

Wortlautprotokoll des Grossen Rates des Kantons Graubünden

Montag, 26. März 2001 Eröffnungssitzung

Vorsitz:	Standespräsident Hansjörg Trachsel
Protokollführer:	Peter Gadiant
Präsenz:	anwesend 119 Mitglieder entschuldigt: Nigg
Sitzungsbeginn:	14.00 Uhr

Eröffnung der Session

Standespräsident: Im letzten Jahr sind in der Schweiz die Logiernächte um 6 Prozent angestiegen. Damit wurde das beste Ergebnis seit 1992 erreicht.

Auch dieser Winter hat gut angefangen, wenn auch die Schneeverhältnisse auf der Alpennordseite nicht überall gut waren. Aber dank den Schneeanlagen konnte ein gutes Pistenangebot bereit gestellt werden und dies wurde von den Gästen zumindest bis jetzt honoriert.

Weltweit ist der Tourismus eine der am stärksten wachsenden Branchen. Gute Voraussetzungen für den Kanton Graubünden, in dem mehr als 50 Prozent der Arbeitsplätze vom Tourismus abhängig sind. So schön diese Zahlen auch sind, die Situation sieht anders aus. Der Alpenraum verliert Jahr für Jahr Marktanteile in einem globalen Wettbewerb, in dem der Distanzschutz durch billige Transportmöglichkeiten und die neuen Kommunikationsmittel rasch verschwindet.

1990 hatte die Schweiz noch einen Marktanteil am weltweiten Tourismus von 2,9 Prozent; dieser ist 1997 auf 1,8 Prozent gesunken. Nicht anders sieht es in Österreich aus, das ja oft als gutes Beispiel gepriesen wird. Auch dort sank der Marktanteil zwischen 1990 und 1997 von 4,2 auf 2,7 Prozent.

Der internationale Wettbewerb zwischen den Wintersportgebieten und den Sommergebieten in den Bergen nimmt ständig zu. In dieser Konkurrenzsituation haben wir Standortnachteile durch ein im internationalen Vergleich hohes Lohnniveau, hohe Boden- und Baupreise sowie hohe Preise bei den Lebensmitteln.

Zudem rekrutieren wir unsere Gäste aus gesättigten Märkten, die kaum noch grosse Steigerungen zulassen. 52 Prozent unserer Gäste kommen aus der Schweiz, 45 Prozent aus dem übrigen Europa und nur 1,5 Prozent aus USA und weniger als 1 Prozent aus Asien.

Wir müssen in den nächsten Jahren neue Märkte erschliessen, dies wird uns nur gelingen, wenn wir den weltweiten Bekanntheitsgrad Graubündens vergrössern können und dies nicht nur mit den Top-Marken St. Moritz und Davos.

Dieser Verschärfungskampf der Wettbewerbsbedingungen führt in unserem Kanton zu Verteilungskämpfen, zu einzel-

nen Fusionen oder Fusionsgesprächen und zu politischen Auseinandersetzungen in Regionen und Dörfern.

Schon vor 2 Jahren machte Franco Jenal vom Wirtschaftsforum Graubünden die Aussage, dass der Bündner Tourismus an internationaler Wettbewerbsfähigkeit verliert. Insbesondere durch die zu tiefen Rentabilitäten und die verschlechterten Möglichkeiten, notwendige Investitionen tätigen und finanzieren zu können. Viele Hotelbetriebe hätten zu wenig Eigenkapital und die betrieblich notwendigen Abschreibungen, die gemacht werden, seien zu tief.

Ein gleiches Bild zeigen die Studien bei den Bündner Bergbahnen. Die Verschuldung ist über dem Durchschnitt der Schweiz, die Cashflow-Rendite hat sich zwischen 1992 bis 1999 von 7,5 auf 3,8 Prozent reduziert. Nicht zuletzt natürlich auch auf Grund der getätigten Investitionen in Bahnerneuerungen und Schneeanlagen.

Die Schlussfolgerung ist hart und eindeutig: Die bündnerische Seilbahnbranche hat ein Rentabilitätsproblem, genau wie unsere Hotellerie.

Als Erstes versuchten oder versuchen sich die Bergbahnen von Aufgaben zu lösen, die nicht zu ihrem Kernbereich gehören, wie Finanzierung des lokalen öffentlichen Verkehrs und von Tourismusaufgaben, die nicht den direkten Alpin-Bereich betreffen.

Es stellt sich auch die Frage, ob die Kostenträgung für den Bau und Betrieb der Schneeanlagen allein Aufgabe der Bergbahnen ist. Die Winter 1998/99 und 1999/2000 haben zumindest in meiner Umgebung im Oberengadin klar gezeigt, dass dank der Schneeanlagen alle am Tourismus Beteiligten profitiert haben.

In Kitzbühl werden die Betriebskosten dieser Schneeanlagen heute schon zwischen Bergbahnen, Tourismusorganisation und Gemeinde aufgeteilt.

Als Nächstes werden weitere Fusionen zwischen Bergbahnen geprüft werden. Verschiedene Fachleute sehen darin die einzige Überlebenschance für mittlere Betriebe. Scheitern können sie an den vorhandenen regionalen Strukturen oder an regionalpolitischen Überlegungen.

Die Neue Zürcher Zeitung kommt in ihrem Artikel in der Ausgabe von 3. Februar 2001 zur ernüchternden Feststellung, dass die Schweiz als einstiges Pionierland des Touris-

mus über weite Strecken zu einem Sanierungsfall geworden ist.

In ihren Augen tanzt der Tourismus auf einem Vulkan. Die momentan besseren Zahlen könnten dazu führen, dass man die Probleme verdrängt, die dringend gelöst werden müssen. Wir in Graubünden sind wie kein anderer Kanton auf den Tourismus angewiesen. Dabei sind wir alle gefordert, diese Herausforderung anzunehmen und sie in einem offenen Markt zu bewältigen. Natürlich die Verantwortlichen in den Tourismusbetrieben der Hotellerie und der Bergbahnen an erster Stelle, dann aber auch die Leute in den Tourismus-Organisationen und wir, die politischen Gremien, aber nicht zuletzt auch die Bevölkerung, wenn es gilt, die Voraussetzungen für den Tourismus in Volksabstimmungen zu verbessern.

Es braucht Weitblick und das Abrücken von den heute oft gemeindebezogenen Strukturen. Der Wunsch des Gastes und die Ansprüche des Marktes müssen die Richtschnur sein, nach der wir handeln. Wir müssen unser Profil als Berg-, Sommer- und Wintersportgebiet ständig verbessern und an die potenziellen Gäste, vor allem auch in Übersee, heranbringen. Sonst werden wir in unserer Kernbranche, und davon leben mehr als 50 Prozent unserer Leute, Rückschläge erleiden, die uns ganz empfindlich treffen. Oder ausländische Anbieter, wie zum Beispiel grosse Hotelketten oder die Compagnie des Alpes bei den Bergbahnen werden uns Wege zeigen, denen wir folgen müssen. Ich glaube, das ist nicht der Weg, den wir uns für unseren Kanton und unsere Schlüsselbranche wünschen.

Totenehrungen

Am 4. Februar 2001 ist Flurin Conrad im Alter von 83 Jahren verstorben. Der Verstorbene wurde in Müstair geboren und verbrachte dort seine Kindheit. Nach seiner Schulausbildung wandte er sich seinem künftigen Beruf als Posthalter zu.

Flurin Conrad prägte über lange Jahre die Politik im Münstertal. So stand er der Gemeinde Müstair während 2 Jahren als Präsident vor. Während insgesamt 16 Jahren war Flurin Conrad Mitglied des Kantonsparlamentes; von 1951 bis 1953 vertrat er zunächst als Stellvertreter, von 1953 bis 1969 als ordentliches Mitglied den Kreis Val Müstair im Grossen Rat. Den Höhepunkt seiner politischen Laufbahn bildete 1968 die Wahl zum Landespräsidenten des Kantons Graubünden.

Der Verstorbene engagierte sich in vielseitiger Weise für seine Gemeinde, die Region und den Kanton. So setzte er sich unter anderem für den Ausbau der Ofenpassstrasse sowie allgemein für die Stärkung der Randregionen ein. Zu den Verdiensten von Flurin Conrad zählt unter anderem, als Hauptinitiant massgeblich zur Entstehung des Elektrizitätswerkes Val Müstair beigetragen zu haben. Überdies bekleidete er über Jahre hinweg das Amt des Präsidenten der Raiffeisenbank Müstair.

Dank seiner vielseitigen, unermüdlichen Arbeit, seiner Einsatzfreude und seiner Sachkenntnis genoss der Verstorbene bei Volk und Behörden Wertschätzung und Sympathie. Dergestalt wird er uns als markante Persönlichkeit in dankbarer Erinnerung bleiben.

Im Alter von 83 Jahren ist am 9. Februar 2001 alt Regierungsrat Heinrich Ludwig gestorben. Der in Schiers wohnhaft gewesene Jurist stellte seine Fähigkeiten in reichem Masse über Jahre hinweg in den Dienst der Öffentlichkeit.

So stand er der Gemeinde Schiers als umsichtiger Präsident vor. Im weiteren präsierte der Verstorbene von 1953 bis 1965 das Bezirksgericht Unterlandquart. Heinrich Ludwig wurde im Jahre 1949 in den Grossen Rat gewählt. Dieses Amt versah er während 16 Jahren bis zu seiner Wahl in die Bündner Regierung im Jahr 1965. Er leitete 1960 als Landespräsident den Grossen Rat.

Während seiner Regierungstätigkeit stand Heinrich Ludwig dem Bau- und Forstdepartement vor. Die hinreichende Erschliessung der Bündner Talschaften mit Zufahrtsstrassen und die Sicherheit der Verkehrsverbindungen waren ihm ebenso ein Anliegen wie die Förderung der nachhaltigen Bewirtschaftung der Wälder. Nach der Aufgabe der Regierungstätigkeit im Jahr 1969 praktizierte der Verstorbene lange Jahre als Rechtsanwalt.

Heinrich Ludwig wird uns als starke, kompetente Persönlichkeit, die mit Beharrlichkeit für das Gemeinwohl eintrat, in dankbarer Erinnerung bleiben. Ein grosses Engagement für die Sache und ein unermüdlicher Arbeitswille prägten sein Handeln. Wir wollen ihm an dieser Stelle über sein Grab hinaus unseren aufrichtigen Dank bekunden.

Am 15. Februar 2001 ist Peder Spinatsch im Alter von 86 Jahren verstorben. Der Verstorbene wurde in Savognin geboren und verbrachte dort seine Kindheit. Nach seiner Schulausbildung wandte er sich seinem künftigen Beruf als Landwirt zu.

Peder Spinatsch war in verschiedenen öffentlichen Ämtern tätig.

Bereits in den Fünfzigerjahren war er Mitglied des Vorstandes seiner Heimatgemeinde. In den Jahren 1979 bis 1984 stand er der Gemeinde Savognin als Präsident vor.

Insgesamt 30 Jahre stellte er seine Dienste dem Kreis Surses zur Verfügung. So war er von 1953 bis 1955 Richterstellvertreter und von 1955 bis 1977 Richter. In den Jahren 1961 bis 1973 amtierte er zusätzlich als Kreispräsident. Während insgesamt 24 Jahren vertrat Peder Spinatsch den Kreis im Grossen Rat; von 1959 bis 1961 als Stellvertreter und von 1961 bis 1983 als ordentliches Mitglied. Im Grossen Rat lag ihm vor allem die Landwirtschaftspolitik am Herzen.

Neben seiner engagierten und vielseitigen Tätigkeit für seine Gemeinde, die Region und den Kanton, bedeutete ihm vor allem auch die Kultur sehr viel. Als Freund der Oper – Verdi hatte es ihm ganz besonders angetan – organisierte der Verstorbene verschiedene Reisen, um mit Gleichgesinnten die Oper in der Arena von Verona zu besuchen.

Das Wirken von Peder Spinatsch zu Gunsten der Öffentlichkeit war von seiner vielseitigen, unermüdlichen Arbeit, seiner Einsatzfreude und seiner Sachkenntnis geprägt. Dafür genoss der Verstorbene bei Volk und Behörden Wertschätzung und Sympathie und dafür verdient er unseren Dank.

Peder Spinatsch wird uns als eindruckliche Persönlichkeit und lebenswürdiger Kollege in Erinnerung bleiben.

Ich bitte Sie, meine Damen und Herren, sowie die Zuschauer auf der Tribüne, sich zu Ehren der Verstorbenen von den Sitzen zu erheben. Ich danke Ihnen, nehmen Sie bitte Platz.

Vereidigung

Standespräsident: Wir kommen zur Vereidigung erstmals anwesender Stellvertreterinnen und Stellvertreter. Ich bitte diese nach vorn zu kommen und die Leute hier im Saal und auf der Tribüne aufzustehen.

Sie haben die Möglichkeit, den Eid oder das Gelübde abzugeben.

Ich lese Ihnen zuerst den Text des Eides vor. Dann bitte ich Sie, mir die Worte des Eides nachzusprechen.

Sofern nicht alle den Eid ablegen lese ich den Text des Gelübdes.

Der Text des Eides lautet: "Sie, als gewählte Mitglieder des Grossen Rates schwören zu Gott, alle Pflichten Ihres Amtes nach bestem Wissen und Gewissen zu erfüllen". Die Worte des Eides lauten: "Ich schwöre es."

Ich bitte Sie, die Schwurfinger zu erheben und mir diese Worte nachzusprechen. Sie haben alle den Eid abgelegt.

Ich danke Ihnen, nehmen Sie bitte Platz.

Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Umweltschutz (Kantonales Umweltschutzgesetz, KUSG)

(Botschaftenheft Nr. 7/2000-2001, Seite 559)

Eintreten

Antrag *Kommission und Regierung*

Eintreten

Parolini, Kommissionspräsident: Das heutige Ratsgeschäft hat zum Gegenstand, das Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Umweltschutz oder das Kantonale Umweltschutzgesetz zu beraten.

Die zentrale Frage, ob eine gesetzliche Neuordnung überhaupt nötig ist, muss aus folgenden Gründen bejaht werden. Der Vollzug der Umweltschutzgesetzgebung des Bundes – USG mit 100 Artikeln und rund 30 bundesrätliche Verordnungen mit zirka 3000 Artikeln – ist praktisch vollständig an die Kantone delegiert.

Die bestehende grossrätliche Umweltschutzverordnung aus dem Jahre 1984, welche in 8 Artikeln diesen Vollzug regelt, ist überholt, lückenhaft und trägt der Rechtsentwicklung in den vergangenen 15 Jahren nicht Rechnung. Als reine Übergangsregelung konzipiert, ist diese Verordnung nicht in der Lage einen sach- und stufengerechten Vollzug des USG sicherzustellen. Seit dem Erlass des USG im Jahre 1989 hat der Bundesrat rund 30 Vollziehungsverordnungen erlassen, welche von den Kantonen vollzogen werden müssen. Zahlreiche Vollzugsaufgaben müssen an die Gemeinden delegiert werden, was eine kantonale Einführungsgesetzgebung unerlässlich macht. Für wichtige Aufgaben wie zum Beispiel Luftreinhaltung, Lärmschutz und andere enthält das geltende kantonale Recht keine Vollzugsregelungen.

Die umfangreiche Revision des USG im Jahre 1995, vor allem die geänderten Bestimmungen auf dem Gebiet der Abfallentsorgung, macht eine Anpassung der kantonalen Abfallgesetzgebung ebenfalls notwendig. Zudem verlangen verschiedene parlamentarische Vorstösse eine Neukonzeption der Zuständigkeitsordnung auf dem Gebiet der Abfallbewirtschaftung. Es muss betont werden, dass gleichzeitig mit der Schaffung dieses neuen umfassenden Gesetzes die bestehende grossrätliche Umweltschutzverordnung, das kantonale Abfallgesetz und die grossrätliche Abfallverordnung aufgehoben werden.

