



Grossratsprotokoll Mai 1985

Session vom 28. Mai 1985
bis 1. Juni 1985

7. *Revision des Gesetzes über die öffentlichen Ruhetage*
Frau Maier, Burger, Buchli/Safien, Frau Derungs, Hosang, Giger/Curaglia, Haag, Künzler, Lanfranchi, Dr. Schmid, Zinsli/Chur
8. *Bericht über die Einführung von Kinderzulagen für Selbständigerwerbende*
Senn, Dr. Aliesch, Banzer, Burger, Frau Däscher, Gruber, Jäggi, Klucker, Locher, Frau Maier, Sigron

C. *Vorberatungskommission für die Geschäfte der Septembersession 1985*

1. *Einbürgerungen*
Ständige Kommission
2. *Erwahrung*
Ständige Kommission
3. *Totalrevision des kantonalen Steuergesetzes und der Vollziehungsverordnung*
Allemann/Chur, Allemann/Igis-Landquart, Bardill, Frau von Ballmoos, Bisculm, Cajochen, Dr. Campell, Däscher/Seewis, Haag, Hosang, Locher, Dr. Maissen/Chur, Philipp, Polti, Dr. Saratz, Willi, Zindel/Chur
4. *Teilrevision der kantonalen Tierseuchenverordnung*
Grass, Baumgärtner, Decurtins, Gredig, Hoffmann, Dr. Alex Maissen/Ilanz, Rominger
5. *Vollziehungsverordnung zum Kernenergiehaftpflichtgesetz des Bundes (Beschluss betr. Bezeichnung des zuständigen kantonalen Gerichtes für Klagen aus Nuklearschäden)*
Dr. Hatz, Banzer, Buchli/Haldenstein, Caviezel, Fasani, Trachsel, Vogt
6. *Vollziehungsverordnung zur Änderung des ZGB vom 18. Dezember 1983 (Persönlichkeitsschutz)*
Dr. Portmann, Bardill, Feuerstein, Jäggi, Frau Maier, Tschalèr, Wazzau
7. *Beschluss betr. Renovation und Umbau des Bündner Kunstmuseums*
Bezzola, Aliesch Chr., Cavigelli, Frau Däscher, Dr. Capol, Jörimann, Dr. Schaad/Chur, Schlenker, Frau Stiffler, Tremp, Wolf
8. *Beschluss betr. Beteiligung des Kantons an der Kraftwerke AG Ilanz I/II*
Capeder, Carl, Giovanoli, Dr. Heinz, Klucker/Andeer, Koch, Dr. Maissen/Sevgein, Peterelli, Zinsli/Chur
9. *Erhöhung der jährlichen Beiträge an die Ligia Romontscha und an die Pro Grigioni Italiano*
Beeli, Berther, Dr. Campell, Jörger, Luzzi/Ramosch, Dr. Melchior, Dr. Pianta, Polti, Robbi

Nächstes Geschäft auf der Traktandenliste bildet die Gewährung eines Kantonsbeitrages an die Kosten eines Vereina-Eisenbahntunnels (Bot-schaften Heft Nr. 2/1985-86, Seite 65).

Kantonsbeit
Vereina-Eise
bahntunnel

Kommissionspräsident Stoffel gibt zunächst einen Überblick über die Vorgeschichte der heute zur Diskussion stehenden Finanzvorlage. Er hält weiter fest, der Vereinatunnel bringe neben dem Flüela eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsverbindung in das Unterengadin und das Münstertal. Der Bund habe nun vom Kanton Graubünden verlangt, dass er den Kantonsbeitrag vor dem Entscheid über die Bundessubvention gewähre. Damit wähle man ein anderes Vorgehen als seinerzeit beim Furkatunnel. Beim letzteren habe der Subventionssatz 92 Prozent betragen. Die Bündner Regierung sei für eine entsprechende Subventionierung auch des Vereinatunnels eingetreten. Die Antwort des Bundesrates laute dahin, dass beide Projekte nicht vergleichbar seien, da zum Beispiel das Engadin im Gegensatz zum Goms damals über eine wintersichere Bahnverbindung verfüge. Der Bund sichere somit 85 Prozent Subventionen an den Vereina sowie den ordentlichen Subventionssatz an die Sommersicherheit des Flüela zu. Es sei nun wichtig, dass der Grosse Rat und möglichst auch das Volk im Hinblick auf die Behandlung der Vorlage in den eidgenössischen Räten einhellig hinter dem Projekt stünden.

Die Regierung schlage vor, 30 Millionen Franken für den Vereinatunnel aus den allgemeinen Reserven zu entnehmen. Angesichts der guten Finanzlage des Kantons scheine dies vertretbar. Die Gesamtkosten des Projektes würden mit Kostenstand Februar 1981 rund 455 Millionen Franken betragen. Die seit diesem Zeitpunkt aufgelaufene Teuerung sei nach Schätzungen der Rhätischen Bahn mit rund 39 Millionen Franken zu veranschlagen. Teuerungsbedingte Mehrkosten des Werkes würden im Verhältnis ihrer Leistungen zwischen Bund und Kanton aufgeteilt. Es sei nun wichtig, dass die erwähnte Kostensteigerung im Saal und vor dem Volk offen dargelegt werde. Nur so betreibe man eine ehrliche Politik. Persönlich vertrete er die Auffassung, dass die Regierung einen grosszügigen Finanzierungsvorschlag unterbreite. Wenn man weiter berücksichtige, dass das Projekt umweltfreundlich sei und zudem einer benachteiligten Region verdiente Unterstützung bringe, erweise sich die Zustimmung zur Vorlage als gerechtfertigt. Allerdings dürfe man nicht vergessen, dass der Haupt- und Verbindungsstrassenbau im Kanton durch die Zustimmung zum Vereinaprojekt in keiner Weise gefährdet werden dürfe. Namens der Kommission beantrage er dem Rat, auf die Vorlage einzutreten.

