

Wortlautprotokoll des Grossen Rates des Kantons Graubünden

Mittwoch, 25. August 2010 Eröffnungssitzung

Vorsitz:	Alterspräsident Vincent Augustin, bis nach der Vereidigung der neuen Standespräsidentin, danach Standespräsidentin Christina Bucher-Brini
Protokollführer:	Domenic Gross
Präsenz:	anwesend 120 Mitglieder
Sitzungsbeginn:	14.00 Uhr

Eröffnungsansprache

Alterspräsident Augustin: Es freut mich ganz besonders, Sie, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, als wiedergewählte, vor allem aber als neu gewählte Vertreter des Bündner Volks im Grossen Rat begrüßen und willkommen heissen zu dürfen. Jau hai plaschair da revair las deputadas ed ils deputads reelegids, damai che la reeleccziun – er quella da quest onn – na sa chapescha betg da sasez, sco quai ch'il fatg mussa che intginas deputadas ed intgins deputads da fin ussa n'èn deplorablain betg pli vegni elegids. Sono però particolarmente lieto di incontrare i nuovi membri che si uniscono a noi, 12 donne e 37 uomini. Desidero congratularmi per l'elezione e auguro loro molta abilità, piacere e soddisfazione nel nuovo compito. Es braucht natürlich nicht nur Befriedigung im neuen Amt, meine Damen und Herren, es braucht in diesem Amt auch viel Beharrungsvermögen, zeichnet sich politische Tätigkeit doch – wie es der deutsche Soziologe Max Weber schon vor rund 100 Jahren formuliert hatte – nicht zuletzt als „das Bohren dicker Bretter“ aus.

Cun questa chaschun vi jau dentant er salidar e beneventar la regenza tranter nus. Porgo le mie felicitazioni sia ai tre membri rieletti del Governo ancora in carica, sia in modo particolare ai due nuovi Consiglieri di Stato Mario Cavigelli e Martin Jäger. Wieso der Gesetzgeber, d. h. also wir, der Grosse Rat, bei der Zusammenlegung der Wahltermine für Parlament und Regierung nicht gleichzeitig auch eine Parallelisierung der Amtsperioden vorgenommen haben, wissen wohl nur die Götter. Igl è insaco cuntradictric che la perioda d'uffizi da la regenza, la quala è medemamain elegida per quatter onns, na sa referescha betg a la legislatura dal cussegl grond nov elegi che vegn averta oz.

Geschätzte Damen und Herren, Ich hätte mir nie vorgestellt, als Amtsältester im Grossen Rat Einsitz nehmen zu dürfen und so auch noch die Legislatur eröffnen zu können. Wie die Zeit, diese 23 Jahre, doch vergeht. Dennoch freue ich mich heute über die mir übertragene Aufgabe und möchte als Eröffnungsvotum drei kurze Gedanken vortragen.

Zunächst erstens zur Stellung des Grossen Rates. Wenn ich kurz auf die staatsrechtliche Stellung und die Aufgaben des Bündner Parlaments eingehe, so wende ich mich in erster Linie an die Neulinge hier im Saal. Ihnen möchte ich sagen: Sie wurden in die oberste Behörde unseres Kantons gewählt. Die oberste Gewalt geht gemäss Verfassung – entgegendessen was man vielleicht da und dort meinen könnte oder möchte – nicht von der Regierung aus, sondern vom Grossen Rat, immer unter Vorbehalt der Volksrechte. Wir, der Grosse Rat, sind Gesetzgeber / Nus, il cussegl grond, essan legislatura / Noi, il Gran Consiglio, siamo il legislatore; die Regierung bereitet zwar die Geschäfte vor, aber auch nur dort, wo wir dies nicht selbstständig erledigen. Die Regierung kann Antrag stellen, nicht aber entscheiden. Wir, der Grosse Rat, sind auch oberste Aufsichtsinstanz. Regierung, Kantons- und Verwaltungsgericht unterstehen unserer direkten Aufsicht, die gesamte Verwaltung wie auch die anderen Zweige der Rechtspflege unserer Oberaufsicht. Auch müsste die Regierung uns in geeigneter Form an der Vorbereitung wichtiger interkantonalen Verträge beteiligen, so beispielsweise in der letzten Legislatur bezüglich des HarmoS-Konkordats. Sie tut es trotz verfassungsrechtlicher Vorgabe nicht, was wir bis anhin toleriert haben, so dass ich auch nicht die Regierung schelten möchte, sondern uns an unsere Rechte erinnern. Meine Damen und Herren, verstehen Sie mich richtig. Ich will mit diesen kurzen Hinweisen auf die Kompetenzen des Grossen Rates keinen Staatskundeunterricht halten, sondern aus langjähriger Erfahrung, vor allem im Verkehr mit der Regierung, für etwas mehr Selbstbewusstsein dieses Rates plädieren. Ich weiss schon: Vollamtlich tätige Regierungsräte und die Verwaltung sind Profis, wir hier im Parlament nur Amateure, die wir mit Zeitnot, mit Sachkundenot und entsprechend einhergehend mit Bewertungsnot kämpfen. Und trotzdem sind wir vor dem Hintergrund der verfassungsmässig gebotenen Gewaltenteilung und Gewaltenteilung ein unverzichtbares Scharnier im ganzen Staatssystem des Kantons Graubünden. Und daraus folgere ich auch, dass zu einem selbstbewussten Rat es gehörte, dass er sich selbst verwaltete und daher unser

Parlamentsdienst, das Ratssekretariat, aus der Ständekanzlei ausgegliedert gehört und direkt uns unterstellt werden müsste.

Ich komme damit zu einer zweiten Überlegung. Zum Majorz/zum Proporz/zur Strukturreformen. Die Begriffe sind in aller Munde. Die SVP wurde vom Saulus zum Paulus und hat eine Initiative für das Proporzwahlrecht eingereicht, was angesichts der neuesten Parteiverhältnisse nicht erstaunt und mich als Proporzbefürworter, der schon vor 20 Jahren mit der Jung '91 dafür warb, freut. Linke Kreise wiederum haben eine andere Volksinitiative „Starke Gemeinden – Starker Kanton“ lanciert. Der Grosse Rat ist ebenso wie die Regierung gefordert, lässt sich doch unschwer feststellen, dass beide Initiativen zu grundlegenden Strukturänderungen führen. Als Christdemokrat plädiere ich für Masshalten. Strukturelle Reformen, die zweifelsohne nötig sind, können nur gelingen, und sohin auch positive Wirkungen für das Wohlergehen von Land und Volk zeitigen – und darum geht es – wenn die einzelnen Entscheidungen wohlüberlegt und gut ausgemessen sind.

Wer den Politbetrieb ein wenig kennt, war nicht erstaunt, was alles im Nachgang zu einer öffentlichen Sitzung des Bundesgerichtes vom 7. Juli 2010 betreffend das Wahlverfahren für den Landrat des Kantons Nidwalden gesagt und geschrieben wurde. Dies nota bene noch bevor der schriftliche Entscheid vorliegt. Ob jene, die ohne vertiefte Prüfung der Rechtslage folgerten, das Bundesgericht verbiete künftig die Wahl eines Parlamentes nach dem Mehrheitswahlverfahren, wie es unsere Verfassung in Art. 27 Abs. 2 immer noch vorsieht, nicht etwas gar vorschnell frohlockten, sei ernsthaft gefragt. Ich bin mir nämlich ziemlich sicher, dass im allein massgebenden, schriftlich gefertigten Urteil des Bundesgerichts nichts zum Verhältnis von Proporz und Majorz stehen wird; ganz einfach weil dies nicht Verfahrensgegenstand ist. Wie gesagt: Ich bin in dieser Sache auch als Mahner unverdächtig, da schon immer Proporzanhänger. Und so zweifle ich vorerst also, ob das Bundesgericht auf Beschwerde im Nachgang zur nächsten Wahl des Grossen Rates unsere Verfassungsbestimmung und damit die Wahl des Bündner Parlaments für bundesverfassungswidrig erklärte.

Und an die Anhänger von nur noch 30 bis 40 Gemeinden sei ins Stammbuch geschrieben, dass Strukturänderungen oder Strukturanpassungen für sich allein kaum etwas für das Wohlergehen von Land und Volk bringen. Im Gegenteil. Strukturänderungen gehen beispielsweise einher mit einer Professionalisierung, d. h. die Verwaltungen werden mit Sicherheit um einiges teurer als heute; Profis wollen entsprechend bezahlt werden. Grössere Gemeinden haben zudem immer auch eine grössere Distanz zwischen Volk einerseits und Polit- und Verwaltungsprofis andererseits zur Folge. Kaum von Vorteil. Ich rede damit keineswegs das Wort einem konservativen Beharren beim heutigen Zustand. Aber ich plädiere entschieden für massgeschneiderte Vorschläge in dem Sinn, dass die Lösung, die im Val Müstair Sinn gemacht hat und auch zweckmässig ist, möglicherweise in Mittelbünden beispielsweise, von wo ich eigentlich herstamme, im Albulatal oder im Surses, im Lugnez, im Unterengadin oder anderswo nicht adäquat ist. Als ich

vor 23 Jahren hier zum ersten Mal sass, eröffnete Regierungspräsident Christoffel Brändli die Session. Er plädierte, nicht ohne Verkennung gewisser Disparitäten zwischen den einzelnen Gemeinden für eine Stärkung der Gemeinden. Andernfalls würden unwiderruflich grundlegende Werte zerstört. Dem müsse versucht werden, Gegensteuer zu geben, indem normativ den Gemeinden jener Spielraum belassen werde, der vernünftige und sachgerechte Lösungen zulasse. Die Gemeinden stärken, so der damalige Regierungspräsident, heisse auch, dass finanzstarke Gemeinden sich Gedanken über einen freiwilligen Finanzausgleich machen müssten, um finanzschwächeren Gemeinden unter die Arme zu greifen. Es könne nämlich nicht eine gespaltene Gemeindeautonomie einerseits für starke und andererseits für schwache Gemeinden geben. Freiwilligkeit wäre nach wie vor ein Ansatz der vertiefter Beachtung bedürfte. Und vergessen wir bei diesen Diskussionen auch nie die biblische, goliathsche Tatsache, dass Grösse allein noch nicht Stärke bedeutet und schon gar nicht mehr Eigenverantwortung, mehr Autonomie garantiert.

Ich komme damit zu etwas ganz anderem. Nämlich zur Frage: L'Europa e la Svizra, en quels dus en in cumbat cultural u en in dialog? Europa e Svizzera: sono queste due entità in lotta culturale o dialogo? Von einer Wiederkehr des Religiösen ist seit dem 11. September 2001 oft die Rede; gemeint ist damit vor allem die Ausbreitung des Islams. Die Hypothese, welche die sich schon länger bemerkbar machende Furcht vor dem sogenannten „Clash of civilizations“ verstärkt hat, erhält in jüngster Zeit Auftrieb durch Diskussionen um ein Verbot der Burka oder anderer Ganzkörperschleier, neuestens in St. Gallen auch um das Tragen des Kopftuchs in der Schule. Wir im Westen, dies müssen wir offen zugeben, tun uns schwer, in diesen Debatten einen Standpunkt zu gewinnen.

In einem äusserst luziden Buch mit dem Titel: „Heilige Einfalt – Über die politischen Gefahren entwurzelter Religionen“ hat vor Kurzem der in Florenz lehrende Islam-Kenner, Olivier Roy, Bedenkenswertes geschrieben. So zeigt er anhand vieler historischer wie aktueller Beispiele auf, wie Debatten, ja Auseinandersetzungen über die Religionen zur säkularisierten westlichen Gesellschaft gehören, ja erst zur Herausbildung dieser geführt haben. Der Mönch, der durch sein Gehorsamsgehlübde freiwillig seine Freiheit aufgab, war der französische Konstituante, die im Februar 1790 die religiösen Orden auflöste, ebenso verdächtig, wie dem schweizerischen Verfassungsgeber von 1848, der den Jesuitenorden ebenfalls verbot, wie heute vielen Westeuropäern die Frauen verdächtig sind, die sich unter einer Burka verbergen oder auch nur ein Kopftuch tragen. Säkularisierung und Laizismus, die bei uns im Westen als Folge der Aufklärung die Gesellschaften immer mehr prägen, haben zu einer Entkoppelung und zu einer Entfremdung von Kultur und Religion geführt. Als Folge dieser Entkoppelung entsteht der Protest der Religionen gegen eine Kultur, von der man sich abzugrenzen versucht, weil sie einem als unrein, als heidnisch – kurz: als unheilig – erscheint. Die heutige westliche Kultur wird von den Religionen, und bei Leibe nicht nur vom Islam, sondern

auch von Kreisen der römisch-katholischen und der evangelischen Kirche, oder auch von Kreisen des konservativen Judentums, als heidnisch angesehen. Diese heidnische Kultur gilt es aus Sicht der Religion zu ignorieren, um die Reinheit des eigenen Glaubens zu retten. Olivier Roy nennt dieses Ignorieren, das ja dann zu Ignoranz führt: „Heilige Einfalt“, eine Haltung, die alles andere als harmlos ist. Denn aus der Ablehnung der als heidnisch angesehenen Kultur folgt die Versuchung etwas rein Religiöses zu definieren, das sich für umso reiner hält, je radikaler es die religiösen Überzeugungen gegen die Welt auszuspielen versucht. Dies aber ist der Nährboden jeglichen Fundamentalismus, der zudem die am besten an die Globalisierung angepasste Form des Religiösen ist, weil sie sich aus den kulturellen Kontexten zurückzieht und daraus einen Anspruch auf Universalität ableitet. Unsere westlichen, weltanschaulich neutralen Staaten – auch der Gott der Präambel der Kantonsverfassung ist ein neutraler – können angesichts der sich ausbreitenden heiligen Einfalt des Fundamentalismus auf eines nicht verzichten, nämlich auf den Dialog, jedenfalls mit den aufgeklärten Vertretern der Religionen. Zu sehr birgt religiöser Fundamentalismus und Fanatismus massive Gefahren für Staat und Gesellschaft. Nur im Dialog können wir diesen erfolgsversprechend begegnen.

Damit schliesse ich diese Eröffnungsrede und wir kommen zu den weiteren Traktanden dieser Eröffnungszeremonie.

Totenehrungen

Alterspräsident Augustin: Il 7 luglio 2010, all'età di 60 anni è deceduto Rodolfo Plozza. Era nato a Brusio, paese al quale è rimasto sempre fedele fino al suo decesso, il 9 aprile 1950. Aveva frequentato la scuola elementare a Brusio, la scuola secondaria a Tirano, e in seguito aveva ottenuto la maturità alla Scuola cantonale di Coira. Successivamente aveva studiato giurisprudenza a Friburgo. La sua carriera politica era iniziata nel 1976 in seno al Consiglio comunale di Brusio, di cui è stato Presidente comunale dal 1994 al 2002. A livello sovracomunale ha inoltre assunto le cariche di giudice del Tribunale di circolo e di presidente del Tribunale distrettuale Bernina. Dal 1994 Rodolfo Plozza ha rappresentato il Circolo di Brusio in Gran Consiglio. La sua attività politica ha raggiunto il culmine con l'elezione a Presidente del Gran Consiglio per l'anno di carica 2001-2002. L'impegno per la popolazione del suo paese è stato premiato il 13 giugno 2010 con l'elezione per un'ulteriore legislatura in Gran Consiglio. Il defunto godeva della stima e della simpatia di diverse generazioni di granconsiglieri grigionesi. Serberemo sempre un buon ricordo delle sue qualità umane e professionali, nonché del suo impegno per il Comune, la Regione e il Cantone.

