

Wortlautprotokoll des Grossen Rats des Kantons Graubünden

Montag, 22. April 2024 Eröffnungssitzung

Vorsitz:	Standespräsident Franz Sepp Caluori
Protokollführer:	Patrick Barandun
Präsenz:	anwesend 120 Mitglieder entschuldigt: -
Sitzungsbeginn:	14.00 Uhr

Eröffnungsansprache des Standespräsidenten

Standespräsident Caluori: In der letzten Eröffnungsansprache in der Februarsession 2024 habe ich mit Ihnen in die Zukunft unseres Kantons geschaut. Heute möchte ich Ihnen etwas Spannendes aus der Vergangenheit unseres Kantons, nämlich über die Entstehung unseres Kantons, berichten. Ich habe mich dabei von den Historikern Reto Weiss und Florian Hitz unterstützen lassen. Graubünden feiert in diesem Jahr ein historisches Jubiläum: 500 Jahre Freistaat der Drei Bünde. Aus aktuellem Anlass nehme ich in meiner Ansprache Bezug auf das Bündnis, welches sich bis heute auf das Leben aller Bündnerinnen und Bündner auswirkt und veranschaulicht, dass Freiheit im Sinne von Selbstverwaltung und politischer Mitbestimmung in Graubünden eine jahrhundertealte Tradition hat. Lassen Sie mich eine Episode aus der Bündner Vergangenheit erzählen.

Im 18. Jahrhundert verbreiteten sich die Ideen der Aufklärung in Europa und in der Schweiz. Der Philosoph Immanuel Kant hatte als aufklärerischen Leitspruch geprägt: «Habe Mut, dich deines Verstandes zu bedienen.» Habe Mut, dich deines Verstandes zu bedienen, statt, so darf man ergänzen, sich ausschliesslich auf überlieferte Bücherweisheiten zu stützen und Warnweisungen oder Anweisungen der Autoritäten ohne weiteres Nachdenken zu befolgen. Besonders dort, wo im 18. Jahrhundert auch ein wirtschaftlicher Aufschwung zu verzeichnen war, führte der Mut, sich seines Verstandes zu bedienen, viele Bürger dazu, vermehrte politische Teilhabe zu fordern. Wenn Sie den Staat schon mitfinanzieren sollten, dann wollten sie auch mitbestimmen. In bündiger Form wurde der Gedanke in den amerikanischen Kolonien gegenüber der englischen Krone so formuliert: «No taxation without representation», also keine Besteuerung ohne Vertretung in parlamentarischen Gremien, in denen über die Verwendung dieser Steuergelder entschieden wurde.

Aber bleiben wir in der Schweiz. Schauen wir nach Zürich. Im alten Zürcher Stadtstaat beherrschte das städtische Zunftregiment mit dem kleinen Rat an der Spitze das umliegende Kantonsgebiet als Untertanengebiet. Nur

die städtischen männlichen Bürger hatten über die Zunftmitgliedschaft Einfluss auf das Regiment. Die ländlichen Untertanen nicht. Es war so, wie wenn heute der Stadtrat von Zürich gleichzeitig auch der Zürcher Regierungsrat wäre und das Zürcher Stadtparlament auch der Kantonsrat. Besonders in den Gebieten entlang des Zürichsees entwickelte sich nun im 18. Jahrhundert eine selbstbewusste Schicht von Unternehmern und Kaufleuten, vorwiegend im Bereich der Textilwirtschaft. Ihre Forderungen nach politischer und wirtschaftlicher Gleichstellung der Landbevölkerung mit der Stadt mündeten in das sogenannte Stäfer Memorial 1794. Wichtig war den Autoren aus Stäfa unter anderem die Abschaffung des Zunftzwangs, der viele wirtschaftliche Tätigkeitsfelder für die Stadtbürger reservierte und die Ablösbarkeit der Feudallasten auf Grund und Boden. Auch forderten sie den Erlass einer Verfassung nach französischem Vorbild.

Das Stäfer Memorial stiess in der Landbevölkerung auf grosses Interesse und wurde in Abschriften verbreitet. Noch bevor es bei der Regierung als Petition eingereicht werden konnte, erhielt diese Kenntnis davon und reagierte drastisch. Sie bemühte sich, sämtliche Abschriften einzuziehen, liess Stäfa militärisch besetzen und verurteilte die Anführer zu harten Strafen, zu lebenslanger Haft oder hohen Bussen. Zwei Beteiligten an der Stäfer Unternehmung gelang es, nach Graubünden zu fliehen und um Asyl als politisch Verfolgte zu bitten: Kaspar Billeter und Heinrich Wädenschweiler.

Graubünden war eine andere Welt als Zürich. Hier gab es keine Hauptstadt, die ihr Umland beherrschte. Die Gerichtsgemeinden waren seit Jahrhunderten gewohnt, ihre Geschäfte weitgehend selbständig zu erledigen. Seit dem Zusammenschluss der Drei Bünde im Jahr 1524 trafen sich ihre Abgeordneten aber immerhin regelmässig an einem oder zwei Bundstagen pro Jahr, um gemeinsame Themen, vor allem die Verwaltung des Veltliner Untertanengebiets oder die Verpachtung der Zölle, zu besprechen. Hier stimmten sie auch ihre Aussenpolitik ab. Entschieden wurde an den Bundstagen aber kaum etwas abschliessend. Alle Beschlüsse unterstanden dem Referendum der Gerichtsgemeinden. Eine eigentliche

gesamtbündnerische Regierung existierte nicht. Die drei Häupte des Grauen Bundes, des Gotteshausbundes und des Zehn-Gerichte-Bundes erledigten lediglich die laufenden Geschäfte, dienten als Ansprechpartner für die auswärtigen Mächte und bereiteten die Bundstage vor. Mit dem eidgenössischen Staatenbund war Graubünden vor 1799 nur lose als zugewandter Ort verbunden. Graubünden war ein souveräner Freistaat beziehungsweise eine Republik, denn nichts anderes als Republik bedeutet Freistaat, ein Staat ohne monarchischen Herrscher.

Nun trafen also die zwei Flüchtlinge ein und praktisch gleichzeitig ein Auslieferungsgesuch der Zürcher Regierung. Es handelte sich um eine diplomatisch heikle Angelegenheit. Wie reagierte man in Graubünden? Kurz zusammengefasst ging die Geschichte so weiter: Die beiden Stäfner Flüchtlinge wurden vorerst in Tamins festgehalten. Gleichzeitig wurde die Frage der Auslieferung auf sämtliche 56 Gemeinden ausgeschrieben. Beigelegt wurde dem Ausschreiben ein von den beiden Flüchtlingen verfasstes Wort an die freien Bündner, indem sie ihre Position und die Ideen des Stäfner Memorials vorstellen konnten, Ideen, die doch die Zürcher Obrigkeit mit aller Macht aus der Welt schaffen wollte. Die Gemeinden sollten sich ein Bild machen können, was denn das Verbrechen der beiden Flüchtlinge gewesen war, und ich nehme an, dass die Schreiben an die freien Bündner in der Folge in den Gemeindeversammlungen verlesen wurde. Man darf sicher sein, dass die Schrift in vielen Bündner Gemeinden auf Verständnis und Sympathie stiess.

Gut vorstellen kann man sich die Empörung der Zürcher Regierung, als sie erfuhr, wie die Bündner das Geschäft behandelten. Und wie immer im Freistaat konnten die Gemeinden nicht einfach nur Ja oder Nein zur Auslieferung von Billeter und Wädenschweiler sagen, sondern weitere Vorschläge und Bemerkungen machen. Beim altbündnerischen Referendum handelte es sich eigentlich eher um Vernehmlassungen als um Abstimmungen. Bekanntlich ist die Auswertung von Vernehmlassungen ein schwieriges Geschäft, und so zog sich die Auslieferung von Billeter und Wädenschweiler dahin, zumal einige Gemeinden eine eidgenössische Vermittlung vorgeschlagen hatten, was zu einem nochmaligen Ausschreiben in der Sache führte.

Bevor das Auslieferungsgeschäft zu einem Abschluss gekommen wäre, gelang es Billeter und Wädenschweiler, aus ihrem wohl eher behelfsmässigen Gefängnislokal zu entkommen, womit die Sache klang und sang- und klanglos endete und als erledigt betrachtet wurde. Die diplomatischen Beziehungen zwischen Graubünden und Zürich aber hatten einen absoluten Tiefpunkt erreicht und schliefen für einige Jahre gänzlich ein.

Wieso erzähle ich Ihnen diese Geschichte? Wie Sie wahrscheinlich wissen, feiern wir dieses Jahr 500 Jahre Freistaat Graubünden, weil sich im Jahr 1524 erstmals die in den drei Bünden organisierten Gerichtsgemeinden gemeinschaftlich zusammengeschlossen hatten und so den Grundstein zu einem selbständigen republikanischen Staatswesen legten. Die Geschichte zeigt anschaulich, dass Freiheit im Sinne von Selbstverwaltung und politische Mitbestimmung in Graubünden eine jahrhundertalte Tradition hat. Allerdings handelt es sich um eine kol-

lektive Freiheit. Am besten stellt man sich die Gemeinden als Genossenschaften vor, in denen die Mehrheit entschied und weitgehend unbehelligt von oberen Staatsebenen tatsächlich entscheiden konnte. Auf dieser traditionellen Grundlage ruht das grosse Bündner Verständnis für das Prinzip der Subsidiarität und das Hochhalten der Gemeindeautonomien. Die dadurch geprägte politische Kultur entspricht ideal der starken räumlichen Kammerung und der kulturellen Vielfalt unseres Kantons.

Nicht sehr ausgeprägt waren im Freistaat hingegen die individuellen Rechte, die im heutigen Staatsverständnis das notwendige Korrektiv zu einer allenfalls drohenden Diktatur der Mehrheit sind. So war der Umgang mit den Nichtbürgerinnen und Nichtbürgern in den Gemeinden aus heutiger Sicht recht ruppig. Und dass die rückblickend unglaublich kleine Gemeinschaft einer Gerichtsgemeinde von vielleicht weniger als 100 Männern über das Instrument der Blutgerichtsbarkeit verfügte, also Todesurteile fällen konnte, trug dazu bei, dass in Graubünden besonders viele Menschen als Hexerinnen oder Hexer verurteilt wurden. Individuelle Rechte sind also in Graubünden eher wertloses ausländisches Importgut als Eigengewächs.

Die Geschichte der beiden Stäfner Flüchtlinge illustriert noch etwas anderes, nämlich die aufwändige Entscheidungsfindung im Freistaat, die eben häufig zu Nicht-Entscheiden führte. Manchmal, wie im vorliegenden Auslieferungsfall, erledigen sich ja Geschäfte tatsächlich von selbst, wenn man sie nur lange genug liegen lässt. Aber in anderen Fällen war die Geschichte des Freistaats die notorische Schwierigkeit, zu klaren Haltungen zu finden, gravierend. Eines der prominenten Beispiele ist der Verlust des Veltlins anno 1797, als das Bündner System nicht fähig war, rechtzeitig und adäquat auf die Veltliner Beschwerden und die Vorschläge Napoleons zu reagieren.

Mit der Mediationsverfassung 1803 wurde Graubünden bekanntlich ein Teil des eidgenössischen Staatenbundes. Erst mit dieser Verfassung begann schrittweise der Aufbau eines modernen Staatswesens, wie wir es kennen. Klugerweise erinnern die neuen Institutionen aber vorerst noch stark an die freistaatlichen Einrichtungen. Das neu eingerichtete Parlament, Grosser Rat genannt, setzte sich zu Beginn, genau wie bisher der Bundestag, aus 65 Gemeindeabgeordneten zusammen. Das Referendum bestand weiterhin, aber nur mehr für eigene Gesetze und es handelte sich nun um Abstimmungen und nicht mehr um Vernehmlassungen, d. h., die Gemeinden mussten Ja oder Nein antworten. So entwickelte sich ein weitaus handlungs- und entscheidungsfähigeres Parlament als dies der Bundstag im Freistaat dargestellt hatte. Entsprechend ist denn die Verantwortung, die wir heutigen Parlamentarier tragen, weitaus grösser als diejenige der damaligen Ratsboten. Eine entscheidende Einschränkung erfuhr die Macht der Gerichtsgemeinden nochmals mit der Verfassung von 1854, nach der nicht mehr das Mehr der Gemeinden, sondern das Volksmehr entschied. Nun war es möglich, auf kantonaler Ebene gesetzliche Änderungen auch gegen den Willen einer Mehrheit der Gemeinden einzuführen. Ich gehe davon aus, dass die meisten unter Ihnen dies auch heute noch richtig finden und

sich eine Rückkehr zu den alten Verhältnissen nicht vorstellen wollen.

Grundsätzlich unterschreiben wahrscheinlich alle Anwesenden hier im Saal den Leitsatz: So subsidiär und föderal wie möglich, so zentral wie nur nötig. Was er aber in der Anwendung bedeutet und was auf welcher Staatsebene geregelt werden muss, darüber werden wir weiterhin in einem produktiven Sinne diskutieren und auch streiten. Zu Zeiten des Bundsbrieves von 1524 entschieden die Gerichtsgemeinden und die am Bund beteiligten Herren, einen Teil ihrer Souveränität – am wichtigsten: das Recht Krieg zu erklären – an die Einrichtungen des Freistaats abzutreten, um ihr längerfristiges Bestehen abzusichern. 1848 entschied der Grosse Rat Graubündens einstimmig, der Umwandlung des lockeren Staatenbundes in einen Schweizerischen Bundesstaat mit der Schaffung eines gemeinsamen Marktes zuzustimmen. Auch wenn in der folgenden Zeit die Enttäuschungen nicht ausblieben, war der Entscheid wohl richtig.

Heute stehen wir vor Problemen und Herausforderungen wie dem Klimawandel oder der digitalen Transformation, die mit Sicherheit nicht auf nationaler Ebene alleine zu lösen sind. Wieder stehen wir vor der Herausforderung, wie weit wir uns auf übernationale Einrichtungen einlassen sollen. Die Grundfrage des 500-Jahr-Jubiläums stellt sich eben immer wieder neu: Wieviel Souveränität muss eine staatliche Einheit abgeben, um souverän bleiben zu können? Gelegenheiten zur Erörterung der Fragen, die 500 Jahre Geschichte aufwerfen, bieten sich sicherlich immer wieder an den zahlreichen Veranstaltungen und Events, die zum Jubiläum geplant sind. Ich darf Sie dazu auf den vorliegenden Flyer, auf die Webseite 500.gr.ch und das jüngst erschienene Jubiläumsheft der Terra Grischuna, 500 Jahre Freistaat der Drei Bünde, aufmerksam machen. Passend zur Bündner Tradition werden die Feierlichkeiten nicht top down verordnet und organisiert, sondern bottom up verwirklicht. Die Jubiläumsaktivitäten werden zwar kantonal koordiniert. Die meisten, insbesondere die «Bundstage» mit ihren Volksfesten, entspringen aber lokalen, kleinregionalen oder regionalen Initiativen.

Hiermit erkläre ich die Aprilsession 2024 für eröffnet.

Vereidigung erstmals anwesender Stellvertreterinnen und Stellvertreter

Standespräsident Caluori: Wir kommen nun zur Vereidigung erstmals anwesender Stellvertreterinnen und Stellvertreter in der Aprilsession 2024. Bevor wir aber zu den Vereidigungen schreiten, möchte ich die beiden neuen Mitglieder des Grossen Rats in unseren Reihen herzlich begrüßen.

Es sind dies Grossrat Pascal Pajic, der für Andri Perl nachgerückt ist, sowie Grossrat Gian Andrea Haltiner, der den Sitz von Ursin Widmer übernommen hat. Ich wünsche Euch viel Erfolg im neuen Amt.

Nun kommen wir zu den Vereidigungen. Dazu bitte ich die Grossratsstellvertreterin und die Stellvertreter, welche heute erstmals in dieser Legislatur im Rat Einsitz nehmen, nach vorne zu kommen. Es sind dies Frau

Grossratsstellvertreterin Elisabeth Sigron sowie die Herren Grossratsstellvertreter Daniel Derungs, Matthias Hermann, Nando Cathomas, Sie dürfen hier nach vorne kommen. Peter Hartmann, Reto Peter, Hans Martin Meuli, Auro Lunghi, Roman Federspiel, Andriu Franzstg Decurtins und Cla Davaz.

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, werte Mitglieder der Regierung, geschätzte Anwesende auf der Tribüne, darf ich Sie bitten, aufzustehen? Ich lese Ihnen zuerst die Formel des Eids vor und danach diejenige des Gelübdes. Die Formel des Eids lautet: «Sie als gewählte Mitglieder des Grossen Rats schwören zu Gott, alle Pflichten Ihres Amtes nach bestem Wissen und Gewissen zu erfüllen.» «Vus sco commembras elegidas o commembers elegids dal cussegl grond engirais avant Dieu d'ademplir tut las obligaziuns da Voss uffizi tenor meglier savair e pudair.» «Lei eletto quale membro del Gran Consiglio giura innanzi a Dio di adempiere tutti i doveri del suo ufficio secondo scienza e coscienza.» Und die Formel des Gelübdes lautet: «Sie als gewählte Mitglieder des Grossen Rats geloben, alle Pflichten Ihres Amtes nach bestem Wissen und Gewissen zu erfüllen.» «Vus sco commembras elegidas o commembers elegids dal cussegl grond empermettais d'ademplir tut las obligaziuns da Voss uffizi tenor meglier savair e pudair.» «Lei eletto quale membro del Gran Consiglio pro-mette di adempiere tutti i doveri del suo ufficio secondo scienza e coscienza.» Der Eid wird durch das Nachsprechen der Worte «Ich schwöre es», «Jau engir» «Lo giuro» geleistet und das Gelübde durch die Worte «Ich gelobe es», «Jau empermet», «Lo prometto». Darf ich Sie bitten, zu schwören oder zu geloben?

Die zu vereidigenden Ratsmitglieder legen den Eid oder das Gelübde ab.

Standespräsident Caluori: Vielen Dank. Sie dürfen wieder Platz nehmen.

Informationen des Standespräsidenten

Standespräsident Caluori: Bevor wir nun mit der Traktandenliste anfangen, habe ich Ihnen hier noch ein paar Informationen. Als Erstes möchte ich die drei Schulklassen auf der Tribüne herzlich begrüßen. Benvenuti alle classi di Poschiavo, di Prada, di Brusio e alle maestre Veronica Bruga, Sandro Plozza, Luca Crameri qui a Coira al Gran Consiglio. Herzlich willkommen.

Dann haben anfangs März 2024 einige Grossrätinnen und Grossräte an den Ostschweizer Parlamentarierskirennen mitgemacht. Das Bündner Team war das erste Mal auf dem ersten Platz. Gratulieren möchte ich den Damen, Kategorie Damen, Luana Bergamin für den ersten Platz. *Applaus.* Dann möchte ich ebenfalls, bei den Herren 1 ab Jahrgang 1975, Reto Lehner für den ersten Platz gratulieren. *Applaus.* Dann möchte ich ebenfalls den anderen zwei Teilnehmern mit dem dritten Rang bei den Herren 2, Walter Grass und auf dem neunten Platz Martin Berthod, gratulieren. Sie mussten sich

mit 52 Teilnehmenden messen. Auch das ein hervorragendes Resultat. Herzliche Gratulation. *Applaus.*

Und nun komme ich noch kurz oder nicht so kurz auf die Februarsession 2024 zurück, genauer gesagt zum Auftrag von Grossrätin Rosanna Spagnolatti. Die Verlängerung der Session und die klare Überweisung des Auftrags mit 100 zu 0 Stimmen an die Regierung hat sich mehr als gelohnt, denn schon in der Woche darauf haben sich die Vertreter der Gemeinde des Calancats und die Vertreter des Kantons, des Tiefbauamtes, zusammengesetzt und haben zusammen Sofortmassnahmen getroffen. Zudem wurde auch das weitere Vorgehen dieser Sache besprochen. Ich möchte Ihnen, liebe Grossrätinnen und auch der Regierung danken, dass Sie sich alle so schnell und effizient dieses grossen Problems des Calancatales angenommen haben. So muss Politik sein. Ich möchte Ihnen hierzu einen Brief aller Gemeinden des Calancatales, der an mich und den Grossen Rat gerichtet ist, nicht vorenthalten: «*Stimato Presidente del Gran Consiglio Franz Sepp Caluori, Stimati Granconsiglieri del Gran Consiglio, a nome della popolazione della Calanca, desideriamo esprimere il nostro profondo ringraziamento a Lei e a tutto il Gran Consiglio per la recente decisione presa a favore della nostra Valle. L'impegno e l'attenzione che avete dimostrato nei confronti delle zone periferiche come la nostra sono stati di fondamentale importanza per noi. La decisione unanime presa dal Gran Consiglio di sostenere l'incarico della nostra Granconsigliera Rosanna Spagnolatti ha portato una grande gioia e un profondo senso di orgoglio nella nostra comunità. Siamo stati onorati e grati nel vedere che nella vostra sessione avete riconosciuto l'importanza di garantire la sicurezza e il benessere anche nelle zone di periferia. La vostra decisione ha dato un forte segnale che le zone periferiche come la Calanca devono essere prese in considerazione e non penalizzate. Ci avete resi ancora più fieri di appartenere al nostro amato Cantone, un luogo dove si presta attenzione alle esigenze delle regioni periferiche. Desideriamo ringraziare Lei e tutti i suoi colleghi Granconsiglieri che hanno sostenuto la nostra Valle Calanca. Apprezziamo il vostro impegno nel garantire un trattamento equo per tutte le comunità e nel considerare l'importanza delle regioni periferiche nel contesto del nostro Cantone. Siamo consapevoli delle sfide che il Gran Consiglio affronta quotidianamente e del vostro impegno nel prendere decisioni che riflettano il meglio degli interessi della nostra comunità. Con il vostro sostegno, la Calanca può guardare al futuro con maggiore fiducia e speranza. Ancora una volta, vi ringraziamo dal profondo dei nostri cuori per aver dimostrato il vostro sostegno e la vostra dedizione alla nostra regione. Siamo grati per il vostro lavoro instancabile nell'interesse della nostra comunità e ci sentiamo privilegiati ad essere rappresentati da un Gran Consiglio così premuroso e sensibile. Con la massima gratitudine e stima, a nome della popolazione della Valle Calanca: Comune di Rossa, il Sindaco Graziano Zanardi; Comune di Buseno, il Sindaco Romolo Giulietti; Comune di Santa Maria, il Sindaco Francesco Bogana; Comune di Calanca, la Sindaca Dorothea Rignonalli e Comune di Castaneda, il Sindaco Attilio Savioni.*»

Neubau Zivilschutz-Ausbildungszentrum Meiersboda, Churwalden (Botschaften Heft Nr. 6/2023-2024, S. 603)

Standespräsident Caluori: Gemäss Traktandenliste kommen wir nun zum ersten Geschäft, zum Neubau Zivilschutz-Ausbildungszentrum Meiersboda Churwalden. Dieses Geschäft wird von Regierungsrätin Carmelia Maissen bestritten. Ich gebe zum Eintreten Frau Grossrätin Sandra Maissen als Kommissionspräsidentin das Wort. Sie haben das Wort.