Nach Gottschalk kommt der Frage grosse Bedeutung zu, wie einhellig der Rat und das Volk dem vorliegenden Vereinaprojekt zustimmen. Nur eine grossmehrheitliche Unterstützung werde denjenigen Boden schaffen, der für eine fruchtbare Beratung im Bundesparlament notwendig sei. Der Grosse Rat habe mit seinem Variantenentscheid im Oktober 1984

den Willen kundgetan, das Unterengadin und das Münstertal mit der Schaffung einer neuen Verbindung zu unterstützen. Einigkeit habe aber nur deshalb erzielt werden können, weil zusammen mit dem Entscheid für den Vereinatunnel Zusatzbedingungen akzeptiert worden seien, die bis hart an die Grenzen des Machbaren gingen. Solche Bedingungen seien beispielsweise der sommersichere Ausbau der Flüelapassstrasse sowie der Ausbau der Prättigauerstrasse. Man habe diese Bedingungen nicht etwa aus Anmassung gestellt, sondern in echter Sorge um die Bedürfnisse der betreffenden Regionen gehandelt. Die erwähnten Teile des Beschlusses, die heute bei der Finanzierungsvorlage Vereinatunnel nicht zur Diskussion stünden, dürften auf keinen Fall aus den Augen verloren werden. Die Bevölkerung in den Regionen erwarte, dass die in Zusammenhang mit dem Projektentscheid abgegebenen Versprechen vorbehaltlos eingehalten würden. Es liege ein Gesamtpaket vor, das nicht auseinandergerissen werden dürfe. Er beantrage deshalb dem Rat, sämtliche Anträge abzulehnen, die das betreffende Paket in Frage stellen könnten. Im übrigen sei er für Eintreten.

Nach Guntern beinhaltet die Vorlage ein klares Ja zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Den Finanzierungsvorschlag der Regierung erachte er grundsätzlich als richtig. Ein Problem bestehe lediglich darin, dem Bürger darzutun, woher die der Reserve entnommenen 30 Millionen Franken stammten. Wichtig sei eine offene Information, damit der Bürger nicht den Eindruck erhalte, die Behörden hätten hier in die Trickkiste gegriffen. Eine solche offene Information sei zudem in Hinblick auf die Beratung im Bundesparlament sehr nötig. Er beantrage Eintreten und Zustimmung zu den Vorschlägen der Regierung.

Alig kann sich als Vertreter einer Randregion ganz hinter das vorliegende Projekt stellen. Gleichzeitig wolle er aber auch Verständnis dafür wecken, dass andere als die begünstigten Regionen ebenfalls Ausbauwünsche hätten. Die Auflösung der allgemeinen Reserven des Kantons sei unter diesem Gesichtspunkt nicht sehr sinnvoll. Beispielsweise harrten im Bündner Oberland mehrere Umfahrungen der Verwirklichung. Der Bau des Vereinatunnels und der Ausbau der Flüela- sowie der Prättigauerstrasse dürften nun in der Realisierung dieser Umfahrungsprojekte sowie anderer regionaler Strassenbauten keine Verzögerung bringen. Er erwarte diesbezüglich eine entsprechende Zusicherung der Regierung zu Protokoll. Im übrigen sei er für Eintreten.

Roffler erinnert daran, dass die heutige Finanzierungsvorlage aufgrund eines ausgewogenen Kompromisses zustande gekommen sei. Sowohl für diese Vorlage wie auch für den späteren Volksentscheid sei es von grösster Bedeutung, dass man das Gesamtpaket im Auge behalte, das dann zumal an die eidgenössischen Räte gehen werde. Kernpunkt dieses Paketes bilde, wie er immer wieder betont habe, die Belassung der Flüela-

passstrasse im schweizerischen Hauptstrassennetz. Darauf müsse man auch in Zukunft die ganze Kraft verwenden. In diesem Sinne könne er für Eintreten votieren.

Zindel misst der Vereinalinie bedeutenden Nutzen vor allem für die Regionen Unterengadin und Münstertal zu. Sie bringe aber auch wirtschaftliche Vorteile. Einerseits werde ein grosses Investitionsvolumen zu verzeichnen sein. Dessen Nutzniesser würden die Bauwirtschaft und verschiedene andere Wirtschaftszweige sein. Weiter gelte es zu berücksichtigen, dass von den 455 Millionen Franken an Bauinvestitionen rund 150 Millionen Lohnkosten darstellten. Daraus ergäben sich 20 bis 25 Millionen Franken Kantons- und Gemeindesteuern. Man könne ganz allgemein sagen, dass der Bau des Vereinatunnels eine wirtschaftliche Belebung zur Folge haben werde. Der allgemeine Wohlstand hänge nun entscheidend davon ab, ob man es verstehe, die Arbeitskraft der Bevölkerung einzusetzen. Seiner Überzeugung nach werde der Bau der Vereinalinie zu einer Hebung des Wohlstandes in unserem Kanton führen. Auch er sei für Eintreten.

