicht verschmutztes Wasser auch vor Ort gerade wieder versickern können soll und eben verschmutztes Wasser, wenn es einen gewissen Grad an Verschmutzung hat, aufzubereiten ist. Insofern gilt also nach wie vor die Betrachtung, die Bewertung der Wegabschnitte. Die Zuständigkeiten haben sich aber verschoben, nämlich auf dem Abschnitt der Nationalstrasse auf den Bund.
Es ist eine Frage im Raum von Beat Deplazes betreffend Lärmsanierung. Wir haben Ausführungen gemacht auch in der Botschaft zu dieser Aufgabe Lärmsanierung. Es gibt eine eidgenössische Lärmschutzverordnung, die einen Erledigungstermin für die Sanierung von Strassen, die Lärmsanierung von Strassen, vorsieht bis 31. März 2018. Bei uns vielleicht ein bisschen weniger anspruchsvoll, als in städtischen oder in Agglomerationsumgebungen, wo die Aufgabe bisweilen fast als unlösbar scheint. Wir haben aber für uns eben wie gesagt bessere Umstände. Wir haben als erstes einmal via ANU einen generellen Lärmbelastungskataster erstellen lassen. Wir haben dann später auch einen zweiten Kataster erstellen lassen, der auf der Basis einer Verkehrsprognose basiert. Der also berücksichtigt, welche Verkehrsentwicklung wir auf den Strassen erwarten, um dann auch diese Entwicklung vorweg schon einfangen zu können. Die Zielsetzung in der Lärmschutzverordnung ist die, dass man den Zeithorizont von 15 Jahren Verkehrsentwicklung auch abschöpfen können soll mit der Lärmsanierung. Wenn man dann noch berücksichtigt, dass einige Planungszeit hinzukommt, haben wir rein kalkulatorisch einen Zeithorizont von 20 Jahren ab Bemessung der Lärmbelastung ins Visier genommen. Auch wichtig zu wissen, als Vorbemerkung, ist, dass wir Lärmsanierungsarbeiten schon einmal an Hand genommen haben. Und zwar in den 90er-Jahren. Und wir sind zurzeit gewissermassen in der zweiten Phase auf der Basis der neuen Rechtslage. Wenn man das zahlenmässig nimmt, hat man in den 90er-Jahren bereits einmal 61 Lärmsanierungsprojekte an Hauptstrassen und an verkehrsreichen Verbindungsstrassen realisiert, umgesetzt und jetzt bei der zweiten Tranche sind ungefähr gleichviel Gemeinden betroffen, nämlich rund 70 Gemeinden. Jetzt ist es ein bisschen schwierig, hier so eine allgemeine Antwort zu geben. Aber man kann vielleicht noch etwas eingrenzen und sagen, dass 25 Gemeinden auf Kantonsgebiet überhaupt keinen Sanierungsbedarf haben aus der Sicht des Kantons. Das zum Teil, weil sie effektiv keine Lärmproblematik haben, zum Teil aber auch, weil sie an der Nationalstrasse liegen und die Lärmsanierung dort vom Bund gemacht wird. Dann haben wir neun Gemeinden, wo diese Lärmsanierungsaufgabe in Eigenregie wahrgenommen werden will. Das sind die Gemeinden Celerina, Chur, Davos, Domat/Ems, Landquart, Pontresina, Samedan, Silvaplana und St. Moritz. Selbstverständlich können auch die, und das tun sie, auf die fachliche Unterstützung des Kantons zählen, insbesondere des Amtes für Natur und Umwelt, aber auch des Tiefbauamtes. Die übrigen Gemeinden machen das also selber oder erteilen den Auftrag dem Tiefbauamt zur Umsetzung. Bei diesen 70 Gemeinden, die ich erwähnt habe, die jetzt noch Lärmsanierungsprojekte vor sich haben, handelt es sich nicht nur um neue Gemeinden, sondern zum Teil sind dort halt eben auch wieder Gemeinden darunter, die schon in der ersten Tranche zu diesen 61 Projekten gehört haben, die man in den 90er-Jahren gemacht hat. Das hat verschiedene Gründe. Der Hauptgrund ist natürlich die Verkehrsentwicklung und der zweite Hauptgrund sind Gemeindefusionen. Es sind dann halt einfach Lärmsanierungsprojekte bei Gemeinden auf anderen Gebieten, die vorher noch nicht zu diesem Gemeindeperimeter gehört haben. Zahlenmässig, wer ist am meisten betroffen? Wir gehen davon aus, dass etwa 6000 Gebäude an den Hauptstrassen und den übrigen Strassen im Kanton von einer Emissionsgrenzwertüberschreitung belastet sind. Diese Belastungen sind natürlich verteilt auf hauptsächlich Kantonsstrassen, zu 80 Prozent, und zu 20 Prozent auf Gemeindestrassen. Der entscheidende Faktor, um die Belastung messen zu können, ist der durchschnittliche tägliche Verkehr, der DTV, den Sie in der Botschaft im dokumentiert haben in der Beilage 2. Am stärksten belastet vom Grundsatz her sind zwei Typen von Gemein-

