



Botschaft der Regierung an den Grossen Rat

Heft Nr. 14/2015 – 2016

Inhalt	Seite
17. Bericht zum Strassenbau und Strassenbau- programm 2017–2020	985

Inhaltsverzeichnis

	Seite
I. Ausgangslage	985
II. Rückblick Strassenbauprogramm 2013–2016	985
1. Allgemeines	985
2. Neu- und Ausbau Kantonsstrassen	985
2.1 Finanzieller Mitteleinsatz	985
2.2 Erfüllung der Projektvorgaben	986
3. Baulicher Unterhalt Kantonsstrassen	987
3.1 Finanzieller Mitteleinsatz	987
3.2 Erfüllung der Projektvorgaben	987
4. Werkhöfe und Stützpunkte	987
5. Langsamverkehr	988
III. Rahmenbedingungen	988
1. Gesetzesanpassungen	988
2. Organisation	989
3. Verhältnis Bund – Kanton	989
4. Spezielle Aspekte	990
4.1 Strassenbau aus Sicht des Verkehrsteilnehmers	990
4.2 Naturgefahren	991
4.3 Umweltschutz	992
4.4 Verkehrssicherheit	992
4.5 Lärmsanierungen	992
4.6 Verkehrsentwicklung	993
5. Nachwuchsförderung	995
IV. Ist-Zustand der Infrastruktur	996
1. Umfang Strassennetz	996
2. Ausbaustandards	997
3. Ist-Zustand Fahrbahnen	998
4. Ist-Zustand Kunstbauten	999
V. Strassenbauprogramm 2017–2020	1000
1. Vorbemerkungen	1000
2. Finanzpolitische Richtwerte	1000
3. Übersicht der Finanzströme	1000
4. Finanzieller Mitteleinsatz	1001
5. Vorbehalte	1001
6. Programm	1002
6.1 Ausbau Hauptstrassen	1002
6.2 Ausbau Verbindungsstrassen	1002
6.3 Baulicher Unterhalt Kantonsstrassen	1002
6.4 Werkhöfe und Stützpunkte	1003
6.5 Langsamverkehr	1003
VI. Schlussbemerkungen	1004
VII. Anträge	1004
VIII. Anhang	1005
Anhang 1: Erfüllungsgrad Strassenbauprogramm 2013–2016	1005
Anhang 2: Stand Projekte Ausbau Hauptstrassen Programm 2013–2016	1006
Anhang 3: Stand Projekte Ausbau Verbindungsstrassen Programm 2013–2016	1008
Anhang 4: Stand zulässige Höchstgewichte	1011
Anhang 5: Abtretungen Kantonsstrassen seit 1. Januar 2012	1012
Anhang 6: Projekte Ausbau Hauptstrassen Programm 2017–2020	1013
Anhang 7: Projekte Ausbau Verbindungsstrassen Programm 2017–2020	1017
Anhang 8: Baulicher Unterhalt Kantonsstrassen Programm 2017–2020	1021
Anhang 9: Erhöhung der zulässigen Höchstgewichte per Ende 2020	1022

IX. Beilagenverzeichnis	1023
Beilage 1: Bezirkseinteilung und Strassenlängen	1024
Beilage 2: Durchschnittliche tägliche Verkehrsfrequenzen 2013 (DTV)	1025
Beilage 3: Projektierungsvorgabe Fahrbahnbreiten Kantonsstrassen	1026
Beilage 4: Zulässige Fahrzeugbreiten und Höhenbeschränkungen	1027
Beilage 5: Zulässige Fahrzeuggewichte	1028
Beilage 6: Finanzierungsstruktur im TBA Graubünden in Mio. Franken	1029

Botschaft der Regierung an den Grossen Rat

17.

Bericht zum Strassenbau und Strassenbauprogramm 2017–2020

Chur, 12. Januar 2016

Sehr geehrter Herr Landespräsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen hiermit den Bericht zum Strassenbau und Strassenbauprogramm 2017–2020.

I. Ausgangslage

Die Regierung unterbreitete dem Grossen Rat im April 2012 den 2. Bericht zum Strassenbau und Strassenbauprogramm zur Kenntnisnahme. Dieses Programm umfasst die Jahre 2013 bis 2016 und befindet sich in der Endphase der Umsetzung.

Der hier unterbreitete 3. Bericht zum Strassenbau und Strassenbauprogramm umfasst wie der ihm vorausgehende 2. Bericht eine Periode von vier Jahren, beginnend am 1. Januar 2017 und endend am 31. Dezember 2020. Er enthält wiederum, abgestimmt auf das entsprechende Regierungsprogramm und unter Berücksichtigung der im Finanzplan vorgesehenen Mittel, eine Auflistung der konkret vorgesehenen Projekte. Zusätzlich werden der Bereich Langsamverkehr sowie die Bauvorhaben für Werkhöfe und Stützpunkte neu ins Programm aufgenommen.

II. Rückblick Strassenbauprogramm 2013–2016

1. Allgemeines

Die ersten drei Jahre der Programmperiode wurden geprägt durch das Unwetterereignis in der Val Parghera zwischen Chur und Domat/Ems sowie durch immer zahlreicher werdende Projekteinsparungen sowie Beschwerden gegen Projektgenehmigungen und Arbeitsvergaben. Die dadurch entstandene zeitliche Verzögerung bei der Umsetzung der davon betroffenen Projekte konnte aufgrund der beschränkten internen und externen Ressourcen nur teilweise wieder kompensiert werden. Dementsprechend schwierig war es, die in der Programmperiode zur Verfügung stehenden Finanzmittel vollumfänglich ausschöpfen zu können.

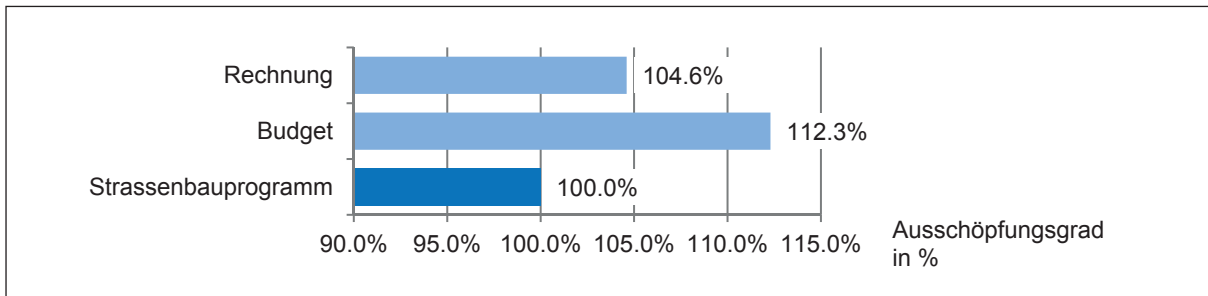
2. Neu- und Ausbau Kantonsstrassen

2.1 Finanzieller Mitteleinsatz

Gegenüber den Vorgaben im Strassenbauprogramm 2013–2016 standen mit den jährlichen Budgets 12.3% mehr finanzielle Mittel zur Verfügung. Allerdings konnten diese Mittel nicht vollumfänglich ausgeschöpft werden (für die Jahre 2015/2016 ist eine Abschätzung erfolgt). Ab-

weichungen ergaben sich insbesondere durch Projekteinsparungen und Beschwerden gegen Arbeitsvergaben. Weiter führten auch personelle Engpässe bei der Projektausarbeitung zu Verzögerungen (Details siehe **Anhang 1**).

Ausschöpfung der zur Verfügung stehenden Finanzmittel für den Neu- und Ausbau der Kantonsstrassen (Basis: Strassenbauprogramm 2013–2016):

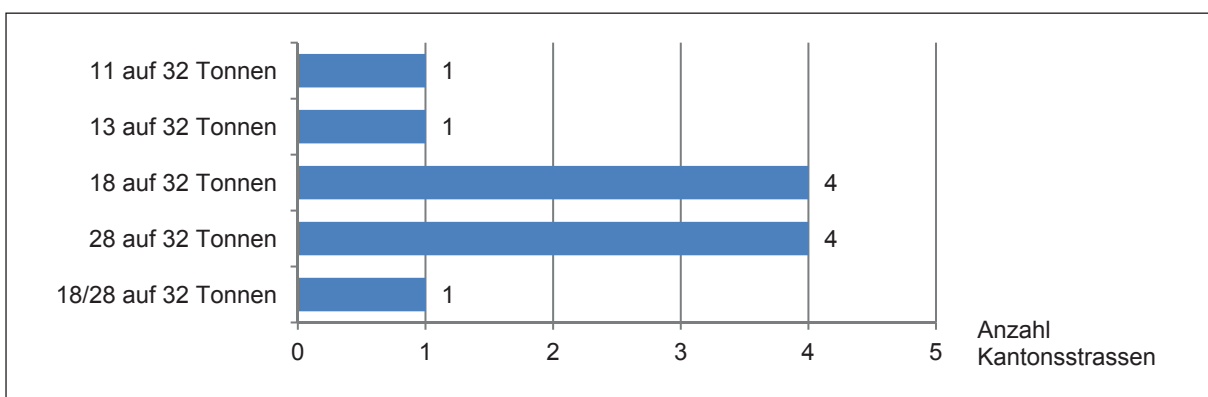


2.2 Erfüllung der Projektvorgaben

Entsprechend dem Einsatz der finanziellen Mittel präsentiert sich auch die Umsetzung der Projektvorgaben. Innerhalb der Programmperiode kam es zudem zu zeitlichen Verschiebungen, welche sich aber bisher nur unwesentlich auf das Gesamtergebnis auswirken (Details siehe **Anhang 2 und 3**).

Im Nachgang zu den Neu- und Ausbautvorhaben konnten auf diversen Kantonsstrassenabschnitten die gesetzlich maximal zulässigen Höchstgewichte erhöht werden (Details siehe **Anhang 4**).

Anzahl Kantonsstrassen mit Erhöhung des zulässigen Höchstgewichtes:

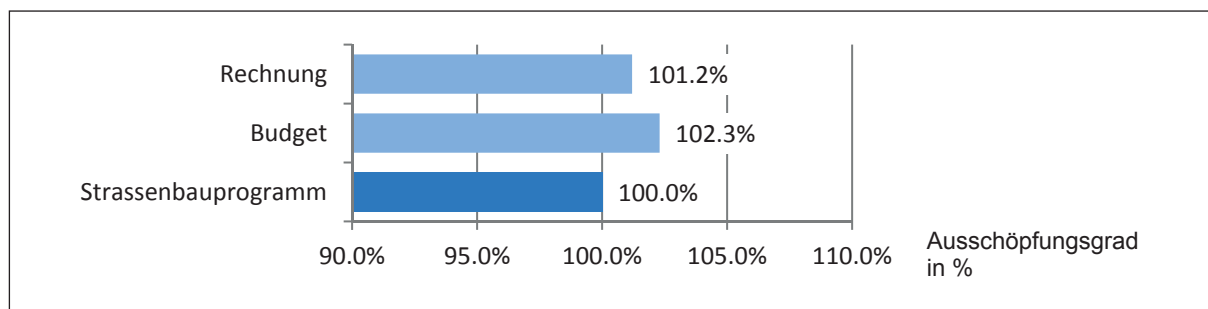


3. Baulicher Unterhalt Kantonsstrassen

3.1 Finanzieller Mitteleinsatz

Beim baulichen Unterhalt standen gegenüber den Programmvorgaben 2013–2016 mit den jährlichen Budgets ebenfalls mehr finanzielle Mittel (+ 2.3%) zur Verfügung. Diese Mittel konnten fast vollständig ausgeschöpft werden (Details siehe **Anhang 1**; für die Jahre 2015/2016 ist eine Abschätzung erfolgt).

Ausschöpfung der zur Verfügung stehenden Finanzmittel im baulichen Unterhalt der Kantonsstrassen (Basis: Strassenbauprogramm 2013–2016):



3.2 Erfüllung der Projektvorgaben

Die mit dem Strassenbauprogramm 2013–2016 gemachten Projektvorgaben konnten in den vergangenen drei Jahren der Programmperiode weitestgehend umgesetzt werden.

4. Werkhöfe und Stützpunkte

In den vergangenen Jahren konnten mehrere Stützpunkte neu erstellt oder umfassend saniert werden.

Bezeichnung/Standort Gebäude	Ausführungsjahr		Kosten (Mio. Fr.)
	Neubau	Erneuerung	
Stützpunkt Surava		2010–2011	1.26
Stützpunkt Julier (La Veduta)		2011–2012	3.30
Stützpunkt St. Peter	2012–2013		3.50
Stützpunkt Valchava		2014	0.72
Stützpunkt Samnaun	2015–2016		5.73
Stützpunkt Buffalora		2015–2016	0.65
Stützpunkt Wolfgang		2015–2016	2.30

5. Langsamverkehr

Gemäss kantonalem Strassengesetz projektieren, planen und unterhalten die Gemeinden die Infrastrukturen des Langsamverkehrs, welche im Wesentlichen aus den Wander- und Velowegen sowie den Mountainbike-Routen bestehen. Als kantonale Fachstelle ist das Tiefbauamt Graubünden für den Langsamverkehr verantwortlich. Es koordiniert die verschiedenen Vorhaben im Kanton, leitet die kantonalen Projekte, führt die Netze des Langsamverkehrs und ist Anlaufstelle für Beitragsgesuche und für die fachliche Beratung.

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme beteiligt sich der Bund finanziell an den Infrastrukturausbauten für den Langsamverkehr gemäss dem im Jahr 2009 genehmigten Massnahmenkonzept für die Agglomeration Chur. Der regionale Richtplan Langsamverkehr setzt den behördenverbindlichen Rahmen für dessen Umsetzung. Der Kanton unterstützt die verschiedenen Massnahmen der Gemeinden mit einem Gesamtvolumen von rund 16 Mio. Franken und einem Bundesbeitragssatz von 40%. Projekte im Umfang von 4.3 Mio. Franken wurden bereits realisiert und mit dem Bund abgerechnet. Verschiedene Massnahmen sind noch in der Ausführung. Das Agglomerationsprogramm 2. Generation wurde vom Bund anfangs 2015 ebenfalls mit einem Beitragssatz von 40% genehmigt. Für den Langsamverkehr sind verschiedene Projekte mit Gesamtkosten von 17.1 Mio. Franken vorgesehen.

Die touristischen Aspekte des Velofahrens resp. Mountainbikens wurden mit dem Projekt graubündenBIKE in den Jahren 2010–2015 in enger Zusammenarbeit mit den touristischen Leistungsträgern nachhaltig gefördert und weiterentwickelt mit dem Ziel, die Wertschöpfung zu erhöhen und langfristig zu sichern. Finanziert wurde das Projekt mit Mitteln der Neuen Regionalpolitik des Bundes (NRP) und des Kantons sowie der Stiftung für Innovation, Entwicklung und Forschung Graubünden.

III. Rahmenbedingungen

1. Gesetzesanpassungen

Das kantonale Strassengesetz (StrG) wurde seit dem Inkrafttreten am 1. Januar 2006 nur punktuell infolge anderer Gesetzesrevisionen geändert. Mit der Teilrevision, welche auf den 1. Januar 2016 in Kraft trat, soll künftig insbesondere die Verfahrenskoordination verbessert werden. In Anlehnung an andere kantonale Genehmigungsverfahren wird die Regierung neu ermächtigt, im Rahmen der Genehmigung eines Strassenprojektes gleichzeitig auch über die Erteilung weiterer Bewilligungen zu entscheiden. Optimiert wird zudem die Regelung hinsichtlich der Strassensignalisation. Künftig bildet nicht nur die Signalisation auf Kantonsstrassen Aufgabe des Kantons, sondern auch jene von Fussgänger- und Radstreifen. Als weitere Neuerung wird die seit Jahren geltende Praxis bezüglich der Bewilligungspflicht von Bauten und Anlagen Dritter im Bereich der Kantonsstrassen gesetzlich verankert. Die Teilrevision berücksichtigt schliesslich auch verschiedene Anliegen, welche im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens geäussert wurden. So soll etwa der Langsamverkehr stärker gewichtet werden, indem Radstreifen zum Bestandteil der Kantonsstrasse erklärt werden. Im Weiteren wird die Verantwortung für die Sicherheitsholzerei und die Gehölzpflege entlang von Kantonsstrassen künftig dem Tiefbauamt übertragen.