Rominger bezeichnet den Entscheid zugunsten der Vereinalinie als einen Entscheid zugunsten des öffentlichen Verkehrs bzw. der Rhätischen Bahn. Interessant sei nun zu beobachten, was die Rhätische Bahn angesichts dieses Wohlwollens mache. Offensichtlich gehe sie darauf aus, soviel wie möglich zu rationalisieren und so viele Arbeitsplätze wie möglich wegzurationalisieren. Gegen erheblichen Widerstand habe sie beispielsweise das Konzept Cargo-Domizil eingeführt. Die Zielsetzungen der Rhätischen Bahn seien eindeutig auf schnelle Verbindungen zwischen grösseren Zentren ausgerichtet. Folge davon bilde die Schliessung kleinerer Stationen. Als neuestes Beispiel könne er die Sommerschliessung der Station Saas anführen. Solche Massnahmen seien für die betroffenen Regionen unhaltbar.

Man werde ihm vermutlich den Vorwurf machen, dass er Kritik am falschen Objekt übe. Dieser Vorwurf sei sogar gerechtfertigt. Er frage sich indessen, welche andere Möglichkeit man habe, um auf die Missstände bei der Rhätischen Bahn hinzuweisen.

Der Stimmbürger werde in nicht allzulanger Zeit mit dem Stimmzettel entscheiden, ob er einem Grossprojekt der Bahn zustimmen wolle oder nicht. In diesem Zusammenhang werde er sich auch an die Politik der Rhätischen Bahn erinnern. Er persönlich votiere aus den erwähnten Gründen gegen das Vereinaprojekt und stelle den Antrag, auf die Vorlage nicht einzutreten. Dies sei seiner Ansicht nach der einzige ehrliche Weg.

Carl vertritt die Auffassung, dass die Würfel im Grossen Rat gefallen seien. Heute gehe es nur noch darum, die Finanzierung des Restbetrages durch den Kanton Graubünden sicherzustellen. Die Regierung wolle der Steuerausgleichsreserve 30 Millionen Franken entnehmen, um damit

den öffentlichen Verkehr zu fördern. Dies sei begrüssenswert. Damit würden noch zirka 40 Millionen Franken übrig bleiben, die über einen Zeitraum von 15 Jahren abzuschreiben seien. Dieser Betrag und der Abschreibungssatz schienen auf den ersten Blick hoch. Man müsse jedoch die Relationen sehen. Treffend würden einem diese in der Botschaft mit dem Vergleich zu den Wasserzinsen dargestellt. Weiter dürfe man nicht vergessen, dass die Flüelapassstrasse bis zur Eröffnung des Vereinatunnels noch während rund 15 Jahren die Sommer- und Winterverbindung für das Engadin und das Münstertal bilden werde. Diesen Umstand gelte es beim heutigen Entscheid zu berücksichtigen. Insbesondere müsse die Sommersicherheit nachhaltig gefördert werden. Er danke dem Rat für das Wohlwollen, das dieser den peripheren Regionen Unterengadin und Münstertal entgegenbringe.

Ludwig weist darauf hin, dass Gottschalk die Notwendigkeit einer einhelligen Zustimmung zum Projekt dargetan habe. Der in der Bevölkerung sicher vorhandene Goodwill werde nun durch die Politik der Rhätischen Bahn ernsthaft gefährdet. Das bündnerische Bahnunternehmen sollte vor allem die Dienstleistung gross schreiben. Dies hätte zur Folge, dass sich Rationalisierungen in Grenzen halten müssten. Das Verhalten der Rhätischen Bahn zeuge jedoch nicht von dieser Erkenntnis. Er persönlich wolle nun nicht so weit gehen wie Rominger und sei für Eintreten. Er gebe sich jedoch keiner Illusion hin, dass der gute Eindruck auf die Bundesversammlung nur dann gegeben sei, wenn der Kanton und seine Einrichtungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs eine glaubwürdige Politik betreiben würden.

Für Koch macht es den Anschein, als ob der Flüelaausbau bei der Beratung der heutigen Vorlage gänzlich vergessen werde. Namentlich vermisse er verbindliche Angaben zum sommersicheren Ausbau dieser wichtigen Passverbindung. Ebenso wenig habe er bis heute erfahren, welcher Subventionssatz nun schlussendlich für den sommersicheren Ausbau der Flüelastrasse zur Anwendung gelange. Er erinnere noch einmal, wie er das bereits früher getan habe, an die dringende Notwendigkeit von Steinschlaggalerien auf der Südseite des Passes. Allein die vorgesehene Galerie Campatsch würde rund 60 Millionen Franken kosten. Projekte für die Flüelasommersicherheit seien baldmöglichst zu veröffentlichen. Überdies müssten die Subventionsansätze bekannt gemacht werden. Dies alles habe noch vor der Abstimmung im kommenden Herbst zu geschehen, wenn man Zustimmung zum Vereinaprojekt erwarte. Eine Vereinaabstimmung ohne klare Angaben zum Ausbau der Flüelastrasse sei undenkbar. Grundsätzlich das gleiche gelte für den Ausbau der Prättigauerstrasse.