den: Gemeinden mit Haupt- und Transitstrassen mit Ortsdurchfahrt, z.B. Ems oder St. Moritz und Gemeinden, die einen Quellverkehr oder einen Zielverkehr haben. Das sind dann die regionalen Zentren in der Regel, aber auch natürlich die Stadt Chur.
Die Frage nach der Nachwuchsförderung von Grossrätin Christina Bucher: Wir haben in verschiedenen Fällen auch schon beim letzten Vierjahresprogramm daran erinnert, dass wir tatsächlich Nachwuchsprobleme haben. Es ist erfreulich, dass sich Frau Bucher, die sich sonst vor allem für den Pflegebereich einsetzt, mit derselben Frage für diese Thematik jetzt hier in einem technischen Bereich auch interessiert. Sie ist aber durchaus vergleichbar. Sie ist einfach weniger vielleicht vorgetragen. Unsere Hauptsorge gilt den effektiven technischen Leadern, den Bauingenieuren, gilt aber auch weiteren Kaderleuten, Bauleitern, Poliere für die Funktion des Strassenmeisters, Tiefbauzeichner. Es deckt eigentlich die ganze Palette ab. Deutlich spüren wir das auch, wenn wir Ausschreibungen machen für Stellen. Es ist zwar viel Interesse da, aber letztlich nicht immer von wirklich schulisch und vom Curriculum her geeigneten Leuten. Und so ist die Frage natürlich schon länger in Bearbeitung bei uns. Wir haben deshalb in den vergangenen Jahren zusätzliche Lehrstellen geschaffen in allen diesen Berufen. Es sind 18 Lehrstellen, die wir derzeit führen. Nicht immer können wir alle besetzen. Auch in unserem Tiefbauamt leider nicht. Wir haben neu auch die Frage geprüft, ob man Praktikanten aufnehmen soll. Also solche, die ein Studium angehen wollen und etwas schnuppern wollen, praktische Erfahrung machen wollen. Der zweite Aspekt ist die Weiterbildung, die wir intern betreiben, extern betreiben, und wo wir unsere Leute insbesondere auf die Übernahme von neuen Funktionen, Kaderfunktionen oder auch Spezialistenfunktionen vorbereiten. Und der dritte Punkt, wo wir uns besonders engagieren, ist, wenn Lehranstalten oder andere Lehrbetriebe irgendwie etwas Spezielles in unserem Perimeter Kanton Graubünden machen, dass wir sie dann auch unterstützen. Und das haben wir gemacht z.B. bei einem Seminar der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften, wo man den Brückenbau thematisiert hat im Safiental. Wir waren präsent bei den TecDays an der Bündner Kantonsschule. Und wir fördern auch einzelne Mitarbeiter ganz speziell bei der Ausbildung zum Bauingenieur an unserer HTW in Chur.

Thöny: Ich möchte die Diskussion nicht verlängern. Aber ich bin noch nicht ganz zufrieden mit der Antwort der Regierung bezüglich des Pneuabriebs und der Abwassersache bei der Autobahn. Natürlich ist mir bewusst, dass der Bund die Verantwortung über die Nationalstrassen hat. Und trotzdem interessiert mich, ob in diesem Bereich der Bund im Bündner Rheintal etwas unternommen hat. Es ist zwar die Strasse, die dem Bund gehört. Aber das umliegende Gelände und die Vorfluter die sind Sache des Kantons oder der Gemeinden. Das interessiert uns. Und deshalb wäre ich schon noch froh, wenn Sie allenfalls jetzt oder dann auch bilateral, wenn Sie es nicht präsent haben, beantworten können, ob der Bund bei der A13 im Bündner Rheintal diesbezüglich weitergemacht hat oder ob wir immer noch auf dem Stand des Jahres 2007 sind.

Regierungsrat Cavigelli: Ich habe versucht in eigener Kompetenz zu sprechen für unsere Strassen, wenn wir Instandsetzungsprojekte machen, Ausbauprojekte machen, dass wir natürlich die Wege, artis Stand heute, machen. Und Sie können ganz fest davon ausgehen, ohne dass ich das jetzt speziell nachgefragt habe, dass an diesen Strassenabschnitten, wo der Bund seither Instandsetzungen gemacht hat oder Spurverlegungen sogar macht, wie das jetzt ja in grossem Masse stattfindet im Raum Untervaz, Trimmis bis nach Chur, dass diese Standards dort eingehalten werden. Ich würde dafür, ohne dass ich es weiss, die Hand ins Feuer legen.

Standespräsident Dermont: Wir fahren fort. Wir sind auf Seite 996, IV. Herr Kommissionspräsident.

Felix (Haldenstein); Kommissionspräsident: Die systematische Zustandserfassung der Strassenzüge erfolgt alle drei Jahre mit einem Spezialfahrzeug und einem messtechnischen Verfahren. Dass die eingesetzten Mittel im Ziel Wirkung erzeugen, lässt sich aus den Darstellungen auf den Seiten 998 und 999 herauslesen. Sowohl bei den Fahrbahnen als auch bei den Kunstbauten nahm der Anteil der Zustandsklassen gut und annehmbar wesentlich zu. Bei den Kunstbauten sind zudem mittlerweile praktisch alle Bauwerke auf ihren Zustand hin untersucht und deren Instandhaltung somit planbar.

Standespräsident Dermont: Weitere Kommissionsmitglieder? Allgemeine Diskussion? Das Wort erhält Grossrat Thöny Andreas.

Thöny: Auch vor einigen Jahren im April 2008 habe ich mich an einer KUVE-Sitzung interessiert für die Folgen von Tausalz. Es zerstört die Kunstbauten, so dass dort viel schneller Unterhaltsarbeiten anfallen. Man hat mir dann geantwortet, dass dieses Prinzip der Selbstzerstörung durch Tausalz nicht durchbrochen werden könne. Aber es wurde mir damals auch gesagt, dass deshalb die Fahrplatten der Brücken bei Sanierungen speziell wasser- und salzdicht erstellt würden. Mich interessiert in diesem Zusammenhang, ob sich seither eine Alternative zu Tausalz ergeben hat oder ob der Kanton aktiv solche Alternativen prüft.

Standespräsident Dermont: Gibt es weitere Wortmeldungen? Nicht der Fall. Herr Regierungsrat, Sie haben das Wort.

Regierungsrat Cavigelli: Die Frage des Tausalzes ist grundsätzlich eine berechtigte Frage. Ist auch eine, die mehr Bewegung hat, als was man vielleicht vermutet. Auch wenn man die klare Antwort auf Ihre Frage bekommt. Man kann es kurz sagen: Tausalzeinsatz ist immer noch das Mass aller Dinge. Es gibt keine Alternative dazu. Aber es gibt auch ein Aber. Es ist natürlich so, dass man beim Einsatz von Tausalz nicht immer den gleichen Einsatz vor Augen hat, dass man versucht, dort Weiterentwicklungen, Optimierungen herzustellen, was