Eintreten

Antrag Kommission und Regierung
Eintreten

Maissen; Kommissionspräsidentin: Sie halten die rote Baubotschaft zum Neubau Zivilschutz-Ausbildungszentrum Meiersboda in Churwalden in Ihren Händen, welche mit rund 30 Seiten recht schlank daherkommt. Mit dieser Vorlage wird Ihnen ein Ersatzneubau für das kantonale Ausbildungszentrum für den Zivilschutz beantragt. Das bestehende Schul- und Unterkunftsgebäude ist rund 50-jährig und in einem, ich zitiere aus der Zusammenfassung der Botschaft auf Seite 603, «sehr schlechten Zustand und muss zwingend ertüchtigt werden.» Die vorberatende Kommission konnte sich davon überzeugen, dass im konkreten Fall ein Ersatzneubau gegenüber einer umfassenden Instandsetzung deutlich vorteilhafter und nachhaltiger ist. Dies einerseits wegen dem schlechten baulichen Zustand und der abgelaufenen Lebensdauer der Bauteile und andererseits wegen den veränderten Standards und energetisch erhöhten Anforderungen. Auch die Nutzungsanforderungen haben sich über die Jahre verändert und verlangen nach Betriebsabläufen, die einen zeitgemässen Unterricht ermöglichen. Es geht also um eine neue, zukunftsorientierte und flexibel nutzbare Ausbildungsstätte für rund 2400 Angehörige des Zivilschutzes, welche jährlich rund 10 000 Einsatztage leisten. Ziel ist es, bei Katastrophen und Schadensereignissen nicht nur einsatzbereit zu sein, sondern auch die Durchhaltefähigkeit zu gewährleisten. Und nicht nur das. Das Ausbildungszentrum Meiersboda dient auch als Logistikbasis, Ausbildungsstätte für Partner und Einsatz- und Führungsstandort für den kantonalen Krisenstab. Einige von Ihnen kennen das Zivilschutz-Ausbildungszentrum sicher auch von Ihrer Tätigkeit in den kommunalen Krisenstäben. Aus dem im Dezember 2022 ausgeschriebenen Planungswettbewerb ging das Projekt ZicZAC unter der Federführung des Architektenteams atelier tsu aus Chur und studiospazio/bersa aus Zürich als Sieger hervor. Besonders erfreulich ist, dass sich ein einfacher und kompakter Solitärbau in Holzbauweise, natürlichen Baumaterialien, durchgesetzt hat, welche einheimische Rohstoffe problemlos zulässt. Das Raumprogramm beinhaltet zehn Arbeitsplätze und ist neben der Aus- und Weiterbildung auch auf Beherbergung und Gastronomie ausgerichtet. In der Kommission war unbestritten, dass der zeitgemässe Neubau die erforderliche

Ausstattung und Nutzungsflexibilität bietet und einen effizienten Betrieb gewährleistet.

Das Neubauprojekt überzeugt durch eine hohe Funktionalität und sämtliche Belange der Infrastruktur erfüllen die Kriterien der Nachhaltigkeit. Die Heizung mit Erdsonden und die Wärmepumpe sind zusätzlich auf das benachbarte Asyleraufnahmезentrum ausgelegt. Das neue Ausbildungszentrum Meiersboda ersetzt das bestehende Ausbildungsgebäude und ist Teil der bereits bestehenden umfangreichen Zivilschutzinfrastruktur, wozu auch die moderne, im Oktober 2022 fertiggestellte Übungsaussenanlage gehört.

Es befindet sich nach wie vor an idealem Standort in Stadtnähe. Zu Ihrer Orientierung finden Sie einen Übersichtsplan des Areals Meiersboda auf Seite 614 der Botschaft. Die Investitionskosten für den Ersatzneubau des Zivilschutzausbildungszentrums mit einer Hauptnutzfläche von rund 3300 Quadratmetern belaufen sich auf brutto 18,95 Millionen Franken. Dies entspricht dem Kostenstand gemäss Schweizer Baupreisindex vom April 2023. So freue ich mich auf die Debatte, in welcher Sie allfällig offene Fragen stellen und Bemerkungen in die Beratung einbringen sollen. Wir haben dies in der Kommission getan, und ich kann es vorwegnehmen: Uns wurden schlüssige Antworten von den zuständigen Amtsstellen geliefert. In diesem Sinne hoffe ich auf ein unbestrittenes Eintreten, wie dies bereits in der Kommission beschlossen worden ist. Die Vorberatungskommission beantragt Ihnen, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, einstimmig auf die Vorlage einzutreten und dieser zuzustimmen.

Standespräsident Caluori: Gibt es weitere Wortmeldungen aus der Kommission? Grossrat Gredig, Sie haben das Wort.

Gredig: Die Kommissionspräsidentin hat die wichtigsten Aspekte bereits erwähnt. Der Zivilschutz erfüllt wichtige Aufgaben in unserem Kanton. Das aktuelle Ausbildungszentrum ist nicht mehr tauglich und ein Neubau ist wesentlich zweckmässiger als eine Renovation. Zudem ist das vorliegende Projekt wegweisend und hat Vorbildcharakter auf dem Weg zu Netto-Null beim kantonalen Gebäudepark. Kurz: Wir brauchen dieses Projekt. Und doch noch ein paar persönliche Worte dazu. Vor einigen Jahren, als ich frisch zum ABC-Spürer im Bündner Zivilschutz ausgebildet worden bin, hätte ich hier vermutlich noch ein bisschen anders gesprochen und hätte gefragt: Braucht es diesen Zivilschutz wirklich? Ein bisschen Atomkrieg üben und das mit völlig veralteter Ausrüstung. Das können wir doch gleich bleiben lassen. Ich habe aber mein Urteil revidiert. Ich habe es wirklich revidiert, und zwar nicht nur, weil ich in der Zwischenzeit einige Jahre im Kanton Zürich Dienst leisten konnte und gesehen habe, wie gut unser Zivilschutz dem gegenüber aufgestellt ist. Nein. Ich habe gesehen, dass beim Bündner Zivilschutz wirklich gute Arbeit geleistet wird. Es wurden in den letzten Jahren verschiedentlich sehr wichtige Einsätze geleistet bei Naturgefahren oder auch während der Pandemie. Und leider: Die weltpolitische Lage ändert sich derzeit nicht unbedingt zum Guten. Ich glaube, man muss kein Schwarzmaler oder keine

Schwarzmalerin sein um zu sagen: Es wird wieder wahrscheinlicher, dass Ernstfälle in den nächsten Jahren eintreten werden, sei es nun Naturgefahren aufgrund des fortschreitenden Klimawandels oder seien es kriegerische Auseinandersetzungen in Europa.

Wir tun also gut daran, unseren Bündner Zivilschutz weiter zu stärken. Und dazu gehört nun mal ein modernes Ausbildungszentrum dazu. Bedenken Sie: Dieses Zivilschutz-Ausbildungszentrum, davon profitieren nebst dem Zivilschutz auch zahlreiche weitere Partnerorganisationen. Sei es für die Ausbildung der Gemeindeführungsstäbe, der regionalen Naturgefahrenbeauftragten oder beispielsweise Rettungshunden. Kurz: Sagen Sie Ja zu diesem wegweisenden Projekt.

Kasper: Ich habe einen Wunsch und bin mir bewusst, dass hier drinnen in der Regel Anträge und Fragen, weniger Wünsche, eingebracht werden. Vorweg: Ich unterstütze die Ausführungen von Kommissionspräsidentin Maissen auf der ganzen Linie. Zum Projektwettbewerb: Wie auf Seite 618 beschrieben, wurde ein einstufiges, offenes Projektwettbewerbsverfahren anonym durchgeführt. Das Beurteilungsgremium entschied sich für das Projekt ZicZAC. Die Federführung bei diesem Projekt hat ein Architektenteam aus Graubünden. Es freut mich sehr, dass dieser Auftrag an eine Bündner Unternehmung vergeben werden konnte. Die Visualisierungsbilder zeigen, wie offen leicht und gut natürlich belichtete Innenräume daher kommen. Die gebrochenen Fassaden aus Holz wirken sehr einladend. Zusammengefasst entsteht in Meiersboden ein wirklich schönes Gebäude.

Arbeitsvergaben an Unternehmungen und Handwerker: Die Arbeitsvergaben hängen in direkter Zusammenhang mit den Ausschreibungen in der Submission. Immer mehr werden beim Kanton verschiedene Arbeitsgattungen in eine Ausschreibung zusammengefasst und dann gesamtheitlich vergeben. Im Strassenbau, um ein Beispiel zu nennen, Baumeister arbeiten inklusive Belagsarbeiten. Die Hauptunternehmung zieht dann bei verschiedenen Subunternehmungen Offerten ein. Nun komme ich zu meinem Wunsch zu den Arbeitsvergaben vom Kanton generell und speziell beim Ausbildungszentrum Meiersboden.

Die Ausschreibungen sollten soweit als möglich getrennt nach Arbeitsgattungen erfolgen. Dadurch haben mehrere, auch kleinere Unternehmungen die Möglichkeit, eine Offerte einzureichen. Mit dieser Methode bleiben mehr Aufträge in der näheren Umgebung. In der Gemeinde Luzein haben wir sehr positive Erfahrungen mit den nach Arbeitsgattungen getrennten Submissionsverfahren gemacht. Und die meisten Arbeitsvergaben konnten in der Gemeinde oder im Prättigau erfolgen. Die Wertschöpfung bleibt dadurch in der näheren Umgebung. Wünsche sollten, wenn immer möglich, erfüllt werden.

Standespräsident Caluori: Gibt es weitere Wortmeldungen aus der Kommission? Wortmeldungen aus dem Plenum? Das ist nicht der Fall. Dann gebe ich das Wort Frau Regierungsrätin Maissen.

Regierungsrätin Maissen: Ich danke der Rednerin und den Rednern für die wohlwollende Aufnahme dieses Projekts und ich glaube, es ist auch ein guter Augen-

blick, um den Zivilschutz einmal ins politische Rampenlicht zu holen. Denn seit Jahren übernimmt der Zivilschutz im Kanton Graubünden wichtige Aufgaben, vielfältige Aufgaben in der Bewältigung von Grossereignissen und Katastrophen. Wir alle erinnern uns bestimmt an zahlreiche Ereignisse, welche die Bündner Bevölkerung über die vergangenen Jahrzehnte bedroht und in grosse Unsicherheit versetzt haben. Aber nicht immer ist uns dabei bewusst, welch unverzichtbarer Einsatz der Bündner Zivilschutz in der Bewältigung dieser Ereignisse geleistet hat und auch weiterhin leisten kann.

Seit dem Katastrophensommer 1987, ich erinnere mich persönlich auch noch sehr gut daran, welcher mit Erdbeben und Überschwemmungen mitunter im Puschlav oder in der Region Davos, aber auch in anderen Gebieten des Kantons, grosse Zerstörung brachte. Da musste der Zivilschutz regelmässige und teils sehr lange Einsätze bei der Bewältigung von Notlagen leisten. Und in diesem Februar jährte sich das 25. Mal der Lawinenwinter von 1999. Damals waren über 30 Talschaften, gerade auch die Region Davos, von der Versorgung abgeschnitten und ohne den Einsatz des Zivilschutzes wären Behörden, Gemeinden und die betroffene Bevölkerung vor noch grösseren Herausforderungen gestanden. 2013 ereignete sich der massive Murgang in der Val Parghera zwischen Ems und Chur, und wir erinnern uns aber natürlich auch an die verheerenden Waldbrände im Misox im Herbst 2016 oder 2017 an den Bergsturz am Piz Cengalo, welcher ein grosser Teil des Dorfes Bondo zerstört hat.

Aber nebst diesen Naturereignissen der letzten Jahrzehnte stand der Zivilschutz in jüngster Vergangenheit auch bei anderen Ereignissen im Einsatz. Genauer gesagt: Während der Corona-Pandemie von 2020 bis 2022 unterstützte der Zivilschutz die Gemeinden und den Kanton in der Bewältigung dieser ausserordentlichen Lage. Und der jüngste Einsatz des Zivilschutzes war im vergangenen Jahr im Rahmen des Kulturgüterschutzes beim Brienzer Rutsch in der Gemeinde Albula/Alvra, wo er das Retabel des Altars der Kirche Brienaz erfolgreich evakuiert hat und danach gemeinsam mit der Berner Hochschule der Künste mit dem Schweizer Kulturgüterpreis ausgezeichnet wurde für diesen Einsatz.

Anhand dieser Beispiele, und es gäbe noch viele mehr, wird einem nicht nur die Wichtigkeit des Zivilschutzes als zentrales Element im Verbundsystem Bevölkerungsschutz bewusst, sondern auch die Vielfalt der Aufgaben und Fähigkeiten, die dieser Zivilschutz beherrschen muss. Innerhalb des gesamten Verbundsystems Bevölkerungsschutz, zu dem auch die Polizei und die Feuerwehr gehören, aber auch die technischen Betriebe und das Gesundheitswesen, nimmt der Zivilschutz eine zentrale und auch eine besondere Rolle wahr. Denn der Zivilschutz ist in der Bundesverfassung verankert und er fusst auf einer nationalen Dienstpflicht. Der Zivilschutz als Element der zweiten Staffel trägt massgeblich dazu bei, dass die Durchhaltefähigkeit in Notlagen gewährleistet ist. Darauf hat bereits die Kommissionspräsidentin hingewiesen. Er tut dies im Rahmen der Unterstützung der verschiedenen Führungsstäbe, sowohl auf kommunaler als auch auf kantonaler Ebene, und massgeblich in den Bereichen Alarmierung, Rettung, Betreuung und Wiederherstellung. In Krisen- und Notlagen ist also der

Bündner Zivilschutz stets einsatzbereit und kann seine Leistung aus dem Stand heraus ohne lange Vorlaufzeit erbringen. So leistet der Bündner Zivilschutz mit seinen 2400 Mitgliedern jährlich 10 000 Einsätze. Anders als in vielen Kantonen, wo der Zivilschutz stark regional oder sogar kommunal organisiert ist, ist der Bündner Zivilschutz seit Mitte der 1990er-Jahre unter einem Dach eines kantonalen Zivilschutz-Bataillons in zwölf Regionalkompanien zusammengeschlossen. Diese Organisationsform trägt massgeblich bei zu einer hohen Effizienz und hohen Einsatzbereitschaft in unterschiedlichsten Lagen, aber auch zu einer starken lokalen Verankerung, die eben auch sehr wichtig ist.

Die Grundausbildung sowie auch die Kaderausbildung wird zentral am Standort Meiersboden in Churwalden, auf Gemeindegebiet von Churwalden, durchgeführt. Im Ausbildungszentrum Meiersboden werden auch die verschiedenen Spezialformationen des Zivilschutzes ausgebildet, wozu seit 2023 eine topmoderne Trümmerpiste beste Voraussetzung für eine zeitgemässe Ausbildung bietet. Auch im Bereich der Logistik finden sich dort Anlagen. Es gibt ein zentrales Lager für Fahrzeuge und das Einsatzmaterial. Und daneben dient das Ausbildungszentrum auch als zentraler Führungsstandort und die Infrastruktur wird unter anderem für den Betrieb einer Hotline für die Bevölkerung im Ereignisfall genutzt.

Sie sehen, der Kanton verfügt mit dem Ausbildungszentrum im Meiersboden über einen idealen Standort, der auch in Zukunft genutzt werden soll. Es wurde bereits erwähnt, das heutige Ausbildungsgebäude, erstellt Mitte der 70er-Jahre, erfüllt die heutigen Anforderungen nicht mehr, um eine zeitgemässe Aus- und Weiterbildung zu ermöglichen, eine effiziente Verwaltung sicherzustellen und auch eine Ausgangslage zu schaffen, um die Synergien im Bereich des Bevölkerungsschutzes optimal nutzen zu können. Gerade auch im Ausbildungsbereich haben sich die Methoden, wie heute Wissen vermittelt wird, stark geändert. Die Digitalisierung hat Einzug gehalten. Auch die Arbeit im Verbundsystem funktioniert heute anders. All das braucht eine andere Infrastruktur, um einen viel dynamischeren Unterricht ermöglichen zu können, der auch Kleingruppen oder interdisziplinäres Zusammenarbeiten ermöglicht. Auch für unsere unzähligen Partner, die dieses Ausbildungszentrum ebenfalls nutzen, soll eine zukunftsgemässe Infrastruktur verfügbar sein. Wir haben den kantonalen Führungsstab, die Polizei, das Gesundheitsamt, das Amt für Wald und Naturgefahren oder eben auch Zivilschutzorganisationen aus anderen Kantonen, die die Infrastruktur nutzen.

Das Gebäude soll ertüchtigt werden für die Zukunft. Das Hochbauamt hat dazu umfassende Abklärungen gemacht, ob ein Ersatzbau die richtige Lösung ist oder eben eine Sanierung. Man ist zum Schluss gekommen, dass letztlich ein Neubau die nachhaltigere Lösung sei. Sie haben die Projektgeschichte gehört: Über den Architekturwettbewerb wurde ein Projekt ausserkoren. Das Projekt erfüllt alle Anforderungen nach Ansicht der Regierung, alle betrieblichen aber auch alle energetischen Anforderungen punkto Nachhaltigkeit, die ein solches Gebäude heute erfüllen soll. Es werden natürliche Materialien eingesetzt. Es gibt eine vollflächige

Photovoltaikanlage. All das, was wir mit unserem Gebäudepark verfolgen, wird hier umgesetzt. Der Verpflichtungskredit beläuft sich auf knapp 19 Millionen Franken und die Gebäudekosten bewegen sich im Vergleich mit anderen Ausbildungsbauten im mittleren Bereich.

Wenn der Grosse Rat heute zustimmt, braucht es dann noch eine Volksabstimmung. Diese wird voraussichtlich im September angesetzt, und der Baubeginn wäre dann für den Frühling 2025 geplant. Nach der Fertigstellung des Neubaus kann dann der Bau in Betrieb genommen werden und der heutige Bau zurückgebaut werden. Nach Plan werden Ende 2027 diese Arbeiten abgeschlossen sein. Ich danke der Kommission für die angeregte Diskussion und auch den kritischen Blick auf die Vorlage und empfehle Ihnen die Vorlage zur Annahme.

Standespräsident Caluori: Somit ist Eintreten nicht bestritten und damit beschlossen.

Eintreten nicht besprochen und somit beschlossen.

Standespräsident Caluori: Wir fahren mit der Detailberatung fort. Nehmen Sie das rote Büchlein zur Hand auf Seite 606. Ich möchte folgendermassen vorgehen: Ich lese Ihnen die einzelnen Titel vor, werde jeweils aber nicht Kommission und Plenum auffordern. Wenn Sie etwas sagen möchten, drücken Sie einfach bitte die Taste, und ich werde der Priorität nach dann Ihnen das Wort geben. Wir beginnen mit I. Ausgangslage und strategische Ziele.

Detailberatung

Standespräsident Caluori: Frau Kommissionspräsidentin Maissen, Sie haben das Wort.