Mit 58 Jahren ist sodann am 18. Juli 2010 Ernst Bachmann gestorben. Am 15. November 1951 in Tamins geboren, wuchs er dort mit drei Geschwistern auf und besuchte die Primar- und Sekundarschule. Anschliessend

liess er sich zum Elektromonteur und Elektroingenieur HTL ausbilden. Als Mitarbeiter der damaligen Brown Boveri bereiste er die ganze Welt. In den 80er Jahren kehrte er nach Graubünden zurück und trat 1989 als Marketingleiter in die Dienste des Verkehrsvereins Graubünden ein, welchen er 1998 als stellvertretender Direktor wieder verliess und in der RhB eine neue Arbeitgeberin fand. Zwischenzeitlich heiratete Ernst Bachmann 1992 Yvonne Schär aufgrund deren schwerer Krankheit er seine Stelle als Vizedirektor bei der RhB im Jahre 2005 aufgab. 1997 wurde Ernst Bachmann als Vertreter des Kreises Trins in den Grossen Rat gewählt, welchem er bis ins Jahr 2008 angehörte, als er zum Vorsteher des Amtes für Energie und Verkehr gewählt wurde. Das Wirken des Verstorbenen zugunsten der Öffentlichkeit war von grosser Umsicht und Einsatzbereitschaft geprägt. Für seine engere Heimat und den Kanton Graubünden hat er sich langjährig und in verdienstvoller Weise engagiert. Dafür gebührt ihm an dieser Stelle der verdiente Dank. Meine Damen und Herren, ich bitte Sie sich zu Ehren der beiden geehrten Verstorbenen Ernst Bachmann und Rodolfo Plozza wie auf der Tribüne sich zu erheben. Dankeschön.

Bekanntgabe der von der Präsidentenkonferenz gewählten Stimmzähler

Alterspräsident Augustin: Die Präsidentenkonferenz hat für das Amtsjahr 2010/2011 folgende Stimmzähler gewählt: Für die BDP: Grossrat Walter Grass; für die CVP: Grossrat Livio Zanetti; und für die FDP: Grossrat Urs Zweifel.

Wahl der Standespräsidentin für 2010/2011

Alterspräsident Augustin: Wir schreiten damit zur Wahl der Standespräsidentin. Ich gewärtige Vorschläge.

Thöny: Im Namen der SP-Fraktion schlage ich Ihnen als Standespräsidentin Grossrätin Christina Bucher-Brini vor.

Alterspräsident Augustin: Möchten Sie die Vorschläge vermehren? Das ist nicht der Fall. Dann schliesse ich das Vorschlagsrecht. Vorgeschlagen ist von der SP-Fraktion Christina Bucher-Brini. Ich bitte um Verteilung der Stimmzettel. Darf ich bitten, die Stimmzettel einzusammeln. Ich gebe Ihnen das Ergebnis der Wahl der Standespräsidentin bekannt. Abgegebene Stimmzettel 120, davon leer und ungültig sieben, gültige Stimmzettel 113. Gesamtzahl der gültigen Kandidatenstimmen somit ebenfalls 113. Absolutes Mehr bei 57. Es ist gewählt Frau Christina Bucher-Brini mit 110 Stimmen.

Wahlergebnis Standespräsidentin

Abgegeben Wahlzettel	120
davon leer und ungültig	7

Gültige Wahlzettel	113
Gültige Kandidatenstimmen	113
Absolutes Mehr	57

Es haben Stimmen erhalten:	
Christina Bucher-Brini	110
Einzelne	3

Gewählt ist: Grossrätin Christina Bucher-Brini

Alterspräsident Augustin: Liebe Frau Standespräsidentin, liebe Christina, ich gratuliere Dir ganz herzlich zu dieser ehrenvollen Wahl, zu dieser glanzvollen Wahl. Wünsche Dir in diesem neuen Amt viel Befriedigung, gutes Geschick in der Ratsleitung und auch nicht zu viel Stress bei den ganzen Repräsentationspflichten. Du bist nun für ein Jahr protokollarisch, auch ohne dass wir ein schriftliches Protokoll kennen würden, die Nummer eins in unserem Kanton. Lass Dir noch das gesagt sein: Du bist die Nummer eins, nicht nur protokollarisch und lass Dich nicht nur zu einem Grüssaugust oder ebendann zu Grüssaugusta oder -augustina, würde ich sagen, degradieren.

Wahl des Standesvizepräsidenten für 2010/2011

Alterspräsident Augustin: Wir kommen zur Wahl des Standesvizepräsidenten oder der Standesvizepräsidentin. Auch hier gewärtige ich Vorschläge.

Felix: Im Namen der Fraktion der BDP schlage ich Ihnen Grossrat Ueli Bleiker vor.

Alterspräsident Augustin: Darf ich fragen: Werden weitere Vorschläge gemacht? Das ist nicht der Fall. Dann schliesse ich das Vorschlagsrecht und bitte wiederum, die Stimmenzähler, die Stimmzettel auszuteilen und in der Folge nach ihrem eigenen Gutdünken sie wieder einzusammeln.

Ich gebe Ihnen das Resultat der Wahl des Standesvizepräsidenten bekannt. Abgegebene Stimmzettel 120, davon leer eins, gültig 119, Gesamtzahl der Kandidatenstimmen 119, absolutes Mehr somit 60. Gewählt ist Herr Ueli Bleiker mit 117 Stimmen.

Wahlergebnis Standesvizepräsident

Abgegeben Wahlzettel	120
davon leer und ungültig	1

Gültige Wahlzettel	119
Gültige Kandidatenstimmen	119
Absolutes Mehr	60

Es haben Stimmen erhalten:

Ueli Bleiker	117
Einzelne	2

Gewählt ist: Grossrat Ueli Bleiker

Alterspräsident Augustin: Ich gratuliere auch unserem neu gewählten Vizepräsidenten, wünsche auch ihm in seiner neuen Funktion viel Befriedigung und vor allem eine gute Zusammenarbeit mit der Frau Präsidentin als Chef. Er ist erst der Vierte, der unter einer Präsidentin als Chef amtiert, ja dienen darf. Wir kommen damit zu sechstens, Vereidigung der Standespräsidentin.

Vereidigung der Standespräsidentin

Alterspräsident Augustin: Darf ich Frau Standespräsidentin und den Weibel nach vorne bitten? Darf ich den Rat und die Zuschauer auf der Tribüne bitten, aufzusteigen? Die Vereidigung geschieht so, dass ich zunächst die Formel des Eides in den drei Kantonssprachen vorlese und in der Folge der Eid geleistet wird. Die Formel des Eides lautet: „Sie als gewählte Präsidentin des Grossen Rates schwören zu Gott, alle Pflichten Ihres Amtes nach bestem Wissen und Gewissen zu erfüllen“. „Vus, sco presidenta elegida dal cussegl grond engirais davant Dieu d’ademplier tut las obligaziuns da Voss uffizi tenor meglier savair e pudair“. „Lei, eletta quale Presidente del Gran Consiglio, giura innanzi a Dio di adempiere tutti i doveri del suo ufficio secondo scienza e coscienza“. Ich bitte Sie nun, Frau Präsidentin, die Schwurfinger zu erheben und die Worte des Eides nachzusprechen, sie lauten: „Ich schwöre es“.

Standespräsidentin Bucher-Brini: Ich schwöre es.

Alterspräsident Augustin: Danke. Darf ich Sie bitten, Platz zu nehmen. Darf ich damit meinen Teil als erledigt betrachten und die Frau Präsidentin hier nach vorne bitten. Sie wird nun auf diesem Stuhl Platz nehmen und ihres Amtes walten.

(Es folgen Gratulationen / Musikvorträge)

Standespräsidentin Bucher-Brini: Zuerst möchte ich dem Standesvizepräsidenten zu seiner Wahl gratulieren und ihn höflich bitten nach vorne zu kommen und neben mir Platz zu nehmen. Ich möchte Ihnen ganz herzlich danken für das grosse Vertrauen, das Sie mir mit der Wahl zur Standespräsidentin entgegenbringen. Ich danke Ihnen auch im Namen meines Mannes, Christoph unserer Tochter Martina sowie den beiden Söhnen, Josias und Christian. Mit meiner Familie, die mir während vieler Jahre stets viel Verständnis und Unterstützung für meine politische Arbeit entgegengebracht hat und entgegenbringt, teile ich die Ehre der heutigen Wahl. Diese Ehre teile ich im Besonderen auch mit meiner Partei und der SP-Fraktion unter der Leitung von Andreas Thöny, früher von Romedi Arquint und Martin Jäger, die mich auf meinem langjährigen politischen Weg bis zum Standes-

präsidium stets unterstützt und begleitet haben. Weiter teile ich diese Ehre mit meiner Wohngemeinde und als Churer Bürgerin auch mit der Bürgergemeinde und dem Kreis Chur.

Die heutige Wahl ist für mich ein persönlicher Vertrauensbeweis und eine klare Verpflichtung. Mein oberstes Ziel ist eine effiziente, gerechte und wirkungsvolle Amtsführung und Sitzungsleitung. Mit Freude, Stolz und Neugier werde ich den grossen Rat und den Kanton Graubünden nach aussen vertreten. Ich werde alle Pflichten mit Respekt und meiner ganzen Kraft zu erfüllen versuchen und ich freue mich, unseren einzigartigen Kanton mit seiner landschaftlichen und kulturellen Vielfalt, aber auch mit seinen Sorgen und Herausforderungen noch näher als bisher kennen zu lernen. Ich möchte Ihnen allen an dieser Stelle für Ihre geschätzte Unterstützung während meiner Amtszeit bereits heute ganz herzlich danken.

Ich möchte es nicht versäumen, noch einige Worte an meinen Amtsvorgänger, Christian Rathgeb, zu richten. Lieber Christian, uns haben nicht nur die gemeinsamen Vornamen verbunden, sondern eine sehr gute und harmonische Zusammenarbeit, welche ich ausserordentlich schätzte. An deiner Seite durfte ich sehr viel Neues kennenlernen. Ganz herzlichen Dank. Deine umsichtige Führung des Ratsbetriebs, der Präsidentenkonferenz und der Redaktionskommission hat mich beeindruckt. Dafür sicher auch im Namen des gesamten Grossen Rates, der Regierung sowie des Ratssekretariats möchte ich Dir bestens danken. Heute nun kannst Du Dich nach einem ausgefüllten Amtsjahr mit vielen Sitzungen und über 160 besuchten Veranstaltungen wieder vermehrt auf die Sachgeschäfte, Deinen Beruf und Deine weiteren Ziele konzentrieren. Ich wünsche Dir aber auch viel Zeit und unvergessliche Momente mit Deiner Frau Caroline und Deinen Kindern. Dein Ziel, Landespräsident der Regionen zu sein, hast du mit Bestimmtheit erreicht.

Unserem neu gewählten Landesvizepräsidenten, Ueli Bleiker, gratuliere ich herzlich zu seiner Wahl. Ich freue mich, dass ich mit Dir zusammen arbeiten darf und ich bin überzeugt, dass wir ein gutes Team sein werden, das sich gegenseitig unterstützt und Respekt entgegenbringt. Den guten Teamgeist haben wir mindestens schon anlässlich etlicher Ostschweizer Parlamentarierinnen- und Parlamentarier-Skirennen erprobt.

Bei der Stadt Chur, unter der Führung des Stadtpräsidenten, Christian Boner, und beim Stadtschreiber, Markus Frauenfelder, möchte ich mich ganz herzlich bedanken für die Ehrerweisung. Ein besonderer Dank geht an den Stadtschreiber und sein Team. Die Vorarbeiten für die Landespräsidentinnen-Feier vom kommenden Samstag waren und sind enorm aufwändig. Danken für die Ehrerweisung möchte ich auch allen Anwesenden auf der Tribüne, insbesondere meinen Arbeitskolleginnen der Mütter-/Väterberatung aus dem ganzen Kanton und der Delegation der Kinder- und Jugendpsychiatrie Graubünden sowie dem Schweizer Berufsverband der Pflegefachfrauen und Pflegefachmänner Sektion Graubünden. Riesig gefreut hat mich auch die Darbietung der Gran Square Dixie mit meinem Schwager, Mathias Bucher. Herzlichen Dank. Die rassigen Klänge sind genau die richtige Motivation, mit viel Schwung und Elan an die

Ratsarbeit zu gehen. Wir beginnen nun mit der Ratsarbeit zum Wohle des Standes Graubünden.

Vereidigung des Rates

Landespräsidentin Bucher-Brini: Wir kommen nun zur Vereidigung des Rates und ihren Stellvertretern. Ich bitte nun den Rat und die Leute auf der Tribüne und die Gäste auf der Tribüne aufzustehen. Sie können den Eid oder das Gelübde ablegen gemäss Art. 7 Abs. 1 GGO. Ich lese Ihnen die Formel vor. Die Formel des Eides lautet: „Sie als gewählte Mitglieder des Grossen Rates schwören zu Gott, alle Pflichten ihres Amtes nach bestem Wissen und Gewissen zu erfüllen“. Die Formel des Gelübdes lautet: „Sie als gewählte Mitglieder des Grossen Rates geloben, alle Pflichten Ihres Amtes nach bestem Wissen und Gewissen zu erfüllen“. Ich bitte Sie, entweder die Schwurfinger zu erheben oder zu geloben. Ich schwöre es, ich gelobe es. Ich gelobe es. Danke, Sie können sich setzen.

Wir fahren weiter in der Traktandenliste und kommen zu Erhaltung der Regierungsratswahlen vom 13. Juni 2010.

Erhaltung der Regierungsratswahlen vom 13. Juni 2010

Antrag Kommission

Eintreten und Erhaltung

Bondolfi; Kommissionssprecher: Vorerst möchte ich Ihnen ganz herzlich gratulieren für die Wahl. Am 13. Juni 2010 fand die Erneuerungswahl der Regierung für die am 1. Januar 2011 beginnende vierjährige Amtsperiode statt. Die Regierung hat dem Grossen Rat am 30. Juni 2010 mit dem Protokoll Nummer 642 über diese Wahl Bericht erstattet und festgehalten, dass gegen diese keine Beschwerden eingegangen sind. Die Regierung beantragt deshalb das Ergebnis zu erwahren. Gemäss Art. 26 Abs. 2 lit. b der Geschäftsordnung des Grossen Rates, berät die Kommission für Justiz und Sicherheit die Erhaltung von Regierungsratswahlen zuhanden des Grossen Rates vor. In Erfüllung dieses gesetzlichen Auftrags hat die Kommission den Bericht geprüft und von den ermittelten Resultaten Kenntnis genommen. Irgendwelche Ungereimtheiten im Zusammenhang mit dieser Wahl wurden weder geltend gemacht, noch sind solche ersichtlich.

Die KJS hat durch das Ratssekretariat eine selektive Nachprüfung der Wahlzettel und Wahlergebnisse bei zwei Gemeinden durchführen lassen. Diese Nachkontrolle im Sinne einer Stichprobe hat ergeben, dass die Stimmen exakt ermittelt wurden und keine Abweichungen aufgetreten sind. Aufgrund dieses Befundes beantragt Ihnen die Kommission für Justiz und Sicherheit in Übereinstimmung mit der Regierung, auf dieses Geschäft einzutreten und aufgrund von Art. 45 des Gesetzes über die politischen Rechte im Kanton Graubünden, das Er-

gebnis der Regierungsratswahlen vom 13. Juni 2010 zu erwahren. Und zu Ihrer Wahl möchte ich Ihnen nicht danken, sondern herzlich gratulieren.