einerseits die Technologie des Salzes anbelangt, andererseits natürlich auch darauf ausgerichtet ist, nach Möglichkeit möglichst wenig Tausalz auszustreuen, konkret effizienter zu werden. Also die Antwort: Keine Alternative zu Tausalz, aber man versucht zu optimieren. Es ist im Übrigen so, dass diese Thematik natürlich nicht nur den Kanton Graubünden betrifft. Bei uns aber die Abschnitte der Nationalstrasse, die ja dann vorgabenseitig auch vom Bund mitbetreut werden und unsere Strassen und dort haben wir eine Philosophie, wo wir uns gegenseitig abstimmen, versuchen zu profitieren von Vorgaben, von eigenen Erfahrungen und letztlich dass wir die Aufgabe, den betrieblichen Unterhalt der Nationalstrassen machen wir ja vom Tiefbauamt im Auftrag des Bundes, dass wir diese Vorgaben erfüllen. Wenn man die Diskussion hier führen will, dann gibt es natürlich verschiedene Möglichkeiten. Es gäbe auch z.B. den Einsatz von Split. Natürlich nicht unbedingt auf der Autobahn oder bei stark befahrenen Strassen. Aber immerhin ist diese Frage doch geklärt worden und auf der Basis einer Studie, die vom Bund in Auftrag gegeben worden ist, hat man festgestellt, dass der Einsatz von Split ökologisch schlechter abschneidet als Salz. Es mag erstaunen, aber ist so, dass der Split danach speziell entsorgt werden muss oder eben zur Wiederaufbereitung gebracht werden muss, bevor er wieder eingesetzt werden kann. Ist also weniger ökologisch, als was man so den Eindruck hätte. Dann gibt es eine weitere Frage, die in diesem Punkt interessiert. Wir setzen so genannte Thermokameras auf den Nationalstrassen und auf den wichtigen Kantonsstrassen ein. Thermokameras, Thermowärme. Man versucht aufzunehmen, welche Temperatur der Strassenkörper und die Umgebung haben, um damit dann direkt gesteuert auch den richtigen Einsatz für das Tausalz respektive das Feuchtsalz zu bestimmen. Das können wir natürlich nicht überall machen. Machen wir aber, wie gesagt, auf den Nationalstrassen, im Auftrag des Bundes sind wir dort tätig, und bei den wichtigen Hauptstrassen. Eine andere Frage, die sich stellt, ist die, ob man Präventivsalz einbringen will oder erst dann Salz einbringen will, wenn dann der Schnee gekehrt ist, vielleicht schon zum Teil festgefahren ist. Auch hier gibt es unterschiedliche, sagen wir mal, Empfehlungen, je nachdem, welche Strasse in welcher Höhenlage mit welchem Verkehrsaufkommen dann letztlich zu räumen ist. Es ist in der Tat dann schlussendlich differenzierter, als was man so schnell meinen könnte. Es hat auch einmal eine Diskussion gegeben über den Safecode. Ein Nebenprodukt aus der Agrarindustrie, wäre etwas Grüneres. Es hat sich aber ergeben, dass die Versprechungen, die Erwartungen, die man an diesen Stoff gebunden hat, dass diese Erwartungen sich nicht erfüllt haben. Zumindest nicht für unsere Höhenlagen. Somit sind wir eigentlich darauf angewiesen, Tausalz oder Feuchtsalz in verschiedener Spezifikation einzubringen, weiterhin, damit einfach möglichst sorgfältig umzugehen.

Standespräsident Dermont: Wir fahren weiter, Seite 1000, V., Strassenbauprogramm. Herr Kommissionspräsident, Sie haben das Wort.

Felix (Haldenstein); Kommissionspräsident: Mit dem Strassenbauprogramm 2017-2020 werden grundsätzlich dieselben Ziele weiterverfolgt, wie schon bei den Vorgängerprogrammen. Im Wesentlichen geht es darum, das heutige Zustandsniveau der Strasseninfrastruktur zumindest beizubehalten und mit gezieltem Ausbau bedarfsgerecht zu verbessern. Die finanzpolitischen Richtwerte zur Spezialfinanzierung der Strassenrechnung hat der Grosse Rat in der Februarsession festgelegt. Ebenso hat er den Finanzplan mit dem mittelfristig vorgesehenen Mitteleinsatz zur Kenntnis genommen. Ich verzichte hier auf weitere Ausführungen. Die Anhänge 6 bis 9 geben detailliert darüber Auskunft, auf welchen Strassenzügen im Zeitraum 2017-2020 Projektplanungen oder Bauausführungen vorgesehen sind. Insgesamt stehen dafür mit rund 767 Millionen Franken leicht mehr finanzielle Mittel zur Verfügung als in der Vorperiode. In der Kommission ergab sich daraus keine Grundsatzdiskussion, deren Erkenntnisse ich hier Ihnen darlegen könnte.

Standespräsident Dermont: Kommissionsmitglieder? Allgemeine Diskussion? Das Wort erhält Grossrätin Florin-Caluori Elita.

Florin-Caluori: Ich spreche zu V., 6.5, Langsamverkehr. Ich danke der Regierung, Regierungsrat Cavigelli, für die Ausführungen bereits beim Eintreten zum Langsamverkehr. Und es freut mich, dass diese Thematik sehr ernst und gut diskutiert wird. Es freut mich aber auch besonders, dass im dritten Bericht des Strassenbauprogramms neu auch der Langsamverkehr aufgenommen wurde. Die Debatte letztes Jahr an der Session in Arosa zeigte deutlich auf, dass der Langsamverkehr eine bedeutende Rolle im Thema des gesamten Verkehrs, auch im Kanton Graubünden, aufnehmen soll. Der Langsamverkehr ist nicht nur Thema der Gemeinden und des Kantons, sondern auch des Bundes. Der Bundesrat hat Ende Januar 2016 die Strategie „Nachhaltige Entwicklung 2016-2019“ verabschiedet. Darin ist neben dem Mobilitätsmanagement in Arealen und beim Wohnen auch die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs als konkrete Massnahme des Aktionsplans des Bundes aufgeführt. Mit dem neuen Massnahmenplan Langsamverkehr werden die Rahmenbedingungen auf Bundesebene verbessert, um den Fuss- und Veloverkehr als dritte Säule des Personenverkehrs zu stärken. Der Plan ist in Entwicklung und wird im Laufe des Jahres 2016 fertiggestellt. Dass es sich für Schweizer Agglomerationen lohnt, sich für eine erfolgreiche Veloverkehrsförderung einzusetzen, zeigen Beispiele aus anderen europäischen Ländern, z.B. aus unseren Nachbarländern. Es lohnt sich aber auch für den Kanton Graubünden, sich mit starker Kraft für den Veloverkehr, für den Langsamverkehr einzusetzen. Der Kanton Graubünden hat dazu noch viel Potenzial. Sei es um den Tourismus zu stärken, sei es Angebote zur Stärkung der Lebensqualität zu fördern, sei es allgemein Freizeitangebote zu verstärken, sei es das Mobilitätsangebot zu erweitern oder sei es den Kanton Graubünden attraktiv mitzugestalten. Auch der Bundesrat teilt die Ansicht, dass der Anteil des Fahrradverkehrs, insbesondere der kurzen Distanzen beim Pendlerverkehr und in der Freizeit, noch bedeutend gesteigert werden

