

Mittwoch, 26. August 2020

Vormittag

Vorsitz:	Standespräsident Martin Wieland
Protokollführer:	Gian-Reto Meier-Gort
Präsenz:	anwesend 119 Mitglieder entschuldigt: Brandenburger
Sitzungsbeginn:	8.15 Uhr

Standespräsident Wieland: Gemäss Programm steht heute die Wahl des Regierungspräsidiums und des Regierungsvizepräsidiums an. Ich gedenke die Wahlzettel nacheinander auszuteilen und im Anschluss die Auszählung vorzunehmen. Und sobald die Ergebnisse vorliegen, werde ich Ihnen diese präsentieren. In der Zwischenzeit können wir mit den üblichen Beratungen fortfahren. Ich bitte die Stimmenzähler, die Wahlzettel auszuteilen.

Wahl Regierungspräsidium und Regierungsvizepräsidium für 2021

Standespräsident Wieland: Die Wahlvorschläge haben Sie in der Dropbox und können dort nachschauen, wer vorgeschlagen ist. Haben alle Ihre Stimmzettel erhalten? Dann bitte ich die Stimmenzähler, die Stimmzettel wieder einzusammeln.

Wir schreiten nun zur Wahl des Regierungsvizepräsidenten 2021. Zur Wahl steht Marcus Caduff. Ich bitte die Stimmenzähler, die Stimmzettel auszuteilen. Haben alle Ihre Stimmzettel erhalten? Dem ist so. Dann bitte ich die Stimmenzähler, die Stimmzettel wieder einzusammeln. Während dem Auszählen können wir mit den Beratungen fortfahren und wir kommen jetzt zum Bericht der Kommission für Justiz und Sicherheit des Grossen Rats zum Antrag von Kantonsrichter Dr. iur. Peter Schnyder auf Einleitung eines Amtsenthebungsverfahrens gegen Kantonsrichter Davide Pedrotti. Ich gebe dem Kommissionspräsidenten Grossrat Bondolfi das Wort.

Bericht und Antrag der Kommission für Justiz und Sicherheit des Grossen Rats zum Antrag von Kantonsrichter Dr. iur. Peter Schnyder auf Einleitung eines Amtsenthebungsverfahrens gegen Kantonsrichter MLaw Davide Pedrotti

Eintreten

Antrag Kommission
Eintreten

Bondolfi; Kommissionspräsident: Die KJS hat Ihnen den ausführlichen Bericht unterbreitet, am 8. Juli 2020. Diesen Bericht fasse ich jetzt wie folgt zusammen: Der Grosse Rat und die KJS üben die Aufsicht über das Kantonsgericht von Graubünden und dessen Richter aus. Diese Aufsicht bezieht sich auf die Geschäftsführung und die Justizverwaltung, aber nicht auf Fragen der Rechtsprechung. Sollen gegenüber einem Richter Disziplinar massnahmen ausgesprochen werden, ist zuvor eine Untersuchung durchzuführen und die betroffene Person ist anzuhören. Zuständig für die formelle Einleitung eines Amtsenthebungsverfahrens ist der Grosse Rat. Mit der Beschränkung auf die Geschäftsführung und die Justizverwaltung ist nicht ausgeschlossen, dass die KJS einzelne Fälle im Nachhinein exemplarisch auf die konkrete und korrekte Handhabung prüft und die Usancen des Kantonsgerichts im Allgemeinen untersucht. Soweit damit eine Amtspflichtverletzung einhergehen würde, ist die Geschäftsführung im Sinne von Art. 62 Abs. 1 GOG betroffen. Auch zurückhaltende Kritik an einzelnen Urteilen ist einer Justizaufsichtsbehörde durchaus erlaubt.

Ich komme nun zu dem Antrag auf Einleitung eines Amtsenthebungsverfahrens gegen Kantonsrichter Pedrotti. Kantonsrichter Peter Schnyder stellte im Rahmen seiner Vernehmlassung vom 15. Mai 2020, welche er zum Entwurf des Berichts der KJS in der aufsichtsrechtlichen Untersuchung gegen ihn einreichen liess, den Antrag, es sei gegen Davide Pedrotti ein Amtsenthebungsverfahren einzuleiten. Kantonsrichter Pedrotti habe im Zusammenhang mit dem Ausstandsentscheid vom 18. April 2019 und dem Revisionsentscheid vom 29. Mai 2020 in der Sache PS seine Amtspflichten verletzt. Ebenso sei der Entscheid des Gesamtgerichts vom 8. Mai 2019 unter Mitwirkung von Davide Pedrotti zustande gekommen. Der Ausstandsentscheid sei unter Verletzung des Prinzips der Parteiöffentlichkeit zustande gekommen und habe dazu gedient, Mängel des den Parteien mitgeteilten Berufungsurteils vom 15. Mai 2018 zu vertuschen. Auch der Revisionsentscheid vom 29. Mai 2020 habe dem letzteren Zweck gedient. Der Entscheid des Gesamtgerichts schliesslich habe nur darauf gezielt, zu verhindern, dass die Parteien Kenntnis von den Vorgängen um das Berufungsurteil erhalten würden und um Druck auf Kantonsrichter Schnyder auszuüben. Diese

Vernehmlassung liess die KJS mit Schreiben vom 26. Mai dieses Jahres auszugsweise Herrn Pedrotti zukommen, verbunden mit der Einladung auf Einreichung einer Stellungnahme. Mit Eingaben vom 12. Juni 2020 liess sich Davide Pedrotti fristgerecht vernehmen und beantragte, die Anzeige von Herrn Schnyder nicht an die Hand zu nehmen. Die KJS kam aufgrund der vorliegenden Akten ebenfalls zum Schluss, dem Grossen Rat zu beantragen, kein Amtsenthebungsverfahren gegen Kantonsrichter Davide Pedrotti einzuleiten.

Erlauben Sie mir einige Ausführungen zum Sachverhalt. Der Antrag von Peter Schnyder basierte auf einem Sachverhalt, den die KJS bereits umfassend abgeklärt hat. Dieser lag auch der aufsichtsrechtlichen Untersuchung gegen Herrn Schnyder selbst zu Grunde. Auf den entsprechenden Bericht vom 26. Mai dieses Jahres ist deshalb betreffend den Sachverhalt umfassend zu verweisen. In chronologischer Reihenfolge kann folgendes hervorgehoben werden: Ausgangspunkt dieses Ausstandsentscheids war ein auch gerichtsintern umstrittenes Revisionsverfahren. Kantonsrichter Schnyder stand darin auf dem Standpunkt, dass das ursprüngliche Berufungsurteil vom 15. Mai 2018 nichtig sei, weil das Dispositiv, das an der Beratung beschlossen worden war, nicht mit dem Dispositiv übereinstimme, das den Parteien am 20. August 2018 mitgeteilt wurde. Er stellte deshalb den Antrag, dass Kantonsgerichtspräsident Brunner und Aktuar Guetg, welche in seinen Augen das Dispositiv abgeändert hatten, für das Revisionsverfahren in den Ausstand treten müssten. Umgekehrt stellte Kantonsgerichtspräsident Brunner zunächst ein Ausstandsbegehren gegen Peter Schnyder.

Das Gesamtgericht kam zum Schluss, dass über die Ausstandsbegehren ein ad hoc zusammengestelltes Ausstandsgremium befinden solle, das mit den Richtern Hubert, Pritzi und Pedrotti besetzt wurde, welche alle drei nicht von einer Ausstandsanzeige betroffen waren. Dieses Gremium nahm das Verfahren an die Hand, informierte aber nicht die Parteien des Verfahrens. Mit Datum vom 18. April 2019 wurde das Ausstandsbegehren gegen Kantonsgerichtspräsident Brunner abgewiesen und festgestellt, dass keine Ausstandsanzeige gegen Kantonsrichter Schnyder bestehe. Der eigentliche Revisionsentscheid könne deshalb in der ursprünglich vorgesehenen Besetzung gefällt werden. Entsprechend wurde für den 8. Mai 2019 die Beratung des fraglichen Revisionsverfahrens durch den Vorsitzenden, Kantonsgerichtspräsident Brunner, angesetzt.

Allerdings erschien Herr Schnyder nicht zu dem Termin, sondern teilte brieflich mit, dass seiner Ansicht nach der Ausstandsentscheid vom 18. April 2019 nichtig sei, weil er den Parteien des Revisionsverfahrens nicht mitgeteilt wurde. Damit sei nicht gültig über den Ausstand von Herrn Brunner befunden worden, weshalb in der Sache am 8. Mai 2019 auch keine Sitzung unter dessen Vorsitz stattfinden könne. Als Vorsitzender der fraglichen Kammer wollte Herr Schnyder die Verfahrensleitung an sich ziehen und die Parteien über die Geschehnisse informieren. Aufgrund des Nichterscheinens von Peter Schnyder wurde am 8. Mai 2019 spontan eine Sitzung des Gesamtgerichts, wohlverstanden ohne Kantonsrichter Schnyder, abgehalten. Dabei wurde folgender ein-

stimmiger Beschluss gefasst: Es wird festgestellt, dass Herr Schnyder im fraglichen Revisionsverfahren keine verfahrensleitende Funktion zukommt und es ihm untersagt ist, die Parteien zu kontaktieren. Kantonsrichter Schnyder wird im Verfahren, im Revisionsverfahren, durch Kantonsgerichtsvizepräsidentin Michael Dürst ersetzt. In einer separaten Eingabe wird ein Antrag auf Amtsenthebung von Kantonsrichter Schnyder gestellt werden.

In der entsprechend geänderten Zusammensetzung wurde sodann über das Revisionsverfahren befunden und auf Nichteintreten entschieden. Dabei wurde unter anderem festgehalten, ich zitiere «Mit Urteil vom 15. Mai 2018, mitgeteilt am 20. August 2018, hat das Kantonsgericht von Graubünden eine Berufung des PS gegen seine Brüder dahingehend gutgeheissen, dass der angefochtene Entscheid des Bezirksgerichts Maloja vollumfänglich aufgehoben wurde, und über die Teilung des in der Schweiz gelegenen Nachlasses neu entschieden wurde.» Unter anderem wurde festgehalten, und das ist jetzt wesentlich, dass gestützt auf den Abtretungsvertrag vom 1. Juli 2013 der Anteil des PS in Höhe von so und so viel ab dem beim Regionalgericht Maloja hinterlegten Betrag an die Erben des C. sel. auszubezahlen sei. Rechtsanwalt C. war bis zu seinem Tod Rechtsvertreter des PS im laufenden Erbteilungsverfahren. Nach Meinungen der KJS wird damit tatsachenwidrig festgehalten, die Abtretungserklärung habe am 15. Mai 2018, ich erinnere daran, das ist der Termin der Urteilsberatung im Berufungsverfahren, also am 18. Mai 2018 anlässlich der Beratung des Berufungsurteils vorgelegen.

Ich komme nun zu den rechtlichen Ausführungen: Dem Bericht vom 26. Mai 2020 zur aufsichtsrechtlichen Untersuchung gegen Kantonsrichter Schnyder ist auch eine ausführliche rechtliche Darstellung zu den Pflichten eines Richters, der Folgen der Verletzung von Richterpflichten und insbesondere der Amtsenthebung zu entnehmen. Auf diese ist zu verweisen. Hier ist konkret noch folgendes zu ergänzen: Ich möchte noch einige Ausführungen zu den Bundesgerichtsurteilen vom 22. Juli 2020 machen. Mit Urteil 5A.484 vom genannten Datum hatte das Bundesgericht auf Beschwerde von Peter Schnyder über den Ausstandsentscheid vom 18. April 2020 zu befinden. Es hielt dabei fest, dass im entsprechenden Verfahren der Revisionsentscheid vom 29. Mai 2019 nicht auf seine Vereinbarkeit mit dem Bundesrecht geprüft werden könne. Dieser Entscheid sei eröffnet worden und hätte beim Bundesgericht durch die Parteien angefochten werden können, was unterblieben sei. Die Beschwerde hinsichtlich des Ausstandsentscheids erweise sich klarerweise als verspätet. Es könne deshalb offenbleiben, ob der fragliche Entscheid nichtig sei, weil auch die Nichtigkeit die Anfechtung eines Urteils im Rahmen einer zulässigen Beschwerde voraussetze. Eine solche sei aber im vorliegenden Fall unterblieben. Auf die Beschwerde wird deshalb nicht eingetreten.

Im zweiten Entscheid vom selben Datum hatte das Bundesgericht über die Beschwerde von Peter Schnyder gegen die Ziffern 1 und 2 des Beschlusses des Gesamtgerichts vom 8. Mai 2019 zu entscheiden. Auch in diesem Verfahren hielt das höchste Gericht fest, dass der eigentliche Revisionsentscheid vom 29. Mai unange-

fochten blieb. Gleichzeitig war aber das Bundesgericht der Ansicht, dass der Beschluss des Gesamtgerichts Kanton Graubünden den Anforderungen von Art. 112 des Bundesgerichtsgesetzes nicht genüge. Dieser legt fest, wie die Entscheide der Vorinstanzen des Bundesgerichts den Parteien zu eröffnen sind. Dem Beschluss lasse sich aber nicht entnehmen, welche Bestimmung es dem Gesamtgericht ermögliche, einen Spruchkörper während eines hängigen Verfahrens anders zu besetzen und wie im konkreten Fall der Spruchkörper mit fünf statt sechs Richtern korrekt besetzt worden sei. Insgesamt fehle eine schlüssige Begründung für die fallbezogene Anwendung der vom Kantonsgericht zitierten Bestimmungen. Entsprechend macht das Bundesgericht von seiner Möglichkeit Gebrauch, den angefochtenen Beschluss aufzuheben und zu neuer Entscheidung unter Berücksichtigung der Vorgaben von Art. 112 Abs. 1 BGG an die Vorinstanz zurückzuweisen.

Ich komme nun zu den Einschätzungen der KJS in Bezug auf den Ausstandsentscheid vom 18. April 2019: Da sich das Bundesgericht aufgrund des unbenutzten Ablaufs der Beschwerdefrist nicht materiell zum Ausstandsentscheid vom 18. April äussert, bleibt dieser formell rechtskräftig. Die KJS hat an anderer Stelle bereits betont, dass es nicht an ihr ist, allfällige Versäumnisse der Prozessparteien nachzuholen, sondern dass die Justizaufsicht vielmehr subsidiär sei. Wenn das Bundesgericht auch mit Blick auf die Art. 30 Abs. 3 und 29 Abs. 2 der Bundesverfassung keine nachträgliche Berufung auf die Nichtigkeit zulässt, so kann dies auf kantonalaufsichtsrechtlicher Ebene nach Ansicht der KJS nicht kompensiert werden. Dies ist umso weniger der Fall, als sich das Bundesgericht auf seine eigene etablierte Rechtsprechung abstützen kann. Eine Amtspflichtverletzung von Kantonsrichter Pedrotti ist damit in diesem Zusammenhang nicht erstellt.

Ich komme nun zum Beschluss des Kantonsgericht Graubünden vom 8. Mai 2019. Die genaue Motivation für dieses bundesgerichtliche Urteil entzieht sich der KJS. Soweit für sie ersichtlich hat die Aufhebung der Dispositivziffern 1 und 2 des angefochtenen Beschlusses keine unmittelbaren Konsequenzen. Mit diesen wurde festgehalten, dass Kantonsrichter Schnyder im Revisionsverfahren nicht die Verfahrensleitung zukommt. Und er wurde zur Urteilsfindung mit Kantonsrichterin Michael Dürst ersetzt. Der entsprechend gefällte Revisionsentscheid wurde gemäss den eigenen Feststellungen des Bundesgerichts nicht angefochten und ist damit in formelle Rechtskraft erwachsen. Jedenfalls hat Davide Pedrotti am fraglichen Beschluss lediglich auf Einladung von Kantonsgerichtspräsident Brunner mitgewirkt. Es ist anzunehmen, dass letzterer aufgrund seiner Funktion auch die Verantwortung des Vorsitzenden übernommen hat und damit für den Entwurf und die Endredaktion des Beschlusses verantwortlich war. Ein besonderer Beitrag von Kantonsrichter Pedrotti und eine Amtspflichtverletzung sind deshalb nach Ansicht der KJS nicht zu sehen. Ich komme nun zum Revisionsentscheid vom 29. Mai 2019. Für diesen Entscheid gilt ebenfalls, dass es die primäre Verantwortung der Parteien gewesen wäre, einen rechtswidrig erstellten Sachverhalt geltend zu machen. Dies ist gemäss höchstrichterlichen Feststellun-

gen unterblieben. Ebenso ist für den Revisionsentscheid zu konstatieren, dass die Verantwortung für die Instruktion und damit die redaktionelle Verantwortung beim Vorsitzenden Norbert Brunner lag. Dies wird durch das Referat in der Sache vom 12. März 2019 untermauert, das als Aussteller ausdrücklich Brunner nennt. Damit bliebe als möglicher Vorwurf an Kantonsrichter Pedrotti, dass er einem Entscheidentwurf zugestimmt hat, von dem er hätte wissen können, dass er eine teilweise unzutreffende Sachverhaltsdarstellung enthält.

Nach Ansicht der KJS wiegt dies nicht schwer genug, um eine disziplinarische Verantwortlichkeit zu bejahen. Wollte man in jedem Fall, in dem ein Richter den Sachverhalt unrichtig darstellt, obwohl er es beim sorgfältigen Studium aller im Recht liegenden Akten besser hätte wissen können, einen Disziplinarfehler bejahen und ein entsprechendes Verfahren durchführen, würde die Justiz wohl zum Erliegen kommen. Auf jeden Fall würde ein solches Vorgehen in einem deutlichen Missverhältnis zur vermuteten Fehlleistung stehen. Es ist auch in dieser Hinsicht kein hinreichendes Verschulden von Davide Pedrotti erstellt. Und es ist deshalb insgesamt auf die Einleitung eines Amtsenthebungsverfahrens zu verzichten. Zusammenfassend weise ich darauf hin, dass die KJS zum Schluss gelangt, dass gegen Kantonsrichter Davide Pedrotti keine disziplinarischen Massnahmen angebracht sind und auch, dass die Einleitung eines Amtsenthebungsverfahrens nicht opportun ist. Ich bitte Sie, den Anträgen der KJS zu folgen.

Bekanntgabe der Wahlergebnisse

Standespräsident Wieland: Bevor ich das Wort für weitere Mitglieder der Kommission öffne, gebe ich Ihnen das Wahlergebnis der Wahl des Regierungspräsidiums bekannt. Ausgegebene Stimmzettel 110. Davon leer und ungültig 4. Gültige Stimmzettel 106. Gesamtzahl der gültigen Kandidatenstimmen 106. Absolutes Mehr 54. Stimmen haben erhalten Mario Cavigelli 105. Herr Regierungsvizepräsident, ich gratuliere Ihnen recht herzlich zu dieser glanzvollen Wahl.

Applaus.

Wahl Regierungspräsidium

Bei 110 abgegebenen und 106 gültigen Wahlzetteln, 106 gültigen Kandidatenstimmen und einem absoluten Mehr von 54, wird Regierungsrat Mario Cavigelli mit 105 Stimmen als Regierungspräsident 2021 gewählt.

Einzelne: 1 Stimme

Standespräsident Wieland: Ich gebe Ihnen das Ergebnis der Wahl des Regierungsvizepräsidiums 2021 bekannt. Ausgegebene Stimmzettel 113. Davon leer und ungültig 6. Gültige Stimmzettel 107. Gesamtzahl der gültigen Kandidatenstimmen 107. Absolutes Mehr 54. Stimmen haben erhalten Marcus Caduff 106 Stimmen. Herr Regierungsrat, ich gratuliere Ihnen recht herzlich zu dieser glanzvollen Wahl zum Regierungsvizepräsidium.

Applaus.

Wahl Regierungsvizepräsidium

Bei 113 abgegebenen und 107 gültigen Wahlzetteln, 107 gültigen Kandidatenstimmen und einem absoluten Mehr von 54, wird Regierungsrat Marcus Caduff mit 106 Stimmen als Regierungsvizepräsident 2021 gewählt.

Einzelne: 1 Stimme

Bericht und Antrag der Kommission für Justiz und Sicherheit des Grossen Rats zum Antrag von Kantonsrichter Dr. iur. Peter Schnyder auf Einleitung eines Amtsenthebungsverfahrens gegen Kantonsrichter MLaw Davide Pedrotti (Fortsetzung)

Eintreten (Fortsetzung)

Standespräsident Wieland: Und somit ist das Wort wieder offen für Mitglieder der Kommission. Wird nicht gewünscht. Übrige Diskussion? Wird auch nicht gewünscht. Somit haben wir diesen Bericht behandelt. Wir fahren nun weiter. Entschuldigung, Grossrat Gasser, Sie haben das Wort.