Standespräsidentin Bucher-Brini: Wird das Wort weiterhin gewünscht von Kommissionsmitgliedern? Allgemeine Diskussion? Von der Regierungsbank? Wird nicht gewünscht. Dann stimmen wir ab. Wer die Erwahrung der Regierungsratswahlen befürworten will, möge sich erheben. Sie dürfen sich setzen. Gegenstimmen? Keine. Sie haben der Erwahrung der Regierungsratswahlen mit 120 Stimmen zugestimmt.

Beschluss

Der Grosse Rat erwahrt die Ergebnisse der Regierungsratswahlen vom 13. Juni 2010 mit 120 zu 0 Stimmen.

Standespräsidentin Bucher-Brini: Wir fahren weiter auf der Traktandenliste und kommen zum Geschäftsbericht 2009 der RhB.

Geschäftsbericht 2009 der RhB

Antrag GPK und Regierung

Eintreten und Kenntnisnahme des Geschäftsberichts 2009

Pedrini; Sprecher GPK: Das Geschäftsergebnis 2009 der Rhätischen Bahn ist im Geschäftsbericht 2009 dargelegt. Der Geschäftsbericht ist sehr übersichtlich und sehr informativ gestaltet. Man findet im Bericht auch sehr schöne und einladende Bilder. Die Professionalität, wie der Geschäftsbericht vorgestellt wird, unterstreicht meines Erachtens die Qualität, die hinter dieser für unseren Kanton wichtigen Unternehmung steckt. Ich kann schon vorweg nehmen, dass die Rhätische Bahn auch im Jahre 2009 trotz einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld ein gutes Ergebnis erzielt hat. Das gute Ergebnis ist durch die erfreuliche Frequenz und Ertragsentwicklung im Personen-, Autoreise-, und Güterverkehr geprägt. Im Jahre 2009 wurden wieder hohe Investitionstätigkeiten gemacht, die vor allem in der sehr wichtigen Substanzerhaltung aufgewendet wurden. Die Schwerpunkte des Jahres 2009 findet man auf Seite 8 des Geschäftsberichtes. Es sind die Q3 und die ISO-Zertifizierung, die Sanierung des Landwasserviaduktes, das Treffen der Rhätischen Bahn-Mannschaft, das 100 Jahr-Jubiläum der Strecke Davos-Filisur, die Auslieferung von 15 neuen Triebzügen, das zehnjährige Bestehen der Vereinalinie, die Erneuerung der Station Scuol/Tarasp und die Sanierung des Tasna-Tunnels.

Der Pendlerverkehr hat im Jahre 2009 stark zugenommen. Das Bündner-Generalabonnement wurde 21,5 Prozent mehr verkauft als im Jahre 2008. Trotz Wirtschaftseinbruch hat die Rhätische Bahn beim Flaggschiff Bernina-Express ein solides Ergebnis erzielt. Die Einzelreisenden haben um 3,7 Prozent zugenommen, während die Gruppenreisen infolge der Wirtschaftskrise im Vergleich zum Vorjahr um 12,3 Prozent zurückgingen. Sämtliche Züge des Glacier-Express verkehrten im Jahre

2009 dank sehr hohen Investitionen in das Wagenmaterial mit neuen Panoramawagen. Die Verkaufszahlen der beiden nationalen UNESCO-Produkten Rhätische Bahn UNESCO Welterbe Pass und Railwaypackage wachsen stetig. Die Frequenzen im Freizeitverkehr nahmen gegenüber dem Rekordjahr 2008 um 3,4 Prozent ab. Gleichzeitig wurden die Erträge um 1,6 Prozent gesteigert. Dieser Effekt widerspiegelt den Trend, dass bei den Tagesausflügen weniger Fahrten, dafür längere Strecken zurückgelegt wurden. Die Vereinalinie ist zehn Jahre jung, sie hat aber nicht an Attraktivität verloren. Erneut ist die Zahl der verladenen Fahrzeuge angewachsen, um 1,4 Prozent gegenüber dem letztjährigen Rekordjahr. Es wurden 480'000 Fahrzeuge transportiert. Mit dem Fahrplan 2009 wurden verschiedene Wünsche der regionalen Fahrplan-Präsidenten umgesetzt. Die Rhätische Bahn-Züge verkehrten auch im Jahre 2009 mit grosser Pünktlichkeit. Trotz negativem Marktumfeld im Kanton Graubünden während des Jahres 2009 wurden die Zahlen des Güterverkehrs deutlich verbessert. Die Erträge wurden um 5,5 Prozent gesteigert. Auch im Lebensmittel- und Getränketransport hat man eine erfreuliche Zunahme von zehn Prozent erzielt. Im Holzverkehr hat man einen Rückgang von 9 Prozent erzielt. Das ist aber auch auf den Streckenunterbruch der Berninalinie und des Tasna-Tunnels und an die schwierige wirtschaftliche Situation der Veltliner-Sägereien zurückzuführen. Im Bereich Baustoff hat man eine markante Zunahme gegenüber dem Vorjahr erreicht, ebenfalls im Mineralöl-Bereich.

Die zweite Tranche von 30 moderenen Güterwagen wurde im Berichtsjahr genehmigt. Im Substanzerhalt hat die Rhätische Bahn 148 Millionen Franken investiert. Zahlreiche Brücken wurden instandgestellt. Man hat auch viel Geld in die Anpassung der Stromversorgung und in die Sicherheit investiert. Wie schon erwähnt, hat man sehr viel auch im Rollmaterial investiert, um die Flotte zu erneuern und zu erweitern. Erneut wurden diverse interessante Aufträge für die Rollmaterialindustrie und diverse Meterspurbahnen abgewickelt. Am 31. Dezember 2009 waren in Personajahren 1310 Mitarbeitende bei der Rhätischen Bahn angestellt. Die Rhätische Bahn ist nach wie vor eine sehr gute, attraktive Arbeitgeberin. Die Mitarbeiter identifizieren sich mit der Rhätischen Bahn. Einige Erläuterungen zur Erfolgsrechnung, die man auf Seite 57 des Geschäftsberichtes findet. Der Gesamtbetrag im Personenreiseverkehr erreichte 19'470'000 Franken und übertrifft sowohl die Budgetvorgaben als auch die Vorjahreswerte. Die Erträge im Autoreiseverkehr haben im 2009 erneut zugelegt. Mit 480'000 beförderten Fahrzeugen konnte die bisherige Rekordmarke aus dem Vorjahr nochmals gesteigert werden. Im Jahre 2009 hat man durch den Autoreiseverkehr 13'037'000 Franken generiert. Auch der Güterverkehr blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurück. Der Umsatz liegt mit 21,1 Millionen Franken deutlich über den Erwartungen. Die Abgeltungen basieren auf den im Voraus mit Bund und Kanton abgeschlossenen Bestellverfahren.

Im Geschäftsjahr 2009 sind der Rhätischen Bahn, wie man auf Seite fünf sehen kann, Mittel im Umfang von 73,8 Millionen Franken für Infrastruktur, 61 Millionen

Franken für die Sparte Verkehr und 300'000 Franken für den Autoverlad zugeflossen. Das Finanzergebnis ist mit 1,7 Millionen Franken rückläufig, weil die Zinssätze für kurzfristige Termingeld-Anlagen praktisch keine Erträge mehr abwerfen. Man sieht es auf Seite 59 unten. Der Personalaufwand stieg mit drei Millionen Franken um zwei Prozent gegenüber dem Vorjahr. Es wurden 34 Personen mehr angestellt als im Jahre 2008, nicht zuletzt zur Sicherstellung der Leistungserstellung, Wartung und Unterhalt der Fahrzeuge, Fahrplanangebot.

Für den laufenden Unterhalt von Anlagen und Fahrzeugen sind insgesamt 26 Millionen Franken aufgewendet worden. Das kann man auf der Tabelle auf Seite 59 oben entnehmen. Weiterhin auf Seite 59 kann man feststellen, dass die Aufwendungen für den Grossunterhalt nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen sich auf 16 Millionen Franken belaufen. Das deutlich höhere Investitionsvolumen führt hier zu Mehrkosten gegenüber der Planung und dem Vorjahr. Die Abschreibungen belaufen sich auf 69 Millionen Franken nach 27,2 Millionen Franken im Vorjahr. Das sieht man auf Seite 59 in der Mitte. Bedingt durch den anhaltenden hohen Substanzerhaltungsbedarf in der Infrastruktur und im Rollmaterialbereich sind diese Kosten weiterhin gestiegen. Der ausgewiesene Jahresgewinn beträgt 0,8 Millionen Franken, das findet man auf Seite 71. Dieser erzielte Überschuss wird der Ergebnisausgleichsreserve gutgeschrieben, die neu 9,3 Millionen Franken erreicht. Das gute Resultat ermöglicht erneut die Bildung von Rückstellungen und Äufnung von Reserven, die für die zukünftigen Herausforderungen der Rhätischen Bahn von grosser Bedeutung sind.

Die Investitionen in das Anlagevermögen belaufen sich auf 201,3 Millionen Franken. Das sehr hohe Investitionsvolumen ist einerseits auf zeitliche Verschiebungen aus dem Vorjahr, andererseits auf zusätzliche Mittel aus dem Konjunkturstabilisierungsprogramm zurückzuführen. Die Finanzierung erfolgt einerseits über Investitionsbeiträge von Bund und Kanton und andererseits mit eigenen Mitteln. Das hohe Investitionsvolumen hat die wichtige Rolle der Rhätischen Bahn in der Bündner Volkswirtschaft erneut bestätigt. Nicht zu vergessen ist auch die Bedeutung der Rhätischen Bahn als grosser Arbeitgeber in Graubünden. Auf die Rhätische Bahn warten in nächster Zukunft diverse Herausforderungen, ich nenne nur die wichtigsten: Substanzerhalt Netz, Sanierung Albula-Tunnel, Erneuerung Rollmaterial und Angebotsentwicklung. Im Werte-Leitbild der Rhätischen Bahn steht der Leitsatz: „Wir sind ein leistungsstarkes und zukunftsorientiertes Unternehmen.“ Wir sind alle stolz auf dieses Unternehmen. Ich möchte an dieser Stelle dem Verwaltungsrat, der Geschäftsleitung, dem ganzen Personal für die sehr gute Arbeit danken. Ich möchte im Speziellen Herrn Rutishauser, Vorsitzender der Geschäftsleitung danken, für die sehr professionelle Arbeit und für den unermüdlichen Einsatz für seine und unsere Rhätische Bahn. Ich wünsche ihm, ich kann sicher sprechen im Namen des Grossen Rates, alles Gute für seine Zukunft. Ich wünsche ebenfalls seinem Nachfolger, Herrn Heinz Amacker viel Glück für seine sehr spannende und interessante Herausforderung. Meine Damen und Herren, namens der GPK möchte ich Sie

bitten, den Geschäftsbericht 2009 zur Kenntnis zu nehmen.

Noi-Togni: Bezugnehmend an aktuelle Ergebnisse in der Schweiz, namentlich die Möglichkeit von einer majoritären Vertretung der Frauen im Bundesrat, was Schweizerinnen und Schweizer mehrheitlich begrüssen, wie aus der Presse heute hervorgeht und mit Blick auf die jetzt gewesene glanzvolle Wahl einer Frau als Landespräsidentin, was mich sehr freut und für welche Wahl ich dem Rat gratuliere, natürlich auch sehr unserer Christina Bucher-Brini, scheint mir die Frage der Frauenvertretung in den hohen Gremien der RhB angebracht. Zumal die einzige Frau welche einen Sitz im Verwaltungsrat der RhB inne hatte, zurückgetreten ist. Somit sind alle Entscheidungsorgane der RhB und zwar Geschäftsleitung, Verwaltungsrat und der 19-köpfige, notabene 19-köpfige Konsultativrat exklusiv in Männerhänden. Sicher gute Hände, aber es genügt nicht. Demzufolge bedarf dieser Zustand dringlich der Korrektur.

Kappeler: Geschätzte Anwesende ich hoffe, dass es die geheimen Gesetze oder nichtgeschriebenen Gesetze zulassen, dass ein Neuling oder Amateur die Gelegenheit ergreifen darf, bereits an der ersten Session das Wort zu ergreifen. Ich möchte gerne ein paar Wünsche an die nächsten Jahresberichte der RhB äussern. Ich habe mit Freude Kenntnis genommen, dass der Jahresbericht 2009 zeigt, dass das Unternehmen RhB weiter gut vorwärts kommt. Für mich wäre es eine grosse Unterstützung und Hilfe, wenn zusätzlich zu den absoluten Kennzahlen, wie sie im Jahresbericht sind, auch spezifische Kennzahlen dargestellt würden, beispielsweise Franken pro Kilometer oder auch Kilowattstunden pro Kilometer. Dann wäre es möglich auch das Unternehmen mit anderen Unternehmen zu vergleichen, beispielsweise im Sinne auch irgendwie eines Benchmark-Vergleiches.

Zweitens wäre es für mich von Interesse in Zukunft auch die Ergebnisse der Hauptkostenstellen, zum Beispiel der Personentransport, Güterverkehr, Autoverlad oder eben auch der Dienstleistungen für Dritte, dass man das Dargestellte sieht, dass man auch besser beurteilen kann, welche Sparte wo, wie arbeitet.

Und den dritten Wunsch, der bezieht sich eher auf die Zukunft. Ich wünsche mir, dass im Jahresbericht nicht nur ein Rückblick gemacht wird, sondern auch, dass gezeigt wird welche grossen Herausforderungen vor allem bezüglich Investitionen uns bevorstehen und dass man da auch eine Angabe macht, wie man das etwa finanzieren könnte.

Jaag: Ich habe auch einige wenige Bemerkungen noch zu diesem Jahresbericht. Die RhB hat 2009 einige grosse Brocken bewältigt. Ich denke an den Felssturz und die pragmatisch umgesetzte Trasseveränderung in Brusio. Ich denke an die positiv durchgeführte Sanierung Tasna-tunnel, ich denke an die medial grossartig inszenierte Renovation des Landwasserviaduktes. Und trotz diesen vielen Baustellen, es sind noch viele mehr, hat die RhB ihre grosse Pünktlichkeit wahren können. Ich bin allerdings heute Morgen auf dem Bahnhof Schiers etwas erstaunt gewesen, wie wenn die Technik es gespürt hätte

was wir heute hier besprechen, kamen Verspätungsmeldungen in Serie von oben, von unten. Es ist von zwei Minuten auf 22 Minuten angewachsen und ich wurde mir in diesem Moment bewusst, dass ich eigentlich auf dem Bahnhof Schiers noch keine, bis heute keine Verspätungsmeldung gehört habe. Das heisst nicht nur von der Statistik her, sondern auch von der realistischen Feststellung, ist die RhB sehr, sehr pünktlich unterwegs. Die RhB hat im letzten Jahr 48 Millionen Franken in den Substanzerhalt investiert. Das ist sehr viel. Ich erkenne aus dem Jahresbericht auch einige Sorgenfalten und ich habe in diesem Zusammenhang an Regierungsrat Engler die folgende Frage: Der Infrastrukturerhalt der RhB war, ist und bleibt sehr hoch. Wie sieht es aus mit der Sicherstellung der Finanzmittel für den Infrastrukturerhalt für die Zukunft? Insbesondere für die nächsten zwei Jahre bis zur nächsten Leistungsvereinbarung? Noch eine zweite Bemerkung. Der Jahresbericht ist ja rückwärts-gewandt. Was wir heute besprechen, ist bereits von der Aktionärsversammlung vor längerem verabschiedet worden. Ich frage mich, ob es wirklich noch sehr viel bringt, dass wir uns länger darüber aufhalten und vielleicht müsste man einmal grundsätzlich darüber nachdenken, ob dieses „Zur Kenntnisnehmen“ noch sehr viel bringt. Abschliessend aber und auf den Punkt gebracht: Auf Grund des attraktiv gestalteten Jahresberichtes der RhB ist die kleine Rote in Graubünden weiterhin gut unterwegs. Seitens des Grossen Rates, seitens meiner Person danke ich allen 1310 Mitarbeitenden und 99 Login-Lernenden für ihren professionellen Einsatz rund ums Jahr. Gratulation, Dank und weiter so.