Dr. Viletta hat am vorgeschlagenen Finanzierungssystem nichts Wesentliches auszusetzen. Seiner Auffassung nach sind jedoch namentlich im Rahmen der Prüfung des Bedürfnisnachweises und der Umweltver-

träglichkeit Verbesserungen am Bauvorhaben zum Wohl der direkt Betroffenen vorzunehmen. Im Sinne eines solchen Vorgehens sei er für Eintreten.

Fasani spricht sich als Vertreter einer Randregion für das Vereinaprojekt aus. Dieses bringe doch den peripheren Talschaften Unterengadin und Münstertal wesentliche Erschliessungsverbesserungen. Er erachte die Bereitschaft, das Bauvorhaben zu unterstützen, als wichtiges politisches Zeichen im Kanton. Im Misox habe man erfahren, was an sich in kritischen Situationen die Unterstützung des Kantonsparlamentes wert sein könnte. Jedermann im Saal wisse, welches Problem er damit anspreche.

Sodann wolle er auf eine Unstimmigkeit in der Botschaft hinweisen. Dort werde gesagt, es sei ein eindeutiger Volksentscheid für den Vereinatunnel nötig. Andererseits schimmere doch der Gedanke der Regierung durch, dass versucht werden müsse, bei der Behandlung des Projektes in den eidgenössischen Räten eine Erhöhung des Subventionssatzes zu erwirken. Wenn nun aber das Volk einen Restkostenbeitrag von 15 Prozent mit grosser Mehrheit zusichere, sei kaum anzunehmen, dass das Bundesparlament mehr als 85 Prozent Subventionen bewilligen werde.

Ein Fragezeichen sei sodann zur Preisbasis 1981 zu setzen. Es erscheine nicht richtig, mit alten Zahlen zu operieren. Bis zum heutigen Zeitpunkt betrage die Teuerung bereits 39 Prozent. Richtig wäre es deshalb, die neuesten Zahlen zu unterbreiten.

Jenny weist darauf hin, dass Klosters während des Baues des Vereinatunnels sicher leidtragende Gemeinde sein werde. Angesichts dieser Aussichten erweise sich die Forderung nach dem Ausbau der Prättigauerstrasse als verständlich. Wohl könne er den Einwand von Alig verstehen. Indessen müsse man sehen, dass die Verkehrsbelastung im Prättigau einiges grösser sei als in der Surselva. Er hoffe, dass seine Kollegen diese Situation anerkannten. Sicher werde es so sein, dass Klosters dann nach Inbetriebnahme der Vereinalinie profitieren könne. Schon jetzt ersuche er den Rat, den Antrag der Kommissionsminderheit abzulehnen. Wenn die Anliegen von Dr. Schmid Aufnahme in den Beschlusstext fänden, werde das Prättigau ebenfalls entsprechende Begehren anmelden. Er sei für Eintreten.

Deplazes bezeichnet die Berichte der Rhätischen Bahn zum Tunnelprojekt als zu optimistisch. Es wäre begrüssenswert, wenn neutrale Stellen diese Berichte überprüfen könnten. Ein ernstes Sorgenkind bilde sicher die Teuerung. Wenn man mit einer Bauzeit von zehn bis fünfzehn Jahren rechne, werde diese schlussendlich möglicherweise um die 100 Millionen Franken betragen.

Offensichtlich sei das Image der Rhätischen Bahn heute angeschlagen. Die Rationalisierungsbestrebungen und der Abbau von Dienstleistungen erwiesen sich langfristig als sehr ungeschickt. Diese unsinnige Politik richte sich in erster Linie gegen die Randregionen.

Regierungsrat Dr. Lardi stellt mit Freude fest, dass bis auf einen Votanten alle für Eintreten gesprochen haben. Man dürfe das Vereinaprojekt sicher als Jahrhundertwerk bezeichnen. Es stelle eine Lösung dar, die sowohl dem öffentlichen wie auch dem Privatverkehr etwas bringe. Dabei habe man mit dem Vereinatunnel jene Variante gewählt, die den begünstigten Regionen optimale Sicherheit bringe. Weiter bestehe die Möglichkeit, das Netz der Rhätischen Bahn zu verstärken. Wohl begreife er in diesem Zusammenhang die kritischen Voten. Wegen Detailfragen dürfe jedoch der Gesamtzusammenhang nicht aus den Augen verloren werden. Es gehe hier um volkswirtschaftlich bedeutsame Investitionen, die in Graubünden anfielen. Weiter leiste man auch einen bedeutenden Beitrag an die Verwirklichung von Umweltschutzmassnahmen.

Verschiedentlich sei das Problem der Teuerung aufgegriffen worden. Die notwendigen Zahlen lägen vor. Parlament und Volk hätten somit genaue Vorstellungen, was das Projekt koste.

Sicher richtig sei es, dass man über die genaue Funktion der Steuerausgleichsreserve orientieren müsse. Diese sei 1974 mit einer Einlage von 5 Millionen begründet und seither kontinuierlich geäufnet worden. Dabei habe sich die Frage gestellt, ob es sich um eine gebundene Reserve handle. Nach einem ausführlichen Exposé der Finanzkontrolle sei dies nicht der Fall. Der Grosse Rat könne über die Verwendung entscheiden, wobei dem Volk in der Abstimmung sogar ein Mitspracherecht zukomme.