Eintreten ist nicht bestritten und somit beschlossen.

Gasser: Ich kann mich gleich outen. Ich bin nicht Jurist. Ich höre hier Artikel um Artikel und Windungen usw. Aber ich meine, ich habe ein einigermaßen intaktes Gerechtigkeitsgefühl. Und ich komme vom Gefühl nicht los, dass hier derjenige geschlagen wird, wobei es die anderen verdienen würden. Wenn hier Aussagen gemacht werden von einem Juristen, nämlich dem Chef der Aufsichtskommission, eine Sachlage falsch dargestellt, wie soll ich mich dann in irgendeinem Zusammenhang als Betroffener, wie soll ich da Vertrauen haben in solche Juristen, die Sachlagen falsch darstellen? Auf der anderen Seite, jetzt, dann morgen, zur Wahl steht Herr Schnyder, das ist sogar in der Zeitung zu lesen. Dem wird sogar gedankt, dass er die Ungereimtheiten an die Oberfläche brachte. Und zum Glück, zum Glück eben einen Gerechtigkeitsinn hat und davon nicht abliess. Und die ändern, hier ist offensichtlich zu wenig Stoff für einen Juristen, um hier ein Amtsenthebungsverfahren in die Wege zu leiten. Können wir so dies Vertrauen, in die Juristerei, in unsere Justiz, können wir die so aufrechterhalten? Ich glaube, sie ist schon sehr stark lädiert durch Vorgänge, die Ihnen allen bekannt sind.

Ich verstehe schlichtweg die Argumentation der KJS nicht. Es sind Aussagen gemacht. Es sind Aussagen zitiert vom Bundesgericht, vom höchsten Gericht und es wird immer eine Windung gefunden in der Kommission, dass es eben doch, ja, dass das ja nicht so wichtig ist. Die Sachlage ist ja bekannt. Und ich hoffe und gehe davon aus, dass alle im Sinne nicht nur der Juristerei, sondern auch im Sinne eines Gerechtigkeitssinns urteilen. Das waren meine Bemerkungen.

Standespräsident Wieland: Weitere Wortmeldungen? Grossrat Bondolfi, Sie haben das Wort.

Bondolfi; Kommissionspräsident: Besten Dank. Und zwar nicht um eine Replik abzugeben, sondern um darauf hinzuweisen, dass ein formeller Antrag der KJS vorliegt, über welchen das Parlament zu befinden hat.

Standespräsident Wieland: Entschuldigung, das habe ich übersehen. Somit kommen wir zur Abstimmung. Grossrat Koch, Sie haben das Wort.

Koch: Kollege Gasser hat uns doch sehr aus dem Herzen gesprochen. Ich glaube, dass was wir hier aber heute machen, ist Vergangenheitsbewältigung. Wir haben es gehört. Es ist eine juristische Auslegeordnung, und ja, Kollege Gasser, wir teilen in vielen Fällen die abschliessende Meinung der KJS in diesem Fall auch nicht. Wir sehen genau die Probleme, die Sie uns dargestellt haben. Aber ich glaube, heute sind wir in der Vergangenheitsbewältigung und wir werden deshalb dem Antrag der KJS zustimmen. Morgen gestalten wir die Zukunft des Kantonsgerichtes Graubünden. Und ich glaube, morgen müssten wir uns dann nochmal diese einzelnen Sätze vor Augen führen und das bei den Wahlen beachten.

Detailberatung*Antrag Kommission*

2. Gegen Kantonsrichter Davide Pedrotti sei kein Amtsenthebungsverfahren einzuleiten.
3. Die Kosten des vorliegenden Verfahrens werden auf die Staatskasse genommen. Parteientschädigungen werden keine zugesprochen.

Standespräsident Wieland: Weitere Wortmeldungen? Das scheint nicht der Fall zu sein. Dann kommen wir zu den Abstimmungen. Die Anträge sind auf Seite 22 des Berichts. Erstens, auf das Geschäft einzutreten. Das haben wir gemacht. Zweitens, gegen Kantonsrichter Davide Pedrotti sei kein Amtsenthebungsverfahren einzuleiten. Drittens, die Kosten des vorliegenden Verfahrens werden auf die Staatskasse genommen. Parteientschädigungen werden keine zugesprochen. Wer damit einverstanden ist, möge sich erheben. Wer den Bericht ablehnen möchte, möge sich erheben. Stimmenthaltungen? Sie haben dem Bericht mit 113 Stimmen mit 2 Gegenstimmen und 1 Enthaltung zugestimmt.

Abstimmung

Der Grosse Rat folgt den Anträgen der Kommission mit 113 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Standespräsident Wieland: Somit fahren wir weiter mit den Verhandlungen von gestern Abend. Wir sind bei Art. 9a stehengeblieben, Abs. 2 lit. a und b, die gestrichen werden sollten gemäss Antrag von Grossrat Loepfe. Die Kommission hat sich inzwischen beraten und ich gebe der Kommissionspräsidentin Erika Cahenzli-Philipp das Wort.

Teilrevision des Gesetzes über die Förderung der Krankenpflege und der Betreuung von betagten und pflegebedürftigen Personen (KPG) (Botschaften Heft Nr. 2/2020-2021, S. 37) (Fortsetzung)

Detailberatung (Fortsetzung)

Art. 9a Abs. 2 lit. a und b (Fortsetzung)

Cahenzli-Philipp; Kommissionspräsidentin: Ich erlaube mir, zuerst eine Gratulation einzuschieben. Das Spital des Center da sandà Engiadina Bassa in Scuol ist von der Schweizerischen Akademie für Qualität in der Medizin im Bereich Patientensicherheit prämiert worden. «Top Qualität geht auch in der Randregion.» So der heutige Titel in der Zeitung. Ich finde das passt gut zur heutigen Debatte.

Nachdem gestern Grossrat Loepfe bei Art. 9a Abs. 2 seinen Antrag auf Streichung der lit. a und b eingereicht hat, ist die Mehrheit der KGS noch einmal zusammengetreten und hat den Antrag diskutiert. Das gewählte Vorgehen der Regierung scheint uns nach wie vor sinnvoll und zielführend. Auch kleine Schritte, und das ist wichtig, sollen unterstützt werden, aber mit etwas tieferen Ansätzen als grosse Schritte. Also abgestuft nach Erfüllungsgrad. Die Studie der KPMG empfiehlt Bestrebungen zur Integration von Leistungserbringern prozessorientiert zu unterstützen. Darunter ist z. B. auch die professionelle Begleitung von Veränderungsprozessen zu verstehen. Das schien uns in der Kommission zentral. Darauf haben wir Wert gelegt, dass eben nicht nur der Zusammenschluss, sondern all die notwendigerweise vorausgehenden Prozesse und Teilschritte unterstützt werden. Die Veränderungsprozesse werden unterschiedlich schnell angegangen werden. Und ja, Kollege Grossrat Loepfe hat Recht, wie er gestern gesagt hat. Sie werden sich zum Teil als schwierig und mühsam herausstellen und es wird Umwege und Pausen im Prozess geben. Umso wichtiger ist es, das Ziel nicht aus den Augen zu verlieren. Und wer das schafft, soll dann mit dem maximalen Beitragssatz belohnt werden.

Die Regierung hat deutlich gemacht, dass sie bereit ist, in alle Projekte und Prozesse, die zu einer langfristigen Stärkung der Gesundheitsversorgungsregionen beitragen, dass sie diese mit einer Grosszügigkeit behandeln wird. Regierungsrat Peyer wird dazu auch noch eine Ausführung machen. Ich bitte Sie, bei der Botschaft zu bleiben.

Standespräsident Wieland: Weitere Mitglieder der Kommission? Grossrätin Rutishauser, Sie haben das Wort.

Rutishauser: Das Ziel der Teilrevision ist die Sicherstellung der dezentralen Gesundheitsversorgung in Graubünden. Nur wenn unsere Institutionen zukunftsfähig aufgestellt sind, werden sie den auf uns zukommenden Herausforderungen gewachsen sein. Dazu gehören der bereits mehrfach genannte Fachkräftemangel und die demografische Entwicklung der Bevölkerung. Auch eine Pandemie gehört dazu sowie vom Bund beschlossene

Massnahmen. Die Studie von KPMG und HSG belegt die Vorteile einer Bündelung der Ressourcen deutlich. Wenn wir dem Antrag von Kollege Loepfe zustimmen, gefährden wir dieses Ziel. Das Risiko wäre gross, dass wir auf halbem Weg stehenbleiben würden. Deshalb bitte ich Sie, diesen Antrag abzulehnen.

Standespräsident Wieland: Weitere Mitglieder der Kommission? Übrige Diskussion? Herr Regierungsrat.

Regierungsrat Peyer: Ich möchte dort beginnen, wo auch Grossrätin Cahenzli begonnen hat. Es ist kein Zufall, dass gerade das Spital im Unterengadin diese Auszeichnung bekommen hat. Es ist aber bezeichnend, dass es ein Haus ist, das sehr viel investiert in die Qualität und in die Sicherheit von Patientinnen und Patienten und auch in die eingespielten Prozesse und Abläufe. Das ist mit Aufwand verbunden. Und es ist vor allem auch mit Überzeugungsarbeit verbunden gegenüber Bern, dass eben die Frage von Qualität, von der Häufigkeit von Eingriffen nicht eine Frage der Grösse des Hauses ist, sondern eine Frage, wie man sich aufstellt und wie man sich organisiert. Das wird uns in den nächsten Jahren noch intensiv beschäftigen. Deshalb ist es tatsächlich auch unser Ziel, eben mit dem Unterengadin, aber auch andern, es wurde genannt, das Prättigau z. B. mit der Flury Stiftung oder die Häuser in den kleinen Südtälern, in diese Richtung zu gehen und dies auch in anderen Orten im Kanton zu ermöglichen. Ich glaube, wir haben uns viele Gedanken gemacht, wie wir auf den Weg dorthin kommen. Und das gebe ich auch hier zu Protokoll: Wir wollen alle Schritte, auch kleine Schritte, die dorthin führen, unterstützen. Das ist unsere Aussage. Wir möchten aber nicht die ganz kleinen Schritte genau gleich unterstützen wie die grossen Schritte. Weil letztlich ist es unser Ziel, und das steht in der Botschaft und es wurde mehrmals gesagt, die Organisationen zusammenzuführen unter ein Dach, um so der Bevölkerung, den Gästen eine Versorgung von der Wiege bis zur Bahre aus einer Hand zu gewährleisten. Das ist das Ziel. Und alles was dorthin führt, möchten wir fördern. Deshalb glaube ich, tun Sie gut daran, wenn Sie bei der Kommission bleiben und auch die Regierung in diesem Bestreben mitunterstützen. Besten Dank.

Standespräsident Wieland: Ich erteile Grossrat Loepfe das Wort, um zu replizieren.

Loepfe: Ich danke Regierungsrat Peyer für die abgegebene Protokollerklärung. Ich danke auch der KGS, dass sie nochmals über die Bücher gegangen ist. Auch wenn sie nicht zu einem mir gewogenen Urteil gekommen ist. Aber trotzdem hat der Druck schon mal Bewegung gezeigt. Aber damit ist nur die Hälfte meines Anliegens erfüllt. Ich bin daher trotzdem der Meinung, dass lit. a und b nicht nötig sind, in lit. c subsumierbar sind und die Kategorien für die verschiedenen Beitragssätze dem Integrationsprozess in der Gesundheitsversorgungsregion nicht förderlich sind. Schauen Sie, über allem steht ein Dogma. Das Dogma ist, dass nur eine einzige strategische und operative Führung über alle Leistungserbringer gut ist. Darum soll dieser Zusammenlegungsschritt am

stärksten gefördert werden. Das Dogma ist falsch, kann so aus der KPMG-Studie nicht entnommen werden und ist in der Vernehmlassung am heftigsten angegriffen worden. Wenn Sie diesem Dogma folgen, dann belohnen Sie den Aufbau von potemkinschen Dörfern am meisten. Das heisst, es werden führungsmässige Fassaden aufgebaut, statt, dass Sie das, was von der KPMG-Studie empfohlen ist, nämlich die Integration von Prozessen und Leistungen, am meisten fördern. Denn das ist der wirkliche Kern der Gesetzesvorlage. Die Integration aller Leistungen in einer Gesundheitsversorgungsregion als ultimatives Ziel eines unterschiedlich schnell und schmerzvoll ablaufenden Integrationsprozesses.

Es wurde von der Kommission anerkannt oder von der Kommissionssprecherin anerkannt, dass eigentlich jede Gesundheitsregion separat angeschaut wird und das optimale Vorgehen aus einer Kombination von gesundheitspolitisch Wünschbarem und regionalpolitisch Machbarem gefunden werden muss. Möglicherweise muss die Region selber eine Art Masterplan entwickeln, wo man diese einzelnen Schritte einmal vorgibt, wie sie sein könnten. Dieser Prozess wird am besten unterstützt, wenn die Regierung die jeweiligen Projekte jeder Region einzeln beurteilt und die Beitragssätze basierend auf möglicherweise einem solchen Masterplan aufsetzt. Meines Erachtens ist die Aufteilung in verschiedene Beitragssätze mit dem höchsten Satz für die Zusammenlegung der strategischen und operativen Betriebsführung der falsche und vor allem ein unnötig einschränkender Weg.

Ich mache Ihnen ein kleines, zugegeben, künstlich angeschautes Rechnungsbeispiel, was Sie mit der Vorstellung von Regierungsrat Peyer hier wirklich machen. Sie können eine Region nehmen, die vielleicht fünf Integrations-schritte braucht, und der letzte Integrationsschritt ist dann die operative und strategische Zusammenlegung. Wenn Sie solche fünf Schritte brauchen, dann bedeutet es nach dem Konzept, das hier vorliegt, dass Sie für vier Schritte 25 Prozent kriegen und für den letzten Schritt 50. Nehmen wir einfach einmal an, dass es einfach zu rechnen ist, jeder koste 100 Einheiten, was es auch immer ist. Dann haben Sie, sagen wir, 100 000. Dann haben Sie am Schluss 500 000 Franken ausgegeben. Es wird tatsächlich viel mehr sein, aber es ist hier nur zur Rechnung. Und Sie bekommen dann zusammengerechnet Beiträge für 150 000 Franken. Wenn die gleiche Region oder eine ähnliche Region das Ganze in einem Schritt machen kann, dann kostet es ja weniger, kostet es vielleicht nur 350 000 Franken. Aber Sie kriegen 50 Prozent. Das heisst Sie kriegen 175 000 Franken. Bedeutet im Schnitt oder in der Zusammenfassung, und hier geht es nur ums Prinzip, das ich Ihnen zeigen möchte, wieso es eigentlich nicht dienlich ist: Die Region, die fünf Schritte hat, hat mehr gezahlt und weniger bekommen, als diejenige, die es in einem Schritt macht, die weniger bezahlt für das Ganze und noch mehr bekommt. Und das ist der falsche Stimulus.

Und das ist der Grund, wieso ich Ihnen sage, jede Region muss einzeln angeschaut werden und das optimale Vorgehen für diese Region ausgearbeitet werden. Und diese Form von strikter Kategorisierung im Gesetz, wie Sie sie hier haben, die dann von den Ausführungsbe-

stimmungen direkt verknüpft mit dem Gesetz diese Beitragssätze festlegen, das ist falsch. Die Kategorien sind schon falsch. Und deshalb bin ich der Meinung, wir sollten lit. a und b streichen. Sie sind gesetzessystematisch nicht notwendig. Und nochmals, die dahinterliegende Absicht ist dem Integrationsprozess nicht förderlich. Ich bitte Sie, meinen Antrag trotzdem zu unterstützen.

Standespräsident Wieland: Frau Kommissionspräsidentin, Sie erhalten das Wort.

Cahenzli-Philipp; Kommissionspräsidentin: Ich kann eigentlich mit Vielem was Grossrat Loepfe ausgeführt hat, ich kann Vieles davon nachvollziehen. Ich bin aber überzeugt, dass auch dieser gewählte Weg mit der Abstufung überhaupt nichts einschränkt, wie er gesagt hat. Die Regionen, die werden individuell auf die Wege gehen. Und es wird individuelle Lösungen geben. Ich möchte aber doch etwas wegkommen von den Zahlen. Wir verlieren uns da in Kleinkleinbeträgen. Was ist dann der Haupttreiber? Was ist der Haupttreiber, um eine Veränderung anzustossen? Das wird erstens einmal die Einsicht sein und die Erkenntnis, dass es überhaupt Veränderungen braucht. Und dazu wird vermutlich auch noch etwas Druck aufgebaut werden müssen, damit es wirklich zu Veränderungen kommt. Und dann zweitens ist die Bereitschaft. Wenn dann diese Einsicht da ist, dann ist es die Bereitschaft, gemeinsam Lösungen zu finden und gemeinsam Lösungen zu diskutieren. Und das führt dann zu der inneren Überzeugung und dem Willen, etwas zu bewegen. Wenn dann der Kanton noch bereit ist, mit Beiträgen zu unterstützen, dann gibt das Rückenwind. Dann gibt es Rückenwind, und je nach Grösse der Schritte in unterschiedlicher Stärke. Ich bitte Sie, den Antrag abzulehnen.

Standespräsident Wieland: Somit bereinigen wir. Wir werden Art. 9a Abs. 2 lit. a und b zusammen behandeln. Wer diese beiden lit. a und b streichen möchte, der möge sich erheben. Wer lit. a und b belassen möchte, möge sich erheben. Wer sich der Stimme enthalten möchte, möge sich erheben. Sie haben den Antrag Loepfe mit 90 Stimmen gegen 19 Stimmen abgelehnt bei 2 Enthaltungen. Somit kommen wir zu lit. c. Frau Kommissionspräsidentin.

Abstimmung

Der Grosse Rat lehnt den Antrag Loepfe mit 90 zu 19 Stimmen bei 2 Enthaltungen ab.

Art. 9a Abs. 2 lit. c

Antrag Kommission und Regierung

Gemäss Botschaft

Cahenzli-Philipp; Kommissionspräsidentin: Dazu habe ich keine Bemerkung.

Standespräsident Wieland: Übrige Diskussion? Herr Regierungsrat?

Angenommen

Standespräsident Wieland: Wir kommen zum Antrag der Regierung und der Kommission um Einfügung der lit. d. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 9a Abs. 2 lit. d (neu)

Antrag Kommission und Regierung

Einfügen neue Litera wie folgt:

d) an Projekte zur Weiterentwicklung, zur Vernetzung oder zum Zusammenschluss der gemäss Absatz 1 zur Übernahme der strategischen und operativen Betriebsführung in einer Gesundheitsversorgungsregion bestimmten Organisationen.

Cahenzli-Philipp; Kommissionspräsidentin: Auch heute bereits zusammengeschlossene Gesundheitsregionen können und sollen sich weiterentwickeln. Die Herausforderungen werden sich stetig wandeln und der Bedarf der Menschen in der Region kann sich ändern. Die Kommission ist der Ansicht, es sollen auch Beiträge möglich sein für weiterführende Projekte. Innovative Vernetzung und Weiterentwicklung soll als wesentliches Teilziel der hier diskutierten Gesundheitspolitik aufgenommen werden. Der gemeinsame Antrag von Kommission und Regierung lautet daher die aufgeführte lit. d einzufügen.

Standespräsident Wieland: Weitere Mitglieder der Kommission? Übrige Diskussion? Herr Regierungsrat? Nicht bestritten, somit beschlossen. In diesem Fall kommt es zu einem Eventualantrag. Frau Kommissionspräsidentin.

Angenommen

Eventualantrag für den Fall, dass der Grosse Rat die neue Litera d aufnimmt:

Antrag Kommission und Regierung

Ergänzen Abs. 1 wie folgt:

¹ Ziel der Gesundheitspolitik des Kantons ist, dass alle Leistungserbringer gemäss Artikel 2 Absatz 1 Litera a bis c dieses Gesetzes in einer Gesundheitsversorgungsregion beziehungsweise alle Leistungserbringer gemäss Artikel 2 Absatz 1 Litera b und c dieses Gesetzes in den Subregionen Imboden, Landquart und Plessur die strategische und operative Betriebsführung an eine dafür bestimmte Organisation übertragen **und diese weiterentwickeln.**

Cahenzli-Philipp; Kommissionspräsidentin: Genau. Ich danke Ihnen zur Zustimmung der lit. d. Diese Zustimmung bedingt nun eine Ergänzung in Abs. 1. Der Auftrag zur Weiterentwicklung wird hier festgehalten.