Maissen; Kommissionspräsidentin: Zur Ausgangslage und den Zielen. Die Realisierung dieses Neubaus des Zivilschutz-Ausbildungszentrums in Churwalden ist für unseren Kanton aus verschiedenen Gründen von Bedeutung. Es geht im Wesentlichen um zwei Kernpunkte. Erstens, der Zivilschutz hat eine besondere Rolle für den Bevölkerungsschutz. Regierungsrätin Maissen hat ausgeführt im Detail, wo dieser Bevölkerungsschutz in den letzten Jahren zur Anwendung kam. Und zweitens, die Leistungen des Zivilschutzes im Katastrophenfall sind von höchster Bedeutung. Eine fundierte, zeitgemässe Ausbildung für die Bewältigung möglicher Szenarien wie beispielsweise Hochwasser, Fels- und Bergstürze oder auch Instandstellungsarbeiten, auch für Gemeindeführungsstäbe- oder Naturgefahren-Berater sind in unserem weitläufigen und gebirgigen Kanton unerlässlich. Die Vorbereitungskommission hat die Notwendigkeit des Neubaus aus betrieblicher und sicherheitstechnischer Sicht bestätigt. Der Bedarf ist klar ausgewiesen. Die Kommission konnte sich auch von der Zweckmässigkeit und hohen Flexibilität der baulichen Umsetzung überzeugen.

Standespräsident Caluori: Weitere Wortmeldungen zu I.? Erstens, Bündner Zivilschutz. Zweitens, interkantonale Zusammenarbeit. Drittens, Aufgaben des Zivilschutzes. Viertens, gesetzliche Grundlagen. Fünftens, Zivilschutzausbildung.

II. Bedarf. Erstens, Bedarf der Zivilschutzausbildung. Zweitens, Grundausbildung. Drittens, Wiederholungskurse. Viertens, Weiterbildungskurse für Kader und Spezialisten. Fünftens, Kaderkurse. Sechstens, Verbundsystem Bevölkerungsschutz. Siebten, Bedarf eines Ersatzneubaus.

III. Betriebliche Aspekte. Erstens, Standort. Zweitens, Raumprogramm und Betrieb. 2.1, Zone Verwaltung. 2.2, Zone Aus- und Weiterbildung. 2.3, Zone Gastronomie. 2.4, Zone Beherbergung. 2.5, Allgemeine Räume / Bewirtschaftung. 2.6, Zone Haustechnik.

IV. Vorreiterrolle des Kantons beim Thema Nachhaltigkeit.

V. Projektierung. Erstens, Projektwettbewerb. Frau Regierungsrätin, Sie haben das Wort.

Regierungsrätin Maissen: Ich schulde Grossrat Kasper noch eine Antwort: Ich habe selbstverständlich seinen Wunsch gehört und nehme ihn auch gerne mit. Wir haben das öffentliche Beschaffungswesen, das ist ihm selbstverständlich auch bekannt. Aber im Rahmen der Möglichkeiten werden wir dafür sorgen, dass die Bündner Wirtschaft die Möglichkeiten hat, sich bestmöglich einzubringen, und dass viele Aufträge hier ausgeführt werden können.

Standespräsident Caluori: Zweitens, nachhaltiges Neubauprojekt. Grossrat Hohl, Sie haben das Wort.

Hohl: Zuallererst möchte ich Ihnen auch von meiner Seite versichern, und den beteiligten Personen dazu gratulieren, dass es sich beim vorliegenden Projekt um ein hervorragendes, zweckmässiges, sinnvolles und auch nachhaltiges Neubauprojekt handelt, das unsere volle Unterstützung verdient. Ich melde mich nur zu einem Aspekt zu Wort, zu welchem ich als langjähriger Vertreter der Stahlindustrie mich bereits innerhalb der Kommission, wie auch innerhalb der Fraktion mit meinem geschätzten Fraktionskollegen und langjährigen Holzbauer Christian Kasper, etwas neckisch ausgetauscht habe, beide natürlich völlig objektiv und unbefangen. Damit hätte ich meine Interessenbindung bereits offengelegt. Es geht bei meinem Votum nicht darum, die Vorteile von Stahl oder Holz gegeneinander abzuwiegen oder auszuspielen. Holz ist zum Beispiel ein natürlicher, erneuerbarer Werkstoff, welcher in unserer Region vorkommt und hier abgebaut werden kann. Stahl hingegen ist zum Beispiel seit Jahrzehnten zu 100 Prozent recycelbar und wird in Graubünden vor Ort zum Beispiel in Thusis unter Verwendung von 100 Prozent Bündner Wasserkraft zu Ende verarbeitet. Ergänzende positive, wie teilweise auch negative Aufzählungen können für beide Baustoffe beliebig erweitert werden, aber darum geht es mir nicht. Es geht darum, ob es Sinn macht, Holzbau im Vergleich zu Stahlbau oder Stahlbetonbau als ökologisch sinnvoller darzustellen. Eine Bevorzugung des Holzbaus aus Nachhaltigkeitsaspekten wird

regelmässig offen angesprochen oder zumindest suggeriert. Bei der Vernehmlassung zum Green Deal wird der Holzbau zudem privilegiert zur Förderung vorgeschlagen.

Zur Thematik der Nachhaltigkeit bei den unterschiedlichen Baustoffen und Bauarten gibt es zahlreiche und umfangreiche Studien. Diejenigen Studien, welche nicht von einzelnen Branchenverbänden gesponsert wurden, kommen grossmehrheitlich zum Schluss, dass für den ökologischen Fussabdruck einer Baute allenfalls geringe Unterschiede in der Erstellung oder im Rückbau der Baute bestehen, sondern viel mehr der Betrieb der Baute über die gesamte Lebensdauer den ökologischen Fussabdruck beeinflusst. Die Wahl des Baustoffes ist grundsätzlich eher sekundär. Viel wichtiger mit Blick auf die Baustoffe ist, dass die Transportwege der Baustoffe in die Überlegungen miteinbezogen werden, was in praktisch allen Studien aufgrund der zahlreichen Anbieter oftmals ausgeblendet wird. Ebenfalls entscheidend ist, dass Innovationen bei den unterschiedlichen Baustoffen berücksichtigt werden.

Und daher essentiell wäre, dass die Überlegungen in Bezug auf Investitionen oder in Bezug auf die Förderpraxis des Kantons technologieunabhängig und technologieoffen geschehen. Technologieoffenheit führt in der Regel zu einer guten Durchmischung, weil je nach Anwendung teilweise unterschiedliche Baustoffe am nachhaltigsten sind. Eine einseitige Förderung einer Technologie führt leider oftmals dazu, dass diese gutgemeint bleibt, und nicht mehr sachgerecht erfolgt sowie oftmals negative Begleiterscheinungen mit sich bringt.

Entsprechend bitte ich Sie, in Bezug auf künftige Bauten des Kantons, wie auch bei der Förderung der Bauarten im Rahmen eines allfälligen Green Deals, technologieoffen zu bleiben. Dies kommt den in Graubünden bereits etablierten Technologien zugute. Dies kommt aber auch heute noch nicht bekannten Technologien und Innovationen und schlussendlich der besten Lösung im Einzelfall zugute.

Standespräsident Caluori: Weitere Wortmeldungen? Frau Regierungsrätin.

Regierungsrätin Maissen: Ich danke Grossrat Hohl für seine interessanten Ausführungen, die natürlich völlig richtig sind, dass in einer Gesamtabwägung sehr viele Faktoren und Kriterien bei der Ökobilanzierung von Bauten angeschaut werden müssen. Es ist die Herstellung der Materialien, die Verwendung der Materialien, die Langlebigkeit der Materialien, die Möglichkeiten der Wiederverwendung, der Betrieb, der damit verbunden ist, der Unterhalt, der damit verbunden ist. Es ist eine ziemlich komplexe Aufgabe und wir stehen hier nicht gerade am Anfang, aber es hat noch viel Luft nach oben für Innovation, für Weiterdenken und Weiterentwickeln und wir sind da dabei. Im Übrigen: Bei der Beurteilung des Wettbewerbes war nicht die Materialisierung Holz das ausschlaggebende Kriterium. Der Vorteil von Holz ist, es bindet CO₂ und vor allem, wenn es an Stelle eines Baustoffes verwendet wird, der selber eben zu CO₂-Ausstoss führt. Ich glaube, das ist der grosse Vorteil von Holz, aber in anderen Verwendungen hat Holz durchaus

auch sehr viele Nachteile. Wenn wir dann im Strassenbauprogramm miteinander diskutieren, dann sprechen wir nicht mehr über Holz.

Standespräsident Caluori: Gibt es weitere Wortmeldungen? Dann kommen wir zu drittens, Photovoltaik Dachanlage. Grossrat Cortesi, Sie haben das Wort.

Cortesi: Das Wichtigste am Anfang. Auf den Dächern stören mich Solarpaneele weniger als freistehend in unserer schönen Bergwelt. Was mir auch richtig scheint, ist, dass Panels so ausgerichtet werden, dass sie die Morgen- und die Abendsonne nutzen, statt die Mittagssonne, die mit viel Überschuss Strom produziert. Nun, das war der positive Teil meiner Ausführung und somit komme ich zu einer kritischen Beurteilung.

Wenn man im Grossraum Chur einen Ort mit weniger Sonnenstunden pro Jahr sucht vor allem im Winter, dann wird man am Meiersboden kaum vorbeikommen. Nur der Churer Rosenhügel hat wohl noch weniger Sonneneinstrahlung. Das zeigen auch die Zahlen in der Botschaft auf Seite 619. Die installierte Leistung der Anlage beträgt 100 Kilowatt. Um einen greifbaren Vergleich zu geben: 100 Kilowatt ist die Leistung eines Autos der unteren Mittelklasse. Und von dieser Anlage erwartet man eine Jahresenergie von 100 000 Kilowattstunden. Diese Energie erhält man, wenn die Anlage ihre volle Leistung während 1000 Stunden pro Jahr abgibt. Das Jahr hat aber 8760 Stunden. Das zeigt die Effizienz oder eben die Nichteffizienz von Photovoltaikanlagen als Energielieferant. An 7760 Stunden im Jahr geht nichts. Nebenbei erwähnt, unter guten Bedingungen liefern solche Anlagen immerhin einen Jahresertrag von 1200 bis 1300 Kilowattstunde pro installierte Kilowattleistung. Andere Kraftwerkstechnologien hingegen laufen pro Jahr während 8760 Stunden abzüglich der paar 100 Stunden für die Revision. Somit dünken mich die 220 000 Franken, die man für diese Photovoltaikanlage ausgeben will, sehr viel Geld. Ich habe positiv begonnen und ich werde positiv schliessen. Obwohl ich die Lösung unserer Energieprobleme mit Photovoltaik als ökonomisch fragwürdig einstufe und deshalb weglassen würde, ist es mir lieber, es geschieht auf den Dächern einer Zivilschutzanlage als irgendwo im Freien in unserer schönen Bergwelt.

Standespräsident Caluori: Gibt es weitere Wortmeldungen zu 3. Photovoltaik Dachanlage? Fahren wir fort mit 4. Funktionalität. Frau, Sie haben falsch gedrückt. Römisch 5. Umgebungsgestaltung. 6. Termine. 7. Betrieb. VI. Kostenberechnung und Finanzierung. Frau Kommissionspräsidentin, Sie haben das Wort.

Maissen; Kommissionspräsidentin: Ja, zu diesem Punkt hätte ich einige Ergänzungen aus der Diskussion in der Kommission. Die Baukosten bewegen sich im Rahmen von Vergleichsobjekten wie beispielsweise dem Neubau des Verkehrsstützpunktes der Kantonspolizei. Sie sehen in der Zusammenstellung der Investitionskosten am besten auf Seite 622 der Botschaft. Dabei wird Punkt für Punkt erläutert. Die Bruttokosten von 18,95 Millionen Franken sind inklusive Kosten für den Rückbau des alten

Gebäudes und die Neugestaltung der Umgebung im Projekt Perimeter. Sie beinhalten auch zehn Prozent Reserve und die Mehrwertsteuer. Zusätzlich enthält der Verpflichtungskredit eine Preisstandsklausel, welche die Teuerung berücksichtigt. Zweitens, durch den Neubau können teure Provisorien vermieden und bereits vorhandene Infrastrukturen genutzt werden. Und drittens, mit dem Neubau können die Betriebskosten, das wurde uns auf Anfrage hin abgeklärt, um rund 100 000 Franken pro Jahr reduziert werden. Die Personalkosten bleiben unverändert. Und was die Photovoltaikanlagen betrifft, auch dieser Punkt wurde natürlich diskutiert in der Kommission, die Photovoltaikanlagen rentieren auch im eher schattigen Meiersboden. Die Amortisationszeit beträgt rund 15 Jahre. Die Lebensdauer der Photovoltaikmodule sind mindestens 25 Jahre lang garantiert. Sie werden auch sehen, es gibt eine Differenz in der Kreditbereitstellung zwischen dem Investitionsplan gemäss Budget 2024 und dem neuen Investitionsplan gemäss Bedarf. Diese Differenz beträgt gut 2,2 Millionen Franken und ist auf Seite 628 der Botschaft im Detail erklärt. Sie besteht im Wesentlichen aus drei Punkten. Erstens, der notwendigen Schadstoffsanierung auf dem Grundstück, dem Miteinbezug der Wärmeerzeugung für das Erstaufnahmeasylzentrum und der Berücksichtigung der Baupreisteuerung, insbesondere auch der Holzpreisentwicklung. Die Kostentransparenz ist also gegeben.

Standespräsident Caluori: Kommen wir zu 1. Finanzplan. 2. Investitionskosten. 3. Lebenszykluskosten. 4. Betriebs- und Nutzungskosten, 4.1 Betriebs- und Personalkosten, 4.2 Kalkulatorische Nutzungskosten, 5. Finanzierung. VII Finanzkompetenzen und Kreditbereitstellung. 1. Zuständigkeit. 2. Berücksichtigung der Teuerung. 3. Kreditbereitstellung.

Nun bevor wir zu den Anträgen kommen, gibt es noch Fragen zu IX, zu den Anhängen Terminplan und Visualisierung? Das ist nicht der Fall.

Dann kommen wir zu VIII. Bevor wir zu VIII den Anträgen kommen, frage ich Sie an, möchte irgendjemand noch auf einen Artikel zurückkommen? Möchten Sie eine zweite Lesung?

Dann kommen wir zu VIII, zu den Anträgen. Ich gedenke, ich frage Sie an, ob wir alles zusammen in globo nachher abstimmen können.

Anträge Kommission und Regierung

1. Das Projekt «Neubau Zivilschutz-Ausbildungszentrum Meiersboda, Churwalden» wird genehmigt.
2. Für die Ausführung des Projekts «Neubau Zivilschutz-Ausbildungszentrum Meiersboda, Churwalden» (auf Parzelle Nr. 20498) wird ein Verpflichtungskredit von brutto 18,95 Millionen Franken (Kostenstand April 2023) gewährt. Bei einer Änderung des Schweizer Baupreisindex, ganze Schweiz, Sparte «Hochbau», verändert sich dieser Kreditbetrag entsprechend.
3. Die Regierung wird ermächtigt, bauliche Änderungen im bewilligten Kreditrahmen vorzunehmen, wenn sich dies aus betrieblichen, organisatorischen, architektonischen oder wirtschaftlichen Gründen aufdrängt.

4. Der Beschluss gemäss Ziffer 2 untersteht gestützt auf Art. 16 Ziff. 4 der Verfassung des Kantons Graubünden der Volksabstimmung.
5. Die Regierung vollzieht diese Beschlüsse.

Standespräsident Caluori: Wenn keine Opposition besteht, lese ich Ihnen die Anträge vor und dann stimmen wir ab. Gestützt auf die vorangehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und folgende Beschlüsse zu fassen: Erstens, das Projekt Neubau Zivilschutz-Ausbildungszentrum Meiersboda Churwalden wird genehmigt. Zweitens, für die Ausführung des Projekts Neubau Zivilschutz-Ausbildungszentrum Meiersboda Churwalden auf Parzelle Nummer 204.98 wird ein Verpflichtungskredit von brutto 18,95 Millionen Franken, Kostenstand April 2023 gewährt. Bei einer Änderung des Schweizer Baupreisindex ganze Schweiz, Sparte Hochbau, verändert sich dieser Kreditbetrag entsprechend. Drittens, die Regierung wird ermächtigt, bauliche Änderungen im bewilligten Kreditrahmen vorzunehmen, wenn sich dies aus betrieblichen, organisatorischen, architektonischen oder wirtschaftlichen Gründen aufdrängt. Viertens, der Beschluss gemäss Ziffer 2 untersteht gestützt auf Art. 16 Ziffer 4 der Verfassung des Kantons Graubünden der Volksabstimmung. Fünftens, die Regierung vollzieht diese Beschlüsse. Somit kommen wir zur Abstimmung.

Wer den Anträgen zustimmen möchte, drücke die Taste Plus, wer nicht zustimmen möchte, die Taste Minus, wer sich enthalten möchte, drücke die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Goht's nit? Moment. Jetzt geht die Anlage. Sie haben den Anträgen mit 115 Ja- bei 0 Enthaltungen und 0 Nein-Stimmen zugestimmt.

Abstimmung

Der Grosse Rat stimmt den Anträgen 1-5 der Kommission und Regierung in globo mit 115 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen zu.

Standespräsident Caluori: Somit gebe ich der Kommissionspräsidentin das Schlusswort. Sie haben das Wort.

Maissen; Kommissionspräsidentin: Besten Dank, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, für Ihr positives Abstimmungsverhalten. Damit hat der Kanton die Chance dieses zukunftsgerichtete Bauprojekt zur Sicherheitsausbildung zugunsten der Bevölkerung zu realisieren. Ich bedanke mich ganz herzlich bei der zuständigen Regierungsrätin Carmelia Maissen, Vorsteherin des DIEM, und den Vertretern der Verwaltung, namentlich dem Kantonsbaumeister Andreas Kohne und dem Leiter des Amtes für Militär und Zivilschutz Pascal Porchet, sowie deren Mitarbeitern, den Herren Darms, Nigg und Gartmann für die gute Zusammenarbeit und Unterstützung. Ich danke auch herzlich der Ratskanzlei, namentlich Laura Caflisch, die diese Kommissionsarbeit optimal begleitet hat, eine gute Premiere. Natürlich kann ich auch allen Kommissionskolleginnen und -Kollegen danken für ihr aktives Mitwirken und Mitdenken. Nun bedanke ich mich auch bei Ihnen allen hier im Rat, geschätzte Grossratskolleginnen und -Kollegen. Sie sind jene, die dieses Geschäft jetzt nach aussen tragen, und

ich freue mich auf die Volksabstimmung, voraussichtlich Ende September 2024.

Standespräsident Caluori: Somit haben wir dieses Geschäft abgehandelt und fahren fort in der Traktandenliste mit dem Bericht zum Strassenbau und Strassenbauprogramm 2025 bis 2028. Die Sprecherin der Regierung ist ebenfalls Regierungsrätin Maissen. Der Sprecher der Kommission ist der KUVe-Vizepräsident Giovanni Jochum. Herr Kommissionsvizepräsident Jochum, ich gebe Ihnen das Wort zum Eintreten.

Bericht zum Strassenbau und Strassenbauprogramm 2025-2028 (Botschaften Heft Nr. 7/2023-2024, S. 643)

Eintreten

Antrag Kommission und Regierung
Eintreten

Jochum; Kommissionsvizepräsident: Quale vicepresidente della Commissione ambiente, trasporti ed energia ho potuto presiedere la riunione del 6 marzo 2024 durante la quale è stato trattato il messaggio riguardante il programma cantonale delle strade per il quadriennio 2025-2028. È mia intenzione esprimermi ora in fase iniziale del dibattito per l'entrata in materia anche riguardo ad alcuni temi specifici. Poi, se non sarà esplicitamente richiesto non prenderò più parola per i singoli capitoli. Durante l'introduzione in Commissione è stata ribadita l'importanza della rete stradale per il nostro Cantone sia per il traffico pubblico che per quello privato, sia per chi lavora che per chi ci raggiunge per le ferie, i pendolari, i frontalieri, gli artigiani, i fornitori, i soccorritori. Tutti devono poter contare su una rete stradale ben sviluppata e al passo con i tempi che permetta di spostarsi in sicurezza da un posto all'altro. Questo è anche il presupposto per mantenere tutte le regioni del nostro Cantone abitate, attive e per evitare ulteriori concentrazioni nei principali centri. A diverse riprese, qui in Gran Consiglio sono state menzionate situazioni particolari durante le quali o si sono create code e traffico nei paesi perché la A13 era congestionata o le strade non erano più accessibili per motivi di sicurezza causa frane, smottamenti, valanghe eccetera. Oggi, ancora più che solo 20 anni fa, l'accessibilità stradale rappresenta un fattore economico e sociale importantissimo. Questo anche in seguito alla richiesta sempre più insistente di collaborazioni intercomunali, regionali e interregionali. Per non parlare delle regioni di confine per le quali si parla di collaborazione con gli altri Cantoni o con le regioni confinanti di altri Stati. Tali collaborazioni richiedono spostamenti di persone e materiali su strada o rotaia. Nella sua introduzione la Consigliera di Stato Maissen ha fatto un interessante confronto con la città-Cantone di Basilea Città. Circa 200 000 abitanti in un territorio veramente molto ristretto di circa 37 km². Questo contro i 7105 km² del Cantone dei Grigioni. Si parla di un rapporto di 1:190. Per quanto riguarda la densità della popolazione, il rapporto è simile

ma proporzionalmente inverso. 5450 abitanti per km² a Basilea e ben 28 abitanti per km² nei Grigioni. Questo paragone la dice tutta riguardo allo sforzo umano, materiale e finanziario necessario nel nostro Cantone per mantenere una rete stradale cantonale degna di questo nome. I membri della Commissione hanno seguito con interesse la presentazione fatta dalla Consigliera di Stato Carmelia Maissen e dall'ingegnere cantonale Reto Knuchel e hanno fatto diverse domande di comprensione ai rappresentanti del DIEM. Qui mi permetto di cambiare lingua e passare al tedesco per agevolare la comprensione diretta ai presenti.