kann, begleitet von einer entsprechenden Verminderung des Energieverbrauchs. Im Rahmen des Aktionsprogramms Energie 2000 sind deshalb verschiedene Projekte zur Förderung des Velofahrens unterstützt worden. Das Programm Energie 2000 befindet sich nun in der Schlussphase. Der Bundesrat geht davon aus, dass die Förderung des Veloverkehrs auch in einem Nachfolgeprogramm einen wichtigen Stellenwert einnehmen wird. Und das sind erfreuliche Meldungen.
Geschätzte Damen und Herren, gemäss dem Bericht Strassenbauprogramm unter 6.5, Langsamverkehr, finden wir als erste Aussage, ich zitiere: „Gemäss kantonalem Strassengesetz sind die Gemeinden für die Planung, den Bau und die Signalisation der Infrastrukturen für den Langsamverkehr zuständig. Die Rolle des Tiefbauamtes beschränkt sich im Wesentlichen auf die fachlich und finanzielle Unterstützung der Gemeinden." Zitat Ende. Ja, das ist richtig. Es freut mich aber auch, dass der Bund aktiv daran mitarbeitet. Die Regierung hat demzufolge erkannt, dass sie den Langsamverkehr tatkräftig unterstützt. Auch mit der Teilrevision des kantonalen Strassengesetzes, welches wir am 1. Januar 2016 in Kraft gesetzt haben, will die Regierung dem Veloalltagsverkehr bezüglich der finanziellen Unterstützung der Gemeinden einen höheren Stellenwert einräumen. Dies sind gute Vorzeichen. So finden wir heute, gerade heute im Bericht auch Projekte, welche den Langsamverkehr betreffen. Graubünden hat diesbezüglich Potenzial. Dazu braucht es den guten Willen der Regierung, das mögliche Potenzial bis zu 100 Prozent voll auszuschöpfen. Es braucht den guten Willen, die Überzeugung und die ganze Unterstützung, Projekte des Langsamverkehrs mit kantonaler Bedeutung mit dem höchst möglichen Betrag zu unterstützen. Zudem braucht es, dass der Begriff „kantonale Bedeutung" im zukünftigen Sachplan grosszügig ausgelegt wird. Für den Kanton Graubünden, bin ich überzeugt, für den Tourismus, für die Lebensqualität und Attraktivität ist es von grossem Nutzen, wenn die Bündner Regierung spürbare Freude mit Effort und zukunftsgerichteten Programmen den Langsamverkehr mit ins Zentrum stellen kann. Ich danke der Regierung, dass der Langsamverkehr einen Platz im dritten Strassenbauprogramm gefunden hat und wünsche einen Sachplan Velo mit Innovation und effektiv grosszügigen Zukunftsperspektiven für unseren Kanton Graubünden. Ich danke auch in diesem Zusammenhang der Regierung und den Verantwortlichen des Departements und des Tiefbauamtes für den Bericht und für ihr Engagement für den Langsamverkehr.

Caluori: Ich möchte auch zu Punkt 5, Langsamverkehr, noch etwas sagen, und zwar betreffend den Lücken im Veloverkehrsnetz und der Finanzierung. In Graubünden haben wir zwei grosse nationale Velorouten, die offiziell signalisiert und gut kommuniziert werden. Die eine ist die so genannte Rhein-Route, die andere die Graubünden-Route. Dazu haben wir vier regionale Velorouten. Die Prättigauer-Route, die Veloroute Val Müstair, die Lukmanier-Route und den Inn-Radweg. Diese sechs genannten Velorouten sind vor allem touristische Veloverbindungen, die aber abschnittsweise auch von den Alltagsvelofahrern häufig befahren werden. Ein Netz ist jedoch nur so gut, wie die Summe seiner Teilstücke. Ohne dem Sachplan Velo vorgreifen zu wollen, ist es bekannt, dass unser Veloverkehrsnetz grössere Lücken aufweist bezüglich Sicherheit und Linienführung. Dies betrifft die Nutzung für den Alltag wie für die Freizeit. Hier ein paar Beispiele: Zum Beispiel der Abschnitt zwischen Thusis und Tiefencastel auf verkehrsreicher Strasse und Tunnel ist gefährlich und nicht attraktiv. Ebenfalls der Abschnitt von Ilanz nach Bonaduz auf der Kantonsstrasse ist ebenfalls mit schnellem, motorisiertem Verkehr belastet. Zudem fehlen die Veloverbindungen zwischen den offiziellen Routen, die ganze Talschaften miteinander verbinden könnten. Zum Beispiel fehlt von Davos Dorf der Anschlussweg über Laret nach Klosters abseits der stark befahrenen Passstrasse über den Wolfgang. Dann fehlt der Anschluss von Davos Platz über die eindrucksvolle Zügenschlucht nach Wiesen und Filisur. Als letztes Beispiel noch ein Beispiel für den Alltagsveloverkehr, wichtiger Abschnitt zwischen Rhäzüns und Rothenbrunnen. Dort müssen sich die Velofahrer auf der engen und stark befahrenen Kantonsstrasse fortbewegen. Es wäre ein Gewinn für den Alltagsverkehr und ein Gewinn für den Freizeitveloverkehr, wenn der Kanton da tatkräftig mithelfen würde.
Nun zur Finanzierung: Nach der Teilrevision des Strassengesetzes hat der Kanton die Pflicht, Radstreifen auf der Kantonsstrasse zu finanzieren und zu unterhalten. Die Radwege können vom Kanton mit Beiträgen zwischen 5 und 50 Prozent der anrechenbaren Kosten unterstützt werden. Die Kosten für die Gemeinden bleiben aber nach wie vor hoch. Es ist leider zu befürchten, dass Radwegprojekte auch in Zukunft in der Schublade verschwinden, weil die Gemeinden diese nicht finanzieren können. Die Regierung kann aber die Beitragssätze angemessen erhöhen, wenn das Interesse des Kantons an der Realisierung einer Anlage überwiegt. Im Sinne einer touristischen Förderung soll die Regierung Beitragssätze für den touristischen und den alltäglichen Veloverkehr von merklich über 50 Prozent sprechen. Dies entspräche der Strategie, wie sie im Regierungsprogramm, im zweiten Leitsatz, formuliert ist. Setzen sie ein positives Signal. Sprechen sie für Alltags- und touristische Projekte in Bezug auf den Langsamverkehr grosszügige Kantonsbeiträge. Setzen sie ein Zeichen von Seiten der Regierung für den Tourismus. Denn Geld für Projekte des Langsamverkehrs ist genügend vorhanden.