Standespräsident Wieland: Weitere Mitglieder der Kommission? Übrige Diskussion? Herr Regierungsrat? Nicht bestritten, somit beschlossen.

Angenommen

Standespräsident Wieland: Dasselbe gilt für lit. a und b. Ich gehe davon aus, da das Ganze nicht umstritten ist, dass es so beschlossen ist. Wird dagegen opponiert? Dann kommen wir zu Art. 20 Abs. 1. Frau Kommissionspräsidentin.

Cahenzli-Philipp; Kommissionspräsidentin: Wir haben noch einen Antrag zur Einfügung von lit. e. Da ist ein Minderheitsantrag.

Standespräsident Wieland: Verzeihung, es ist zu klein geschrieben. Wir kommen zu lit. e. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 9a Abs. 2 lit. e (neu)

a) Antrag Kommissionsminderheit (2 Stimmen: Hardegger, Zanetti [Sent]; Sprecher: Hardegger)

Einfügen neue Litera wie folgt:

e) Gesundheitsversorgungsregionen oder Institutionen, welche bis zum Inkrafttreten dieser Teilrevision des KPG die angestrebte Gesundheitsversorgungsregion bereits realisiert oder wesentliche Schritte dazu gemacht haben, z. B. die Fusion einzelner Institutionen, erhalten in Anerkennung der geleisteten Vorarbeiten eine pauschale finanzielle Abgeltung.

b) Antrag Kommissionsmehrheit (9 Stimmen: Cahenzli-Philipp [Kommissionpräsidentin], Caluori, Florin-Caluori, Holzinger-Loretz, Rüegg, Rutishauser, Thomann-Frank, Tomaschett-Berther [Trun, Kommissionsvizepräsidentin], Weidmann; Sprecherin: Cahenzli-Philipp) und Regierung
Gemäss Botschaft

Cahenzli-Philipp; Kommissionspräsidentin: Hier geht es wie gesagt um einen Minderheitsantrag, dass die Gesundheitsversorgungsregionen, die ihre Hausaufgaben bereits gemacht haben, auch rückwirkend mit einer Pauschalentschädigung belohnt werden sollen. Die Mehrheit der Kommission lehnt diesen Antrag auf rückwirkende, pauschale finanzielle Abgeltung für Regionen, die sich bereits zusammengeschlossen haben, ab. Bei aller Sympathie, das ist für die Mehrheit nicht vertretbar mit guter Gesetzgebung und würde ein unerwünschtes Präjudiz schaffen.

Standespräsident Wieland: Das Wort hat Grossrat Hardegger.

Hardegger; Sprecher Kommissionsminderheit: Ich teile die Ansicht nicht, dass es sich dabei um ein Präjudiz handelt. Auf der Seite 70 der Botschaft sind die Anzahl Trägerschaften der institutionellen Leistungserbringer pro Spitalregion aufgeführt. Diese Auflistung ist aus verständlichen Gründen nicht mehr ganz aktuell. Das spielt aber auch keine Rolle. Daraus ist aber ersichtlich, dass in den Regionen Oberengadin, Unterengadin, Prätigau, Val Müstair, Poschiavo und Bergell die Bildung von Gesundheitsversorgungszentren weit fortgeschritten beziehungsweise realisiert ist. Fusionen haben auch in der Region Heinzenberg, Domleschg, hintere Albula und

in der Subregion Landquart stattgefunden. Diese Regionen haben vorausschauend und aus eigenem Antrieb grosse Anstrengungen unternommen, um die Ziele der Gesundheitspolitik zu erreichen. Diese Regionen decken geschätzt rund die Hälfte des Kantonsgebiets ab.

Gemäss Vorschlag der Regierung sollen diese Regionen für ihre Weitsicht praktisch leer ausgehen. Daran vermag auch die Zusicherung von finanzieller Unterstützung von zukünftigen Projekten nichts zu ändern. Der allergrösste Teil der Arbeit ist z. B. im Unterengadin, im Prättigau usw. bereits getan. Die BDP-Fraktion vertritt die Ansicht, dass diese Regionen eine pauschale Abgeltung erhalten sollen. Dabei ist nicht eine vollumfängliche Abgeltung gemeint, sondern eine pauschale, deren Höhe die Regierung festlegen kann. In der Ziff. 3 des neuen Art. 9a legt die Regierung sowieso die Beitragsvoraussetzungen und die anrechenbaren Kosten fest. In den Augen der BDP ist eine pauschale Abgeltung nicht mehr als gerecht. Diese Regionen haben eine ausgezeichnete Vorarbeit erbracht, von welchen die anderen Regionen profitieren können. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen und die Festlegung der Beitragsvoraussetzungen der Regierung zu überlassen.

Standespräsident Wieland: Weitere Mitglieder der Kommission? Übrige Diskussion? Grossrat Lamprecht, Sie haben das Wort.

Lamprecht: Ich möchte hier das Votum von Grossrat Hardegger unterstützen. Als Präsident und Bewohner einer Randregion im Val Müstair, die ihre Aufgabe wirklich gemacht hat, finde ich absolut, es wäre schön, wenn man hier eigentlich auch rückwirkend diese Bemühungen zu einer Gesundheitsregion, die wir schon geschaffen haben, unterstützen könnte. Es stimmt so. Alle, die ihre Aufgaben bis heute nicht gemacht haben und diese Schritte noch nicht getan haben, auch wenn man das heute aus der Diskussion gehört hat und auch gestern, wird es noch ein weiter Weg sein, und es wird nicht einfach sein, dies umzusetzen. Destotrotz haben sich sowohl das Unterengadin wie auch das Val Müstair bemüht, diesen Schritt zu machen, und die Kosten selber getragen für die gesamte Arbeit der Zusammenführung. Ich finde, es wäre mehr als lobenswert, wenn hier der Grosse Rat sich dazu äussern könnte oder den Schritt machen könnte, diese Bemühungen zu belohnen, und das mit einer Pauschale, die von der Regierung festgelegt würde. Das wäre eigentlich mehr als fair zugunsten der Randregionen. Ich danke, wenn Sie diesen Minderheitsantrag so unterstützen könnten.

Standespräsident Wieland: Weitere Wortmeldungen? Regierungsrat Peyer. Grossrat Niggli, ich bin froh, wenn Sie sich etwas bewegen, dann sehe ich, wer es ist. Sie sind sehr weit entfernt.

Niggli-Mathis (Grüsch): Ich denke, man kann hier von einem Grundstand, von einer Ausgangslage sprechen, die unterschiedlich in den verschiedenen Regionen ist. Gewisse Regionen, darunter auch die Flury Stiftung im Prättigau, haben hier eine sehr komfortable und führende Ausgangslage zusammen mit anderen Organisationen

und anderen Gesundheitsregionen, die wie Sie auf Seite 70 sehen, hier ausführlich und detailliert aufgeführt sind. Ich habe bereits in der Eintretensdebatte aufgeführt, was in der Flury Stiftung heute schon alles unter einem Dach ist. Das ist das Spital, das sind ein Spital, drei Altersheime, das ist die Spitexorganisation, es ist das betreute Wohnen, es sind Kitas, es sind Väter- und Mütterberatung und der Mahlzeitendienst. Das ist das Angebot der Flury Stiftung, und dieses aus einer Hand. Ich denke, was für diese Organisationsform spricht, die wir heute den Gesundheitsorganisationen mit dieser Gesetzesänderung geben wollen, ist das, wofür wir immer alle plädieren: Für schlanke Organisationen, für schlanke Verwaltungsapparate, für das Zusammenfassen in möglichst einfachen gradlinigen Strukturen. Dies hat aber auch Geld gekostet. Und ich denke, der Antrag Hardegger zielt nur darauf ab, hier eine gewisse Entschädigung für diese Kosten, die bereits vorgenommen und gemacht wurden und durch die Trägerschaften, die Gemeinden finanziert werden mussten, auch etwas zu entschädigen, etwas abzufedern. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag Hardegger zu unterstützen.

Degiacomi: Ich muss sagen ja, ich finde das einen interessanten Vorschlag, aber hier muss ich wirklich mit der Kommissionsmehrheit gehen. Stellen Sie sich vor, welche Anstrengungen einzelne Regionen in verschiedenen Bereichen immer wieder vollbringen und erst später setzt sich dann eigentlich die Erkenntnis durch, dass das vielleicht eine Lösung für den ganzen Kanton wäre. Der ganze Föderalismus funktioniert ja so, dass man zuerst in einer kleinen Einheit eine Lösung findet und erst, wenn sich abzeichnet, dass das die Stossrichtung für viele Regionen ist, dass das dann am Schluss auch übergeordnet geregelt wird. Ich kann nur Beispiele aus der Stadt Chur bringen. Die Stadt Chur hat beispielsweise die Mütter- und Väterberatung für die vier- und fünfjährigen Kinder. Die bezahlen wir seit vielen Jahren. Welche andere Region berät Kinder im Rahmen der Mütter- und Väterberatung seit vielen Jahren? Wir sind Vorreiter im Bereich der Schulsozialarbeit, im Bereich der Jugendarbeit, Aufbau einer Sportfachstelle, Fachstelle Alter und Gesundheit. Ja, sagen Sie mir, wenn Sie jetzt diesem Antrag zustimmen, wieso sollte eine Stadt Chur oder vielleicht eine Region Surselva oder eine andere Region für andere Errungenschaften, wo sie vielleicht einmal Vorreiter sind, dann nicht auch etwas bekommen? Also ich würde erwarten, all diejenigen, die jetzt dann aufstehen, da erwarte ich, dass diese dann auch aufstehen, wenn es wieder ähnliche Fälle gibt. Und dass es auch dann eine pauschale Abgeltung gibt. Ich bitte Sie, der Mehrheit zu folgen.

Kasper: Ich bin Präsident der Flury Stiftung. Und die Entwicklung der Flury Stiftung hat Geld gekostet. Aber mit dieser Entwicklung haben wir noch viel mehr Geld eingespart. Und das ist ja genau der Sinn und Zweck von den Zusammenschliessungen und den neuen Organisationen. Ich finde es völlig falsch, wenn man jetzt hier rückwirkend diese Sachen entschädigt. Und ich gehe da vollkommen einig mit Ratskollege Degiacomi.

Standespräsident Wieland: Weitere Wortmeldungen? Regierungsrat Peyer.

Regierungsrat Peyer: Ich glaube das Anliegen ist tatsächlich sympathisch. Da kann man nichts dagegen sagen. Ich glaube aber trotzdem, wir sollten hier nicht rückwirkend Gesetzesanpassungen machen. Ich mache Ihnen ein Beispiel: Falls wir noch dazu kommen in dieser Session, werden wir noch über die Steuerbefreiung von Elektrofahrzeugen sprechen. Vielleicht stimmen Sie dem zu, vielleicht nicht. Aber es gibt Leute in diesem Kanton, die haben schon vor Jahren ein Elektrofahrzeug gekauft. Mein Kollege Cavigelli zum Beispiel. Wollen Sie jetzt Kollege Cavigelli rückwirkend die Steuern erlassen für sein Elektrofahrzeug? Ich glaube nicht, dass das gute Gesetzgebung ist. Und deshalb kann ich mich den Voten von Grossrat Kasper und Grossrat Degiacomi nur anschliessen. Das Anliegen ist sympathisch. Ich glaube die richtige Antwort darauf ist die lit. d, die wir vorher eingefügt haben, nämlich, dass zukünftige Weiterentwicklung gefördert wird. Aber Gesetzgebung, die sich nach hinten wendet, ich glaube, die ist falsch. Bleiben Sie deshalb hier bei der Kommissionsmehrheit. Besten Dank.

Standespräsident Wieland: Ich erteile dem Sprecher der Kommissionsminderheit, Grossrat Hardegger, das Wort.

Hardegger; Sprecher Kommissionsminderheit: Ich möchte das Gesagte nicht wiederholen. Sie haben es hoffentlich noch in den Ohren. Ich schaue es eben nicht als Rückwärtssubventionierung an, sondern als Anerkennung für die geleistete Arbeit, die gemacht wurde. Die Hälfte des Kantonsgebietes wird leer ausgehen, weil die 90 Prozent der Aufgaben sind bereits erfüllt. Und das ist für mich eine Frage der Gerechtigkeit.

Standespräsident Wieland: Das Wort hat die Kommissionssprecherin der Kommissionsmehrheit, die Präsidentin.

Cahenzli-Philipp; Kommissionspräsidentin: Vieles wurde bereits gesagt. Und vieles wurde sehr gut ausgeführt. Es ist halt trotzdem, geschätzter Kollege Hardegger, es ist ein rückwirkendes Inkrafttreten. Und das widerspricht guter Gesetzgebung.

Nur noch ein Beispiel: Denken Sie an die Bushaltestellen, die wir subventionieren und die z. B. in Chur schon sehr früh ohne Beitragssätze auch realisiert wurden. Die bereits zusammengeschlossenen Regionen, die verdienen unsere Anerkennung. Unbedingt, das ist keine Frage. Und ja es wäre schön. Wir haben in der Kommission sogar diskutiert, welche kreativen Lösungen es vielleicht gäbe, diese irgendwie noch monetär auch zu wertschätzen. Aber wir müssen hier die Linie behalten. Rückwirkendes Inkrafttreten widerspricht guter Gesetzgebung. Die Regionen haben diesen Weg aus Überzeugung beschritten, weil sie vom Nutzen des Modells überzeugt sind und die Vorteile bereits heute abrufen können. Bitte lehnen Sie den Antrag ab.

Standespräsident Wieland: Wir bereinigen. Wer der Kommissionsminderheit zustimmen möchte, möge sich erheben. Wer der Kommissionsmehrheit zustimmen möchte, möge sich erheben. Wer sich der Stimme enthalten möchte, möge sich erheben. Sie haben den Antrag mit 101 Stimmen gegen 8 abgelehnt bei 0 Enthaltungen. Wir kommen zur Ziff. 3. Frau Kommissionspräsidentin.

Abstimmung

Der Grosse Rat folgt dem Antrag der Kommissionsmehrheit und Regierung mit 101 zu 8 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Art. 9a Abs. 3

Antrag Kommission und Regierung

Gemäss Botschaft

Cahenzli-Philipp; Kommissionspräsidentin: Die Regierung legt die Voraussetzungen und die anrechenbaren Kosten in der Verordnung fest. Darüber haben wir ausführlich diskutiert. Da sage ich nichts mehr dazu. Es geht jetzt aber noch um die Beiträge. Um die Beiträge gemäss Art. 9a überhaupt sprechen zu können, wird mit der vorliegenden Botschaft ein Verpflichtungskredit von 5 Millionen Franken beantragt. Damit soll der Kreditbedarf über zehn Jahre für die Bildung von Gesundheitsregionen abgesichert werden. Auf eine ausdrückliche, zeitliche Befristung des Verpflichtungskredits wird jedoch verzichtet. Der Kredit ist abgeschlossen, wenn er seinen Zweck erfüllt hat oder ausgeschöpft ist. Der Grosse Rat steuert die jährlichen Ausgaben über das Budget und die Regierung legt die Beitragsvoraussetzungen fest.

Standespräsident Wieland: Weitere Mitglieder der Kommission? Übrige Diskussion? Herr Regierungsrat. Somit kommen wir zu Art. 20 Abs. 2. Frau Kommissionspräsidentin.

Angenommen

Art. 20 Abs. 2 und Abs. 3

Antrag Kommission und Regierung

Gemäss Botschaft

Cahenzli-Philipp; Kommissionspräsidentin: Ab jetzt geht es um eine Reihe von ausschliesslich redaktionellen Änderungen. Ich werde dazu keine Bemerkungen haben.

Standespräsident Wieland: Wird dazu das Wort gewünscht?

Standespräsident Wieland: Somit Abs. 2 beschlossen. Abs. 3. Wird das Wort gewünscht? Somit beschlossen.

Angenommen

Art. 21 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Standespräsident Wieland: Art. 21 Abs. 1 lit. a. Wird das Wort gewünscht? Somit beschlossen.

Angenommen

Art. 22 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Standespräsident Wieland: Art. 22 Abs. 1. Das Wort wird nicht gewünscht. Somit beschlossen.

Angenommen

Art. 25 Abs. 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Standespräsident Wieland: Art. 25. Frau Kommissionspräsidentin? Somit beschlossen.

Angenommen

Art. 28 Abs. 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Standespräsident Wieland: Art. 28. Somit beschlossen.

Angenommen

Art. 29 Abs. 1 und Abs. 4

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Standespräsident Wieland: Art. 29 Abs. 1.

Cahenzli-Philipp; Kommissionspräsidentin: Art. 29 schliesst eine Lücke und wurde in der Vernehmlassung sehr positiv aufgenommen. Es ist die Aufnahmepflicht für ausserordentlich pflege- und betreuungsauwendige Personen in Alters- und Pflegeheimen. In Art. 29 wird für solche Fälle eine Zuweisungsregelung innerhalb der Region vorgesehen.

Standespräsident Wieland: Weitere Mitglieder der Kommission? Übrige Diskussion? Herr Regierungsrat? Abs. 2. Frau Kommissionspräsidentin. Entschuldigung Abs. 4.

Cahenzli-Philipp; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkung.

Standespräsident Wieland: Wird das Wort gewünscht? Somit beschlossen.

Angenommen

Art. 31 Abs. 1 und Abs. 5

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Standespräsident Wieland: Art. 31 Abs. 1. Frau Kommissionspräsidentin.

Cahenzli-Philipp; Kommissionspräsidentin: Das ist eine redaktionelle Änderung.

Standespräsident Wieland: Wird das Wort gewünscht? Somit beschlossen.

Standespräsident Wieland: Abs. 5. Frau Kommissionspräsidentin. Das Wort wird nicht gewünscht, somit beschlossen.

Angenommen

Art. 38 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Standespräsident Wieland: Art. 38 Abs. 1. Keine Wortmeldung. Somit beschlossen.

Angenommen

Art. 41 Abs. 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Standespräsident Wieland: Art. 41 Abs. 2.

Cahenzli-Philipp; Kommissionspräsidentin: Das ist eine Präzisierung in der Schriftlichkeit.

Standespräsident Wieland: Das Wort wird nicht gewünscht. Somit beschlossen.

Angenommen

Art. 55 Abs. 1 und Abs. 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Standespräsident Wieland: Art. 55 Abs. 1.

Cahenzli-Philipp; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkung.

Standespräsident Wieland: Wird das Wort gewünscht? Somit beschlossen. Abs. 2. Keine Bemerkungen. Somit beschlossen.

Angenommen

Art. 60 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Standespräsident Wieland: Art. 60 Abs. 1. Keine Wortmeldung. Somit beschlossen.

Angenommen

Standespräsident Wieland: Wir kommen zu II. Der Erlass über das Gesetz über die psychiatrischen Dienste Graubünden wird geändert. Art. 3 Abs. 2. Frau Kommissionspräsidentin.

II.

Der Erlass «Gesetz über die Psychiatrischen Dienste Graubünden» BR 500.900 (Stand 1. Januar 2018) wird wie folgt geändert:

Art. 3 Abs. 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Cahenzli-Philipp; Kommissionspräsidentin: Es geht hier um eine Fremdänderung in Art. 3 im Gesetz über die Psychiatrischen Dienste Graubünden. Sie erinnern sich, dass die Kinder- und Jugendpsychiatrie zusammengelegt ist und die Zusammenlegung führt nun zur Führung einer Klinikschule. Das wird hier aufgeführt.

Standespräsident Wieland: Mitglieder der Kommission? Übrige Diskussion? Herr Regierungsrat? Entschuldigung wer? Grossrat Niggli, Sie haben das Wort.

Niggli-Mathis (Grüsch): Mit der Einführung dieser Klinikschule bin ich selbstverständlich einverstanden, und ich habe aber eine Frage betreffend die Kosten: Werden für die Kosten, die die Kinder, die diese Schule verursachen, die Gemeinden belastet, die ja eigentlich für die Beschulung dieser Kinder zuständig wären, oder laufen die Kosten dieser Schule über das Budget und die Rechnung der PDGR? Besten Dank für die Beantwortung meiner Frage.