Zu den durch die Mitglieder der KUVe gestellten Verständnisfragen möchte ich folgende herausheben. Die Finanzierung auf Seite 686 des Büchleins, Szenario eins, entspricht am ehesten der Version gemäss Vernehmlassung Aktionsplan Green Deal Etappe II, wobei das Szenario eins minus 200 Millionen Franken ist. Integrales Risikomanagement der Strassen: Im Vordergrund steht bei den heutigen Diskussionen oft die Verfügbarkeit und weniger die Sicherheit der Strasse. Das integrale Risikomanagementsystem der Strassen bezieht sich nur auf Kantonsstrassen und nicht auf die Nationalstrassen. Der Fachkräftemangel betrifft sowohl das Amt als auch die zu beauftragenden Ingenieurbüros. Und notabene die Kapazität der ausführenden Unternehmung ist auch nicht unendlich.

Ziel ist es, wenn möglich, einheimische Unternehmungen zu beauftragen. Die offenen Stellen werden fast ausschliesslich als Vollzeitstellen ausgeschrieben. Der Anteil der Teilzeitangestellten beim Tiefbauamt beträgt aktuell rund zehn Prozent.

Zu den Grossprojekten: Die Darstellung in der Tabelle auf Seite 688 stellt keine Priorisierung dar, sondern folgt alphanumerisch den Bezeichnungen der betroffenen Strassen. Für die Zeit nach 2028 sind kaum andere Grossprojekte vorgesehen. Für die Planung bis 2060 reichen die Ressourcen nur, um die Grossprojekte auf der Liste zu bearbeiten. Es stehen keine anderen Projekte auf der erweiterten Planungsliste. Ohne einen spezifischen Anstoss zum Beispiel aufgrund des Grossen Rats werden also bis 2060 keine anderen Projekte auf die Liste genommen. Wird zur Umsetzung des Auftrags Spagnolatti ein Tunnelbau nötig, wird auch dieses Projekt aufgrund der hohen Kosten auf die Liste genommen. Der zeitliche Ablauf bei den Grossprojekten ist sehr individuell. Generell festzuhalten ist, dass Projekte ausserorts eher schlank über die Bühne gehen, während die Bearbeitungsdauer von Projekten im Siedlungsgebiet wegen der grösseren Zahl Betroffener in der Regel höher ist. Bei der Planung in bestimmten Situationen und was gesetzlich vorgesehen ist, wird der Einbezug der NHK also Natur und Heimatschutzkommission beziehungsweise der eidgenössischen Natur und Heimatschutzkommission in der zeitlichen Projektplanung einberechnet. Zur Nachhaltigkeit: Die Wiederverwendung von Baustoffen wird z. T. durch die neuen Vorgaben, z. B. Vermischungsverbot, erschwert. Für viele Bauten ist es auch aus Nachhaltigkeitsüberlegungen nötig und sinnvoll, dass vor allem bei Beton und Stahl Primärmaterial verwendet wird. Eine Strategie zur verbesserten Auswertung und Umsetzung der Nachhaltigkeit bei der Materi-

alverwendung ist in Erarbeitung. Die entsprechende Einflussnahme des Bestellers ist bereits auf Projektierungsebene wichtig.

Die Mitglieder der KUVe haben die Qualität, die Vielseitigkeit der Botschaft positiv hervorgehoben und haben einstimmig Eintreten beschlossen. Die Botschaft wurde seitenweise durchbearbeitet, die Zusammenfassung der weiter gestellten Fragen und erhaltenen Antworten ist aus dem Protokoll der KUVe ersichtlich. Deshalb verzichte ich darauf, alle Punkte hier noch zu erwähnen. Seitens der KUVe-Mitglieder gibt es keine Einwände gegen die Kenntnisnahme dieses Berichts.

Standespräsident Caluori: Grossrat Berweger, Sie haben das Wort.

Berweger: Die Strassen allgemein und speziell in Graubünden sind absolut wichtige Lebensadern. Dort fährt der öffentliche Verkehr, fahren die Kinder mit dem Bus in die Schulen, werden Lebensmittel und Material geliefert, fahren Leute zur Arbeit und für uns alle kann es lebenswichtig werden, wenn die Ambulanzen, die Feuerwehr oder die Polizei nicht mehr fahren können.

In unserem Gebirgskanton sind die Strassen noch wichtiger als in einem Flachlandkanton. Zudem sind die Naturgefahren bei uns viel grösser und diese haben in den letzten Jahren weiter zugenommen. Aus diesen Gründen ist das Strassenbauprogramm ein sehr wichtiges Thema.

Die vorliegende Botschaft des Strassenbauprogramms 2025-2028, ausgearbeitet vom DIEM, zeigt auch im Vergleich zu den letzten Programmen, dass diese Thematik immer umfangreicher wird. Wichtige Themen wie Langsamverkehr, Verkehrsmanagement, Nachhaltigkeit und integrales Risikomanagement sind dazugekommen. Es ist ein guter und übersichtlicher Bericht entstanden, und man darf den Leuten, die zu diesem Strassenbauprogramm beigetragen haben, ein Lob und einen Dank aussprechen.

Es gibt aber einige Punkte, welche für die Zukunft sehr wichtig sein werden und auf die man hinweisen muss. Der Mitteleinsatz für den Unterhalt, die Sicherheit vor Naturgefahren und Umfahrungen ist limitiert. Es gibt einen Regierungsbeschluss, der festlegt, dass jeweils nur ein Grossprojekt ausgeführt werden kann, damit nicht Gelder für den laufenden Unterhalt der Strassen fehlen. Wir haben aber eine grosse Kostensteigerung bei vielen Projekten, hervorgerufen durch die zunehmenden Naturereignisse, wie zuletzt gesehen im Calancatal oder zwischen Sils und Maloja. Wir haben aber auch eine eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission in Bern, welche bei fast allen in den letzten Jahren geplanten Grossprojekten offene Strecken oder Galerien blockiert hat. Das Ergebnis sind Projektänderungen für längere Tunnels, massive Mehrkosten von mindestens Faktor zehn gegenüber offenen Strecken, längere Planungs- und Ausführungszeiten sowie viel höhere Betriebskosten. Es ist zu hoffen, dass mit der im letzten Jahr eingereichten und überwiesenen Motion von Ständerat Jakob Stark betreffend das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ISOS nicht mehr alleine die ENHK über Projekte entscheiden kann, sondern das

ausgewiesene öffentliche Interesse von Gemeinden, Städten und Kantonen als ebenso bedeutend eingestuft wird.

In den letzten Jahren wurde das Budget für den Strassenbau nie mehr vollständig ausgeschöpft, obwohl der Bedarf und der Druck für die Umsetzung von Grossprojekten durchaus vorhanden wäre. Mit ein Grund dafür waren die Verzögerungen durch die Einsprachen der ENHK, welche eine Umplanung und Neueinreichung von Projekten erforderte. Das führt auch beim Tiefbauamt zu einer grossen Mehrbelastung.

Dazu kommt auch in diesem Bereich der Fachkräftemangel, der weiter für Verzögerungen sorgt. Es ist nun sehr wichtig, dass die Planungsarbeiten für die anstehenden Grossprojekte forciert werden, sodass immer mindestens ein Grossprojekt in der Ausführungsphase ist. Aktuell steht kein Grossprojekt in dieser Phase. Das nächste Grossprojekt wird die Umfahrung La Punt sein, das voraussichtlich im 2025 gestartet wird.

Ein kleiner Lichtblick war die Mitteilung der Regierung vom 18. April 2024, dass die Richtplanverfahren für die Ortsumfahrungen Santa Maria, Susch und für zwei Grossprojekte an der Malojastrasse zwischen Silvaplana und Maloja eingeleitet wurden. Das ist ein wichtiger Schritt für die betroffenen Regionen.

Das Bergell und das Oberengadin waren diesen Winter mehrmals durch die Schliessung der Strasse zwischen Sils und Plaun da Lej eingeschränkt. Der massive Steinschlag vom 22. März dieses Jahres ist wahrscheinlich noch allen präsent. Die Grossrätinnen und Grossräte der Region Maloja haben deshalb einen Auftrag für die sichere Strassenverbindung zwischen Sils und Maloja eingereicht. Darin werden bauliche Sofortmassnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit verlangt, eine Verbesserung der Kommunikation und eine sofortige Weiterführung der Planungsarbeiten nach genehmigter Anpassung im Richtplan. Es darf aber nicht sein, dass nun ein Wettkampf einsetzt zwischen den Regionen, welches Projekt früher fertig geplant ist als das andere, um dann zuerst ausgeführt zu werden. Das bringt mich zurück zu diesem Regierungsbeschluss, dass nur ein Grossprojekt aufs Mal gebaut werden kann. Wenn wir das so einhalten wollen, wird es bis ins Jahr 2060 gehen, bis die im Strassenbauprogramm aufgeführten Projekte umgesetzt werden. Wenn es in Anführungszeichen nur um Umfahrungen geht ist es unschön, aber vielleicht noch tragbar. Wenn es aber um die Offenhaltung von wichtigen Verbindungen in Täler wie das Bergell oder Calancatal geht oder wichtige Zufahrten wie in das für den Kanton wirtschaftlich sehr wichtige Oberengadin, dann muss hier über die Finanzierung und Realisierung von Grossprojekten diskutiert werden. Es muss doch möglich sein, dass Grossprojekte parallel oder zumindest überlappend ausgeführt werden können. In einer Anfangs- und Schlussphase von Grossprojekten ist jeweils nicht nur der volle Mitteleinsatz notwendig.

In diesem Zusammenhang möchte ich auf den Auftrag von Maurizio Michael hinweisen über die Finanzierung und Realisierung von Grossprojekten. Dieser Auftrag wird heute eingereicht. In der Coronazeit konnte man problemlos 80 Millionen Franken zum Schutz der Bevölkerung sprechen. Der Schutz vor Naturgefahren ist

eine ebenso wichtige Aufgabe, welche der Kanton wahrnehmen muss. Dies betrifft konkret die Bereitstellung und Offenhaltung von sicheren Strassenverbindungen. Auch im Green Deal sollen Gelder für Schutz vor Naturgefahren eingesetzt werden. Warum nicht auch für eine Calancastrasse oder die Verbindung Sils-Maloja? Sicherheit und Verfügbarkeit der Strassenverbindungen müssen uns deshalb weiterhin stark beschäftigen und mit oberster Priorität behandelt werden.

Kohler: In unserem Gebirgskanton sind Strassen unsere Lebensadern. Geschätzter Standespräsident, geschätzte Damen und Herren Regierungsräte, liebe Grossrätinnen und Grossräte. Die Regierung legt uns einen sehr umfangreichen Bericht zum Strassenbau und dem Strassenbauprogramm 2025-2028 vor.

Als KUV-Mitglied charakterisiere ich diesen Bericht wie folgt: Er ist interessant, beleuchtet das Thema aus unterschiedlichen Perspektiven und er ist deshalb sehr spannend zu lesen. In unserem weitverzweigten Kanton werden Strassen nicht nur durch den motorisierten Individualverkehr genutzt, sondern sie sind auch für den ÖV, d. h. für den Bus und das Postauto, unabdingbar. Das wird manchmal vergessen. Deshalb sind Strassen auch für die Erschliessung der Randregionen Lebensadern, auch Markus Berweger hat das Gleiche gesagt. Der Bericht legt den Fokus nicht nur auf das Kernthema, dem Bau von Strassen.

In den Kommissionen haben wir intensiv darüber debattiert, wie man z. B. den Anteil an rezyklierbaren Baustoffen erhöht. Giovanni Jochum hat hierzu auch schon ausgeführt. Oder wie geht der Kanton selber mit Einsparungen gegen die eigenen Projekte um? Indem man, hier ein Paradigmenwechsel, auch die Beteiligten frühzeitig in den Prozess einbindet, das wird gelebt.

Und ein Strassenbauprogramm ist nicht nur ein Strassenbauprogramm, nein, es zielt auch auf die Verbesserung des Modalsplits hin, der Langsamverkehr wird gefördert und vielfältige Massnahmen durch die Agglomerationsprogramme werden finanziert.

Gerne möchte ich an dieser Stelle auch die gute Zusammenarbeit mit den Gemeinden lobend erwähnen. Die Gemeinden werden einbezogen, sei dies zur Bewältigung des Ausweichverkehrs oder genereller Verkehrsmanagementfragen. Sei dies durch die Einsitznahme in Steuergremien, auch mit dem ASTRA.

Im Strassenbauprogramm erkenne ich aber einen Zielkonflikt. Dieser bezieht sich auf die Investitionssumme für Grossprojekte. Grossprojekte dienen vielfach der Verbesserung der Sicherheit und hier stellen wir einen Paradigmawechsel fest. Nicht mehr die Sicherheit steht im Zentrum der Betrachtung, sondern die Erreichbarkeit und die Verfügbarkeit ist wichtiger geworden. Wenn dem so ist, geschätzte Grossrätinnen und Grossräte, Sie haben oder wir haben den Auftrag Spagnolatti einstimmig überwiesen, dann werden wir in Zukunft für Grossprojekte mehr Geld brauchen. Denn im Bericht oder die im Bericht aufgelisteten Grossprojekte sind mit etwa 685 Millionen Franken veranschlagt, da kommen noch Projektanpassungen, Teuerung dazu, einige weisen gar noch keine Kostenberechnung auf. Wenn ich das hochrechne, plus das Calancatal, Nähe von 100 Millio-

nen Franken, das wird das approximativ kosten, erreichen wir bis ins Jahr 2060 weit über 800 wenn nicht sogar gegen 900 Millionen Franken. Wir haben eine Finanzierung angeschaut, Finanzierung der Grossprojekte mit der Variante Green Deal, die Neuberechnung dazu, da stellen wir zirka 635 Millionen Franken zur Verfügung, also nur etwa zwei Drittel des Betrages.

Wenn wir also am Paradigmawechsel festhalten respektive diesen Paradigmawechsel wirklich umsetzen wollen, braucht das Strassenbauprogramm mehr Mittel. Auch der Klimawandel wird den Strassenbau zunehmend herausfordern respektive die steigende Permafrostgrenze hat Auswirkungen, z. B. auf die Malojastrasse oder Anschluss Sils-Föglia bis Plaun da Lej. Aus sicherheitstechnischen Überlegungen plant man neu eine Verlängerung des Tunnels. Dies braucht Zeit, z. B. mit der aktuell aufgelegten Richtplanung. Ich möchte abschliessend festhalten, dass nicht die Regierung für die steigende Permafrostgrenze verantwortlich ist, aber sie nimmt die Verantwortung wahr und plant mit eben dieser Projektanpassung, also im Oberengadin, mit einer Tunnelverlängerung, die wir gerne hier im Rat unterstützen oder in der Vordiskussion in diese Richtung zeigt, damit im Kanton die Sicherheit gesteigert werden kann. Ich danke Ihnen fürs Eintreten.

Preisig: 1360 Kilometer: So lange ist unser Kantonsstrassennetz. 1360 Kilometer, diese Zahl muss man sich mal veranschaulichen. Das entspricht in etwa der Luftlinie zwischen Chur und Lampedusa, und es fehlen noch 72 Kilometer, also man wäre fast in Libyen. Das ist eine unglaubliche Strecke, die der Kanton instand halten muss und für die er verantwortlich ist. Das heisst aber auch, dass eine Strecke zwischen Chur und Lampedusa in einer Breite zwischen vier und sieben Metern einfach zugepflastert ist, eine Fläche von zirka 7,5 Quadratkilometer. Der Kanton hat 7000 Quadratkilometermeter ungefähr. Unglaubliche Zahlen, unglaubliche Infrastrukturen. Brücken, Tunnel, Stützmauern etc. etc.

Es lohnt sich deshalb, sich über die grösste Infrastruktur unseres Kantons Gedanken zu machen. Genau dies tut der Bericht. Denn schliesslich bildet er die Grundlage für die weitere Strassenbauplanung. Im Allgemeinen kann festgestellt werden, dass die Handschrift der neuen Regierungsrätin erkennbar ist und die Nachhaltigkeit im Bericht endlich nicht nur aufgenommen, sondern auch konkretisiert wurde, wie Materialwahl, Kreislaufwirtschaft, Wiederverwendung von Baustoffen, kurze Wege, Elektrifizierung der Fahrzeugflotte, Feuchtsalztechnik usw.

Die Qualität und Vielseitigkeit des Berichts hat aufgenommen und ist gut. Trotzdem hätte der Nachhaltigkeit und dem Langsamverkehr noch mehr Gewicht gegeben werden müssen. Hier ist die Erwartung unserer Fraktion, dass auch neue Ansätze angegangen werden und sprichwörtlich für den Langsamverkehr und die Nachhaltigkeit auf das Gaspedal gedrückt wird.

Die Agglomerationsprogramme wie auch das integrale Risikomanagement Strassen begrüssen wir. Letzteres sollte jedoch unbedingt auch auf den Langsamverkehr anwendbar sein, unabhängig von der Eigentümerschaft des Langsamverkehrsweges.

Zum Risikomanagement gehört auch die Kommunikation, die verbessert werden sollte. Wie schon jetzt meine Vorredner angetönt haben, komme auch ich aus einer Region, in der das Gefahrenpotenzial durch instabile Berghänge wie entlang der Malojastrasse und Bergstürze wie der riesige Bergsturz am Piz Scerscen vor gut einer Woche die Bevölkerung kollektiv verunsichert. Gerade für die Malojastrasse gibt es keine oder keine geeigneten Ausweichmöglichkeiten auf den ÖV oder Langsamverkehr. Für alle gibt es nur diese Strasse.

Daher müssen die Fragen nach den Verantwortlichkeiten bei Sperrungen, Priorisierung und Finanzierung der Projekte, Beschleunigung der Prozesse und die damit einhergehend der personellen Ressourcen zwingend diskutiert werden. Der Kommissionsvizepräsident wie auch die Kollegen Berweger und Kohler haben bereits auf einige dieser Punkte hingewiesen. Dies ein paar Punkte zum vorliegenden Bericht, es könnten noch mehr angesprochen werden. Deshalb folgen Sie bitte der KUBE und treten Sie auf die Vorlage ein, damit wir diese gebührend diskutieren können.

Sax: Mit der vorliegenden Botschaft legt uns die Regierung den fünften Bericht zum Strassenbau und Strassenbauprogramm vor für die nächste Periode 2025-2028. Es ist ein weiterer Bericht, welcher wiederum breit und umfassend aufzeigt, wo in unserem Kanton Arbeiten an unserem Strassennetz in den nächsten Jahren wie und in welchem Umfang voraussichtlich anfallen werden. Dabei sehen wir im Bericht wiederum sehr eindrücklich, dass der Mitteleinsatz in unserem Kanton hoch ist und hoch bleibt.

Dieser hohe Mitteleinsatz ist nötig, um die Erschliessung in unserem Kanton aufrecht zu erhalten und für die Zukunft sicherzustellen. Erschliessung bildet dabei die zentrale Rolle für die Aufrechterhaltung und Förderung der dezentralen Besiedlung in unserem Kanton, was unsererseits auch entsprechend zu unterstützen ist. Der hohe Mitteleinsatz beziehungsweise Mittelbedarf und die Sicherstellung der Finanzierung ist sicher eine Herausforderung in der Thematik des Strassenbaus. Eine sehr grosse Herausforderung ist jedoch, bei jedem Projekt die Erlangung der entsprechenden Bewilligung.

Wir haben in der KUBE zu verschiedenen Projekten beispielhaft mitbekommen, wie lange es von der ersten Idee über die Planung bis hin zu einem bewilligten Projekt dauern kann. Auch hier im Grossen Rat haben wir dazu schon die eine oder andere Diskussion geführt. Die Verfahrensdauer ist dabei sicher jeweils einzelspezifisch zu beurteilen, immer mit unterschiedlichen Situationen und Konstellationen. Was aber für alle gilt: Die Vorlaufzeiten und die Planungs- und Verfahrensdauern nehmen leider meistens zu und selten ab. Dennoch gilt es zu hoffen, dass möglichst viele Projekte im nächsten Programm möglichst schlank durchkommen und eine hohe Umsetzungsquote erreicht werden kann.