Thöny: Ja, zum letzten Mal. Und ich habe auch zu 6.5, Langsamverkehr, eine konkrete Frage. Seit der Landsession in Arosa sind Velowege Bestandteil der Kantonsstrassen. Ich habe nun vernommen, dass dies nur dann der Fall sei, wenn sie Teil der Fahrbahn seien. Sobald ein Grünstreifen dazwischen liege, der aus Sicherheitsgründen Sinn macht, würden sie nicht mehr Teil davon sein, was Folgen auf die Finanzierung durch den Kanton respektive für die Gemeinden hätte. Ist dem so?

Albertin: Bevor wir ganz in die Euphorie des Langsamverkehrs uns stürzen, möchte ich doch nochmals darauf aufmerksam machen auf Seite 999. Auf Seite 999 ist der Zustand der Strassen im Jahre 2014 klar ersichtlich. Unter anderem haben wir in unserem Kanton immer

noch schlechte Strassen und Naturstrassen. Gerade in den peripheren Regionen. Wenn wir betrachten, dass die Naturstrassen immer noch 14 bis 15 Kilometer ausmachen und ein Laufmeter Naturstrassensanierung ganze 3000 Franken kostet, gibt das eine stolze Summe von 42 Millionen Franken. Also, geschätzte Kolleginnen und Kollegen Grossräte, bevor wir allzu viel in unseren wohlverdienten Langsamverkehr investieren, denken Sie auch noch an die peripheren Regionen, die noch immer mit Naturstrassen verbunden sind.

Standespräsident Dermont: Weitere Wortmeldungen? Dies scheint nicht der Fall zu sein. Dann übergebe ich das Wort Regierungsrat Mario Cavigelli.

Regierungsrat Cavigelli: Grundsätzlich habe ich die Debatte bisher so interpretiert, dass man den Langsamverkehr durchaus stärker gewichten möchte in Zukunft und dass man natürlich das aber trotzdem auch richtig einmitten muss. Die Hauptaufgabe im Strassen- und Strassenbauprogramm 2017-2020 wird nach wie vor die Strasse sein, die für den motorisierten Verkehr zur Verfügung steht, sei es der MIV, sei es der öV. Es ist aber auch so, dass sich die Benutzung der Strasse durch Langsamverkehr, insbesondere Fahrräder, natürlich akzentuiert und es einem Bedürfnis entspricht, das sehr gut verstanden werden kann. Wenn man die Bundesoptik nimmt, dann geht es dem Bund im Zusammenhang mit den Agglomerationsprogrammen ja vor allem darum, die Verkehre zu entflechten und letztlich je für sich attraktiv zu machen. Dass man öV-Busspuren z.B. macht neben einer normalen Strasse, dass man Radwege neben einer Strasse macht, die mit motorisierten Fahrzeugen benutzt wird und dass man somit eine grössere Sicherheit, grösseren Komfort hat als Benutzer dieser Wege. Insofern gehört irgendwie der Langsamverkehr halt eben doch zentral dazu, mit einer eigenständigen Gewichtung. Dass dies so ist, zeigt sich auch z.B. auf nationaler Ebene, weil man z.B. eine eidgenössische Veloinitiative lanciert hat, wir werden auch darüber dann noch abstimmen dürfen in der gesamten Schweiz. Ich glaube, da sind wir nicht alleine aufgestellt, wenn wir dem Langsamverkehr ein gewisses Gewicht beimessen möchten.
Ich danke in diesem Sinne für das Votum von Elita Florin, aber auch von Sepp Caluori, und nehme den Warnfinger von Daniel Albertin in dem Sinne zur Kenntnis, dass man die Gewichtung im Strassenbauprogramm richtig gemacht hat. Wenn wir die Aufgabenteilung nehmen, und das ist mir schon noch wichtig zu sagen, dann haben wir diese Aufgabenteilung erst gerade im letzten Jahr so beschlossen, dass also die Verantwortung für den Langsamverkehr, für Plan und Bau, Signalisation, bei den Gemeinden liegen soll. Und ich möchte das auch noch untermauern. Ich bin nicht ganz sicher, hat Kommissionspräsident Andi Felix schon darauf hingewiesen, wie viele Kilometer Strassen respektive Wege wir da im Visier haben? Wir haben z.B. in Graubünden 11 000 Kilometer Wanderwege. Die Strassenkilometerlänge des Kantons beträgt 1400. Also 11 000 Kilometer Wanderwege. Wir haben 4000 Kilometer Mountainbikerouten, 500 Kilometer Radwanderwege, 450 Kilometer Nordic Walking-Routen und 40 Kilometer Skatingrouten. Wir haben also ein kilometermässig riesiges Langsamverkehrsnetz und das ist auch richtig, wenn dieses riesige Netz letztlich frontnah, betroffenheitsnah geregelt, geführt wird. Dass es eine Übersicht braucht über den Perimeter des Kantons Graubünden, habe ich schon erwähnt mit der Sachplanung, mit dem Netzkonzept. Das möchte ich nicht wiederholen. Was aber schon auch wichtig ist, ist, ich habe hingeschaut, da hat Landammann Tarzisi Caviezel genau zugehört, als Sepp Caluori die fehlenden Verbindungen auf dem Gebiet Davos-Klosters moniert hat. Jetzt hört er nicht mehr zu. Nein, er hat auch vorhin nicht zugehört. *Heiterkeit.* Er hat offenbar. Gut, dann hat er es jetzt zum zweiten Mal gehört. Ich gehe davon aus, dass er diesen Hinweis so aufnimmt. Und wir haben auch unterschieden zwischen Langsamverkehrsrouten, die allgemein dem Verkehr, dem Tagesverkehr dienen, und solchen, die dem touristischen Bereich zuzuordnen sind. Und ich gehe mal davon aus, dass die in Davos jetzt diesen angesprochenen touristischen Charakter haben. Und wir können auch die unterstützen. Wir tun das auch. Ich mache das einmal mehr und wir haben Interesse, den Langsamverkehr zu fördern. Ich weiss nicht genau, in welche Richtung das Votum von Sepp Caluori weiter zu interpretieren ist. Aber darauf hinweisen, dass wir auch in Landquart gerade jüngst eine recht teure Strecke mit teuren Mitteln des Kantons unterstützt haben, um dort eine Lücke zu schliessen, dass wir erst gerade jüngst die Sanierung der Galerien 1 und 2 Scopi auf dem Lukmanierpass beschlossen haben und dort speziell gewichtet haben, dass das auch eine bedeutende Veloroute ist und wir dort den Langsamverkehr beispielsweise über der Galerie oberirdisch führen und speziell ausgestalten wollen. Wir sind in diesem Punkt sensibel unterwegs und möchten da die Gemeinden anhalten, in diesem Punkt tätig zu werden, zu bleiben. Wir werden sie unterstützen.
Die Frage von Andreas Thöny kann ich mit Ja beantworten. Wenn ein Grünstreifen zwischen einem Strassenkörper und einem Strassenkörper für Fahrräder ist, dann sprechen wir vom Radweg. Der fällt dann in die alleinige Zuständigkeit und auch in das Eigentum grundsätzlich der Gemeinde. Wird aber natürlich auch finanziell gefördert vom Bund. Während dem der Radstreifen gewissermassen sich so vorstellbar ist, wir haben einen Strassenkörper, haben in der Mitte eine Linie und haben dann am Rand vielleicht auch noch gestrichelt eine Linie, die dann eben aufzeigt, dass dort Veloverkehr fahren kann.