Das vorgeschlagene kantonale Umweltschutzgesetz beschlägt sämtliche Sachgebiete, die im Eidgenössischen Umweltschutzgesetz und den darauf abgestützten bundesrätlichen Verordnungen geregelt sind, so namentlich auch im Bereich der Abfallentsorgung. Nicht Gegenstand des kantonalen Umweltschutzgesetzes sind hingegen der Gewässerschutz, der Natur-/Landschaftsschutz, die Jagd und Fischerei.

Diese Bereiche sind auch auf Bundesebene in separaten Gesetzen geregelt. Im kantonalen Umweltschutzgesetz haben auch keine Regelungen bezüglich Gentechnologie, wie es von vereinzelt Seiten verlangt wurde, Platz. Dieser Bereich wird abschliessend auf Bundesebene geregelt.

Das kantonale Umweltschutzgesetz soll, wie gesagt, dazu dienen, den Vollzug des Bundesrechts über den Umweltschutz sicherzustellen. Im Vordergrund stehen dabei folgende Aufgaben:

- Die Bezeichnung oder Schaffung der erforderlichen Vollzugs- und Aufsichtsorgane und dabei insbesondere die Aufteilung der Vollzugsaufgaben zwischen den Gemeinden und dem Kanton.
- Der Erlass der notwendigen Bestimmungen zur Konkretisierung des USG, besonders auf dem Gebiet der Abfallbewirtschaftung.
- Die Stärkung der Kompetenzen des Kantons auf dem Gebiet der Abfallbewirtschaftung im Sinne der überwiesenen Motionen Biancotti und Brunner.

Auf den Erlass von materiellem kantonalem Umweltschutzrecht kann angesichts der hohen Regelungsdichte des USG und der bundesrätlichen Verordnung weitgehend verzichtet werden. Mit anderen Worten: Es wird also nicht geregelt, was auf dem Gebiet des Umweltschutzes gemacht werden muss, sondern wer, Kanton oder Gemeinden, diese Aufgaben zu erfüllen hat. Die Aufgabenteilung zwischen dem Kanton und den Gemeinden wird unter Berücksichtigung der bisher bewährten Aufgabenteilung vorgenommen. Dabei sollen gemäss dem Grundsatz der Subsidiarität den Gemeinden all jene Aufgaben übertragen werden, die sie ebenso gut oder besser als der Kanton lösen können.

Um das Gesetz möglichst knapp fassen zu können, wird auf Wiederholungen der Vorschriften des Bundes verzichtet. Ebenfalls wurde darauf geachtet, dass nicht sämtliche Vollzugsaufgaben des Kantons einzeln im Gesetz aufgezählt werden. Vielmehr werden im Sinne einer Generalklausel alle Aufgaben, die das Bundesrecht an die Kantone delegiert und die im vorliegenden Gesetz nicht ausdrücklich einer anderen Instanz zugewiesen sind, der kantonalen Fachstelle übertragen.

In der Vorberatungskommission haben vor allem folgende Punkte zu grösseren Diskussionen geführt:

- Die Pflicht, die Siedlungsabfälle über grössere Distanzen mit der Bahn zu transportieren, wenn diese wirtschaftlich tragbar und die Umwelt dadurch weniger belastet wird als durch andere Transportmittel,
- Der Kostenausgleich für Transporte mit der Bahn,
- Die Höhe der Kantonsbeiträge zur Finanzierung der Altlastensanierung,
- Die Zusammenarbeit der Gemeinden und des Kantons mit der Wirtschaft und den Umweltverbänden.

Bei diesen und einzelnen weiteren Punkten haben wir Mehrheits- und Minderheitsanträge. Ich bin aber der Meinung, dass wir alle Pro- und Kontra-Argumente zu den einzelnen Punkten nicht bereits in der Eintretensdebatte vordiskutieren, sondern sie für die Detailberatung aufsparen sollten.

Bezüglich den finanziellen und personellen Auswirkungen bleibt festzuhalten, dass mit dem Erlass eines kantonalen Umweltschutzgesetzes dem Kanton keine neuen Aufgaben zugewiesen werden. Sämtliche Vollzugsaufgaben sind durch die Gesetzgebung des Bundes vorgegeben. Der Vollzug dieser Aufgaben ist somit unabhängig von der kantonalen Gesetzgebung mit einem personellen und finanziellen Aufwand verbunden, der bereits unter der geltenden Ordnung anfällt. Der im Gesetz vorgeschlagene Transportkostenausgleich hat

für den Kanton jährliche Mehrkosten von zirka 420'000 Franken zur Folge, falls alle Verbände von der Möglichkeit Gebrauch machen, die Siedlungsabfälle mit der Bahn zu transportieren. Die Vorberatungskommission ist im Sinne dieser Ausführungen einstimmig für Eintreten.

Cathomas: Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf wird auf kantonaler Ebene der Vollzug von Bundesrecht geregelt. Die Vorlage ist in der Gesamtheit ein gutes Instrument, um dieser Aufgabe gerecht zu werden.

Wie Sie aus dem Protokoll der Vorberatungskommission entnehmen können, werden bei einzelnen Artikeln noch Ergänzungen und Änderungen beantragt. Einige Artikel des neuen kantonalen Umweltschutzgesetzes basieren auf der Bundesverordnung TVA, Technische Verordnung für Abfälle, welche jedoch nicht mit der Ebene der Bundesgesetzgebung gleichgesetzt werden darf. Aus diesem Grunde müssen wir bei der Behandlung des kantonalen Umweltschutzgesetzes einige grundsätzliche Fragen stellen und prüfen, insbesondere:

1. Wird der vom Bundesrecht eingeräumte Spielraum ausreichend ausgenützt?
2. Ist es wirtschaftlich und politisch sinnvoll und verantwortbar, Bestimmungen von bundesrätlichen Verordnungen, wie zum Beispiel der TVA, fast wortwörtlich zu übernehmen und auf kantonaler Gesetzesstufe zu erheben?
3. Wollen wir per Gesetz und ohne zwingende Auflage des Bundesrechtes und teilweise sogar gegen die Bestimmungen des Eidgenössischen Binnenmarktgesetzes und des kantonalen Submissionsgesetzes einen fairen Wettbewerb beim Abfalltransport ausschliessen?
4. Sollen wir die vorgesehenen weit reichenden Kompetenzen der Regierung oder gar der Fachstelle zuweisen, ohne komplementär zu dieser zentralistischen Zuständigkeitsordnung die finanzielle Mitverantwortung des Kantons stärker einzubeziehen?
5. Entspricht diese vorgesehene Praxis noch den Grundsätzen von modernen und zeitgemässen Verwaltungsstrukturen?

Gerade im Bereich der Abfallbewirtschaftung mussten wir doch im Verlaufe der letzten Jahre immer wieder feststellen, dass seitens der kantonalen Amtsstellen mit Leichtigkeit und ohne Rücksicht auf die Kostenfolge Anordnungen getroffen wurden, deren finanzielle Konsequenzen die Gemeinden, respektive die regionalen Organisationen zu tragen hatten. Insbesondere beim Artikel 34, Bahntransport, und Artikel 47, Transportkostenausgleich, habe ich als Vertreter einer Randregion meine Bedenken und Vorbehalte bereits in den Verhandlungen der Vorberatungskommission angemeldet. Dies nicht zuletzt aus den gemachten Erfahrungen im Zusammenhang mit der Vergabe von Abfallferntransportaufträgen durch den Gemeindeverband Surselva. Entgegen den regierungsrätlichen Empfehlungen hat der Gemeindeverband Surselva vor gut einem Jahr den Transportauftrag, gemäss dem geltenden Submissionsgesetz, ausgeschrieben, was schlussendlich mit je einem Verwaltungs- und Bundesgerichtsentscheid als richtiges Submissionsverfahren bestätigt wurde. Zu diesen Artikeln werde ich mich in der Detailberatung noch äussern. Selbstverständlich bin ich für Eintreten.

Looser: Die SP-Fraktion begrüsst grundsätzlich das neue kantonale Umweltschutzgesetz und anerkennt auch die Subsidiarität dieses Gesetzes. Trotzdem wurde der vorhandene Spielraum unseres Erachtens nur ungenügend ausgenützt.

Wie es bereits in der Botschaft erwähnt wird, handelt es sich um ein kantonales Gesetz, das lediglich die Zuständigkeiten und den Vollzug zwischen dem Kanton und den Gemeinden regelt. Wie bei vielen anderen Gesetzen auch, wurde bereits auf Bundesebene das Meiste materiell und inhaltlich geregelt und daraus resultiert dann der Inhalt der kantonalen Gesetze. Dies hat für uns Laien, wenigstens für mich, den Nachteil, dass solche Gesetze schwer verständlich wirken und kaum noch lesbar sind. Die Verwaltung, respektive Fachstelle wird denn auch für die Gemeinden eine Wegleitung erstellen, dass wenigstens sie das Gesetz verstehen und vollziehen können. Ob solche schlanke Gesetze der Weisheit letzter Schluss sind, wage ich zu bezweifeln. Auch die angestrebte Lösung, dass möglichst viel den Gemeinden delegiert werden soll, betrachten wir als fragwürdig, werden doch viele Gemeinden überfordert sein, die ihr übertragenen Aufgaben auch fachgerecht und kompetent auszuführen. Auch wird damit kaum eine Rechtsgleichheit unter den Gemeinden möglich sein.

Für die SP-Fraktion aber ist von grosser Wichtigkeit, dass genügend Personal und Finanzen für den effizienten Vollzug des kantonalen Umweltschutzgesetzes zur Verfügung stehen wird. Vor allem beim Vollzug der eidgenössischen und kantonalen Gesetze und Verordnungen hat sich unser Kanton noch keine Goldmedaille, geschweige denn eine Olympiamedaille verdient. Ein typisches Beispiel ist Artikel 17 des Gesetzes betreffend Massnahmeplan. Es ist ein Artikel der schönen Worte. Was aber wurde konkret bisher auf dem Gebiete der Luftreinhaltung unternommen. In Erinnerung ist mir nur noch die Ozonplakat-Aktion entlang den Strassen und die Aufforderung an die Eltern, ihre Kinder bei erhöhten Ozonwerten doch in der Wohnung einzusperren.

Wenn wir schon Gesetze und Verordnungen haben, erwarten wir auch, dass sie vollzogen und umgesetzt werden. Wir begrüssen, dass in Artikel 6 die Zusammenarbeit unter anderem auch mit Umweltschutzorganisationen erwähnt wird, wie dies bereits im Umweltschutzgesetz des Bundes in Artikel 41 a) ähnlich geregelt ist. Dass Transporte von Siedlungsabfällen über grössere Distanzen per Bahn erfolgen müssen, erachten wir als richtig und wegweisend. Das Bündner Rheintal hat schon genug Lastwagenverkehr auf der A13.

Gerne hätte die SP-Fraktion auch im kantonalen Umweltschutzgesetz verankert, dass jegliches Freisetzen von gentechnisch veränderten Organismen und Pflanzen auf dem Gebiet der Kantons Graubünden verboten ist. Leider verhindert das Eidgenössische Umweltschutzgesetz die Aufnahme einer solchen Bestimmung. Auch wäre es wünschbar gewesen, wenn einzelne entscheidende Formulierungen aus dem Bundesgesetz nochmals im kantonalen Gesetz explizit erwähnt worden wären. Die SP-Fraktion ist für ein lauwarmes Eintreten.

Thomann: Der Umweltschutz zählt heute ohne Zweifel zu den wichtigsten Aufgaben unserer Gesellschaft. Eine intakte Umwelt bürgt für Lebensqualität und ist gerade für unseren Tourismus-Kanton von existentieller Bedeutung.

Wir wissen, dass der Bund eine umfassende Umweltgesetzgebung erlassen hat und die Kantone für deren Vollzug zuständig sind. Das vorliegende kantonale Umweltschutzgesetz versucht, diese nicht einfache Aufgabe zu lösen. Eine enge Zusammenarbeit mit den Gemeinden mit klarer Zuständigkeitsregelung ist dafür sicher notwendig und unbestritten. Die Befürchtung, dass gerade kleine Gemeinden mit all diesen Aufgaben überfordert sind, geht aus einigen Vernehmlassungen hervor. Diese Gemeinden sind auf die Hilfe des Kantons angewiesen und es wäre sicher angebracht, eine

möglichst vollständige Vollzugsliste mit allen Aufgaben der Gemeinden zu erlassen.

Dass der Umweltschutz nicht nur die Zusammenarbeit im Kanton und in unserem Land verlangt, sehen wir, sobald wir die Luft rein halten wollen. Da in diesem Gesetz aber keine Regelungen über die Zusammenarbeit mit anderen Kantonen und Ländern vorhanden sind, bitte ich Herrn Regierungsrat Lardi um Auskunft, wie und wie weit diese Zusammenarbeit vor allem betreffend Entsorgung von Abfällen geht. Ich denke zum Beispiel an die Entsorgung der Abfälle im Moesano oder auch in den anderen Südtälern. Genügt die heutige Zusammenarbeit und lässt dieses Gesetz die notwendigen Möglichkeiten für die Zukunft offen. Im Übrigen erachte ich dieses Gesetz als taugliche Grundlage für den Vollzug des Umweltschutzes in unserem Kanton und bin selbstverständlich für Eintreten.

Christ: Ich habe an der Erarbeitung der Vernehmlassung der Umweltschutzkommission der Landschaft Davos zum jetzt vorliegenden Gesetz mitgearbeitet. Die überarbeitete Gesetzesvorlage haben wir in der Umweltschutzkommission ebenfalls besprochen. Das Echo zum jetzt vorliegenden Gesetz war vorwiegend positiv. Sehr viele in Vernehmlassungen vorgeschlagene Änderungen wurden berücksichtigt. Was noch zu Kritik Anlass gab, war die mangelnde Übersichtlichkeit, die Strukturierung des Gesetzes. Zu diesem Anliegen hat mir Herr Regierungsrat Lardi bei der Beratung in der Vorberatungskommission die Zusicherung abgegeben, dass diese Anregung positiv aufgenommen werde und das Departement noch eine entsprechende Vollzugshilfe schaffen werde – auch EDV-mässig.

Bei der Beratung in der Vorberatungskommission wurden zu zwei wichtigen Kernpunkten Anträge gestellt, welche ich nicht unterstützen kann. Sie betreffen einerseits die Zusammenarbeit mit den Umweltschutzorganisationen und andererseits die Infragestellung des Bahntransportes. Gerade diese zwei Punkte sind eminent wichtig und sollten so belassen werden, wie die Regierung sie vorschlägt. Ich werde mich in der Detailberatung dazu noch äussern. Ich bin für Eintreten.

Geisseler: In erster Linie ist das neue Einführungsgesetz über den Umweltschutz die Umsetzung der Bundesgesetze auf kantonaler Ebene. Der vorhandene Spielraum wurde meiner Meinung nach weitgehendst ausgenutzt. Insbesondere sollen die Gemeindeautonomie, das Subsidiärprinzip und das Verursacherprinzip hochgehalten werden. Soweit meine Kurzwürdigung.