Alig könne er die Zusicherung abgeben, dass mit der Verwirklichung der Vorlage Vereinatunnel die übrigen Regionen nicht benachteiligt würden. Im Falle einer Realisierung stünden für Strassenbauvorhaben sogar noch mehr Mittel zur Verfügung, als wenn das Vereinaprojekt nicht zum Tragen komme.

Das im letzten Herbst beschlossene Gesamtpaket behalte selbstverständlich weiterhin Gültigkeit. Die Einwände von Koch seien somit ungerechtfertigt. Im weiteren dürfe man sicher auf die Behörden in Bern vertrauen, dass diese einen für Graubünden günstigen Entscheid fällen würden.

Was die betriebstechnischen Massnahmen der Rhätischen Bahn betreffe, so wäre es falsch, daraus Konsequenzen für das Vereinaprojekt zu ziehen. Ein solches Vorgehen wäre sogar unverhältnismässig, da eine ganze Region betroffen wäre.

Sowohl Carl wie auch Fasani und Gottschalk hätten das Moment der Solidarität betont. Ohne Solidarität gehe es in der Tat nicht. Solidarisches Verhalten bilde die wichtige Voraussetzung für die Realisierung des Projektes. Die Aussichten der Verwirklichung seien nie günstiger gewesen als heute.

Abschliessend wolle er noch davor warnen, Vergleiche zwischen dem Furkatunnel und dem Vereinaprojekt hinsichtlich Vorbereitung und Ko-

stenberechnung zu ziehen. Er dürfe sagen, dass das Vereinaprojekt einiges besser vorbereitet sei. Allerdings dürfe man nicht vergessen, dass sich der Furkatunnel nach der Inbetriebnahme mehr als bewährt habe. Die Erwartungen und Prognosen seien bei weitem übertroffen worden.

Er beantrage dem Rat, auf die Vorlage einzutreten und den Anträgen der Regierung zuzustimmen.

Hier werden die Verhandlungen um 12.20 Uhr abgebrochen.

Es ist folgender Vorstoss eingegangen:

Interpellation

Zunächst möchten wir der Regierung und insbesondere dem zuständigen Departement für die Arbeiten danken, welche in den letzten Jahren im Rahmen einer sehr wirksamen Politik zur Verbesserung der Verbindungsstrasse des Calancats ausgeführt wurden. Die allgemeine Anerkennung der Strassenbenützer zeigt, dass unsere Regierung im Kampf gegen die Entvölkerung unserer Bergtäler die richtige Politik verfolgt.

Die öffentliche Hand muss angesichts des weitläufigen kantonalen Strassennetzes ausserordentliche finanzielle Leistungen erbringen. Mit Genugtuung stellen wir aber fest, dass dieser grosse Aufwand dazu beigetragen hat, dass unser politisches Ziel wenigstens teilweise erreicht werden konnte: die Entvölkerung ist mässiger geworden, und die Wirtschaft unseres Tales ist erstarbt.

Nach dieser kurzen Vorbemerkung möchten wir das zuständige Departement um Auskunft über den Strassenabschnitt Cauco-Rossa, südlich und nördlich der Fraktion Sta. Domenica ersuchen. Soviel uns bekannt ist, hat sich das Tiefbauamt bereits eingehend mit diesem Strassenstück beschäftigt.

Wir weisen darauf hin, dass dieses Teilstück so rasch als möglich saniert werden sollte, angesichts der ständigen Lawinengefahr im Winter und der zahlreichen längeren Sperrungen des Verkehrs.

Zur Bestätigung erlauben wir uns, die Zeiten anzuführen, während derer der Abschnitt südlich von Sta. Domenica im vergangenen Winter für den Verkehr geschlossen werden musste:

- am 16. und 17. Januar 1985
- vom 23. bis zum 25. Januar 1985
- am 5. und 6. März 1985
- vom 6. bis zum 10. März 1985, jeweils nachts
- vom 22. bis zum 24. März 1985, mit Bewachung tagsüber und Schliessung nachts
- vom 27. auf den 28. März 1985, nachts.

Während dieser Sperrzeiten musste die Strasse tagsüber ständig bewacht werden; das Postauto konnte nur zusammen mit einem Begleitfahrzeug verkehren.

Wir ersuchen somit das Baudepartement und die Regierung, uns über den Stand der Projektierungsarbeiten und über den Zeitpunkt für die Ausführung der Sanierung des Strassenabschnitts Cauco-Rossa., südlich und nördlich der Fraktion Sta. Domenica, Aufschluss zu erteilen.