Standespräsident Dermont: Wir fahren weiter. Wir sind auf Seite 1004 bei VI., Schlussbemerkungen. Herr Kommissionspräsident.

Felix (Haldenstein); Kommissionspräsident: Ich habe keine Bemerkungen.

Standespräsident Dermont: Kommissionsmitglieder? Allgemeine Diskussion? Nicht erwünscht. Dann fahren wir fort. Ich habe Ihnen am Anfang gesagt, dass ich bei den Anhängen noch die Möglichkeit gebe, Fragen zu stellen, die dann beantwortet werden. Wir sind beim Anhang 1. Gibt es dazu Fragen? Anhang 2? Anhang 3?

Anhang 4? Anhang 5? Anhang 6? Seite 1017, Anhang 7? Das Wort erhält Grossrat Wieland Martin.

Wieland: Verzeihen Sie, es ging mir etwas zu schnell. Ich habe eine Bemerkung zum Anhang 3. Im Anhang 3 wird die Oberalpstrasse erwähnt. Mit Genugtuung nehme ich zur Kenntnis, dass der Strassenabschnitt zwischen Tamins und Maliens 2017 saniert wird. Ich hoffe sehr, dass diese Abzweigung Tamins West dabei auch sicherer gestaltet wird. Zurzeit fühlt man sich nämlich bei der Abzweigung von Flims her nach Tamins wie auf einer Abschussrampe, vor allem die nachfolgenden Fahrzeuge vermitteln einem ein regelmässig mulmiges Gefühl.
Erlauben Sie mir aber auch einmal, einige Gedanken zur so genannten Umfahrung Tamins zum Thema zu machen. Tamins wird nämlich nicht umfahren, sondern durchfahren. Dabei ist zu betonen, dass bereits beim Bau vor 50 Jahren das Siedlungsgebiet von Tamins sich auf beiden Seiten der Strasse erstreckte. Damals standen drei Varianten zur Diskussion. Die billigste wurde realisiert und wird wohl noch auch einige Jahre ihren Dienst tun müssen. Zum Leidwesen der verkehrsgeplagten Bevölkerung von Tamins, handelt es sich doch in diesem Abschnitt zur zweitmeist befahrenen Kantonsstrasse. Bei der Lärmsanierung mit der Lärmschutzwand vor einigen Jahren wurde die Lärmimmission geringfügig verbessert. Das Dorf wurde aber zusätzlich noch markanter geteilt. Und man kann nicht sagen, dass die Situation, auch die Lärmsituation, nur annährend akzeptabel ist. Die Attraktivität von Tamins ist durch diese Durchfahrungsstrasse eingeschränkt. Dies widerspiegelt sich auch z.B. in den Landpreisen. Sie gehören zu den tiefsten in der Region Imboden. Es ist mir vollkommen bewusst, dass es nicht einfach ist, diese komplexe Linienführung mit dem Verkehrsknotenpunkt Reichenau, dem Rhein und der RhB zu verbessern. Aber nehmen Sie bitte, verehrter Herr Regierungsrat, in Ihren langfristigen Überlegungen zur Kenntnis, dass die Bevölkerung von Tamins unter der jetzigen Situation leidet und hofft, dass in ferner Zukunft eine Verbesserung Wirklichkeit wird. Als Wunsch und Anregung, die Situation mindestens kurzfristig zu verbessern, wäre beispielsweise eine Temporeduktion auf 60 Kilometer ab der Vialbrücke bis und mit Lavoibrücke eine praktikable und sicher auch aus Sicht der Verkehrssicherheit zu begrüssende Massnahme. Die Fahrzeit würde sich lediglich um zirka 20 Sekunden verlängern, die Emissionen auf das durchfahrtsübliche Niveau gesenkt werden. Denn es handelt sich wirklich um eine Ortsdurchfahrt und nicht um eine Umfahrung und wird von der Bevölkerung auch als solche wahrgenommen. Einzig hin und wieder stattfindende Geschwindigkeitskontrollen verhindern, dass die Strecke noch mehr zur Rennstrecke wird. Regierungsrat Cavigelli, ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie und mit Ihnen das Tiefbauamt meine Worte ins Langzeitgedächtnis aufnehmen und ich bitte Sie, die Anregung mit der Temporeduktion an den Polizeidirektor weiterzuleiten. Die Taminser Bevölkerung wird es Ihnen danken.