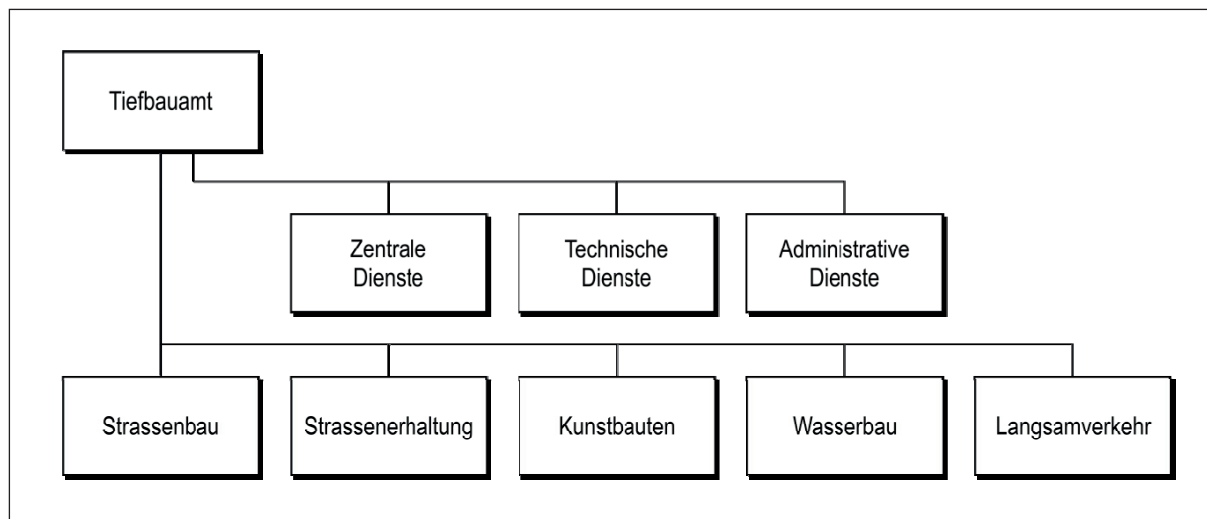
Die bereits in der FA-Reform vorgesehenen Änderungen des Strassengesetzes, welche ebenfalls auf den 1. Januar 2016 in Kraft traten, sind für den Kanton und die Gemeinden mit finanziellen Auswirkungen verbunden. Dies gilt vorab für die wegfallenden Beitragszahlungen an Beläge und Gehwege. Weiter wird die Höhe der Kantonsbeiträge auf maximal 50% der anrechenbaren Kosten beschränkt, wobei die finanzielle Leistungsfähigkeit der Gemeinden künftig als Kriterium entfällt.

2. Organisation

Die bisherige Organisation des Tiefbauamtes wurde vor mehr als dreissig Jahren in den Grundzügen gebildet und in einzelnen Bereichen den jeweils aktuellen Gegebenheiten angepasst. Unter der neuen Leitung des Tiefbauamtes wurde die Organisation gesamtheitlich und zukunftsorientiert überprüft und neu abgestimmt.

Neu sind drei Stabsbereiche und fünf Abteilungen für die Erfüllung der umfangreichen und anspruchsvollen Aufgaben zuständig.

Organigramm Tiefbauamt (ab 1. April 2015):



Als Tourismuskanton hat Graubünden unter anderem ein grosses Interesse an einer optimalen Infrastruktur für den Langsamverkehr. Mit der gestiegenen Erwartungshaltung und der zukünftig noch steigenden Bedeutung dieses Bereiches wird der Langsamverkehr neu als eigene Abteilung im Tiefbauamt geführt.

Der Rechtsdienst des Tiefbauamtes wurde per 1. Juni 2015 im Sekretariat des Bau-, Verkehrs- und Forstdepartements (BVFD) integriert. Somit erfolgt die juristische Betreuung, wie heute schon bei den anderen Dienststellen des BVFD, durch das vorgesetzte Departement.

3. Verhältnis Bund – Kanton

Seit der Einführung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) auf den 1. Januar 2008 liegen die Verantwortung und das Eigentum an den Nationalstrassen N13 und N28 im Kanton Graubünden beim Bund. Dieser ist allein zuständig für den Ausbau, den baulichen Unterhalt sowie den Betrieb des Nationalstrassennetzes.

Die Ausführung des betrieblichen und des projektfreien baulichen Unterhalts der Nationalstrassen N13 und N28 hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) mittels einer Leistungsvereinbarung ab 1. Januar 2008 der Gebietseinheit V (Kanton Graubünden) übertragen. Davon ausgenommen ist der Abschnitt zwischen der Ein- und Ausfahrt Roveredo bis zur Kantongrenze Tessin. Im Weiteren übernimmt die Gebietseinheit V im Auftrag des ASTRA Arbeiten (temporäre Baustellensignalisationen etc.) im Zusammenhang mit Erhaltungs- und Ausbauprojekten der Nationalstrassen N13 und N28. Die Abrechnung dieser Aufträge erfolgt nach effektivem Aufwand.

Der Bund konnte nach dem Nein zur Preiserhöhung für die Autobahnvignette im Jahr 2013 den Netzerweiterungsbeschluss (NEB) nicht wie geplant umsetzen. Die im NEB enthaltene Schin- und Julierstrasse zwischen Thusis und Silvaplana konnte deshalb nicht ins Nationalstrassennetz des Bundes übernommen werden. Um die Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomera-

tionsverkehrs langfristig zu sichern, hat der Bundesrat beschlossen, auf Verfassungsstufe einen unbefristeten Fonds (Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds; NAF) zu schaffen. Auch in der Botschaft zur NAF-Vorlage war die Umsetzung des NEB nicht integriert. Im Rahmen der Beratung der NAF-Vorlage hat der Ständerat in der Herbstsession 2015 nunmehr aber seine Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen beauftragt, den NEB in die NAF-Vorlage zu integrieren sowie die Finanzierung vertieft abzuklären und sicherzustellen. Somit ist derzeit weiterhin ungewiss, ob, wie und wann der NEB umgesetzt wird.

Für den Kanton Graubünden bedeutet dies, dass die Schin- und Julierstrasse zwischen Thusis und Silvaplana voraussichtlich auch während der Dauer des Strassenbauprogramms 2017–2020 in dessen Eigentum verbleiben wird.

Für die Fertigstellung der im Auftrag des Bundes durch den Kanton auszuführenden Umfahrung Küblis (Nationalstrasse N28) stehen genügend finanzielle Mittel zur Verfügung. Die Umfahrung kann planmässig im Jahr 2016 dem Verkehr übergeben werden.

Die Gewährleistung der Schadenwehr entlang den Nationalstrassen bildet auch nach dem Inkrafttreten der NFA weiterhin eine hoheitliche Aufgabe der Kantone. In Abweichung von dieser Zuständigkeitsregelung hat der Bund für die Nationalstrassenabschnitte im Bereich des San Bernardino-Tunnels und des Gotthard-Strassentunnels beschlossen, bundeseigene Schadenwehren zu führen.

Da die Schadenwehraufgaben nicht zu den Kernkompetenzen des ASTRA zählen, hat dieses die Aufgaben im Bereich des San Bernardino-Tunnels mittels einer separaten Leistungsvereinbarung ab 1. Januar 2008 an den Kanton Graubünden (Tiefbauamt) übertragen.

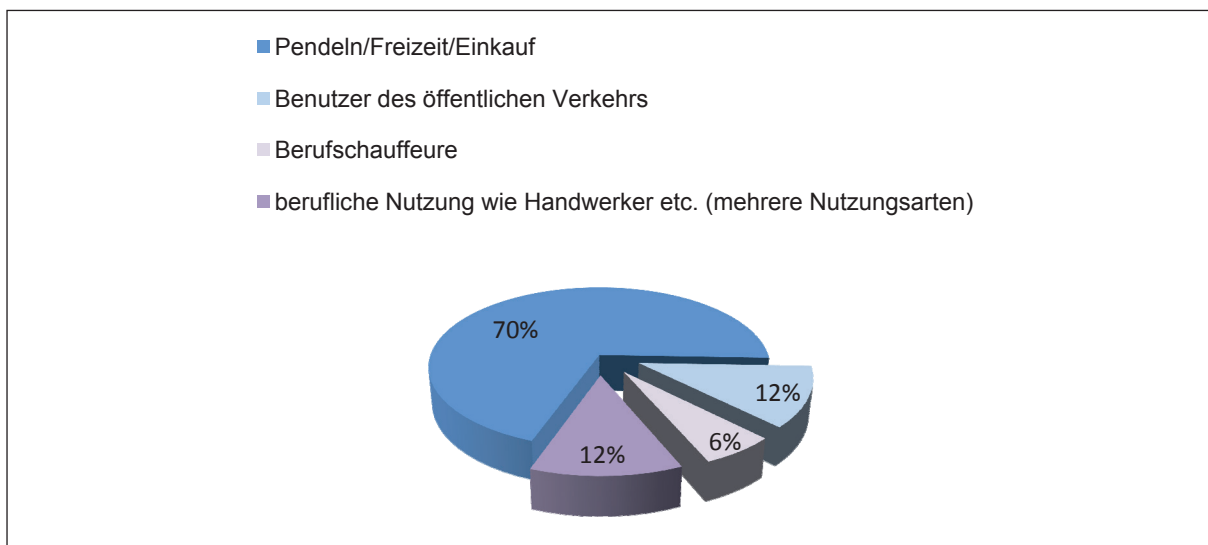
4. Spezielle Aspekte

4.1 Strassenbau aus Sicht des Verkehrsteilnehmers

Um eine breit abgestützte Beurteilung seiner Tätigkeit als verantwortliche Dienststelle des Kantons für das kantonale Strassennetz zu erhalten, beauftragte das Tiefbauamt das Institut für Tourismus und Freizeit der HTW Chur im Herbst 2013 mit einer entsprechenden Erhebung.

Gegen 1200 Personen haben mittels Fragebogen dazu Stellung genommen. Besonderes Gewicht erhalten die Umfrageergebnisse aufgrund des Teilnehmerkreises: 96% der Befragten wohnen im Kanton Graubünden, lediglich 4% sind Gäste. Die Antworten betreffend die Art der Nutzung der Strassen ergeben einen Anteil von 70% für den Alltagsverkehr und unterstreichen damit die hohe Bedeutung der Strassen für die Bündner Bevölkerung im Alltag.

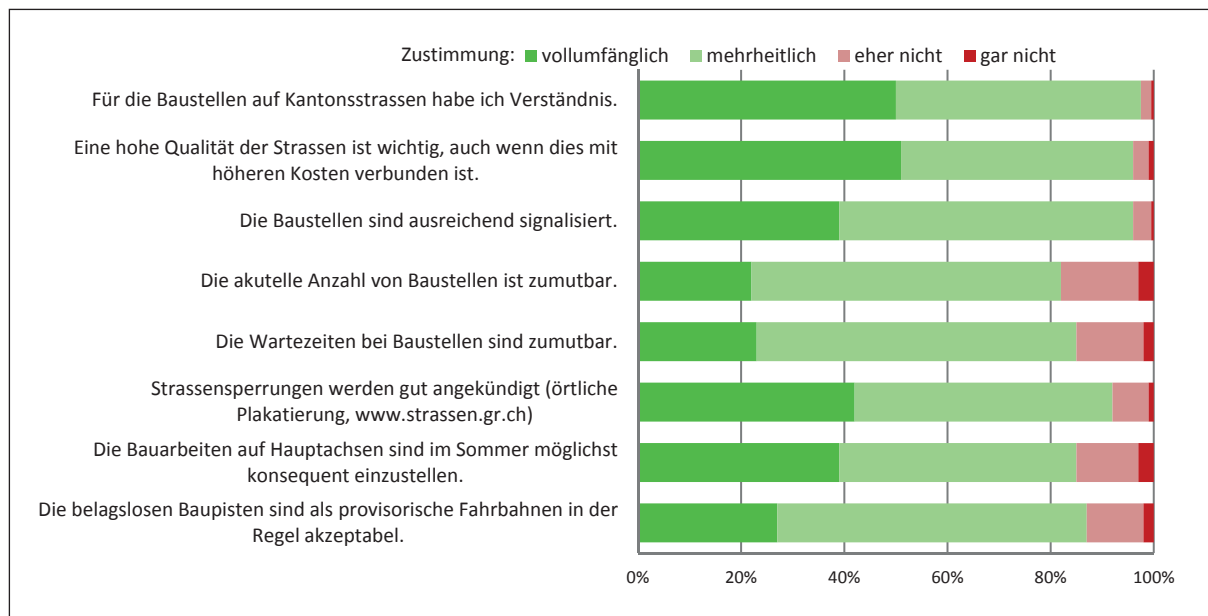
«Pendeln, Freizeit und Einkauf» sind die häufigste Nutzung der Strassen:



Trotz der regelmässig auftkommenden Diskussionen über «zu viele» Baustellen stossen diese bei den Umfrageteilnehmenden auf viel Verständnis. Die Tempo-30-Zonen auf den verkehrsorientierten Kantonsstrassen finden nur wenig Unterstützung. Die Schneeräumung wird als bedürfnisgerecht erachtet. Saubere Strassen und gut gepflegte Umgebungsflächen sind für die meisten Befragten den Aufwand wert.

Bauen unter Verkehr ist für die Ausführenden immer und für die Strassenbenutzer oft unangenehm. Die Notwendigkeit dieser baulichen Eingriffe wird demgegenüber weitestgehend so mitgetragen.

Ergebnis der Umfrage (Herbst 2013):



4.2 Naturgefahren

Graubünden ist ein Gebirgskanton. Ein Grossteil der Verkehrswege liegt im Einflussbereich von Naturgefahren wie Lawinen, Steinschlag, Rutschungen und Murgängen. Die erhöhte Verletzlichkeit der Strassen infolge gestiegenem Verkehrsaufkommen steigert das Risiko zusätzlich. Vielerorts schützt der Wald die Verkehrswege, indem er ganze Gebiete stabilisiert oder Ereignisse abbremst. Wo der Wald fehlt, muss deshalb der Schutz vor Naturgefahren durch Bauwerke ergänzt werden. Auch die zunehmend extremen Witterungsverhältnisse führen verschiedentlich dazu, dass Verbauungen neu erstellt oder erweitert werden müssen. Diese Tätigkeit bleibt eine Daueraufgabe, denn die heutige Gesellschaft mit ihren vielfältigen Ansprüchen erwartet eine sichere und leistungsfähige Strasseninfrastruktur.

In der laufenden Programmperiode hat insbesondere das Naturereignis in der Val Parghera das Tiefbauamt zusammen mit weiteren Dienststellen stark gefordert. Die Gesamtkosten der bisherigen Sofortmassnahmen belaufen sich auf rund 6.5 Mio. Franken. An diesen sowie zukünftigen finanziellen Aufwendungen übernehmen Bund und Kanton einen grossen Anteil.

Für Schutzmassnahmen bergseits der Strassen gegen Lawinen, Steinschlag, Murgänge, Erdbeben und ähnliche Naturgefahren kann der Kanton auch weiterhin auf die finanzielle Unterstützung seitens des Bundes zählen. Bei der Umsetzung dieser Massnahmen wird das Tiefbauamt durch das Amt für Wald und Naturgefahren (AWN) unterstützt.

4.3 Umweltschutz

Die Projektierung und Realisierung von Strassenbauvorhaben wird aufgrund der zahlreichen Gesetze und weiteren Erlasse sowie aufgrund der neueren Rechtsprechung im Bereich des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes immer komplexer. Die dadurch notwendigen Vorlaufzeiten haben sich merklich verlängert und führten aufgrund der knappen personellen Ressourcen vereinzelt sogar dazu, dass geplante Bauvorhaben verschoben werden mussten. Abgesehen davon werden bei den Projekten und bei der Bauabwicklung im Vergleich zu früher zusätzliche Kosten verursacht. Zudem gewinnen die umweltrechtlichen Aspekte bei der Interessenabwägung zwischen Umwelt-, Natur- und Heimatschutz einerseits und der ebenfalls im öffentlichen Interesse stehenden Verpflichtung, ein sicheres und leistungsfähiges Verkehrsnetz zu gewährleisten, andererseits zunehmend an Gewicht.

Das Tiefbauamt trägt dieser Entwicklung Rechnung und ist im Rahmen seiner Möglichkeiten bemüht, den nötigen Beitrag zu möglichst nachhaltigen und umweltverträglichen Projekten zu leisten. So wurde zum Beispiel das Ausbauprojekt «Mot – Sur Gonda» am Julierpass mit dem Begrünerpreis 2013 für vorbildliche Wiederbegrünung im alpinen Raum ausgezeichnet.

4.4 Verkehrssicherheit

Trotz erfreulicher Erfolge bei der Reduzierung der Unfallzahlen und deren Schwere stellt die Verbesserung der Verkehrssicherheit weiterhin eine zentrale Herausforderung dar.

Im Rahmen des Handlungsprogramms *Via sicura* hat das Bundesparlament in Artikel 6a des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) die Vorgaben für eine sichere Strasseninfrastruktur festgelegt. Demnach müssen Bund, Kantone und Gemeinden bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessene Rechnung tragen. Sie sind dafür verantwortlich, ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen zu analysieren, und müssen eine Planung zu deren Behebung erarbeiten.

Das ASTRA hat zu diesem Zweck sechs Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI) entwickelt, deren Anwendung sowohl Strassenprojekte als auch bestehende Strassen sicherer machen soll.

Es ist geplant, mit dem Strassenbauprogramm 2017–2020 die Umsetzung der Vorgaben des Bundes zu starten und die entsprechenden Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente beim Tiefbauamt Graubünden einzuführen.

4.5 Lärmsanierungen

Für den Vollzug der eidgenössischen Lärmschutzverordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 entlang der Kantonsstrassen ist das Tiefbauamt zuständig. Zur Umsetzung der entsprechenden Massnahmen sieht die LSV eine Frist bis 31. März 2018 vor. Für Projekte, welche bis zu diesem Zeitpunkt realisiert werden, können Bundesbeiträge geltend gemacht werden.