Für die Ausführung von Projekten sind wir in unserem Kanton, mit unseren Unternehmungen nämlich grundsätzlich gut aufgestellt und die Leistungsfähigkeit ist vorhanden. Auch wenn wir hier mit den teilweise kurzen Baufenstern in höheren Lagen vor einer zusätzlichen Herausforderung stehen.

Eindrücklich im Strassenbauprogramm ist nebst dem grossen Umfang des Unterhalts- und Erneuerungsvolumens auch die Liste der Grossprojekte. Meine Kolleginnen und meine Kollegen haben bereits auch schon darauf hingewiesen. Aufgrund der heutigen Kostenberechnungen und den heutigen Projekten ist mit einem Investitionsvolumen von 685 Millionen Franken auszugehen.

Mit der Vorgabe der Regierung, dass immer nur ein Grossprojekt realisiert werden kann, und den je nach Finanzierungsszenario zur Verfügung stehenden Mitteln zeigt sich, dass wir nicht nur für die nächsten vier Jahre nicht nur diese auf dem Radar haben, sondern gemäss Botschaft bis etwa ins 2060 hineinkommen, bis die acht aktuell gelisteten Grossprojekte umgesetzt wären. Das Strassenbauprogramm wirkt also viel weiter in Zukunft, als dies mit der Bezeichnung 2025-2028 auf den ersten Blick zum Ausdruck kommt.

Wichtig für die Beratung hier im Grossen Rat, wie auch für die weitere Planung und Umsetzung ist sicher, dass wir uns stets die gesetzlichen Grundlagen und Zuständigkeiten gemäss Art. 2 des Strassengesetzes vor Augen halten. Demnach sind Kantonsstrassen und ihre technischen Einrichtungen nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltschonung zu projektieren, zu bauen und zu unterhalten. Zuständig dafür ist die Regierung mit der Oberaufsicht, das Departement und das kantonale Tiefbauamt als Fachstelle.

Ich wünsche allen Beteiligten weiterhin viel Erfolg und Durchhaltewille in der Umsetzung und danke für den grossen Einsatz zur Weiterentwicklung der Erschliessung in unserem Kanton. Selbstverständlich bin ich für Eintreten.

Gort: Es wurde jetzt ja schon einiges gesagt von meinen Kommissionsmitgliedern, ich werde mich deshalb auf drei Punkte beschränken. Punkt eins, finanzieller Mitteleinsatz: Ich denke, es ist wichtig und richtig, dass die finanziellen Mittel in erster Linie in den betrieblichen Unterhalt und in den baulichen Unterhalt des Strassennetzes fliessen. So kann ein gutes und sicheres Strassennetz, welches den Mindestanforderungen entspricht, wo wir hier im Grossen Rat vorgeben, nicht nur erfüllt, sondern auch übertroffen werden. Ein guter Erhalt des Strassennetzes spart langfristig gesehen finanzielle Mittel ein.

Punkt zwei, Grossprojekte: Wie uns die Regierung in der Kommissionssitzung mitteilte, wird pro Strassenbauprogrammzeitphase jeweils nur ein Grossprojekt umgesetzt. Obwohl ich die Argumente für dieses Vorgehen einerseits nachvollziehen kann, kann ich aber auch die Regionen verstehen, welche das Nachsehen haben und dass diese absolut unzufrieden und frustriert sind, da man teilweise nicht nur Jahre, sondern bereits Jahrzehnte auf eine Verbesserung hoffen muss. Ob eine derart massive Verzögerung alleine nur Einsprachen geschuldet ist oder ob es auch noch andere Gründe gibt, kann die Regierung vielleicht heute noch erläutern. Ich sehe zwar auch auf Gemeindeebene, dass, wenn es zu Einsprachen kommt, sehr grosse Verzögerungen entstehen.

Somit bin ich dann auch gespannt, was der Auftrag Metzger, welcher in dieser Session eingereicht wird,

bewirken wird, sollte er dann voraussichtlich in der Augustsession überwiesen werden.

Punkt drei, Umweltbelastung: Auf der Seite 679 im Bericht sehen wir die Ökobilanz. Und dort sehen wir, dass die Umweltbelastung bei Metallen zirka 35 Prozent und beim Beton zirka 25 Prozent ausmachen. Das heisst, zusammen machen Beton und Metall 60 Prozent der Belastungen aus.

Sehr eindrücklich zeigte uns die Regierung in der Kommissionssitzung auch auf, dass beim Bau von offener Strassenbreite von sechs Metern Breite Kosten von zirka 3000 bis 3500 Franken entstehen. Und beim Tunnelbau können das bis zu 100 000 Franken pro Meter sein, was dem Faktor 33 entspräche.

Und auch beim Betrieb fallen etwa achtmal mehr Kosten auf, als dies bei offener Strecke der Fall wäre. Wenn wir uns jetzt vor Augen führen, dass wie bereits erwähnt 60 Prozent der Umweltbelastung von Beton und Stahl herkommen, der Kanton aber bei Grossprojekten wegen Einsparungen, insbesondere wegen Naturverbänden und/oder Ortsbildschutz, immer wieder gezwungen wird, Tunnels oder Brücken zu bauen, welche nicht nur immens teuer sind und jeweils eine enorme zeitliche Verzögerung nach sich ziehen, sondern auch nachweislich eine viel schlechtere Ökobilanz und CO-Bilanz aufweisen, ist das für den Steuerzahler und die betroffene Bevölkerung nur sehr schwer nachvollziehbar.

Die SVP-Fraktion ist für Eintreten.

Standespräsident Caluori: Gibt es weitere Wortmeldungen aus der Kommission? Dann öffne ich das Mikrofon für Mitglieder des Plenums zum Eintreten. Grossrat Epp, Sie haben das Wort.

Epp: Unser Kanton Graubünden besteht aus 150 Tälern, welche auf ein gut ausgebautes Strassennetz angewiesen ist. Ein gut funktionierendes Strassennetz ist die Lebensader unseres Kantons. Eine gute Infrastruktur beinhaltet nicht nur ausgebaute Hauptstrassen, sondern auch den Ausbau und Unterhalt von Verbindungsstrassen. Auch für den öffentlichen Busverkehr ist ein guter Strassenerhalt von grosser Wichtigkeit. Obwohl in unserem Kanton das Wachstum der Bevölkerung unterdurchschnittlich ist, nimmt der Verkehr bei uns überproportional zu. Ich denke, dass passiert nicht nur in der Region des Bündner-Rheintals, sondern im gesamten Kanton.

Gerade während den Spitzenzeiten in den Sommermonaten, Feiertagen und Festtagen, aber insbesondere während den Wochenenden, ist ein massiv höheres Verkehrsaufkommen festzustellen. Dabei ist auch der Hin- und Rückreiseverkehr, der Tagestourismus und der lokale Alltags- und Freizeitverkehr zu berücksichtigen. Konsequenterweise resultieren daraus grosse Immissionen, welche schlussendlich zu einer Verringerung der Lebensqualität führen.

Diese Lebensqualität wird meines Erachtens in Zukunft immer wichtiger. Gerade in Dörfern oder Städten, wo innerorts das immer höhere Verkehrsaufkommen auf den Hauptstrassen kaum mehr auszuhalten ist, sind Massnahmen um den Verkehr zu beruhigen oder die Geschwindigkeit einzudämmen, unerlässlich. Für einen attraktiven Wohnort muss eine angenehme und sichere

Umgebung, beziehungsweise Gestaltung des Strassenraums, gerade für die Anwohnerinnen und Anwohner unbedingt geschaffen werden.

Eine gute und gezielte Ausgestaltung von Strassen, Gehwegen und sonstige Aufenthaltsplätzen, eine gute Beleuchtung, eine unterschiedliche Gestaltung von Oberflächen, wo allenfalls auch entlang der Hauptstrasse kulturelle Veranstaltungen, Märkte oder soziale Treffpunkte geschaffen werden können, würde unter dem Strich zu mehr Sicherheit und sozialer Gemeinschaft führen.

Falls solche Massnahmen nicht zum Ziel führen, müssen anderwärtige Lösungen oder Möglichkeiten in Betracht gezogen werden. An Orten, wo die Verkehrsfrequenzen entsprechend sehr hoch sind, müssen konsequenterweise auch längerfristige Überlegungen gemacht werden. Gerade und insbesondere Umfahrungen könnten zu einer Erhöhung der Lebensqualität in einem Dorf führen. So gehören zu einem guten Strassenprogramm nicht nur der Ausbau und Unterhalt der Strassen, sondern auch die Planung gezielter, langfristiger Projekte. So sind Umfahrungen oder neue Strassenerschliessungen für eine gute und prosperierende Entwicklung unseres Kantons und unserer Täler von grösster Bedeutung. Ich werde gerade in Bezug auf Umfahrungen in der Detailberatung dazu noch ein, zwei Fragen stellen und bin aber grundsätzlich, wie mein Kollege Grossrat Kohler auch bereits erwähnt hat, der Meinung, dass das Investitionsvolumen für Grossprojekte, in welche Richtung auch immer, für die neue Zukunft und für die weitere Entwicklung unseres Kantons nicht ausreicht.

Il program da vias ei transparents e buns. Per las regiuns periferas ei ina buna reit da vias d'enorm gronda muntada. Buca mo la construcziun ed il manteniment dallas vias ei impurtants, era la planisaziun davart gronds projects ei – per in bien svilup da nies cantun – indispensabels. Jeu engraziell alla cussegliera guvernativa per ils sforzs che vegnan fats di per di per garantir a liunga vesta en tuttas regiuns dil cantun ina buna reit da vias, e ch'ella nezegia optimalmein ils mieds finansials che stattan a disposiziun per sviluppar vinavon nies cantun sil sector dalla construcziun da vias. En quei senn, engraziell fetg. Jeu sun per entrar ella fatschenta.

Bettinaglio: Aus Sicht der Mitte-Fraktion ist der Bericht zum Strassenbau 2025-2028 ein umfassendes Werk. Es ist einerseits ein Zustandsbericht und andererseits ein Planungs- und Bauprogramm für den Unterhalt und Ausbau unserer Infrastruktur im Kanton Graubünden. Diese Infrastruktur ist von hoher Bedeutung. Die Strassen sind unsere Lebensadern. Da kann ich nur wiederholen, was Kollege Epp bereits gesagt hat. Strassen spielen eine entscheidende Rolle für periphere Talschaften und das aus verschiedenen Gründen. Strassen sind oft die Hauptverkehrsadern, die den Transport von Gütern und Personen ermöglichen. Strassen sind notwendig, um die Verbindung zu wichtigen Dienstleistungen wie Gesundheitsversorgung jederzeit zu gewährleisten. Strassen sind neben dem Flugverkehr, oft die einzige Möglichkeit für Rettungsdienste in entlegene Gebiete zu gelangen, um im Notfall Hilfe zu leisten.

In vielen unseren Talschaften ist der Tourismus eine zentrale Einnahmequelle. Gut ausgebaute Strassen erleichtern es Gästen, Graubünden zu besuchen und tragen zur Entwicklung bei.

Der Bericht beleuchtet diverse Aspekte des Verkehrs. Erfreulich nimmt die Mitte-Graubünden zur Kenntnis, dass unsere Strasseninfrastruktur in äusserst gutem Zustand ist. Das beinhaltet auch den Zustand der diversen Kunstbauten im Kanton.

Ich möchte noch auf einige finanzielle Aspekte zu sprechen kommen. Auch diese kommen im ausführlichen Bericht nicht zu kurz. Im Kanton Graubünden führen wir einen Strassenfonds. Dieser ist auf ein Vermögen von 100 Millionen Franken gedeckelt. Der Fonds ist gefüllt. Das ist wichtig und mit Bestimmtheit ein Grund dafür, weshalb unsere Strassen in einem so guten Zustand sind. Dazu müssen wir Sorge tragen.

In der Botschaft ist nämlich auch dargelegt, dass der Wiederbeschaffungswert sämtlicher Kantonsstrassen rund 6,1 Milliarden Franken beträgt. Bedeutet, möchten wir alle Strassen inklusive Kunstbauten neu erstellen, müssten 6,1 Milliarden Franken aufgewendet werden. Diese Zahl ist wahrscheinlich sogar noch zu klein, da diese auf der Anlagebuchhaltung, also historischen Erstellungskosten, basiert. Es ist anzunehmen, dass heute teurer gebaut werden muss. Geht man also von einer durchschnittlichen Nutzungsdauer von etwa 40 Jahren für Strassen aus, müssen im Durchschnitt 150 Millionen Franken für unsere Strassen und Kunstbauten jährlich aufgewendet werden. Das Fondsvermögen wird also als Puffer mit Sicherheit in dieser Höhe benötigt.

Dann noch ein Wort zu den Grossprojekten und Ausbauprojekten gemäss Anhang. Die Regierung führt aus, wir haben es auch schon gehört, dass die Durchführung und Realisierung von Grossprojekten aufwändig ist, und mit vielen Unsicherheiten verbunden ist. Umgesetzt werden diejenigen Projekte, welche reif sind und personell gestemmt werden können. Da ist es aus Sicht der Mitte störend, dass obendrauf dann trotz all dieser bereits bestehenden Hindernisse, Projekte durch Einsprachen weiter verzögert und verhindert werden. Insbesondere da ohnehin nur diejenigen Projekte und Ausbauprojekte auf die Liste kommen, welche eine hohe Dringlichkeit aufweisen.

Wie bereits eingangs erwähnt, ist die Mitte Graubünden zufrieden mit dem Bericht zum Strassenbau und Strassenbauprogramm und ist für Eintreten.

Collenberg: Sco emprem less jeu engraziar pil zun interessant e detagliau rapport davart la construcziun da vias el Program da construcziun da vias. La Regenza ha sutamess a nus in rapport fetg detagliau e cun in zun interessant cuntegn. In bien stan da las vias, seigi quei els centers da nies cantun sco era ella periferia, ei da gronda impurtonza per nus tuts ed ina cundiziun da rama pil prosperar dil cantun Grischun. D'ina vart profiteschan l'economia e nies impurtont sector da turissem da quella cundiziun da rama, da l'autra vart secapescha era nus, l'entira societad. En quei senn engraziel jeu cordialmein agl Uffeci da construcziun bassa ed en spezial allas numerusas collaboraturas e collaboratur che prestan di per di fetg buna lavur sin nossas vias, en favur da nossa

segirtad. Mei legri zun fetg che la Regenza ed igl uffeci han priu enconuschientscha dil potenzial da nezegiar l'infrastructura ch'ei avon maun per producir energia cun indrezs solars. Jeu sun perschadius ch'ei dat cheu aunc potenzial, dil qual il cantun sa profiter. Ord quei motiv sai jeu mo appellar da luvrar vinavon vid quella impurtonza tematica. Sco probablamein tuts cheu presents hai era jeu dau in sguard el vargau, el program vegl sco era el program niev. In sguard enavos sils projects ch'ei seretardai, dattan da patertgar. D'ina vart vulan tuts bunas e novas vias, da l'autra vart muossa ei, che cu ins vul realisar in niev project, che quei ei gnanc schi sempel. Ils projects ston lu esser bein ponderai per ademplir tut las cundiziuns da rama per insumma vegnir realisai. Ord mia vesta fussi perquei interessant d'intervegnir in tec dapli informaziuns davart recuors enviers projects. Las suandontas damondas han fatschentau mei, duront che jeu hai legiu il cudischet: 1. ha il diember da recuors en general priu tier, 2. da tgi vegnan tals recuors en emprema lingia fatgs e 3. interessescha mei, tgei mesiras che la Regenza resp. igl uffeci cantunal pren preventivamein per reducir tals recuors. Era jeu sun secapescha per entrar e selegrel sin ina interessanta debatta.

Standespräsident Caluori: Gibt es noch weitere Wortmeldungen aus dem Plenum? Das ist nicht der Fall. Dann schalten wir eine Pause ein bis 16.30 Uhr. Ich möchte Sie aber noch informieren, auf eine Veranstaltung aufmerksam machen der PH Graubünden zum Thema «Der Mythos der gleichen Chancen – Schule Selektion und Bildungsgerechtigkeit aus der Perspektive der Politik, der Wirtschaft und der Bildung». Sie findet heute Abend ab 18.30 Uhr in der PH statt. Es können sich auch noch spontan Grossrätinnen und Grossräte anmelden, oder einfach teilnehmen. Ich wünsche Ihnen eine schöne Pause.

Pause

Standespräsident Caluori: Darf ich Sie bitten, Platz zu nehmen. Bitte um Ruhe im Saal. Bevor wir weiterfahren, habe ich noch eine Information zur P-Cloud. Aufgrund technischer Probleme wurden nicht alle Ratsmitglieder über die neu eingereichten Vorstösse in der P-Cloud informiert. Diese Notifikationsmails werden nach der Pause für alle Vorstösse nochmals an alle Ratsmitglieder verschickt. Sollten Sie diese zum zweiten Mal erhalten, ist das nicht zu vermeiden. Wir bitten um Entschuldigung. Wir fahren nun mit dem Eintreten fort. Und dazu gebe ich Regierungsrätin Maissen das Wort.

Regierungsrätin Maissen: Ich möchte zuerst einmal mit einem Dank beginnen für die sehr interessante Debatte, Voten, Aspekte, die eingebracht worden sind, aber auch für die Anerkennung für die Tiefe und Gründlichkeit des Berichts. Ich werde diesen Dank auch sehr gerne an die Verantwortlichen weitergeben.

Bevor ich auf einzelne Voten und Themen, die darin aufgeführt worden sind, aufgegriffen worden sind, eingee, möchte ich noch kurz ein paar allgemeine Bemerkungen machen. Zuerst etwas zum Sinn und Zweck des Strassenbauprogramms: Dieser Sinn und Zweck, der

setzt sich aus vier Elementen zusammen. Es geht zum einen aufzuzeigen, was die Rahmenbedingungen des Strassenbaus im Kanton Graubünden sind. Es geht darum, die Aufgaben und Bedürfnisse im Strassenbau darzustellen, dann vorausschauend für die nächsten vier Jahre das konkrete Programm mit den Zielen, den Prioritäten und den Projekten aufzuzeigen und dann im Sinne einer Gesamtschau einen umfassenden Einblick in die im Bereich Strassenwesen massgebenden Themen zu geben. Wir haben es von verschiedenen Votanten gehört: Die Erwartungen von Politik, Gesellschaft, Wirtschaft an die Verkehrserschliessungen und an den Strassenbau, gerade auch in unserem weitverzweigten Kanton, sind vielfältig. Eine sichere und leistungsfähige Erschliessung wird als Voraussetzung für die Besiedlung unserer Talschaften, für die wirtschaftliche Entwicklung und für den Wohlstand betrachtet und das zu Recht. So vielfältig diese Erwartungen an die Strasseninfrastruktur sind, so bedeutsam sind andererseits deren Auswirkungen auf Raum, Umwelt und Finanzbedarf. Es wurde von Grossrat Sax, der notabene wahrscheinlich diejenige Person in diesem Raum ist, die am meisten Erfahrungen hat mit den Strassenbauprogrammen, er hat meines Wissens nach alle fünf Editionen miterlebt, falls Sie also Fragen zur Historie haben, wenden Sie sich an Grossrat Sax, auch wenn er im Moment gerade nicht im Saal ist. Er hat aber in seinem Votum auf die gesetzlichen Grundlagen und Leitplanken hingewiesen und das ist, glaube ich, ein sehr wertvoller Hinweis.

Die Leitplanken für die Bündnerische Verkehrsinfrastrukturpolitik lassen sich aus Art. 82 unserer Kantonsverfassung ableiten. Demnach sorgen Kanton und Gemeinden zusammen für eine angemessene Versorgung des Kantonsgebietes, auch bezüglich der Verkehrsverbindungen. Und dann wird präzisierend in Abs. 3 dieses Artikels festgehalten, dass die Verkehrsinfrastruktur erstens bedarfsgerecht, zweitens umweltschonend und drittens wirtschaftlich sein soll. Und anknüpfend an diese Verfassungsbestimmung bezweckt dann das Strassengesetz des Kantons Graubünden, dass die Kantonsstrassen nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltschonung zu projektieren, zu bauen, zu unterhalten und zu betreiben sind. Das Gesetz legt ausserdem fest, wer Anspruch auf eine Kantonsstrasse hat, welches die Grundsätze für die Projektierung und den Bau von Kantonsstrassen sind sowie auch die Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten für die Anlagen des Langsamverkehrs. Und eine wichtige Grundlage im ganzen Strassenwesen, wurde bislang noch nicht erwähnt, ist auch der kantonale Richtplan, das Führungsinstrument der Regierung für die räumliche Entwicklung des Kantons.

Die Anforderungen an die Strasseninfrastruktur in Bezug auf die Verfügbarkeit, aber auch den Komfort, die Sicherheit und die Umwelt nehmen stetig zu. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, es wurde auch von Grossrat Kohler erwähnt, dass insbesondere Kantonsstrassen sozusagen das Schienennetz für unsere Busse und Postautos im Kanton bilden. Also ohne Strassen auch keine Postautolinien.