Dudli: Die Strategie unserer wirtschaftlichen Entwicklung basiert, und das haben wir hier in diesem Saal mehrmals besprochen, auf der Förderung und Bildung von regionalen Zentren sowie der Stärkung der Destinationen. Gleichzeitig sagen wir auch, die wirtschaftliche Entwicklung ist stark abhängig von der Erschliessung. Wenn man das zusammenfasst, dann heisst doch, dass in erster Priorität wir die regionalen Zentren und die Destinationen gut erschliessen müssen. In zweiter Priorität von diesen regionalen Zentren und Destinationen aus sternförmig die Regionen, so dass diese wirtschaftliche Entwicklung in den Regionen stattfinden kann. Wir haben heute eine ausgezeichnete Verbindung nach Klosters Davos. Wir haben diese Entwicklung begonnen, noch bevor sie Nationalstrasse geworden ist. Wir haben einen Vereinatunnel, hat die Entwicklung im Unterengadin massgebend beeinflusst. Wir haben die Destination Flims Laax Falera bestens erschlossen. Umfahrung Trin, Umfahrung Flims. Ilanz, da fehlt noch ein Stückchen. Wir haben die Lenzerheide in den letzten Jahren gut erschlossen, wenn man auch die Topografie miteinrechnet. Auch Arosa ist auf dem Weg. Bahntechnisch wie strassenseitig. Unsere Region, die die wertschöpfendste bis jetzt gewesen ist, als Nettozahler nach den Wirtschaftsberichten, ist das Oberengadin. Die Julierstrasse ins Oberengadin ist die einzige mir bekannte Strasse, sage ich sogar in der Schweiz, sicher in der Deutschschweiz, wo der Verkehrsstrom fliessen muss in so ein Wirtschaftszentrum, wo zwei Einbahnengpässe hat. Zwei Einbahnstrassenengpässe auf einer Hauptachse. Ich rede von Bivio und Mulegns. Da nützt Ihnen nicht viel, wenn Sie vor und nach diesen Engpässen die Strasse ausbauen. Das ist wie ein Gartenschlauch. Wenn Sie zwei Gartenschläuche zusammenbinden und das Reduzierventil in der Mitte haben, dann funktioniert es nicht. Kommt nicht mehr Wasser. Das ist so. Und darum, Herr Regierungsrat, mir fehlt in dieser Zeitspanne bis 2020 eine Projektierung dieser Umfahrungen. Denn Sie haben vorher selber gesagt, und das ist optimistisch gesagt, sieben Jahre. Ich sage, solche Umfahrungen, bis man sie anfangen kann zu bauen, brauchen heute durchschnittlich zehn Jahre. Jetzt können wir warten und das später machen. Vielleicht ist die Umklassierung der Julierstrasse in eine Nationalstrasse hilfreich. Aber es vergehen auch wieder, ich sage eins, zwei, drei Jahre. Und dann nochmals zehn Jahre. Und dann müssen wir dann noch Bern klarmachen, und ich rede aus Erfahrung mit Prättigau, wieder Nationalstrasse, müssen wir noch klarmachen, dass diese zwei Projekte dann wichtig sind für den Kanton. Da muss denn der Regierungsrat nach Bern gehen und zeigen, wo Mulegns liegt. Es ist da nicht mehr Geld vorhanden. Die Bedürfnisse in der ganzen Schweiz sind ebenso da. Mir geht es darum, dass man solche Planungen, die von grosser wirtschaftlicher Bedeutung sind, vorwärts treibt und wenn sie vorläufig nur Schubladenprojekte sind. Sie brauchen Zeit und wir müssen bereit sein, wenn wir das Geld haben. Weil es für uns wirtschaftlich wichtig ist. Deshalb wäre ich froh, wenn diese Planung, nur die Planung in Angriff genommen wird, dass das in den Schubladen vorhanden ist. Also ich würde dann auch sagen, wenn Sie dann schlussendlich, aber das ist nicht der Hauptgrund, auf Olympia 2026 hindenken, dann sind dann solche Verbindungen auch sehr wichtig.

Standespräsident Dermont: Das Wort erhält Regierungsrat Cavigelli.