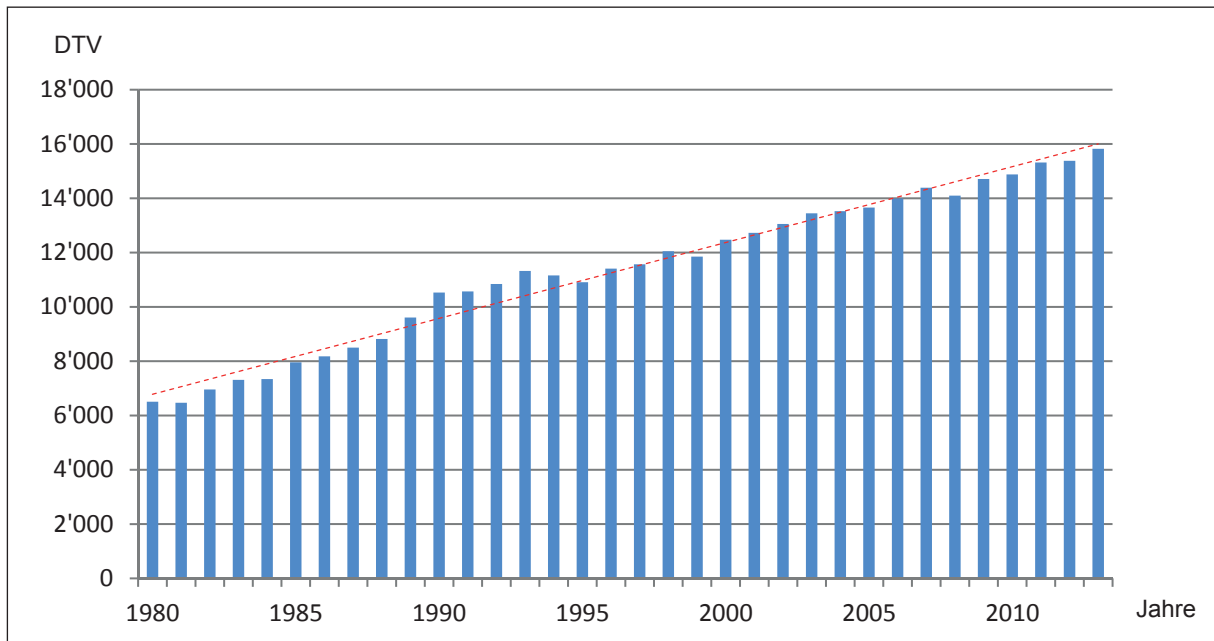
Zur Ermittlung der Lärmbelastung durch den Strassenverkehr im Kanton Graubünden wurde ein genereller Lärmbelastungskataster (LBKgen) erstellt. Darin wird die Lärmbelastung aller Liegenschaften entlang der mässig bis stark befahrenen Strassen ausgewiesen. Der LBKgen wurde auf der Basis eines Verkehrsmodells berechnet, welches das Verkehrsaufkommen auf allen Strassen des Kantons Graubünden für das Jahr 2010 beschreibt. Dieser Kataster ist ein Hilfsmittel, um lärmbelastete Gebiete zu identifizieren und das Ausmass der Lärmbelastung bei einzelnen Liegenschaften abzuschätzen. Er ist jedoch kein rechtlich verbindliches Instrument. Insbesondere kann aus den im LBKgen ausgewiesenen Daten kein Rechtsanspruch auf allfällige Entschädigungen oder Vergütungen abgeleitet werden. Hierzu ist ein spezifischer Lärmbelastungskataster erforderlich, wie er im Rahmen von Lärmsanierungsprojekten (LSP) erstellt wird.

Insgesamt sind auf dem ganzen Kantonsstrassennetz bereits 61 Lärmsanierungsprojekte umgesetzt worden. Sofern keine Verzögerungen bei den öffentlichen Auflagen infolge Einsprachen auftreten, sollen bis Ende März 2018 die noch offenen LSP längs der Kantonsstrassen abgeschlossen werden.

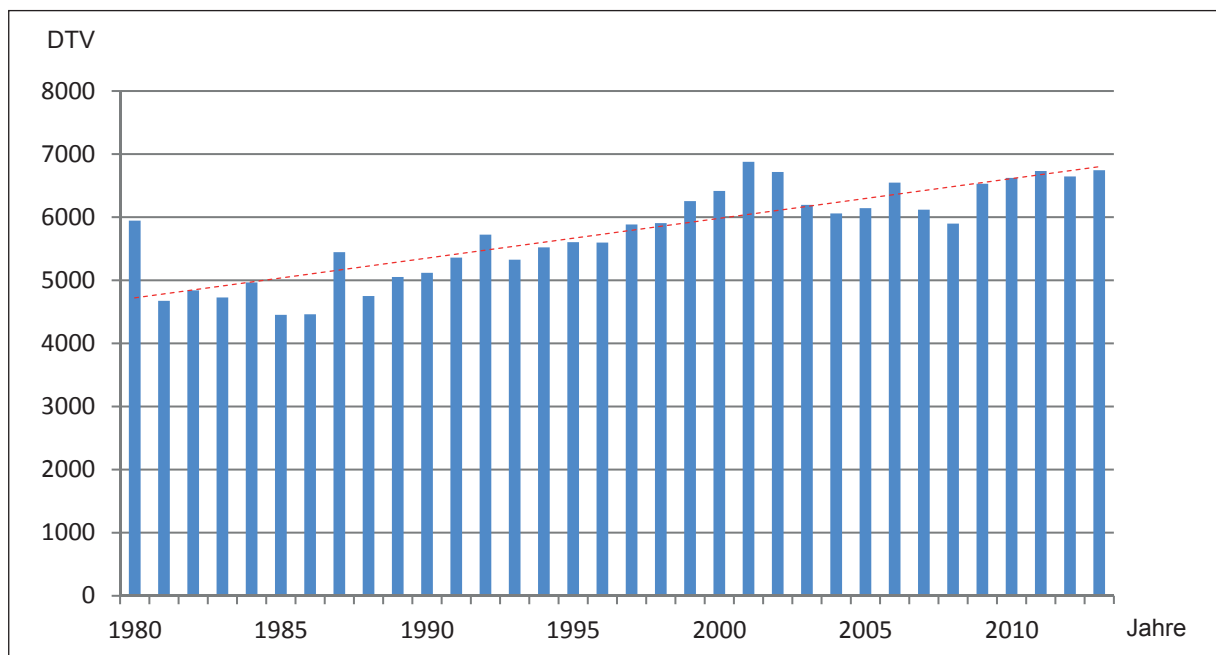
4.6 Verkehrsentwicklung

Das Verkehrsaufkommen auf dem Strassennetz im Kanton Graubünden hat in den vergangenen 30 Jahren stark zugenommen. So stieg der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) auf der N28 (Prättigau) im Querschnitt Chlus zwischen 1980 und 2013 um 243%. Ebenfalls sehr deutlich nahm der Verkehr auf den wichtigen Talachsen zu, so zum Beispiel eingangs der Surselva (Querschnitt Tamins) zwischen 1980 und 2013 um 190%. In der **Beilage 2** ist die prozentuale Veränderung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsfrequenzen (DTV) des Jahres 2013 im Vergleich zum Jahr 2009 für die wichtigsten Messstellen im Kanton Graubünden aufgeführt.

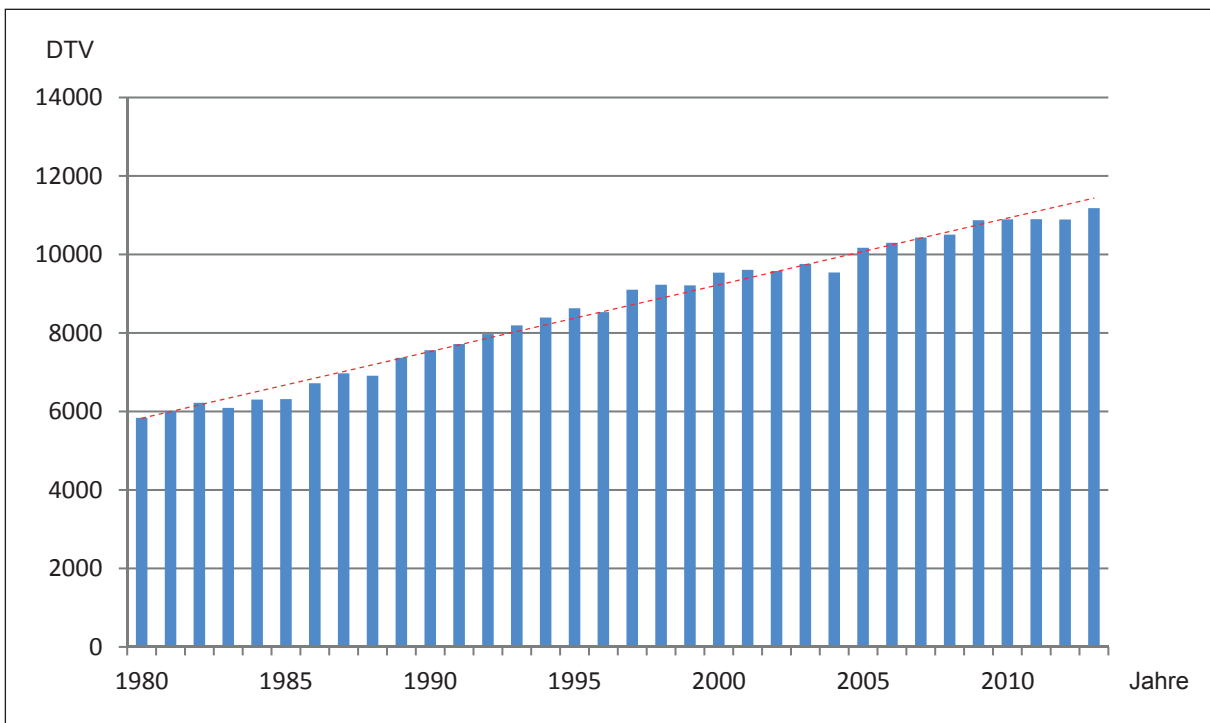
Verkehrsentwicklung durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) Nationalstrasse N28 Prättigau (Messstelle Chlus):



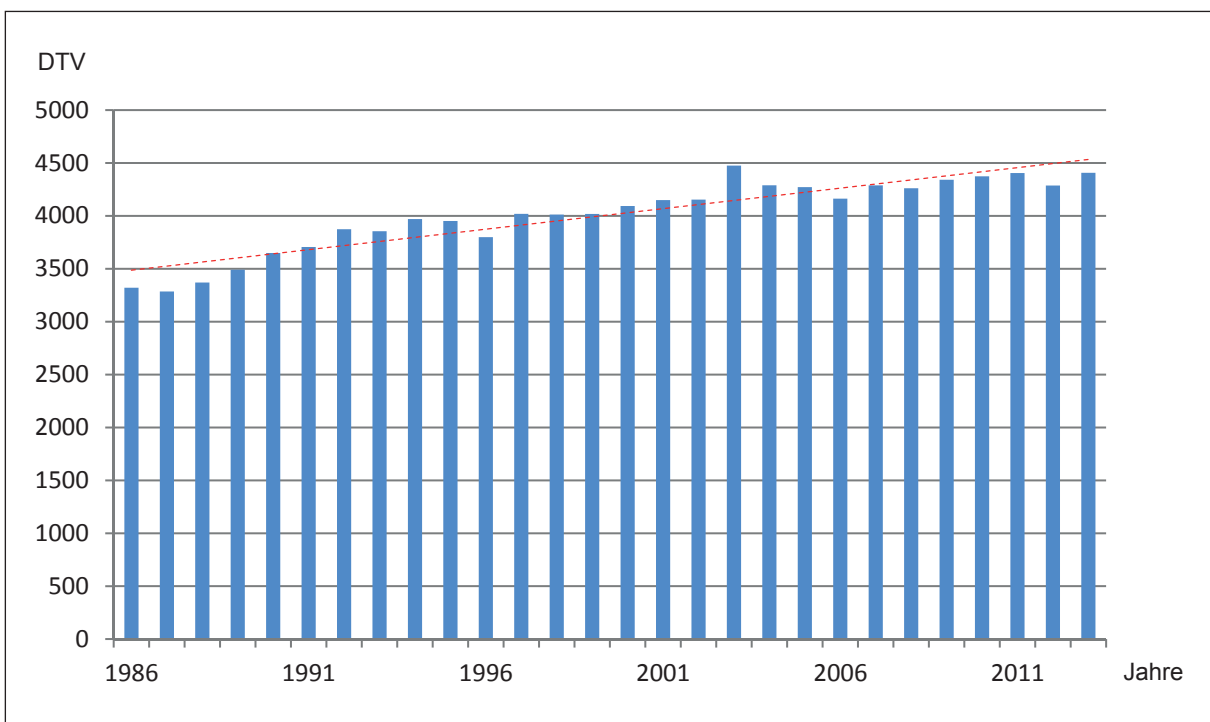
Verkehrsentwicklung durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) Nationalstrasse N13 (Messstelle San Bernardino-Tunnel):



Verkehrsentwicklung durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) Oberalpstrasse H 19 (Messstelle Tamins):



Verkehrsentwicklung durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) Julierstrasse H3a (Messstelle Crap Ses):



Die heutige Verkehrsnachfrage auf der Strasse führt dazu, dass vor allem auf den Haupteinfallssachsen im Raum Chur unter der Woche täglich zu den Hauptverkehrszeiten Stau herrscht. Regelmässig an den Wochenenden im Winter sind zudem die Zufahrtsachsen zu den Skigebieten überlastet. Zu Überlastungen, vor allem zu Beginn und am Ende der Ferienzeiten, kommt es zusätzlich auf den Teilstrecken Sargans – Landquart und Chur Süd – Reichenau – Rothenbrunnen der N13 und auf der Strecke zwischen Landquart und dem vorderen Prättigau der N28.

Gemäss der bisherigen stetigen Entwicklung des Verkehrs auf der Strasse ist in den nächsten 10–20 Jahren mit einer weiteren Zunahme des DTV im Masse der letzten 30 Jahre zu rechnen. Beim Verkehr zu den Hauptverkehrszeiten wird weniger das stündliche Verkehrsaufkommen absolut zunehmen, sondern es werden vor allem die morgendlichen und abendlichen Zeitspannen mit Verkehrsüberlastungen länger werden. Dies wird insbesondere die Situation auf den Strassenabschnitten mit schon heute regelmässigen und gelegentlichen Überlastungen noch weiter verschärfen.

5. Nachwuchsförderung

Der Baubranche fehlen weiterhin Fachleute. Dabei gibt es gerade in den nächsten Jahren bei den Infrastrukturbauten in der Schweiz einen grossen Nachhol- und Erneuerungsbedarf. Erfahrene Kaderleute und vor allem fachlich kompetente Bauingenieure sind derzeit kaum zu finden bzw. verfügbar. Verantwortliche der Hochschulen sehen die Gründe im anspruchsvollen Studium und bei anderen Studienfächern, die eine finanzielle Besserstellung und Sozialprestige versprechen.

Andere Berufsgruppen haben auch Nachwuchsprobleme und investieren aber beträchtliche finanzielle Mittel in Werbekampagnen. Um nicht ins Hintertreffen zu geraten, braucht die Baubranche daher auch von Seiten der Ingenieurbüros und der öffentlichen Verwaltung weitere Anstrengungen zur Nachwuchsförderung. Das Tiefbauamt wird zukünftig im Rahmen von Bauvorhaben daher nicht nur das Bauobjekt, sondern auch die kreativen Köpfe hinter den Projekten in den Fokus stellen, um damit die Notwendigkeit solcher Fachkräfte in der Öffentlichkeit bewusster zu machen. Im Weiteren wird das Tiefbauamt die fachbezogene Aus- und Weiterbildung verstärkt aktiv fördern und das dafür notwendige attraktive Arbeitsumfeld beibehalten und gezielt verbessern. Zudem sollen auch im Bereich des Lehrlingswesens zusätzliche Anstrengungen unternommen werden, um das Ansehen und die Akzeptanz der Lehrberufe im Bauwesen zu fördern.

IV. Ist-Zustand der Infrastruktur

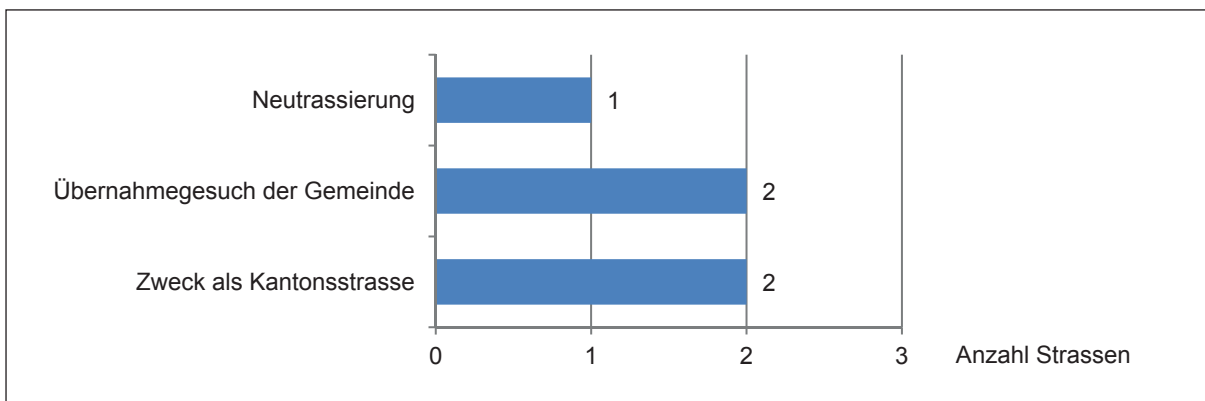
1. Umfang Strassennetz

Das Kantonsstrassennetz hat sich im Laufe der Programmperiode durch Anpassungen an der Linienführung und Strassenabtretungen geringfügig verkleinert (**Beilage 1**).