Gerne spreche ich noch einen Fragenkomplex an und stelle auch noch eine Frage an Herrn Regierungsrat. In unserem Kanton entspricht es der historischen Praxis, dass die Siedlungsabfälle von den Gemeinden, respektive durch sie vertretende Abfallverbände entsorgt werden. Die so gewachsenen regionalen Strukturen sollen sich, so zumindest gemäss Botschaft auf Seite 599, im Grossen und Ganzen bewährt haben. Weiter hinten in der Botschaft wird dann aber diese Aussage eingeschränkt und relativiert. Auf Seite 605 lesen Sie: "Ausserdem haben die Ereignisse im Zusammenhang mit der Abstimmung in der GEVAG-Region über den Ausbau der KVA Trimmis gezeigt, dass es im gesamtkantonalen Interesse sinnvoll sein kann, dem Kanton beim Bau und Betrieb von Abfallanlagen zusätzliche Kompetenzen einzuräumen." Soweit das Zitat. Die hierfür erforderliche Rechtsgrundlage schafft Artikel 44, wo ausgeführt wird, dass der Kanton selber Abfallanlagen erstellen und betreiben oder auch Private damit beauftragen kann. Hier möchte ich auch

meine Frage an Herrn Regierungsrat stellen. Wie sehen Sie ganz konkret die Umsetzung dieses Artikels? Wenn meiner Meinung nach dem Subsidiärprinzip nachgelebt werden soll, können die Aufgaben im Abfallentsorgungsbereich doch klar und in Berücksichtigung der Gemeindeautonomie wie folgt subsidiär aufgeteilt werden: Die Gemeinden sind verantwortlich für die notwendige Information und die Aufklärung der Öffentlichkeit, für den Sammeldienst sowie für eine mögliche Verwertung. Der Kanton hingegen, der gemäss Bundesgesetz die Abfallplanung erstellen soll, soll zuständig für den Bau und den Betrieb von im Kanton wohl höchstens einer Verbrennungsanlage sein. Bereits in der Botschaft wird auf Seite 605 auf diese Problematik hingewiesen, es steht: "Die Entsorgung der Siedlungsabfälle muss in zunehmendem Masse auf überregionaler oder sogar kantonaler Ebene gelöst werden."

Ich bin auch der Meinung, dass das eine kantonale Aufgabe ist, die deshalb auch kantonale gelöst werden muss – das möglichst rasch. Wie die kantonale Aufgabe gelöst werden soll, kann heute offen gelassen werden. Gerne aber erinnere ich Sie daran, dass wir in der letzten Session die kantonalen psychiatrischen Dienste ausgelagert haben.

Warum, so frage ich mich, soll eine kantonale Aufgabe in acht Teilverbänden gelöst werden? Warum muss das Rad im Kanton acht Mal neu erfunden werden? Haben die Verbände, und hier spreche ich nicht von den Zweckverbänden, nicht andere wichtigere Aufgaben zu erfüllen?

In diesem Zusammenhang wäre es auch interessant zu wissen, was es uns Steuerzahler kostet, wenn diese kantonale Aufgabe heute acht Mal angegangen und nach Lösungen gesucht wird. Relativ klar ist, dass die Verwaltung des GEVAG mit ca. einer Viertelmillion eine stolze Zahl ausmacht. Ich danke Herrn Regierungsrat Lardi für die Beantwortung der Fragen und bin für Eintreten.

Beck: Auch ich hatte Gelegenheit, an der Vernehmlassung dieses Gesetzes mitzuarbeiten. Die Anliegen der SVP sind durch die Regierung weitgehend berücksichtigt worden.

Der Hauptzankapfel war die Regelung des Transportkostenausgleichs. Im Vernehmlassungsentwurf wurde dieser fast vollständig zu Lasten des GEVAG vorgesehen. Unser Anliegen, dass der Kanton sich an diesen Kosten beteiligen sollte, wurde aufgenommen und in der Botschaft berücksichtigt. Es wurde bereits erwähnt, dass der Grundsatz gilt, wonach man den Gemeinden die Kompetenzen überlässt für Aufgaben, die sie selber eben so gut oder besser ausführen können als der Kanton. Dieses Prinzip wurde verschiedentlich – auch in verschiedenen Artikeln – miteinbezogen und verstärkt. Ich meine, wir haben heute eine gute Botschaft vor uns. Bei einzelnen Artikeln werde ich mich in der Detailberatung noch melden. Ich bin für Eintreten.

Caviezel: Dass wir mit der Umwelt sanfter und umweltgerechter umgehen müssen, ist unbestritten. Die Vorschriften des Bundes müssen wir wahrnehmen und umsetzen, auch wenn es die Verursacher, Kanton und Gemeinden finanziell hart treffen wird.

Wenn ich an die Einrichtung der Abfallentsorgungen der Regionalverbände denke, stimmt die Behauptung in der Botschaft auf Seite 559 überhaupt nicht, wonach nämlich der Wille und die Bereitschaft zum Teil fehlten, Taten für eine saubere Umwelt umzusetzen.

Dieses Gesetz regelt auch die Entsorgung der Altlasten. Auflagen und Bedingungen der Fachstelle müssen in die Baubewilligungen aufgenommen werden. Im Kataster der

belasteten Standorte sind die Grundstücke aufgeführt. Wie gefährlich diese Altlasten aber für die Umwelt sind, sollte fachgerecht untersucht werden. Dabei nehme ich an, dass an Deponien, in denen nur Siedlungsabfälle abgelagert wurden und die schon seit Jahrzehnten mit Gras und Laubwald überwachsen sind, keine grössere Untersuchungen vorgenommen werden. Der Aufwand für die Behebung von solchen Stellen belastet die Umwelt alleine durch die Treibstoffe viel mehr – Ausgrabungen, Wegführen von verrottem Gut in eine Entsorgungsanlage und entsorgen. Ich hoffe, dass hier die Fachstelle Vernunft walten lässt. Ich bin für Eintreten.

Lardi: Vorrei dire molto concisamente e senza ulteriori preamboli che il punto centrale della revisione della legge per le regioni periferiche è rappresentato dall'introduzione del principio della perequazione finanziaria dei costi di trasporto per lo smaltimento dei rifiuti. Prendiamo atto come rappresentanti di queste regioni periferiche con molta soddisfazione che il Governo ha modificato il suo atteggiamento originale a questo riguardo. E questo cambiamento di rotta, a mio parere, torna a onore del nostro Esecutivo cantonale che ha capito l'importanza della solidarietà nei confronti delle regioni periferiche. Da parte appunto di queste regioni vogliamo quindi esprimere i nostri ringraziamenti al Dipartimento dell'educazione, della cultura e della protezione dell'ambiente ed ovviamente anche al Governo.

Nebst anderen wichtigen Aspekten des Umweltschutzes beinhaltet dieser Gesetzentwurf auch die Regelung des Transportkostenausgleichs. Wie in der Botschaft ausgeführt, ist dieses Kapitel vor allem für die Randregionen von besonderer Bedeutung. Sind sie in erster Linie von hohen Transportkosten belastet.

Es war ein kluger Entscheid der Regierung, dass sie, wie sie selbst schreibt, im Interesse eines politischen tragfähigen Systems von ihrer bisherigen Philosophie der Kostenneutralität abgerückt ist und sich nun bereit erklärt, einen Teil der Transportkosten dem Kanton zu belasten. Dafür möchte ich dem zuständigen Departement und der Regierung danken. Für die peripheren Regionen ist dies ein Akt der Solidarität. Es ist auch die nachträgliche Einsicht, dass derjenige, der befiehlt, auch zur Kasse kommen muss. Wir, das heisst die Randregionen, durften nicht entscheiden, wo wir unseren Abfall zu entsorgen haben und mussten uns fügen, den Weg des Kehrtextportes zu gehen. Dieser Entscheid kostete und kostet uns viel Geld. Somit ist es mehr als gerechtfertigt, dass der Kanton hier als Entscheidungsinstanz einspringt, damit wir wenigstens in dieser Beziehung nicht noch zusätzlich mit hohen Transportkosten bestraft werden.

Erlauben Sie mir trotzdem eine kritische Bemerkung. Das so genannte Spitzenbrechermodell erlaubt es, die krassen Ungleichheiten auszugleichen – so weit so gut. Es mutet aber sonderbar an, dass Randregionen wie zum Beispiel das Val Müstair und das Puschlav immer noch Transportkosten zu übernehmen haben, die zum Teil mehr als das Doppelte der mittleren Bruttotransportkosten oder mehr als das Dreifache der mittleren Nettotransportkosten betragen. In Anbetracht dieser Tatsache möchte ich doch festhalten, dass man diesem Spitzenbrechermodell die Spitze noch ein bisschen weiter hätte brechen können.

Die in Artikel 47 vorgesehene 50 Prozentige Höchstgrenze ist in jeder Beziehung sehr scharf. Man könnte und man sollte sie relativieren, vor allem für die am meisten betroffenen Regionen. Es gäbe hierzu verschiedene Modelle, die eine

gerechtere Abstufung mit Berücksichtigung der Distanzen erlauben würden.

Ich will aber nicht nur meckern und kritisieren. Ich anerkenne den guten Willen und die Bemühungen des Departements und der Regierung zur Milderung der aus den Transportkosten entstehenden finanziellen Belastung der entlegenen Regionen. Ich hoffe aber, dass in der Handhabung der gesetzlichen Bestimmung gemäss Artikel 47, Absatz 3 die Regierung alle Potenziale ausnützt, um den Randregionen entgegen zu kommen und sie zu entlasten. Dies nicht im Sinne einer Vorzugsbehandlung, sondern im Sinne einer gerechteren Kostenverteilung. Ich bin für Eintreten.

Roffler: Wir haben gehört, umweltpolitisches Handeln hat in der Schweiz seit 1971 in der Verfassung ihre Grundlage. Damit hat sich der Bund verpflichtet, so genannte Vorschriften über den Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt gegen schädliche und lästige Einwirkungen zu erlassen. Die Umsetzung der Umweltpolitik hat mit dem in Kraft tretenden Bundesgesetz über den Umweltschutz am 1. Januar 1985 begonnen.

Gestatten Sie mir einige Ausführungen aus der Sicht einer Gemeinde, die sich seit dieser Zeit mit den Umweltschutzgesetzgebungen auseinandersetzt und sie auch anwendet. Wenige Monate später ist die Landschaft Davos – heute sind wir glücklich darüber – mit den Ergebnissen einer gross angelegten Umweltstudie über die Tragfähigkeit des Lebensraumes in einer Gemeinde konfrontiert worden. Die im Rahmen eines nationalen Forschungsprojektes durchgeführte Untersuchung hat damals in unserer Gemeinde eine breite Umweltdiskussion entfacht, die nicht immer nur in positivem Lichte stand.

Davos wurde insbesondere durch die Diskussion um die Luftqualität herausgefordert. Davos hat diese Herausforderung angenommen. Eine direkte Folge davon war die Aufnahme von kontinuierlichen lufthygienischen Messungen und eine weitere, die noch früher – im Jahre 1986 – realisiert wurde, war eine Verordnung über den Umweltschutz, die sich die Gemeinde selbst gegeben hat.

Davos hat damals die Zeichen der Zeit erkannt und für den Umweltschutz die entsprechenden Mittel immer bereit gestellt. Die Gemeinde hat, zumindest im Kanton, Pionierarbeit geleistet.

Seit fast 15 Jahren sind die Zuständigkeiten und die Aufgaben in unserer Gemeinde, wir haben es von Frau Grossrätin Christ gehört, an eine so genannte Umweltschutzkommission delegiert. Die gewählte Umweltschutzkommission hat den Auftrag, zusammen mit den Delegierten für Umweltschutz – die Gemeinde hat notabene einen vollamtlichen Delegierten für Umweltschutz – für die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung und für die Verbesserung der Umweltbedingungen auf Gemeindegebiet zu sorgen. Zu den Hauptaufgaben der Kommission gehören die Beratung der Behörden und der Verwaltung, die Antragstellung für Massnahmen und Vorschriften, die Ausarbeitung von Umweltschutzkonzepten sowie die Kontrolle über den Vollzug der Umweltschutzgesetzgebung.

Zugegeben, eine Umweltschutzkommission hatte und hat es auch in einer Gemeinde nicht immer einfach. Am Anfang stiessen viele Anliegen, die entweder über den gesetzlich vorgeschriebenen Anforderungen lagen oder in den Augen der Behörden zu innovativ waren, auch auf Ablehnung. Heute hingegen, wo der Umweltschutz unbestrittenermassen zu einer wichtigen Aufgabe unserer Gemeinschaft geworden ist, geniesst auch die Arbeit dieser Kommission Anerken-

nung. Für die Behörden ist die Aufgabe Umweltschutz vor allem mit einem Vollzugsauftrag verbunden. Mit einem Auftrag, der sich nicht darauf beschränkt, nur das Umweltschutzgesetz und seine Ausführungsbestimmungen zu vollziehen, sondern auch andere Gesetze, wie zum Beispiel das Raumplanungsgesetz mit einbezieht. Deshalb muss Umweltschutz immer als Querschnittsaufgabe verstanden werden. Wenn die Gemeinden diese Aufgaben auch als solche wahrnehmen, müssen sie auch innerhalb ihrer Verwaltung die Zusammenarbeit fördern und dafür sorgen, dass mit der Zeit das Gedankengut Umweltschutz ihr Handeln mitbestimmt. Dazu müssten auch die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen werden. Eine nicht einfache Aufgabe, aber eine Aufgabe, die sich langfristig sicher ausbezahlt.

Mit den entsprechenden Voraussetzungen – ich wollte sie hier am Beispiel Davos aufzeigen, es könnten aber auch andere Gemeinden sein – wird nicht nur die Vollzugsarbeit erleichtert, sondern es entstehen vielmehr aus dem eigenen vorbildlichen Verhalten vermehrt auch Impulse für umweltgerechtes Handeln in der Bevölkerung.

Mit der vorliegenden Botschaft hat uns die Regierung, meiner Meinung nach, ein inhaltlich gutes Umweltschutzgesetz vorgelegt. Die seinerzeit durchgeführte Vernehmlassung hat sicher ihren Anteil dazu beigetragen. Das Gesetz konzentriert sich auf diejenigen Aufgaben, die entweder für Graubünden von Bedeutung sind oder durch das übergeordnete Recht explizit dem Kanton respektive den Gemeinden zugewiesen werden. Das ist gut so, denn es macht keinen Sinn, und dies sage ich im Hinblick auf die Detailberatung, Aufgaben zu integrieren, die einerseits kompliziert sind und bereits durch das übergeordnete Recht ausführlich geregelt werden.

Das vorliegende Gesetz schafft wieder Ordnung. Die Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden wird klar geregelt. Im ersten Grundsatz der Subsidiarität hat das stärkere Glied der Gemeinschaft, ich sage es zwar ungerne, der Kanton, nur diejenigen Aufgaben zugeteilt bekommen, die von schwächeren Gemeinden nicht mehr selbst bewältigt werden können.

Die Tatsache, dass die Gemeinden mit diesem Gesetz einiges an Vollzugsaufgaben bekommen haben, muss deshalb als Kompliment, bzw. als Bekenntnis zur Gemeindeautonomie gewertet werden. Nichts desto trotz kann ein weiteres Gesetz den Gemeinden beim Vollzug ihrer Aufgaben nur beschränkt weiter helfen. Dies, weil der Berg an bestehenden Gesetzen, Verordnungen, Regierungsbeschlüssen, Weisungen und hunderterten von Richtlinien bereits so gross geworden ist, dass es den meisten Gemeinden schwer fällt, hier noch die Übersicht zu behalten. Deshalb wäre es wünschenswert, wenn der Kanton zur Unterstützung des Umweltschutzgesetzes, wir haben es gehört, eine ergänzende Hilfe, wir können sprechen von einer Art Hilfe zur Selbsthilfe, anbieten würde. Ein nach Themenbereichen gegliederter Vollzugsschlüssel für den Bereich Umweltschutz würde den Gemeinden einen raschen Überblick über ihre Aufgaben und die anwendbaren Bestimmungen ermöglichen. Wenn die Regierung die in der Botschaft mehrfach geäußerte Absicht, den Gemeinden beim Vollzug des Umweltschutzes helfen zu wollen, wirklich ernst nimmt, müsste sie meiner Meinung nach bereits morgen mit der Erarbeitung eines solchen Aufgabeninstruments beginnen. Ich nehme an, das ist bereits erfolgt, Herr Regierungsrat, ich bin für Eintreten.