Standespräsident Wieland: Weitere Wortmeldungen? Herr Regierungsrat.

Regierungsrat Peyer: Grossrat Benno Niggli hat mir diese Frage freundlicherweise vorgängig gestellt. Deshalb kann ich ihm auch eine Antwort geben. Die Bündner Gemeinden bezahlen einen Beitrag von 110

Franken je Kind und Schultag. Bei ausserkantonalen Patientinnen oder Patienten übernimmt mehrheitlich der Wohnkanton die Kosten für den Schulunterricht.

Standespräsident Wieland: Weitere Wortmeldungen? Somit kommen wir zu III. Es finden keine Fremdaufhebungen statt. IV. Diese Teilrevision untersteht dem fakultativen Referendum. Die Regierung bestimmt den Zeitplan des Inkrafttretens. Wird das Wort nochmals gewünscht? Das ist nicht der Fall.

Angenommen

III.

Keine Fremdaufhebungen

IV.

Diese Teilrevision untersteht dem fakultativen Referendum.

Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes.

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsident Wieland: Somit kommen wir zu den Anträgen der Regierung gemäss Seite 83 in der Botschaft. Zweitens, der Teilrevision des Gesetzes über die Förderung der Krankenpflege und Betreuung von betagten und pflegebedürftigen Personen ist zuzustimmen. Drittens, ein Rahmenverpflichtungskredit für Beiträge an Projekte zur Übertragung der strategischen und operativen Betriebsführung an eine dafür bestimmte Organisation, an Projekte zum Zusammenschluss von institutionellen Leistungserbringern sowie an Projekte zur Vernetzung und Koordination der institutionellen Leistungserbringer in den Gesundheitsversorgungsregionen von brutto fünf Millionen Franken zu genehmigen. Wer diesen beiden Anträgen zustimmen möchte, möge sich erheben. Wer diese Anträge ablehnen möchte, möge sich erheben. Wer sich der Stimme enthalten möchte, möge sich erheben. Sie haben der Teilrevision sowie dem Verpflichtungskredit mit 110 Stimmen, mit 0 Gegenstimmen und 0 Enthaltungen zugestimmt.

Standespräsident Wieland: Ich erteile der Kommissionspräsidentin das Wort für eine Schlussbemerkung.

Cahenzli-Philipp; Kommissionspräsidentin: Ich danke Regierungsrat Peyer und der leider scheidenden Departementssekretärin Nicola Kull und dem Leiter des Gesundheitsamtes Ruedi Leuthold für die gute, für die mehrheitsfähige Vorlage und deren Präsentation an zwei KGS-Sitzungen. Ebenso danke ich herzlich Gian-Reto Meier für den organisatorischen Beistand und das Verfassen der Protokolle. Meinen geschätzten Kolleginnen

und Kollegen der KGS danke ich für die angenehme Zusammenarbeit und die fruchtbringenden Diskussionen. Wenn es erlaubt ist, mache ich noch eine Bemerkung in eigener Sache: Die KGS hat drei Geschäfte für die Augustsession vorbereitet. Da ich ausnahmsweise leider nicht während der ganzen Session anwesend sein kann, durfte ich die Leitung der nächsten zwei Geschäfte verteilen. Grossrätin Tomaschett übernimmt als Vizepräsidentin das Geschäft über die Aufhebung der MUBE und Grossrätin Rutishauser als neue Kommissionspräsidentin die Botschaft oder das Geschäft über die Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung. Dies zu Ihrer geschätzten Kenntnisnahme.

Standespräsident Wieland: Wir haben noch eine Wortmeldung von Grossratsstellvertreterin Sigron. Frau Grossratsstellvertreterin, Sie haben das Wort.

Sigron: Ich habe den Anträgen nicht zugestimmt. Deshalb möchte ich, dass man das Ergebnis entsprechend korrigiert.

Standespräsident Wieland: Ich habe das gesehen und habe eigentlich die Stimmenzähler nicht korrigieren wollen. Aber es ist so und wir werden das Ergebnis wie folgt abändern: Den Anträgen wurde mit 110 mit 1 Gegenstimme und 0 Enthaltungen zugestimmt. Sind Sie damit einverstanden?

Sigron: Ja, danke.

Schlussabstimmung

2. Der Teilrevision des Gesetzes über die Förderung der Krankenpflege und der Betreuung von betagten und pflegebedürftigen Personen (KPG) zuzustimmen.
3. Einen Rahmenverpflichtungskredit für Beiträge an Projekte zur Übertragung der strategischen und operativen Betriebsführung an eine dafür bestimmte Organisation, an Projekte zum Zusammenschluss von institutionellen Leistungserbringern sowie an Projekte zur Vernetzung und Koordination der institutionellen Leistungserbringer in den Gesundheitsversorgungsregionen von brutto fünf Millionen Franken zu genehmigen. Dieser Verpflichtungskredit untersteht nicht dem Finanzreferendum.

Der Grosse Rat stimmt den Anträgen in globo mit 110 zu 1 Stimme bei 0 Enthaltungen zu.

Standespräsident Wieland: Somit haben wir das Geschäft erledigt und wir kommen jetzt zum Bericht des Strassenbaus und Strassenprogramms. Nach Rücksprache mit dem Kommissionspräsidenten werden wir das Strassenbauprogramm abschnittsweise anhand der römischen Ziffern I. bis VI. und danach die Anhänge eins bis neun durchberaten. Zuletzt kommen wir dann zu den Anträgen VII. Sind Sie damit einverstanden, wenn wir so vorgehen? Dann gebe ich dem Kommissionspräsidenten Emil Müller das Wort.

Bericht zum Strassenbau und Strassenbauprogramm 2021 – 2024 (Botschaften Heft Nr. 10/2019–2020, S. 641)

Eintreten

Antrag Kommission und Regierung
Eintreten

Müller (Susch); Kommissionspräsident: Am 11. Mai 2020 hat die Kommission für Umwelt, Verkehr und Energie in einer Videokonferenz zusammen mit Vertretern des Tiefbauamtes und Regierungsrat Cavigelli das Strassenbauprogramm 2021 bis 2024 besprochen. Anhand einer Präsentation stellte Herr Cavigelli den Kommissionsmitgliedern das Strassenbauprogramm vor. In der Detailberatung, die kapitelweise vorgenommen wurde, konnten die Kommissionsmitglieder Fragen stellen. Von dieser Möglichkeit wurde rege Gebrauch gemacht. Alle Fragen konnten zur Zufriedenheit beantwortet werden, sodass die Kommission einstimmig der Meinung ist, dem Grossen Rat vorzuschlagen, vom Strassenbauprogramm 2021 bis 2024 Kenntnis zu nehmen. Wie das der Herr Standespräsident schon gesagt hat, gedenke ich jetzt, kapitelweise vorzugehen und am Schluss dann die Anhänge zu beraten. Ich weiss nicht, Herr Standespräsident, müssen wir noch Eintreten vorher beschliessen oder nicht? Sonst würde ich das noch vorziehen.

Standespräsident Wieland: Ich öffne das Wort für Eintreten für die Kommissionsmitglieder. Grossrätin Preisig, Sie haben das Wort.

Preisig: Wie es der Präsident der KUVe bereits gesagt hat, hat die KUVe am 11. Mai 2020 anlässlich einer Videokonferenz das Strassenbauprogramm 2021 bis 2024 besprochen. Eintreten war unbestritten. Der Grosse Rat darf den Bericht nur zur Kenntnis nehmen. Er kann nicht direkt über Grossprojekte oder gar über den Einsatz der finanziellen Mittel bestimmen, sondern nur indirekt über das Budget, was demokratisch fragwürdig ist. In anderen Kantonen werden über Kredite, wie beispielsweise für Umfahrungen, Volksabstimmungen durchgeführt. Daher die Frage: Wann ist dies auch in Graubünden möglich?

Die wichtigste Feststellung jedoch gleich zu Beginn: Der Zustand der Haupt- und Nebenstrassen im Kanton Graubünden ist im Vergleich zu anderen Kantonen gut bis sehr gut. Dies aufgrund der sehr hohen finanziellen Mittel, die zur Verfügung gestellt werden. Pro Jahr stehen dem Tiefbauamt im Schnitt 196 Millionen Franken zur Verfügung. Die LSV-Einnahmen werden zu 100 Prozent in den Strassenbau investiert. In anderen Kantonen wird ein Teil der LSV-Einnahmen auch zugunsten des öffentlichen Verkehrs eingesetzt. Dies ist eine von diversen Möglichkeiten, die finanziellen Mittel mehr hin zum öffentlichen und Langsamverkehr zu verlagern. Generell wäre es meines Erachtens sinnvoll, dass die Planung und Finanzierung des Strassenverkehrs und des öffentlichen Verkehrs im gleichen Bericht dargelegt würden. Mit dem heutigen System wird dem motorisier-

ten Individualverkehr immer noch viel zu viel Gewicht gegenüber dem öffentlichen Verkehr eingeräumt. Auch hier sollte mindestens eine Gleichwertigkeit des öffentlichen Verkehrs angestrebt werden.

Und nun noch zu ein paar erwähnenswerten Punkten. Die Lärmsanierungen sind noch nicht beendet. Die Temporeduktion hat sich als eine der einfachsten und am schnellsten umsetzbaren Massnahmen erwiesen. Sie ist auch die kostengünstigste Variante. Leider sind verschiedene Projekte durch Einsprachen blockiert. Tempo 30 gibt es aktuell in 37 Gemeinden mit einer Gesamtlänge von rund 30 Kilometern. Tiefere Geschwindigkeiten senken nicht nur den Lärmpegel, sondern erhöhen auch die Sicherheit und die Lebensqualität. Der Langsamverkehr Velo konnte in den letzten vier Jahren an mehreren Stellen verbessert werden. Graubünden ist deswegen im Alltagsverkehr jedoch immer noch kein Veloland.

Das Velonetz Alltagsverkehr hat eine Länge von rund 460 Kilometern, und das Velonetz Freizeitverkehr von 3000 Kilometern. Die Gemeinden investierten in der Vergangenheit mehrheitlich in touristische Strecken, sogenannte Trails, anstatt in Velowege für den Alltagsverkehr für Einheimische und Pendlerinnen und Pendler. Ob hier der Sachplan Velo etwas zu ändern vermag, wird sich ergeben. Leider sehen viele Gemeinden das Velo immer noch als Freizeit- und nicht als Pendlerfahrzeug an. Zudem hat die Analyse des Tiefbauamtes gezeigt, dass die bestehenden Velowege den Anforderungen des Alltagsverkehrs im Bereich Komfort, Sicherheit und Allwettertauglichkeit nur teilweise genügen. Diesbezüglich besteht folglich ein Aufholbedarf. Künftig müssen mehr Mittel in den Langsam- wie auch öffentlichen Verkehr fliessen und weniger in den Strassenbau.

Und zum Schluss noch eine kleine Anmerkung als hauptortsferne Kantonseinwohnerin: Die Besprechung des Strassenbauprogramms in Form einer Video- und Telefonkonferenz hat sehr gut geklappt. Ich kann diese Sitzungsart nur allen Kommissionen weiterempfehlen und hoffe, dass sie regelmässig bei kleineren Geschäften zum Einsatz kommt. Geschätzte Grossrätinnen und Grossräte, ich, und mit mir auch die Fraktion der SP, sind für Eintreten und Kenntnisnahme des Strassenbauprogramms.

Sax: Die Regierung unterbreitet uns mit dem vorliegenden Bericht das vierte Mal einen Bericht zum Strassenbau und zum Strassenbauprogramm für die nächsten vier Jahre. Der Bericht zeigt sehr gut auf, welche Projekte in den nächsten vier Jahren vorgesehen sind. Dabei können wir zur Kenntnis nehmen, dies ist für mich auch nicht weiter besonders, dass das Volumen für den Strassenbau in unserem Kanton gleichbleibend sehr hoch ist und hoch bleibt. Mit einem Volumen von 783 Millionen Franken ist das Gesamtvolumen im Vergleich zur aktuellen Periode sogar etwas höher. Der hohe Mitteleinsatz ist nötig, um die Erschliessung in unserem Kanton aufrecht zu erhalten und für die Zukunft sicherzustellen. Erschliessung bildet dabei die zentrale Rolle für die Aufrechterhaltung und Förderung der dezentralen Besiedlung in unserem Kanton.

Wichtig ist dabei aus meiner Sicht, im Zusammenhang mit der Kenntnisnahme und Unterstützung des Strassen-

bauprogramms auch die Tatsache, dass unsere Strassen nicht nur dem motorisierten Individualverkehr dienen. Die Strassen dienen auch der Erschliessung unserer Regionen und Täler mit dem öffentlichen Busverkehr. So haben wir über hundert Buslinien, die für die Erschliessung eine wichtige, eine zentrale Funktion haben. Unsere Strassen sind damit insbesondere auch in Bezug auf Ausbaustandard, ich denke da vor allem an Strassenbreiten, vor allem auch auf die Bedürfnisse und Anforderungen des Busverkehrs auszurichten. Investitionen in den Strassenbau dienen damit auch immer dem öV, was in der Diskussion stets im Auge zu behalten ist. Und entgegen den Ausführungen meiner Vorrednerin bin ich klar der Meinung, dass mit dem Strassenbau auch ein wichtiger, ein zentraler Beitrag für den öV geleistet wird und nicht nur für den Individualverkehr.

In diesem Sinne unterstütze ich den vorliegenden Bericht und das Strassenbauprogramm klar. Aus Sicht des öffentlichen Verkehrs auf unseren Strassen, und dieses Anliegen habe ich bereits in der KUBE eingebracht und habe ich auch als Fahrplankommission der Region Surselva aktuell immer wieder gehört, ist einem Thema zukünftig eine höhere Beachtung beizumessen in der Umsetzung des Strassenbauprogramms. Es geht darum, dass es mit der Umsetzung des Strassenbauprogramms bei vielen nötigen Baustellen ja unweigerlich auch zu Behinderungen auf den Strassen kommt. Und diese können oft auch zu Verzögerungen im Fahrplan des Busverkehrs führen. Der Verkehr ist auf Baustellen oft umzuleiten, oft wird er teilweise einspurig geführt, und das kann zu Einschränkungen führen. Wenn dabei Lichtsignalanlagen zum Einsatz kommen, dann sollten diese wenn immer möglich so zum Einsatz kommen, dass diese mit einer Priorisierung für den öffentlichen Verkehr ausgestattet sind. Leider ist dies heute erst bei einem kleinen Teil der Lichtsignalanlagen von Baustellen so installiert. Ich möchte die Regierung auffordern, hier einen Effort zu leisten und als Ziel anzustreben, dass bei allen Lichtsignalanlagen bei Baustellen auf Kantonsstrassen mit öV-Linien die Priorisierung installiert wird. Klar benötigt das einen gewissen Mitteleinsatz. Das ist mir bewusst. Aber bei einem Gesamtvolumen von den einleitend erwähnten 783 Millionen Franken in den nächsten vier Jahren müsste dieses Anliegen auch Platz haben. Ich meine klar, dass das Anliegen berechtigt ist, um sicherzustellen, dass der Fahrplan auch mit den vielen Baustellen bestmöglich eingehalten werden kann. Dem berechtigten Anliegen darf dabei nicht einfach entgegnet werden, dass in der Vergangenheit mit Handsendern für die Priorisierung durch Chauffeure vereinzelt negative Erfahrungen gemacht worden sind, weil diese teilweise falsch bedient worden seien. Ich denke, mit einer gezielten Schulung kann sichergestellt werden, dass die Handsender richtig eingesetzt werden und der öV priorisiert werden kann bei Baustellen. Und so hoffe ich, dass die Regierung dieses Anliegen auch effektiv aktiv aufnimmt.

Wie ich einleitend erwähnt habe, unterstütze ich das vorliegende Strassenbauprogramm und danke der Regierung für die Vorlage und Umsetzung in den nächsten vier Jahren. Ich danke ebenfalls für die geleisteten Projekte, die umgesetzten Projekte in den letzten Jahren. Ich

freue mich somit, wenn das nächste Strassenbauprogramm dann in einem Rückblick festhalten kann, dass das Programm bestmöglich, grösstmöglich umgesetzt werden konnte und vor allem nicht durch Einsprachen zu viele Verzögerungen eingetreten sind.

Berther: Es ist wichtig, die Rahmenbedingungen für die Aufgaben und die Bedürfnisse des Strassenprogramms im Kanton Graubünden durch den Grossen Rat festzulegen. Und es ist wichtig, die interkantonalen Bahn- und Strassenverbindungen zu fördern und zu verbessern. Die peripheren Täler im Kanton Graubünden können die Wertschöpfung und Innovation nur weiterentwickeln, wenn eine zeitgemässe Bahn- und Strassenverbindung massiv verbessert wird. Die Stadt Chur mit den angrenzenden Gemeinden, also das Rheintal, ist der Wirtschaftsmotor im Kanton Graubünden. Um den wirtschaftlichen Anschluss für die Zukunft nicht zu verpassen, brauchen die Bündner Täler einen Topanschluss Richtung Hauptstadt. Der Grosse Rat hat die Möglichkeit und die Mittel, um hier fortlaufend die öffentliche Verbindung mit Strassen und Bahn zu verbessern. La Surselva ha era da sbatter culla depopulaziun e drova in enorm sustegn el senn da bunas e spertas colligiazions sin via e viafier. Il tact da mes'ura culla viafier da Cuera ad Andermatt e retuorn ei emiments per promover il turissem persistent. Nus savein: daguot e daguot fa puoz. Onn per onn migliurar, e lu vein nus las cundiziuns da rama. Igl ulteriur svilup succeda lu ellas valladas. Jeu less engraziar a signur cusseglier guvernativ Mario Cavigelli ed a ses collaboraturs ch'ei zun premurai da migliurar l'infrastructura cantunala, mo els drovan persuerter ils mieds finansials. En quei senn sustegnel jeu il program da lavur pertuccont las vias ils proxims quater onns. Engraziel.

Della Cà: Alla pagina 689 del messaggio del Governo ho letto con molto piacere che la progettazione per mettere in sicurezza la strada cantonale per Viano finalmente partirà nel 2021. Per questa saga iniziata niente meno che 70 anni fa, si stanno per scrivere le ultime pagine. I vianesi, fiduciosi, ringraziano. Auf Seite 669 der Botschaft war ich sehr erfreut zu lesen, dass die Planung zur Sicherung der Kantonsstrassen nach Viano endlich im Jahr 2021 beginnen wird. Zu einer Saga, die nicht weniger als 70 Jahre begann, werden jetzt die letzten Seiten geschrieben. Die Vianesen bedanken sich voller Vertrauen.

Standespräsident Wieland: Weitere Mitglieder der Kommission? Das scheint nicht der Fall zu sein. Dann unterbrechen wir die Beratungen für eine Viertelstunde und wir treffen uns um 10.20 Uhr.

Standespräsident Wieland: Geschätzte Kolleginnen und Kollegen. Darf ich Sie bitten, auf die Plätze zu gehen, damit wir mit den Beratungen fortfahren können. Grossrat Weidmann, Sie haben das Wort.

Weidmann: Gerne möchte ich mich bei der Regierung für den Bericht zum Strassenbau und Strassenbauprogramm 2021 bis 2024 bedanken. Ich möchte kurz auf ein

paar Projekte aus meiner Region im Programm eingehen. Als erstes zum Projekt des Ausbaus der Malojastrasse, zwischen Silvaplana und Sils. Dieser Strassenabschnitt ist mittlerweile in einem sehr schlechten Zustand und für den Langsamverkehr sogar sehr gefährlich. Erfreulicherweise hat letzte Woche die Planaufgabe für dieses Projekt begonnen und nun hoffe ich natürlich, dass dieses Projekt, das mit Einbezug von diversen Umweltorganisationen und den betroffenen Gemeinden und Interessensgruppen erarbeitet wurde, keine Verzögerungen durch Einsprachen für die Umsetzung gibt. Bezüglich der geplanten Bauzeit von acht Jahren stellt sich für mich aber die Frage, ob es da nicht noch Möglichkeiten gäbe, um diese lange Bauzeit zu verkürzen. Trotz diesem Wermutstropfen finde ich es für unsere Region sehr wichtig, dass das Projekt möglichst rasch umgesetzt werden kann.