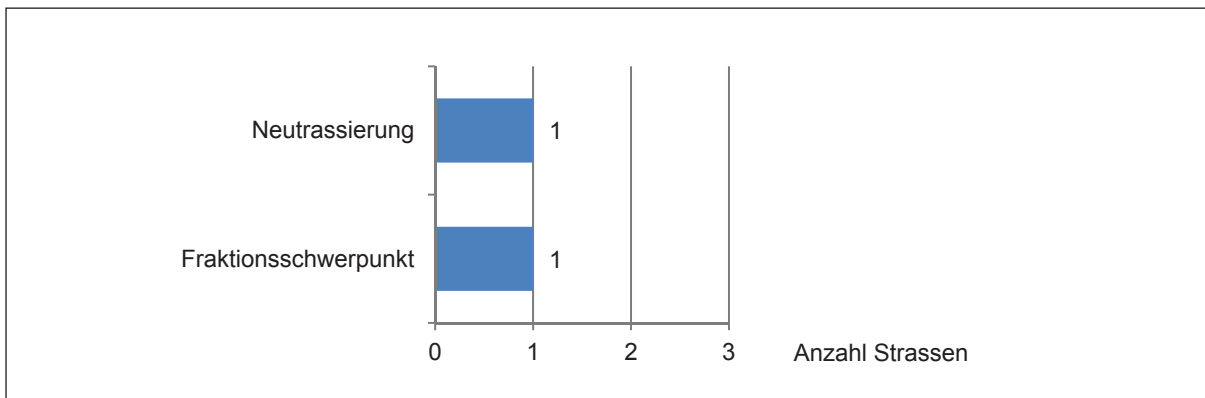
Stand der Strassenlängen (August 2015):

Nationalstrassen	163 km
Hauptstrassen	597 km
Verbindungsstrassen	825 km

*Abgetretene Strassen nach Abgabekriterien (Details siehe **Anhang 5**):*

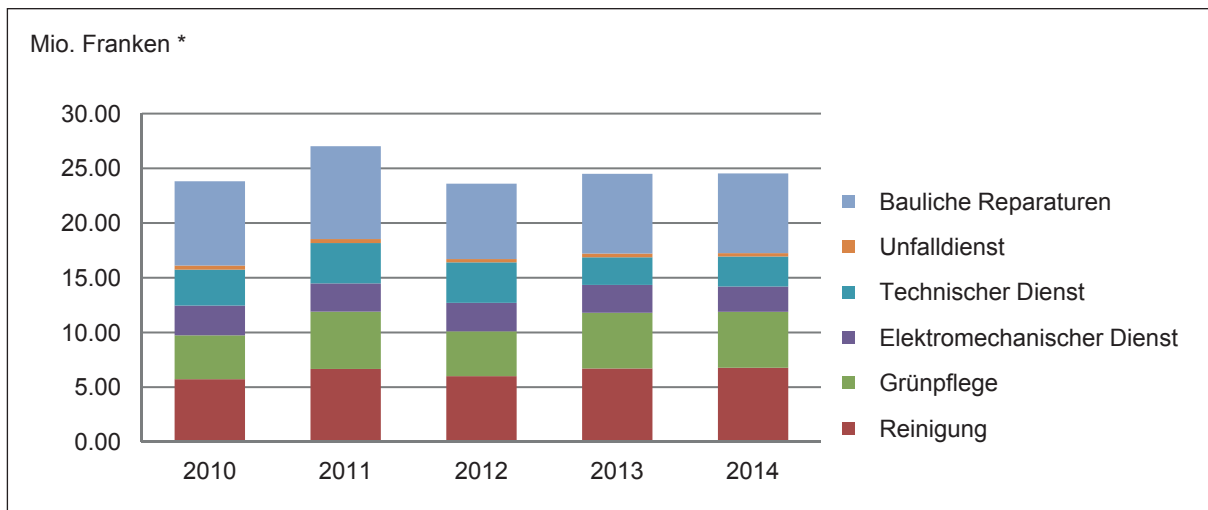


*Aufnahme von Strassen nach Aufnahmekriterien (Details siehe **Anhang 5**):*

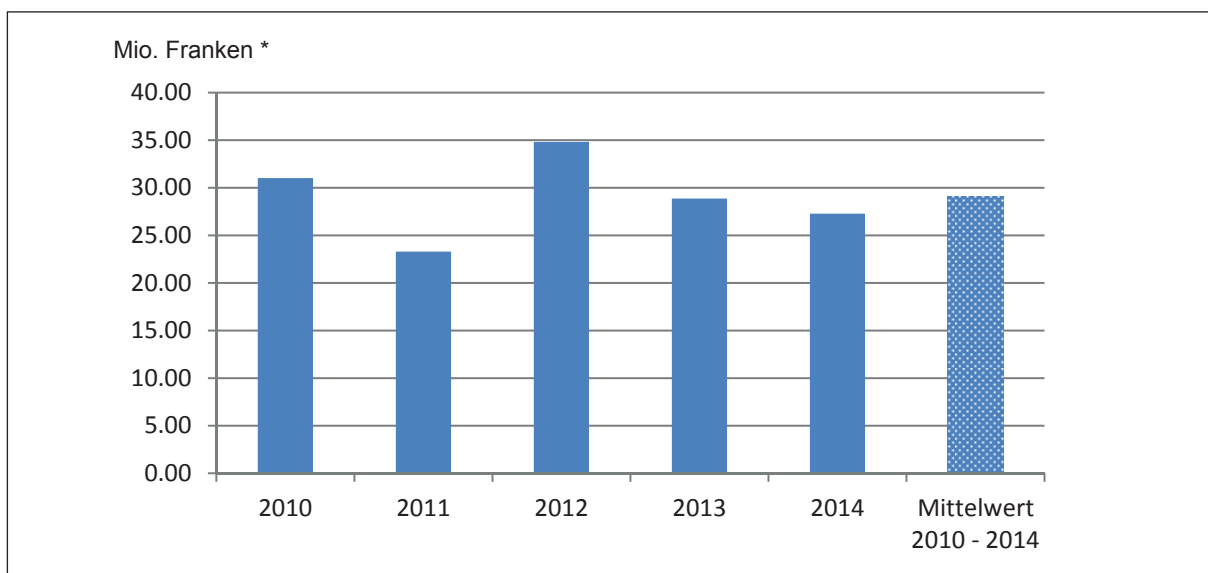


Die Gesamtlänge der vom Kanton zu betreibenden Strassen ist mit den Strassenabtretungen und -korrekturen wiederum etwas kleiner geworden. Hingegen hat sich der finanzielle Aufwand für den Betrieb, infolge der gestiegenen Anforderungen seitens der Gesetzgebung und der Strassennutzer, nicht verringert. So sind zum Beispiel Tunnelabschnitte im Unterhalt wesentlich teurer als die offenen Strecken.

Kosten betrieblicher Unterhalt ohne Winterdienst (Kantonsstrassen):



Kosten Winterdienst (Kantonsstrassen):



* Betrag gemäss Kosten- und Leistungsrechnung

2. Ausbaustandards

Die Ausbaustandards, insbesondere die Breiten der Kantonsstrassen, geben immer wieder Anlass zu Diskussionen.

Die Anforderungen an die Strassenbreiten sind abhängig von der Bedeutung der Strasse, von deren Benützung durch grosse Fahrzeuge wie Sattelschlepper, Reisebusse oder Landwirtschaftsfahrzeuge sowie von den technischen Vorgaben betreffend das Kreuzen (**Beilage 3**).

Die Entwicklung der Fahrzeugabmessungen in den vergangenen Jahrzehnten zeigt eine Tendenz zu immer breiteren und längeren Fahrzeugen auf, insbesondere im Transport- und landwirtschaftlichen Bereich. Diese Fahrzeuge benötigen entsprechende Strassenabmessungen sowie Kurvenverbreiterungen.

Eine immer grössere Bedeutung erlangt auf zahlreichen Strassenabschnitten auch der stark zunehmende sportliche und touristische Veloverkehr. Als Beispiel dafür steht die Engadinerstrasse zwischen Martina und der Landesgrenze, auf welcher der länderübergreifende Inn-Radweg

(Schweiz-Mobil-Route Nr. 65) verläuft. Durch den zunehmenden Veloverkehr und der dafür zu geringen Fahrbahnbreite kommt es immer öfter zu gefährlichen Situationen zwischen Velofahrenden und Motorfahrzeugen. Auf dem Abschnitt zwischen Martina – Ovella kann nun im Zusammenhang mit dem Bau des «Gemeinschaftskraftwerk Inn» (GKI) und dem Ausbau der Kantonsstrasse ein beidseitiger Radstreifen realisiert werden.

Die minimale Strassenbreite ergibt sich oft auch aufgrund der Bauabläufe, wenn der Ausbau je halbseitig unter Aufrechterhaltung des Verkehrs erfolgen muss. Auch im Vergleich zu den Standards anderer Kantone sind die Strassenbreiten im Kanton Graubünden nicht überdimensioniert. So legt z. B. der Kanton Schwyz die minimale Breite von Bergstrassen (vergleichbar mit den Verbindungsstrassen im Kanton Graubünden) auf 6.00 m fest.

Für den Neu- und Ausbau der Kantonsstrassen in Graubünden gelten gestützt auf die einschlägigen Normen des Schweizerischen Verbandes für Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) folgende Strassenbreiten:

Strasstyp	Ausbaubreite [m]	Bemerkungen
Wichtige Hauptstrassen	7.00	Begegnung von LW/LW ¹ möglich (VB ³ = 80 km/h)
Übrige Hauptstrassen	6.00	Begegnung von LW/LW ¹ bei reduzierter Geschwindigkeit möglich (VB ³ = 40 km/h)
Wichtige Verbindungsstrassen	5.80	Begegnung von LW/LW ¹ bei geringer Geschwindigkeit möglich (VB ³ = 30 km/h)
Übrige Verbindungsstrassen	4.20	Das Kreuzen von zwei PW ² oder einem LW mit Velofahrenden ist bei geringer Geschwindigkeit möglich (VB ³ = 30 km/h). Für das Kreuzen von breiten Fahrzeugen sind Ausstellplätze notwendig.

¹ LW = Lastwagen ² PW = Personenwagen ³ VB = Begegnungsgeschwindigkeit

Von diesen Regelquerschnitten wird nur in speziellen Fällen abgewichen (z. B. in Innerortsbereichen oder ausserorts, wo die Beseitigung von engeren Stellen übermässige Kosten verursachen würde).

3. Ist-Zustand Fahrbahnen

Im Jahr 2011 wurde die bis anhin visuelle Erfassung der Fahrbahnoberflächen des kantonalen Strassennetzes erstmals mit einem messtechnischen Verfahren vorgenommen. Dazu wurden alle Strassenzüge abgefahren und die notwendigen Daten mittels verschiedener Messgeräte erfasst und ausgewertet. Dem festgelegten Dreijahresturnus folgend, wurde die nächste Messung im Jahr 2014 durchgeführt. Die Auswertungen zeigen eine erfreuliche Tendenz auf.

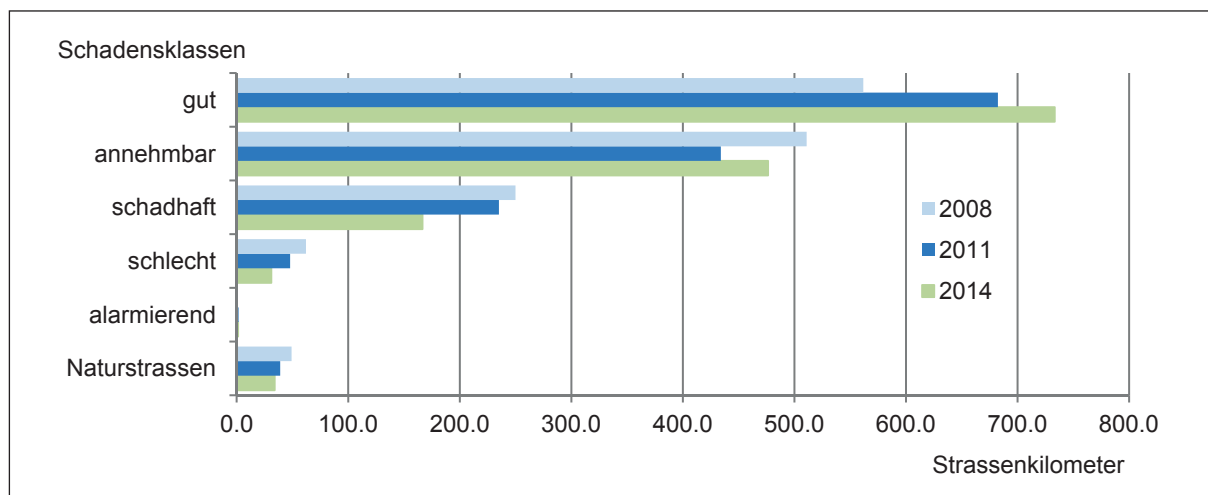
Die Anzahl der Strassenkilometer, welche sich in einem guten bis annehmbaren Zustand befinden, hat sich seit dem Jahr 2008 um ca. 13% erhöht. Dies ist eine Folge der heute zur Verfügung stehenden Finanzmittel im baulichen Unterhalt.

Für den gesamten baulichen Unterhalt (inkl. Kunstbauten) standen im Jahr 2004 knapp 40 Mio. Franken zur Verfügung. Diese Summe konnte auf über 80 Mio. Franken im Jahr 2014 erhöht werden. Da Ausbauprojekte ebenfalls Erhaltungscharakter aufweisen, werden heute gegen 100 Mio. Franken für den Erhalt der Strasseninfrastruktur aufgewendet.

Das Grundmodell Werterhaltung des Tiefbauamtes postuliert, dass die Erhaltung des kantonalen Strassennetzes gewährleistet ist, wenn der jährliche Wertverlust infolge Alterung und die realisierten Erhaltungsmassnahmen langfristig im Gleichgewicht sind.

Geht man vom Wiederbeschaffungswert der gesamten kantonalen Strasseninfrastruktur von heute ca. 6.1 Mrd. Franken aus, so müssten gemäss den einschlägigen Normen und Richtlinien jährlich mindestens 102 Mio. Franken in den baulichen Unterhalt investiert werden. Dies entspricht in etwa 1.7% des Wiederbeschaffungswertes oder einer durchschnittlichen Lebensdauer von 60 Jahren. Diese jährlichen Investitionen sind notwendig, um einen Substanzverlust der kantonalen Infrastruktur zu vermeiden und den langfristigen Erhalt des Strassennetzes zu gewährleisten. Die regelmässigen Investitionen in den Erhalt des kantonalen Strassennetzes sind auch deshalb notwendig, weil sonst die Kosten auf nachkommende Generationen abgewälzt würden.

Zustand Strassennetz im Jahr 2014 (Vergleich zu den Jahren 2008 und 2011):

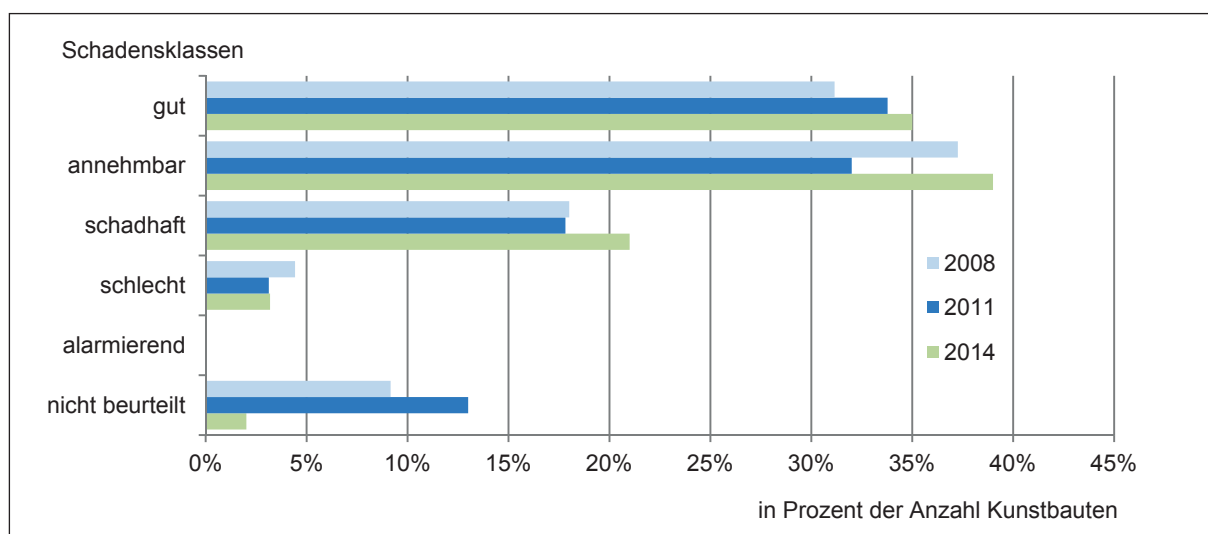


4. Ist-Zustand Kunstbauten

Die Kunstbauten des kantonalen Strassennetzes werden mittels Hauptinspektionen in einem Abstand von fünf Jahren auf ihren Zustand untersucht. Gegenüber den Vorjahren konnte die Anzahl der nicht beurteilten Bauwerke wesentlich reduziert werden.