Eine besondere Herausforderung, auf die vor allem auch Grossrat Berweger hingewiesen hat, stellen die Naturge-

fahren dar. Klimamodelle zeigen es, dass in Zukunft mit einer Häufung von Extremereignissen gerechnet werden muss, und diese haben auch unmittelbaren Einfluss auf die Verfügbarkeit der Strassen. Dies wird auch im Bericht ausgeführt, was die Folgen für die Strassen sein werden, für den Erhalt und den Betrieb der Strasseninfrastruktur. Und es wurde auch darauf hingewiesen, eine Folge davon ist auch, dass die Kosten für den Bau, den Betrieb und den Unterhalt der Kantonsstrassen laufend erhöht werden oder sich erhöhen werden.

Und mit diesen gestiegenen Anforderungen und vielfältigen Ansprüchen gehen zunehmend eben auch kompliziertere Abläufe und längere Verfahren einher. Auch im vorliegenden fünften Strassenbauprogramm wird dieser Aspekt adressiert. Mehrere Votanten haben dieses Thema auch aufgegriffen. Grossrat Collenberg hat auch ein paar konkrete Fragen dazu gestellt, die ich gerne beantworten werde, vielleicht nicht zu seiner vollständigen Zufriedenheit, weil eine quantitative Aussage zum konkreten Wachstum der Anzahl Einsprachen, Beschwerden, die die Verfahren verlängern, kann ich ihm so nicht geben. Vielleicht einfach ein Fakt als Ausgangslage: Wenn man die Zeit vor 20 Jahren vergleicht im Bündner Strassenbau, dann wurden damals viel weniger Projekte umgesetzt oder waren in Planung als heute. Und es ist klar, mehr Projekte bedeuten natürlich auch mehr Betroffenheit und entsprechend mehr Ansprüche und eben auch mehr Einsprachen. Ich glaube, dass ist ein Fakt, auch für diese Feststellungen im Bericht.

Wenn man auf die Kategorien dieser Einsprachen eingeht, dann muss man drei Kategorien grob unterscheiden. Eine grosse Kategorie, das sind die Grundeigentümer, die von Strassenprojekten betroffen sind. Das muss nicht unbedingt ein Grossprojekt sein. Das kann auch ein Ausbau einer Strasse auf die Normenbreite sein, wo dann die angrenzenden Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen betroffen sind. Es ist auch sonst im Hochbau festzustellen, dass die Interessen der Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen heute sicher stärker wahrgenommen werden. Man bringt sich mehr ein, um sein Eigentum zu schützen, und entsprechend sind eben auch mehr Einsprache die Folgen bei ganz unterschiedlichen Projekten, vor allem eben gerade auch innerorts, wo man sehr viele unterschiedliche Grundeigentümer entlang der Strasse hat. Eine zweite Kategorie in diesem Thema sind Organisationen, aber auch nationale Kommissionen, die das Interesse oder die Projekte aus Sicht von Landschaftsschutz und Heimatschutz beurteilen. Auch hier stellen wir fest: Das ist ein gesellschaftlicher Trend, dass die Sensibilität gegenüber solchen Themen eine andere ist und entsprechend auch hier die Ansprüche höher geworden sind. Dann eine dritte Kategorie, die wurde jetzt noch gar nicht erwähnt: Auch im Beschaffungsprozess gibt es immer wieder Verzögerungen aufgrund von Einsprachen gegenüber Vergaben, wenn eben Unternehmer nicht einverstanden sind mit den Vergaben. Und auch das zieht natürlich die entsprechenden Verfahren und die entsprechenden Verzögerungen nach sich.

Grossrat Collenberg hat dann auch noch gefragt, ja, welche Massnahmen ergreift das Tiefbauamt, um diesen Phänomenen etwas entgegenzuhalten? Wichtig ist, dass die betroffenen Akteure rund um solche Projekte, und

das ist auch ein erfolgsversprechender Weg, dass sie eben früh in die Planung und in die Projektierung einbezogen werden, dass man früh auch Interessenskonflikte anschauen, ausdiskutieren und vielleicht bessere Lösungen finden kann. Das wird vor allem auch bei grossen Projekt, Grossprojekten so praktiziert. Das braucht zwar auch seine Zeit, diese Abklärungen, diese Diskussionen und Meinungsbildungen miteinander zu führen, aber es kann doch dazu führen, dass dann in einem späteren Verfahrensschritt Einsprachen verhindert werden können, die eben doch noch einen deutlich grösseren Zeitaufwand nach sich ziehen würden. Dies zum Thema der Verfahrenslänge, das von mehreren Votanten eingebracht worden ist.

Kurz ein paar Worte zu einigen Themenschwerpunkten, die auch angesprochen wurden. Grossrätin Preisig hat das Thema Langsamverkehr angesprochen. Dem sei noch zu wenig Gewicht beigemessen worden. Wenn man den Bericht von vor vier Jahren mit dem heutigen vergleicht, glaube ich, schlägt sich darin doch nieder, dass die Bedeutung und das Gewicht des Langsamverkehrs entsprechend berücksichtigt wurde. Denn die Förderung des Velos als wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Mobilität, dieser Forderung kommt ein höherer Stellenwert zu. Wir haben auch neue gesetzliche Grundlagen dazu. Das Bundesgesetz, das neue Veloweggesetz, das eidgenössische, wurde eingeführt, welches die Kantone zur Planung und Realisierung von Velowegen in die Pflicht nimmt. Die Regierung begrüsst diese Entwicklung und im neuen Regierungsprogramm wurde dazu ein Entwicklungsschwerpunkt festgelegt und auch im Strassenbauprogramm ist diesem Schwerpunkt entsprechend Raum zugesprochen worden. Zudem wird auch aufgezeigt im Strassenbauprogramm, wie der Auftrag Cahenzli-Philipp umgesetzt wird, wo eben die Federführung bei der Planung des kantonalen Velonetzes Alltagsverkehr, und wenn die Gemeinden den Auftrag dazu erteilen, auch die Projektierung und der Bau, vom Kanton übernommen werden. Im Strassenbauprogramm zeigen wir auf, wie diese Federführung durch den Kanton vorgehen soll und wie die Gemeinden eingebunden werden, und es wird bereits aufgezeigt, wenn bekannte Projekte im Raum sind, werden auch diese analog der Kantonsstrassen im Strassenbauprogramm aufgeführt.

Ein neues Thema ist die Verkehrszunahme und der Umgang damit im Rahmen eines Verkehrsmanagements. Auch dazu wurden im Strassenbauprogramm einige Ausführungen gemacht. Hier sind wir intensiv daran, die ersten Erfahrungen aus dem Pilot auszuwerten, diese in einer zweiten Phase in einen ständigen, automatisierten Betrieb überzuführen, und dann gibt es auch noch weitere Massnahmen, für die es einen längeren Zeithorizont braucht, um umgesetzt zu werden. Ziel muss es sein, dass die langfristige Funktionalität des Strassennetzes aufrechterhalten werden kann, dass die Strassen möglichst effizient betrieben werden können und dass eben ihre Kapazität möglichst ausgeschöpft wird.

Dann noch ein Wort zum integralen Risikomanagement. Es wurde bereits ein Element davon angesprochen, nämlich die Naturgefahren. Aber auf den Strassen gibt es noch weitere Gefährdungen, die es in Schach zu halten gilt. Es gibt auch Themen der Bauwerkssicherheit, also,

wenn Infrastrukturen versagen oder einstürzen können. Das haben wir bei uns zum Glück nicht, weil wir eben einen sorgfältigen Unterhalt betreiben. Aber Beispiele aus dem Ausland zeigen, dass es eben keine Selbstverständlichkeit ist. Eine weitere Kategorie von Gefährdungen sind natürlich die Verkehrsunfälle und eine vierte Kategorie sind die Störfälle, z. B. durch Gefahrgut. Mit einem integralen Risikomanagement soll eben ein gegenüber allen Gefahren, nicht nur gegenüber einer Gefahr, vergleichbares Sicherheitsniveau erreicht werden. Und um die Vergleichbarkeit der Risiken aus den verschiedenen Sicherheitsbereichen sicherstellen zu können, werden dazu einheitliche Massstäbe angewendet. Und das übergeordnete Ziel dieses integralen Risikomanagements der Strasse ist dabei, mit dem optimalen Einsatz der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel und personellen Ressourcen die Risiken der Strassenbenutzer und des Netzbetreibers möglichst zu reduzieren und dabei gleichzeitig die Verfügbarkeit der Strassen zu gewährleisten und das auf einem vergleichbaren Niveau auf dem ganzen Kantonsgebiet.

Grossrätin Preisig hat noch den Wunsch platziert, dass dieses integrale Risikomanagement auch im Bereich Langsamverkehr angewendet werden soll. Ich möchte hier auf die Zuständigkeiten verweisen. Für das integrale Risikomanagement ist jeweils der Werkeigentümer zuständig. Bei Langsamverkehr ist das die Gemeinde, wie bei Gemeindestrassen auch, und bei der Nationalstrasse ist es der Bund, als Beispiel.

Dann, wahrscheinlich die grösste und wichtigste Frage, die im Raum steht: Wie viele Mittel bleiben uns überhaupt, um all diese Aufgaben und Ansprüche zu erfüllen, und wie wir letztlich sie, auch wenn man jetzt noch die Mittel verdoppeln würde, letztlich sind diese Finanzmittel immer begrenzt, wie wir sie priorisieren. Ich möchte dazu die Abbildung auf Seite 685 in Erinnerung rufen. Diese Abbildung besagt, dass bei einer bestimmten verfügbaren Menge an Mittel, dass es eben eine Priorisierung der Mittel auf vier Aufgaben gibt. In der ersten Priorität gilt es, dass der Betrieb der Strassen sichergestellt und dass die Verkehrspolizei finanziert ist. Dann sehen Sie die Priorität zwei. Das ist der bauliche Unterhalt, der flächendeckend über das ganze Kantonsgebiet und stetig zu geschehen hat, denn unser Anspruch ist es, eine generationengerechte Bewirtschaftung des Strassennetzes zu machen. Das heisst, dass wir unseren künftigen Generationen eben eine werthaltige Infrastruktur überlassen und nicht etwa einen grossen Unterhaltsstau. Grossrat Gort hat darauf ebenfalls hingewiesen, dass Betrieb und Unterhalt der bestehenden Infrastruktur als erstes sichergestellt zu sein haben. Und dann sehen Sie die dritte Priorität. Da geht es um den Ausbau des bestehenden Strassennetzes von 1360 Kilometer auf den heute geltenden Normenstandard, der abhängig ist von der jeweiligen Strassenkategorie. Und dann, jene Mittel, die dann noch übrig bleiben, nachdem der Betrieb, der Unterhalt und der Ausbau sichergestellt sind, diese Mittel stehen dann für die Realisierung von Grossprojekten zur Verfügung. Mit dem wachsenden Verkehrsvolumen, worauf bereits Grossrat Epp auch hingewiesen hat, steigt vielerorts auch das Bedürfnis nach einer Ortsumfahrung, um in den Dörfern wieder mehr Sicherheit und Lebens-

qualität zu haben. Und aufgrund der vielfältigen Ansprüche und des meist begrenzten Raums kommen dafür heutzutage oftmals nur noch Tunnellösungen in Frage. Oder es gibt Strecken ausserorts, die aufgrund von Naturgefahren zur Sicherheit punktuell geschlossen werden müssen und wo ein Tunnel die Sicherheit und die Verfügbarkeit erhöhen würde.

Nun noch ein Wort zu diesen Finanzszenarien, denn um prognostizieren zu können, wie viele solche Umfahrungen, Grossprojekte sich der Kanton leisten kann, wurden mehrere Finanzszenarien für den Zeitraum bis 2060 entwickelt. Der Unterschied der Szenarien ist, dass sie sich in Bezug auf die allgemeinen Staatsmittel eben voneinander unterscheiden und stehen in einem Zusammenhang mit dem finanzpolitischen Handlungsspielraum, den wir in Zukunft haben werden. Also, wenn es bei den Staatsmitteln eng wird, wird es wahrscheinlich auch hier enger werden. Wenn wir dort gut unterwegs sind, stehen wahrscheinlich auch mehr Mittel für Grossprojekte zur Verfügung. Die Szenarien arbeiten alle mit der Annahme, dass der heutige Saldo von 100 Millionen Franken auf dem Spezialfinanzierungskonto des Strassenwesens bis 2060 abgebaut und auf die gemäss Gesetz mögliche Schuld von 250 Millionen Franken geäufnet wird. Was sicher gesagt werden kann, dass unter allen Szenarien genügend Geld vorhanden ist, um den Betrieb und den Unterhalt sicherzustellen. Was aber auch gesagt werden kann, dass eben für Grossprojekte je nach Szenario unterschiedlich viele Mittel zur Verfügung stehen. Und dabei gibt es noch einen sehr wichtigen Umstand zu berücksichtigen: Denn wenn wir Grossprojekte umsetzen, zieht dies auch in der Zeit danach höhere Unterhalts- und Betriebskosten nach sich, weil eben ein Meter Tunnel kostet im Unterhalt und im Betrieb einiges mehr oder ein Mehrfaches mehr als Strassen in offener Strecke. Das heisst also, je mehr Grossprojekte im Zeitverlauf umgesetzt werden, je weniger Mittel werden gegen Ende dieser Zeitperiode für die Realisierung von Grossprojekten verfügbar sein.

Grossrat Kohler hat auf das Investitionsvolumen der Projektliste hingewiesen. Wir haben eines, das sich mindestens auf 685 Millionen Franken beläuft, und darin aber noch nicht enthalten sind eine Tunnellösung in Santa Maria z. B. oder neue Galerien und Tunnels auf der Calancastrasse. Vergleicht man nun dieses Investitionsvolumen mit den bis ins Jahr 2060 für Umfahrungs- und Grossprojekte voraussichtlich zur Verfügung stehenden Finanzmitteln, so zeigt sich, dass bei verschiedenen Szenarien ein erheblicher Teil dieser Finanzmittel bereits gebunden ist. Das ist eine grosse Herausforderung, die Finanzierung von solchen Grossprojekten in einem grossflächigen Kanton, wie dem Kanton Graubünden. Zwei Kennzahlen möchte ich Ihnen mitgeben, die eben die Frage der Finanzierbarkeit und der Machbarkeit ebenfalls noch verdeutlichen. In Graubünden betragen die durchschnittlichen Aufwendungen für die Strasse pro Kopf und pro Jahr zwischen 1200 Franken und 1400 Franken. Schweizweit über alle Kantone hinweg liegen die Pro-Kopf-Ausgaben pro Jahr für die Strassen bei 350 Franken. Und ein Kilometer Strasse bedeutet jährliche Kosten von 180 000 Franken bis 190 000 Franken, also alle Kosten aufsummiert.

Schweizweit sind es 150 000 Franken bis 160 000 Franken. Bei einem Strassennetz von über 1300 Kilometern bedeutet das eine Differenz von 40 Millionen Franken pro Jahr. Das zeigt, wir sind sehr viel weniger Köpfe, die aber ein viel anspruchsvolleres und damit teureres Strassennetz zu tragen haben. Das bedeutet in der Planung Verantwortung, es bedeutet Sorgfalt und es bedeutet eben auch die Priorisierung mit einer Abwägung des Nutzens gegenüber den Kosten.

Mir ist das sehr wohl bewusst, dass diese Nachricht oder die Tatsache, dass bei der Umsetzung von Grossprojekten Grenzen gesetzt sind, dass das keine Freudensprünge auslöst. Aber es dürfte eine Tatsache bleiben, dass die Strassenbaupolitik eben nie alle Bedürfnisse und Wünsche erfüllen können, und das dann auch noch möglichst sofort. Es sind Bedürfnisse der Regionen, der Wirtschaft, aber auch Ansprüche der Umwelt. Das Strassenbauprogramm ist letztlich ein Programm des Machbaren, und zwar des technisch Machbaren, was aber auch personell stemmbar ist, was finanzierbar ist, und letztlich aber auch, das muss ich Ihnen hier im Rat nicht sagen, es ist auch ein Programm, das realpolitisch möglich und tragfähig ist.

Nun möchte ich noch auf einzelne Voten eingehen, die noch ein paar Themen aufgeworfen haben, die in meinen allgemeinen Bemerkungen noch nicht berücksichtigt wurden. Grossrat Berweger und auch Grossrat Gort haben auf diesen Regierungsbeschluss verwiesen, der besagt, es solle aufs Mal nur ein Grossprojekt umgesetzt werden. Ich möchte Ihnen kurz die Vorgeschichte dieses Beschlusses erläutern, weil es ist wichtig, das zu verstehen. Es gab Zeiten, da hatte man zwei grosse Umfahrungen in der Realisierung. Es waren damals die Umfahrung von Flims und die Umfahrung von Klosters in der Realisierung. Diese beiden Grossprojekte haben in der Realisierungsphase fast 85 Prozent des jährlichen Strassenbudgets besetzt. Das heisst, es blieben nur noch 15 Prozent der Mittel übrig für alle anderen Aufgaben. Und die Regierung hat damals einfach gesehen, dass das langfristig eine gefährliche Strategie ist, dass dann genau Unterhalt oder auch Ausbauvorhaben zu kurz kommen. Das war dann die Herleitung für diesen Beschluss, dass man bei der Umsetzung von Grossprojekten etwas Vorsicht walten lassen muss oder die Mittel so einteilen, dass die übrigen Aufgaben nicht zu kurz kommen. Heute sind wir in der Situation, dass wir eine volle Strassenkasse haben, die einen gewissen Handlungsspielraum bietet. Das war vor 20, 25 Jahren nicht der Fall. Und es ist natürlich so, wenn Projekte, Grossprojekte bereit sind, dann kann man auch überlappend bereits ein Projekt vorantreiben mit der Realisierung, wenn ein anderes Projekt noch nicht gänzlich abgeschlossen ist. Ich glaube, diesen Handlungsspielraum haben wir heute. Ich möchte Sie aber noch auf eine weitere Rahmenbedingung zu diesem Thema hinweisen, und zwar den finanzpolitischen Richtwert 5, den Sie in der vergangenen Februarsession verabschiedet haben. Der Richtwert Nummer 5 besagt, dass maximal ein Minus von 20 Millionen Franken in der Strassenrechnung budgetiert werden darf. Wenn ein Grossprojekt in der Umsetzung ist, ein Minus von 30 Millionen Franken. Also, man kann nicht ein Minus von 50 Millionen Franken oder 60 Millionen Franken budge-

tieren. Dieser Richtwert gibt der Umsetzung, der parallelen Umsetzung von Grossprojekten auch eine gewisse Grenze vor.

Dann noch ein Wort zu Massnahmen im Zusammenhang mit Naturgefahren. Wir sprechen vor allem, jetzt im Fall von der Strecke zwischen Sils und Maloja oder auch die Diskussion über die Calancastrasse, über die Tunnellösungen. Ich möchte einfach hier darauf hinweisen, dass die Planung und Realisierung eines Tunnels ein Langfristprojekt ist. Da gehen schnell 10, 20 Jahre durchs Land, bis ein solcher Tunnel eröffnet und benutzt werden kann und den gewünschten Schutz vor den Naturgefahren bietet. Es braucht immer auch Sofortmassnahmen, sei es mit Steinschlagschutznetzen oder -dämmen, die eine sofortige Reduktion der Naturgefahren mit sich bringen. Auch hier müssen wir die Mittel zur Verfügung stellen, dass wir diese Massnahmen umsetzen können.

Grossrat Gort hat noch eine interessante Beobachtung gemacht zwischen dem Zusammenhang der Ökobilanz und der Forderung, die zuweilen auch aus landschaftschützerischer Warte kommt, Tunnels zu verlängern. Und ich glaube, das ist ein klassischer Zielkonflikt, den wir hier haben, auf der einen Seite Landschaft zu schützen, aber auf der anderen Seite dies mit einer Massnahme zu tun, der Verlängerung eines Tunnels, die eben in puncto Ökobilanz sehr schlecht abschneidet. Ich glaube, das ist etwas, was wir auch immer mitnehmen müssen bei künftigen Planungen und was die Planung natürlich aber auch entsprechend anspruchsvoller macht. Ich denke, in meinem Überblick über die Voten, dass ich zu den wichtigen Themen mich geäussert habe. Ich danke dafür und gebe dem Präsidenten wieder das Wort zurück.

Standespräsident Caluori: Gibt es noch andere noch weitere Voten zum Eintreten? Das ist nicht der Fall. In dem Fall ist Eintreten nicht bestritten und somit beschlossen.

Eintreten ist nicht bestritten und somit beschlossen.

Standespräsident Caluori: Wir fahren mit der Detailberatung fort. Ich werde es wieder gleich handhaben wie beim Vorherigen. Ich werde die Titel vorlesen und je nachdem, wer zuerst drückt aus der Kommission oder aus dem Plenum, werde ich das Wort erteilen. Nehmen Sie das orange Heft zur Hand auf Seite 643. Ich beginne mit I. Ausgangslage.

Detailberatung

Antrag Kommission und Regierung

2. Vom Bericht zum Strassenbau und Strassenbauprogramm 2025-2028 samt Anhängen und Beilagen Kenntnis zu nehmen.

Standespräsident Caluori: II. Rückblick Strassenbauprogramm 2021/2024 Erstens, Allgemeines. Grossrätin Mazzetta, Sie haben das Wort.