Als Zweites habe ich mit Freude festgestellt, dass das Projekt zur Erhöhung der Sicherheit vor Naturgefahren auf der Malojastrasse zwischen Sils Föglia bis Plaun da Lej im Strassenbauprogramm aufgenommen wurde. Auch bei diesem Projekt gibt es grosse Herausforderungen bezüglich Umweltschutz und Sicherheit zu meistern. Ich bin aber überzeugt, dass diese lösbar sind und diese hoffentlich auch bald umgesetzt werden können. Die Strassenverbindung aus Italien über das Bergell und weiter ins Oberengadin ist für den Tourismus, das Gewerbe und die ganze Region von eminent grosser Bedeutung. Es geht hier nicht nur um die Strassenverbindung für Touristen ins Oberengadin, sondern auch für die Verbindung von vielen Arbeitskräften, wie zum Beispiel auch den Bewohnern des angrenzenden Bergells, mit einem Arbeitsplatz im Oberengadin. Die Bevölkerung der Region Maloja hofft und erwartet, dass alle mitwirkenden Parteien dieses Projekt lösungsorientiert weiterführen und nicht unnötig verzögern.

Auch die Umsetzung des Projektes der Umfahrung La Punt ist erfreulicherweise auf einem guten Weg. Auch bei diesem Projekt ist jedoch zu hoffen, dass es keine Verzögerungen wegen Einsprachen gibt und der Bau der Umfahrung bald in Angriff genommen werden kann. Bei allen erwähnten Projekten ist aber auch das Augenmerk auf den Langsamverkehr zu richten. Die diesjährige, in allen Bereichen spezielle Sommersaison hat gezeigt, dass es für den Langsamverkehr auch auf den Hauptstrassen, sprich den Kantonsstrassen, gute und sichere Verbindungen braucht. Mit Blick auf die immer grösser werdende Anzahl von Radfahrern mit und ohne E-Antrieb ist die Infrastruktur mit sicheren und guten Strassenverbindungen wichtig. Zum Abschluss möchte ich es aber nicht unterlassen, all jenen zu danken, die sich das ganze Jahr im Kanton Graubünden für die Sicherheit und den Unterhalt unserer Strassen einsetzen. Grazie fisch. Ich bin natürlich für Eintreten.

Kunz (Fläsch): Meine Frage betrifft die A13-Nationalstrasse, Teilstück Landquart/Raststätte Heidiland. Es ist mir klar, dass mit dem Bericht zum Strassenbau und Strassenbauprogramm 2021 – 2024 diese Art von Strassen nicht berücksichtigt wird. Dennoch muss die Frage thematisiert werden. So jedenfalls sehe ich das. Der alte Belag auf dem Autobahnteilstück zwischen

Landquart und der Raststätte Maienfeld ist in die Jahre gekommen. Der robuste Belag ist sehr langlebig, aber auch dementsprechend laut. Die Lärmbelastung in der Bündner Herrschaft Richtung Landquart ist zum Teil erheblich. Besonders die höher gelegenen Wohngebiete sind davon stark betroffen. Ebenfalls hat es Spurrinnen, die für den Schwerverkehr und für das Aquaplaning negativ sind.

Also nicht nur lärmässig ist die A13 eine Belastung, auch sicherheitsmässig sollte die Fahrbahn wieder auf einen zeitgemässen Standard einer Autobahn gebracht werden. Ab Landquart nach Chur und ab Raststätte Heidiland Richtung St. Galler Rheintal und Richtung Sarganserland ist der Zustand, die Sanierung in den letzten Jahren durchgeführt und zum Teil abgeschlossen worden. In der Presse war letzte Woche noch zu lesen, dass zwischen Flums und Mels ein Lärmschutzprojekt umgesetzt wird, und dass Lärmschutzwände plus lärmärmer Deckbelag eingebaut wird. Da es sich bei diesem Teilstück Landquart/Raststätte um die meistbefahrene Strasse im Kanton handelt, darf ich davon ausgehen, dass dementsprechend auch die Prioritäten gesetzt werden. Wir sprechen auf diesem Teilstück von knapp 50 000 Verkehrsfrequenzen pro Tag. Das entspricht zirka 18 Millionen Fahrzeugen pro Jahr. Meine Fragen: Wie wird sichergestellt, dass sich der Kanton Graubünden für die Anwohner des A13-Teilstücks Raststätte Heidiland bis Landquart einsetzt? Wer ist vom Kanton Graubünden Ansprechperson beim ASTRA, beim Bundesamt für Strassen? Wie ist das organisiert? Wer gibt eine verbindliche Antwort? Ist eventuell ein Projekt betreffend Teilstück A13 bereits in Bearbeitung? Gibt es einen Zeitplan, wann die Sanierung Belagserneuerung stattfinden wird?

Epp: Ein gut funktionierendes Strassennetz ist die Lebensader Graubündens. Unser Kanton besteht aus 150 Tälern, welche auf ein gut ausgebautes Strassennetz angewiesen sind. Dies beinhaltet nicht nur die Hauptstrassen, sondern auch den Ausbau und Unterhalt der Verbindungsstrassen. Genau dieses Strassennetz bildet nämlich auch die Grundlage der Feinerschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Entsprechend ist eine gute Strassenerschliessung für eine gute und prosperierende Entwicklung in unseren Regionen, aber auch für den gesamten Kanton, von grösster Bedeutung und unausweichlich. Zu einem guten Strassenprogramm gehören aber auch gezielt langfristige Projekte, damit die Lebensader im Kanton ausgebaut und uns noch lange erhalten bleibt. Das vorliegende Strassenprogramm ist gut und transparent. Per las regions periferas ei ina buna reit da vias d'enorma impurtonza. En quei senn engraziell jeu al cusseglier guvernativ cumpetent. Ich danke dem zuständigen Regierungsrat für seine Anstrengungen bezüglich einem flächendeckenden, guten Strassennetz in unserem Kanton, wünsche weiterhin eine gute Hand beim Setzen der Prioritäten und bin entsprechend für Eintreten in die Vorlage.

Casutt-Derungs: Gemäss Strassengesetz sind Kantonsstrassen grundsätzlich verkehrsorientiert und dienen primär den Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs.

Dem gegenüber stehen immer mehr andere Nutzungsgruppierungen, die auch Anforderungen stellen. Nutzungsgruppierungen wie z. B. Velofahrer, E-Bikefahrer, E-Trottinettfahrer, Kinder, Menschen mit Behinderungen, Fussgänger. Auch ihre Sicherheit muss gewährleistet sein. Auch die Anwohnerinnen und Anwohner wollen gute Aufenthaltsqualität. Sehr interessiert habe ich die Ausführungen unter Kapitel 8.2 Strassenraumgestaltung innerorts gelesen. Es ist unerlässlich, Lösungen zu suchen, die ein sicheres Miteinander ermöglichen. Ich begrüsse das pragmatische Vorgehen, welches dort skizziert ist. Ich begrüsse die aufgezeigte, flexible, projektbezogene, mit der Gemeinde koordinierte und organisierte Lösungsfindung. Nicht das Gleichmachen von jedem Projekt ist das A und das O, sondern die flexible Lösung, angepasst auf die Bedürfnisse jedes einzelnen Projektes. Nicht für jeden das Gleiche, sondern für jeden sein Ideal, um die Sicherheit und Aufenthaltsqualität aller Anspruchsgruppen und der Umwelt zu gewährleisten.

Auch ausserorts bewegen sich, ich sage bewusst nicht fahren, bewegen sich allerlei Vehikel und Personen. Auch hier kommen noch die Solarvelos dazu, die Rollskifahrer und die bereits erwähnten Personengruppen. Sie bewegen sich auf den Strassen, und für alle Strassenbenutzer, insbesondere aber für die Motorfahrzeugfahrer, ist dies eine grosse Herausforderung und es kommt oft zu zum Teil gefährlichen Situationen. Grundsätzlich ist es richtig, wenn der Langsamverkehr auf die Nebenstrassen geführt wird. Es ist aber nicht überall möglich, deswegen begrüsse ich die Strategie, mit bergwärts führenden Velospuren auf Kantonsstrassen, so wie auf Seite 646 des Berichtes zum Strassenbauprogramm ausgeführt, dass diese Strategie weiterverfolgt und umgesetzt wird. Es sind weitere solche Problemzonen in unserem Kanton vorhanden. In meiner näheren Wohnumgebung ist der Abschnitt Ilanz-Laax-Flims, wo es nicht möglich ist, den Langsamverkehr überall auf Nebenstrassen zu führen, eine solche Problemzone.

«Las variantes ein ossa a Cuira», so betitelte die Quotidiana am 12. April 2013 eine Berichterstattung über den Besuch von Regierungsrat Cavigelli in der Schule von Schluein. Die Kinder von Schluein, vom Kindergarten bis zur Oberstufe, hatten sich mit der Verkehrssituation ihrer Wohngemeinde auseinandergesetzt. Ihre Visionen hatten sie zu Papier gebracht und diese übergaben sie dem verantwortlichen Regierungsrat. Mittlerweile ist die Projektierung einer Umfahrung Schluein im Strassenbauprogramm 2021 – 2024 aufgenommen. Die Umfahrung Schluein hat demnach die massgebenden Kriterien für die Dringlichkeit einer Ortsumfahrung erfüllt. Die Situation für die Bevölkerung ist in der Tat sehr belastend. Bereits 2006 zwängten sich 7500 Fahrzeuge pro Tag durch das Dorf. Und ich sage bewusst zwängten sich, denn die engen Verhältnisse, die schmalste Stelle ist knapp sechs Meter, und eine seitliche Hindernisfreiheit fehlt gänzlich. Die engen Verhältnisse lassen kein flüssiges Fahren zu. Wenn man die Statistiken der durchschnittlichen täglichen Verkehrsfrequenzen studiert und vergleicht mit 2006, so liegt man heute kaum falsch, wenn man sagt, dass durchschnittlich wohl gut 8000 Fahrzeuge, das wären dann sage und schreibe 2,9 Millionen Fahrzeuge pro Jahr, das Dorf Schluein durchfahren.

Was das an Spitzenzeiten bedeutet, kann wohl jeder erahnen. Es ist seit 2013 einiges bezüglich Umfahrung Schluein gegangen, und dafür ist man auch dankbar, vor allem aber froh. Schluein ist ein Ort, der durchaus Entwicklungspotenzial hat, der aber heute durch seine Zweiteilung in dieser eingeschränkt ist. Die Aussichten, dass diese Umfahrung schon bald realisiert wird, sind allerdings nicht sehr gross. Ich bitte die Regierung, hier alles daran zu setzen, dass eine zügige Projektierung und Umsetzung möglich ist, denn es bleibt zu hoffen, dass die damaligen Kindergärtnerinnen und Kindergärtner die eigenen Kinder in einem vom Durchgangsverkehr befreiten und somit sichereren Ort in die Schule schicken können.

Und zum Schluss noch eine weitere Bemerkung zum Bericht. Im Rückblick Strassenbauprogramm 2017 – 2020 werden auf Seite 643 unter Punkt 4. Betrieblicher Unterhalt die Aufgaben im betrieblichen Unterhalt der Kantonsstrasse aufgeführt. Zirka 210 Mitarbeitende sorgen für die Funktionsfähigkeit der Kantonsstrasse. Wie Heinzelmannchen sind sie während des ganzen Jahres rund um die Uhr und bei Wind und Wetter unterwegs und gewährleisten, dass das Kantonsstrassennetz möglichst immer verfügbar ist. Als Nutzerin der Verkehrsinfrastruktur bin ich um diese Arbeit sehr dankbar, und ich weiss den Einsatz zu schätzen. Allen, aber auch allen anderen, die sich für die Sicherheit und unser Strassennetz einsetzen, möchte ich an dieser Stelle ganz herzlich danken. Selbstverständlich bin ich für Eintreten in den Bericht.

Salis: Auch ich möchte mich für das Strassenbauprogramm, welches ich als sehr ausführlich und fundiert erachte, bedanken. Ich kann die Worte meines Kollegen Weidmann vom Oberengadin nur unterstützen. Er hat es treffend formuliert, wie die Situation bei uns im Oberengadin ist, und wie er auch gesagt hat, hoffen wir sehr, dass es zügiger vorangeht als prognostiziert.

Ich erlaube mir im Namen der SVP-Fraktion noch einige Bemerkungen zur Umfahrung Sta. Maria. Das Volk hat 1997 noch als eigenständige Gemeinde Sta. Maria zu Gunsten der Umfahrung Süd gestimmt. Im 2013 wurde dasselbe Projekt, Umfahrung Süd, mit einem tiefgesetzten Trasse wiederum mit einem wuchtigen Mehr von 83 Prozent vom Volk, diesmal von der fusionierten Gemeinde Val Müstair, bestätigt. Es handelt sich hierbei um eine demokratische Abstimmung und nicht, wie behauptet, um eine konsultative und demnach nicht verbindliche Volksabstimmung. Im Zeitraum 2012 bis 2017 hat der Durchgangsverkehr inklusive Passverkehr bis zu 10 Prozent zugenommen. Die engen Gassen des ISOS-zertifizierten Dorfes, die wunderbaren, vom Schwerverkehr zerkratzten Häuserfronten, die Anrainer sowie die Fussgänger leiden unter diesem Verkehr, ganz abgesehen von der Wertverminderung der dort stehenden Häuser. Die Lärmemissionen sind an den Sommerwochenenden für die Anrainer untragbar, und konkret werden Alarmschwellenüberschreitungen an insgesamt fünf Gebäuden im LBK (Strassenlärmschutz-Belastungskataster) ausgewiesen.

Für die SVP Graubünden stellen sich doch einige Fragen: Warum wurde ein solch relativ kostengünstiges,

aber für das Val Müstair nachhaltiges Projekt nicht schon längst beim Bund als Festsetzung im Richtplan eingetragen, und warum wird die Bevölkerung weiter auf die Auflage des Projektes für Ende 2021 vertröstet? Hat der Kanton die nötigen Gespräche für die Kompensation der Bauern geführt? Wie kann es sein, dass seit sieben Jahren seitens des Kantons erst heuer Verkehrsberuhigungskadetten eingeführt wurden? Diese regeln zwar den Verkehr, aber die Belastung besteht weiterhin. Ein Lichtsignal in Sta. Maria, wo der Stauraum für wartende Autos relativ klein ist, wo der Passverkehr vom Stilsfer Joch, sowie mitten im Dorf die Posthaltestelle aufeinander treffen, wurde seitens des Tiefbauamtes im 2013 als nicht umsetzbar beurteilt. Eine 30er-Zone trägt wenig zur Beruhigung im Stau bei und wäre nach der Umfahrung sicher das richtige Mittel. Es sind Befürchtungen da, dass sich der Fall Schmitten wiederholen könnte. Wo und bei wem liegen die Versäumnisse, bei der Gemeinde oder beim Tiefbauamt?

Für die SVP wirkt es befremdend, dass der Naturpark, welcher mit öffentlichen Geldern gefördert wird, ein überfälliges Projekt, nun mit neuen Wunschkonzepten wie z. B. einem Tunnelbau, welcher zuerst wieder vom Grossen Rat auf dessen Kosten-Nutzung geprüft werden müsste, sich in die Priorisierung, wohlverstanden gemeinsam mit den USOs, ins politische Geschehen einmischt. Welche Rolle spielt der Kanton bei dieser Sache? Wer ist federführend in der Projektierung, und warum wurden die neuen Varianten, sofern solche vorhanden sind, der breiten Bevölkerung bis heute nicht vorgestellt? Eine 30er-Zone trägt weniger zur Beruhigung im Stau bei. Den Volkswillen gilt es nach über 70 Jahren endlich zu respektieren. Ich danke. Ich bin selbstverständlich für Eintreten.

Lamprecht: Ich habe den Ausführungen von Grossrat Salis gut zugehört und kann ihn bei den meisten seiner Voten auch unterstützen. Zum einen möchte ich aber zuerst auch sagen, der Strassenbaubericht ist im Grossen und Ganzen eigentlich ein erfüllter und ist ein guter Bericht. Es bedarf nicht nur an Umfahrungen, es bedarf auch eines guten Strassennetzes und gut ausgebauter Strassen in unserem Kanton. Die Erreichbarkeit muss immer gegeben sein. Und hier hat eigentlich der Kanton hervorragende Arbeit geleistet und leistet diese auch weiterhin. Destotrotz sehen wir, dass wir natürlich bei den Grossprojekten immer wieder auf Widerstand treffen, und das aus mehreren Interessen, vor allem seitens der USO. Hier möchte ich aber klar festhalten, dass seitens der politischen Gemeinde Val Müstair immer die Bestrebungen da waren, eine Lösung zu finden, eine Lösung, die schnell umgesetzt wird, um eigentlich dem stark zugenommenen Verkehr in der Fraktion Sta. Maria entgegenzuwirken. Es ist nicht nur so, dass der Verkehr staut, sondern vielmehr, wie auch Grossrat Salis ausgeführt hat, Schäden an Gebäuden, und auch für die Fussgänger die Lebensqualität in dieser Fraktion ständig abnimmt.

Seit ungefähr zwei Jahren, aber insbesondere in diesem Jahr, wurde der Widerstand der Bevölkerung grösser, und man schreit nach einer Umfahrung. Man hat am 8. August dieses Jahres eine Veranstaltung durchgeführt

in Zusammenarbeit mit dem Naturpark, was eigentlich die Aufwertung der Fraktion Sta. Maria nach der Realisierung einer Umfahrung zeigen soll. Hier wurden verschiedene Akteure eingeladen, um die Vor- und Nachteile aufzuzeigen von einer Umfahrung in einer Fraktion wie Sta. Maria. Diese Diskussion war eigentlich zielführend und hat auch aufgezeigt, wo überall Bedürfnisse sind. Ich glaube, der Kanton hat es sicher unterlassen, die Festsetzung im Richtplan zu machen, und man kann ihm auch vorwerfen, dass dies bereits früher hätte geschehen sollen. Aber ich denke, wir müssen vor allem in die Zukunft schauen. Und man sieht, dass Grossprojekte nicht immer einfach umzusetzen sind. Schmiten ist das beste Beispiel.

Ein Bundesgericht entscheidet heute nicht mehr nur über Verkehr oder Belastung einer Fraktion und deren Bevölkerung, sondern es werden viele Faktoren herbeigezogen und diese finden in der Beurteilung dann ihre Festsetzung. Deswegen denke ich, es ist sehr wichtig, dass man auch Varianten prüft. Ob diese dann umsetzbar sind oder nicht, entscheidet schlussendlich der Kanton und nicht die Gemeinde. Seitens der Gemeinde sind wir natürlich bestrebt, eine schnelle und gute Lösung für die Umfahrung Sta. Maria zu finden. Ich denke, wir haben auch von unseren Vorrednern gehört, es geht nicht nur uns so, sondern auch andere Gemeinden sehnen sich nach einer Umfahrung, nach Verkehrsberuhigung und nach Lebensqualität in ihren Fraktionen. Aus diesem Grund ist es mir sehr wichtig, dass eigentlich die Mittel, die gesprochen werden, die zur Verfügung stehen sollen in Zukunft für Grossprojekte, in diesem Rahmen auch ausgeführt werden. Wir sehen ja, es gibt drei verschiedene Szenarien, und ich denke, man sollte Mittel hier sicher nicht streichen, sondern eher erhöhen, sodass auch Projekte, die eigentlich unbedingt notwendig sind, auch umgesetzt werden können. Denn was würde es uns nützen, wenn man Projekte auflegt, und sie gehen vor Bundesgericht, und danach werden sie vom Bundesgericht zurückgewiesen? Dann tritt man wieder auf Platz eins. Und deswegen wäre ich sehr froh, wenn wir in Zukunft gemeinsam mit dem Kanton eine Lösung finden, um die meisten Grossprojekte auch zeitnah umzusetzen. Sehr gerne melde ich mich vielleicht nochmal bei der Detailberatung. Ich bin natürlich für Eintreten.

Loi: Auch von meiner Seite nachträglich herzlichen Glückwunsch zu Ihrer Wahl, viel Erfolg und Freude in diesem hohen Amt.

Ich habe den Bericht auch gelesen und ich kann Ihnen sagen, ich bin viel im Kanton Graubünden unterwegs, und dies Tag und Nacht mit allerlei Fahrzeugen, und kann sagen aus eigener Erfahrung, dass der Zustand der Strassen eigentlich sehr gut ist und das Tiefbauamt hervorragende Arbeit leistet. Und ich möchte auch in Erinnerung rufen, dass es nach wie vor sehr wichtig ist, sich nicht nur mit Grossprojekten auseinanderzusetzen, sondern auch zu schauen, dass die periphersten Täler erschlossen bleiben, weil die sind sehr, sehr angewiesen auf den Strassenbau und den Unterhalt der Werke, damit sie eine gute Verbindung in die Zentren haben. Dies hat das Tiefbauamt bis heute in hervorragender Art und Weise getan, kann ich sagen aufgrund der Beispiele im

Avers. Und ich bitte das Tiefbauamt, wie gesagt, dran zu bleiben und auch diesen Projekten weiterhin höchste Beachtung zu schenken.