Über das gesamte Kantonsstrassennetz betrachtet, konnten die Bauwerke auf einem generell guten bis annehmbaren Zustand gehalten werden. Dabei ist eine Verlagerung von einem guten in einen annehmbaren Zustand zu erkennen, welche insbesondere auf eine Zustandsverschlechterung der Bauwerke auf den Verbindungsstrassen zurückzuführen ist. Der Anteil der schadhafte Objekte bleibt bei etwa 21% konstant. 4% der Bauwerke sind in einem schlechten Zustand.

Zustand Kunstbauten im Jahr 2014 (Vergleich zum Jahr 2008 und 2011):



V. Strassenbauprogramm 2017–2020

1. Vorbemerkungen

Im vorliegenden Strassenbauprogramm 2017–2020 werden wiederum wie in den vorangegangenen Programmperioden die Strategie und die Wirkungsziele sowie die Überlegungen bezüglich der Priorisierung der Vorhaben dargelegt. Es ist insbesondere das Ziel, das heutige Zustandsniveau der Strasseninfrastruktur zumindest beizubehalten sowie mit einem gezielten Ausbau bedarfsgerecht verbessern zu können.

2. Finanzpolitische Richtwerte

Die Auswirkungen der Zweitwohnungsinitiative stellt die Bündner Bauwirtschaft vor grosse Herausforderungen. Der Kanton will durch antizyklische Investitionen auch im Strassenbereich positive wirtschaftliche Effekte in den Regionen auslösen (Sicherung Arbeitsplätze, Erhöhung Wertschöpfung, Unterstützung Gewerbe). Der im Bericht über das Regierungsprogramm und den Finanzplan für die Jahre 2013–2016 festgelegte Richtwert von höchstens 10 Mio. Franken pro Jahr (ohne die Umfahrung Silvaplana) für das budgetierte Defizit der Strassenrechnung wird im folgenden Regierungsprogramm auf 20 Mio. Franken pro Jahr erhöht. In Anbetracht des sich per Ende 2014 auf 101 Mio. Franken belaufenden Guthabens in der Spezialfinanzierung Strassen (SF Strassen) kann ein stärkerer Abbau im aktuellen Umfeld vertreten werden. Damit sollen der Nachholbedarf finanziell gerecht abgedeckt und einzelne Sowieso-Investitionen, falls zweckmässig, teilweise zeitlich vorgezogen werden.

3. Übersicht der Finanzströme

Die Spezialfinanzierung Strassen (SF Strassen) wird durch Beiträge des Kantons und des Bundes gespiesen. In der **Beilage 6** sind die Finanzflüsse schematisch dargestellt.

Einnahmequelle Bund	Einnahmequelle Kanton
Erfolgsrechnung	
<ul style="list-style-type: none">• Anteil an Mineralölsteuer (nicht werkgebundene Beiträge an Kanton)• Entschädigung Gebietseinheit V• Anteil an leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSV• Bundesbeitrag Infrastruktur Hauptstrassen (Infrastrukturfonds: Beiträge für Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen an Kanton)	<ul style="list-style-type: none">• Zuweisung Reinertrag des Strassenverkehrsamtes• Beitrag aus allgemeinen Staatsmitteln• Allgemeine Erträge/Beiträge• Entnahme aus Bilanzkonto SF Strassen (zum Ausgleich der SF-Rechnung)
Investitionsrechnung	
<ul style="list-style-type: none">• Pauschalbeitrag Bund Hauptstrassen (Beiträge an Kosten für Hauptstrassen an Kantone)• Investitionsbeiträge für Nationalstrassen	<ul style="list-style-type: none">• Allgemeine Investitionen SF Strassen (Rückerstattung Dritter)• Rückerstattungen Gemeinden (Ausbau Innerortsstrecken) und Dritter für Investitionsausgaben

Das Rechnungsmodell der SF Strassen ist in eine Erfolgs- und Investitionsrechnung aufgeteilt. Die Abschreibung der Nettoinvestitionen der SF Strassen zu Lasten der Erfolgsrechnung erfolgt jeweils per Ende Kalenderjahr mit dem Abschluss der Rechnung.

4. Finanzieller Mitteleinsatz

Das Strassenbauprogramm 2017–2020 sieht im Vergleich zur Vorperiode leicht höhere Ausgaben für den Bau und Unterhalt der Strassen vor (in Mio. Franken):

Jahre		2017	2018	2019	2020	Total
Neu- und Ausbau	Hauptstrassen	71.0	71.0	71.0	71.0	284.0
	Verbindungsstrassen	36.5	36.5	37.0	37.0	147.0
Baulicher Unterhalt Kantonsstrassen		81.8	83.3	84.9	85.9	335.9
Total		189.3	190.8	192.9	193.9	766.9

Beim Ausbau der Hauptstrassen bleiben die Investitionen während der gesamten Programmperiode unverändert bei 71 Mio. Franken pro Jahr. Die Investitionen für den Ausbau der Verbindungsstrassen erhöhen sich dagegen moderat auf 36.5 Mio. Franken, respektive 37 Mio. Franken pro Jahr. Die Mittel beim baulichen Unterhalt werden im Laufe der Programmperiode auf ca. 86 Mio. Franken erhöht. Damit wird eine Summe erreicht, mit welcher der jährliche Wertverzehr, im Durchschnitt über die Jahre betrachtet, kompensiert werden kann. Da in den kommenden Jahren zahlreiche grosse Kunstbautenobjekte umfassend saniert werden müssen, rechnet das Tiefbauamt mit erheblichen Investitionen in diesem Bereich.

Die Spezialfinanzierung Strassen schloss in den letzten Jahren mit einem Einnahmenüberschuss ab. Das kumulierte Guthaben beträgt 101 Mio. Franken per Ende 2014.

5. Vorbehalte

Die im vorliegenden Strassenbauprogramm 2017–2020 aufgeführten Projektierungs- und Bauarbeiten können nur ausgeführt werden, wenn die vorgesehenen finanziellen Mittel tatsächlich verfügbar sind.

In die Planungen nicht einbezogen wurden die Auswirkungen einer möglichen Umklassierung der Schin- und Julierstrasse von Thusis bis Silvaplana in eine Nationalstrasse. Die in der Programmperiode auf diesen Strassenzügen vorgesehenen Projekte können aus zustandstechnischen Gründen nur zum Teil hinausgeschoben werden.

Das vorliegende Strassenbauprogramm kann nur eingehalten werden, sofern keine unvorhersehbaren Ereignisse eintreten. Dies können sein:

- Änderungen bezüglich der Dringlichkeit von Projekten infolge von Naturereignissen
- Verzögerungen bei der Genehmigung von Projekten
- Verzögerungen bei der Vergabe der Bauarbeiten
- Verzögerungen bei den Bauarbeiten

6. Programm

6.1 Ausbau Hauptstrassen

Die in der Programmperiode 2017–2020 vorgesehenen Ausbautvorhaben für das Hauptstrassennetz sind im **Anhang 6** detailliert aufgeführt. Der Schwerpunkt liegt auch zukünftig beim Ausbau des bestehenden Hauptstrassennetzes, damit dieses den stetig zunehmenden Anforderungen hinsichtlich Verkehrssicherheit und Kapazität gerecht wird.

Für den Herbst 2018 ist die Eröffnung der Umfahrung Silvaplana geplant. Gemäss Vorgabe der Regierung soll gleichzeitig nur ein Neubauprojekt realisiert werden. Als Nachfolgeprojekte der Umfahrung Silvaplana zieht das Tiefbauamt drei Ortsumfahrungen in Betracht. Es sind dies die Umfahrungen La Punt Chamues-ch, Sta. Maria i.M. oder Susch.

In der laufenden Programmperiode 2013–2016 wurden für alle drei Vorhaben die Auflageprojekte bearbeitet. Dabei hat sich gezeigt, dass die Entwicklung von Neubauprojekten sehr aufwendig und anforderungsreich ist, da zunehmend mehr Konflikte auftreten, so im Bereich von Umweltbelangen, aber auch mit öffentlichen und privaten Interessen.

In der neuen Programmperiode 2017–2020 werden die Projekte weiter bearbeitet mit der Zielsetzung, eine rechtskräftige Projektgenehmigung zu erlangen. Bezüglich Realisierbarkeit ist neben dem Vorbehalt der rechtskräftigen Projektgenehmigung festzuhalten, dass Programmänderungen als Folge von grösseren Unwetterereignissen auftreten sowie heute nicht absehbare Anpassungen bei der Mittelzuteilung seitens des Bundes zu Verzögerungen führen können.

Für weitere Projekte zum Ausbau des bestehenden Hauptstrassennetzes werden in der Programmperiode 2017–2020 die erforderlichen Planungsarbeiten zweckmässig fortgesetzt (namentlich Neutrassierung Maloja, Anschluss Sils Föglias – Plaun da Lej; Umfahrung Schluain; Anschluss Schanfiggerstrasse; Umfahrung Schmitten Süd).

6.2 Ausbau Verbindungsstrassen

Die in der Programmperiode 2017–2020 vorgesehenen Ausbautvorhaben für das Verbindungsstrassennetz sind im **Anhang 7** detailliert aufgeführt.

Der Schwerpunkt wird weiterhin auf den Ausbau der talerschliessenden Verbindungsstrassen gelegt. So werden alleine in die Rechtsrheinische Oberländerstrasse, die Domleschger-, Lugnez-, Safien-, Schanfigger-, Samnauner- und Valslerstrasse 67.7 Mio. Franken investiert. Dies entspricht ca. 46% der gesamten finanziellen Mittel beim Ausbau der Verbindungsstrassen.

6.3 Baulicher Unterhalt Kantonsstrassen

Für die Programmperiode 2017–2020 sind Finanzmittel in der Höhe von insgesamt 335.9 Mio. Franken für den baulichen Unterhalt der Kantonsstrassen vorgesehen (**Anhang 8**).

6.4 Werkhöfe und Stützpunkte

Es ist vorgesehen, folgende Werkhöfe und Stützpunkte neu zu erstellen oder umfassend zu sanieren:

Bezeichnung/Standort Gebäude	Ausführungsjahr		Kosten ¹⁾ (Mio. Fr.)
	Neubau	Erneuerung	
Stützpunkt Küblis	2016–2018		6.15 ²⁾
Stützpunkt Poschiavo	2016–2018		3.40
Stützpunkt Zernez	2016–2019		3.70
Stützpunkt Bernina	2019–2021		6.30
Stützpunkt Versam	2019–2021		1.80
Werkhof Plattas, Scuol		2018–2023	1.60

¹⁾ es werden nur die in der Programmperiode anfallenden Kosten aufgeführt

²⁾ davon gehen 75 % zu Lasten des Bundes

6.5 Langsamverkehr

Gemäss kantonalem Strassengesetz sind die Gemeinden für die Planung, den Bau und die Signalisation der Infrastruktur für den Langsamverkehr zuständig. Die Rolle des Tiefbauamtes beschränkt sich im Wesentlichen auf die fachliche und finanzielle Unterstützung der Gemeinden. Einzelne regionale und kantonsweite Projekte werden direkt vom Tiefbauamt in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und weiteren Stellen geführt. Mit Leistungsvereinbarungen werden verschiedene konkrete Aufgaben für die Qualitätsverbesserung der Wegnetze des Langsamverkehrs der Pro Velo Graubünden, SchweizMobil und der BAW Bündner Wanderwege übertragen.

Das im Jahr 2015 angelaufene Agglomerationsprogramm Chur 2. Generation sieht 11 Massnahmen für den Langsamverkehr im Gesamtbetrag von 17.1 Mio. Franken vor, woran der Bund sich weiterhin mit 40% beteiligt. Der geplante Ausbau der Italienischen Strasse zwischen Chur und dem Kreisel Felsberg sowie der Deutschen Strasse in Landquart mit Radstreifen ist Teil dieses Massnahmenpakets.

Mit der Teilrevision des kantonalen Strassengesetzes, welche am 1. Januar 2016 in Kraft trat, will die Regierung dem Velo-Alltagsverkehr bezüglich der finanziellen Unterstützung der Gemeinden einen höheren Stellenwert einräumen. In einem Sachplan Velo sollen die Verkehrsbeziehungen von überwiegend kantonaler Bedeutung festgelegt werden, welche gemäss Strassengesetz mit höheren Beiträgen unterstützt werden können. Die Netzfestlegung wird aufgrund messbarer bzw. berechenbarer Randbedingungen wie der Belastung durch den motorisierten Verkehr und aufgrund des Potenzials der Velonutzung erfolgen.

Im Rahmen des Projektes graubündenHIKE wird in den Jahren 2015–2019 mit analogem Vorgehen wie bei graubündenBIKE die verbesserte touristische Nutzung des Wanderwegnetzes angestrebt. Mit der Umsetzung von insgesamt 33 Massnahmen sollen in Zusammenarbeit mit den touristischen Leistungsträgern das Wegnetz und die verschiedenen Aspekte des Angebotes optimiert werden.

Projekt	Zeitraumen
Agglomerationsprogramm Chur, 1. und 2. Generation Langsamverkehrsmassnahmen	2010–2024
graubündenHIKE, Förderung Wertschöpfung im Wandertourismus	2015–2019
Sachplan Velo, Verbindungen mit kantonaler Bedeutung	2015–2017

VI. Schlussbemerkungen

Die Strassen sind für den Gebirgskanton Graubünden mit seiner dezentralen Besiedlung von sehr grosser Bedeutung.

Aufgrund der stetig steigenden Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur in Bezug auf die Verfügbarkeit, den Komfort, die Sicherheit und die Umwelt nehmen die Kosten für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Kantonsstrassen laufend zu. Deshalb müssen die verfügbaren Mittel durch eine strenge Prioritätensetzung, insbesondere beim Neu- und Ausbau von Kantonsstrassen, möglichst bedarfs- und zukunftsgerichtet eingesetzt werden.

Weil Verkehrsprojekte aufgrund der gestiegenen Anforderungen und der immer komplizierteren Abläufe eine lange Planungs-, Projektierungs- und Bauzeit aufweisen, sind langfristig verlässliche Rahmenbedingungen notwendig. Mit dem vorliegenden 3. Strassenbauprogramm für die Jahre 2017–2020 wird die dafür erforderliche Transparenz geschaffen.

VII. Anträge

Die Regierung beantragt Ihnen:

1. Auf die Vorlage einzutreten.
2. Vom vorliegenden Bericht samt Anhängen Kenntnis zu nehmen.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Landespräsident, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Namens der Regierung
Der Präsident: *Rathgeb*
Der Kanzleidirektor: *Riesen*

VIII. Anhang

Anhang 1

Erfüllungsgrad Strassenbauprogramm 2013–2016

		2013	2014	2015*	2016*	Total	Erfüllungsgrad Rechnung bezügl.	
		Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.		Budget	Programm
Neu- und Ausbau Hauptstrassen	Rechnung	57.5	57.4	74.6	71.5	261.0		
	Budget	65.8	74.3	74.6	71.5	286.1	91.2%	
	Programm	63.0	63.0	63.0	61.0	250.0		104.4%
Neu- und Ausbau Verbindungs- strassen	Rechnung	35.1	32.5	36.3	34.8	138.6		
	Budget	35.6	36.0	36.3	34.8	142.7	97.1%	
	Programm	33.0	33.0	33.0	33.0	132.0		105.0%
Baulicher Unterhalt Kantons- strassen	Rechnung	87.0	80.9	82.0	84.0	333.9		
	Budget	88.5	83.0	82.0	84.0	337.5	98.9%	
	Programm	81.0	82.5	83.0	83.5	330.0		101.2%
Total	Rechnung	179.5	170.8	192.9	190.3	733.5		
	Budget	189.9	193.3	192.9	190.3	766.3	95.7%	
	Programm	177.0	178.5	179.0	177.5	712.0		103.0%

* Für die Jahre 2015 und 2016 sind bei der Rechnung die Budgetzahlen eingesetzt.