Stiffler (Davos Platz): Ich lese auf Seite 13 des Geschäftsberichtes, die Vereinalinie ist zehn Jahre jung auch im Jubiläumsjahr hat nichts an Attraktivität verloren, im Gegenteil. Erneut ist die Zahl der verladenen Fahrzeuge angewachsen. Mit 477'970 transportierten Fahrzeuge resultiert ein absolutes Spitzenergebnis. Dieses übertrifft den letztjährigen Rekord nochmals um 1,4 Prozent. Der Stauraum reicht für rund 400 Fahrzeuge, was rund sechs Autozügen entspricht. Es wird geprüft, ich lege Wert darauf, dass man das Wort geprüft hört, den Stauraum um etwa 50 Prozent oder weitere 200 Fahrzeuge zu vergrössern. Ich wünsche mir, dass der Stauraum nicht geprüft wird, sondern gebaut wird und zwar vielleicht auch noch grösser als unbedingt für 200 Fahrzeuge. Die Davoser Gäste wären ihnen sehr dankbar wenn da etwas geschehen würde.

Jenny: Wir haben es vorhin gehört, die RhB blickt trotz einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld auf ein positives 2009 zurück. Möglich ist dies aber nur dank dem grossen Einsatz sämtlicher Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf sämtlichen Stufen. Dafür möchte ich mich bei allen herzlich bedanken. Von Bedeutung ist aber auch das gute Einvernehmen mit dem kantonalen Amt für Energie sowie dem Bundesamt für Verkehr. Nicht zu vergessen die Regierung, welche ebenfalls klar hinter unserer Bahn steht. Diesbezüglich ist in Erinnerung zu rufen, dass der Kanton seinen Anteil von 6,3 Millionen Franken im Jahr 1999 stets angehoben hat. So waren es im letzten Jahr immerhin 13,2 Millionen Fran-

ken. Vielleicht noch ein paar Bemerkungen. Graubünden als flächengrösster Schweizer Kanton ist auch künftig auf ein leistungsfähiges Verkehrsnetz angewiesen. Dabei braucht es beides: Schiene und Strasse. Es geht nicht darum, Schiene und Strasse gegeneinander auszuspielen. Dabei möchte ich ebenfalls die Bedeutung der Substanzerhaltung ansprechen. Auf unserem Netz, welches hauptsächlich zwischen 1889 und 1914 erstellt wurde, müssen zahlreiche Kunstbauten dringend saniert oder total erneuert werden. Dies umfasst alleine in den nächsten rund 30 Jahren 187 Brücken. Wie bereits auch bei der Behandlung des Auftrages Jaag anlässlich der Junisession thematisiert worden war, hat der Bund für die Jahre 2011 und 2012 ein Sparprogramm in Aussicht gestellt, welcher den Bereich Infrastruktur RhB strapazieren könnte. Dieses Geschäft wird übrigens in den beiden Kammern im Herbst und in der Wintersession behandelt. Für die RhB würde dies bedeuten, dass die Mittel im Infrastrukturbereich von jährlich 130 Millionen auf rund 115 Millionen Franken gekürzt werden könnten. Das ist der Stand heute. Das scheint kurzfristig wohl möglich, kann doch nicht in Anbetracht des dringenden Substanzerhaltungsbedarfs die Lösung sein. Unter dem Strich dürften die Kosteneinsparungen des Bundes längerfristig sogar überproportionale Kosten nach sich ziehen. Dies hat nun zur Folge, dass die RhB derzeit eine Verzichtsverplanung machen muss. Deshalb bitte ich die Regierung zusammen mit unseren Bundesparlamentarier die wichtige Rolle der RhB in Graubünden zu unterstreichen. Eine Kürzung in der Substanzerhaltung ist nicht sinnvoll. Schliesslich hat die RhB in Graubünden dieselbe Bedeutung wie die SBB in Flachlandkantonen.

Augustin: Ich habe nur eine kleine Anmerkung sprachlicher Hinsicht zum Geschäftsbericht und spreche in meiner Funktion als Präsident der Lia Rumantscha. Sie finden im ganzen Geschäftsbericht der Rhätischen Bahn, die zwar eine AG ist, aber im Wesentlichen Staatsbesitz ist, praktisch kein Wort Romanisch und auch kein Wort Italienisch. Sie finden dann verschiedentlich englische Fachausdrücke von Corporate governance bis zu anderen Audit committees und dergleichen mehr. Romanisch und Italienisch zeichnen nur die beiden Verwaltungsratspräsidenten und der Vorsitzende der Geschäftsleitung im Editorial mit Herzlichem Dank! Grazcha fich! Mille grazie! Die Überstellung oder der Versand des Berichtes an uns Grossrätinnen und Grossräte ist immerhin bereits verbessert. Dort wird zweisprachig festgehalten, sowohl Deutsch wie auch Italienisch, aber hier auch fehlt das Romanische. Ich würde mir wünschen, an die Adresse der hier auch anwesenden Verwaltungsratsmitglieder der Rhätischen Bahn, dass vielleicht und mit gelegentlicher Unterstützung Ihrerseits hier sprachlich etwas verbessert werden könnte. Ich plädiere nicht dafür, dass wir einen dreifachen Bericht Romanisch, Italienisch und Deutsch haben, das bringt es dann auch nicht. Aber dass man immerhin eine gewisse Referenz der Dreisprachigkeit dieses Kantons abgibt.

Claus: Ich gratuliere der RhB natürlich auch zu diesem Ergebnis. Mich freut es im Speziellen, dass die Steige-

rung des Nettoerlöses aus den Verkehrsleistungen so erspriesslich ausgefallen ist. Der Verkauf von Einzelbilletten hat stark zugenommen, der Rückgang der Gruppenergebnisse kann man nachvollziehen infolge der Wirtschaftslage im letzten Jahr. Die Abonnemente, die verkauft werden konnten, haben ebenfalls zugenommen, speziell hier ist das Bündner GA zu erwähnen. Was heisst das. Die RhB stellt explizit auch für die Einheimischen eine gesuchte Alternative und eine Ergänzung zum Individualverkehr dar. Weit darüber hinaus ist die RhB Sympathieträger, ja sie ist einer unserer Leuchttürme in Graubünden, der weit über unsere Grenzen hinaus strahlt. Wir tun sehr gut daran, die RhB modern und leistungsfähig zu erhalten. Sie ist ein touristischer Leistungsträger und gleichzeitig ein Beweis dafür, dass in einem Bergkanton Schiene und Strasse als positive Ergänzung ge- und erlebt werden können. In diesem Sinne gratuliere ich allen Verantwortlichen und wünsche mir, dass die Leucht- und Strahlkraft der RhB weiter zunimmt.

Regierungsrat Engler: Erlauben Sie mir, dass ich die Gelegenheit nütze, auch im Namen meiner Kollegin und meiner Kollegen in der Regierung, Ihnen zu den glanzvollen Wahlen zu gratulieren und Ihnen viel Freude und Befriedigung und möglichst wenig Ärger mit der Regierung während dieser Amtsdauer zu wünschen. Ich bedanke mich bei Grossrat Pedrini, der aus der Sicht der GPK, welche einen vertieften Einblick in die Geschäftstätigkeit der Unternehmung hat, für seine Präsentation des Geschäftsberichtes und bedanke mich auch für die zahlreichen Komplimente, die Sie der Unternehmung und die Unternehmung, das sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Rhätischen Bahn, Ausdruck gebracht haben. Grossrat Augustin, Sie haben Recht, die Rhätische Bahn ist dreisprachig und das gilt sowohl mit Bezug auf ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aber auch mit Bezug auf die Regionen, in die die Rhätische Bahn fährt. Der Verwaltungsrat wird künftig ein Auge darauf haben, dass auch im Geschäftsbericht in angemessener Art und Weise der Dreisprachigkeit unseres Kantons auch bei der Rhätischen Bahn Rechnung getragen wird.

Die Rhätische Bahn ist, Grossrätin Noi, männlich und weiblich. Hier arbeiten zahlreiche Mitarbeiterinnen in verantwortlichen Positionen in der Unternehmung mit. Und Sie haben das richtigerweise festgestellt, dass zur Zeit im Verwaltungsrat keine Frau Einsitz nimmt. Allerdings ist es nicht so, als hätte man sich nicht darum bemüht, im Profil oder in den sich ergänzenden Profilen, welche die Zusammensetzung des Verwaltungsrates abbilden soll, eine Frau zu finden. Im Moment war das nicht der Fall. Ich schliesse aber nicht aus und setze mich dafür ein, dass bei einer künftigen Vakanz auch unter diesem Gesichtspunkt gesucht wird. Aber selbstverständlich muss die Persönlichkeit aufgrund der Eignung und Fähigkeiten in das Team des Verwaltungsrates hineinpassen.

Grossrat Kappeler hat in freundlichen Worten bemerkt, dass ihm Angaben im Geschäftsbericht fehlen würden, um ein umfassendes Bild über die Unternehmenstätigkeit machen zu können. Der Geschäftsbericht als solches ist in der Tat in erster Linie eine Rückblende, ein Rückblick

mit dem Zielpublikum der Aktionäre, die den Inhalt vorfinden müssen, über den sie gemäss Obligationen- und Aktienrecht dann auch ihre Zustimmung und Genehmigung abgeben müssen. Daneben finden sie aber im Geschäftsbericht und auch im Profil eine Vielzahl von Angaben, von Hinweisen, von Leistungskennzahlen. Ich verweise Sie, Grossrat Kappeler, dann vielleicht auch auf das Budget der Rhätischen Bahn, welches ja auch jedes Jahr im Grossen Rat zur Kenntnisnahme unterbreitet wird, und das Budget des Kantons. Da bekommen Sie zusätzliche Angaben und Hintergründe über die effektive Stärke aber auch über die Bedürfnisse der Unternehmung.

Es wurde gefragt von Grossrat Jaag, ja was soll das dann noch, die Unternehmung Rhätische Bahn wird nicht durch die Regierung und auch nicht durch den Grossen Rat geführt, sondern durch den Verwaltungsrat und durch die Generalversammlung. Was soll denn das noch, dass wir im Parlament den Geschäftsbericht der Unternehmung miteinander diskutieren. Ich glaube schon, dass es sehr wohl Sinn macht, dass der Grosse Rat, welcher die Oberaufsicht über die Verwaltung und damit auch über das Aktionariat Kanton an der Rhätischen Bahn, Gelegenheit bekommt, sich über diese wichtige Unternehmung im Kanton zu äussern. Dabei geht es in erster Linie darum, die Erwartungen, die Forderungen, die der Kanton an die Unternehmung stellt, zu formulieren und dann auch die Erreichung dieser Erwartungen zu überprüfen. Und kurz gesagt, erwartet der Kanton als Hauptaktionär, als Mehrheitsaktionär von der Unternehmung Rhätische Bahn, dass sie als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Kanton den Grundversorgungsauftrag kantonsweit auf dem bestehenden Schienennetz erfüllt. Wir erwarten als Kanton, dass die Rhätische Bahn dies betriebswirtschaftlich effizient erbringt und wir erwarten noch dazu, das steht ausdrücklich so auch in den Statuten der Rhätischen Bahn, dass die Unternehmung volkswirtschaftliche Verantwortung als Arbeitgeber über den ganzen Kanton hinweg wahrnimmt. Und ich glaube unter dieser Optik, unter diesem Gesichtspunkt macht es sehr wohl Sinn, dass sich das Parlament mit dem Geschäftsbericht der Unternehmung Rhätische Bahn befasst und darüber diskutiert, inwieweit diese Erwartungen erfüllt oder nicht erfüllt wurden.

Sie haben, Grossrat Kappeler, immer die Möglichkeit bei der Rhätischen Bahn, wenn Ihnen der Geschäftsbericht mit dem Profil zu wenig aussagekräftig wäre, direkt auch Informationen abzuholen und Sie sollen auch wissen, dass die Geschäftsprüfungskommission dieses Grossen Rates sich intensiv und mehrmals im Jahr mit der Unternehmung Rhätische Bahn befasst und sämtliche Auskünfte auch erhält, die gewünscht sind.

Ein Letztes noch. Die Vergleichbarkeit, der Benchmark, den Sie ansprechen, der Ansatzpunkt für diese Diskussion wäre an sich das Budget des Kantons, über das wir im Dezember dann verhandeln, wo es darum geht, der Rhätischen Bahn die Abgeltungen des Kantons im Verkehrsbereich wie auch im Infrastrukturbereich festzulegen. Und in diesem Zusammenhang steht die Rhätische Bahn mit ihrer Offerte, mit ihrer Bestellung einer kritischen Prüfung gegenüber des Amtes für Energie und Verkehr wie auch des Bundesamtes für Verkehr. Die Leistungs-

kennzahlen, die Sie im Geschäftsbericht vermissen, sind das Element oder das Instrument, dieses schweizweiten Vergleichs durch das Bundesamt für Verkehr aber auch durch uns. Um beurteilen zu können, ist der Preis angemessen für die Leistungen, die uns angeboten werden oder nicht. Im Jahreszyklus werden Sie sehen, dass Sie zusammen mit dem Budget der Rhätischen Bahn aber auch mit dem Budget des Kantons eine Vielzahl von Informationen und Hinweise bekommen, um diesen Überblick dann auch zu haben.

Grossrat Stiffler verlangt von der Rhätischen Bahn, dass sie nicht nur die Vergrösserung des Stauraumes überprüft. Sie haben auf dieser Seite den kleinen Landrat von Davos vertreten und ich weiss, dass sehr viel Engagement und auch die Forderungen seitens der Politik von Davos in dieser Frage gestellt wurden und dass zusammen mit der Polizei und mit der Rhätischen Bahn jetzt auch eine Lösung erarbeitet wurde, die den Bedürfnissen und den Erforderlichkeiten für die nach Davos fahrenden Gäste Rechnung tragen soll. Immerhin, es brennt mir jetzt auf der Zunge, möchte ich doch anmerken, dass Davos und die Destination Klosters mit der Umfahrung von Klosters ja deutlich an Attraktivität gewonnen hat. Ich glaube, das muss man auch in Berücksichtigung ziehen, wenn man da diese zwei oder drei Wochenende kritisiert, an denen der Verkehr stillsteht. Das ist immer dann der Fall, wenn am Julier ein Problem ist und sich der ganze Verkehr ins Engadin dann nur über die Prättigauerstrasse und die Vereinaverbindung abwickeln lässt. Also ein wenig Verständnis für diese ausserordentlichen Situationen, darum möchte ich Sie auch bitten.