Regierungsrat Lardi: Ich danke Ihnen für Ihre Voten. Ich danke Ihnen für die Ernsthaftigkeit, mit der Sie diese Ange-

legenheit behandeln und insbesondere bedanke ich mich dafür, dass Sie alle für Eintreten sind.

Wenn man etwas macht, stellt sich immer die gleiche Frage. Haben wir die Möglichkeiten unseres Spielraums ausgenutzt, ja oder nein? Folgende Antworten habe ich darauf heute gehört:

- Herr Cathomas ein klares Nein,
- Herr Geisseler ein Ja,
- Herr Looser viel zu viel
- Herr Roffler gerade richtig.

Wir meinen auch, wir haben es gerade richtig gemacht.

Die Übersichtlichkeit ist immer wieder ein Problem; Herr Looser und Frau Christ haben es gesagt. Es ist richtig, dass es schwierig ist, die Übersichtlichkeit zu gewährleisten, wenn man 3000 Artikel umsetzen muss. Aber, und das ist auch bereits mehrfach gesagt worden, wir werden diese Vollzugshilfe anbieten. Wir arbeiten bereits an dieser Vollzugshilfe. Es wird eine CD-ROM geben, es wird Ihnen über Internet Hilfe geboten und selbstverständlich stehen auch wir zur Verfügung. Wenn ich wir sage, meine ich die Leute von der Fachstelle, dem Amt für Umweltschutz, denn persönlich bin ich auch kein Spezialist – wie wäre das auch möglich.

Meines Erachtens ein bisschen weniger richtig ist die Feststellung, wonach unser Gesetz schwer verständlich sei. Es ist leider so, dass ein Gesetz sich nie wie ein Roman wird lesen lassen. Es wird wohl nie jemanden geben, der ein Gesetz auf dem Nachttisch haben wird, ausser einem vielleicht, der damit einschlafen möchte. Es handelt sich um Arbeitsinstrumente, die nicht schön sein müssen. Sie müssen gut sein.

Herrn Roffler habe ich bereits geantwortet, die Vollzugshilfe ist bereits in Arbeit.

Die Luftreinhalteverordnung wurde angesprochen. Was haben wir gemacht? Wir dürfen doch nicht etwas regeln und nachher passiert trotzdem nichts. Hier möchte ich ein Beispiel anbringen. Wo ist die Luft im Kanton am meisten belastet? Sie haben richtig gelesen, im Calancatal. Wenn wir im Calancatal nun Massnahmen treffen, nützen diese leider nichts, weil die schlechte Luft aus dem Kanton Tessin oder vermutlich gar aus der Lombardei kommt. Hier können wir nur international etwas bewirken.

Wir geben nicht auf. Alles was wir hier machen können, machen wir. Aber wir dürfen gerade in solchen Fragen nicht Unmögliches verlangen.

Herr Caviezel, Sie haben die Altlasten angesprochen. Ich bin mit Ihnen der Meinung, dass man Vernunft walten lassen muss. Wenn wir allerdings Bundesrecht zu vollziehen haben, haben wir keine andere Möglichkeiten, als eben diese Gesetze anzuwenden.

Ich sage es hier in diesem Zusammenhang noch einmal, ich hatte das bereits früher einmal gesagt, Gesetze werden nicht besser, wenn man sie nicht anwendet. Ist man mit einem Gesetz nicht einverstanden, dann muss man es ändern.

Herr Grossrat Lardi, Sie meinen, dass man die Spitzen durchaus ein wenig mehr hätte brechen können. Sie haben Recht. Leider aber ist die Politik die Kunst des Möglichen. Wenn sich in Zukunft Möglichkeiten ergeben, ist es sicher richtig, diese Frage nochmals anzugehen. Im Moment aber sind wir am absoluten Limit gefahren.

Ich gebe Ihnen Recht, Herr Grossrat Roffler, Davos ist ein Paradebeispiel für die Umsetzung von Umweltschutz und auch für die Rechtzeitigkeit der Umsetzung. Ich kann mir vorstellen, dass Davos damit auch von den Gästen sehr viel Lob erhalten wird. Es ist tatsächlich so, dass Umweltschutz auch eine Marketingfrage sein kann, aber primär geht es dar-

um, unserer Bevölkerung in einer guten Umgebung ein gutes Leben zu ermöglichen.

Ich komme nun zur schwierigsten Frage, zur Frage von Herrn Grossrat Geisseler, der im Wesentlichen wissen will, wann unser Kanton Artikel 44 umsetzt. Es geht um den Bau von kantonalen Anlagen, es geht darum, wann wir das Heft in die Hand nehmen.

Die Abfallbeseitigungsgeschichte des Kantons Graubünden ist mitunter eine Erfolgsgeschichte der regionalen Verbände. Es ist aber in der Tat so, dass es im Moment nicht sicher ist, ob dieser Regionalismus genügt. Ganz klar hat Herr Grossrat Geisseler den Bau einer kantonalen Abfallanlage auch in den Vordergrund gestellt. Hier stellt sich die Frage, kann der Kanton solche Anlagen gegen den Willen der Standortgemeinden bauen. Ganz allgemein, gilt es hier festzustellen, dass es vor allem politisch wohl schwierig sein würde, eine kantonale Abfallanlage gegen den Willen der Standortgemeinde zu realisieren. Rechtlich hätten wir hier gewisse Möglichkeiten, zum Beispiel mit dem Erlass eines kantonalen Nutzungsplanes durch die Regierung, gestützt auf Artikel 48 des kantonalen Raumplanungsgesetzes. Artikel 48 KRG sagt: "die Regierung kann in kantonalen Nutzungs- und Erschliessungsplänen mit den gleichen Rechtswirkungen wie sie für die Gemeindepläne gelten festlegen." Unter b) steht: "regionale Verkehrs- und Versorgungsanlagen." Gestützt auf diese Bestimmung hätte die Regierung die Möglichkeit, eine kantonale Nutzungszone festzusetzen mit der Rechtswirkung, eine kantonale Abfallanlage zu errichten. Ich sage es hier klar und deutlich: hierzu bestehen im Moment keine Pläne. Wir möchten hier nichts im Geheimen planen. Wenn es nötig sein würde, hätten wir mit diesem Artikel 44 die Möglichkeit, zwangsweise so etwas durchzusetzen. Wir werden zu diesem Artikel 44 auch später noch diskutieren können. Ich habe absichtlich gesagt, *die Möglichkeit*. Nur weil man eine Möglichkeit hat, bedeutet dies noch lange nicht, dass man diese auch nutzt. Wenn aber eine Aufgabe kantonal ist oder als kantonal erklärt wird, müssen wir auch diese Möglichkeit haben. Im Wesentlichen geht dieser Artikel auf die Motion von Alt-Grossrat Dr. Brunner zurück.

Ich hoffe, dass ich die gestellten Fragen beantwortet habe.

Ich werde versuchen, mich im Rahmen der Detailberatung zurückhaltend zu äussern. Beim Eintreten sind aber bereits Fragen aufgeworfen worden, die dann im Rahmen der Detailberatung zu beantworten sein werden.

Eintreten ist nicht bestritten und daher beschlossen.

Detailberatung

1. Allgemeine Bestimmungen; Art. 1, Zweck und Geltungsbereich; Art. 2, Zuständigkeit, 1. Kanton; Art. 3, 2. Gemeinden, Gemeindeverbindungen; Art. 4, Übertragung von Befugnissen der Fachstelle; Art. 5, Zusammenarbeit von Kanton und Gemeinden

Antrag *Kommission und Regierung*

Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 6, 2. Mit der Wirtschaft und Umweltschutzorganisationen

Antrag *Kommissionsmehrheit (Sprecher Parolini)*

Marginalie: Kooperationsverträge

¹ Der Kanton kann mit Unternehmen oder Branchenverbänden Kooperationsverträge abschliessen.

² Die Kooperationsverträge regeln insbesondere Art und Umfang der Selbstkontrolle und der Berichterstattung an die Behörden sowie das Ausmass der behördlichen Kontrollen.

Antrag *Kommissionsminderheit (Sprecher Looser) und Regierung*

Gemäss Botschaft

Eventualantrag der *Kommissionsminderheit* falls der Antrag der *Kommissionsmehrheit* gutgeheissen wird.

Marginalie: Zusammenarbeit von Kanton und Gemeinden

Parolini, Sprecher *Kommissionsmehrheit*: Beim ersten Absatz des Artikels 1 geht es um die Zusammenarbeit des Kantons und der Gemeinden beim Vollzug der Umweltschutzgesetzgebung mit der Wirtschaft und den Umweltschutzorganisationen. Alle Mitglieder der Kommission sind sich bewusst, dass eine Zusammenarbeit des Kantons und der Gemeinden mit den Umweltschutzorganisationen und der Wirtschaft beim Vollzug der Umweltschutzgesetzgebung, vor allem bei Projekten, die eine UVP benötigen sowie bei anderen umstrittenen Anliegen, sinnvoll oder sogar nötig ist. Es gehört dabei sicher zum Vorsorgeprinzip, dass die Vollzugsbehörden möglichst frühzeitig mit der Wirtschaft und den Umweltschutzorganisationen zusammen arbeiten. Damit können unter Umständen Einsprachen und Beschwerden und damit langwierige Gerichtsverfahren vermieden werden. Der frühe Einbezug der Umweltschutzverbände ist auch im Sinne der Initianten eines grösseren Projektes unumstritten, falls die Initianten nicht der Kanton und die Gemeinden sind.

Ist es aber richtig, dass diese Zusammenarbeit gesetzlich vorgeschrieben wird, fragt sich eine *Kommissionsmehrheit*. Der Kanton und die Gemeinden arbeiten beim Vollzug zusammen, heisst es im Vorschlag. Anders gesagt, sie müssen zusammen arbeiten. Ist es richtig, dass eine Gemeinde zum Beispiel bei der Sammlung und Verwertung der Siedlungsabfälle, beim Betreiben von Kompostieranlagen oder bei der Erteilung der Bewilligung für eine kleine Feuerungsanlage mit den Umweltschutzorganisationen und der Wirtschaft zusammen arbeiten muss. Wir wissen zwar, dass die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass Umweltschutzorganisationen von ihren Mitwirkungsrechten in gewissen Bereichen zurückhaltend Gebrauch machen. Dies belegt auch die Tatsache, dass Beschwerden der Umweltschutzorganisationen überdurchschnittlich erfolgreich sind.

Die Situation könnte sich aber ändern. Das Festlegen einer "Quasi-Pflicht" zur Zusammenarbeit ist deshalb gemäss Meinung einer grossen Mehrheit der Kommission nicht gerechtfertigt. Je nach Strategie und Kapazitäten einzelner Umweltschutzorganisationen könnte eine Zusammenarbeit auch bei unumstrittenen Fällen erzwungen werden. Deshalb und nur deshalb, schlägt die Mehrheit der Kommission vor, den ersten Absatz ganz zu streichen und aus dem zweiten Absatz zwei Absätze zu machen. Das heisst, der erste Satz würde dann Absatz 1 werden, einfach anstatt "die zuständigen Behörden" würde es dann heissen "der Kanton kann mit Unternehmen" anstatt "mit Betrieben", ansonsten bleibt es inhaltlich gleich und der zweite Absatz wäre dann "die Kooperationsverträge regeln insbesondere usw.", wie es da bereits geschrieben steht. Die *Kommissionsmehrheit* bittet also diesen ersten Absatz zu streichen.

Looser, Sprecher Kommissionsminderheit: Ich kann mich den Ausführungen des Kommissionspräsidenten nicht ganz anschliessen, wenn er sagt, es ginge nur darum, dass man im Gesetz verankert haben möchte, mit den Umweltschutzorganisationen zusammen arbeiten zu müssen. Denn wer heute und jetzt noch denkt, man müsse mit Umweltverbänden nicht zusammen arbeiten, hat die Zeichen der Zeit nicht erkannt und sitzt nicht nur auf einem falschen, sondern auf einem rückwärts fahrenden Dampfer.

Es gibt unzählige Beispiele, wo sich die Zusammenarbeit mit Umweltverbänden bestens bewährt hat und es nur Gewinner gab. Zurzeit zum Beispiel bei der Ski-WM in St. Moritz, wo es zwar für die Umweltverbände nur noch um Schadensbegrenzung geht, aber trotz allem zu Vereinbarungen zwischen der Gemeinde St. Moritz und den Umweltverbänden kam. Dies war auch beim Golfplatzprojekt Zuoz so, wo ebenfalls optimale Lösungen gefunden wurden.

Es gilt auch einmal klar festzuhalten, dass Umweltverbände eine Aufgabe übernommen haben, die eigentlich dem Staat zufällt, nämlich die gesetzeskonforme Ausführung von Bauten usw. zu kontrollieren. Die Umweltverbände sind demnach eine privatisierte Kontrollinstanz, die darauf achtet, dass die von der Gesellschaft gewollten Vorschriften auch eingehalten werden.

Wer nun glaubt, auf die Zusammenarbeit mit Umweltverbänden verzichten zu können, wird kurz oder langfristig ein klassisches Eigengoal schießen und zwar nicht nur aus ökologischen, sondern auch aus wirtschaftlichen Gründen. Ziel einer Zusammenarbeit sollte doch sein, dass es keine Verlierer gibt, oder Neudeutsch eine Win-Win-Situation sollte das Resultat sein. Dadurch können unnötige Kosten und Zeitverzögerungen vermieden werden. Die Zusammenarbeit ab Beginn eines geplanten Bauprojektes kann zu Verbesserungen und Kosteneinsparungen führen, Einsprachen und jahrelange Verzögerungen verhindern und Geld sparen helfen. Aus dem Jahresbericht des WWF Graubünden ist zum Beispiel ersichtlich, dass dank der guten Zusammenarbeit mit den Bauherren Vereinbarungen und Einigungen erzielt werden konnten, hinter denen beide Partner stehen können. Ich bitte Sie daher, dem Vorschlag der Regierung und der Kommissionsminderheit zu folgen.

Christ: Gegen die Änderung dieses Artikels möchte ich mich ganz entschieden wehren. Die Zusammenarbeit mit den Umweltschutzorganisationen muss doch in einem Umweltschutzgesetz unbedingt verankert werden. Das übergeordnete Bundesrecht schreibt dies übrigens ebenfalls vor. Wenn wir uns schon hier gegen eine solche Kooperation stellen, wird es schwierig sein, in Zukunft gemeinsam vernünftige Lösungen zu erarbeiten. Das Kooperationsprinzip gehört zu den erklärten Grundprinzipien des Umweltschutzes. Damit wird die Zusammenarbeit zwischen Betroffenen und Interessierten bezweckt. Ein Beispiel für eine solche Kooperation ist auch das Vernehmlassungsverfahren, das der Kanton im Zusammenhang mit diesem Gesetz durchgeführt hat. Die Bereitschaft zu kooperieren, andere Meinungen zu prüfen und wenn möglich auch zu berücksichtigen, ist eine wichtige Voraussetzung, um Vorschriften praxisorientiert und möglichst flexibel zu gestalten.