Stand Projekte Ausbau Hauptstrassen Programm 2013–2016 mit Abschätzung für 2016

Hauptstrasse km	Projekt	Erfüllungsgrad Programm	Stand Bemerkungen
Berninastrasse			
13.60 - 20.00	Passo del Bernina - Storta Bianca	100%	Bauarbeiten abgeschlossen
40.00 - 43.32	Abschnitt Lago di Poschiavo	100%	Bauarbeiten im Gange
Deutsche Strasse			
15.50 - 16.10	Tardisbrücke - Kantonsgrenze GR/SG	100%	Bauarbeiten abgeschlossen
Engadinerstrasse			
08.28 - 08.28	Umbau Anschluss Celerina	0%	Umbauprojekt durch Gemeinde Celerina abgelehnt
18.20 - 19.60	Umfahrung La Punt	100%	Projektauflage erfolgt
29.31 - 30.95	Strassenkorrektio Cinuos-chel - Brail West	90%	Bauarbeiten im Gange
35.80 - 37.95	Raschitsch - Zernez	100%	Baubeginn vorgezogen, Bauarbeiten im Gange
41.68 - 43.36	Strassenkorrektio Ova Sparsa - Sassella	100%	Projektauflage erfolgt
44.45 - 46.45	Umfahrung Susch	40%	Projektvariante erwächst Opposition
49.19 - 50.98	Strassenkorrektio Lavin - Ginarsun	100%	Bauarbeiten abgeschlossen
50.98 - 55.08	Strassenkorrektio Ginarsun - Ardez West	100%	Bauarbeiten im Gange
64.47 - 66.01	Umfahrung Scuol	100%	Bauarbeiten abgeschlossen
67.20 - 68.55	Strassenkorrektio Plattas - Brücke Valentin	100%	Projektauflage erfolgt
Flüelastrasse			
00.64 - 03.66	Stilli - Tufflischbach	80%	Verzögerter Baubeginn infolge fehlender Kapazität im Tiefbauamt
Julierstrasse			
02.85 - 03.56	Strassenkorrektio Gross Kehr	100%	Bauarbeiten abgeschlossen
12.90 - 13.90	Strassenkorrektio Stettli - Parpan	100%	Bauarbeiten abgeschlossen
23.00 - 23.93	Strassenkorrektio Lenz innerorts	100%	Bauarbeiten abgeschlossen
53.60 - 53.85	Strassenkorrektio Giustiabrücke	100%	Bauarbeiten abgeschlossen
70.90 - 72.04	Umfahrung Silvaplana	50%	Bauverzögerung infolge Beschwerde gegen die Auftragsvergabe Tunnelbau
Landwasserstrasse			
10.09 - 11.14	Umfahrung Schmitten Süd	0%	Beschwerde an das Verwaltungsgericht gegen die Projektgenehmigung
Lukmanierstrasse			

Hauptstrasse km	Projekt	Erfüllungsgrad Programm	Stand Bemerkungen
00.55 - 03.75	Disentis Salaplauna - Medelserrheinbrücke	40%	<i>Bauarbeiten nach Abschluss der ersten Etappe infolge Prioritätenänderung an der Lukmanier- strasse unterbrochen</i>
17.50 - 19.93	Galerien Scopi	60%	<i>Baubeginn verzögert infolge umfangreicherer Grundlagenbeschaffung</i>
Malojastrasse			
00.85 - 02.70	Strassenkorrektur Silvaplana - AS Sils Maria	30%	<i>Opposition aus Sicht Landschaftsschutz gegen Ausbauvorhaben mit Radweg</i>
03.54 - 07.65	AS Sils Föglias - Plaun da Lej (Sommer- /Wintersicherheit)	80%	<i>Generelles Projekt mit Umweltverträglichkeits- bericht liegt vor</i>
11.55 - 18.00	Neutrassierung Maloja	100%	<i>Planungsstudie liegt vor</i>
30.42 - 31.67	Strassenkorrektur Brücke Spino - Castasegna	100%	<i>Bauarbeiten im Gange</i>
Oberalpstrasse			
01.33 - 02.95	Strassenkorrektur Tamins - Val Maliens	70%	<i>Verzögerter Projektstart infolge Verzögerung beim Projekt Trin Mulin</i>
06.18 - 06.80	Strassenkorrektur Trin Mulin	90%	<i>Verzögerter Baubeginn infolge Beschwerde vor Verwaltungsgericht gegen die Projekt- genehmigung</i>
06.80 - 08.60	Strassenkorrektur Trin Mulin - Felsbach	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>
20.32 - 26.45	Strassenkorrektur Schluain - AS Rueun	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>
22.90 - 22.91	Anschluss Lugnezstrasse (Umfahrung Ilanz West)	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>
36.92 - 38.37	Strassenkorrektur Lumneins	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>
43.03 - 44.38	Strassenkorrektur Rabius - Sumvitg	100%	<i>Bauarbeiten im Gange</i>
63.80 - 65.00	Strassenkorrektur Dieni - Sta. Brida	100%	<i>Auflageprojekt in Arbeit</i>
Ofenbergstrasse			
	Umfahrung Sta. Maria	100%	<i>Projektauflage erfolgt</i>
00.00 - 02.20	Strassenkorrektur Zernez - Ova dal Sagl	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>
12.10 - 15.00	La Drossa - Il Fuorn (inkl. Brücke)	100%	<i>Projektauflage erfolgt</i>
38.10 - 39.20	Müstair innerorts Via Prävis	40%	<i>Verzögerter Baubeginn infolge Opposition gegen das Auflageprojekt</i>
Prättigauerstrasse			
39.14 - 39.14	Bahnüberführung Wolfgang	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>
Schinstrasse			
04.45 - 04.75	Sicherung Muldenrutsch Cugnieler- /Caselertobel	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>

Stand Projekte Ausbau Verbindungsstrassen Programm 2013–2016
 mit Abschätzung für 2016

Verbindungsstrasse km	Projekt	Erfüllungsgrad Programm	Stand Bemerkungen
Albulastrasse			
19.20 - 20.20	Albulastrasse, Preda-Palpuogna	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>
Domleschgerstrasse			
05.11 - 05.49	Domleschgerstrasse, Pratval innerorts	75%	<i>Projektauflage erfolgt</i>
00.66 - 00.84	Scharanserstrasse, Clusertobel - Pro Fischer	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>
00.00 - 02.56	Transerstrasse, AS Feldiserstrasse - Vecs	100%	<i>Bauarbeiten im Gange</i>
Lugnezerstrasse			
00.97 - 03.10	Lugnezerstrasse, Ilanz - Val Pigeinas	100%	<i>Bauarbeiten im Gange</i>
00.90 - 01.67	Miranigastrasse, Misanenga - Miraniga	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>
Luzisteigstrasse			
02.58 - 03.69	Fläscherstrasse, Pradaschan - Rheinbrücke	100%	<i>Bauarbeiten im Gange</i>
00.41 - 02.75	Jeninserstrasse, Im Zogg - Bündte	50%	<i>Bauarbeiten im Gange</i>
Rechtsrheinische Oberländerstrasse			
01.50 - 03.00	Rechtsrheinische Oberländerstrasse, Ziavi - Plaunca da Zault	100%	<i>Projektierungsarbeiten im Gange</i>
06.45 - 07.30	Rechtsrheinische Oberländerstrasse, Versamertobelbrücke - ARA Versam	100%	<i>Bauarbeiten im Gange</i>
14.69 - 16.08	Rechtsrheinische Oberländerstrasse, Valendas - Ritland	75%	<i>Aufgrund des neuen Finanzausgleichs erfolgt der Innerortsausbau im Jahr 2017</i>
00.00 - 04.12	Sculmserstrasse, AS Rechtsrheinische Oberländerstrasse - Abzweigung Scardanal	100%	<i>Projektierungsarbeiten im Gange</i>
Safienstrasse			
05.53 - 23.63	Safienstrasse, Acla - Turahus	100%	<i>Bauarbeiten im Gange</i>
Schanfiggerstrasse			
00.00 - 00.65	Fatschelerstrasse, AS Schanfiggerstrasse - Oberdorf	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>
00.00 - 00.47	Maladerserstrasse, AS Schanfiggerstrasse - Maladers	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>
02.20 - 02.70	Schanfiggerstrasse, Chur - Maladers (Nasstobel)	75%	<i>Bauarbeiten im Gange</i>
04.60 - 05.30	Schanfiggerstrasse, Maladers - Sax	0%	<i>Projekt wird überarbeitet, Neuauflage geplant</i>
12.60 - 13.70	Schanfiggerstrasse, St. Peter innerorts	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>

Verbindungsstrasse km	Projekt	Erfüllungsgrad Programm	Stand Bemerkungen
25.10 - 25.20	Schanfiggerstrasse, Litzirüti – Arosa (Rütland)	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>
Valsерstrasse			
15.75 - 16.46	Valsерstrasse, Schlächtobel - Galerie Steintöbeli	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>
Zur Berninastrasse			
01.70 - 03.04	Pedecostastrasse, Angeli Custodi - Pedecosta	100%	<i>Bauarbeiten im Gange</i>
00.00 - 00.32	Somainostrasse, San Carlo - Somaino	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>
00.00 - 02.13	Selvaplanastrasse, AS Berninastrasse – Selvaplana	50%	<i>Verzögerungen bei den Projektierungsarbeiten</i>
Zur Deutschen Strasse			
01.00 - 01.54	Haldensteinerstrasse, Haldenstein innerorts	100%	<i>Baubeginn im Jahr 2016 geplant</i>
Zur Engadinerstrasse			
00.00 - 00.21	Compatscherstrasse, AS Samnaunerstrasse - Compatsch	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>
02.60 - 03.70	Ftanerstrasse, Prà da Punt - Suot Duas	90%	<i>Bauarbeiten im Gange</i>
03.80 - 04.10	Tarasperstrasse, Florins - Chastè	25%	<i>Verzögerte Ausführung wegen Beschwerde</i>
03.55 - 04.10	Tschlinerstrasse, Spinai - Crusch	0%	<i>Instandstellung auf dem bestehenden Trasse; Realisierung über baulichen Unterhalt</i>
00.00 - 08.50	Samnaunerstrasse, Vinadi - Spissermühle	90%	<i>Verzögerter Baubeginn beim Tunnel Pischöt</i>
Zur Italienischen Strasse			
00.00 - 17.81	Calancastrasse, Grono - Rossa	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>
00.00 - 00.92	Carasolestrasse, AS Italienische Strasse - Badesc	25%	<i>Auf Wunsch der Gemeinde nur Brücken saniert</i>
00.00 - 01.04	Cluginerstrasse, AS Italienische Strasse - Clugin	50%	<i>Projektierungsarbeiten im Gange</i>
00.77 - 00.85	Busenostrasse, Buseno - Fontana	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>
00.60 - 01.41	Ratitscherstrasse, Cruttisertobel - Caral	100%	<i>Bauarbeiten im Gange</i>
02.80 - 03.51	Schamserbergstrasse, Donat - Pazen	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>
Zur Julierstrasse			
00.00 - 01.10	Brambrüeschstrasse, AS Julierstrasse - Ende Malix innerorts	50%	<i>Projektierungsarbeiten im Gange</i>
04.10 - 04.30	Tschiertschenstrasse, Steinbachwald	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>
Zur Oberalpstrasse			
00.91 - 01.13	Andiasterstrasse, Sut Plauncas	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>
00.00 - 00.50	Brigelserstrasse, Vorderrheinbrücke	100%	<i>Bauarbeiten im Gange</i>

Verbindungsstrasse km	Projekt	Erfüllungsgrad Programm	Stand Bemerkungen
03.20 - 03.60	Brigelserstrasse, Val Cuschina - Canariel	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>
00.00 - 01.16	Pardomatstrasse, AS Oberalpstrasse - Pardomat	100%	<i>Bauarbeiten im Gange</i>
00.00 - 01.66	Sagognerstrasse, AS Oberalpstrasse – Sagogn (Neutrassierung)	0%	<i>Verzögerung wegen zusätzlichen Variantenabklärungen</i>
00.96 - 01.77	Siaterstrasse, Rueun - Sareins Sut	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>
01.77 - 02.44	Siaterstrasse, Sareins Sut - Sareins Sura	100%	<i>Bauarbeiten im Gange</i>
Zur Prättigauer-, Flüela- und Ofenbergstrasse			
00.10 - 00.65	Bazolisstrasse, Ottenacher - Flippen Boden	100%	<i>Projektierungsarbeiten im Gange</i>
00.00 - 03.50	Cavadurastrasse, Valzalun - Cavadura	25%	<i>Projektierungsarbeiten im Gange</i>
05.11 - 07.30	Furnastrasse, Furna - Hinterberg	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>
00.20 - 00.50	Mariastrasse, Ober Montagna - Maria	100%	<i>Projektierungsarbeiten im Gange</i>
00.00 - 01.51	Pussereinstrasse, AS Schudersstrasse - Oberpusserein	100%	<i>Bauarbeiten im Gange</i>
00.00 - 00.37	Roncagliastrasse, AS Raggaliastrasse - Freibad	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>
01.23 - 03.61	Schuderserstrasse, Abzweigung Maria – Salginatobel	100%	<i>Bauarbeiten im Gange</i>
00.00 - 00.34	St. Antönienstrasse, Under Dalvazza - Bi der Suscht	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>
00.45 - 02.20	Stelserstrasse, Schiers - Fajauna	100%	<i>Bauarbeiten im Gange</i>
00.00 - 01.27	Tälfscherstrasse, AS A28 Prättigauerstrasse - Tälfsch	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>
02.40 - 04.01	Überlandquartstrasse, Boden - Valzalun	100%	<i>Bauarbeiten im Gange</i>
00.00 - 00.87	Valzeinastrasse, Umfahrung Gätzloch (Neutrassierung)	50%	<i>Verzögerung beim Baubeginn infolge fehlender Ressourcen</i>
Zur Schinstrasse			
06.38 - 07.45	Muttenstrasse, In dr Rona - Nesabiel	100%	<i>Bauarbeiten abgeschlossen</i>

Stand zulässige Höchstgewichte

Erhöhungen per August 2015 und voraussichtliche Erhöhungen im 2016
in Tonnen

Bezirk / Strassenzug		Abschnitt	Stand 2011	Ziel 2016	per 2015	per 2016
1	Bovelstrasse	Maienfeld - Bovel	28	32	32	
	Jeninserstrasse	Maienfeld - Jenins	28		32	
	Sayserstrasse	Trimmis - Says	18			32
	Trimmiserstrasse	Trimmis, Dorfbachbrücke	18			32
2	Busenostrasse	Abzweigung Calancastrasse - Buseno	18			
3	Somainostrasse	San Carlo - Somaino	18			32
6	Lugnezerstrasse	Vella - Vrin	18			32
7	Averserstrasse	Rofla - Juf	18/28			32
	Cunterstrasse	Tiefencastel - Mon	28			32
	Ratitscherstrasse	Realta - Ratitsch	11			32
	Schamserbergstrasse	Donat - Wergenstein	28		32	
	Stiervastrasse	Mon - Stierva	13		32	
	Domleschgerstrasse	Abzweigung Tomils/Feldis - Querverbindung Fürstenau	18			

- 1) Bis Teilerrüfi Erhöhung auf 32t erfolgt
- 2) Infolge Projektverzögerung beim Neubau der Brücke kann Erhöhung nicht per 2016 erfolgen
- 3) Bis 2018 müssen noch drei Brücken verstärkt werden. Anschliessend Erhöhung auf 32t möglich
- 4) Bis Brücke Mulegn Erhöhung auf 32t erfolgt
- 5) Erhöhung auf 32t infolge fehlender Akzeptanz nicht erfolgt

Abtretungen Kantonsstrassen seit 1. Januar 2012

Stand Oktober 2015

Gemeinde	Strassenbezeichnung	Länge [m]	Inkraftsetzung	Quorum	Übernahmegesuch der Gemeinde	bis Ende Hauptsiedlung	Zweck als Kantonsstrasse	Ortsumfahrung	Doppelschliessung	Fraktionsschwerpunkt	Abtausch	Neutrassierung
Klosters-Serneus	Aeujastrasse	299	01.05.12				X					
Scuol	Tarasperstrasse	1'030	01.06.12									X
Guarda	Guardastrasse	905	01.06.13		X							
Bregaglia	Sogliostrasse	239	01.06.15		X							
Schiers	Tersierstrasse	1'200	01.10.15				X					

Anerkennung Kantonsstrassen seit 1. Januar 2012

Stand Oktober 2015

Gemeinde	Strassenbezeichnung	Länge [m]	Inkraftsetzung	Quorum	Ortsumfahrung	Abtausch	Neutrassierung	Fraktionsschwerpunkt
Churwalden	Brambrüeschstrasse	400	01.05.15					X
Scuol	Tarasperstrasse	260	01.06.12				X	

Projekte Ausbau Hauptstrassen Programm 2017–2020

Es werden nur die in der Programmperiode anfallenden Kosten aufgeführt

Hauptstrasse km	Projekt	Projektbeschreibung	Kosten 2017 – 2020 in Mio Fr.	Projektierung	Bau
Berninastrasse					
40.00 - 43.32	Anschnitt Lago di Poschiavo	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	5.55		
Deutsche Strasse					
12.90 - 14.30	Strassenkorrektur Landquart-Fabriken - Kreisel Landquart	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	1.60		
Engadinerstrasse					
06.33 - 06.84	Instandsetzung Charnadüra	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	4.30		
08.28 - 08.28	Instandsetzung Anschluss Celerina	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	2.55		
18.00 - 19.91	Umfahrung La Punt	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	12.00		
26.10 - 27.90	Strassenkorrektur Tschessa Granda - Brücke Vallember	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	5.70		
29.31 - 30.95	Strassenkorrektur Cinous-chel - Brail West	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	8.40		
41.68 - 43.60	Strassenkorrektur Ova Sparsa - Sassella	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	10.50		
44.45 - 46.45	Umfahrung Susch	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	0.50		
50.98 - 55.08	Strassenkorrektur Giarsun - Ardez West	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	11.50		
66.57 - 68.55	Strassenkorrektur Scuol Ost - Brücke Valentin (exkl.)	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	10.25		
83.00 - 85.42	Strassenkorrektur Martina - Ovella	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	14.00		
Flüelastrasse					
00.64 - 02.75	Instandsetzung Stilli - Pedrawald	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	8.70		