Grossrat Claus sagt zu Recht, dass die Unternehmung auch im Nahbereich, im Pendlerbereich präsent ist und wenn ich ihn richtig verstanden habe, wünscht er sich, dass die Rhätische Bahn noch mehr für die Einheimischen und nicht nur für die Gäste da sein soll. Ich glaube auch, mit der Beschaffung von neuem Rollmaterial auch mit der Bearbeitung eines Pendlerkonzepts sind wir auf gutem Wege, noch mehr Leute, die jeden Tag mit dem Auto in die Stadt Chur fahren, zum Umsteigen zu bewegen. Das setzt ein attraktives Angebot voraus vom Rollmaterial, von den Preisen her, von den richtigen Haltestellen her auch und auch vom Fahrplanangebot und auch hier sind wir daran, das bestehende Angebot noch zu verbessern. Damit habe ich glaube ich die gestellten Fragen beantwortet und möchte nochmals mit dem Dank schliessen für die Sympathie und das Wohlwollen, welches Sie der Unternehmung Rhätischen Bahn gegenüberbringen und selbstverständlich schliesse auch ich mich dem Dank an die Direktion, an die Geschäftsleitung aber auch an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an.

Jaag: Die weniger köstlichen Antworten hat Herr Regierungsrat gegeben. Hingegen die Sicherstellung dieser Infrastrukturmittel, diese Antwort steht noch aus und da bin ich Ihnen froh, wenn Sie ein bisschen das Umfeld beschreiben können.

Regierungsrat Engler: Es ist so, die Erhaltung der Substanz gehört zu den Hauptherausforderungen der Rhätischen Bahn, jetzt auch im Hinblick auf die nächsten zehn

Jahre. Daneben befasst sich die Rhätische Bahn ja auch mit der Angebotsoptimierung, mit der Angebotserweiterung, mit neuem Rollmaterial, dann mit der ausserordentlichen Sanierung des Albulatunnels, daneben aber, wie Sie es zu Recht ansprechen, der ordentliche Substanzerhalt, der sehr viel kostet und sehr viele Mittel beansprucht. Der jährliche Bedarf der Rhätischen Bahn für den ordentlichen Unterhalt, also die Totalsanierung des Albulatunnels nicht mit eingeschlossen, beträgt über die nächsten Jahre 130 bis 140 Millionen Franken. Und wir sind tatsächlich mit der ungemütlichen Situation konfrontiert, dass der Bund, welcher einen grossen Anteil, das muss man hier auch sagen, an die Kosten der Infrastruktur, an den Substanzerhalt leistet, bis zu 20 Prozent an Einsparungen vornehmen will. Was würde das bedeuten? Das würde bedeuten, dass sich der Unterhalt des bestehenden Netzes weiter verzögert, hinausgeschoben werden muss. Es ist ja nicht gerade so, dass die Bahn geschlossen werden müsste. Aber dringende Aufgaben könnten nicht im geplanten Zeitraum erfüllt werden. Jetzt ist es so, dass der Kanton diese Ausfälle des Bundes bei einem Verhältnis von 85 zu 15 Prozent – 85 Prozent Bund, 15 Prozent Kanton – nicht einfach so kompensieren und übernehmen kann, weshalb wir darauf angewiesen sind. Grossrat Jenny hat es zu Recht gesagt, dass der Bund seine Aufgabe im Bereiche der Infrastruktur nicht nur bei der SBB wahrnimmt und ernstnimmt, sondern auch bei der Rhätischen Bahn. Die Rhätische Bahn, die im Vergleich zu vielen anderen Kantonen eigentlich nichts anderes als die Position der SBB einnimmt und entsprechend sind die Kontakte, die unser Amt für Energie und Verkehr, die Rhätische Bahn selber, unsere Parlamentarier im National- und im Ständerat aber auch die Regierung unsere Kontakte mit dem Bundesamt für Verkehr sind intensiv. Und wir tun alles Mögliche dafür, die Bundesbehörden da auch zu überzeugen, wie notwendig und wichtig es ist, dass wir da nicht in eine schlechte Kurve geraten, was bedeuten würde, dass der Substanzerhalt hinausgezögert werden müsste. Also die Aussichten sind nicht sehr positiv.

Hartmann (Champfèr): Ich möchte in Ergänzung von Kollege Augustin doch das Positive betreffend der romanischen Sprache bei der Rhätischen Bahn hervorheben, denn wenn Sie viel Zug fahren, wenn Sie das Engadin runter fahren, merken Sie, dass die Rhätische Bahn bis Brail puter spricht und ab Brail ladin spricht. Also die Rhätische Bahn ist nicht für Rumantsch Grischun, was mich sehr freut. Sie gibt sich Mühe und darum ist es mir wichtiger, dass die Sprache in der Region gesprochen wird, als in einem Geschäftsbericht. Danke Rhätische Bahn.

Standespräsidentin Bucher-Brini: Kann ich davon ausgehen, dass die Diskussion erschöpft ist? Dann schreiten wir zur Abstimmung. Wer den RhB-Bericht genehmigen will, möge sich bitte erheben. Gegenmehr? Grossrat Dudli.

Dudli: Frau Standespräsidentin, hier passiert ein Formfehler. Der Grosse Rat hat den Bericht nur zur Kenntnis zu nehmen und nicht abzustimmen darüber. Denn die

Verantwortung liegt ganz klar hier bei der Rhätischen Bahn als Unternehmen.

Standespräsidentin Bucher-Brini: Danke für den Hinweis, wir haben es gemerkt.

Beschluss

Der Grosse Rat nimmt, auf Antrag der GPK, Kenntnis vom Geschäftsbericht 2009 der RhB.

Standespräsidentin Bucher-Brini: Bevor wir hier eine Pause einschalten, habe ich noch Informationen weiterzugeben. Wir schalten hier eine Pause ein bis 16.15 Uhr. Wir haben heute ein grosses Fest, wir haben ein zusätzliches Fest zu feiern, wir haben nämlich ein Geburtstagskind und das ist Leo Jeker, er feiert heute seinen Geburtstag und ich denke im Namen des ganzen Rates und der Regierung darf ich ihm ganz herzlich gratulieren und ich wünsche ihm alles Gute für die Zukunft, besonders Gesundheit. Dann habe ich eine weitere Information. Heute Abend um 19.00 Uhr findet die Veranstaltung der ITG, Förderung von bewirtschafteten Betten, Aufgaben der öffentlichen Hand statt im Calvensaal um 19.00 Uhr. Ab 18.15 Uhr ist Apéro. Nun schalten wir die Pause ein.

Auftrag Casty betreffend St. Luzi-Hochbrücke; Finanzierung und Realisierung

Antwort der Regierung

Basierend auf der im August 2006 präsentierten Machbarkeitsstudie hat das Tiefbauamt Graubünden das Auflageprojekt für einen Anschluss der Schanfiggerstrasse an die Julierstrasse ausgearbeitet. Das Projekt lag im Sommer 2008 öffentlich auf. Der Kostenvoranschlag gemäss Auflageprojekt beläuft sich auf rund 60 Mio. Franken. Während der Auflagefrist gingen verschiedene Stellungnahmen und Einsprachen zum Projekt ein. Einzelne davon haben zusätzliche Untersuchungen und Abklärungen ausgelöst.

Während der gesamten Projektbearbeitung und bei allen Diskussionen im Grossen Rat hat die Regierung stets betont, dass das Projekt nur mit massgeblicher finanzieller Unterstützung durch den Bund realisiert werden kann (vgl. auch Strassenbauprogramm 2009 - 2012, Botschaft Heft Nr. 16/2007 - 2008, S. 921).

Das Projekt ist dem Bund Ende 2007 als Bestandteil des Agglomerationsprojektes Chur eingereicht worden. Nach umfassender Prüfung hat dieser das Projekt der Querverbindung Schanfiggerstrasse für die erste Realisierungsphase 2011 - 2014 von der beantragten Stufe A auf die Stufe C zurück gesetzt. Begründet wurde dies mit dem aus Sicht des Bundes ungenügenden Kosten/Nutzen-Verhältnis. Es bestehe jedoch die Möglichkeit, das Projekt für die zweite Realisierungsphase 2015 - 2018 wieder einzureichen.

Somit sind aus der Sicht der Regierung realistischerweise die finanziellen Voraussetzungen für eine Realisierung vorläufig nicht gegeben. Ein Neubau der Querverbindung ohne Bundesunterstützung wäre aufgrund der

verfügbaren finanziellen Mittel beim Kantonsstrassenausbau nur zu Lasten anderer bereits in Realisierung stehender oder projektierte Ausbauprojekte möglich.

Daher sieht die Regierung zum heutigen Zeitpunkt keine Möglichkeit, das Projekt ohne Mittel aus dem Agglomerationsprogramm zu realisieren. Sie ist jedoch bereit, nach Vorliegen aller zusätzlichen Abklärungen noch im laufenden Jahr über die Einsprachen und die Projektgenehmigung zu entscheiden. Zudem wird sich die Regierung beim Bund im Rahmen der zweiten Realisierungsphase dafür einsetzen, dass das Projekt neu beurteilt und möglichst wieder in die Prioritätenstufe A eingereiht wird. Insbesondere wird sich die Regierung dafür verwenden, dass bei der Freigabe der nächsten Tranche, wie im Gesetz vorgesehen, auch die Bedürfnisse kleinerer Agglomerationen Berücksichtigung finden, was eine Überarbeitung der Prüfungsmethodik bzw. der Kosten-/Nutzen-Relevanz nach sich ziehen muss.

Mit der Einschränkung, dass die Regierung nicht bereit ist, ausserhalb des laufenden Strassenbauprogramms die Finanzierung aus eigenen Mitteln zuzusichern, ist die Regierung bereit, den Auftrag entgegenzunehmen.

Casty: Ich gratuliere Ihnen zur ehrenvollen Wahl und wünsche Ihnen eine umsichtige Ratsführung. Ich danke der Regierung, dass sie bereit ist, den Auftrag mit Einschränkungen entgegenzunehmen. Die Einschränkungen mit den dazu ausgeführten Begründungen, dass die Regierung nicht bereit ist, ausserhalb des laufenden Strassenbauprogramms die Finanzierung der Hochbrücke St. Luzi aus eigenen Mitteln zuzusichern, kann ich die Auffassung der Regierung dazu nur teilweise teilen. Es ist einfach unrealistisch zu meinen, dass je Bundesgelder aus dem Agglomerationstopf für dieses Projekt unter der heutigen Beurteilungspraxis des Bundes fließen werden. Um dies zu erreichen, müssten die heute zur Anwendung gelangenden Beurteilungsweisungen über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 12. Dezember 2008 geändert werden. Aufgrund dieser Weisungen hat das Bundesamt für Raumentwicklung ARE einen Prüfungsprozess erarbeitet, welcher ein möglichst transparentes und konsistentes Beurteilungsverfahren sicherzustellen hatte. Im Laufe des Beurteilungsprozesses wurde die erarbeitete Methodik verfeinert um auch im Quervergleich eine möglichst klare und nachvollziehbare Praxis gewährleisten zu können. Das Vorgehen ist im Erläuterungsbericht des ARE vom 12.12.2008 beschrieben. Darin ist festzustellen, dass mit dieser Beurteilungspraxis die Querverbindung ins Schanfigg im Vergleich mit anderen Agglomerationsprojekten weit abgeschlagen, immer ein schlechtes Kosten-/Nutzenverhältnis aufweisen wird. Dies steht im klaren Widerspruch mit der Aussage im Agglomerationsprogramm Chur unseres Kantons, wo festgehalten ist, dass die Erstellung der Querverbindung Schanfigg mit der Hochbrücke Chur für die Stadt Chur für die Agglomeration Chur sowie für den Tourismusort Arosa mit der Talschaft Schanfigg ein dringliches Anliegen darstellt. Werden weiterhin diese Beurteilungsweisungen angewendet, wird das Projekt St. Luzi nie einen Finanzierungsbeitrag von Bundesbern

erhalten. Die Regierung hat in ihren Erwägungen dieses Problem erkannt und will im Rahmen des Beitragsge-
suchs in der zweiten Realisierungsphase 2014 bis 2018
sich dafür einsetzen, dass das Projekt neu unter dem
Gesichtspunkt der gesetzlich zustehenden Bedürfnisse
kleineren Agglomerationen so beurteilt wird, dass das
Projekt in der nächsten Tranche in der Priorität A zu
einem Finanzierungsanteil gelangt. Auch unsere Bun-
desparlamentarier sind gefordert, Einfluss zu nehmen in
der UVEK, auf diese Beurteilungspraxis solcher Agglo-
merationsprojekte. Mit der Überweisung des vorliegen-
den Auftrags im Sinne der Regierung verhelfen Sie,
meine Damen und Herren, zu einem weiteren Schritt auf
dem nun schon 37 Jahre dauernden steinigen Weg hin
zur Realisierung der Hochbrücke St. Luzi ins Schanfigg.

Standespräsidentin Bucher-Brini: Grossrat Casty, Sie
sind einverstanden mit der Einschränkung? Habe ich Sie
richtig verstanden?

Casty: Ja, ich bin damit einverstanden.

Peyer: Wer die Antwort der Regierung genau liest, stellt
fest, dass sie eigentlich den Auftrag Casty im wesentli-
chen Punkt nicht annehmen will. Die Verantwortung für
die Finanzierung soll nicht an den Kanton übergehen. Ob
der Auftrag mit dieser wesentlichen Einschränkung nicht
im Widerspruch zur ursprünglichen Absicht steht, müs-
sen die Unterzeichneten beurteilen. In jedem Fall scheint
es mir aber wesentlich, dass die St. Luzi-Hochbrücke
und die Verkehrsbelastung der Stadt Chur durch den
motorisierten Individualverkehr nach Arosa nicht einfach
isoliert betrachtet wird. Die Stadt Chur wird unbestritten
auch belastet durch den Verkehr auf die Lenzerheide.
Und der zentrale Verkehrsträger nach Arosa ist eben
neben dem Individualverkehr auch die Bahn und nach
Lenzerheide die Postautos. Bereits in der Botschaft zur
letztlich gescheiterten Bahnreform II verlangte der Bund,
dass die Arosalinie der RhB vom Kanton zu betreiben
sei. Es ist deshalb fraglich, ob der Bund je sowohl dem
Betrieb der Arosalinie der Bahn als auch einen Ausbau
der Strassenverbindung finanzieren wird.

Zur Verbindung Richtung Lenzerheide wurde auch
schon diskutiert hier in diesem Rat. Es gab dazu schon
verschiedene Ideen, eines z.B. das Monorailprojekt. Aus
diesen Gründen beantrage ich, den Auftrag Casty gemäss
Art. 7 Abs. 3 GGO im letzten Absatz wie folgt zu ergän-
zen. Es heisst da: „Unter dem Gesichtspunkt dieser Tat-
sachen wird die Regierung eingeladen, die Verantwor-
tung für die Finanzierung dieses Projektes Hochbrücke
St. Luzi zu übernehmen und die Realisierung Umsetzung
weiter voranzutreiben.“ Und neu mein Antrag: „Dabei
sind alle Verkehrsträger motorisierter Individualverkehr,
Bahn, Postauto und auch die Erschliessung Richtung
Lenzerheide in die Überlegungen mit einzubeziehen.“
Ich bitte Sie, diesem Ergänzungsantrag zuzustimmen.

Antrag Peyer

Änderung des Auftrags textes wie folgt:

Dabei sind alle Verkehrsträger motorisierter Individual-
verkehr, Bahn, Postauto und auch die Erschliessung

Richtung Lenzerheide in die Überlegungen mit einzube-
ziehen.

Standespräsidentin Bucher-Brini: Ich frage Grossrat
Casty an, ob er mit diesem Zusatz einverstanden ist?