Regierungsrat Cavigelli: Ich danke für das Wort und nehme gerade als erstes zur letzten Frage Stellung. Grossrat Dudli moniert zu Recht, dass wir im Strassenabschnitt Thusis-Tiefencastel-Silvaplana zwei Engpässe haben, vor allem Mulegns und Bivio. Wir haben uns mit diesen Engpässen auch zu Zeiten, als nicht absehbar war, ob diese Julierstrecke dann irgendwie mal Nationalstrasse werden könnte, auseinandergesetzt. Es bestehen auch Vorstellungen, ziemlich klare Vorstellungen, wie man die Problematik lösen könnte. Sie wäre unterschiedlich lösbar in Mulegns als in Bivio. Ich möchte darauf nicht weiter eingehen, ausser darauf hindeuten, wie wir die Aufgabe in Bivio lösen würden. Man hat dort einmal die Machbarkeit von Umfahrungen geprüft und ist dann zum Schluss gekommen, dass die einzig sinnvolle eigentlich ein Tunnel wäre mit geschätzten Anlagekosten von grösser als 100 Millionen Franken. Mulegns liesse sich sicherlich anders lösen.
Dann zweite Vorbemerkung: Wir haben natürlich auf der Strecke nicht nichts gemacht. Die Julierstrecke, das dürften die Engadiner für sich reklamieren, hat vor allem auf der Nordrampe des Julierpasses einen sehr guten Ausbaustandart bekommen verglichen mit früher. Man hat dies auch sehr sorgfältig gemacht, indem man auch Umweltbaubegleitung dort eingesetzt hat und dieses Projekt ist ein riesen Projekt gewesen und ist jetzt auch ein Vorzeigeprojekt geworden, wie man im alpinen Raum eine Strasse eben gut in das Gelände einfügen kann. Und wir haben für die Engadiner ja schon auch noch andere Projekte in der Pipeline, die von den Engadiner gewünscht werden. Also Wintersicherheit Sils-Maloja. Wir haben die Malojakehren in der Pipeline und das sind dann von den Investitionsvolumina riesige Projekte, die auf Abschnitten dann allerdings realisiert werden sollen, so sie dann auch realisiert werden, auf Abschnitten liegen, die Kantonsstrasse sind und Kantonsstrasse bleiben. Jetzt mit Blick auf den Abschnitt Thusis-Tiefencastel-Silvaplana wissen wir ja alle spätestens seit der Vignettenabstimmung, dass dieser Strassenabschnitt zur so genannten Netzerweiterung des Bundes gehört. Netzerweiterung bedeutet, dass man diesen Strassenabschnitt zur Nationalstrasse dritter Kategorie aufwerten möchte, somit die Verantwortung, Aufgabenzuständigkeit auf den Bund übertragen werden. Wir haben uns kräftig dafür auch eingesetzt zusammen mit den übrigen Baudirektoren auch, dass man Klarheit bekommt, wie man mit diesen Strecken jetzt umgehen soll, die da in diesem Netzerweiterungsbeschluss stehen. Sie stehen ja eigentlich fest in einem Gesetz. Und in einem anderen Gesetz, wo sie finanziert werden sollen, steht die Finanzierung noch nicht. Und man ist so gewissermassen in einer gelähmten Situation gewesen. Mittlerweile könnte es eine Lösung geben. Es zeichnet sich ab, dass dieser Netzerweiterungsbeschluss, also diese zusätzlichen neuen Nationalstrassenkilometer in den NAF, in den Fonds für die Nationalstrassen und die Agglomerationen, integriert wird. Allerdings sollte der NAF dann für sich genommen am 1.1.2018 in Kraft treten und der NEP, diese zusätzliche Nationalstrassenregelungen, sollten dann auf den 1.1.2020 in Kraft treten. So haben wir also eine Zwischenperiode und wir müssen uns fragen, was wir da tun. Grossrat Dudli sagt, wir sollten vielleicht prüfen, ob wir Projekte ausarbeiten sollten, schubladenfertig, und die dann dem Bund übergeben. Wäre eine gute Idee, wenn der Bund sie übernähme. Das tut er nicht. Die zweite Frage ist, wollen wir vielleicht nicht doch da und dort schon etwas machen, weil wir nicht wissen, wann unsere Wünsche dann letztlich berücksichtigt werden? Grossrat Dudli hat darauf hingewiesen, dass es dann letztlich halt einen Wettbewerb geben wird für alle grossen Projekte und wir da mit unserem Abschnitt konkurrieren, vielleicht mit Ausbauvorhaben im Jura oder im Wallis oder irgendwo im Mittelland. Aber diese Frage haben wir auch gewichtet, behandelt und haben uns entschieden, dass wir noch grössere Probleme haben, als in Mulegns und in Bivio beim Ronastutz. Wir haben dort einen Strassenabschnitt, der in sehr sehr schlechtem Zustand ist mit diesen Lehnenbrücken/Stützmauern. Auch die Strassenführung ist höchst unideal, ist auch zum Teil sehr eng, viel länger auch noch, grenzt an Strassenabschnitte, die schon ausgebaut worden sind und wir haben uns deshalb entschieden, den Ronastutz zu sanieren und dies zu tun, auch wenn wir wissen, dass in absehbarer Zeit dieser Streckenabschnitt dann Bundesstrasse werden wird. Die Investitionen dort, ich weiss es nicht auswendig, aber sie dürften bei über 20 Millionen Franken liegen, für dieses Instandsetzungsprojekt Ronastutz, und somit haben wir dort schon erheblich Mittel eingesetzt, im Übrigen aus Sicherheitsgründen, weniger aus Kapazitätsgründen. Ich hoffe, dass diese Ausführungen so wenigstens halb befriedigen.
Die Anregung von Grossrat Wieland nehme ich einmal so auf. Es ist ja letztlich tatsächlich so, dass Tamins halt früh ein Projekt bekommen hat, wo man gemeint hat, man würde besser gestellt. Das ist sicher auch passiert mit dem heutigen Verkehrsaufkommen, das im Übrigen viermal so gross ist wie der Julierpass. Die Situation ist natürlich nicht ganz befriedigend. Ich kenne den Stand der Lärmsanierungsfrage dort nicht. Es ist sicherlich eine Möglichkeit, dass man Geschwindigkeiten beschränkt. Es ist eine betriebliche Massnahme. Vielleicht gibt es auch noch bauliche Massnahmen, Belag oder noch verbesserte Lärmschutzwände, -wälle, was auch immer. Ich nehme die Frage einmal so auf, habe Verständnis dafür. Jetzt weiss ich nicht mehr, irgendwie war noch eine andere Frage. Wer noch? Ist erledigt?

Standespräsident Dermont: Nach dem Mittagessen. Sie haben gemerkt, ich wollte das eigentlich abschliessen, aber da wir Gäste haben, lasse ich sie nicht länger warten und ich möchte nicht, dass Kolleginnen und Kollegen aus Zeitnot nicht reden. Darum unterbreche ich hier die Debatte und wir sehen uns um 14.00 Uhr wieder. Guten Appetit, buon appetito, bien appetit.

Schluss der Sitzung: 12.15 Uhr

Es sind keine Vorstösse eingegangen.

Für die Genehmigung des Protokolls
durch die Redaktionskommission:
Der Standespräsident: Vitus Dermont
Der Protokollführer: Patrick Barandun