Hauptstrasse km	Projekt	Projektbeschreibung	Kosten 2017 – 2020 in Mio Fr.	Projektierung	Bau		
Italienische Strasse							
01.16 - 03.56	Strassenkorrektio	Plankis - Kreisel Felsberg <i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	8.00	2017	2018	2019	2020
03.56 - 05.04	Strassenkorrektio	Kreisel Felsberg - Kreisel Plarenga <i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	5.30	2017	2018	2019	2020
16.45 - 17.30	Instandsetzung	Undrau - QV Rothenbrunnen <i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	4.70	2017	2018	2019	2020
29.70 - 30.30	Instandsetzung	Viamala <i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	3.00	2017	2018	2019	2020
61.50 - 62.50	Strassenkorrektio	Cassanawald Süd - AS Hinterrhein Nord <i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	1.70	2017	2018	2019	2020
79.36 - 80.10	Instandsetzung	San Bernardino innerorts <i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	3.00	2017	2018	2019	2020
92.20 - 93.80	Instandsetzung	Mesocco innerorts <i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	2.00	2017	2018	2019	2020
Julierstrasse							
02.56 - 02.56	Anschluss	Schanfiggerstrasse <i>Neutrassierung, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	0.70	2017	2018	2019	2020
03.55 - 04.82	Strassenkorrektio	Gross Kehr - Kapellakehren <i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	5.30	2017	2018	2019	2020
14.76 - 15.55	Quellschutzmassnahmen	Parpan - Valbella <i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	3.00	2017	2018	2019	2020
52.06 - 52.53	Strassenkorrektio	Bardellabrücke - AS Marmorea <i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	6.50	2017	2018	2019	2020
66.26 - 67.70	Quellschutzmassnahmen	Alp Güglia <i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	2.40	2017	2018	2019	2020
70.90 - 72.04	Umfahrung	Silvapiana <i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	9.40	2017	2018	2019	2020
Landwasserstrasse							
10.09 - 11.14	Umfahrung	Schmitten Süd <i>Neutrassierung</i>	0.50	2017	2018	2019	2020
17.10 - 19.95	Tunnel	Landwasser <i>Erhöhung der Tunnelsicherheit</i>	0.65	2017	2018	2019	2020

Hauptstrasse km	Projekt	Projektbeschreibung	Kosten 2017 – 2020 in Mio Fr.	Projektierung	Bau
Lukmanierstrasse					
00.55 - 01.80	Strassenkorrektio	Salaplauna - Fontanivas <i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	3.30	2017, 2018	2019, 2020
02.07 - 02.96	Instandsetzung	Caschlatsch - Plaun da Fravia <i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	4.55	2017, 2018	2019, 2020
02.96 - 03.75	Las Ruinas -	Medelserrheinbrücke <i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	7.80	2017, 2018	2019, 2020
17.50 - 19.93	Galerien Scopi	<i>Ausbau, Erhöhung der Wintersicherheit</i>	19.00	2017, 2018	2019, 2020
Malojastrasse					
00.85 - 02.70	Strassenkorrektio	Silvaplane - AS Sils Sela <i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	7.20	2017, 2018	2019, 2020
03.54 - 07.65	AS Sils Föglias -	Plaun da Lej (Sommer-/Wintersicherheit) <i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	0.90	2017, 2018	2019, 2020
11.55 - 18.00	Neutrassierung	Maloja <i>Neutrassierung, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	0.75	2017, 2018	2019, 2020
24.39 - 24.39	Geschieberückhalt	Val Torta/Franchic <i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	3.30	2017, 2018	2019, 2020
30.42 - 31.67	Strassenkorrektio	Brücke Spino - Castasegna <i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	1.90	2017, 2018	2019, 2020
Oberalpstrasse					
01.33 - 02.95	Strassenkorrektio	Tamins - Val Maliens <i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	7.50	2017, 2018	2019, 2020
06.18 - 06.80	Strassenkorrektio	Trin Mulin <i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	3.75	2017, 2018	2019, 2020
16.47 - 19.69	Strassenkorrektio	AS Laax Süd - Schluoin <i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	5.20	2017, 2018	2019, 2020
18.20 - 19.30	Umfahrung	Schluoin <i>Neutrassierung, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	0.30	2017, 2018	2019, 2020
18.55 - 18.74	Strassenkorrektio	Schluoin innerorts <i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	4.50	2017, 2018	2019, 2020

Hauptstrasse km	Projekt	Projektbeschreibung	Kosten 2017 – 2020 in Mio Fr.	Projektierung	Bau
22.90 - 22.90	Anschluss Lugnezstrasse (Umfahrung Ilanz West)	<i>Neutrassierung, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	0.70		
25.80 - 27.20	Instandsetzung Rueun - AS Andiasterstrasse	<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	0.20		
28.30 - 33.05	Instandsetzung AS Andiasterstrasse - Tavanasa	<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	4.20		
43.03 - 44.38	Strassenkorrektur Rabius - Sumvitg	<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	7.10		
48.21 - 51.04	Strassenkorrektur Punt Russein - Disentis	<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	8.90		
63.80 - 65.00	Strassenkorrektur Dieni - Sta. Brieda	<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	6.30		
67.46 - 67.87	Rückbau Galerien Pardé 1 und 2	<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	0.20		
Ofenbergstrasse					
12.10 - 15.00	Instandsetzung La Drossa - Il Fuorn (inkl. Brücke)	<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	12.50		
15.00 - 15.40	Instandsetzung Wendekehren Scufilà Gond	<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	0.40		
16.50 - 16.90	Instandsetzung Wendekehren Chant Sura	<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	0.40		
34.20 - 35.94	Umfahrung Sta. Maria	<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	12.10		
38.10 - 39.20	Müstair innerorts, Via Prövis	<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	3.35		
Prättigauerstrasse					
41.30 - 41.70	Instandsetzung Lawingalerie Salezertobel	<i>Erhöhung der Tunnelsicherheit</i>	6.00		

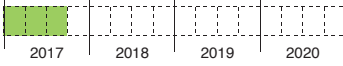
Projekte Ausbau Verbindungsstrassen Programm 2017–2020

Es werden nur die in der Programmperiode anfallenden Kosten aufgeführt

Verbindungsstrasse km	Projekt	Projektbeschreibung	Kosten 2017 – 2020 in Mio Fr.	Projektierung	Bau
Albulastrasse					
33.70 - 34.85	Albulastrasse, Gravulesch - La Punt	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	2.90		
Domlescherstrasse					
01.30 - 03.00	Domlescherstrasse, Vinatscha - Paspels	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	4.00		
05.01 - 05.54	Domlescherstrasse, Pratval innerorts	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	1.40		
07.20 - 07.82	Domlescherstrasse, Fürstenau innerorts	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	2.50		
00.00 - 02.56	Transerstrasse, AS Feldiserstrasse - Vecs	Ausbau, Verbesserung der Linienführung	0.40		
02.56 - 04.46	Transerstrasse, Vecs - Trans	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	4.00		
Lugnezerstrasse					
00.97 - 03.10	Lugnezerstrasse, Ilanz - Val Pigeinas	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	1.60		
05.38 - 06.00	Lugnezerstrasse, Porclas - Val Gronda	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	2.00		
10.56 - 10.75	Lugnezerstrasse, Brücke Val Rumein	Ausbau, Verbesserung der Linienführung	0.20		
13.90 - 14.50	Lugnezerstrasse, Uresa - Lumbrein	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	3.50		
Luzisteigstrasse					
01.99 - 02.21	Jeninserstrasse, Tscholler - Schulhaus	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	0.50		
Rechtsrheinische Oberländerstrasse					
00.73 - 03.18	Rrh. Oberländerstrasse, Abzweigung Sculms - Zault	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	3.00		
06.55 - 07.44	Rrh. Oberländerstrasse, Brücke - ARA Versam	Ausbau, Verbesserung der Linienführung	5.10		

Verbindungsstrasse km	Projekt	Projektbeschreibung	Kosten 2017 – 2020 in Mio Fr.	Projektierung	Bau
14.69 - 16.08	Rrh. Oberländerstrasse, Valendas - Ritland	<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	1.30		
18.00 - 18.60	Rrh. Oberländerstrasse, Salez - Castrisch	<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	0.30		
Safienstrasse					
07.10 - 08.08	Safienstrasse, AS Tenna - Ober Egschi	<i>Ausbau, Verbesserung der Linienführung</i>	4.70		
08.08 - 08.90	Safienstrasse, Ober Egschi - Galerie Egschi	<i>Ausbau, Verbesserung der Linienführung</i>	0.80		
Schanfiggerstrasse					
02.20 - 02.70	Schanfiggerstrasse, Chur - Maladers (Nasstobel)	<i>Ausbau, Verbesserung der Linienführung</i>	0.40		
04.60 - 05.30	Schanfiggerstrasse, Maladers - Platz	<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	4.60		
05.30 - 05.70	Schanfiggerstrasse, Platz - Sax	<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	0.10		
25.10 - 25.25	Schanfiggerstrasse, RhB-Überführung Bodenwald	<i>Ausbau, Verbesserung der Linienführung</i>	0.20		
30.32 - 30.63	Schanfiggerstrasse, Egga - Heimatmuseum	<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	0.70		
Valsenstrasse					
0.00	Valsenstrasse, Kreisel Muschna	<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	1.50		
11.53 - 12.68	Valsenstrasse, Val Gronda - St. Martin	<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	5.00		
14.60 - 15.10	Valsenstrasse, AS Munt - Lunschana	<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	2.20		
Zur Berninastrasse					
00.02 - 00.12	Pagnoncinistrasse, Fanancobrücke	<i>Ausbau, Erhöhung der Tragfähigkeit, Hochwasserschutz</i>	1.60		
02.26 - 03.04	Pedecostastrasse, Pedemonte - Pedecosta	<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	1.30		
00.60 - 02.13	Selvaplanastrasse, Cinet - Selvaplana	<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	2.10		

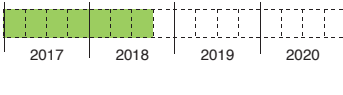
Zur Deutschen Strasse

01.00 - 01.54	Haldensteinerstrasse, Haldenstein innerorts	0.30	
<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>			

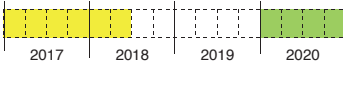
Zur Engadinerstrasse

00.00 - 00.72	Chapellastrasse	1.90	
<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>			

02.60 - 03.71	Ftanerstrasse, Prà da Punt - Suot Duas	3.60	
<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>			

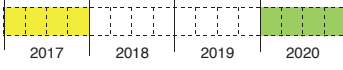
02.40 - 02.96	Samnauerstrasse, Tunnel Val Pischöt	2.70	
<i>Ausbau, Verbesserung der Linienführung, Erhöhung der Wintersicherheit</i>			

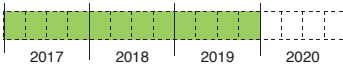
03.20 - 03.80	Samnauerstrasse, Tunnel Alpetta	16.00	
<i>Ausbau, Verbesserung der Linienführung, Erhöhung der Wintersicherheit</i>			

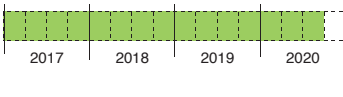
04.30 - 04.60	Samnauerstrasse, Tunnel Val Cotschna	3.90	
<i>Ausbau, Verbesserung der Linienführung, Erhöhung der Wintersicherheit</i>			

00.00 - 00.80	Seraplanastrasse	1.80	
<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>			

Zur Italienischen Strasse

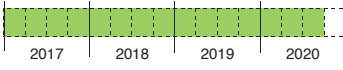
00.00 - 00.30	Busenoststrasse, AS Calancastrasse - Buseno	2.00	
<i>Ausbau, Verbesserung der Linienführung</i>			

04.10 - 05.10	Calancastrasse, Bivio Castaneda - Molina	2.90	
<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>			

10.80 - 11.60	Calancastrasse, Umfahrung Selma	6.50	
<i>Ausbau, Verbesserung der Linienführung, Schutz vor Naturgefahren</i>			

03.51 - 04.33	Schamserbergstrasse, Pazen - Fardün	2.80	
<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>			

Zur Julierstrasse

00.00 - 01.10	Brambrüeschstrasse, AS Julierstrasse - Ende innerorts	3.50	
<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>			

Zur Oberalpstrasse

00.00 - 01.00	Erschliessung Sagogn	5.00	
<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>			

02.29 - 03.25	Brigelserstrasse, Patnasa - Val Cuschina	4.50	
<i>Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>			

Verbindungsstrasse km	Projekt	Projektbeschreibung	Kosten 2017 – 2020 in Mio Fr.	Projektierung	Bau
00.38 - 01.25	Ladirerstrasse, Grüneck - Sitgets	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	4.50		2017, 2018, 2019, 2020
00.00 - 00.70	Pardomatstrasse, Acla - Madernal	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	0.50	2017	
00.52 - 01.12	Schlanserstrasse, Flutginas - Val Farberg	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	3.00		2017, 2018, 2019, 2020
01.75 - 02.51	Schlanserstrasse, Pardi - Darplauns	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	0.50	2017	2020
01.77 - 02.44	Siaterstrasse, Sareins Sut - Sareins Sura	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	1.30		2017, 2018
Zur Prättigauer-, Flüela- und Ofenbergstrasse					
00.10 - 00.65	Bazolisstrasse, Ottenacher - Flippen Boden	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	1.10		2018, 2019
00.00 - 02.72	Cavadurastrasse	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	5.00		2017, 2018, 2019, 2020
05.76 - 07.15	Lundenstrasse, Putz - Strils	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	1.20	2017	2020
00.00 - 01.45	Pussereinstrasse, AS Schuderserstr. - Oberpusserein	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	0.60		2017
03.80 - 06.60	Schuderserstrasse, Brücke Salgina - Cresta	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	2.00	2017	2019, 2020
00.45 - 02.21	Stelserstrasse, Schiers - Fajauna	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	0.40		2017
02.21 - 06.08	Stelserstrasse, Fajauna - Stels	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	2.70		2018, 2019, 2020
03.08 - 04.92	Überlandquartstrasse, Abzweigung Medli - Niggli's Haus	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	3.60		2017, 2018, 2019, 2020
00.00 - 02.11	Valzeinastrasse, Umf. Gätziloch (Neutrassierung)	Ausbau, Verbesserung der Linienführung, Erhöhung der Wintersicherheit	4.50		2017, 2018, 2019, 2020
02.11 - 04.93	Valzeinastrasse, Gaissgada - Valzeina	Ausbau, Erhöhung der Verkehrssicherheit	0.80	2017	2020

Baulicher Unterhalt Kantonsstrassen Programm 2017–2020

		Total	Bezirke							
			1	2	3	4	5	6	7	
Hauptstrassen	km	597.0	57.0	54.0	140.0	112.0	54.0	95.0	85.0	
Verbindungsstrassen	km	825.0	161.0	40.0	54.0	79.0	160.0	186.0	145.0	
Wiederbeschaffungswert *	Mio. Fr.	6'047.0	762.0	324.0	751.0	748.0	710.0	1'483.0	1'269.0	
Dringlichkeit ** (Priorität 1 und 2)	km	35.0	8.0	2.0	6.0	7.0	4.0	5.0	3.0	
Aufwand *	2017	Mio. Fr.	81.8	12.7	6.4	12.1	9.8	11.3	16.8	12.7
	2018	Mio. Fr.	83.3	12.9	6.5	12.3	10.0	11.5	17.2	12.9
	2019	Mio. Fr.	84.9	13.2	6.6	12.5	10.2	11.7	17.5	13.2
	2020	Mio. Fr.	85.9	13.3	6.7	12.7	10.3	11.9	17.7	13.3

* inkl. Kunstbauten und technische Einrichtungen

** Anzahl Kilometer, welche in einem schlechten bis sehr schlechten Zustand sind und innerhalb von 1 bis max. 3 Jahren instandgestellt werden müssen. Nicht eingerechnet sind sämtliche Naturstrassen.