Casty: Ich habe mich vorher so geäussert, dass ich den
Antrag der Regierung mit den Erwägungen unterstütze.

Standespräsidentin Bucher-Brini: Und den Zusatzantrag,
die Ergänzung von Grossrat Peyer?

Casty: Das ist nicht ein Zusatzantrag auf den Antrag der
Regierung, sondern ein Zusatz auf den Antrag, den ich
eingereicht habe. Das sind zwei verschiedene Sachen.

Standespräsidentin Bucher-Brini: Also sind Sie mit dem
Zusatzantrag von Grossrat Peyer nicht einverstanden?

Casty: Das soll der Rat entscheiden. Ich bin für die For-
mulierung der Regierung.

Standespräsidentin Bucher-Brini: Dann findet Diskussi-
on statt.

Gasser: Ich freue mich da zu sein und mit Ihnen zusam-
menarbeiten zu dürfen. In Bezug auf dieses Geschäft
habe ich eine Frage, ob bei den vorgängigen Abklärun-
gen jemals eine Alternative im Sinne auch der Voten von
Herrn Peyer getroffen worden sind, dass ein Ausbau des
öffentlichen Verkehrs nach Arosa stattfinden könnte?
Die Begründung dazu möchte ich in zwei, drei Überle-
gungen Ihnen darlegen. Erstens stelle ich fest, sowohl in
der Stadt Chur als auch im Kanton, dass unsere Budgets
immer mehr auch durch Nachfolgeinvestitionen und
insbesondere Betriebskosten von Infrastrukturbauten
belastet werden. Das heisst, diese Investition in diese
Hochbrücke, das ist ja der Sinn, wird den Verkehr von
und nach Arosa verflüssigen und somit wird es mehr
Verkehr geben. Das wird Folgeinvestitionen auslösen am
nächsten Nadelöhr. Es ist mittlerweile unbestritten, dass
solche Infrastrukturinvestitionen, das ist ja auch der Sinn
der Sache, mehr Verkehr bringen. Das bedeutet, mehr
Kosten in der Zukunft im Betrieb und in der Erneuerung.
Ich denke, es gilt je länger je mehr bei Investitionen auch
die Betriebskosten anzuschauen. Da denke ich auch an
die RhB.

Es ist uns allen bewusst, dass die Strecke Chur–Arosa
nicht unbedeutende Unterhalts- und Erneuerungskosten
erzeugen wird und erzeugt. Wenn wir, wie ich immer
wieder feststelle, durchaus für einen Halbstundentakt
sind, dann werden wir nicht darum herum kommen, auch
in diese Bahninfrastruktur zu investieren. Ich frage mich
nun, ob wir es uns in Zukunft leisten können, perfekte
Strassen in Zukunft zu unterhalten, zu betreiben und zu
erneuern und das Gleiche in der Bahninfrastruktur zu
tun. Ich meine, hier müssten wir vorsichtig sein und ich
wäre verbindlich dankbar, wenn man sich diesem Ge-
danken annimmt. Umso mehr als auch die Tourismus-
entwicklung für Arosa ganz neue Perspektiven beinhal-
ten könnte. So wie ich die innovativen Arosener kenne,
wäre das ein toller Zug, sagen zu können, wir sind die

erste autofreie Feriendestination im Kanton Graubünden. Ich freue mich sehr, wenn dieser Gedanke aufgenommen wird, mindestens so heftig wie der Bär in Bern. Ich danke. Es soll ja darum gehen, dass wir den Berner Bär hier her kriegen, das war eine Information und die innovativen Arosen haben sich da gleich darauf gemacht. Ich würde mich natürlich freuen, die erste autofreie Destination im Kanton Graubünden zu haben.

Rathgeb: Zuerst liebe Frau Präsidentin herzliche Gratulation und alles, alles Gute. Es ist mir ein Anliegen, der Regierung drei aus meiner Sicht wesentliche Gründe für eine beförderliche Realisierung der St. Luzi-Hochbrücke und damit der Umsetzung des Auftrages Casty auf den Weg mitzugeben und ihr damit insbesondere auch gegenüber dem Bund den Rücken zu stärken.

Erstens. Aus touristischer Sicht und zwar nicht nur aus Sicht von Arosa Tourismus sondern auch aus Sicht von Chur Tourismus ist eine gute Strassenverbindung von zentraler Bedeutung. Es gibt auf der Strassenverbindung mit den über 360 Kurven zwischen Chur und Arosa noch genügend Schwierigkeiten, gerade im Winter, aber auch aufgrund der engen Strassenverhältnisse, als dass nicht jede Verkehrshürde ausgeräumt werden soll, die eben ausgeräumt werden kann. Auch im Lichte der kantonalen Vorgaben für die Strukturentwicklung im Tourismus wie eine DMO Chur/Arosa/Lenzerheide vorsieht, ist eine solche intakte, gute Verbindung nach Arosa und die Beseitigung des Nadelöhrs Chur von grosser Bedeutung. Zweitens. Aus Sicht der Stadt Chur ist die Brücke ein grosser und unerlässlicher Schritt in der Verkehrsentwicklung an der an verschiedenen Fronten gearbeitet wird.

Und drittens. Es ist vielleicht nicht ein Grund für den Bau aber eine Chance, wenn sie schon gebaut wird, eine sehenswerte Brücke, ein Wahrzeichen zu erstellen. Der bedeutendste Brückenbauer der Welt, Christian Menn, ist ein Bündner und wohnt erst noch in Chur. Nach rund 80 Brücken, die er in Graubünden erstellt oder mitgestaltet hat, wäre dies nach der Sunnibergbrücke sozusagen eine Krönung oder Finalisierung der weltweit beachteten Brücken dieses Bündners. Wie auch immer, die Brücke ist auch eine kulturelle, bauliche Chance für unsere Kantonshauptstadt und Alpenstadt Chur. Und letztlich hat, wer Stadtrat Roland Tremp kontaktiert, dass sich die Zusammenarbeit zwischen der Stadt und dem Tiefbauamt und dem BVFD, so hat er ausgeführt, hervorragend gestaltet in dieser Angelegenheit, wofür ich der Regierung auch danken möchte. Und ich bitte Sie, den Auftrag Casty im Sinne der Erwägungen der Regierung zu überweisen.

Hartmann (Chur): In Bezug auf den Durchgangsverkehr in und aus dem Schanfigg ist die Verkehrssituation in Chur nicht mehr haltbar. Die Belastung der Anwohner von Pendler ist unerträglich. Um eine Entlastung herbeizuführen, ist der Bau der St. Luzi-Brücke unumgänglich. Es gibt leider keine machbaren baulichen Alternativen zu diesem Projekt. Wie bereits gehört, wurde bereits vor 37 Jahren das erste Brückenprojekt hier im Grossen Rat verabschiedet. Bereits damals war offenbar die Verkehrssituation sehr prekär und unerträglich. Sie können

sich vorstellen, dass zwischenzeitlich dass innerhalb von diesen 36 Jahren das Verkehrsaufkommen nicht weniger geworden ist. Chur leidet an chronischer Verstopfung, zumindest Verkehrsverstopfung. Die St. Luzi-Brücke wäre jetzt der wohlthuende Einlauf, um den Lärm, die Unfallgefahr merklich zu reduzieren und die Umwelt zu entlasten und erst noch Arosa und Schanfigg näher an Chur zu bringen und umgekehrt. Das Projekt St. Luzi-Hochbrücke, dass dieses Projekt beim Bund von der Prioritätsstufe A in die Stufe C verbannt worden ist, war und ist für uns eine nur schwer nachvollziehbare Tatsache. Deshalb ist es zwingend nötig, dass die Regierung sich beim Bund dafür einsetzt, dass die St. Luzi-Brücke in der zweiten Realisierungsphase im Jahr 2015 bis 2018 wieder A-klassig wird. Wenn wir jetzt diesen Auftrag von Herrn Casty noch verknüpfen mit einer Verbindung auf die Lenzerheide oder mit der Ansiedlung des Bärens oder mit einer ersten verkehrsfreien Ortschaft in Graubünden wäre das nicht zielführend, dazu soll man eine eigene Anfrage, eigene Aufträge einreichen. Ich bitte Sie deshalb, den Auftrag im Sinne der Regierung zu überweisen.

Jenny: Wie ich bereits vorhin beim Jahresbericht der RhB gesagt habe, es bringt vermutlich nicht viel, wenn wir Schiene und Strasse gegeneinander ausspielen. Wir brauchen beides. Die ganze Problematik wurde vom Vorredner aufgezeigt. Es ist eine Tatsache. Es muss etwas gemacht werden. Und der Kanton Graubünden kann aus den ordentlichen Mitteln diese Brücke schlichtweg einfach nicht finanzieren. 60 Millionen Franken, das liegt nicht drin. Und wir haben das ja auch damals mitbekommen am 12. Dezember 2008, als der Bund gesagt hat, gut Deutsch gesagt, es hat zu wenig Verkehr, um diese Brücke zu machen. Aber was heisst das im Vergleich mit wem? Also irgend mit Agglomerationsgemeinden, mit Städten, wo es vermutlich mehr Verkehr hat. Das mag wohl sein. Aber ich denke, die ganze Prüfungsmethodik, die stimmt irgendwie nicht. Denn sonst warten wir noch weitere vier Jahre und die Brücke wird in 15 Jahren noch nicht stehen. Also ich denke, stimmen Sie wie die Regierung, also mit Einschränkung, wie die Regierung uns beantragt hat und nicht dem Antrag Peyer zu.

Hensel: Voten von Vorrednern haben mich doch etwas aus dem Busch geholt. Es wurde gesagt, Chur leidet an Verkehrsverstopfung. Das stimmt. Das stimmt. Dabei ist aber die Verbindung ins Schanfigg eigentlich nur ein kleiner Teil, der selbstverständlich angeschaut werden soll, angeschaut werden muss. Aber die grössere Belastung ist die Verbindung in die Lenzerheide. Das ist über dreimal mehr Verkehr. Und das muss man sich einfach mal bewusst sein, auch wenn wir über Verhältnismässigkeiten dann diskutieren wollen. Die Luzi-Brücke ist eine Massnahme aber es gäbe weitere Massnahmen Richtung Verkehr Lenzerheide, die fast wichtiger wären. Es wurde aber auch gesagt, wir brauchen beides. Die Verbindung, die Luzi-Brücke nach Arosa, ins Schanfigg wie die RhB und gerade weil wir beides brauchen, muss es ja miteinander parallel nicht gegeneinander sondern miteinander zur gleichen Zeit betrachtet werden, so dass man auch

wirklich eine gemeinsame und eine miteinander koordinierte Lösung finden und eben nicht an einer Ecke ein Projekt lancieren und das andere kommt dann irgend einmal hintennach. Sondern miteinander. Deshalb bitte ich Sie, wirklich den Ergänzungsantrag von Ratskollege Peter Peyer zu unterstützen.

Gasser: Ich möchte noch ergänzen, dass ich auch diesen Zusatz unterstütze und zwar möchte ich nochmals betonen, warum. Das Argument, dass man aus umweltpolitischen Gründen Strassen baut und mehr Verkehr bezieht, das sticht für mich nicht. Der zweite Punkt ist, dass ja offensichtlich der Bund durch diese Abklärung von Kosten und Nutzen zum Schluss gekommen ist, dass dieses Verhältnis eben nicht unbedingt günstig ist. Als Unternehmer und Investor interessiert mich nicht nur die Machbarkeit sondern mich interessiert, ob der Nutzen entsprechend gegeben ist. Und was mich immer auch sehr interessiert, sind die Betriebskosten. Meine Damen und Herren, wir diskutieren im Parlament in Chur über Folgekosten von getätigten Investitionen gerade im Erneuerungsbereich von Liegenschaften, die uns sehr Sorge machen. Ich bitte Sie zur Kenntnis zu nehmen und sich bewusst zu werden, dass wir in Zukunft das Geld nicht haben, um zwei perfekte Infrastrukturprojekte zu erneuern und zu unterhalten. Ich bitte Sie doch, diese Denkpause jetzt zu nutzen und ich erwarte von der Regierung eine klare Aussage darüber, inwieweit nämlich auch eine Konkurrenzierung der RhB stattfindet. Ich höre das vom Direktor Herrn Rutishauser, wo ganz klar sagt, seit wir das Prättigau ausgebaut haben, haben wir ein Problem mit den Frequenzen. Auf der anderen Seite werden wir dann hier Mittel beschliessen müssen, damit der Halbstundentakt funktionieren kann. Die RhB wird sagen, wenn ihr den Halbstundentakt wollt, dann müsst ihr diese und jene Investitionen machen, sonst rutscht uns die ganze Bahn ins Tal. Und wenn es dann darum geht, dass noch die schwersten Laster da nach Arosa sausen müssen und die lieben Touristen eben dann in der nächsten Nadelkurve über die Brücke kommen sie dann auch total schnell, da überholen sie noch die Lastwagen, aber bei der nächsten Nadelöhrkurve bleiben sie dann hinten stecken. Dann frage ich mich dann ob wir dann auch den Kopf nicken und sagen, wir müssen jetzt auch die Strasse weiter erneuern und finanzieren. Ich bitte Sie das zu bedenken. Zudem denke ich, wir müssen endlich mal klar Bekenntnis geben, der öffentliche Verkehr wird uns in der Zukunft wichtig scheinen müssen, wenn wir das nicht merken, werden wir dann nachher wie die Kartoffel die Augen gehen einem auf, wenn man im Dreck ist.

Regierungsrat Engler: Grossrat Gasser, wenn Sie in unserem Kanton hie und da unterwegs sind, werden Sie feststellen, dass sich der öffentliche Verkehr vor allem auf der Strasse abspielt, nämlich auf 1'700 Kilometer Strassen. Diesen stehen 450 Kilometer Schiene gegenüber. Also vor allem für den öffentlichen Verkehr oder auch für den öffentlichen Verkehr brauchen wir sichere und leistungsfähige Strassenverbindungen. Ich komme dann auf das spezielle Strassenstück zwischen Chur und Arosa nochmals zu sprechen. Zuerst aber zur Antwort

der Regierung mit welcher Einschränkung ist die Regierung bereit, den Auftrag so wie er im Zeitpunkt der Einreichung formuliert war, entgegenzunehmen. Also die Regierung ist bereit, das in Bearbeitung sich befindende Projekt weiter zu entwickeln, d.h. die Einsprachen, die dagegen erhoben wurden zu behandeln und immer im Fall eines rechtskräftigen Auflageprojektes dann auch die Vorbereitung und Durchführung eines Brückenwettbewerbs in die Wege zu leiten. Diese Absicht ist kund getan und insofern nehmen wir den Auftrag gerne entgegen.

Ich gehe auch davon aus, dass noch während meiner Amtszeit, die ja nicht mehr so lange dauert, Herr Gasser ist froh darüber, ich habe das aus dem Nicken so interpretiert, aber wie auch immer, ich hoffe, dass wir das bis Ende Dezember in der Regierung das Auflageprojekt genehmigt haben. Was dann daraus wird, das kann man nicht vorhersagen. Die Einschränkung betrifft alleine die Finanzierung während der jetzt laufenden Strassenbauprogrammperiode. Und die jetzt laufende Strassenbauprogrammperiode dauert vom Jahre 2009 bis zum Jahre 2012. Sie werden mit dem nächsten Regierungsprogramm dann auch das neue Strassenbauprogramm behandeln können und dann wird man die Prioritäten festlegen, nach denen in diesem Kanton Strassen ausgebaut oder neu gebaut werden. Und bis zu diesem Zeitpunkt hin wollen wir auch alles unternehmen, das Projekt der Hochbrücke beim Bund als Agglomerationsprojekt wieder anzumelden.