Mazzetta: Ich rede zum Punkt eins, Allgemeines. Es wurde auch schon auf das kantonale Strassengesetz

Art. 2 hingewiesen und auf die Grundsätze, die dort festgelegt sind. Beim Bauunterhalt der Strassen muss man nämlich die Grundsätze der Nachhaltigkeit, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltschonung beachten.

Nun, dass es auf der Seite 1 oder auf der ersten Seite der Botschaft dann steht, dass Abklärungen mit der kantonalen und eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission zu Verzögerungen geführt hätten, mutet darum etwas seltsam an. Diese Kommissionen haben einen gesetzlichen Auftrag. Der Einbezug, wo dies nötig und sinnvoll ist, muss also bereits bei der Planung berücksichtigt werden, ist also Teil der Planung.

Ich lege hier jetzt meine Interessensbindung offen. Ich bin Mitglied der kantonalen NHK. Und, was ich hier sage, ist mit dem Präsidenten der NHK Maurizio Michael abgesprochen. Das Tiefbauamt hat in den letzten Jahren die kantonale Natur- und Heimatschutzkommission bei einzelnen Strassenprojekten ganz bewusst beigezogen. Die NHK kann das ja nicht aus eigenen Antrieben machen. Wir sind darum erstaunt über diese pauschale Aussage hier im Bericht. Wir sind darum froh um die Präzisierung von Regierungsrätin Maissen. Ein frühzeitiger Einbezug der NHK ist vielleicht im Moment aufwendiger, hilft aber, spätere langwierige Konflikte zu verhindern.

Und hier möchte ich als Grossrätin doch noch die Gelegenheit nutzen, die Aussagen von Grossrat Markus Berweger richtigzustellen. Die ENHK und die NHK können keine Einsprachen einreichen. Sie sind Beratungskommissionen. Die NHK gibt Empfehlungen zu Projekten zuhanden der Regierung ab. Die NHK wie auch die ENHK fällen auch keine Entscheide. Das macht selbstverständlich immer noch die Regierung. Danke für die Kenntnisnahme.

Kreiliger: Era jeu less tematisar quei punct dils retardaments da projects ch'ei menziunau en quei artechel che nus tractein grad. Quei retardament dils projects sin basa da recuors e protestas ei in tema permanent ella politica e populaziun. E gliez ei bien. Permanentamein vegnandenton fatgas responsablas las organisaziuns digl ambient, ni ils basegns dil schurmetg dalla natira per quels retards. E gliez ei meins bien. Quei tema vein nus gia discussiunau il zercladur vargau ell'intervenziun parlamentara dalla PPS ella seduta a Clastra. La concusseglia Nora Saratz ha proponiu da refusar quella intervenziun cun ils suandonts plaids, jeu citeschel: Dies, da der Anteil der Verbandsbeschwerden an allen erhobenen Rechtsmitteln eher gering ist und eben doch auch sich immer wieder einmal als berechtigt erweist. Ein viel grösseres Problem stellen in meinen Augen die Privaten und deren Rechtsvertreter dar. Es gibt Rechtsanwälte, die leider aus den bestehenden Einsprache- und Verzögerungsmöglichkeiten ein wahres Geschäft machen. Jeu hai dumandau suenter tier igl Uffeci da construcziun bassa, sco la situaziun ei pertuccont las protestas dallas organisaziuns digl ambient. Ellas fan ora ina cumpart ella dimensiun d'ina cefra bassa. Quei vul secapescha buc dir che las preparativas d'evitar quellas protestas seigien buc grondas, quei vul era buc dir che ina protesta hagi lu in pign effect. Jeu sun era fetg leds che quella informaziun ei vegnida fetg sperta e fetg aviarta e transparenta, e less

engraziar cheu agl Uffeci da construcziun bassa sco era alla cussegliera guvernativa per quels plaids ch'ella ha fatg gia anson tier quei tema. Igl ei clar che examinaziuns dalla WEKO e protestas encunter surdadas da lavurs meinan era a retardaments tier ils projects. Denton, il project ei cheu. Nus stuei saver sesviluppar, nus stuein era saver baghegiar vias. Denton, ei l'impurtonza dils temas d'ambient era carschida, e quei ei bien aschia. Quels temas muntan qualitat da viver e pertuccan era nossa basa da viver. Sch'il mund ei vegnius pli cumplex, sche sto la politica metter prioritads. Tut ils basegns ed interess ston ins en quei cass adina puspei verificar e valetar. La discussiun pertuccont las protestas dallas organisaziuns digl ambient ei denton vegnida discussiunada pli che avunda. Ina politica da «Peter nér» – sco ins savess dir a quei – gida buc da realisar pli spert projects necessaris.

Standespräsident Caluori: Wir fahren fort mit 2. Neu- und Ausbau Haupt- und Verbindungsstrassen, 2.1 Finanzieller Mitteleinsatz. 2.2 Erfüllung der Projektvorgaben. 3. Baulicher Unterhalt Haupt- und Nebenstrassen. 3.1 Finanzieller Mitteleinsatz. 3.2 Erfüllung der Projektvorgaben. 4. Betrieblicher Unterhalt. Grossrätin Mazzetta, Sie haben das Wort.

Mazzetta: Gerne nehme ich auch zu diesem Punkt Stellung, und zwar geht es um die Grünpflege, die hier aufgeführt wird. Es fehlt hier leider explizit ein Hinweis auf die Biodiversitätsstrategie des Kantons. Dort sind nämlich mehrere Massnahmen für das Tiefbauamt definiert, die genau in der Zeit des Strassenprogramms umzusetzen sind. Ich erwähne hier Massnahme zwölf. Das Tiefbauamt solle ein Pflege- und Aufwertungskonzept für wertvolle Strassenböschungen ausarbeiten oder Massnahme 18, da geht es um die Bekämpfung der Neophyten. Oder Massnahme elf, da geht es um die Vernetzung von Lebensräumen, z. B. von Wildtierkorridoren oder die Sicherstellung der Wanderung für die Amphibien. Ich gehe jetzt mal davon aus, dass diese Massnahmen der Biodiversitätsstrategie Teil der Aufgabe des Tiefbauamtes sind. Es wäre aber wünschenswert, dass das im Bericht auch explizit erwähnt wird.

Standespräsident Caluori: Wir kommen zu Punkt 5 Lärmsanierung. 5.1 Lärmsanierung als Daueraufgabe. 5.2 Lärmschutz im Rahmen der Strassenprojektierung. 5.3 Massnahmenplanung. 5.4 Umgesetzte Massnahmen. 6. Werkhöfe und Stützpunkte. 7. Langsamverkehr. 7.1 Allgemein. Grossrat Rettich, Sie haben das Wort.

Rettich: Zunächst möchte ich meine Interessenbindung offenlegen. Ich bin Co-Präsident von Pro Velo Graubünden. Ich hätte hier aber ohnehin gesprochen, denn ich fahre einfach sehr gerne Velo und auch das beinahe täglich und kann deshalb den Velokanton Graubünden, glaube ich, sehr gut einschätzen und auch mit anderen Kantonen vergleichen. Ich mache es wie Grossratskollege Cortesi und beginne auch mit etwas Positivem. Ich habe Freude, dass der Langsamverkehr im Bericht ein Thema ist und auf Seite 650, da werden verschiedene abgeschlossene Projekte aufgeführt. Einige grosse Ver-

besserungen, die erreicht wurden, sind beispielsweise der Radweg von Grono über Roveredo nach San Vittore. Dessen Eröffnung ist dann am 4. Mai 2024, wenn ich mich nicht täusche, oder der Hintereinstieg Nuign von Bonaduz nach Domat Ems. Das war jetzt das Positive.

Insgesamt ist der Langsamverkehr im Bericht nämlich ein Thema. Sein Stellenwert ist im Kanton Graubünden jedoch nach wie vor zu niedrig in meinen Augen. Da und dort gibt es zwar das eine oder andere Konzept, jedoch wurde noch keines davon umgesetzt, und das ist das eine, was mich stört. Was mir aber vor allem sauer aufstösst, das ist, dass man sich mit mässig gelungenen Projekten brüstet, beispielsweise mit der Fussgänger- und Velounterführung in Malans. Dies ist zwar toll, aber der Anschluss nach Landquart, der ging irgendwie wohl vergessen. Zwischen Chur und Ems gibt es einen Radstreifen statt einem abgesetzten Veloweg, und ein absolutes Highlight für mich ist der Radstreifen von Tamins nach Trin. Den fährt niemand freiwillig hoch.

Einige Regierungsrätinnen und Regierungsräte hier legen diese Strecke ja regelmässig mit dem Auto zurück. Achten Sie da heute Abend mal drauf. Das ist einfach nur gefährlich und sonst nichts, auch wenn es den Vorgaben des Bundes entspricht. Und genau hier liegt das Hauptproblem. Der Kanton unterstützt Gemeinden mit seinen bescheidenen personellen Mitteln beratend, aber im Kanton selbst scheint es noch immer kein wirkliches Konzept zu geben, wie man auf seinen Strassen endlich brauchbare Velowege bauen will.

Letzten Donnerstag kam eine Medienmitteilung des Kantons. Darin ging es unter anderem um den Radstreifen zwischen Sils und Silvaplana. Und wenn Sie sich damit befassen wollen, dann sehen Sie, dass auf dem Abschnitt zwischen Sils Föglias und Silvaplana ein Radstreifen geplant ist. Man plant eine Verbreiterung der Strasse, um den heutigen Anforderungen an die Verkehrssicherheit Rechnung zu tragen, und das ist wichtig und notwendig. Aber weshalb man bei einem solchen teuren Projekt nun aber nicht ein bisschen langfristiger denkt und die Strassen nicht noch um einen Meter weiter verbreitert, um einen sicheren Veloweg zu schaffen, das ist mir schleierhaft. Ich möchte nochmals betonen: Niemand will diese Radstreifen, weder Velofahrer noch Autofahrer.

Mit Blick auf den 2021 überwiesenen Auftrag Cahenzli-Philipp betreffend Velonetz Alltagsverkehr als Kantonsaufgabe ist für mich klar, dass beim Tiefbauamt offenbar noch nicht angekommen ist, dass etwas Beratung der Gemeinden nicht genügt. Der Kanton muss entlang der Kantonsstrassen die Attraktivität für die Radfahrer erhöhen, denn die wichtigsten Verkehrsachsen im Kanton verlaufen entlang der Kantonsstrassen. Der Kanton hat hier eine Vorbildfunktion für die Gemeinden. Kurzum: Es entsteht derzeit für mich der Eindruck, dass es bald einen neuerlichen Auftrag Cahenzli-Philipp betreffend Velonetz Alltagsverkehr als Kantonsaufgabe braucht, der aber nicht in abgeänderter Form überwiesen würde, denn der heutige Umgang mit dem Thema Langsamverkehr ist nach wie vor schlichtweg ungenügend.

Berweger: Ich möchte kurz auf das Votum von Kollege Rettich eine Antwort geben. Wieso ist zwischen Sils und

Silvaplana nur kein Radweg, sondern nur ein Fahrstreifen geplant? Das hat eben genau mit Einsprachen von der Eidgenössischen Heimatschutzkommission zu tun, weil, es war geplant, das ist ein steiles Strassenstück mit hohen Mauern, und es wurden diverse Projekte geplant, geprüft, abgeklärt. Und wenn man jetzt das Ganze einen Meter breiter macht, wird entsprechend die Mauer zwei Meter höher, und das ist BLN-Gebiet, Bundeslandschaftsschutzzone, und das war nicht bewilligungsfähig, und darum ist es man zurückgekommen auf diesen unzähligen unsäglichen Fahrweg. Und ich gebe Ihnen Recht: Es ist eine schlechte, eine schlechte Variante, aber es hat effektiv mit diesen Einsprachen zu tun.

Mazzetta: Ich muss leider nochmals wiederholen: Die ENHK ist eine Beratungskommission und hat kein Bescheiderecht, macht keine Einsprachen. Das war ein Gutachten von der ENHK aufgrund der Gesetzeslage. Ich wiederhole das gerne noch ein paarmal heute in der Debatte, wenn nötig.

Metzger: Im Ergebnis ist es einfach so: Wenn die Natur- und Heimatschutzkommission «niet» sagt, des Bundes, dann ist das Projekt gestorben und dann fangen Sie auf Stufe Null an und müssen halt nun in das Richtplanverfahren gehen, das letzte Woche in Auftrag gegeben wurde, und das verzögert die ganze Geschichte um Jahre.

Standespräsident Caluori: Gibt es noch weitere Wortmeldungen? Dann übergebe ich das Wort jetzt Frau Regierungsrätin Maissen.

Regierungsrätin Maissen: Gut, zuerst habe ich gedacht, Grossrat Berweger hat die Hälfte meiner Antwort schon geliefert. Dann habe ich festgestellt, das Grossrätin Mazzetta die zweite Hälfte der Antwort geliefert hat. Dann ist noch Grossrat Metzger mit der dritten Hälfte gekommen, jetzt geht es dann mathematisch nicht mehr auf, und jetzt komme ich noch mit dem Besenwagen hinterher. Alles richtig. Wir hätten gerne überall einen abgesetzten Radweg. Aber oftmals, bei diesen Projekten, geht es auch um die Frage, den Spatz in der Hand oder die Taube auf dem Dach. Wir haben in dieser Debatte schon eingehend über Verfahrenslängen diskutiert, und dann beim Langsamverkehr kommt noch die Frage der Finanzierung hinzu, weil die Gemeinden zuständig sind für den Langsamverkehr. Sie können sich vorstellen, einen abgesetzten Weg zwischen Tamins und Trin in diesem Gelände dort, der ist nicht von heute auf morgen realisiert. Aber ein Radstreifen, der sich in einen Strassenausbau einbetten lässt, eben doch. Leider kann ich Ihnen keine Statistik über diesen Abschnitt liefern, weil ich erstens meistens mit dem Zug fahre, und zweitens, wenn doch mit dem Auto, die rechtsrheinische Strecke, eine sehr schmale, kurvige Strasse, wo manchmal auch etwas Geröll auf dem Autodach landet.

Standespräsident Caluori: Wir fahren mit Punkt 7.2, abgeschlossene Projekte, weiter. Achters: Agglomerationsprogramme. 8.1: Umsetzungsstand, AP 1G plus AP 2G. 8.2: Ausbezahlte Bundesbeiträge, AP 1G nach

Massnahmenbereich. 8.3: Ausbezahlte Bundesbeiträge, AP 2G nach Massnahmenbereich. III.: Rahmenbedingungen. Erstens, Organisation Tiefbauamt. Zweitens, Anpassungen auf Bundesebene. 2.1: Mobilität und Raum 2050, Sachplan Verkehr Teilprogramm. Grossrätin Bischof, Sie haben das Wort.

Bischof: Ich nehme Bezug auf «Eingriffe in die Umwelt so gering wie möglich zu halten». Ich habe diesen Bericht ausführlich gelesen und ich kann auch ein Kompliment vornherein machen. Ich bin natürlich sehr zufrieden, was die Lärmsanierungen anbelangt, dass dort prioritär die Geschwindigkeitsreduktionen, 30 Kilometer pro Stunde, als effizienteste und auch kostengünstigste Massnahme dargestellt werden. Das mal so vorneweg. Was mir allerdings fehlt in diesem Bericht ist eine eigentliche Zukunftsvision, wohin soll der Strassenbau in den nächsten Jahren gehen.

Und ich finde schon, man muss manchmal auch etwas dazu beitragen, dass Informationen an alle Menschen im Kanton Graubünden kommen. Und da fehlt mir z. B. in diesem Bericht komplett der jährliche Pneu-Abrieb. Und wenn es um den jährlichen Pneu-Abrieb geht, dann geht es um Mikroplastik in der Umwelt. Und ich meine, es gibt die neusten Daten, und die sind einfach wirklich schockierend: 93 Prozent vom Mikroplastik kommt vom Pneu-Abrieb, d. h. kommt von den Autos und den Lastwagen. Und je mehr, also je schwerer das Auto ist, je breiter der Reifen ist, je schneller das Auto ist, desto mehr Pneu-Abrieb haben sie, also desto mehr Mikroplastik haben Sie in der Umwelt. Und dieser Mikroplastik verschwindet nicht einfach so. Es gibt schon Möglichkeiten, so Auffangarbeiten bei den Strassen zu bewerkstelligen, damit ein Teil dieses Pneu-Abriebs nicht in die Umwelt gelangt. Aber der grösste Teil kommt in die Umwelt, in die Erde, in die Pflanzen, in die Gewässer, in die Fische, in die Tiere, und zuletzt landet dieser Mikroplastik auch bei uns in unserem System. Und es gibt natürlich noch nicht sehr viele wirklich gut evaluierte Daten, was wirklich gesundheitsschädigend ist. Man weiss z. B., dass Füllmaterial Russ in den Pneus ziemlich sicher krebserregend ist. Man weiss auch, dass es Chemikalien gibt, das hat man bei Untersuchungen festgestellt, wo man gesehen hat, wieviel Mikroplastik im Salat landet. Und man hat auch dort gesehen, dass es Chemikalien sind, die je nachdem krebserregend sind oder eventuell zu Allergien führen.

Und anhand von dem möchte ich eigentlich mehr den Mittelpunkt auf die Menschen und die Umwelt setzen, wenn es um jegliche Strassenprojekte geht und nicht als Mittelpunkt das Auto nehmen. Und dazu möchte ich einfach sagen: Also es gibt sicher ganz viele Strecken oder Projekte, die Sie neu beurteilen könnten, wenn Sie sich nach diesem Pneu-Abrieb orientieren würden, weil Begradigungen und Verbreiterungen führen zu mehr Geschwindigkeit, zu schwereren Autos und zu mehr Pneu-Abrieb. Und die Lösung wären eigentlich leichtere Autos. Wir müssten komplett umdenken, was diese riesen Autos bedeuten und wir müssten natürlich auch umdenken, langsamere, also schwächere Autos, die weniger beschleunigen könnten. Mein Wunsch, also, das ist so quasi ja, schauen Sie dorthin. Das sind unsere

Probleme für die nächsten 50, 60, 70 Jahre, wenn es um Strassenbau geht.

Standespräsident Caluori: Wir kommen zu 2.2. Sie möchten noch? Frau Regierungsrätin, Sie haben das Wort.

Regierungsrätin Maissen: Ich danke für den Hinweis von Grossrätin Bischof. Für eine konkrete Umsetzung dieses Aspektes im Strassenbau bin ich jetzt überfragt, aber ich nehme dieses Thema mit. Vielleicht ein Wort einfach nur zur Zusammensetzung des Fahrzeugparks in Graubünden, das ist nicht im Einflussbereich des Strassenbaus und des Tiefbauamts, da greifen andere Mechanismen und Überlegungen.

Standespräsident Caluori: Wir fahren mit 2.2 Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP) fort. 2.2.1 Nationalstrasse N13. 2.2.2 Nationalstrasse N28. 2.2.3 Nationalstrasse N29. 2.3 Bundesgesetz über Velowege. 3. Anpassungen auf Kantonsebene. 3.1 Teilrevision der Strassenverordnung. 3.2 Revisionssachplan Velo. 4. Entwicklung in Graubünden. 4.1 Bevölkerung. 4.2 Verkehr. 4.2.1 Alltagsverkehr. 4.2.2 Freizeitverkehr. 5. Verkehrsmanagement in Graubünden. 5.1 Ausgangslage. 5.2 Grundsatz. 5.3 Szenarien und Aufgabe des Verkehrsmanagements. 5.4 Phasenweiser Aufbau des Verkehrsmanagements. 5.4.1 Allgemeines. 5.4.2 Phase eins. 5.4.3 Phase zwei. 5.4.4 Phase drei. 5.4.5 Erste Erkenntnisse aus Phase eins. 6. Raumplanerische Aspekte. 6.1 Kantonaler Richtplan Verkehr. 6.2 Regionale Richtplanungen Verkehr. 7. Agglomerationsprogramme. 7.1 Agglomerationspolitik des Bundes. 7.2 Agglomerationsprogramme im Kanton Graubünden. Grossrätin Mazzetta, Sie haben das Wort.

Mazzetta: Danke. Bei den Agglo-Programmen harzt es. Dass mehrere Massnahmen der Agglo-Programme Chur der Generation eins und zwei noch nicht umgesetzt sind, ist alles andere als erfreulich, weil die Gelder, die gesprochen wurden für diese Massnahmen, ja auch drohen, verloren zu gehen. Hier nur ein paar Beispiele von Massnahmen, die schon lange vorgesehen sind: Der Anschluss am Rosenhügel in Chur, in der Zeit der ersten Programmgeneration immer wieder als Projekt gebracht, realisiert ist es nach wie vor nicht, oder auch mehrere Langsamverkehrswege, die nicht realisiert sind. Meine Frage ist: Wie kann der Kanton hier zusammen mit den Gemeinden für mehr Schub sorgen? Danke.

Standespräsident Caluori: Gibt es weitere Wortmeldungen? Frau Regierungsrätin?