Erhöhung der zulässigen Höchstgewichte per Ende 2020
 in Tonnen

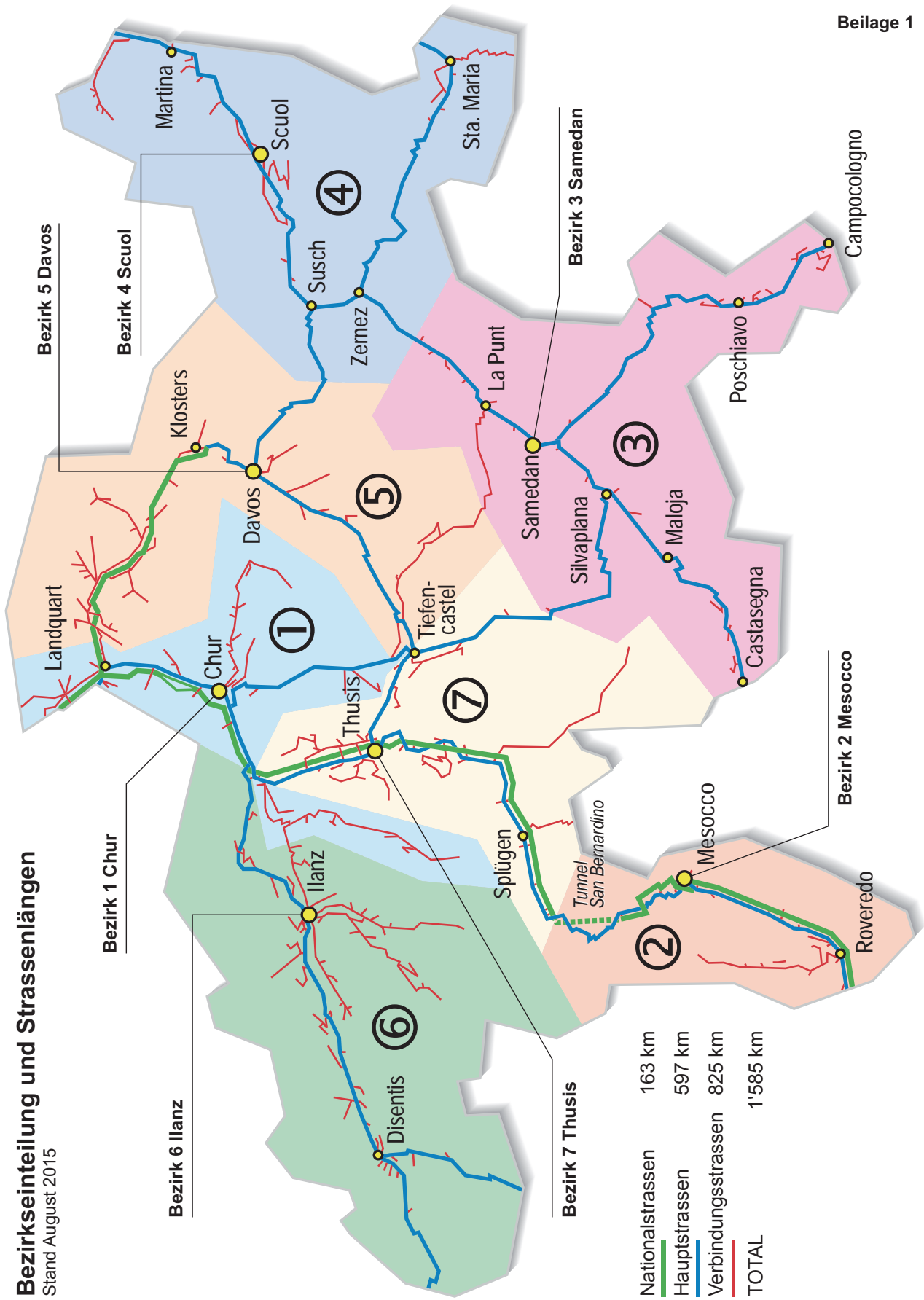
Bezirk / Strassenzug		Abschnitt	Stand 2015	Ziel 2020
1	Safienstrasse	Abzweigung Tenna - Egschi	13/18	32
3	Albulastrasse	Preda - Festung Albulapass	11	18
	Pagnoncinistrasse	Berninastrasse - Pagnoncini	18	32
	Selvaplanastrasse	Berninastrasse - Selvaplana	18	32
4	Guardastrasse	Engadinstrasse - Guarda	19	32
5	St. Antönienstrasse	St. Antönien-Platz - Büel	13	32
	Rütistrasse	Büel - Rüti	13	32
	Seewiserstrasse	Dorf - Molschna	18	32
	Überlandquartstrasse	Grüsch - Niggli's Haus	11/28	32
	Mariastrasse	Schuderserstrasse - Maria	11	32
	Bazolisstrasse	Schuderserstrasse - Bazolis	11	32
	Pussereinstrasse	Schuderserstrasse - Pusserein	11	32
6	Tälfscherstrasse	Nationalstrasse N28 - Tälfsch	18	32
	Siatrstrasse	Oberalpstrasse - Siat	18	32
	Pigniuerstrasse	Rueun - Pigniu	18	32
	Andiasterstrasse	Oberalpstrasse - Andiastr	18	32
	Brigelsrstrasse	Tavanasa - Brigels	18	32
7	Pardomatstrasse	Oberalpstrasse - Pardomat	13/18	32
	Alvascheinstrasse	Schinstrasse - Alvaschein	18	32

IX. Beilagenverzeichnis

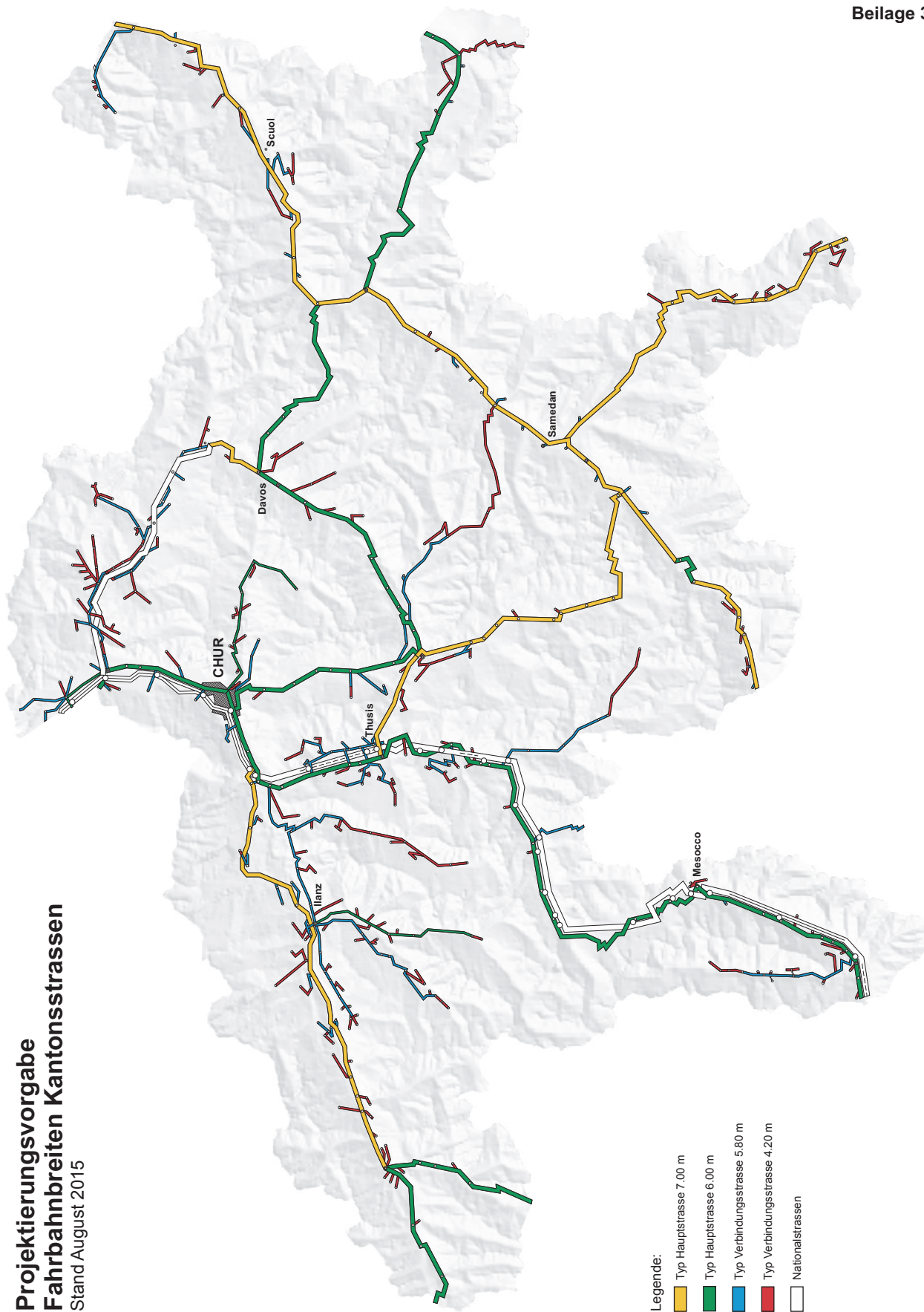
- Beilage 1: Bezirkseinteilung und Strassenlängen
- Beilage 2: Durchschnittliche tägliche Verkehrsfrequenzen 2013 (DTV)
- Beilage 3: Projektierungsvorgabe Fahrbahnbreiten Kantonsstrassen
- Beilage 4: Zulässige Fahrzeugbreiten und Höhenbeschränkungen
- Beilage 5: Zulässige Fahrzeuggewichte
- Beilage 6: Finanzierungsstruktur im TBA Graubünden in Mio. Franken

Bezirkseinteilung und Strassenlängen

Stand August 2015



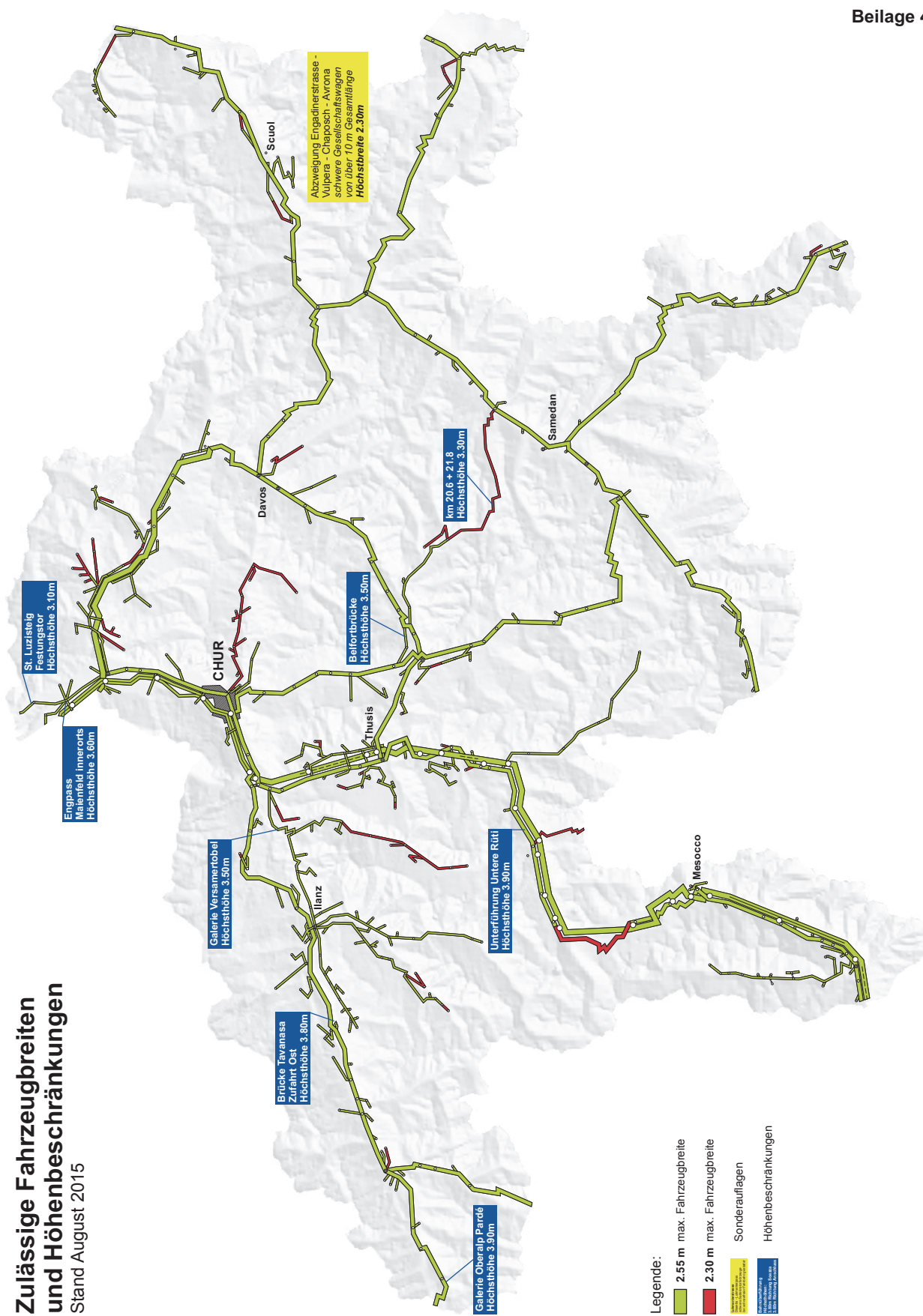
**Projektierungsvorgabe
 Fahrbahnbreiten Kantonsstrassen**
 Stand August 2015



- Legende:
- Typ Hauptstrasse 7.00 m
 - Typ Hauptstrasse 6.00 m
 - Typ Verbindungsstrasse 5.80 m
 - Typ Verbindungsstrasse 4.20 m
 - Nationalstrassen

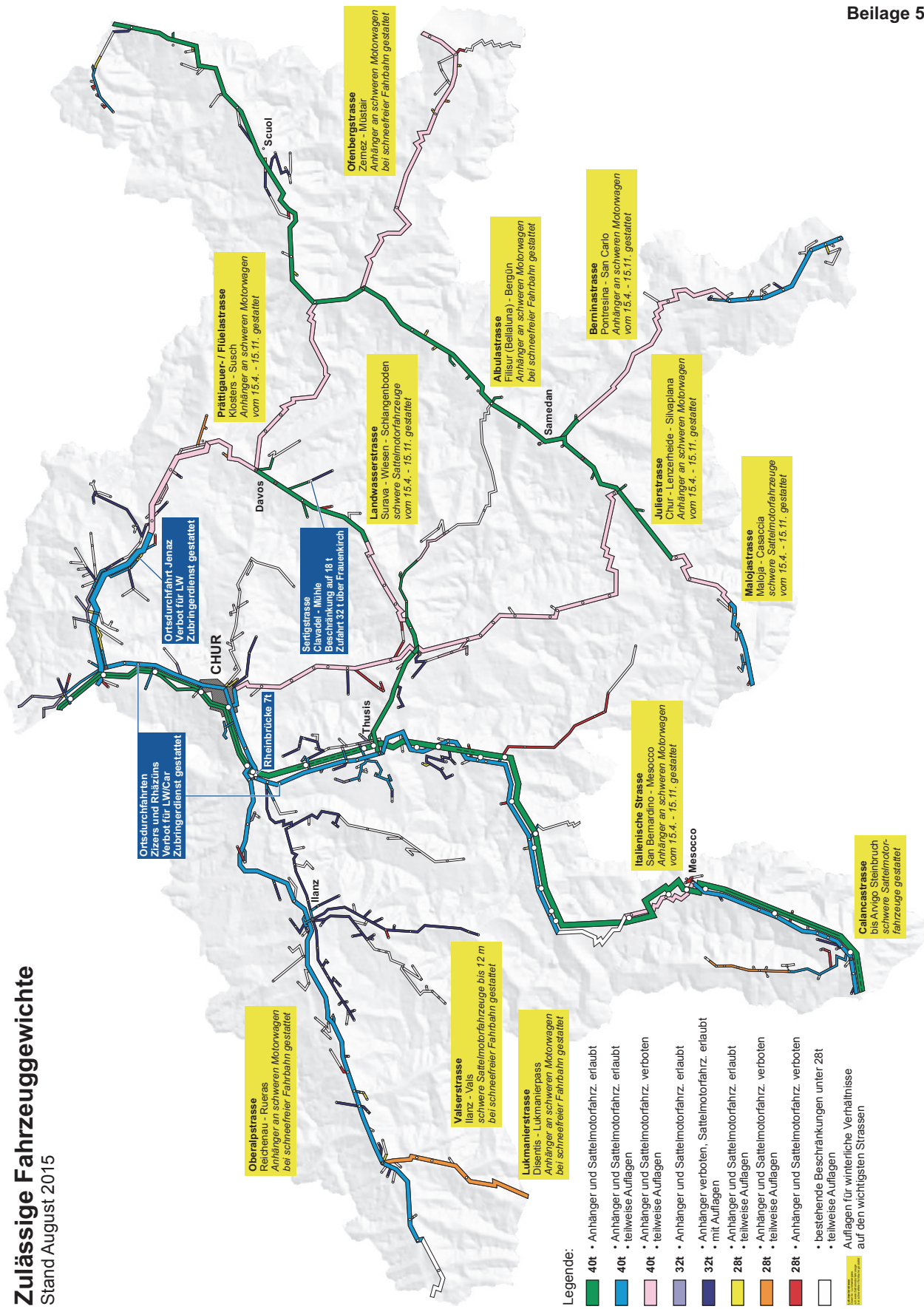
Zulässige Fahrzeugbreiten und Höhenbeschränkungen

Stand August 2015



Zulässige Fahrzeuggewichte

Stand August 2015



Finanzierungsstruktur im TBA Graubünden in Mio. Franken