Polti, Andreetta, Cattaneo, Zandralli, Fasani

Für die Genehmigung des Protokolls
durch die Absatz-
und Redaktionskommission
Der Landespräsident: *Luzi Bärtsch*
Der Protokollführer: *Claudio Riesen*

Mittwoch, 29. Mai 1985

Nachmittag

Landespräsident Luzi Bärtsch eröffnet die Sitzung pünktlich um 15.00 Uhr. Eröffn
Sitzun

Für die Nachmittagssitzung hat Grossrat Beeli sich entschuldigt. Absen

Zu Beginn der Nachmittagssitzung setzt der Rat die Eintretensdebatte über die Gewährung eines Kantonsbeitrages an die Kosten eines Vereina-Eisenbahntunnels (Botschaftsheft Nr. 2/1985-86, S. 65 ff.) fort. Gewä
eines
Kant
ges an
Koste
Verein
bahnt
Fortse
Eintre
debat

Als erster meldet sich Dr. Aliesch zum Wort. Die Gewährung eines Kantonsbeitrages für den Bau der Vereina-Eisenbahnlinie sei seiner Meinung nach gerechtfertigt, doch müsse die Verkehrssicherheit über den Flüelapass während der Bauphase gewährleistet sein. Damit der Rat und später das Volk entscheiden können, müsse aber betreffend Baukosten und Durchfahrtsgebühren Klarheit herrschen. Die Autoverladegebühren seien bestimmt zu tief angesetzt. Obwohl der Vereinatunnel länger als der Furkatunnel sein werde, betrage die Verladegebühr nur Fr. 11.50 gegenüber zirka Fr. 35.— beim Furkatunnel für einen Personenwagen. Es sei wahrscheinlich damit zu rechnen, dass der Bund eine Anpassung der Gebühren verlangen werde, wenn er die Defizite eines Vereinatunnels zu übernehmen habe.

Im weiteren dürfe die Flüelastrasse keine Deklassierung erfahren. Sie müsse auch nach dem Bau einer Vereinalinie als Hauptstrasse eingestuft bleiben. Für die Zukunft sei vorgesehen, dass der Bund auch Mittel für den Unterhalt der wichtigsten Verkehrswege von nationaler Bedeutung einsetzen könne. Die Flüelapassstrasse dürfe durch den Bau einer Vereina-Eisenbahnlinie nicht zu einer regionalen Verbindung degradiert werden. Zuhanden einer Volksabstimmung sei es sehr wichtig, dass alle Zusammenhänge klar dargestellt würden.

Schad zeigt sich enttäuscht darüber, dass der Bundesrat den eidgenössischen Räten nur einen Beitragsansatz von 85% beantragen wolle. Die Begründung, die angeführt werde, sei kaum stichhaltig. Das Unterengadin und das Münstertal seien keineswegs besser erschlossen als das Goms. Auch das Argument, das subventionspolitische Umfeld sei heute anders zu bewerten als vor 10-15 Jahren, überzeuge nicht. In der Botschaft an das Volk müsse klar zum Ausdruck kommen, dass Regierung und Volk von Graubünden mit diesem Beitragsansatz nicht einverstanden seien und diesen als ungerecht empfinden würden.

Regierungsrat Dr. Lardi nimmt dazu kurz Stellung. Selbstverständlich müssten alle Zusammenhänge klar dargelegt werden. Die Berechnungen betreffend Betriebskosten und Rendite habe die Rhätische Bahn vorgenommen. Man habe sich natürlich nur auf Prognosen abstützen können, und diese könnten naturgemäss nie absolut zuverlässig sein. Doch seien seriöse Erhebungen gemacht worden, und man habe keinen Grund, diese anzuzweifeln. Ein Bundesbeitrag von 85% sei gemessen am Beitrag Furka-tunnel bescheiden, das gebe er gerne zu. Doch müssten wir auch dafür dankbar sein. Das Parlament in Bern könne allerdings anders entscheiden, und die Regierung hoffe, dass die Vertreter Graubündens in den eidgenössischen Räten einiges mehr erreichen können. Er sei allerdings froh, feststellen zu dürfen, dass die Finanzen des Kantons die Übernahme von 15% der Baukosten verkraften könnten.

Regierungspräsident Dr. Cadruvi äussert sich vor allem zum Problem Ausbau der Flüelastrasse. Die Sommersicherheit dieser Passstrasse sei von grosser Wichtigkeit. Wie die Mittel des Kantons aber einzusetzen seien, entscheide nicht die Regierung, sondern dieser Rat im Rahmen des Voranschlags. Betreffend Strassenausbau gäbe es in Graubünden viele Wünsche, und alles könne nicht gleichzeitig realisiert werden. Die Mittel des Kantons müssten auf alle Regionen gerecht verteilt werden. Die Regierung sei selbstverständlich bereit, vom Bundesrat die maximalen Beiträge zu fordern. Wenn kein Vereinatunnel gebaut werde, müsse der Flüelapass stärker ausgebaut werden. Die für den Flüela verlangte Sicherheit gelte aber auch für andere Pässe. Keine Region dürfe zu kurz kommen.

Kommissionspräsident Stoffel nimmt nur kurz zu den gefallenem Voten Stellung. Er wolle nicht schon Gesagtes wiederholen. Mit der Neuverteilung der Benzinzollzuschläge sollten bald mehr Mittel für den Strassenbau vorhanden sein. Wenn einmal der Vereinatunnel befahrbar sei, werde der Flüelapass im Winter wohl geschlossen bleiben, analog dem Oberalppass, wo auch die Bahn die Verbindung nach Andermatt aufrecht erhalte.

Damit ist die Eintretensdebatte erschöpft, und Landespräsident Bärtsch lässt zur Abstimmung schreiten. Der Rat beschliesst Eintreten mit 106 gegen 3 Stimmen.