Regierungsrätin Maissen: Bei der Umsetzung der Agglomerationsprogramme gilt festzuhalten, dass Trägerinnen der Agglomerationsprogramme grundsätzlich die Gemeinde sind oder die Gemeinden in einem Verbund zusammen. Entsprechend sind sie auch Bauherrinnen der Projekte, z. B. im Langsamverkehr. Natürlich, dort, wo es um Planungen und Realisierungen rund um Kantonsstrassen geht, da ist auch der Kanton involviert als Bauherrschaft. Aber das Vorantreiben der Umsetzung der

ganzen Projekte der Agglomerationsprogramme liegt grundsätzlich in der Verantwortung der Gemeinden. Sie müssen in ihren Gremien und Stufen auch die entsprechenden Finanzmittel für die einzelnen Projekte zur Verfügung stellen. Es wird nicht alles vom Bund und Kanton finanziert, und auch da gibt es manchmal Projekte, die an dieser Hürde scheitern. In der Umsetzung haben wir verschiedene Instrumente, um den Umsetzungserfolg zu erhöhen. Es gibt einen regelmässigen Austausch mit den Gemeinden. Sie müssen jährlich Bericht erstatten, was sie genau getan haben. Man ist in einem regelmässigen Austausch, um genau dort, wo Hürden oder Stolpersteine in der Umsetzung drin sind, diese frühzeitig zu erkennen und mit Massnahmen abfangen zu können.

Standespräsident Caluori: Wir kommen zu 7.3 Agglomerationsprogramm Chur, erste und zweite Generation. 7.4 Agglomerationsprogramm Chur, vierte Generation. 7.5 Agglomerationsprogramm Chur, fünfte Generation. 7.5.1 Bedarf. Grossrätin Mazzetta, Sie haben das Wort.

Mazzetta: Ich bin mir nicht sicher, ob ich am richtigen Ort gedrückt habe. Es geht ja auch um das Agglo-Programm der Generation Agglo-Programm Chur der Generation fünf. Hier steht es, dass die Vernehmlassung und Überarbeitung bis Ende 2024 abgeschlossen sein wird. Es steht aber auch explizit, dass die Erarbeitung des Agglo-Programms unter Einbezug der Bevölkerung erfolgen soll. Dies hätte wohl längstens passieren sollen. Ich weiss nicht, ob das geschehen ist. Sonst würde dieser Zeitplan ja nicht aufgehen. Wie stellt der Kanton, vielleicht auch zusammen mit den Gemeinden, sicher, dass der Einbezug der Bevölkerung auch wirklich stattfindet? In der Vergangenheit wurde die Partizipation der Bevölkerung bei den Agglo-Programmen sehr stiefmütterlich behandelt, und wie es scheint, geht es so weiter. Wie stellt der Kanton sicher, dass eine echte Partizipation bei den Agglo-Programmen erfolgt? Und damit meine ich nicht nur die schriftliche Stellungnahme, die man dann am Schluss noch abgeben kann.

Standespräsident Caluori: Gibt es weitere Wortmeldungen dazu? Frau Regierungsrätin?

Regierungsrätin Maissen: Die Federführung während der Phase der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme liegt beim Amt für Raumentwicklung im Volkswirtschaftsdepartement. Ich bin jetzt gerade überfragt, wie die Partizipation im Prozess der Erarbeitung des Programms umgesetzt wird. Bei den Kriterien, die der Bund beurteilt, ob er ein Programm unterstützt und wenn ja, in welcher prozentualen Höhe, spielt die Partizipation eine Rolle.

Loepfe: Vielleicht kann ich hier aushelfen als einer der Betroffenen, der hier in diesem Prozess hier mit seiner Gemeinde auch mitmacht. Also grundsätzlich ist das AP-G4-Vorgehen in etwa dasselbe wie im AP-G5-Vorgehen. Wir werden eingeladen, als Gemeinden Projekte einzugeben. Und da geben wir Projekte ein, und da gibt es eine Beurteilung. Zusätzlich wird eine Firma beauftragt,

meines Wissens handelt es sich um EBP, die eine grundsätzliche Analyse vorlegt, wo liegen die Schwachpunkte, wo muss eine Verbesserung stattfinden. Dann wird das zu den Gemeinden zurückgespült, und die können dann z. B. feststellen, dass sie im Bereich Langsamverkehr einen gewissen Nachholbedarf haben. Dann können sie nochmal Projekte nachmelden. Dann geht das in entsprechende Vorprüfungsverfahren, und dann geht es in eine Mitwirkung. Ich verstehe Sie so, dass Sie die Mitwirkung, die ja beim AP-G4 stattgefunden habe, als nicht oder zu wenig partizipativ empfinden.

Also Sie verlangen irgendwo einen Schritt, wo entweder die einzelne Gemeinde, oder wo von Seiten der Projektleitung her eine Einladung an die Allgemeinheit erfolgt, um Projekte einzugeben. Und dieser Schritt, der findet so nicht statt. Sondern die Gemeinden sind diejenigen, die Projekte eingeben. Wie die Gemeinden das innerhalb der Gemeinde dann lösen, ob sie hier eine Zukunftskonferenz beispielsweise mal gemacht haben, wo sie das davon ziehen, das bleibt der Gemeinde überlassen. Allerdings, die Projekte, die ich in der Regel fühle, dass sie ansprechen, sind meistens übergelagerte Projekte, die hier im Verbund stattfinden, und nicht einer einzelnen Gemeinde entsprechen. Und dort wird es dann sehr, sehr schwierig, um diese Form der Partizipation einzuleiten. Aber es ist so, also die Gemeinden machen Vorschläge und aufgrund dieser Vorschläge wird dann weitergearbeitet. Und die Partizipation findet nach bisherigem Vorgehen eigentlich nur in der Mitwirkung statt, wenn es dann darum geht, diese Projekte der Öffentlichkeit zu präsentieren und hier dann das Feedback zurückzuholen. Aber viel Kreatives ist dann nachher nicht mehr möglich, um neue Projekte einzugeben. Das ist so.

Standespräsident Caluori: Wir fahren fort mit 7.5.2 Perimeter. 7.5.3 Ausarbeitung. 8. Integrales Risikomanagement Strassen, 8.1 Ausgangslage und Ziel. Grossrätin Rusch Nigg, Sie haben das Wort.

Rusch Nigg: Es ist bestimmt kein Zufall, dass die Naturgefahren im Zusammenhang mit dem integralen Risikomanagement an erster Stelle genannt werden. Tatsächlich zeigt sich, dass die Klimaerwärmung mehr und heftigere Ereignisse bringt. Es gibt mehr Starkregen oder Gewitter, die Gletscher schmelzen, der Permafrost wird instabil. So kommt es beispielsweise zu mehr Hochwasserereignissen, zu Murgängen, Rutschungen. Insbesondere aber erleben wir in Graubünden, dass es auch vermehrt zu Steinschlag, Fels- und Bergstürzen kommt. Die Bergeller, Engadiner und jene aus dem Calancatal können ein Liedchen singen. Zweifelsohne haben solche Ereignisse unmittelbare Auswirkungen auf unser Kantonsstrassennetz und auch auf unser Sicherheitsempfinden.

Das vorliegend genannte Konzept ist bestimmt ein wichtiges Instrument, um künftige Schadensereignisse und Risiken zu vermeiden oder zumindest gut vorbereitet zu sein. Doch wir dürfen nicht vergessen: Jedes noch so gute Konzept, jede noch so gute Schutzmassnahme vermag nicht jegliches negative Ereignis zu verhindern. Ein Restrisiko bleibt immer bestehen. Und damit müssen wir wieder lernen, umzugehen, ohne gleich nach Schuldigen

zu suchen und personelle Konsequenzen zu verlangen. Das wichtigste Instrument, das wir aber alle in der Hand haben, und wir Parlamentarierinnen und Parlamentarier im Besonderen, ist, uns im Kampf gegen die Klimaerwärmung stark zu machen. Verlassen wir uns somit nicht einfach nur auf Konzepte, sondern übernehmen wir Verantwortung und setzen wir uns konsequent für mehr Umweltschutz ein.

Gredig: Vielleicht sind Sie ein bisschen enttäuscht, dass ich nicht schon zum Langsamverkehr gesprochen habe. Aber ich möchte hier einen anderen Aspekt diskutieren. Glauben Sie mir: Auch mir ist ein sicheres Strassennetz im Kanton Graubünden sehr wichtig. Als regelmässiger Besucher des Safientals habe ich erlebt in den letzten 30 Jahren, wozu die Vernachlässigung einer Strecke führen kann. Grosse Schäden an der Strasse und an den Fahrzeugen und eine grosse Beeinträchtigung für die Bewohnenden, für den öffentlichen Verkehr und für den Tourismus. Es ist halt so, die Ressourcen sind beschränkt, sowohl beim Tiefbauamt wie auch in der Planungs- und in der Baubranche, und man kann nicht überall alles umsetzen. Und genau deshalb heisst dieser Punkt 8 eben auch Risikomanagement und nicht Risikovermeidung. Management bedeutet immer ein Abwägen.

Das hat auch Regierungsrätin Maissen bereits ausgeführt. Wir haben es uns im Rat in den letzten Monaten etwas angewöhnt, bei jedem Naturereignis gleich einen Vorstoss zu produzieren. Hier brauchen wir mit höchster Priorität einen Tunnel, dort mit allerhöchster Priorität eine Galerie und dort mit noch höherer Priorität eine Verbauung. Natürlich, aus regionalpolitischem Verständnis sagen wir stets Ja zu diesen Vorstössen. Das ist völlig richtig. Und trotzdem: Wenn wir alle Grossprojekte prioritär behandeln, dann sind wir am Schluss wieder gleich weit.

Stellen Sie sich vor, unser Standespräsident müsste jede Session einen Brief vorlesen. Es wäre zwar nett, aber ich glaube, das kann nicht das Ziel unserer politischen Arbeit sein. Natürlich, ich stelle nicht in Abrede, stellenweise sind wirklich Nachbesserungen nötig. Aber ein bisschen Vertrauen in die Prioritätensetzung der Fachleute sollten wir dennoch haben. Wie Kollegin Rusch bereits gesagt hat: Wir leben in einem Gebirgskanton, und eine absolute Sicherheit wird leider nicht möglich sein.

Der beste Schutz, und vor allem der günstigste Schutz, den wir uns leisten können, ist der Schutzwald. Ein stabiler Schutzwald nützt sehr viel und kostet vor allem wesentlich weniger als ein Grossprojekt. Und deshalb müssen wir wirklich auch diesem Aspekt Sorge tragen, wenn wir über die Strassensicherheit in unserem Kanton reden. Ich weiss, für viele von Ihnen ist es schmerzhaft, wenn man beispielsweise über die Reduktion von Schalenwildbeständen spricht. Aber wir sind wirklich an einem Punkt mit Wildbeständen, die dazu führen, dass der Schutzwald vielerorts nicht mehr in einem gesunden Mass nachwächst. Und glauben Sie mir, wenn wir jetzt nicht darüber sprechen, dann werden wir über all die Verbauungen, Sperrungen und Schäden später noch wesentlich schmerzhafter sprechen.

Und deshalb, wir können nicht immer nur fordern hier im Rat, dass das Tiefbauamt doch endlich diese Strassen sicherer machen soll. Sondern wir müssen auch etwas geben für diese Sicherheit. Und ich sage Ihnen, die Förderung des Schutzwaldes ist hier die günstigste und vermutlich die schlaueste Möglichkeit. Also denken Sie daran, wenn wir das nächste Mal über die Wald-/Wildthematik sprechen. Es geht hier auch um Sicherheit unserer Strassen.

Standespräsident Caluori: Wir kommen zu 8.2 Entwicklung des IRM-S. Grossrätin Bischof, Sie haben das Wort.

Bischof: Ich möchte etwas zu den Verkehrsunfällen sagen. Es gibt von der Beratungsstelle für Unfallverhütung sehr eindrückliche Zahlen, wie viel besser das Unfallmanagement im Langsamverkehr ist, wenn das Tempo auf 30 Kilometer pro Stunde reduziert wird. Es ist so, dass die Schwere des Unfalls exponentiell mit der Geschwindigkeit steigt. Also bei 50 Kilometern pro Stunde steigt das Schwere-Unfall-Risiko um 22 Prozent. Und wenn Sie Messungen machen innerorts oder bei 50-Kilometer-Zonen, dann sind meistens Geschwindigkeitsüberschreitungen da. Also ich möchte einfach beliebt machen, dass der Kanton wirklich versucht, die Gemeinden und auch die siedlungsnahen Gebiete, auch wenn das Kantonsstrassen sind, auf 30 Kilometer pro Stunde Geschwindigkeitsreduktion zu bewerkstelligen. Es hat auch nach dieser Untersuchung keinen Einfluss, wie schnell Sie dann am Ziel sind. Also Sie haben eigentlich zwei Fliegen auf einen Streich. Sie kommen in der Regel schneller zum Ziel und Sie haben weniger schwere Unfälle.

Standespräsident Caluori: Wir kommen zu 8.3 Umsetzung des IRM-S. 9. Lärmsanierung. 9.1 Neues Berechnungsmodell sonROAD 18. 9.2 Einführung Temp-30-Zonen als lärmindernde Massnahme. 10. Besondere Aspekte. 10.1 Regulierungsdichte und Verfahrensdauer. 10.2 Strassenbau und Nachhaltigkeit. 10.2.1 Zusätzliche Nutzung der bestehenden Infrastruktur für Solarenergie. Grossrätin Mazzetta, Sie haben das Wort.

Mazzetta: Ich verspreche, es ist mein letztes Votum heute. Ich rede zur Solarenergie auf Strasseninfrastruktur. Es ist erfreulich, dass das Tiefbauamt das PV-Potenzial der Strasseninfrastruktur nutzt. Gut ist auch, dass die PV-Nutzung bei der Planung von Neuprojekten mitberücksichtigt wird. Der Kanton nutzt aber vor allem das Potenzial, das er selber für eigene Anlagen nutzen kann. Private haben zwar die Möglichkeit, beim Kanton Projekte einzureichen, aber eine offensive Strategie, wie beim Bund oder beim Kanton Bern mit einem Bewerbungsverfahren, mit einer Vergabe von Flächen an interessierte Dritte, fehlt. Wie der Kanton zeigt, kommt da sehr rasch, sehr viel PV-Fläche zusammen, die rasch umgesetzt werden kann. Darum meine Frage, ist ein Bewerbungsverfahren für Dritte auch in Graubünden ein Thema?

Standespräsident Caluori: Wir kommen zu Punkt 10.2.2. Entschuldigung, Frau Regierungsrätin.

Regierungsrätin Maissen: Nein, das ist im Moment kein Thema. Ob es in Zukunft ein Thema wird, kann ich im Moment noch nicht beurteilen.

Standespräsident Caluori: Wir fahren nun fort, 10.2.2 Zentrales Flottenmanagement. Grossrätin Adank, Sie haben das Wort.

Adank: Ich möchte nur ganz kurz die Aufmerksamkeit auf die aktuelle Flottenpolitik der Kantonalen Verwaltung lenken, die seit 2019 eine Umstellung auf ein zentrales Flottenmanagement vorsieht. Dieser Entscheid sieht eine Zentralisierung von Kauf, Betrieb und Verkauf von Fahrzeugen, die zuvor in der Verantwortung von 20 verschiedenen Flottenbesitzern lagen.

Grundsätzlich ist die Zentralisierung aus Ressourcen-Gründen nachvollziehbar. Auch wurde die Idee einer Verkleinerung der bestehenden Flotte bereits aufgenommen und in Erwägung gezogen. Das zentrale Flottenmanagement wurde im Juli 2022 von der Regierung genehmigt und befindet sich nun in der Einführungsphase.

Jedoch möchte ich als Vertreterin der Unternehmen im Bereich Fahrzeugverkauf, Reparatur und Wartung einige Bedenken hervorheben. Wie wird sichergestellt, dass Fahrzeuge weiterhin dezentral über den gesamten Kanton beschafft und gewartet werden. In allen Talschaften gibt es Garagenbetriebe und Markenvertretungen oder zumindest Servicestellen. Besonders für Kleinst- und Kleinbetriebe ist der Fahrzeugverkauf ein wichtiger Finanzierungsbeitrag, insbesondere vor dem Hintergrund steigender Anforderungen seitens der Importeure und der schwindenden Einnahmen aus Serviceleistungen aufgrund der Elektrifizierung von Fahrzeugen.

Eine zentralisierte Beschaffung, die die Talschaften nicht mehr berücksichtigt und möglicherweise sogar ausserkantonale Bezugsquellen bevorzugt, würde sich negativ auf die wirtschaftliche Entwicklung der KMUs in den Regionen auswirken. Mit über 180 an den AGVS angeschlossenen Garagenbetrieben im Kanton, sollten wir darauf bedacht sein, die Wertschöpfung gerecht auf die Regionen zu verteilen und die heimischen Unternehmen weiterhin zu unterstützen.

Ich bitte daher, die zuständigen Abteilungen, diese Entwicklungen genau im Auge zu behalten und sicherzustellen, dass das regionale Gewerbe angemessen berücksichtigt wird. Für die Junisession behalte ich mir vor, zu dieser Thematik detailliertere Fragen zu stellen. Ich danke für die Aufmerksamkeit und die Unterstützung des regionalen Gewerbes.

Standespräsident Caluori: Gibt es weitere Wortmeldungen zum zentralen Flottenmanagement? Dann fahren wir fort mit 10.2.3 Recycling-Baustoffe. 10.2.4. Verbesserungspotenzial bei der Umweltwirkung des Tiefbauamts. 10.3. Klimawandel und dessen Auswirkung auf die Strasseninfrastruktur. 10.4. Stand Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz. 10.5 Strassenraumgestaltung innerorts. Grossrat Bachmann, Sie haben das Wort.

Bachmann: In der Einleitung werden verschiedene Punkte aufgezählt, wie innerorts eine angenehme und sichere

Umgebung für Anwohner und Verkehrsteilnehmerinnen geschaffen werden kann, die alle wichtig und richtig sind. Kollege Epp hat heute Nachmittag bereits einige davon aufgezählt. Ich möchte Sie aber auf einen Punkt aufmerksam machen, der nicht aufgeführt ist.

Die Gemeinden im Rheinwald kämpfen seit geraumer Zeit mit dem Problem des Verrichtens der Notdurft von Durchreisenden entlang der Kantons- und Splügenpassstrasse. Eine WC-Infrastruktur entlang dieser Strecken ist inexistent, sodass von den Reisenden jede Ausfahrt, jede Haltebucht, jeder Parkplatz, jedes Wäldchen und nicht selten sogar die Postauto-Wartehäuschen benutzt werden. Die Gemeinde Sufers hat sich schon überlegt, ob sie nicht ein eher hölzernes Wartehäuschen durch ein gläserneres ersetzen sollte, damit die Notdurft nicht mehr sichtgeschützt durchgeführt werden kann. Das Problem stinkt wortwörtlich zum Himmel. Und ist unserer Bevölkerung und unseren Gästen nicht mehr zuzumuten.

Ich bin überzeugt, dass sich dieses Problem nicht nur im Rheinwald stellt und bringe hier den Wunsch an, ich habe heute Nachmittag gelernt, dass unsere Frau Regierungsrätin für Wünsche durchaus empfänglich ist, dass die Regierung und das kantonale Tiefbauamt in ihre Planung von kantonalem Strassenraum in besiedelten Gebieten auch den Bau von öffentlichen WC-Anlagen aufnehmen und sich daran auch finanziell beteiligen sollte. Es kann doch nicht sein, dass sie mit ihren Strassen Tausende von Touristinnen in unser Tal bringen, diese dort kurz zur Erledigung ihrer Notdurft anhalten, danach weiterreisen und die Gemeinden mit den resultierenden Kosten zurücklassen, für die sie dann alleine aufkommen müssen.

Standespräsident Caluori: Gibt es weitere Wortmeldungen dazu? Frau Regierungsrätin, wünschen Sie das Wort?

Regierungsrätin Maissen: Ja, mir ist bewusst, ich kann in Ihrem Beliebtheitsranking aufsteigen, wenn ich Ihre Wünsche entgegennehme, aber in diesem Fall muss ich leider darauf verzichten, weil für die Einrichtung, Bau und Betrieb von sanitären Infrastrukturen haben wir keine gesetzliche Grundlage und Bau und Betrieb zum Beispiel von Rast- und Parkplätzen ist Aufgabe der Gemeinden.

Standespräsident Caluori: Wir fahren fort mit 10.5.2 gesetzliche Grundlagen. 10.5.3 Randbedingungen. 10.5.4 Strassenraumgestaltung und Betriebs- und Gestaltungskonzept. 10.5.5 Vorgehen bei einem Betriebs- und Gestaltungskonzept. 10.5.6 Ausblick. Ich gedenke die Sitzung langsam zu beenden. Wir werden morgen früh um 08.15 Uhr ab Seite 684 mit Punkt elf weiterfahren. Am Morgen wird meine Standesvizepräsidentin mit den Nachtragskrediten weiterfahren. Ich wünsche Ihnen allen schöne Abendveranstaltungen.

Schluss der Sitzung: 18.00 Uhr

Es sind keine Vorstösse eingegangen.

Für die Genehmigung des Protokolls
durch die Redaktionskommission:

Der Standespräsident: Fran Sepp Caluori

Der Protokollführer: Patrick Barandun