Wir müssen mindestens versuchen, mit den verschiedenen Organisationen zusammen zu arbeiten und nicht gegen sie. Ich denke, dass sich dies aufs Ganze gesehen lohnt. Es ist unbestritten, dass von diesen Organisationen mehrheitlich gute Arbeit geleistet wird. Dies hat auch die im Auftrag des Bundes durchgeführte Evaluation des Beschwerderechtes der

Umweltschutzorganisationen gezeigt. Gemäss dieser Studie werden die von Umweltschutzorganisationen stammenden Verwaltungsgerichtsbeschwerden überdurchschnittlich oft gutgeheissen. Dieses Kooperationspotential sollte unbedingt präventiv genutzt werden, damit Einsprachen und Beschwerden wenn möglich vermieden werden können. Mit dem Einbezug der Umweltschutzorganisationen können Projekte hinsichtlich der Umweltaspekte bereits frühzeitig optimiert werden. Eine Zusammenarbeit verhilft mit wenig staatlichem Aufwand zu einem besseren Vollzug des Umweltrechts und nicht zu vergessen oft zu einer schnelleren Realisierung des Projektes. Da wir an beidem Interesse haben, plädiere ich für eine Zusammenarbeit sowohl mit der Wirtschaft als auch mit den Umweltschutzorganisationen. Wenn wir diesen Artikel ändern, wie von der Kommissionsmehrheit vorgesehen, handeln wir kurzfristig und gegen unsere eigenen Interessen. Ich hoffe, dass ich bei Ihnen so viel Erfolg habe, wie in meiner Fraktion, welche meinen Argumenten mehrheitlich zustimmte. Folgen auch Sie dem Vorschlag der Regierung und der Kommissionsminderheit.

Beck: Ich bin mit den Ausführungen meiner Vorrednerin, Grossrätin Christ, weitgehend einverstanden. Trotzdem bin ich gegen die Festschreibung der Pflicht zur Zusammenarbeit mit den Umweltschutzverbänden im Gesetz. Ich frage mich, was ist der Sinn der Festschreibung der Pflicht, vor allem aber, wie weit soll diese Pflicht für die einzelnen Gemeinden gehen? Wenn wir uns im Baubewilligungsverfahren zum Beispiel mit dem Gesuch auseinander setzen müssen, dürfen wir einen Ersatz eines Holzofens durch eine Ölheizung bewilligen, dann würde dies auf Grund von Artikel 6, Absatz 1 bedingen, dass wir mit den Umweltschutzverbänden zusammen arbeiten müssten. Vielleicht herrscht dort eine andere Auffassung und vielleicht würde man bevorzugen, dass man Wärmepumpen installiert, anstatt Ölheizungen. Das ist durchaus ein legitimes Interesse. Aber es stellt sich die Frage, wie weit muss dieser Pflicht nachgelebt werden, wenn sie so im Gesetz festgeschrieben ist? Was hat das für Auswirkungen, wenn diese Zusammenarbeit nicht stattgefunden hat und es zu einer Beschwerde oder zu einem Rekurs kommt? Ich befürchte, dass diese Bestimmung, wenn sie gesetzmässig festgehalten ist, missbraucht werden könnte. Ich denke an Situationen, wo die Beschwerdegründe vielleicht eher ideologischer oder politischer Natur sind. Dort wäre das natürlich eine willkommene Gelegenheit, ein willkommener Haken, um dann auch noch formelle Mängel geltend zu machen, wenn eine solche Absprache nicht stattgefunden hätte.

Ein anderes Beispiel: Wir erstellen eine Güterstrasse. Diese führt fünf Meter neben einem Ferienhaus vorbei. Wenn wir da an die Lärmimmissionen denken, ist hier sicher auch die Umweltschutzgesetzgebung tangiert. Wenn nun der Ferienhausbesitzer kommt, sich beschwert und geltend macht, dass der Abstand zu klein sei, dann müssen wir mit den Umweltschutzorganisationen zusammen arbeiten. Das bedeutet, in solchen Fällen müssen diese beigezogen werden, bevor die Linienführung festgelegt wird. Wie sieht das dann in einem Beschwerdefall aus? Das ist übrigens ein Beispiel, mit dem ich direkt persönlich konfrontiert war. Nicht in direktem Zusammenhang mit der Zusammenarbeit mit den Verbänden aber mit Ferienhausbesitzern, die sich daran störten, dass eine Strasse fünf Meter nahe am Ferienhaus vorbei führte. Auf Bundesebene hat man auch bereits Diskussionen geführt, die Einflussmöglichkeit der Verbände eher etwas zu dämpfen, damit die Leute, die noch etwas realisieren wollen, auch die Möglichkeit haben, gelegentlich ans Ziel zu gelangen.

gen. Ich stelle mir die Frage, sollen wir nun auf Kantonsebene weitere Verschärfungen einbauen und die Vorgaben, die der Bund im übergeordneten Recht macht, noch weiter verschärfen?

Die Möglichkeit bei wichtigen Anliegen die Umweltschutzorganisationen beizuziehen sind heute schon vorhanden. Das ist auch richtig so. Ich unterstütze, dass man frühzeitig das Gespräch und nach Lösungen suchen soll, das gibt die besseren Lösungen, als wenn man sie einseitig zu realisieren versucht. Ich denke an den Richtplan. Auch hier sind die Möglichkeiten gegeben. Für die Nutzungsplanung, die Umweltverträglichkeitsberichte- und -prüfungen sind von Bundesseite her weite Einspruchsmöglichkeiten für die Umweltschutzorganisationen vorgesehen.

Ich meine, wir sollten nun auf kantonaler Ebene die Vorschriften nicht so festschreiben, dass man auf jeden Fall und auch bei kleinsten Vorhaben, die die Umweltschutzgesetzgebung tangieren, diese Umweltschutzorganisationen beiziehen muss. Mit einer solchen Verpflichtung würden wir die Bundesnormen noch verschärfen, was wir nicht tun sollten.

Wenn diese Vorschrift aufgenommen wird, müsste zumindest präzisiert werden, wie weit diese Zusammenarbeit zu erfolgen hat und auch in welchen Fällen. Wir haben das in der Kommission ausführlich diskutiert. Je mehr wir diskutiert haben, desto mehr sind die Probleme an den Tag getreten, so dass sich die Kommission dann mit 10 zu 2 Stimmen klar dafür ausgesprochen hat, auf die Festschreibung im Gesetz zu verzichten.

Ich bin mir bewusst, wir können nicht alle Probleme lösen mit der neuen Formulierung. Ich bin mir aber ebenso bewusst, dass wir mit der Formulierung, wie sie im Gesetz vorgesehen ist, neue Probleme schaffen würden. Stimmen Sie daher für die Kommissionsmehrheit.

Cavigelli: Ich möchte Ihnen beliebt machen, der Kommissionsmehrheit zu folgen, und zwar aus folgenden Überlegungen. Der Artikel gemäss Botschaft spricht das so genannte Kooperationsprinzip an. Diesem Prinzip kommt bereits auf der Ebene des eidgenössischen Rechts der Umweltschutzgesetzgebung eine tragende Rolle zu. Das Kooperationsprinzip gemäss USG will es zulassen und fördern, dass alle interessierten Kreise am Entscheidungsprozess angemessen beteiligt werden und angemessen mitwirken können. Es hat seinen Niederschlag im USG an verschiedenster Stelle und verschiedenster Ausgestaltung gefunden. Ich möchte Sie nicht mit Einzelheiten belästigen, aber doch beispielhaft auf die Gesetzesinhalte in den Artikeln 6, 16, 39, 41 a), 42, 43 USG aufmerksam machen, ohne dass diese Liste abschliessend ist. Nebst diesen konkreten Einzelnormierungen ist das Koordinationsprinzip zusätzlich aber auch ganz allgemein bei der Anwendung des Umweltschutzrechts stets mit zu berücksichtigen. Man könnte salopp formulieren und sagen, dass das Umweltrecht "koordinationsprinzipkonform" anzuwenden sei. Auch dies ergibt sich selbstverständlich bereits aus dem eidgenössischen Umweltschutzrecht.

Wenn man also einen eigenen Artikel 6 im kantonalen Einführungsgesetz aufnimmt, müsste man zweierlei erwarten, zumindest aber das eine davon. Entweder bringt dieser Artikel etwas Neues oder er präzisiert im Grundsatz bereits Regelmässiges. Meiner Meinung nach und auch nach derjenigen Mehrheit der Kommission soll dieser Artikel aber nichts Neues bringen im Vergleich zum Eidgenössischen Umweltschutzrecht. Und dennoch birgt dieser Artikel gewisse Gefahren, wie sie Ratskollege Beck auch angesprochen hat.

Ich möchte kurz ausführen, wie die Kooperation zwischen Wirtschaft und Umweltverbänden eigentlich ausgestaltet sein könnte. Die Fragen sind ja aufgeworfen worden. Die Wirtschaft ist gemäss eidgenössischem Umweltschutzrecht, vor allem beim Vollzug zu integrieren – beim Vollzug des Umweltschutzrechts. Das bedeutet, dass sie nicht nur bei den Produktionsprozessen die Umweltschutzbestimmungen einzuhalten hat, sondern auch zusammen mit den staatlichen Vollzugsorganen besprechen muss, wie sie diese Umweltschutznormen einhalten will. Es kommt der Wirtschaft also ein sehr gewichtiger Part zu, bei der Einhaltung und Respektierung der umweltschutzrechtlichen Gedanken in diesem Gesetz. Ausserdem hat sie natürlich auch die Möglichkeit an Vernehmlassungen teilzunehmen und in Arbeitsgruppen mitzuwirken.

Es fragt sich, wie dann die Arbeit der Umweltverbände sein soll? Die Arbeit der Umweltverbände in diesem Bereich ist genau beschränkt auf diesen letzteren Teil. Sie können vornehmlich Stellungnahmen abgeben im Zuge von Vernehmlassungsverfahren und in Arbeitsgruppen der Richtplanung mitwirken usw. Sie können aber nicht, wie die Organisationen der Wirtschaft, irgendwie beim Vollzug konkret mitmischen. Die Umweltorganisationen sind in diesem Sinne eigentlich einer politischen Partei ähnlicher als einer Wirtschaftsorganisation. Auch die politischen Parteien sind im Rahmen ihrer ideellen Bereiche zur Vernehmlassung und zur Mitwirkung in Arbeitsgruppen berechtigt. Die Umweltverbände beschränken sich hierbei einfach auf den Bereich Umweltpolitik. Wenn man sich dies vor Augen hält, rechtfertigt es sich schon nicht so leicht, die Umweltverbände und die Wirtschaftsorganisationen in einem Atemzug, im gleichen Absatz des Artikels 6 zu erwähnen. Sie erfüllen ja nicht die gleichen Aufgaben, offensichtlich nicht.

Dennoch könnte es so sein, wie es auch Kollege Beck sagt, dass, wenn gegenüber dem Eidgenössischen Umweltschutzrecht eigentlich nichts Zusätzliches gesagt würde, man doch vermuten könnte oder gar erwartet, dass zusätzlicher Regelungsgehalt enthalten sein müsste. So müsste man argumentieren und so ist man sicher auch veranlasst, zu argumentieren. Damit schafft man mit Sicherheit Rechtsunsicherheit. Ich würde Ihnen beliebt machen, diese Rechtsunsicherheit von Beginn weg zu beseitigen. Das ist ohne Schaden möglich.

Ich habe dargetan, dass das Kooperationsprinzip ein eidgenössisches Prinzip ist und hier nicht zusätzlich verankert sein muss. Dazu kommt, dass es neben den Umweltschutzorganisationen vielleicht ja auch andere Organisationen gäbe, die gerne hie und da bei einem Problem mitreden wollten. Wir reden dann positiv-rechtlich nur von irgend einem Recht der Umweltschutzorganisationen. Wir schaffen damit Rechtsungleichheiten, was ja nicht das Ziel eines Gesetzes sein kann. Im Übrigen, ich habe es gesagt und sage es nun etwa zu dritten Mal, ist das Ganze ja ein eidgenössisch geregeltes Prinzip. Im Lichte des Projekts VFRR ist diese Doppelspurigkeit zu vermeiden. Ich bitte Sie, dem Kommissionsmehrheitsantrag zu folgen.

Biancotti: Ich teile die Meinung der beiden Vorredner und möchte nur noch etwas ergänzend beifügen. Dieser Artikel, so wie er heute zu lesen ist, ist eigentlich ein gesetzgeberischer und gesetzestechnischer Fehltritt. Einer der wenigen, das muss ich natürlich beifügen, in diesem Gesetz. Aber es ist immerhin einer, und zwar ein gravierender. Wir streiten jetzt um diese Formulierung, was mit diesen Umweltschutzorganisationen geschehen, wie man sie einbeziehen soll. Es

wurde gesagt, diese haben von Bundesrechts wegen ihre Rechte, in die Verfahren einbezogen zu werden und in diesen Verfahren mitzuwirken. Wenn wir hier irgendetwas festschreiben, das nachher nicht justizierbar ist, handelt es sich um ein falsch verstandenes Lippenbekenntnis, das uns nicht weiter führt.

Als ich die Formulierung gelesen habe, bin ich aber nicht bei den Umweltschutzorganisationen stutzig geworden, sondern bei der Wirtschaft. Was heisst das, der Kanton und die Gemeinden arbeiten beim Vollzug der Umweltschutzgesetzgebung mit der Wirtschaft zusammen? Mit welcher Wirtschaft? Schaffen wir hier neue Kategorien, mit denen wir zusammen arbeiten müssen? So gesehen ist es schon falsch, dass man hier für die Wirtschaft einen Sondertatbestand schafft, der ebenfalls nicht justizierbar ist. In Absatz 2 wird dann ausgeführt, dass sich der Antrag der Kommissionsmehrheit auf einen bestimmten Zweig konzentriert. Die Zusammenarbeit mit der Wirtschaft mündet ja darin, dass in der Folge mit diesen Branchen und mit bestimmten Betrieben, nehmen Sie zum Beispiel die Ems-Chemie, Verträge abgeschlossen werden, wo diese Betriebe im Sinne einer Selbstkontrolle den Vollzug sicherstellen und der Kanton und die Gemeinden nur noch die Aufsicht haben, ob dann diese Verträge eingehalten werden. In Absatz 1 wird aber völlig schwammig etwas anderes ausgesagt. Es ist nicht nötig, dass wir hier nochmals festhalten, dass weiter gehende Zusammenarbeiten erfolgen. Ich bitte Sie, auch aus gesetzestechnischen Gründen, den Kommissionsantrag der Mehrheit zu unterstützen.

Jäger: Bei der ersten meiner Aussagen sind wir uns, so glaube ich, alle einig, die Umweltorganisationen sind bereits nach dem heutigen Recht in die Verfahren eingebunden. Es geht nun darum, welche Zeichen wir hier setzen.

Ein erstes Zeichen wurde bereits gesetzt. Ich stelle fest, dass die Mitglieder der Vorberatungskommission beinahe zahlreicher bei Artikel 6 als zum Eintreten gesprochen haben. Das ist ein Zeichen, wie unser Rat, wie zum Beispiel auch die Kommission mit den Verbänden umgeht.

Die Umweltschutzverbände sind ideelle Verbände. Wir alle sind uns ebenfalls einig, dass sie sich nicht immer sehr optimal eingebracht haben. Es gab gewisse Vorkommnisse, da musste selbst ich meinen "grünen Kopf" schütteln. Trotzdem müssen wir den Umweltschutzverbänden zugute halten, dass sie sich für ihre Ideale einsetzen, für die Umwelt, den Erhalt der Natur, dass sie in erster Linie die Interessen der späteren Generationen vertreten, die heute hier noch nicht mitreden können, die uns aber einmal messen werden. Es geht um ein Zeichen.