Detailberatung

Der Rat nimmt nun die Detailberatung gemäss Botschaft Seite 91 in Angriff.

Zu Ziffer 1 verweist der Kommissionspräsident auf seine schon früher gemachten Ausführungen.

Roffler stellt den Antrag, Ziffer 1 sei folgende Präambel voranzustellen: «Dem Beschluss des Grossen Rates vom 3. Oktober 1984 wird Folge geleistet.» Diese Präambel könne vor allem auch in Hinblick auf die Volksabstimmung von Bedeutung sein. So würden weitere Hinweise betreffend Deklassierung der Flüelastrasse sich erübrigen.

Dr. Vonmoos findet die Ziffer 1 schlecht formuliert. Er schlägt deshalb folgenden Wortlaut vor: «An die Rhätische Bahn wird für den Bau der Vereina-Linie ein einmaliger Beitrag von 68,25 Mio. Franken (Kostenstand Februar 1981) bewilligt». Das Wort «Kredit» im Text erwecke den falschen Eindruck, dass der Beitrag zurückbezahlt werden könnte. Auch das Wort «nicht rückzahlbar» könne falsch gedeutet werden.

Koch unterstützt den Antrag von Kollege Roffler. Im übrigen habe er noch nichts Sicheres über den Ausbau des Flüela gehört. Einmal sei von 85% und von 100 Mio. Franken für den Ausbau die Rede gewesen, nach Kommissionspräsident Stoffel seien es nur noch 70–75% statt 85%. Er möchte gerne von Regierungsrat Dr. Cadruvi wissen, ob ein definitives Ausbauprogramm vorhanden sei, und welche Mittel zur Verfügung stünden.

Regierungsrat Dr. Lardi hat keine Einwendung gegen die Präambel zu machen. Auch die Formulierung von Dr. Vonmoos könne angenommen werden.

Stoffel findet die Formulierung in der Botschaft besser und richtig.

In der Abstimmung obsiegt der Antrag Vonmoos mit 76 gegen 17 Stimmen.

Die Präambel, wie Roffler sie vorgeschlagen hat, wird hierauf mit 61 gegen 23 Stimmen angenommen.

Die Ziffern 2 und 3 des Beschlusses passieren ohne Diskussion. Zu Ziffer 4 begründet Zindel den Antrag der Kommissionsmehrheit: Zur Finanzierung des Beitrages werden den vorhandenen und ausgewiesenen Reserven 15 Mio. Franken entnommen und einem Finanzierungskonto gutgeschrieben. Der noch verbleibende Betrag von 53,25 Mio. Franken ist in längstens 20 Jahren ab Baubeginn abzuschreiben.

Es sei nicht sinnvoll, fast die gesamten Reserven für die Vereina-Linie zu verwenden. Der Kanton habe in nächster Zukunft noch weitere grosse Bauvorhaben zu realisieren, und es sollten darum nicht alle Mittel für die Vereina-Linie verwendet werden. Auch die Abschreibungen dürfe man ruhig über eine längere Zeitspanne vornehmen.

Als Sprecher der Kommissionsminderheit verteidigt Stoffel den Antrag gemäss Botschaft. Die Benützung der vorhandenen Reserven sei gerechtfertigt. Auch eine möglichst schnelle Abschreibung der verbleibenden Schuld sei durchaus sinnvoll. Für unsere Nachkommen würden noch genug Probleme bleiben.

Dr. Pianta ist überzeugt von der grossen Bedeutung der neuen Verbindung für das Unterengadin und das Münstertal. Mit dem Bau der Vereinalinie allein sei es aber noch nicht getan. Die Verbesserung der Verbindungen ins Münstertal, aber auch nach dem Puschlav müsse stets im Auge behalten werden. Er unterstütze den Antrag der Kommissionsmehrheit und plädiere auch für eine Entnahme von nur 15 Mio. Franken aus den vorhandenen Reserven.

Nadig vertritt die Meinung, dass der Kanton ganz allgemein eine zu schnelle Abschreibungspolitik betreibe. Es sei nicht notwendig, dass die gesamten Investitionen bei der Inbetriebnahme der neuen Eisenbahnlinie schon abgeschrieben seien. Die Nennung von bestimmten Zahlen sei hier überhaupt fragwürdig. Wie hoch die Restkosten für den Kanton schliesslich zu stehen kämen, wüsste niemand genau. Darum beantrage er, Ziffer 4 Abs. 2 ohne feste Zahlen zu formulieren, also: «Der noch verbleibende Betrag ist in längstens 15 oder 20 Jahren ab Baubeginn abzuschreiben.»

Regierungsrat Dr. Lardi hält im Namen der Regierung am Antrag gemäss Botschaft fest. Er habe aber Verständnis für die Überlegungen der verschiedenen Votanten. Man könne hier durchaus verschiedener Meinung sein.

Kommissionspräsident Stoffel bittet die Ratskollegen, den Vorschlag der Kommissionsminderheit und Regierung zu unterstützen. Der Antrag Nadig sei abzulehnen.

Der Sprecher der Kommissionsmehrheit, Grossrat Zindel, bittet um Unterstützung des Mehrheitsantrages. Auf eventuelle Mehrkosten nehme die Ziffer 2 des Beschlusses Bezug.