Ich bin nicht sicher, ob sich diese Beurteilungsmethodik, wie sie im Moment vorgenommen wird und vor allem auf Frequenzen Kosten- und Nutzenrelationen sich abstellt, ob diese Beurteilungsmethode überhaupt gesetzesmässig ist. Es wurde zu Recht gesagt, würde man das so anwenden, dann bräuchte es keine Agglomeration Chur, weil bei uns die Kosten für die Infrastrukturen immer hoch sind, weil immer grosse Kunstbauten erstellt werden müssen und die Frequenzen gezwungenermassen klein sind, weil die Besiedlung so ist. Wir würden nie davon profitieren können und das war nicht die Absicht dieser Agglomerationsprogramme und der Mittel, die daraus fliessen. Entsprechend werden wir mit Nachdruck darauf schauen, dass diese Beurteilungsmethodik in Frage gestellt wird und wenn es sein muss, wollen wir da auch über den parlamentarischen Weg beim Bund Lösungen suchen und, so hoffe ich, auch finden. Dass das eine grosse Erleichterung darstellen würde, wenn von Seiten des Bundes die Hälfte dieser Brücke die mutmasslich 60 Millionen Franken kosten wird, übernommen würde, das ist klar, diese Mittel stünden uns für andere wichtige Strassenbauaufgaben im Kanton zur Verfügung.

Grossrat Gasser, was war die Überlegung, dass wir uns überhaupt mit dieser Brücke oder mit diesem Brückenprojekt auseinandergesetzt haben oder dass wir uns begonnen haben, damit auseinanderzusetzen. Es sind zwei Überlegungen: Die eine ist der Gedanke der Entflechtung des Verkehrs an einem neuralgischen Punkt der Stadt Chur, wo Bahn, wo Fussgängerverkehr, wo Langsamverkehr, wo motorisierter Individualverkehr aufeinander treffen und mit all den Konsequenzen, die Sie sich vorstellen können, mit Staus, mit Wartezeiten,

mit Unfallgefahr, mit Beeinträchtigung auch der Lebens- und Begegnungsqualität entlang dieser Strasse und entlang diesen Plätzen. Das war der eine Grund und der zweite Grund war eine Berechnung, seitens des Tiefbauamtes, was kostet es uns in Zukunft, das Strassenstück ab dem Obertor entlang der Plessur auf der St. Luzistrasse bis zum Konvikt oben zu sanieren, zu erneuern. Die Schlussfolgerung war die, dass es auch wirtschaftlicher ist, eine neue Verbindung zu suchen, als auf diesem bestehenden Trasse mit vielen Einschränkungen links und rechts diese zu erhalten und sie auch zu erneuern. Dass die Leistungsfähigkeit dieser heute bestehenden Strasse den Bedürfnissen und Anforderungen, die der Verkehr und die Mobilität stellen, nicht mehr zu erfüllen vermag, das sieht man schnell einmal, wenn man sich zu den Hauptverkehrszeiten auf diesem Streckenstück dort bewegt.

Ich bin einverstanden mit Ihnen, wenn Sie ins Feld führen, dass bei jeder Investition, vor allem auch die Unterhalts- und Betriebskosten genau zu prüfen sind und man sich dann vielleicht wirklich überlegt, ob man neu investiert oder nicht, aber das ist ein generelles Problem, überall dort, wo investiert wird in Infrastrukturen, sei es in Tiefbauten oder auch in Hochbauten. Ich bin auch überzeugt davon, dass gerade auf dem Streckenstück Chur-Arosa, sowohl eine leistungsfähige Bahnverbindung erhalten werden muss, das macht uns viel Kummer, vor allem aufgrund der Topographie und der Witterungseinflüsse, denen dieses Trasse ausgesetzt ist und wir haben schon und werden auch in Zukunft viel Geld investieren müssen, nur um den heutigen Stand erhalten zu können. Daneben vor allem auch, weil die Dörfer ins Schanfigg ja nicht alle an der Bahnstation liegen, wird es auch notwendig sein, über eine leistungsfähige Strassenverbindung ins Schanfigg zu verfügen und wir sprechen jetzt über ein kleines Teilstück, das einen doppelten Zweck erfüllt, nämlich die Entlastung von Chur in einem neuralgischen Bereich und noch dazu dann die Verbesserung, die Erhöhung der Erschliessungsqualität mindestens bis Maladers, damit, da haben Sie Recht, ist der andere Teil noch nicht ausgebaut.

Ich habe geglaubt, wir seien darüber hinweg, Strasse gegen Schiene oder Schiene gegen Strasse auszuspielen, wir brauchen tatsächlich beides in diesem Kanton und wir brauchen auch Verständnis für beides und ich spüre in diesem Parlament, wenn ich das Budget ansehe, wie viel Mittel in die Bahninfrastruktur in den Unterhalt gesteckt wird, so sind das, ich habe es schon gesagt, gegen 120 bis 140 Millionen Franken, die Bund und Kanton zusammen in den Erhalt unseres Schienennetzes investieren und das ist richtig und das ist notwendig und man wird in Zukunft da wahrscheinlich noch mehr investieren müssen und daneben, das werden alle Grossrätinnen und Grossräte aus den Regionen bestätigen, ist es eben auch notwendig, in die Regionen die Erreichbarkeit zu verbessern. Wir verfügen über 60- und 80-jährige Strassen in viele Talschaften hinein, die einfach nicht mehr die Bedürfnisse, die die Mobilität heute stellt erfüllen können. Insofern bitte ich Sie, so wie die Regierung den Auftrag, den ursprünglichen Auftrag, entgegen zu nehmen mit der Einschränkung, dass keine Finanzierung aus kantonalen Mitteln während der jetzt laufenden Stras-

senbauperiode erfolgen kann, wir haben diese Mittel gar nicht, all die Mittel bis 2012 sind reserviert und man wird dann nach 2012 wieder die Strassenbaumittel neu verteilen können.

Immerhin möchte ich zugutehalten, dem Antrag, wobei das ist ein Antrag an das Parlament, nämlich den ursprünglichen Auftrag abzuändern, den Antrag von Grossrat Peyer, dass bei der Beurteilung, ob das jetzt wirklich nötig ist oder nicht, alle Verkehrsträger mit einbezogen werden, das heisst Schiene und Bahn, aber auch der öffentliche Verkehr, mit dem Postauto und die Erschliessung Richtung Lenzerheide. Nach meiner Vorstellung sind diese Fragen zu stellen, wenn es darum geht, dann das Bedürfnis festzulegen und auch die Mittel für diese grosse Investition zu sprechen. Man wird sich die Frage stellen müssen, kommt das in die Quere mit dem Bau, also mit dem Ausbau der Bahnverbindung, kommt das in die Quere mit den Postautoverbindungen, sei es nach Arosa oder nach Lenzerheide, kommt es in die Quere mit dem Verkehr auf der Julierstrasse. Sie haben zu Recht gesagt, das ist ein mindestens so ärgerliches Problem, der Verkehr, der durch die Stadt auf die Julierstrasse dann Richtung Lenzerheide führt. Insofern trägt der Antrag, den ursprünglichen Auftrag zu erweitern, nach meinem Dafürhalten nicht viel Neues bei.

Peyer: Ich staune schon ein wenig, wie man sich hier windet. Also entweder war Ihr Votum jetzt eine Protokollerklärung, dass mein Ergänzungsantrag hinfällig ist, weil Sie das eh machen, dann möchte ich aber das Wort Protokollerklärung von Ihnen gehört haben, dann kann ich ihn problemlos zurückziehen. Oder dann wollen Sie eben doch nicht so recht und dann werde ich den Antrag selbstverständlich aufrecht erhalten, weil er widerspricht nicht der regierungsrätlichen Antwort, er widerspricht nicht dem ursprünglichen Auftrag Casty und Grossrat Jenny, er widerspricht schon gar nicht der Idee, Schiene und Strasse gemeinsam anzuschauen, gerade wenn Sie das wollen und gerade wenn Sie sagen, wir haben nicht genug Geld, um die Brücke alleine zu bauen, gerade dann müssen Sie doch ein Gesamtkonzept vorlegen und schauen, dass es für alles reicht. Also ich bitte Sie, mich in dieser Frage aufzuklären und dann werde ich sagen, ob ich den Auftrag aufrecht erhalte oder nicht.

Regierungsrat Engler: Ich könnte jetzt pokern und davon ausgehen, dass der Antrag nicht angenommen würde. Protokollerklärung kann ich nicht buchstabieren aber trotzdem: Nein, bei der Beurteilung des Brückenprojekts wird man sich diese Überlegungen, die Sie hier verlangen, machen müssen und wenn ich es jetzt gesagt habe, steht das im Protokoll.

Peyer: Ich könnte jetzt sagen, mit solchen Blättern würde ich nicht pokern, wenn ich Sie wäre. Aber ich glaube Ihnen jetzt, was Sie gesagt haben und da ich weiss, was im Protokoll steht, ziehe ich meinen Auftrag zurück.

Standespräsidentin Bucher-Brini: Der Antrag ist zurückgezogen. Ich gehe davon aus, dass die Diskussion erschöpft ist? Das ist der Fall. Dann stimmen wir ab. Wer dem Auftrag sowie ausgeführt zustimmen möchte, möge

sich bitte erheben. Gegenmehr? Gegenmehr: Darf ich das nochmals haben? Kein Gegenmehr. Darf ich die linke Seite von mir aus gesehen SP und BDP etc. nochmals bitten, aufzustehen, weil die Stimmenzähler noch nicht ganz so schnell waren. Wer also auf der linken Seite den Vorstoss so überweisen will, wie ausgeführt, möge sich erheben. Wir haben alle noch ein bisschen Anfangsschwierigkeiten und ich denke, wir haben auch gegenseitiges Verständnis dafür. Danke. Darf ich nochmals das Gegenmehr haben? Kein Gegenmehr. Sie haben der Überweisung mit 107 zu null Stimmen zugestimmt. Wir kommen zum letzten Vorstoss heute. Und zwar zu der Anfrage Mengotti, die wird vertreten durch Grossrat Della Vedova.

Abstimmung

Der Grosse Rat überweist den Auftrag im Sinne der schriftlichen Ausführungen der Regierung mit 107 zu 0 Stimmen.

Anfrage Mengotti betreffend Sicherheit auf dem Berninapass (Wortlaut Aprilprotokoll 2010, S. 467)

Antwort der Regierung

Das Thema Wintersicherheit am Berninapass wird seit Jahrzehnten intensiv diskutiert. Dazu haben denn auch verschiedene Untersuchungen, Projektstudien, Besprechungen, Begehungen und Briefwechsel stattgefunden.

Im März 2007 hat die Regierung ein Massnahmenprojekt genehmigt, welches zum Ziel hat, die Sicherheitsrisiken am Berninapass zu reduzieren. Die Realisierung erfolgt seit dem Sommer 2007 in Etappen. In den ersten beiden Jahren wurden vor allem Lawinenverbauungen und Kolktafeln gebaut. Ab Sommer 2009 wurden der Geländeabtrag im Bereich Camin vorgenommen und die bestehenden Sprengseilbahnen bei Baracon durch drei Sprengmasten ersetzt.

Aufgrund der andernorts gemachten Erfahrungen erachten die Lawinenspezialisten den Bereich Baracon als idealen Einsatzort für Sprengmasten, weil mit dem Ersatz der Sprengseilbahnen die Sprengpräzision stark erhöht und das Risiko für das Betriebspersonal durch die Fernauslösung praktisch auf null reduziert werden kann. Zudem sind auch Sprengungen in der Nacht und somit bei geringem Verkehrsaufkommen möglich. Damit können die Verkehrsbehinderungen verringert werden.

Die zur Erhöhung der Wintersicherheit beschlossenen Massnahmen sind heute fast alle realisiert. Die bisherige Betriebszeit ist jedoch zu kurz, um bereits genügend Erfahrungen gesammelt zu haben und eine abschliessende Beurteilung vornehmen zu können. Erste Erkenntnisse des Betriebspersonals und der Sicherheitsverantwortlichen zeigen aber, dass sich die Massnahmen während dem letzten Winterhalbjahr bewährt haben. Das Tiefbauamt und das Amt für Wald werden die Wirkung der bereits getroffenen Massnahmen weiter beobachten, um bei Bedarf weitere notwendige Verbesserungen realisieren zu können.

Zu den konkreten Fragen äussert sich die Regierung wie folgt:

1. Im Winter besteht auf den Passstrassen stets ein Restrisiko. Ereignisse wie das erwähnte lassen sich nicht gänzlich vermeiden. Aufgrund einer Beurteilung der jeweiligen Situation werden temporäre Schliessungen angeordnet. Wie auf vielen anderen, ebenso gefährdeten Strecken unseres grossen Gebirgsstrassennetzes entscheidet auch auf der Berninastrasse ein Team von Fachleuten über die Offenhaltung der Strasse und übernimmt die entsprechende Verantwortung.

2. Da die Wirkung der in den letzten drei Jahren realisierten Massnahmen noch nicht abschliessend beurteilt werden kann, erachtet es die Regierung als verfrüht, bereits heute weitergehende Projekte zu lancieren, um die insgesamt wenigen Schliessstage der Berninastrasse weiter zu reduzieren. Erweisen sich die seit 2007 realisierten Massnahmen aber als zu wenig wirkungsvoll und kann mit zusätzlichen baulichen Massnahmen zum Schutz der Passstrasse deren Betrieb verbessert und die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden erhöht werden, besteht die Möglichkeit, im kommenden Strassenbauprogramm die für Planung und Realisierung erforderlichen Mittel einzustellen.

3. Aufgrund der unter Ziff. 2 gemachten Aussage stellt sich die Realisierungs- bzw. Finanzierungsfrage für die drei erwähnten Galerien vorerst nicht.

Antrag Della Vedova

Diskussion

Abstimmung

Diskussion wird mit offensichtlichem Mehr beschlossen.

Della Vedova: Ich bin mit der Beantwortung der Regierung nicht zufrieden. Ich bedanke mich bei der Regierung für die Beantwortung der Anfrage. Die Gelegenheit, meinen Einsatz im Grossen Rat mit einem für die Menschen und die Wirtschaft im Süden unseres Kantons so wichtigen Thema wie die Wintereröffnung des Berninapasses zu beginnen, ist mir besonders willkommen. Bei der Vorbereitung meines Beitrags fragte ich mich als neues Mitglied des Grossen Rates zunächst, welche Sprache ich während der Sessionen verwenden sollte. Verschiedene Kollegen aus den Valli meinten dazu ganz pragmatisch: Sandro, du kannst selbstverständlich italienisch reden, aber wenn es ums Überleben geht, dann sprich deutsch. Heute spreche ich deutsch, und so können Sie sich vorstellen, werte Kolleginnen und Kollegen, wie wichtig der Bernina-Pass für uns ist. Aufgrund dieser immensen Wichtigkeit können wir mit der Antwort der Regierung nicht zufrieden sein, obwohl wir Ihre Bemühungen durchaus sehen.