Die Regierung schreibt in der Botschaft, ich zitiere auf Seite 583 im dritten Abschnitt wohl zu Recht: "Der Auftrag zu verstärkter Zusammenarbeit zwischen der öffentlichen Hand, der Wirtschaft und den Umweltschutzorganisationen trägt der Tatsache Rechnung, dass Umweltschutz erfolgreich nur mit den betroffenen Kreisen der Wirtschaft und ideeller Organisationen betrieben werden kann und nicht gegen sie. Sowohl Kooperationsbedarf als auch Kooperationsfähigkeit scheinen in der Umweltpolitik anzusteigen. Dieser neue Schwung soll mit dem Grundsatz der Zusammenarbeit ausgenutzt werden. Ich habe es vorher schon gesagt, es geht heute vor allem darum, ein Zeichen zu setzen. Wollen wir diesen Schwung, den die Regierung hier erkennt und den viele von Ihnen wahrscheinlich auch konkret spüren konnten, jetzt wieder abbremsen, indem wir ein Gesetz über den Umweltschutz schreiben, aus welchem die Direktbetroffenen,

die Umweltverbände, heraus gestrichen werden, oder wollen wir diesen Schwung beibehalten.

Ich war, bevor ich mein heutiges Amt in der Stadt Chur einnehmen durfte, 12 Jahre im Vorstand des WWF Graubünden tätig. Aus dieser Erfahrung weiss ich, dass dort, wo zusammengearbeitet wurde, wirklich sehr gute Lösungen erzielt werden konnten. Als Beispiel möchte ich die Realisierung des Golfplatzes in Domat/Ems erwähnen.

Wenn ich nun die Furcht von Grossrat Lorenz Beck höre, dann trifft dies so, wie er es darstellt, mit Sicherheit nicht zu. Lieber Lorenz, du hast sehr schwarz gemalt. So schwarz ist es nicht einmal in einer Neumondnacht im Rongger-Wald oberhalb von Langwies. Wenn du, lieber Lorenz, bei Artikel 6 in der Botschaft nachliest, was die Regierung ganz am Anfang schreibt und die Materialien konsultierst, wie so ein Gesetzesartikel anzuwenden ist, siehst du, dass dieser so genannte Kooperationsartikel dem Kanton und den Gemeinden ermöglicht, beim Vollzug der Umweltschutzgesetzgebung mit der Wirtschaft und den Umweltschutzorganisationen zusammen zu arbeiten – *ermöglicht* zusammen zu arbeiten.

So wie er da formuliert ist, ist es beinahe ein "Kann-Artikel". Wir dürfen nun in diesen Artikel nicht Befürchtungen hinein schreiben, die ursprünglich in keiner Art und Weise beabsichtigt waren.

Ich habe mir die Mühe genommen, den Ordner mit den Vernehmlassungen bezüglich Artikel 6 durchzuschauen. Zunächst möchte ich feststellen, dass über 90 Prozent der Vernehmlasser zu Artikel 6, Absatz 1 und der war in der Vernehmlassung genau gleich formuliert wie er jetzt in der Botschaft steht, sich nicht zu diesem Artikel geäussert haben. Sie haben sich also mit der Formulierung, die schon in der Vernehmlassung so dargestellt war, stillschweigend einverstanden erklärt. Von den politischen Parteien hat nur die FDP zu Artikel 6 etwas geschrieben und ich zitiere, was die FDP geschrieben hat: "Die Zusammenarbeit mit Wirtschaft und Umweltschutzorganisationen soll durch die Zusammenarbeit mit anderen interessierten oder betroffenen Organisationen ergänzt werden." Also, auch die FDP, die sich zu diesem Artikel äussert, ist grundsätzlich einverstanden. Die Juristen, zwei Juristen haben jetzt vor mir geredet, werden prominent durch den Bündner Anwaltverband vertreten. Der Bündner Anwaltverband war mit Absatz 1 einverstanden. Bei Absatz 2 hat der Bündner Anwaltverband darauf hingewiesen, dass es wohl besser wäre, statt "zuständige Instanzen" einen anderen Begriff zu wählen. Das hat die Regierung gemacht und die einzige Veränderung in diesem Artikel resultiert aus dem guten Hinweis der Bündner Anwälte. Zu Absatz 1 haben die Anwälte nichts bemerkt, d.h. sie waren damit einverstanden – so wie er heute uns nun auch vorliegt.

Ich habe Ihnen gesagt, es geht darum, ein Zeichen zu setzen. Grossrat Roffler hat schon darauf hingewiesen, Umweltschutz ist auch ein Marketinginstrument des Tourismus-Geschäftes.

Der Herr Landespräsident hat in seiner Eröffnungsrede über die Schwierigkeiten im Tourismus gesprochen, in allgemeiner Form. Wir wissen, dass bei unseren Kunden von Graubünden beim Vergleich mit anderen Gebieten im Alpenbogen, beispielsweise Tessin, Wallis oder Frankreich, der Eindruck vorherrscht, dass wir umweltfreundlicher sind als die anderen. Wenn wir nun heute dieses Zeichen setzen, können wir uns im Sinne auch des Marketings im Tourismus richtig oder falsch entscheiden. Ich würde Ihnen beliebt machen, mit der Regierung zu stimmen.

Regierungsrat Lardi: Weshalb sollen Kanton und Gemeinden beim Vollzug der Umweltschutzgesetzgebung mit den Umweltschutzorganisationen und der Wirtschaft zusammen arbeiten? Es entspricht dem Vorsorgeprinzip, dass die Vollzugsbehörden möglichst frühzeitig mit der Wirtschaft und den Umweltschutzorganisationen zusammen arbeiten. Damit können unter Umständen Einsprachen und Beschwerden und damit langwierige Gerichtsverfahren vermieden werden. Artikel 6 Absatz 1 in der Fassung gemäss Botschaft ist so zu interpretieren, dass die Zusammenarbeit der Vollzugsbehörden mit den Umweltschutzorganisationen primär bei all jenen Verfahren angezeigt ist, bei denen diese Organisationen Kraft des Bundesrechts zur Beschwerde legitimiert sind. Es sind dies diejenigen Grossprojekte und Vorhaben, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist.

Das Gebot der gleich langen Spiesse gebietet es, dass die Wirtschaft und die Umweltschutzorganisationen gleich behandelt werden. Die Wirklichkeit zeigt, dass Umweltschutzorganisationen von ihren Mitwirkungsrechten in aller Regel sehr zurückhaltend Gebrauch machen. Dies belegt auch die Tatsache, dass Beschwerden der Umweltschutzorganisationen überdurchschnittlich erfolgreich sind.

Schliesslich scheint es gerechtfertigt, dass in einem Umweltschutzgesetz die Mitwirkungsmöglichkeiten von Umweltschutzorganisationen und der Wirtschaft geregelt werden. Der Bund geht hier bedeutend weiter, indem er den Umweltschutzorganisationen sogar das Beschwerderecht einräumt. Artikel 6 Absatz 1 betrifft nicht den Ofenbau, er betrifft auch nicht die Strasse, für die gibt es andere Regelungen, die herangezogen werden können.

Im Übrigen, die Umweltschutzorganisationen haben bei Weitem nicht das Potenzial – an Leuten und Zeit – und Musse, um so vielen Sachen nachzurrennen, wie Sie es hier fälschlicherweise behaupten.

Ich lese Ihnen diesen Absatz 1 noch einmal vor mit einer gewissen Betonung: "Der Kanton und die Gemeinden arbeiten beim Vollzug der Umweltschutzgesetzgebung mit der Wirtschaft und den Umweltschutzorganisationen zusammen." Was wollen wir mit dieser Formulierung. Wir zeigen hier, dass es uns um partnerschaftliches Zusammenwirken geht. Wir gehen davon aus, anders als viele, die sich hier geäussert haben, dass die Wirtschaft und die Umweltschutzverbände nicht Gegner sind und wir nicht Fronten aufziehen, dort wo dies unnötig ist. Wir möchten auch, dass Kanton und Gemeinden mit den Umweltschutzorganisationen aber auch mit der Wirtschaft zusammenarbeiten. Wenn Sie diesen Absatz hier streichen, dann ist auch die Wirtschaft draussen. Wir möchten aber mit diesen Partnern zusammen arbeiten. Es war viel die Rede von den Umweltschutzorganisationen, aber die Formulierung, die Sie jetzt hier streichen möchten, beinhaltet auch die Wirtschaft. Ich möchte Sie davor bewahren, der Wirtschaft diese Ohrfeige auszuteilen. Weder die Wirtschaft noch die Umweltschutzorganisationen verdienen diese Ohrfeige.

Es war die Rede von Zeichen setzen. Es ist aber ganz klar, Sie werden keine Zeichen setzen, wenn Sie diesen Absatz streichen. Es geht darum, den Umweltschutzorganisationen aber auch der Wirtschaft eine Rolle zuzuerkennen.

Ich bin natürlich für den Vorschlag der Regierung und der Kommissionsminderheit und bitte Sie nochmals, damit wir weiterhin partnerschaftlich mit den Umweltschutzorganisationen aber auch mit der Wirtschaft zusammen arbeiten können, dem Antrag der Kommissionsminderheit den Vorzug zu geben.

Biancotti: Gestatten Sie mir noch kurz auf das Votum von Kollege Jäger etwas zu antworten.

Zwei Vorbemerkungen: Sie verzeihen mir sicher, Herr Kollege, dass ich mich im Sinne dieses VFRR-Projektes nicht mehr immer beim Antreten zu Wort melde, vor allem dann nicht, wenn es nur um eine reine Vollzugs- und Ausführungsgesetzgebung geht, wo wir eigentlich nur noch Bundesrecht nachzuvollziehen haben. Ebenfalls werden Sie entschuldigen, dass ich und vielleicht auch andere uns kritisch mit dieser Vorlage auseinander setzen, unabhängig davon, was in den Vernehmlassungen geschrieben ist. Das sind für uns Anregungen, die wir gerne aufnehmen. Wenn wir aber zum Schluss kommen, dass hier Fehler enthalten sind, ist es, glaube ich, unsere Pflicht, auf diese Fehler hinzuweisen. Sie haben selbst darauf hingewiesen, dass im Bereich Golfplatz in Ems ein sehr gutes Projekt in Zusammenarbeit mit den Umweltschutzorganisationen entstanden ist. Ein weiteres Beispiel ist der Vertrag, den die Gemeinde St. Moritz mit Pro-Natura und WWF abgeschlossen hat, in welchem es darum ging, Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen für die Eingriffe in Bezug auf die Ski-WM im Moorgebiet Salastrains zu treffen. Massnahmen, die uns mittlerweile über eine Million Franken kosten werden, die wir aber gerne bereit sind zu leisten, im Sinne auch von Verbesserungen für Nachteile, die man der Natur zufügt. Sie sehen, dass auch ohne irgend eine Pflicht solche Zusammenarbeiten heute gang und gäbe sind. Und wir sprechen ja in diesem Artikel nicht von einer Pflicht. Aber was sagen wir dann in diesem Artikel aus? Ich hab es vorher gesagt, es ist eine schwammige Umschreibung für etwas, was heute selbstverständlich ist. Daher bin ich der Meinung, dass das gestrichen werden muss.

Herr Regierungsrat Lardi kennen wir als guten Jasser. Die Wirtschaft ist eben nicht die Wirtschaft. Bitte sagen Sie uns, was Sie mit diesem Passus wollen. Ich habe es noch nicht ganz begriffen. Man hat gesagt, das Bundesrecht geht viel weiter. Ich möchte deshalb gerne wissen, was Sie konkret hier verankert haben möchten – ausser einem Grundsatz, der ohnehin gelebt wird, der auch im Bundesrecht festgeschrieben ist. Wenn es nicht nötig ist, dann brauchen wir das hier nicht aufzunehmen. Und das Gesetz bleibt genau gleich gut, bzw. es wird besser, wenn man dem Mehrheitsantrag zustimmt.

Beck: Ja, ich möchte nur kurz zu drei Voten etwas sagen. Zuerst zu Grossratskollege Jäger: Er kennt natürlich Langwies gut und den Ronggwald und weiss wie hell oder dunkel es dort ist. Er kennt aber auch die ganze Gemeinde Langwies und weiss darum vermutlich auch, dass es da Diskussionen und Probleme gibt, mit denen ich zu tun hatte. Es geht hier um die Skigebietserweiterungen. Dort ist von Bundesgesetzgebung her das Mitwirkungsverfahren der Umweltverbände gegeben.

Ich habe in verschiedener Hinsicht nicht nur positive Erfahrungen in dieser Zusammenarbeit gemacht. Grossrat Jäger hat gesagt, in der Vernehmlassung sei der Artikel 6 genau so formuliert gewesen, wie er jetzt in der Botschaft sei, das stimmt. Ich habe an dieser Vernehmlassung mitgearbeitet und mich dort nicht zu Wort gemeldet. Seither ist noch nicht einmal ein Jahr verstrichen. Unterdessen habe ich aber in Gemeindeangelegenheiten mit drei Vernehmlassungen im Zusammenhang mit Beschwerden an die Regierung, mit Gerichtsbeschwerden zu tun gehabt. Ich habe dazu über 30 Seiten Vernehmlassungen geschrieben. Ich weiss daher schon einigermaßen, wovon ich spreche.

Zum Votum von Herrn Regierungsrat Lardi möchte ich nur sagen, es geht ja beim Vorschlag der Kommissionsmehrheit gerade darum, dass wir nicht Ungleichheiten schaffen. Wir haben ja nicht nur die obligatorische Zusammenarbeit mit den Umweltverbänden heraus genommen, sondern auch diejenige mit der Wirtschaft. Ich möchte nicht Gesagtes wiederholen.

Es geht darum, dass wir nicht Ungleichheiten mit andern Verbänden schaffen, die ebenfalls mitarbeiten möchten. Mit dem Vorschlag der Kommissionsmehrheit ist die Gleichbehandlung gewährleistet.

Eine letzte Bemerkung noch zu Grossratskollege Looser. Er hat festgestellt, dass die Kontrollen im Bauwesen heute durch die Umweltverbände zu vollziehen sind und man das festigen sollte, da die Amtsstellen nicht in der Lage seien, diese Kontrollen vorzunehmen. Er hat gesagt, es wäre die Aufgabe der Amtsstellen, diese Kontrollen vorzunehmen. Ich glaube, wir können die Kontrolle dieser Bauvorhaben auch nicht dem Gewerbeverband übertragen, wir können diese auch nicht an privaten Organisationen, sprich den Umweltorganisationen, übertragen. Ich meine, unsere Amtsstellen schaffen nicht so schlecht. Ich glaube, wir müssen auf dem Boden bleiben und diese amtlichen Tätigkeiten den öffentlichen Gemeinden und Amtsstellen überlassen.

Claus: Eine Betrachtungsweise fehlt mir noch, nämlich der Umkehrschluss. Wenn wir für die Kommissionsminderheit und die Regierung plädieren und das tue ich auch, dann stellt sich die Frage, ob die Umweltschutzorganisationen und auch die Wirtschaftsverbände eine Pflicht haben mitzumachen. Das würde uns nämlich sehr weit führen und es wäre auch sehr zu begrüssen, wenn wir das so formuliert haben. Die Folge davon ist nämlich, dass man sich nicht einfach aus der Affäre ziehen kann, indem man die Zusammenarbeit kategorisch verweigert. Ich erinnere hier an Olympiadiskussionen, die geführt wurden. Ich habe hier die Frage an Herrn Regierungsrat Lardi, ob er auf der anderen Seite diese Pflicht mitzumachen auch sieht.