Gleichzeitig möchte ich auch darauf hinweisen, dass es wirtschaftlich sehr wichtig ist, bei Ausschreibungen in punkto Losgrößen und Vergaben auf die regionalen Gegebenheiten und die Größen der regional tätigen Unternehmen, immer unter Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften, zu achten. Das ist nämlich sehr wichtig, weil die Gelder für den Strassenbau sind auch wirtschaftlich für die Randregionen von grösster Bedeutung. In diesem Sinne möchte ich mich beim Tiefbauamt bedanken für die Leistungen, die sie bis anhin getätigt haben. Und ich werde mich dann vielleicht noch unter Anhänge zu zwei, drei Sachen bemerkbar machen.

Schwärzel: Der Bericht und das Programm geben einen guten Überblick über den Strassenbau in Graubünden. Ich bin jedoch enttäuscht über die schmale Abbildung des Langsamverkehrs im Bericht, insbesondere demjenigen des Velowegbaus. Ich weiss, der Kanton hat im Bereich Langsamverkehr leider nur die Rolle als Koordinator. Für mich muss aber ein Koordinator wissen, was wo läuft, so dass er im Bericht Strassenbau darüber Auskunft geben kann. Das Velowegnetz für Alltagspendler ist in Graubünden noch stark lückenhaft. Schwachstellen hat es aber auch beim Freizeitverkehr, soweit es nicht um Bike-Wege geht. So warten beispielsweise wir in Klosters seit Jahren auf die zentrale Verbindung für Velos innerhalb der Destination Davos-Klosters. Es gibt ihn nicht, den Veloweg zwischen Klosters und Davos. Wer nicht über Singletrails fahren will oder kann, muss auf die Kantonsstrasse ausweichen. Und das ist eine der meistbefahrensten des Kantons. Ich erhoffte im Bericht Auskunft darüber, ob es vorwärts geht mit dem Schliessen von solchen Lücken und Schwachstellen im Bündner Velowegnetz.

Ich wünsche mir für die Zukunft, dass der Strassenbaubericht im Rückblick auf den Velowegbau Auskunft gibt: Wo ist eine Lücke geschlossen worden, wo wird bald eine Lücke ausgeschlossen, und wo hat der Kanton unterstützt mit Know-how und mit Geld? Und mit Blick vorwärts möchte ich wissen, wo welcher Veloweg projektiert ist, wo Planungsarbeiten angelaufen sind und wo trotz dringendem Handlungsbedarf noch nichts aufgegleist wurde. Ich nehme gerne in Kauf, dass vieles dabei ungesichert ist, weil der Entscheid zur Umsetzung nicht beim Kanton liegt. Auch im übrigen Strassenbau gibt es ja viele Unsicherheiten. Damit kann ich leben. Im nächsten Strassenbaubericht kann ja der Sachplan Velo als Grundlage dazu dienen und aufzeigen, was umgesetzt und was noch offen ist. Reichen die Stellenprozente der Fachstelle Langsamverkehr nicht dazu aus, das Parlament darüber aufzuklären, so soll im Tiefbauamt die Fachstelle durch andere interne Verschiebungen aufgestockt werden. Es wird Zeit, dass der Kanton beim Pendeln zum Arbeitsplatz umweltgerechter und damit zukunftsfähig wird. So müssten die durch den Lockdown aus dem Keller hervorgeholten Velos nicht wieder dahin zurück, sondern würden im Alltag eingesetzt. Ich bin dennoch für Eintreten und freue mich auf den nächsten Bericht, der hoffentlich meine Wünsche aufnimmt.

Standespräsident Wieland: Weitere Wortmeldungen? Somit ist das Eintreten erschöpft und ich gebe dem Regierungsvizepräsidenten das Wort.

Regierungsrat Cavigelli: Ich danke für das Wort. Ich möchte einleitend auch darauf hinweisen, dass wir hier den vierten Bericht zum Strassenbau und Strassenbauprogramm behandeln. Zum vierten Mal umfasst dieser Bericht auch eine Periode von vier Jahren. Und das ist wichtig, dass man über eine bestimmte Zeitperiode die Rahmenbedingungen des Strassenbaus aufzeigen kann und namentlich auch, und das wissen alle hier drinnen, das ist aber sehr wichtig zu wissen, und deshalb wiederhole ich es auch, die Finanzierungsseite. Es geht dann auch darum, dass der Rat weiss, welche Aufgaben und Bedürfnisse im Strassenbau wahrgenommen werden von Seiten der Verwaltung, von Seiten der Regierung, dass man das hier diskutieren kann. Und es geht letztlich auch darum, ein konkretes Programm vorzulegen, ein Programm, das auch Ziele benennt, das Prioritäten benennt, das einzelne Projekte benennt und somit halt auch gewisse Ziele nicht nennt, gewisse Prioritäten vernachlässigt und gewisse Projekte nicht aufführt. Und es geht last but not least auch um, ich sage mal, Themen, die in Bewegung sind, die massgebend sind, die vielleicht in einer Entwicklung sind, vielleicht auch neu sind. Insofern ist der wesentliche Teil des vierten Berichts Strassenbau/Strassenbauprogramm eine Fortsetzung des Programms des Vorjahres. Es gibt zum einen natürlich die Transparenz über einen grösseren Zeitraum, es führt dazu, dass man Kontinuität erkennen kann, objektiv betrachtet, selbstverständlich. Es gibt Planungssicherheit auch für alle Beteiligten. Vielleicht sind das insbesondere die Gemeinden, andere Verbände, die sich damit auseinandersetzen, Planungsverbände, auch der Bund. Es gibt auch Verlässlichkeit für die Interessierten.

Welche Schwerpunkte haben wir in diesem Programm jetzt festgehalten? Ein erster Schwerpunkt: Das Niveau der Strassenerschliessung soll gehalten werden. Wir wollen also die Strassenerschliessungsqualität fortführen wie gehabt. Ich stelle mal fest, dass das im Rat nicht nur unbestritten ist, sondern zum Teil auch speziell gewürdigt, gelobt worden ist. Es wird auch unter diesem Schwerpunkt verstanden, dass wir gezielt das Strassennetz ausbauen wollen, gezielt oder bedarfsgerecht, natürlich nach bestimmten Kriterien, nach einer Prioritätenordnung. Mir scheint dies ganz wichtig, auch vor dem Hintergrund der verfügbaren Mittel, die letztlich ja, sagen wir einmal, bis zu einem gewissen Grade beschränkt sind, trotz der eindrucklich grossen Zahl. So hat für uns die höchste erste Priorität, dass wir den Unterhaltungsdienst einfach einmal betrieblich sicherstellen können, dass die Leute auch ausschwärmen können, um den betrieblichen Unterhalt für die Strasse zu leisten, den kleinen baulichen Unterhalt leisten können, das kombiniert natürlich mit den polizeilichen Aufgaben. Das führt dazu, dass die Strasse benutzt werden kann. Das sind sehr banale Vorstellungen, Zielvorstellungen, aber das ist für uns höchste und erste Priorität. In einer zweiten Priorität machen wir dann den baulichen Unterhalt. Wir wollen sicherstellen, dass die Werterhaltung geleistet werden kann, dass wir also nicht auf der Substanz leben

und am Schluss dann nichts mehr vorfinden von diesen vielen Investitionen. Und in dritter Priorität machen wir einen bedarfsgerechten, bedürfnisgerechten Ausbau des Strassennetzes. Wir haben für den Ausbau des Strassennetzes pro Jahr stolze 52 Millionen Franken zur Verfügung. Worum geht es? Es geht um Fahrbahnbreiten, es geht um Kurvenradien, es geht um Lichtraumprofile, es geht aber auch um die Ergänzung mit Velostreifen. Und erst in vierter, und ich sage das auch entwaffnend offener Weise, in vierter Priorität kommen die Grossprojekte. Es sind die Grossprojekte, die natürlich viel Licht auf sich vereinen, viel Aufmerksamkeit geniessen, weil sie einfach vielleicht auch die spannendste Arbeit darstellen. Schwerpunkte haben wir aber auch festgelegt, indem wir festsetzen, welche Grossprojekte wir für die Zeit, die kommt, weiterführen wollen. Selbstverständlich, und das ist ja auch gewinnbringend für alle, sind Teile dieser Projekte schon im vergangenen Programm aufgeführt, und es wäre natürlich wünschbar, wenn sie dann auch im übernächsten Programm wiederaufgeführt werden, sofern sie nicht abgeschlossen sind. Es ist dies die St. Luzi-Brücke, Sils Föglia, Plaun da Lej, Schluein, La Punt, Susch, ein Anschluss Flüelastrasse-Stilli, ein grosses Ausbauprojekt Sta. Maria und die Entlastung Le Prese innerorts.

Ein dritter Schwerpunkt, der zum Teil ein bisschen kritisiert worden ist, er sei zu wenig ausführlich dargestellt, ist dann trotzdem nach unserer Auffassung der Langsamverkehr. Wir haben erst gerade vor zwei Jahren einen Sachplan Velo verabschiedet, der als Sachplan letztlich für alle Gemeinden, für alle Bürgerinnen und Bürger aufzeigt, wo wir Alltagsverkehr sehen möchten, wo wir Freizeitverkehr sehen möchten. Wo erkannt wird, wer für die Projektierung zuständig ist, wer für den Bau, für den Unterhalt zuständig ist, nämlich die Gemeinden in erster Linie, und inwiefern der Kanton hier unterstützt, nicht nur planerisch, sondern auch mit baulichen Kriterien und vor allem natürlich auch mit Geld. Es wird unser Anliegen sein, Grossrat Schwärzel, wenn ich das gerade hier benennen darf, dass wir die Wirkung dieses Sachplans selbstverständlich aufmerksam verfolgen und im nächsten Bauprogramm für die nächsten vier Jahre natürlich auch aufarbeiten werden. Wir schauen es als wichtige Aufgabe an, diese Teilaufgabe Langsamverkehr, und es gehört dazu schlussendlich dann auch, Rechenschaft abzulegen, ob die erwarteten Wirkungen eingetreten sind, und falls nein, wie nachzulegen ist. Es besteht aber unsere klare, strategische und politische Absicht, den Langsamverkehr weiter zu fördern. Wir sehen dies als ganz wichtige Aufgabe an. Und namentlich auch, und da möchte ich auch Frau Preisig aufnehmen in ihrem Referat, namentlich auch den Alltagsverkehr, nicht nur den Freizeitverkehr, nicht nur den touristischen Verkehr, sondern auch den Alltagsverkehr als letztlich ökologische, klimapolitische, günstigere Variante.

Der dritte Schwerpunkt, der ist jetzt hier und heute bisher nicht erwähnt worden, liegt im Bereich der Gefährdungen. Wir wollen auch aufzeigen, dass wir letztlich verschiedene Gefahren haben, die auf den Strassenkörper einwirken, somit letztlich eigentlich auch auf die Nutzer der Strasse einwirken und die im Endergebnis dann die

Verfügbarkeit der Strasse einschränken könnten. Wir wollen nicht den Teufel an die Wand malen, aber mit Blick auf das nähere Ausland weiss man, dass es wichtig ist, die Infrastruktur vor dem Versagen oder vor dem Einstürzen zu sichern, eine Grundaufgabe. Es geht darum, Verkehrsunfälle möglichst zu vermeiden. Es geht darum, Gefahrgutunfälle zu vermeiden. Es geht darum, und das ist sicherlich sehr geläufig, auch im Rahmen der letzten Diskussion zum kantonalen Waldgesetz, die Naturgefahren zu vermeiden. Letztlich geht es um einen integralen Risikoansatz, der zu verfolgen ist und in der Umsetzung dann eben doch ziemlich komplex ist. Rühmend und lobend bewertet worden ist der Hinweis im Strassenbauprogramm, dass wir auch den Innerortsbereich als zuständige Fachstelle im Strassenverkehr besonders aufmerksam verfolgen wollen. Wir wissen, dass dieser Bereich mittlerweile auch von der Bevölkerung weit anders wahrgenommen wird als noch vor vielleicht zehn oder noch mehr Jahren. Eine Strasse ist nicht mehr nur da innerorts, um Autos vorbeirauschen zu sehen, sondern die Strasse ist Teil des Strassenraums. Dieser Strassenraum hat irgendwie identitätsstiftenden Charakter für eine Siedlung, für ein Dorf, wo sich eben mehrere Leute aufhalten als nur die Leute, die im Auto vorbeiflitzen. Es geht um Sicherheit, es geht um verschiedene Nutzungsansprüche. Es geht nicht zuletzt auch um Gestaltung, um räumliche Gestaltung, ästhetische Gestaltung dieses Innerortsbereichs. Wir haben da bereits in der vergangenen Zeit, im laufenden Programm, einige Anstrengungen unternommen, dass wir uns dem «Zeitgeist» wahrscheinlich korrekt gegenüber angepasst haben, dass wir für solche Innerortsbereichsgestaltungen viel offener sind als früher. Auch was Tempodiskussionen anbelangen, wenn dies von der Basis, von der Gemeinde, letztlich gewünscht ist. Ein Beispiel ist sicherlich meine Wohngemeinde Domat/Ems, wo das bereits umgesetzt ist, das bereits eine neue Strassenraumgestaltung exemplarisch bekommen hat. Soweit meine generellen einleitenden Bemerkungen. Ich bin sehr dankbar für die verschiedenen Voten von Ihrer Seite, die uns sehr wichtig sind im Rahmen des Strassenbauprogramms, dass sie zur Kenntnis genommen werden können und bei uns auch verarbeitet werden können. Wir wollen ja schliesslich die Bedürfnisse der Bevölkerung, und die vertreten Sie am besten, mit offenem Ohr in den Gemeinden, aufnehmen und wir wollen diesen Bedürfnissen gerecht unsere Aufgabe erfüllen können. Ich möchte nun die Aufgaben, die Fragestellungen oder Themen behandeln, wie sie in der Reihenfolge geäussert worden sind. Grossrätin Preisig hat die Frage in den Raum gestellt, weshalb man eigentlich über Strassenprojekte nicht abstimmen kann, auch wenn sie zum Beispiel sehr teuer sind. Wir wissen ja, wir haben ein allgemeines Finanzreferendum, eine Million Franken bis zehn Millionen Franken fakultativ, grösser zehn Millionen Franken obligatorisch. Konkret: jeder Kredit muss, grösser zehn Millionen Franken, dem Volk unterbreitet werden. Das ist bei der Strasse nicht so, das ist in anderen Fällen zum Teil auch nicht so. Wenn es z. B. um Strafvollzugsanstalten geht, die JVA, die über 100 Millionen Franken gekostet hat, hat es das auch nicht gegeben. Bei Wirtschaftsentwicklungsprojekten gibt es das auch nicht. Es

braucht letztlich natürlich eine politische Entscheidung, ob man das Finanzreferendum bedienen will, oder ob man gewisse Bereiche ausnehmen will vom Finanzreferendum. Die Bündner Politik hat bisher entschieden, Strassenbauprojekte, auch grosse Strassenbauprojekte, dem Finanzreferendum nicht zu unterstellen. Ich glaube, niemand hier im Saal war mitbeteiligt, als das entschieden worden ist. Aber die Gründe dürften doch immer noch sehr gewichtig sein und auch irgendwie einleuchten. Ich glaube, das Wichtigste ist das Argument, dass es letztlich darum geht, den ganzen grossen Kanton hin und wieder in jeder Region einmal mit den grossen Projekten, den grossen Aufgaben bedienen zu können. Es geht darum, dass man eine grosse Investition auch in Mutten machen kann, eine grosse Investition in Viano machen kann, eine grosse Investition in Sta. Maria machen kann, ohne dass man dann die Zustimmung des grossen Restteils des Kantons einholen muss. Wenn das Bedürfnis eigentlich ausgewiesen ist, die Stimmkraft aber vielleicht ein bisschen bescheiden ist. Es geht also darum, dass wir die regionalen Bedürfnisse, insbesondere, so denke ich, mit einem offenen Herzen, die Landregionen versuchen gleich zu behandeln, und das gelingt am besten eigentlich auf lange Frist. Es ist aber nicht so, dass die Politik keinen Einfluss hat darauf. Selbstverständlich sind es in erster Linie eigentlich die Gemeinden, die als Treiber auftreten können um solche Projekte anzumelden. Es ist aber natürlich auch der Grosse Rat, der mit Aufträgen das eine oder andere sicherstellen kann und die Regierung und die Verwaltung anhalten könnte, selbst wenn sie es nicht selbst wollte. Es gibt also Mitwirkungsmöglichkeiten. Und das Parlament hat natürlich auch die Möglichkeit, im Rahmen der Budgetdiskussion die Mittel der Strassenrechnung zu kürzen und damit natürlich auch indirekt stark Einfluss zu nehmen. Nicht ganz ausser Acht zu lassen ist wohl auch der Aspekt, dass grössere Projekte, und das sind ja dann die teuren, das sind ja dann die, die man abstimmen müsste, auch sehr lange Planungszeiten haben. Die Erfahrung hat gezeigt, dass wir in einem optimalen Fall bei einem grösseren Projekt problemlos sechs bis sieben Jahre Planungszeit haben, und zwar ohne die Beschwerdeverfahren, ohne die Rechtsmittelverfahren. Wenn die dann dazukommen, sind wir dann schneller bei zweistelligen Jahrzahlen als bei einstelligen. Es geht also auch darum, dass man eine gewisse Sicherheit hat in der Planung, dass man vertrauen kann, dass das, was man jetzt da tut, letztlich dann auch umgesetzt werden kann und nicht am Schluss vielleicht dann gebodigt wird aufgrund von vielleicht kurzfristig starken und langfristig nicht ganz stichhaltigen Argumenten. Ich möchte also plädieren, dass die Grossräte hier im Saal Einfluss nehmen auf unsere Arbeit, und ich möchte nicht unbedingt diese Diskussion anstossen, dass man das Finanzreferendum auch für die Strassenaufgaben einführt.

Frau Preisig hat auch darauf hingewiesen, ist es eigentlich richtig, dass wir hier so ausgedehnt einen Bericht haben über Strassen und letztlich den öffentlichen Verkehr nicht gleichbehandeln. Das liegt im Kern daran, dass wir im öffentlichen Verkehr ganz andere Aufgaben haben als Kanton. Die ganze Strasseninfrastruktur, mit Ausnahme der Nationalstrassen, finanzieren wir als

Kanton. Wir sind verantwortlich für die Planung, für die Realisierung, für den Betrieb, den Unterhalt und alle Fragen, die damit zusammenhängen. Das ist bei der Schiene ganz anders. Bei der Schiene macht genau dies nur der Bund. Es gibt den Bahninfrastrukturfonds. Daraus finanziert der Bund auf der Basis von sogenannten strategischen Entwicklungsplanungen, im Übrigen auch mehrjährig, sogar über vier Jahre Zeitperiode hinaus, die strategischen Massnahmen. Und wir bringen uns dort als Kanton ein, um berücksichtigt zu werden in der strategischen Entwicklungsplanung. Kommt noch hinzu, dass der Grossteil des Verkehrs, der darauf abgewickelt wird, der sogenannte regionale Personenverkehr, zu 80 Prozent nach dem normalen Verteilschlüssel auch vom Bund restfinanziert wird und wir vom Defizit nur 20 Prozent übernehmen. Also unsere Mitwirkungs-, Einflussmöglichkeit ist in keiner Weise vergleichbar. Ich nehme zur Kenntnis, dass man Lärmsanierungsthemen aus der Sicht von Frau Preisig auch mit Tempo 30 bearbeiten kann. Der Kanton zeigt sich diesbezüglich offener als früher auch schon. Deshalb haben wir mittlerweile auch schon 37 Gemeinden, die das umgesetzt haben. Es ist aber letztlich entscheidend, dass die Gemeinde das für sich selber so entscheiden kann. Wir möchten nicht von oben herab Tempo 30-Zonen auferlegen. Das muss eine demokratische Basis haben an der Front.