Über das Thema Bernina-Pass wurde schon vieles gesagt, und ich persönlich habe nicht die Vermessenheit zu glauben, ich könne die Meinung der Regierung dazu heute schlagartig ändern. Dennoch gestatte ich mir einige Anmerkungen zu diesem Thema, die hoffentlich zu einem Umdenken beitragen werden: Das Val Poschiavo ist, wie andere Bündner-Südtäler, aus geografischer Sicht ein Seitental einer italienischen Region, in unserem Fall des Veltlins. Politisch gehört es aber glücklicher-

weise – und das sage ich mit vollem Respekt vor Italien – zur Schweiz. Der Bernina-Pass ist damit der natürliche und einzige Weg, der uns direkt mit unserem Heimatland verbindet, vor allem im Winter. Niemand im Val Poschiavo ist allerdings so blauäugig zu denken, dass dies ein hinreichendes Argument sein kann, um Lawinenschutzgalerien, die eine sichere und effizientere Durchfahrt im Winter gewährleisten würden, bei der Passhöhe zu bauen. Lassen Sie mich deshalb hier konkrete Argumente einbringen: Rund 62 Prozent der puschlaver Wertschöpfung ist von der Exporttätigkeit abhängig, vor allem in Richtung Norden. Tonnen von Gütern, wie z.B. Früchte, Gemüse und Weine füllen dutzende von Lastwagen, die durch den Bernina-Pass täglich Coop, Migros, Denner usw. beliefern. Jeder Tag Verspätung bei der Anlieferung wegen der Passsperrung verursacht Real- und Imageverluste, die sich unsere KMU's aufgrund der heutigen Wettbewerbsbarometer und der schrumpfenden Gewinnspannen nicht länger erlauben können. Das gleiche gilt auch für die Puschlaver Firmen, die im Engadin arbeiten. Besonders vor Weihnachten stehen diese unter starkem Druck, wenn es darum geht, die vereinbarten Lieferfristen einzuhalten und somit die Bezahlung teurer Konventionalstrafen zu vermeiden.

In die gleiche Richtung geht folgendes: Ein grosser Teil unserer Arbeitskräfte kommt heute aus dem Veltlin. Man beachte jedoch, dass mehr als die Hälfte der zirka 630 Grenzgänger, die täglich die Landesgrenze im Campocologno überqueren, ins Engadin fährt und somit ein wichtiger Direktbestandteil der dortigen lokalen Wirtschaft ist. Deshalb erlaube ich mir zu sagen, dass einmal der Galerien nicht nur zu Gunsten der „Heulsuse“ Val Poschiavo ginge, sondern auch zu Gunsten des mächtigen Engadins. Lassen Sie uns diese Faktoren einmal in Zahlen umrechnen. Gehen wir aus von einem grosszügig gerechneten Wert von 100'000 Franken pro Tag in Form einer Gewinneinbusse oder sogar eines realen Verlustes, wie bei einer Konventionalstrafe. Diesen multiplizieren wir mit fünf, denn gemäss dem Tiefbauamt Graubünden gibt es im Durchschnitt pro Jahr fünf Tage Lawinengefahrsperrungen des Bernina-Passes. Wenn wir noch die jährlichen Kosten für die Schneeräumung zwischen den Gebieten Alcamin und Albaracon dazurechnen, wären damit die erforderlichen zehn Millionen Franken Investitionen für den Bau der Galerien bei der Passhöhe in 15 bis 20 Jahren im schlechtesten Fall zurückbezahlt oder abgeschrieben. Dazu hätten wir aber eine definitive Lösung.

Sollte Sie dies noch nicht überzeugt haben, möchte ich noch ein letztes Argument bringen, und zwar das Projekt Lago Bianco, der Firma REpower. Bei dem eine einwandfreie Logistik eine wesentliche Rolle spielen wird, um die Kosten unter Kontrolle zu behalten. Bei diesem Jahrhundertprojekt müssen Mitarbeiter, Maschinen, Ersatzteile, Vorräte usw. die Baustellen bei den Seen von Poschiavo und dem Lago Bianco von Norden oder von Süden her möglichst ungehindert erreichen können, und dies an 365 Tagen pro Jahr. Eine eintägige Sperrung des Bernina-Passes während des Baus eines Projektes dieser Grösse, das noch nicht genehmigt ist, was aber – wie wir alle hoffen – bald der Fall sein wird, würde sicher mehr als nur in Anführungszeichen die grob geschätzten

100'000 Franken pro Tag kosten. Aus all diesen Gründen, wertere Kolleginnen und Kollegen, bitte ich die Regierung höflich, den Bau der Lawinenschutzgalerien bei der Passhöhe ernst zu nehmen und sie bald möglichst zu budgetieren und planen. Dies sicher im Interesse des Val Poschiavo, aber auch im Interesse des Engadins und des gesamten Kanton Graubünden. Per i motivi di cui sopra mi dichiaro non soddisfatto colla risposta del Governo. Caro Rodolfo, spero di essere stato la terza del compito e spero di aver perorato al meglio e colla stessa passione la tua, la nostra causa.

Fasani: Illustre Governo, per fare mio ciò che era di altri, e più precisamente, come avrete capito, del mio omonimo in nome Rodolfo Plozza. Mi viene alla mente il titolo di un libro, che ho letto in gioventù, di Primo Levi "Se questo è un uomo", e parafrasando questo titolo devo dirvi che Rodolfo Plozza era un grande uomo dal cuore d'oro. Una guida per il Gran Consiglio, un padre e un consigliere in ogni circostanza per noi della Deputazione del Grigioni Italiano. Evidentemente, non mi voglio sostituire a lui e alle sue sagge parole che sicuramente oggi avrebbe detto su questo tema della sicurezza sul passo del Bernina, che per decenni è stato, ed era ancora oggi, uno dei suoi cavalli di battaglia nella politica sulle strade. A noi tutti sta evidentemente a cuore la sicurezza delle strade e soprattutto di quelle che in inverno sono esposte a particolari ed imprevisibili pericoli. Dalla risposta del Governo vediamo come si è in continua allerta su questa strada e si procede con dei lavori a tappe, affinché non si proceda sempre più spesso a delle, alle volte poco comprensibili, chiusure temporanee. La sicurezza attraverso il Bernina vuol dire anche alle volte messa in pericolo di vite umane, per cui mi auguro che con sollecitudine si faccia tutto il possibile, anche in memoria dello scomparso, affinché nel limite del possibile gli automobilisti si sentano e possano circolare con sicurezza sulla strada del Bernina. E perché no, già che siamo in tema, che per il futuro si pensi per questa tratta a un collegamento per gallerie, o perlomeno a delle piccole, pericolose tratte, coperte.

Bondolfi: Ratskollege Della Vedova hat vorhin die wirtschaftlichen Folgen einer temporären Schliessung der Passstrasse dargelegt und für den Bau von einigen Lawinenschutzgalerien plädiert. Ich möchte meinerseits auf ein weiteres wichtiges Argument hinweisen, welches ebenfalls für den Bau derartiger Tunnels spricht, nämlich jenes der Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer auf der offenen Passstrasse, d.h. wenn die Passstrasse offen ist. Bei bestimmten Witterungsverhältnissen ist die Sicherheit auf der offenen Passstrasse unzureichend. Wenn der Wind stark bläst und es zu Schneeverwehungen kommt, was nicht selten der Fall ist, dann ist die Sichtweite an einigen wenigen Stellen der Passstrasse, auf einer Distanz von 10 bis 20 Metern gleich null. Die Strasse ist aber offen und befahrbar. Die Unfallgefahr erhöht sich enorm. Ich fahre regelmässig auch im Winter über den Berninapass ins Puschlav und konnte selber mehrmals dieses mulmige Gefühl erleben, nichts zu sehen und doch weiterfahren zu müssen, ohne zu wissen, wohin die Reise gehen soll. In dieser Situation muss gezwunge-

nermassen abgebremst werden, wodurch wiederum die Gefahr steigt, von hinten angefahren zu werden. Der Bau einiger weniger auch halboffener Galerien würde dieses Problem entschärfen respektive lösen. Die von der Regierung bis heute ergriffenen Massnahmen haben sicherlich zur Sicherheit beigetragen, müssen aber als noch ungenügend qualifiziert werden. Im Rahmen des nächsten Jahres anstehenden Strassenprogrammes 2013/2016 werden zu diesem Thema - deshalb sollte die Regierung nicht bereits gehandelt haben, entsprechende Anträge zu stellen sein.

Regierungsrat Engler: Auch mich schmerzt es sehr, dass Rodolfo Plozza nicht mehr unter uns ist und so überraschend versterben musste. Ich kann Ihnen versichern, dass das Tiefbauamt, das Departement – also ich und auch die Regierung insgesamt – die Anliegen und die Bedürfnisse ernst nehmen, die im Zusammenhang mit der Erreichbarkeit der Val Poschiavo sich stellen. Und es ist das Erbe von Rodolfo Plozza, dass wir im Jahre 2007 mit ihm zusammen und mit den Verantwortlichen der Region auf dem Berninapass uns geeinigt haben, in einer ersten Phase ein Massnahmenpaket zu schnüren, welches sofort umgesetzt werden soll und die Wintersicherheit verbessern würde. Dieses Massnahmenpaket mit verschiedenen Teilprojekten wurde in der Zwischenzeit in Angriff genommen und seit 2007 sind auf einem ganz kurzen Stück 3,5 Millionen Franken investiert worden, zuletzt auch für künstliche Lawinsensprenganlagen, die aus Distanz auch betrieben werden können. Wir haben im Moment einfach noch nicht die Erfahrung aus diesen Massnahmen, welche Wirkung mit diesen Massnahmen verbunden sind. Das Konzept als solches war modular aufgebaut und wie gesagt, am Schluss sollte das notwendig sein und auch die Wirkung damit verbunden sein, auch mit dem Bau einer Galerie oder auch von zwei Galerien auf dem Hospiz zu einem Abschluss kommen. Also ich kann Ihnen – ich bin dann nicht mehr im Amt – versichern, dass auch in Zukunft das Thema sehr ernst genommen wird, dass man genau beobachten wird, was für Wirkungen sind mit den jetzt getroffenen Massnahmen eingetreten, welche Erwartungen konnten nicht erfüllt werden, und wenn tatsächlich die Schliessstage reduziert werden könnten durch zusätzliche Massnahmen wie Galerien, so wird auch das ein Thema des nächsten Strassenbauprogramms sein müssen. Allerdings bringt mich Grossrat Della Vedova auf eine gute Idee und ich sehe da neben mir Finanzdirektor und Verwaltungsrat der REpower, auch wenn die REpower so darauf angewiesen sein wird, zur Realisierung des Jahrhundertprojekts auf dem Bernina Hospiz auf eine jederzeit sicher erreichbare Strasse, dann müssten wir vielleicht miteinander schauen, ob da etwas drin liegt, auch von Seiten der REpower, um ganz schnell eine Verbesserung dieser Situation zu erreichen.

Anfrage Michel betreffend Tageskarte "Gemeinde" als Fahrausweis für die Randregionen erhalten (Wortlaut Aprilprotokoll 2010, S. 466)

Antwort der Regierung

Die Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs haben per 12. Dezember 2010 verschiedene Tarifmassnahmen beschlossen. Dabei sollen unter anderem die Preise der Gemeinde-Tageskarten stark erhöht und die Gültigkeitsdauer eingeschränkt werden. Diese Tageskarten wären von Montag bis Freitag nur noch ab 9 Uhr gültig. Die beschlossene Preiserhöhung ist zwar für die Regierung nachvollziehbar, die Einschränkung der Gültigkeit würde sich aber für peripher gelegene Regionen sehr nachteilig auswirken. Die Verkehrsmittelwahl würde dadurch wohl vermehrt zu Gunsten des Individualverkehrs ausfallen. Beispielsweise wäre Bern mit einer Tageskarte "Gemeinde" ab Chur frühestens um 11.29 Uhr erreichbar, ab St. Moritz gar erst um 13.29 Uhr. In der Gegenrichtung würde man die peripheren Regionen ebenfalls spät erreichen, wodurch zum Beispiel Tagesausflüge nach Graubünden mit dem öffentlichen Verkehr an Attraktivität verlieren würden. Die Attraktivität der Gemeinde-Tageskarten würde dadurch massiv reduziert. Als Folge davon dürfte der Verkauf solcher Tageskarten stark zurückgehen, weil die Gemeinden nicht auf unattraktiven Angeboten sitzen bleiben möchten, tragen diese doch das Verkaufsrisiko alleine.

Seit Bekanntgabe der neuen Preise sowie der Einschränkung der Gültigkeitsdauer sind bereits verschiedene Gemeinden sowie der schweizerische Gemeinde- als auch der Städteverband in dieser Angelegenheit an das zuständige Tarifgremium gelangt (Verband öffentlicher Verkehr (VöV) / Kommission Personenverkehr). Ebenfalls noch offen ist die Stellungnahme des Preisüberwachers zu diesen Tarifmassnahmen.

Kantonseitig hat sich das zuständige Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement bereits vor Einreichung dieser Anfrage mit dem Thema befasst und dem VöV ein Gesuch unterbreitet, zumindest die zeitliche Einschränkung fallen zu lassen oder eine Preisdifferenzierung zu prüfen (höhere Preise Montag – Freitag). In seiner Antwort hat der VöV in Aussicht gestellt, zusammen mit dem Gemeinde- und Städteverband nach Lösungen zu suchen.

Somit können die konkreten Fragen wie folgt beantwortet werden:

- 1) Die Regierung teilt die in der Anfrage formulierte Auffassung.
- 2) Die Möglichkeiten der Einflussnahme der Regierung sind beschränkt, da die Tarifhoheit formell bei den Transportunternehmungen liegt. Je nach Ausgang der Verhandlungen mit dem VöV ist auch eine Zusammenarbeit im Rahmen der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) sinnvoll.
- 3) Die Regierung unterstützt die Gemeinden im Rahmen ihrer Möglichkeiten. Allerdings erachtet sie einen tariflichen Alleingang der bündnerischen öV-Unternehmungen als wenig praktikabel und sinnvoll.

Michel (Davos Monstein): Die Gemeindetageskarten werden dank diversen Interventionen zeitlich jetzt eben

nicht eingeschränkt. Zugegeben: Regierungsrat Stefan Engler mit seinem Departement ist schon aktiv geworden bevor die Anfrage gestartet wurde. Es handelt sich also nicht um einen vorauseilenden Gehorsam auf meine Anfrage. Aber, das Resultat stimmt und ich bin zufrieden.

Standespräsidentin Bucher-Brini: Danke. Dann komme ich zum Schluss und zuerst zu einer ganz wichtigen Information: Im Anschluss an den Apéro, der jetzt gleich draussen serviert wird, findet eine halbe Stunde später, das heisst um viertel vor sechs die Chorprobe des Grossrats-Chor im Dachgeschoss statt. Der Grossrat-Chor, der setzt sich zusammen aus den Leuten aus diesem Rate, die singfreudig sind und ich bitte auch alle Neuen, daran teilzunehmen, denn es ist eine wunderbare Institution, um über die Parteigrenzen hinaus sich besser kennenzulernen. Im Moment steht er noch unter der Leitung von alt Grossrat Martin Butzerin. Ich kann Ihnen dieses Singen wärmstens empfehlen.

Es ist eingegangen eine Anfrage betreffend den vielen nicht mehr gebrauchten Bauten in den landwirtschaftlichen Zonen von der Freien Fraktion. Ich schliesse die Sitzung und wünsche einen guten Abend.

Schluss der Sitzung: 17.15 Uhr

Es ist folgender Vorstoss eingegangen:

- Fraktionsanfrage Freie Fraktion betreffend den vielen nicht mehr gebrauchten Bauten in der landwirtschaftlichen Zone

Für die Genehmigung des Protokolls
durch die Redaktionskommission:

Die Standespräsidentin: Christina Bucher-Brini

Der Protokollführer: Domenic Gross