Regierungsrat Lardi: In meiner Sprache gibt es einen Spruch, "Non c'è sordo peggiore di chi non vuol sentire", niemand ist so taub, wie der, der nicht hören will.

Manchmal spielen wir uns diesen Ball einfach zu. Ich glaube kaum, dass ich Herrn Biancotti werde überzeugen können und er mich auch nicht. Beide Positionen sind legitim und ehrbar. Es geht da aber nicht um eine Auslegung von Worten, es geht nicht um die Frage, ist die Wirtschaft eine Beiz oder nicht, sondern es stellt sich hier die Frage, was für Zeichen wir setzen wollen.

Es ist klar, wenn wir diese Formulierung so lassen, wie die Regierung und die Kommissionsminderheit es wünschen, setzen wir Zeichen. Vielleicht setzen wir damit Zeichen, die bereits auf anderen Ebenen gesetzt worden sind, dort aber mit einem ganz anderen Druckmittel, nämlich mit dem Beschwerderecht auf Bundesebene.

Wir aber, wir setzen für unseren Kanton in dem Sinne Zeichen, dass wir die Wirtschaftsverbände und die Umweltschutzorganisationen als Partner ansehen.

Zur Frage von Herrn Grossrat Claus: Es ist meines Erachtens davon auszugehen, dass wir niemanden zwingen können, an irgendetwas teilzunehmen. Wir werden auch die Wirtschaft nicht zwingen können, zu irgendetwas Stellung zu nehmen, ausser wenn ihre Vertreter sagen, wir sind damit einverstanden.

Bezüglich den Umweltschutzorganisationen ist die Position ähnlich. Auch diese Organisationen werden sich weiterhin zurückziehen, wenn sie überhaupt nicht an eine Lösung glauben. Das ist so, ob man das nun begrüsst oder nicht. Es ist ihre freie Entscheidung, ob sie mitarbeiten wollen oder nicht und wir haben diese zu respektieren. Ich kann daher Ihr Argument nicht annehmen.

Hier geht es um eine Botschaft, die aus diesem Saal an die Wirtschaft und an die Umweltschutzorganisationen gegeben wird.

Pfenninger: Ich möchte nur darauf hinweisen, dass gemäss Kommissionsmehrheit in Artikel 6, Absatz 1 nur der Kanton Kooperationsverträge abschliessen kann. Wenn schon, dann müssten meines Erachtens auch die Gemeinden diese Möglichkeit besitzen. Ich meine, wir sollten hier nicht etwas zusammen basteln. Wir sollten bei der ursprünglichen Version der Regierung und der Kommissionsminderheit bleiben.

Portner: Im Sinne einer vermittelnden Lösung versuche ich einen Vorschlag zu machen. Es geht tatsächlich darum, wie es Ratskollege Jäger sagte, wollen wir Kooperation oder Konfrontation? Ich bin der Meinung, dass man langsam so weit kommen sollte, dass man doch die Kooperation vorzieht, dies ist doch fruchtbarer.

Es bestehen aber Ängste, dass die Zusammenarbeit zu weit geht, z.B. ob für den Ofen Öl oder Holz zu verwenden sei usw. Damit man diese Ängste abbauen kann, stelle ich den Antrag, dass man es so umformuliert: "Der Kanton und die Gemeinden können beim Vollzug der Umweltschutzgesetzgebung mit der Wirtschaft und den Umweltschutzorganisationen zusammen arbeiten."

Wir haben damit zwar nicht viel erreicht. Wir haben aber die Deklamation im kantonalen Gesetz. Es ist im Prinzip deklaratorisch, weil die Kooperation ja vom Bundesgesetz aus bereits postuliert ist. Aber wir betonen damit Kooperationsbereitschaft. Und das glaube ich, ist eine notwendige Basis, die hier gesetzt wird, eine Proklamation.

Antrag Portner

¹ Der Kanton und die Gemeinden sollen beim Vollzug der Umweltschutzgesetzgebung mit der Wirtschaft und den Umweltschutzorganisationen zusammenarbeiten.

² Die zuständigen Behörden können mit Betrieben oder Branchenverbänden Kooperationsverträge abschliessen. Diese regeln insbesondere Art und Umfang der Selbstkontrolle und der Berichterstattung an die Behörden sowie das Ausmass der behördlichen Kontrollen.

Regierungsrat Lardi: Mit der Formulierung von Herrn Grossrat Portner gewinnen wir nicht sehr viel, denn „können“ tut man immer. Wenn diese Formulierung durchkommen würde, dann müsste sich das "Können" auf beide Partner beziehen. Es dürfte nämlich nicht so sein, dass das Wörtchen "können" nur im Zusammenhang mit der Wirtschaft oder nur im Zusammenhang mit den Umweltschutzorganisationen zu verstehen wäre. Alles in allem meine ich, dass die Formulierung, die von der Regierung vorgeschlagen wird, gar nicht so schwammig und unverständlich ist, sondern sie ist immer noch die Beste. Ich plädiere weiterhin für diese Formulierung von Artikel 6 Absatz 1.

Looser, Sprecher der Kommissionsminderheit: Grossrat Beck hat es eigentlich gesagt, mit dem Beispiel der Meliorationsstrasse. In der Regel sind es gerade Privatpersonen, die

Einsprache bei kleinen Projekten machen und nicht Umweltverbände, die aus zeitlichen und personellen Gründen nur Grossprojekte begutachten können.

Bei meinem vorherigen Votum betreffend Kontrolle hat mich Grossrat Beck vermutlich missverstanden oder er hat nicht richtig zugehört.

Heute haben Sie das Buch "Graubünden, weiter als das Auge reicht" erhalten. Ich möchte Ihnen aus dem Beitrag von Christoph Abegg, Zürich, zitieren: "Symbolischer Startpunkt bildete im Herbst 2001 eine Messe in der Churer Altstadt, an der Gruppierungen und Verbände aller politischen Lager an Informationsständen und Veranstaltungen ihre eigenen Interessen und Visionen darstellen konnten, der Gewerkschaftsbund neben dem Gewerbeverband, die Pro Natura neben dem Seilbahnverband, der Stand des Verbandes der Bündner Wasserkraftwerke neben demjenigen des WWF, die Leute der Viehvermittlung im Gespräch mit den Tierschützern, der Asylverein Toleranz 95 gleich neben der SVP" Ende Zitat.

Das sind Visionen, die wir in Graubünden verwirklichen sollten und nicht die Gesprächsverweigerung und Ausgrenzung der Umweltverbände. Darum denke ich, dass wir diesmal getrost dem Vorschlag der Regierung folgen können. Unterstützen Sie daher den Antrag der Regierung und der Kommissionsminderheit.

Parolini, Sprecher der Kommissionsmehrheit: Kollege Jäger hat bereits gesagt, es sei ein "Beinahe-Kann-Artikel", aber eben nur ein "Beinahe-Kann-Artikel". Darum hat sich jetzt auch Regierungsrat Lardi gegen den Vorschlag Portner gewehrt. Portner will die Formulierung "können zusammen arbeiten" anstatt "arbeiten zusammen".

Sie haben von den Mitgliedern der Kommissionsmehrheit gehört, welche Bedenken wir bezüglich dieser Formulierung "arbeiten zusammen" haben. Einmal die Befürchtung, wonach es – falls die Kapazitäten ausreichen und es je nachdem die Strategie einer Umweltschutzorganisation sein könnte – zu vermehrten Interventionen kommen könnte, als dies bis anhin der Fall war – für kleine Sachen, die gar nicht von Relevanz sind. Das wäre sicher ein Problem.

Weiter haben wir von den Juristen gehört, dass es Unsicherheit schafft und es nur zu Doppelspurigkeiten führen würde. Von daher plädiere und hoffe ich, dass Sie der Mehrheit folgen können und diesen Antrag ablehnen.

Mit der "Können-Formulierung" wäre auch ein Zeichen gesetzt. Die Wirtschaft und die Umweltorganisationen wären in einem Artikel im Umweltschutzgesetz verankert. Es würde sich jedoch nichts ändern an der Zusammenarbeit, die bereits jetzt erfolgt. Jeder, der ein Projekt realisieren will, sucht ja diese Zusammenarbeit bereits zum Vornherein. Macht er das nicht, ist sein Projekt zum Scheitern verurteilt, vor allem wenn es umstritten ist. Von daher ist dieser erste Absatz nicht nötig.

Vielleicht noch etwas zur Bemerkung von Grossrat Pfenniger bezüglich dem Absatz "der Kanton kann mit Unternehmen oder Branchenverbänden Kooperationsverträge abschliessen". In der Kommission hiess es, auf Gemeindeebene würde es gar nicht dazu kommen, dass man solche Kooperationsverträge abschliessen müsste. Ich persönlich könnte damit leben, wenn man da auch wieder korrigiert "der Kanton und die Gemeinde", falls es jemals dazu kommen sollte.

Standespräsident: Wir bereinigen diesen Artikel. Ich schlage Ihnen folgendes Vorgehen vor. Wir stellen zuerst Kommissionsmehrheit und Kommissionsminderheit einander gegen-

über und dann den Obsiegenden dem Antrag Portner. Anschliessend kommen wir zur Bereinigung der Marginalie.

Abstimmungen

Für den Antrag Kommissionsmehrheit	56 Stimmen
Für den Antrag Kommissionsminderheit und Regierung	44 Stimmen
Für den Antrag Kommissionsmehrheit	49 Stimmen
Für den Antrag Portner	45 Stimmen
Für die Marginalie gemäss Kommissionsmehrheit	46 Stimmen
Für die Marginalie gemäss Kommissionsminderheit	0 Stimmen

Art. 7, Untersuchungen, Gutachten; Art. 8, Beseitigung vorschriftswidriger Zustände; Art. 9, Vollstreckung;

Antrag *Kommission und Regierung*
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 10, Information und Beratung

Antrag *Kommissionsmehrheit (Sprecher Parolini) und Regierung*

¹Die zuständigen kantonalen Behörden informieren die Öffentlichkeit periodisch über den Umweltschutz und den Stand der Umweltbelastungen. Die Gemeinden informieren bei Bedarf über Umweltschutzfragen in ihrem Zuständigkeitsbereich.

Antrag *Kommissionsminderheit (Sprecher Looser)*

¹Die zuständigen kantonalen Behörden informieren die Öffentlichkeit jährlich über den Umweltschutz und den Stand der Umweltbelastungen. Die Gemeinden informieren bei Bedarf über Umweltschutzfragen in ihrem Zuständigkeitsbereich.

Parolini, Sprecher der Kommissionsmehrheit: In Artikel 10 heisst es, die zuständigen kantonalen Behörden informieren die Öffentlichkeit periodisch über den Umweltschutz und den Stand der Umweltbelastungen. Die Kommissionsmehrheit ist der Meinung, dass es bei diesem Wort „periodische“ Information der Öffentlichkeit bleiben sollte.

Die Kommissionsminderheit, die nachher durch Herrn Jürg Looser vertreten wird, wünscht diese „jährliche“ Information.

Die Mehrheit ist der Meinung, dass ein aktueller Bedarf vorhanden sein muss, um überhaupt informieren zu können. Auch das Interesse der Öffentlichkeit ist erst da, wenn es einen Anlass gibt, zu informieren. Deshalb meinen wir, man sollte es bei dieser „periodischen“ Information der kantonalen Behörden belassen.

Was die Gemeinden betrifft, wäre es übertrieben zu verlangen, dass sie periodisch informieren müssten. Darum der lautet der Vorschlag der Kommissionsmehrheit bezüglich den Gemeinden: die Gemeinden informieren „bei Bedarf“ über Umweltschutzfragen in ihrem Zuständigkeitsbereich. Ich bitte, das Plenum diesen Anträgen zuzustimmen.

Looser, Sprecher der Kommissionsminderheit: Mit dem Wort „jährlich“ möchte ich, dass wir wirklich jährlich darüber informiert werden, was die Fachstelle im vergangenen Jahr gemacht hat. Dies kann ein kurzer Bericht sein, der auch im Landesbericht stehen kann. Es scheint mir wichtig, dass ersichtlich wird, was eben nicht gemacht wurde und was noch zu machen wäre. Mit diesem Zusatz jährlich wäre das der Fall.

Regierungsrat Lardi: Weshalb sollen die kantonalen Behörden die Öffentlichkeit nicht jährlich informieren? Die Information der Öffentlichkeit über den Umweltschutz und den Stand von Umweltbelastungen ist dann angezeigt, wenn ein aktueller Bedarf besteht. Die Erfahrung zeigt zum Beispiel auf dem Gebiet der Luftverunreinigungen, dass Informationen, welche unabhängig von einem aktuellen Ereignis in regelmässigen Abständen erscheinen, bei der Bevölkerung und den Medien auf wenig Interesse stossen.

Die Formulierung periodisch, wie sie im Botschaftsentwurf verwendet wird, heisst nicht zwingend regelmässig, sondern ist so zu verstehen, dass dann informiert wird, wenn ein aktueller Anlass besteht.

Im Übrigen informieren wir bereits heute jährlich über das was geschieht. In einem gewissen Umfang erfolgt die Information der Öffentlichkeit durch den Kanton bereits heute jährlich, und zwar im Rahmen des Landesberichts. In diesem Sinne kann ich mir vorstellen, dass Informationen trotzdem jährlich erfolgen, aber nur, wenn ein aktueller Bedarf besteht.

Looser, Sprecher der Kommissionsminderheit: Regierungsrat Lardi hat mich so überzeugt, dass ich meinen Antrag zurückziehe.

Der Minderheitsantrag wird zurückgezogen.

Damit ist der Antrag von Kommissionsmehrheit und Regierung angenommen.

Art. 11 Gebühren; II. Immissionsschutz; 1. Luftverunreinigungen; Art. 12, Emissionsbegrenzungen, 1. Bei neuen und geänderten Anlagen, a) Grundsatz

Antrag *Kommission und Regierung*
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 13, b) Anlagen mit erheblichen Luftverunreinigungen

Antrag *Kommission und Regierung*
Gemäss Botschaft

Walther: Es hat mich etwas stutzig gemacht, als ich in den Erklärungen zu diesem Artikel auf Seite 586 gesehen habe, wen das betrifft, nämlich Druckereien, Schreinereien und Tankstellen usw. Ich frage mich, ob damit auch verbunden ist, in welcher Zeit eine solche Beurteilung zu erfolgen hat. Es kann ja nicht sein, dass hier Verzögerungen in Kauf genommen werden müssen, wenn jemand wirklich das Bedürfnis hat, etwas zu erneuern, auszuwechseln. Hier fehlt mir die Angabe, wie viel Zeit diese Prüfungsstelle in Anspruch nehmen darf, bis das Resultat vorliegen muss.

Regierungsrat Lardi: Wenn diese Prüfungen vorliegen, werden wir diese nicht zurückhalten. Den Wunsch von Grossrat

Walther, dass möglichst bald etwas unternommen wird, nehmen wir mit sehr viel Wohlwollen entgegen.