Verschiedene nebst Frau Preisig haben auch den Langsamverkehr erwähnt. Wenn ich das richtig notiert habe, Grossrätin Casutt, auch Grossrat Weidmann, Herr Schwärzel. Dazu ist zu sagen, dass wir hier eigentlich eine neue Thematik aufbereiten. Ich habe darauf hingewiesen, dass der Langsamverkehr sachplanseitig erst seit 2018 durch den Kanton geplant wird, und es ist ein bisschen kritisiert worden von Frau Preisig, die Gemeinden würden da ihre Aufgaben ein bisschen knapp erfüllen, es bestünde Aufholbedarf. Ich möchte einfach hier der Ordnung halber darauf hinweisen, dass auch für Langsamverkehrsprojekte natürlich eine gewisse Planungszeit, eine politische Überzeugungsarbeit, eine Priorisierungsarbeit notwendig ist. Selbst wenn die Grundlagen im Sachplan Velo des Kantons bestehen, ist es nicht so ein einfacher Prozess auf Gemeindeebene. Wir möchten aber die Gemeinden sehr stark unterstützen. Ich habe das ja einleitend festgehalten, auch mit technischen Normen und vor allem natürlich auch mit Geld.

Grossrat Sax hat darauf hingewiesen, dass die Strassen letztlich nicht nur dem MIV, dem motorisierten individuellen Verkehr dienen, sondern auch dem öffentlichen Verkehr. Es sind, wie er richtig ausführt, über 100 Linien des öV, die auf unseren Strassen verkehren. Es ist aber eine andere Zahl auch noch spannend, sie macht mir immer wieder Eindruck, und sie soll auch erwähnt werden: Es sind 180 Millionen Personenkilometer öV, die wir auf unseren Strassen abwickeln. Grossrat Sax kritisiert, dass wir zu wenig Lichtsignalanlagen mit öV-Bevorzugung installiert hätten. Er hat diese Frage schon in der KUVe gestellt. Wir haben zurzeit 220 solche Anlagen, geteilt durch zwei, wenn man immer von zwei Anlagen ausgeht, könnten wir also 110 solche Baustellen bedienen. Meines Wissens sind zurzeit, ich habe das notiert, glaube ich, 80 Baustellen in Betrieb, so dass ein Grossteil dieser Anlagen läuft. Wir haben davon genau

30 Lichtsignalanlagen mit öV-Bevorzugung. Und die werden so eingesetzt, dass das Tiefbauamt zuerst einmal den Bedarf an Baustellen signalisiert gegenüber dem Amt für Energie und Verkehr und der Kantonspolizei. Und das läuft dann in einem Diskurs zwischen diesen drei Fachstellen, wo diese öV-Steuerung eingesetzt wird. Wir machen zum Teil gute Erfahrungen, so wird mir berichtet, mit dieser öV-Bevorzugung, zum Teil bringt sie aber auch nichts, respektive führt zu Ärgernissen. Wenn sich der Bedarf zeigt, dass wir solche vermehrt anschaffen sollen, so würden wir das selbstverständlich tun. Die Kosten sind verhältnismässig bescheiden für die Umrüstung: Einmalig 2500 Franken.

Herr Della Cà hat sich erfreut gezeigt, dass wir Viano aufnehmen im Strassenbauprogramm, das nehme ich gerne so zur Kenntnis. Wenn ich Grossrat Della Cà richtig interpretiert habe, erwartet er, dass wir dies dann einfach auch durchziehen. Ich möchte in Aussicht stellen, dass wir ernst bemüht sind, für Viano eine gute Lösung herzustellen. Wir müssen dort aber auch, wie überall, in verschiedenen Phasen denken. Sofortmassnahmen: Sind wesentliche Investitionen in den Naturgefahrenschutz bereits umgesetzt und noch weiter am Laufen? Und dann die Projektierung des grossen Themas.

Grossrat Weidmann weist darauf hin, dass die Sanierung Sils/Silvaplana mit positivem Gefühl zur Kenntnis genommen wird. Es ist dort Einbahnverkehr vorgesehen. Er wünscht Beschleunigung. Ich nehme das einmal gerne auf. Und wir versuchen, das zu beschleunigen. Wir kennen die Auslastung dieses Abschnitts. Ich nehme das gerne als Wunsch zurück. Dann Sils/Föglias/Plaun da Lej, dort gehe es um Umweltschutz und um Sicherheit. Da teilen wir natürlich diese Meinung. Wir haben das ja als eines der ganz grossen Projekte, das grösste Hauptstrassenprojekt des Kantons überhaupt, aufgenommen. Umfahrung La Punt wird begünstigt, respektive wird wertgeschätzt, dass wir dort schon Fortschritte haben. Es ist in der Tat dieses Grossprojekt, das am weitesten fortgeschritten ist von diesen acht genannten. Wir gehen davon aus, dass wir noch in diesem Jahr die entsprechende Projektgenehmigung beschliessen können in der Regierung, immer vorausgesetzt, dass es nicht Überraschungen gibt, mit denen wir zurzeit allerdings nicht rechnen.

Dann hat Grossrat Kunz Fragen gestellt betreffend den Belag Heidiland/Landquart auf dem Nationalstrassenabschnitt der N13. Geltend gemacht wurden Lärmbelastung, alter Belag, nicht immissionsarmer Belag, letztlich auch Fahrtrillen, die für den Verkehr gefährlich sind. Er hat die Frage gestellt, wie wir da in Kontakt stehen mit der zuständigen Bundesbehörde. Wichtig zu wissen ist, dass wir seit 2008 ja den neuen Finanzausgleich und Aufgabenzuteilung haben zwischen Bund und Kantonen. Und seit 2008 ist es neu organisiert. Und das ASTRA ist in Gebietseinheiten organisiert. Der Kanton Graubünden, mit ganz kleiner Ausnahme, bildet eine Gebietseinheit aus der Sicht des Bundesamtes für Strassen. Zudem hat das Bundesamt für Strassen auch Filialen gebildet. Unsere zuständige Filiale über der Gebietseinheit Graubünden, zusammen mit anderen, ist die Filiale fünf in Bellinzona. Wir haben Leistungsaufträge, vom Bundesamt

für Strassen mit dem Kanton abgeschlossen, wo definiert wird, was wir zu tun haben. Also jeweils schon bei der Ausformulierung, natürlich auch beim Report und sicher natürlich auch beim Abschluss der Erfolgskontrolle bestehen da intensive Kontaktnahmen. Wenn man es personell nimmt, ist das natürlich eine Aufgabe der obersten Führungsstufe, des Kantonsingenieurs, der in direktem Benehmen diese Themen bearbeitet, anspricht. Wenn es notwendig ist, ist manchmal auch der Departementsvorsteher dabei. Ich war das nur wenige Male, allerdings in den letzten Jahren. Mir ist bekannt, dass dieser Abschnitt, der von Ihnen angesprochen worden ist, Grossrat Kunz, derzeit noch auf eine Sanierung wartet, aber dass die Sanierung ansteht in den nächsten wenigen Jahren, insofern, dass da Remedur geschaffen wird in diesem Abschnitt. Ich hoffe, dass ich die Antworten einigermaßen vollständig gegeben habe diesbezüglich, sonst würde ich gerne dann nachfassen bei einer allfälligen Nachfrage.

Grossrätin Casutt hat ebenfalls den Langsamverkehr angesprochen und dort vor allem darauf hingewiesen, dass es Teilgebiete im Kanton gibt, wo tatsächlich Radwege schwierig zu realisieren sind. Wir unterscheiden ja zwischen Radstreifen und Radwegen. Der Radweg ist separiert vom Strassenkörper, vom motorisierten Verkehr, und der Radstreifen ist am Strassenkörper für den Autoverkehr angehängt, angegliedert. Wir haben diese Erkenntnis natürlich auch. Wir schätzen es, wenn man uns dabei unterstützt, dass z. B. bei steilem Gelände halt ein Radstreifen besser oder vielleicht sogar die einzige Lösung ist, um den Langsamverkehr zu fördern. Darauf hinweisen darf ich noch, und das ist erfreulich, dass wir zurzeit auch solche Radstreifen prüfen für die Berninapassstrasse.

Es wird Schluein noch angesprochen von Grossrätin Casutt, eines dieser acht Grossprojekte. Wir haben dort Planungsstudien erstellt, die liegen auf dem Tisch. Und die haben dann letztlich eben gezeigt, dass es einen ausgewiesenen Bedarf gibt, dass man ihn rechtfertigen kann, um Schluein zu umfahren. Und wir haben deshalb auch weitere Mittel eingestellt in diesem Strassenbauprogramm für die Projektkonkretisierung. Wie zügig es dann letztlich vorangeht, das ist natürlich in diesem frühen Stadium eine schwierige Prognose. Ich möchte sie nicht wagen. Aber wir haben ein Signal gesetzt, das Projekt ist eines der acht favorisierten und somit auf dem Karren drauf.

Es wird auch speziell gedankt für die gute Arbeit, die an der Front geleistet wird, vor allem der betriebliche Unterhalt und der nichtprojektbezogene bauliche Unterhalt der Mitarbeitenden des Tiefbauamtes. Ich finde das eine sehr wertvolle Geste, dass diese Personen, die letztlich die Sicherheit auf der Strasse und die Funktionstauglichkeit der Strasse garantieren, hier speziell erwähnt und gelobt werden.

Grossrat Salis spricht das Grossprojekt Sta. Maria an in der Val Müstair, ein Projekt, das seit x Jahren auch auf dem Radar beim Tiefbauamt ist. Und er kritisiert, weshalb man jetzt da ins Stocken oder ins Stottern gerät bei der weiteren Planungsarbeit. Ein ganz wesentlicher Punkt ist letztlich der Bundesgerichtsentscheid betreffend die Umfahrung Schmitten, wo wir eine offen ge-

führte Umfahrung geplant haben. Bisher war es so eingeschätzt bei unserer Fachstelle, dass man für offen geführte Linien keine Festsetzung im kantonalen Richtplan Verkehr brauche. Das hat dann das Bundesgericht letztlich anders gesehen und somit diesbezüglich die Praxis geschärft, dass man also auch für offen geführte Linien neu einen Festsetzungsbeschluss des Bundesrates im kantonalen Richtplan Verkehr benötigt. Das Gericht hat noch weitere Auflagen gemacht in diesem Entscheid Schmitten, die für alle ähnlichen Umfahrungsprojekte im Kanton relevant sind. Und somit sind wir dort leider in die Zusatzschleife eines Richtplanverfahrens gezwungen. Die ersten Arbeiten hat das zuständige Departement für Volkswirtschaft und Soziales anhand genommen. Es wird allerdings schon noch ein bisschen Nerven und Geduld brauchen, bis das dann letztlich im Kasten ist. Wir nehmen zur Kenntnis, dass man Lichtsignalanlagen etwas kritisch beurteilt hat früher. Das können wir, wenn das der Wunsch ist der Gemeinde, allerdings gern nochmals prüfen. Ich denke, dass auch in diesem Punkt in verschiedenen Phasen zu denken ist. Eine Planung und Realisierung einer Umfahrung wird erst in langer Frist möglich sein, in mehreren Jahren. Und es braucht sicherlich auch ein Regime für sogenannte Sofortmassnahmen. Wir sind hier im Gespräch auch mit der Gemeinde, mit dem Gemeindepräsidenten Lamprecht. Und man muss dort tatsächlich etwas tun. Diese Überzeugung besteht sehr. Damit ist eigentlich auch gerade darauf eingegangen, was Grossrat Lamprecht, gesagt hat zu diesem Thema.

Grossrat Loi verweist auf den Umstand, dass es wichtig ist, die Verbindungsstrassen nicht zu vernachlässigen im Vergleich zu den Hauptstrassen. Aus meiner Sicht bin ich sehr dankbar für diesen Hinweis, weil es ein ganz wichtiger Punkt ist, dass wir nicht nur die Hauptachsen mit Nationalstrassen und Hauptstrassen bedienen, sondern eben letztlich auch unsere Talschaften und Täler mit guter Strassenerschliessung bedienen können. Wir bleiben sicherlich dran. Ein submissions-, respektive beschaffungsrechtlicher Wunsch ist noch geäußert worden hinsichtlich der Losgrößen. Wir sind nach wie vor der Überzeugung, dass Ihre Haltung richtig ist, auch für uns, und dass sie umgesetzt wird. Wir haben ja auch noch den allgemeinen Auftrag von Grossrätin Stiffler zu diesem Thema. Der war zwar weniger strassenfokussiert als fokussiert auf Dienstleistungsverträge. Aber den haben wir ausgedehnt so interpretiert, dass er für die ganze Verwaltung gilt und somit auch für den Strassenbereich.

Grossrat Schwärzel hat nebst Langsamverkehrsthemen noch, wie wir es nennen, das betriebliche Mobilitätsmanagement der Mitarbeitenden des Kantons oder Lock-down-Themen angesprochen. Wir sind selbstverständlich bemüht, hier grosse Fortschritte zu machen mit Blick auf den Langsamverkehr, mit Blick auf E-Mobilität, mit Blick auf öffentlichen Verkehr. Wir haben vor wenigen Jahren schon ein entsprechendes Projekt betriebliches Mobilitätsmanagement für den Kanton Graubünden lanciert und sind in vielen Teilen in der Umsetzung. Andere sind noch im Planungsstand. Diesbezüglich wollen wir uns vorbildhaft verhalten. Wir bleiben an diesem Thema dran. Damit, meine ich, habe ich alle

Bemerkungen angesprochen. Falls nicht, dann möge man mir das nachsehen. Ich versuche dann, auf allfällige Nachfrage, gerne zu antworten.

Standespräsident Wieland: Ich stelle fest, dass Eintreten nicht bestritten ist somit beschlossen, und wir fahren fort mit den Beratungen nach I. in der Botschaft Seite 641. Herr Kommissionspräsident.

Eintreten ist nicht bestritten und somit beschlossen.

Detailberatung

Antrag Kommission und Regierung

Vom Bericht zum Strassenbau und Strassenbauprogramm 2021 – 2024 samt Anhängen Kenntnis zu nehmen.

Müller (Susch); Kommissionspräsident: Ich bedanke mich für die ausführlichen Voten in dieser Eintretensdebatte. Es ist natürlich unumgänglich, dass gewisse Voten und Argumente wiederholt werden. Somit komme ich zu I. Ausgangslage: Im Jahre 2016 konnte der Grosse Rat vom dritten Strassenbauprogramm 2017 – 2020 Kenntnis nehmen. Die Umsetzung dieses Programms steht in der Endphase. Jetzt unterbreitet die Regierung dem Grossen Rat das vierte Strassenbauprogramm, das wiederum eine Vierjahresperiode umfasst. Grundlage für dieses Programm bilden das Regierungsprogramm, der Finanzplan und eine konkrete Auflistung von Projekten, die realisiert werden sollen. Die wichtigsten Themen sind neben den konkreten Projekten, die in diesem Programm behandelt werden, wie Herr Cavigelli das schon gesagt hat, der Sachplan Velo, das integrale Risikomanagement Strassen, die Strassenraumgestaltung sowie der Einsatz und die Priorisierung der Finanzmittel.

II. Rückblick Strassenbauprogramm 2017 – 2020

Standespräsident Wieland: Weitere Mitglieder der Kommission? Übrige Diskussion? Somit kommen wir zu II. auf Seite 641: Rückblick Strassenbauprogramm 2017 – 2020. Herr Kommissionspräsident.

Müller (Susch); Kommissionspräsident: Das Wichtigste, was es festzustellen gilt, ist, dass wiederum nicht alle Mittel voll ausgeschöpft werden konnten und nicht alle Projekte gänzlich umgesetzt werden konnten. Wie schon in der vorangegangenen Periode ist das hauptsächlich den fehlenden Planungskräften im Tiefbauamt, aber auch in den planenden Ingenieurbüros sowie der ergriffenen Rechtsmittel zu Projektgenehmigungen und Arbeitsvergaben zu verschulden. Die im Strassenbauprogramm 2017 bis 2018 gemachten Vorgaben konnten mehrheitlich umgesetzt werden. Abweichungen gab es vor allem im Ausbau von Haupt- und Verbindungsstrassen, hier eben wegen ergriffenen Rechtsmitteln bei Arbeitsvergaben. Dies geschah vor allem im Zusammenhang mit den Untersuchungen, im Zusammenhang mit den Preisab-

sprachen im Baugewerbe. Wie Sie aber alle wissen, konnte der grosse Teil dieser Probleme mittlerweile geregelt werden.

Was vielleicht noch erwähnenswert ist, ist Kapitel 5.2, Seite 645, eben wie auch zum Teil angesprochen, Lärmsanierungen, die Erstsanierungen der Verbindungsstrassen und Gemeindestrassen ab 2008. Erwähnenswert ist, dass bis Anfang September 2019 60 Lärmsanierungsprojekte in 54 Gemeinden ausgearbeitet wurden. Dann noch im Kapitel 6 vielleicht, hier gab es auch Verzögerungen. Da geht es um den Ausbau der Werkhöfe. Hier gab es auch Verzögerungen, auch hier hauptsächlich wegen Rechtsmittelergreifung bei Arbeitsvergaben.

Standespräsident Wieland: Weitere Mitglieder der Kommission? Übrige Diskussion? Grossrätin Hofmann, Sie haben das Wort.

Hofmann: Ich erlaube mir, noch einmal etwas Grundsätzliches zu diesen Lärmproblemen zu sagen. Lärmprobleme entstehen primär dort, wo Menschen wohnen. Und das ist innerorts. Dieser sehr wahre Satz steht auch im Strassenbauprogramm-Rückblick. Wenn nämlich keine Menschen dort wohnen würden, gäbe es keine Lärmprobleme. Doch dummerweise wohnen Menschen genau innerorts und werden eben durch Verkehrslärm massiv gestört.

Regierungsrat Cavigelli hat indirekt gesagt, dass früher die Auffassung, was Strassenraumgestaltung betrifft, eine andere Politik war, als sie heute ist, und dass der Kanton sich bemüht, hier vorbildhaft vorzugehen. Ich würde mir wünschen, dass das noch viel stärker der Fall ist. Ich würde mir wünschen, dass wir innerorts null Tote und null Verletzte auf Fussgängerstreifen hätten. Dafür muss man aber nicht nur das Strassenbauprogramm anschauen, sondern sich auch mit der Verkehrsunfallstatistik befassen. Das Strassenbauprogramm stellt unter dem Aspekt von Verkehrsberuhigung und Sicherheit nicht sehr viel dar. Es gab im Kanton Graubünden 2019 praktisch jede Woche Unfälle mit Fussgängerinnen und Fussgängern als Opfer, nämlich 48. 28 dieser Unfälle passierten auf Fussgängerstreifen. Ein Kind wurde getötet. 40 Prozent unserer Strassen sind Innerortsstrassen und sind siedlungsorientierte Strassen. Und von den insgesamt 2166 Verkehrsunfällen im Jahr 2019 geschahen 682 innerorts, das sind über 30 Prozent.

Mir ist das zu viel. Mir sind das zu viele Verletzte, zu viele Tote, zu viele Unfälle. Warum gibt es da nicht ein grösseres Tempo bei der Umsetzung von verkehrsberuhigenden Massnahmen? Selbstverständlich weiss ich, dass das auch Gemeindeaufgabe ist. Dem Strassenbaubericht ist übrigens zu entnehmen, dass der Motorfahrzeugverkehr auf unseren Strassen ungebremsst wächst, und das nicht nur ausserorts, sondern auch innerorts. Ungebremsst darf hier durchaus wörtlich verstanden werden. Es darf weiterhin ungebremsst gefahren werden.

Standespräsident Wieland: Weitere Wortmeldungen? Herr Regierungsvizepräsident.

Regierungsrat Cavigelli: Schwierige Frage. Ich könnte es ein bisschen salopp machen, Grossrätin Hofmann

sagen, zum Glück ist der Departementsvorsteher, der für die Polizei zuständig ist, hier. Aber ich sage mal so, der Beitrag des Strassenkantons ist natürlich nicht unerheblich. Es ist tatsächlich so, dass man bereit ist, allfällige Tempo 30-Zonen auch baulich umzusetzen, dass man bereit ist, auch an Hauptstrassen Kreisel-, Einfahrtssituationen zu verändern, dass man bereit ist, auch über Belagsfarben zu diskutieren, über Trottoirverbreiterungen, über Trottoirabflachungen. Ich sage mal, aus der Sicht Infrastruktur, Strasse, ist man diesbezüglich eigentlich wirklich offen. Letztlich sind viele Themen dann aber auch im Strassenverkehrsrecht des Bundes geregelt. Ich meine, mich da zu erinnern, Stichwort «Via sicura» betrifft dann auch ganz wesentlich polizeiliche Aufgaben, nicht nur infrastrukturseitige Aufgaben. Ja, ich würde mal so sagen, Ihr Anliegen ist voll angekommen. Wir nehmen das ernst. Ich nehme das einfach einmal auch so als Wortmeldung, dass diese Aufgabe unterstützt wird, wenn sie stark gewichtet wird.