Der Antrag Nadig wird hierauf vom Rate mit 67 gegen 22 Stimmen angenommen. Der Antrag der Kommissionsmehrheit obsiegt gegenüber demjenigen der Kommissionsminderheit und Regierung mit 72 gegen 24 Stimmen. Somit lautet Ziff. 4 Ab. 2: «Der noch verbleibende Betrag ist in längstens 20 Jahren ab Baubeginn abzuschreiben.»

Die Ziffern 5 und 6 des Beschlusses passieren ohne Diskussion.

Zu Ziffer 7 liegen zwei Anträge vor. Stoffel bittet um Unterstützung für den Mehrheitsantrag.

Dr. Schmid als Vertreter der Kommissionsminderheit zieht deren Antrag zurück, da bei Ziffer 1 die Präambel angenommen worden sei, so dass die Ergänzung, welche die Minderheit in Ziffer 7 anbringen wollte, nicht mehr notwendig sei. Damit ist der Mehrheitsantrag nicht mehr bestritten und also angenommen. Er lautet: «Dieser Beschluss gilt nur unter der Voraussetzung, dass sich der Bund im verbleibenden Umfang an der Finanzierung des Baues der Vereina-Linie beteiligt.»

Ziffer 8 passiert ohne Diskussion.

Regierungsrat Dr. Lardi stellt anschliessend den Antrag, auf Ziffer 1 zurückzukommen, um über die Formulierung dieser Ziffer nochmals Klarheit zu erhalten. Mit offensichtlicher Mehrheit wird diesem Antrag Folge geleistet. Hierauf wird die bereinigte Fassung von Ziffer 1 nochmals verlesen. Sie lautet: «An die Rhätische Bahn wird für den Bau der Vereina-Linie ein einmaliger Beitrag von 68,25 Mio. Franken (Kostenstand Februar 1981) bewilligt.»

Ludwig erläutert nun diese neue Formulierung. Ein Beitrag sei, im Gegensatz zu einem Kredit, nicht zurückzuzahlen. Mit der Gewährung des

Beitrages an die Rhätische Bahn sei dieses Geschäft endgültig erledigt. Der Rat ist offensichtlich auch dieser Meinung, denn niemand widerspricht Ludwig, und damit kann auch Dr. Lardi diese neue Formulierung akzeptieren.

Koch hat zum Sommerausbau des Flüelapasses noch eine Frage. Er möchte genau wissen, welchen Beitrag der Bund an diesen Ausbau leiste, ob nur 70–75% oder 85%. Dies sei im Hinblick auf die Volksabstimmung über die Gewährung des Beitrages für die Vereina-Linie von grosser Bedeutung.

Regierungsrat Dr. Lardi kann keine definitiven Zusicherungen geben, doch die Regierung gehe davon aus, dass der Bund 85% der Sommerausbaukosten für den Flüelapass übernehmen werde.

Cathomen ist der Meinung, es bestehe noch eine gewisse Unklarheit betreffend Interpretation von Ziffer 1 und stellt einen Rückkommensantrag, um hier Klarheit zu schaffen. Der Rat lehnt diesen Antrag mit offensichtlicher Mehrheit ab. Eine zweite Lesung wird nicht beantragt.

In der Schlussabstimmung genehmigt der Rat den Beschluss für die Gewährung eines Kantonsbeitrages für den Bau der Vereina-Linie der Rhätischen Bahn mit 101 gegen 2 Stimmen.

Als nächstes Geschäft behandelt der Rat die Zivilprozessordnung des Kantons Graubünden und die dazugehörigen Erlasse (Ergebnis der ersten Lesung siehe Grossratsprotokoll Februar 1985, Seiten 910–973).

Als Präsident der Vorberatungskommission nimmt Dr. Schaad kurz Stellung zur Vorlage. Das Ergebnis der ersten Lesung liege vor, und zwar mit neuer Numerierung. Die Kommission habe am 8. Mai getagt und die Anregungen und die aufgeworfenen Fragen während der ersten Lesung behandelt, zum Teil aufgenommen, zum Teil aber auch ablehnen müssen. Eine Eintretensdebatte erübrige sich, und die neuen Vorschläge würden in der Detailberatung erläutert werden. Um die Verhandlung möglichst speeditiv vornehmen zu können, würden nur die Titel und die neuen Kommissionsanträge verlesen. Statt die Titel «Hauptstück» schlage die Kommission und Regierung die Titel «Abschnitt» vor.

Bei den Art. 16, 17 und 18 sei eine Anpassung der Beträge möglich und sinnvoll. Dadurch werde der Bezirksgerichtspräsident etwas entlastet. Die neue Formulierung lautet also: Art. 16: Der Vermittler beurteilt als Einzelrichter vermögensrechtliche Streitigkeiten bis zum Betrage von Fr. 1000.—. Art. 17: Der Bezirksgerichtspräsident beurteilt als Einzelrichter vermögensrechtliche Streitigkeiten im Betrage von über Fr. 1000.— bis Fr. 5000.—. Art. 18: Der Bezirksgerichtsausschuss beurteilt vermögensrechtliche Streitigkeiten im Betrage von über Fr. 5000.— bis Fr. 8000.—. Diese Anträge werden vom Rate diskussionslos genehmigt.

Die Art. 42 bis 47 regeln die unentgeltliche Prozessführung. Hier stehen