Standespräsident Wieland: Somit kommen wir zu III. Rahmenbedingungen, auf Seite 647. Herr Kommissionspräsident.

III. Rahmenbedingungen

Müller (Susch); Kommissionspräsident: Auf dem auf Seite 647 skizzierten Organigramm können Sie die leicht veränderte Organisationsstruktur des TBA entnehmen. Für den Kanton Graubünden ist sicher der Netzerweiterungsbeschluss des Bundes ein sehr wichtiger Beschluss. So gingen per 1. Januar 2020 auch die Schienstrasse und die Julierstrasse bis Silvaplana in den Besitz des Bundes über. Vorher waren dies schon die A13 und vor ein paar Jahren auch die Prättigauerstrasse bis Klosters Selfranga. Für den Betrieb und Unterhalt dieser Strassen investiert der Bund jährlich 6,4 Millionen Franken. Dem Punkt 2.3. dieses Berichtes können Sie entnehmen, dass das strategische Entwicklungsprogramm STEP 2030, wie bereits von Herrn Cavigelli dargelegt wurde, auch ein wichtiger Teil ist. In diesem Programm wurden erfreulicherweise die Erweiterung der A13 zwischen Reichenau und Rothenbrunnen und der Ausbau der A28 im Abschnitt zwischen Fideris und Küblis-Dalvazza aufgenommen. Im Kapitel 3, Seite 649 ist die Verkehrsentwicklung beschrieben. Hier kann man entnehmen, dass gewisse Strassenabschnitte an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. Der Hot Spot in Sachen Verkehrszunahme ist, wie von Kollege Hug schon angesprochen, der Abschnitt der A13 zwischen Maienfeld und Reichenau mit einer täglichen Frequenz zwischen 33 000 und 47 000 Fahrzeugen.

Im Kapitel 5.1 ist der Richtplan Verkehr erwähnt. Hier zur Erinnerung: Dieser liegt im Moment noch bis im September beim Amt für Raumentwicklung zur Anhörung auf. Interessierten ist geboten, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen. Im Kapitel 6 ist der Sachplan Velo behandelt. Dieses Kapitel lohnt sich zu studieren, denn hier wird detailliert auf die Priorisierung und Finanzierung der Radinfrastruktur hingewiesen. Im Kanton Graubünden gibt es ein sehr grosses Fahrradnetz, wie das

schon von Frau Preisig auch gesagt wurde. Es gibt 460 Kilometer kantonales Velonetz Alltagsverkehr und rund 3000 Kilometer Velonetz Freizeitverkehr. Die Qualifizierung der verschiedenen Velowege oder dieses Velonetzes ist vor allem für die Finanzierung zwischen Kanton und Gemeinden von grosser Wichtigkeit. Das heisst, dass je nach Kategorie 30 bis 80 Prozent Kantonsbeiträge fließen können.

Im Kapitel 7 ist das Agglomerationsprogramm des Bundes beschrieben. Hier ist vor allem das Agglomerationsprogramm Chur relevant. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms der vierten Generation ist lediglich die Stadt Chur, die wiederum ein grosses Projekt vorgesehen hat.

Kapitel 8.1 setzt sich mit der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes auseinander. Da bis jetzt im Kanton verhältnismässig wenig Haltestellen behindertengerecht ausgebaut wurden, hat das Amt eine Arbeitshilfe ausgearbeitet. Diese Arbeitshilfe soll die Gemeinden darin unterstützen, den Aus- und Umbau dieser Haltestellen fristgerecht umzusetzen und vor allem auch zu prüfen, bei welchen dieser Haltestellen die Verhältnismässigkeit gegeben ist, da es im Kanton rund 1400 Haltestellen und etwa 2800 Haltekanten gibt. Zusätzlich hat der Kanton befristet zusätzliche Mittel gesprochen, um die Gemeinden in ihrer Aufgabe zu unterstützen. Konkret heisst das, dass Gesuche, die von den Gemeinden bis Ende 2023 eingereicht werden, mit bis zu 60 Prozent der anrechenbaren Kosten vom Kanton mitfinanziert werden können. Auch diese Tatsache wurde heute schon einmal im Rahmen der Debatte über das Krankenpflegegesetz angesprochen.

Kapitel 8.2 befasst sich mit der Strassenraumgestaltung innerorts. Dies ist vor allem im Zusammenhang mit Temporeduktionen relevant, wie das auch mehrheitlich schon gesagt wurde.

Kapitel 8.3 befasst sich mit dem integralen Risikomanagement Strassen. Hier geht es um einen Prozess zur umfassenden Betrachtung von Risiken aus einer Gesamtschau und deren Reduktion mit einem optimalen Mitteleinsatz zu vergleichen, aber auch zum Teil in Zusammenhang mit dem integralen Risikomanagement Naturgefahren. Dies ist in der Botschaft auf Seite 658 bis 661 ausführlich beschrieben.

Kapitel 8.4 beschäftigt sich mit den neuen Technologien. Hier geht es um Grundlagen für das automatisierte Fahren. Es ist sicher noch nicht so weit, aber es ist wichtig, dass man sich damit beschäftigt. Es geht um die Schaffung von rechtlichen und technischen Grundlagen. Im Moment geht es darum, sich darauf vorzubereiten.

Das Kapitel 9 befasst sich mit dem Mitteleinsatz, Finanzszenarien und mit der Priorisierung. Hier möchte ich vor allem auf die Darstellung auf Seite 663 hinweisen, wo die Priorisierung dargestellt wird, wie sie auch schon bereits von Herrn Cavigelli ausgeführt wurde. Mit Priorität eins, Betrieb und Verkehrspolizei, Priorität zwei, der bauliche Unterhalt, mit Priorität drei, Ausbau der bestehenden Hauptstrassen und mit Priorität vier, die Grossprojekte. Deshalb ist es auch wichtig, wie auf Seite 664 im Kapitel 9.3 Finanzierung festgehalten, weiter mindestens Mittel im heutigen Rahmen, das heisst, rund 21 Millionen Franken aus allgemeinen Staatsmitteln

beizutragen, um die anstehenden Grossprojekte der nächsten 40 Jahre finanzieren zu können. Diese sehen Sie auf der Tabelle auf Seite 664 dieser Botschaft. Im Strassenbauprogramm wurden acht Umfahrungen und Grossprojekte aufgenommen, davon sind sieben in der Projektierungsphase und mit der Umfahrung La Punt soll in der Programmphase mit dem Bau begonnen werden.

Standespräsident Wieland: Weitere Mitglieder der Kommission? Grossrat Felix, Sie haben das Wort.

Felix: Auf Seite 649 des Berichts zum Strassenbau wird unter der Ziffer 4 auf die Offenhaltung der Passstrecken im Winter eingegangen. Im Abschnitt 2 wird bemerkt, dass der Lukmanier- und der Flüelapass über den ganzen beziehungsweise einen Teil des Winters von privaten Trägerorganisationen offengehalten werden, dies jedoch nur als Ausnahme. Die Offenhaltung von Passstrassen ist zweifelsfrei regional von grosser Bedeutung. Nicht nur die Mobilität der einheimischen Bevölkerung, sondern auch die Zugänglichkeit dieser meist peripheren Regionen für den Tourismus ist davon wesentlich abhängig. Darum ist es umso wichtiger, dass alles Mögliche daran gesetzt wird, die Pässe, welche für die Regionen des Kantons Graubünden wichtige Verbindungswege sind, jeweils so früh wie möglich zu öffnen.

Der Albulapass ist so ein Pass, welcher für die Gemeinde Bergün-Filisur sehr wichtig ist, dass dieser so lange wie möglich geöffnet bleibt. Bleibt dieser sehr lange im Frühling, sogar bis in den Sommer hinein geschlossen, ist es für diese Region wirtschaftlich sehr schlecht. Aber auch für solche Pässe, welche eigentlich eine Alternativverbindung aufweisen, wie der Flüelapass, ist eine frühe Passöffnung, soweit diese machbar ist, von grosser Bedeutung.

Der Flüelapass ist bekanntlich seit der Eröffnung des Vereinatunnels einer dieser Pässe, welcher im Winter geschlossen wird. Solange die Verkehrssicherheit und die Räumung mit geringem Aufwand möglich ist, wird der Pass offengehalten. Nur dadurch, weil ein Verein, die Pro Flüela, sich mit aller Kraft einsetzt, diesen Pass mit eigenen Mitteln vom Schnee zu befreien und entsprechend befahrbar zu machen, kann der Pass bereits früher geöffnet werden. Frühestens aber jeweils am 1. Mai. Auch nur dank diesem Verein ist es möglich, den Pass meist bis nach der ersten Januarwoche offen zu halten, so dass Einheimische und Touristen die Verbindung vom Engadin nach Davos über den Berg nehmen können, auch wenn sie spät nachts fahren, wenn der Vereinaverlad eingestellt ist. Diese Aufgabe dieses Vereins ist wichtig und entsprechend weiterhin zu unterstützen. Wenn es den Verein Pro Flüela nicht gäbe, dann gäbe es für das Unterengadin über ein halbes Jahr lang als Verbindung zum Rest der Schweiz nebst grossen Umwegen nur den Vereinaverlad.

Die Passstrassen sind touristisch sehr wertvoll. Vor allem im Frühling, wenn viele Tourenger diese Strassen nutzen, um auf Skitouren zu gehen. Diese Touristen bringen den jeweiligen Passregionen viel Wertschöpfung, verlängern die Touristensaison in nicht zu vernachlässigender Weise, gerade in Zeiten, in welchen touristisch sonst nicht viel läuft. Im Jahr 2019, aufgrund von

grossen Schneemengen, wurde der Pass erst am 4. Juni geöffnet. Dies aufgrund eines Hanges, welcher sich trotz wiederholter Sprengungen nicht entladen wollte. Zu diesem Zeitpunkt war wohl bemerkt der Schnee an den meisten Hängen der Passstrasse bereits weggeschmolzen. Die Passstrassen, auch wenn sie aus Sicherheitsgründen nicht ganz geöffnet werden können, könnten früher, doch vielleicht auch nur teilweise, geöffnet werden. Zum Beispiel im Fall vom Flüelapass von Susch nach Chant Sura. Dies würde einen Mehrwert für die Region bieten, gerade in dieser sogenannten toten Saison, wie die Saison zwischen der Winter- und der Sommersaison.

Ich stelle erfreut aus diesem Bericht fest, dass die Regierung diese Praktik weiterführt und weiss auch, dass der Kanton bereits heute relativ grosse Beiträge dafür einsetzt. Ich lese aber zwischen den Zeilen aus den Ausführungen heraus, dass sie dies nicht gern macht oder die Beiträge an die Trägerorganisationen eher vielleicht reduzieren will. Ich wünsche hingegen, dass sie diese Unterstützung beibehält, positiv gegenüber einer längeren Offenhaltung der Passstrassen steht. Und dies nicht als Laster, sondern als Chance, nicht nur für die betroffenen, meist peripheren Regionen ansieht, sondern für den ganzen Kanton. Schliesslich, wenn es allen Regionen gut geht, geht es auch dem ganzen Kanton gut.

Standespräsident Wieland: Weitere Mitglieder der Kommission? Übrige Diskussion? Grossrätin Florin, Sie haben das Wort.

Florin-Caluori: Ich danke der Regierung für dieses Strassenbauprogramm und finde es sehr interessant, dass wir diesen Bericht hier debattieren dürfen und über unsere Anliegen sprechen können. Ich spreche zu III. zum Agglomerationsprogramm und zu 8.2 Strassenbaugestaltung innerorts. Die Regionen Landquart, Plessur und Imboden machen mit dem Agglomerationsprogramm 4 mit, unter Agglomeration Chur. Wir danken der Regierung, dass sie mit uns mitarbeitet und die kantonalen Ämter intensiv für uns auch dazu zur Verfügung stellt.

Es ist für uns eine Chance, uns für die Zukunft vorzubereiten. Wir bereiten uns vor, auch für Langsamverkehrsprojekte. Ich habe heute einige Voten dazu gehört, und das freut mich besonders. Ich habe auch eine sehr grosse Affinität dazu und äussere mich immer wieder zum Langsamverkehr hier im Rat. Das Agglomerationsprogramm 4 des Bundes, Agglomeration Chur, arbeitet intensiv, auch um die Langsamverkehrsstrecken zwischen Rhäzüns und Fläsch schliessen zu können und so ein Projekt aufgleisen zu können, welches auch vom Bund unterstützt wird, so hoffen wir es. Diesbezüglich habe ich aber eine Frage und eine Bitte an die Regierung. Der Perimeter des Agglomerationsprogramms oder Projektes Chur entspricht nicht dem Perimeter unserer Regionen, unseren Regionen Landquart, Plessur und Imboden. Das bereitet uns auch Schwierigkeiten in der Planung dieser Verkehrsprojekte im Langsamverkehr und auch in den angrenzenden Projekten. Wir wären froh, der Perimeter würde dem Regionsperimeter entsprechen, und so könnten wir in unseren Regionen einfacher die Projekte aufgleisen und erfolgreich durchführen.

Ich bitte die Regierung in diesem Zusammenhang sich beim Bund stark zu machen, dass für das nächste Agglomerationsprogramm diese Perimeter überdacht werden. Sie sind zum Zeitpunkt nicht involviert, da sie andere Verkehrsmessungen haben und nur die Alltagsverkehrsmessungen gemessen werden und die touristischen Verkehrsmessungen nicht dazu gerechnet werden. Darum bitte ich die Regierung, in die Zukunft zu schauen und uns zu unterstützen.

Flütsch: Ich spreche zum Punkt 4, Winteroffenhaltung von Passstrecken. Zum Glück steht hier Passstrecken, mein Anliegen bezieht sich auf einen Teil des Splügenpasses. Die Splügenpassstrasse wird im Spätherbst, meist zwischen Ende November, Anfang Dezember geschlossen und dann gegen Ende April bis Mitte Mai wieder geöffnet. Das Rheinwald und die Region Viamala haben fünf bis sechs Monate keinen direkten Zugang und keinen wirtschaftlichen und touristischen Austausch mehr Richtung Italien. Eine Winterverbindung am Splügenpass, und ich spreche hier nicht vom Ausbau der Passstrasse oder einem Tunnel, der nur für die Durchfahrt Richtung Italien und Richtung Süden genutzt würde, sondern von anderen möglichen Verbindungen. Im Zentrum steht vor allem eine Personentransportverbindung, natürlich auch eine touristische Verbindung Richtung Montespluga und Madesimo.

Wir erhoffen uns dadurch touristische Wertschöpfung, einen wirtschaftlichen Nutzen für Handel und Gewerbe und nach meiner Einschätzung ein grosses Entwicklungspotenzial in den Regionen um den Splügenpass. Für diese Ziele braucht es eine Anbindung Richtung dem südlichen Zentrum Chiavenna, auch im Winter. Noch sind diese Ideen nicht spruchreif, aber ich wünsche mir, dass die Regierung sich auch Gedanken macht, wie diese Anbindung des Rheinwalds, die für die Zukunft des Tales von enormer Bedeutung sein wird, in Zukunft von statten gehen könnte. Sehr erfreut bin ich über die Absicht, dass der Kanton Graubünden Teilabschnitte am Splügenpass saniert, und damit den eingeschlagenen Weg der letzten Jahre zu einer sicheren, ausgebauten Passstrasse für den Sommerverkehr konsequent weiterführen wird. Für diese Anstrengungen danke ich der Regierung bestens.

Standespräsident Wieland: Weitere Wortmeldungen? Herr Regierungsvizepräsident.

Regierungsrat Cavigelli: Ich danke für die anerkennenden Worte mit Blick auf die Offenhaltung der Passstrassen. Es ist uns in der Tat ein wichtiges Anliegen, dass wir die Verbindung auch sicherstellen können über Passstrassen, wo dies letztlich ja in vielen Fällen auch die einzige Möglichkeit ist, um Graubünden verkehrlich zusammenzuhalten. Es besteht nach meinem Verständnis nicht die Interpretation, dass wir an dieser Grundhaltung etwas ändern wollen, Grossrat Felix. Es ist einfach letztlich ein bisschen abhängig auch von den Erwartungen, Bedürfnissen vor Ort. Es gibt Gebiete, die wollen auch eine fixe Passschliessung haben, damit sie weniger Verkehr im Tal haben. Also konkret betrifft dies die Forcola di Livigno, wo die Val Poschiavo immer wieder an uns

gelangt. Dass man letztlich versucht, den Verkehr einzudämmen, vor allem den Transitverkehr, Benzintankverkehr, und wir haben uns dann vor wenigen Jahren auf minimal fixe Schliessungszeiten für den Pass entschlossen und somit dort eigentlich eine Achse früher gesperrt als dies dann verkehrlich, sicherheitsmässig, witterungsbedingt und aus anderen Themen unbedingt gefordert wäre. Es braucht halt so eine individuelle Betrachtung. Die individuelle Betrachtung führt auch beim von ihnen speziell genannten Lukmanierpass zu. Dort ist es sogar so, dass wir recht erheblich investieren, um die Offenhaltung des Lukmanierpasses möglichst zu verlängern. Es sind enorme Investitionen im Gange, mit Blick auf Erhöhung der Wintersicherheit und Steinschlag, Steinschlagnetze, eine Verlängerung einer Galerie um 320 Meter, ein zweistelliger Millionenbetrag nur für diese Galerieverlängerung, Trasse-Verbesserungen und und... Es finden dort also wesentliche Anstrengungen statt. Der Flüela ist natürlich ein bisschen ein spezieller Fall, weil wir dort den Vereinatunnel haben und irgendwie auch in einer Situation uns befinden, wo eine Alternative mindestens zu den Hauptverkehrszeiten besteht. Aber das ist mir natürlich sehr bewusst, dass Spät- und Frühverbindungen weder auf der Schiene noch allfälliger dann auf der Strasse gegeben sind, je nach Witterungsverhältnissen. Wenn Lawinengefahr besteht oder andere Sicherheitsbedenken bestehen, um den Pass zu bedienen. Also ich kann Ihnen nur sagen, wir wollen da nichts Grundsätzliches ändern. Sie müssen sich da keine Sorgen machen. Die Beiträge, die wir an Pro Lucmagn oder auch Pro Flüela bezahlen, sind nicht unerheblich. Natürlich darf man sie immer wieder diskutieren, aber sie sind grundsätzlich aus meiner persönlichen Sicht berechtigt. Was die generelle Offenhaltung von Pässen anbelangt gibt es im Übrigen auch eine rechtliche Grundlage. Es ist rechtlich definiert, in der Strassenverordnung, welche Pässe im Winter offen zu halten sind und welche nicht. Grossrat Flütsch weist auf ein, sagen wir mal volkswirtschaftlich, ziemlich strategisches, wahrscheinlich ziemlich auch planerisches Thema hin, die Verbindung nach Madesimo, Skigebiet Verbindung, Anbindung an Chiavenna. Wir nehmen das sicherlich einmal sehr gerne auf. Es wird ein Projekt sein, das auch andere Departemente mitbetrifft. Grossrätin Florin verweist darauf, dass der Perimeter des Bundes zur Bestimmung des Agglomerationsprogramms ja nicht übereinstimmt mit unseren politischen Regionen. Ich denke, wir können das aufnehmen und den Bund darauf aufmerksam machen. Vielleicht hat er dann Gehör. Ich würde es mir auch wünschen, weil es natürlich dann unsere Arbeit wesentlich vereinfacht, und vielleicht ist es für den Bund auch kein grosser Schritt. Ich nehme das als Wunsch auch sehr gerne auf.

Standespräsident Wieland: Wir unterbrechen hier die Sitzung und machen die Mittagspause und treffen uns um 14.00 Uhr zur weiteren Beratung. Ich wünsche allen einen guten Appetit.

Schluss der Sitzung: 12.00 Uhr

Es sind keine Vorstösse eingegangen.

Für die Genehmigung des Protokolls

durch die Redaktionskommission:

Der Standespräsident: Martin Wieland

Der Protokollführer: Gian-Reto Meier-Gort