Angenommen

Art. 14, c) Spezialgesetzliche Genehmigungsverfahren; Art. 15, 2. Bei bestehenden Anlagen, a) Kontrolle; Art. 16, b) Sanierung; Art. 17, Massnahmeplan; Art. 18, Verbrennen von Wald-, Feld- und Gartenabfällen; 2. Lärm; Art. 19, Emissionsbegrenzungen, 1. Bei beweglichen Geräten, Maschinen und Fahrzeugen; Art. 20, 2. Bei neuen und geänderten ortsfesten Anlagen; Art. 21, Sanierung bestehender ortsfester Anlagen, 1. Strassen; Art. 22, 2. Übrige Anlagen; Art. 23, Empfindlichkeitsstufen

Antrag *Kommission und Regierung*
Gemäss Botschaft

Angenommen

Beck: Ich hätte nur eine Frage zu Artikel 21, wenn ich darauf zurückkommen darf.

Standespräsident: Sie dürfen

Beck: Es geht hier um die Sanierung der Strassen. Auf Seite 591 in der Botschaft steht, dass nur wenige Strassen im Kanton Graubünden von diesen Lärmsanierungsmassnahmen betroffen sein werden, zum Beispiel in Chur, Davos, St. Moritz. In diesem Zusammenhang habe ich bereits in der Kommission die Frage aufgeworfen, wie es sich dann mit der Überprüfung verhält. Ob diese Vorschrift, wie sie jetzt hier in Artikel 21 Absatz 2 vorgegeben wird, nicht eine Generalstabsübung bei den Gemeinden auslöst, indem alle Gemeinden diese Überprüfung machen und Ortsplanungsrevisionen durchführen müssen, obwohl nur zwei bis drei Gemeinden im Kanton davon betroffen sind. Man hat mir dort von Seiten des Rechtsfachmannes der Amtsstelle gesagt, es gehe hier nicht darum, Aufträge an die Gemeinden zu erteilen, dieser Absatz regle nur die Zuständigkeit. Ich möchte Herrn Regierungsrat Lardi anfragen, ob das so ist.

Regierungsrat Lardi: In der Tat ist es so, dass die Person, die Ihnen diese Auskunft gegeben hat, die absolut kompetenteste Person in diesen Fragen ist. Die Antwort ist denn auch richtig.

Artikel 21, sowohl Absatz 1 als auch Absatz 2, beinhaltet eine reine Zuständigkeitsbestimmung. Inhaltlich ist die Problematik der Strassensanierungsprogramme – Voraussetzungen, Verfahren, Kostenregelungen usw. – abschliessend in der Lärmschutzverordnung (LSV) geregelt.

Ob entlang einer Strasse Emissionsgrenzwerte überschritten werden, so dass ein Strassensanierungsprogramm im Sinne von Artikel 19 LSV, ich verweise hier auch auf Artikel 13 f. LSV, erforderlich ist, hängt von verschiedenen Faktoren ab, z.B. durchschnittlicher täglicher Verkehr, Fahrzeuge je 24 Stunden, Anteil Lastwagen und ähnliche Fahrzeuge, Empfindlichkeitsstufen in den an die Strasse angrenzenden Zonen usw. Es gibt hier Empfindlichkeitsstufen von I bis IV. Im Übrigen gilt es auch zu berücksichtigen: der Abstand der Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen von der Strasse, Alter des Strassenbelags, Steigung der Strasse, Geschwindigkeit usw. Es gibt hier eine Faustregel: Bei einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von weniger als 2'000 Fahrzeugen muss praktisch nie mit Grenzwertüberschreitungen gerechnet werden. Im Kanton Graubünden handelt es sich

bei den lärmsanierungsbedürftigen Strassen zum überwiegenden Teil um National- und Kantonsstrassen. Gemeindestrassen sind nur in einigen Orten mit Zentrumsfunktion zum Beispiel Chur, Davos, St. Moritz, Pontresina betroffen. In diesem Sinne kann ich Herrn Grossrat Beck beruhigen.

Art. 24, Erschliessung von Bauzonen

Antrag *Kommission und Regierung*

Marginalie: Ausnahmen vom Verbot zur Erschliessung von Bauzonen

Parolini, Kommissionspräsident: Zu Artikel 24 gibt es nur eine redaktionelle Änderung. Anstatt Erschliessung von Bauzonen soll es eben heissen, Ausnahmen bei Erschliessung von Bauzonen.

Angenommen

Art. 25, Baubewilligungen in lärmbelasteten Gebieten

Antrag *Kommission und Regierung*

Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 26; Veranstaltungen mit Schalleinwirkungen und Laserstrahlen

Antrag *Kommission und Regierung*

Gemäss Botschaft

Jäger: Ich selbst bin hörbehindert. Deshalb bin ich besonders empfindlich, wenn es um Lärm und besonders starken Lärm geht.

Wie Sie alle wissen, gibt es vor allem viele junge Leute, die sich ihr Gehör heute so schädigen, dass sie während Jahrzehnten darunter zu leiden haben. Dies hängt zum Teil mit den Walkmans zusammen, die so eingestellt sind, dass es hörschädigend wirkt. Wenn Sie an Autos denken, die an Ihnen vorbei fahren, bei welchen man die Bässe auch auf dem Trottoir oder im ersten Stock, wenn man zum Fenster hinaus schaut, immer noch hört, wissen Sie, wie das auf die Ohren der Insassen dieser Fahrzeuge wirken kann.

Vor allem aber werden in Discos in aller Regel Lautstärken toleriert, die an sich nicht tolerierbar wären. Die Regierung schreibt zu Recht auf Seite 593 der Botschaft, ich zitiere: "bisherige Erfahrungen mit der Schall- und Laserverordnung lassen vermuten, dass vor allem kleinere Gemeinden mit dem Vollzug überfordert sind." Ich möchte als Vertreter einer grossen Gemeinde sagen, es sind nicht nur die kleineren Gemeinden, die überfordert sind. Es geschieht bezüglich der Durchsetzung dieser Schall- und Laserverordnung einfach viel zu wenig. Man toleriert gesundheitsschädigende Lautstärken – man macht nichts. Man verschliesst nicht die Augen, man verschliesst die Ohren.

Absatz 2 von Artikel 26 heisst: die Regierung kann der Fachstelle zur Entlastung der Gemeinden bestimmte Vollzugsaufgaben übertragen. Ich möchte die Regierung ersuchen, und zwar wirklich von Herzen ersuchen, von dieser Kann-Formulierung nicht erst dann Gebrauch zu machen, wenn Reklamationen bis in die Amtsstuben vordringen, sondern dann, wenn die Nichteinhaltung der Vorschriften festgestellt wird. Es ist nicht schwierig festzustellen, dass diese Verordnung nicht eingehalten wird. Es ist dafür zu sorgen, dass diese „Kann-Formulierung“ wirklich nicht eine Kann-Formulierung bleibt.

Regierungsrat Lardi: Es ist tatsächlich eine Plage. Die laute Musik, der Lärm ist sehr schlimm für uns alle.

Ich möchte die Gelegenheit wahrnehmen, um hier einige allgemeine Ausführungen zu machen.

1. Auswirkungen von lauter Musik auf das Gehör.

Das Risiko eines lärmbedingten Hörverlustes hängt nicht davon ab, ob man den Schall als angenehm oder unangenehm empfindet. Entscheidend für das Risiko ist, ausser bei Knallen und Explosionen, nicht nur der höchste Lärmpegel, der auf das Gehör einwirkt, sondern der Durchschallpegel, der Dauerschallpegel gemessen in Dezibel (db).

An Arbeitsplätzen sind Gehörschutzmittel obligatorisch, wenn der Dauerschallpegel 87 db überschreitet. Jede Halbierung der Belastungsdauer erlaubt einen um 3 db höheren Pegel. Laute Musik in Kopfhörern mit 95 db kann den Ohren während 6 Stunden pro Woche zuge-mutet werden.

2. Typische Musikschallpegel

Rockkonzert im Zuhörerbereich 100 db, Diskothek auf der Tanzfläche 95 db, Stereoanlage mit Kopfhörer 95 db, Musik im Orchestergraben, Oper, Operette 90 db.

3. Zweck der Schall- und Laserverordnung

Schutz des Publikums von Konzerten, Openair und in Zellen, Kino- und Diskothekveranstaltungen, bei denen elektroakustisch erzeugter oder verstärkter Schall auf das Publikum einwirkt. Dieses Publikum besteht hauptsächlich aus Jugendlichen.

Es ist unsere Pflicht, die Jugendlichen zu schützen. In diesem Zusammenhang gilt es zu berücksichtigen, dass der zulässige Emissionsgrenzwert für solche Veranstaltungen Openair und in Zellen bei 93 db liegt. Das wird in Artikel 3 der Schall- und Laserverordnung geregelt.

4. Grosse Verantwortung der Gemeinden

Es versteht sich von selbst, dass es sehr wichtig ist, dass das vorwiegend jugendliche Publikum von Rockkonzerten und Discos gegenüber übermässiger Lärmbelastung geschützt wird. Das gilt auch dann, wenn die Jugendlichen gar nicht geschützt werden wollen. Schwerhörigkeit ist für die Betroffenen sehr unangenehm und führt in vielen Fällen zur Isolation. Die Gemeinden tragen somit eine grosse Verantwortung für den korrekten Vollzug der Schall- und Laserverordnung. Absatz 2 dieses Artikels bezweckt nicht unbedingt die Durchsetzung dieser Bestimmungen, sondern dieser Absatz bezweckt ausschliesslich eine Unterstützung der Gemeinden beim Vollzug der Schall- und Laserverordnung, sofern sie diese wünschen. Aber, und nun komme ich zum Aber, falls die Gemeinden die ihnen übertragenen Vollzugsaufgaben nicht wahrnehmen, wird die Regierung nicht davor zurückschrecken, von ihrem Aufsichtsrecht Gebrauch zu machen und notfalls Veranstaltungen zu verbieten, welche die Vorschriften der Schall- und Laserverordnung nicht einhalten. Ich erinnere hier die Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertreter daran, dass es auch Klagen gegen die Gemeinden geben kann, sollte einem Kind das Gehör ruiniert werden.

Es ist sehr wichtig, dass Sie, die Gemeinden, wir alle, gegen diese Plage unserer Zeit gezielt vorgehen.

Angenommen

3. Nichtionisierende Strahlen; Art. 27, Emissionsbegrenzungen bei neuen und geänderten Anlagen; Art. 28, Kon-

trolle, Sanierung; 3. Umweltgefährdende Stoffe; Art. 29, Dünger-, Pflanzen- und Holzschutzmittel; IV. Abfälle; 1. Abfallplanung und Entsorgungspflicht; Art. 30, Kantonale Abfallplanung; Art. 31, Einzugsgebiete, 1. Festlegung; Art. 32, 2. Abgabepflicht; Art. 33, 3. Annahmepflicht

Antrag *Kommission und Regierung*
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 34, Bahntransport

Antrag *Kommissionsmehrheit (Sprecher Parolini) und Regierung*
Gemäss Botschaft

Antrag *Kommmissionsminderheit (Sprecher Cathomas)*
Streichung

Parolini, Sprecher der Kommissionsmehrheit: Bei diesem zentralen Artikel dieses Umweltschutzgesetzes geht es um die Transportarten. Gemäss Meinung der Kommissionsmehrheit und der Regierung sollte der Transport der Siedlungsabfälle über grössere Distanzen mit der Bahn erfolgen, wenn dies wirtschaftlich tragbar ist und die Umwelt dadurch weniger belastet wird als durch andere Transportmittel. Einmal stellt sich die Frage, was grössere Distanzen sind? Diesbezüglich wurde von Seiten der Regierung oder des Departements ausgeführt, dass mit grösseren Distanzen über 50 km gemeint sind.

Dann zur Frage, was wirtschaftlich tragbar ist. Da gibt es folgende Überlegungen, die gemacht und auch in der Kommission ausgeführt wurden. Die wirtschaftliche Tragbarkeit des Ferntransportes von Kehricht mit der Bahn ist auch dann gegeben, wenn dieser unwesentlich teurer zu stehen kommt als der Strassentransport. Dies insbesondere, wenn man den nicht in Franken und Rappen quantifizierbaren Vorteil für die Umwelt, die Strassenanlieger und die anderen Strassenbenützer berücksichtigt. Dies ist natürlich schwierig zu quantifizieren, vor allem für die Strassenanlieger und andere Strassenbenützer.

Gemäss Modellrechnung erhöht ein allfälliger Mehrpreis für den Bahntransport von Fr. 10.– pro Tonne Kehricht die Entsorgungskosten pro Jahr und Person um lediglich Fr. 4.– oder pro Monat umgerechnet um 35 Rappen. Rechnet man dies auf einen 35 Litersack von 5,5 Kilo um, betragen die Mehrkosten für einen Kehrichtsack, der per Bahn transportiert wird, und nicht per Lastwagen, bei weniger als 6 Rappen pro Sack. Diese Zahlen belegen meiner Meinung nach auch, dass sich die allenfalls zusätzlichen Belastungen für die einzelnen Haushalte in einem durchaus zumutbaren Rahmen bewegen.

Wenn Herr Regierungsrat Lardi bereit ist, eine verbindliche diesbezügliche Erklärung abzugeben, dass diese wirtschaftliche Tragbarkeit sich in diesem Rahmen bewegt und nicht mehr als, sagen wir, höchstens 10 Rappen pro 35 Liter-Kehrichtsack beträgt, dann könnte man es meiner Meinung nach akzeptieren, dass man der Bahnvariante auf Grund der wirtschaftlichen Tragbarkeit den Vorzug geben kann.

Zu den ökologischen Vorteilen oder wie es hier formuliert ist: „die Umwelt dadurch weniger belastet wird als durch andere Transportmittel“ gibt es Folgendes zu sagen: Es gibt verschiedene wissenschaftliche Studien, die belegen, dass der Transport von Siedlungsabfällen über grössere Distanzen per Bahn mit ökologischen Vorteilen verbunden ist. Von

Fachleuten wird die Minderbelastung der Umwelt unter Berücksichtigung der Faktoren Luftbelastung, Lärm und Energieverbrauch mit dem Faktor von mindestens 1 zu 5 angegeben. Der Transport des Kehrichts mit der Bahn belastet mit anderen Worten die Umwelt im Vergleich zum Strassentransport 5 Mal weniger. Durch die Ausnützung von Leerfahrten, wie das jetzt zum Teil in der Surselva der Fall ist, wird der Umweltnachteil der Strassentransporte kleiner. Er bleibt aber immer noch beträchtlich.

Oft wird auch die Vereinbarkeit mit den Erfordernissen des Bundesgesetzes über den Binnenmarkt in Frage gestellt, ob es überhaupt machbar ist, dass die öffentliche Hand bei öffentlichen Ausschreibungen bereits sagt, dass die Bahnvariante bevorzugt wird, falls sie wirtschaftlich tragbar ist und die Umwelt weniger belastet als andere Transportmittel. Dazu gibt es auch einige Ausführungen. Es gibt nachvollziehbare Gründe den Leistungsinhalt selber festzulegen, also vom Auftraggeber und im Lichte der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts Graubünden. Kürzlich hat dieses einen Entscheid gefällt, bezüglich Parkuhren. Der Auftraggeber hat da entschieden, dass aus Umweltschutzgründen für die Beschaffung von Parkuhren Solarstromversorgung benötigt wird. Das Verwaltungsgericht hat entschieden, dass dieser Entscheid vom Auftraggeber korrekt sei, dass er diese Einschränkung machen könne. So weit wollen wir da aber nicht gehen. Ich wiederhole zum dritten Mal, es heisst, die Bahn soll zum Zuge kommen, für Distanzen von mehr als 50 km, also für die Ferntransporte, aber eben nur dann, wenn die Transporte wirtschaftlich tragbar sind, also nicht mehr als 10 Rappen teurer pro Kehrichtsack, und die Umwelt dadurch weniger belastet wird.

Ich glaube, wir geben da nicht der Bahn einfach einen grossen Auftrag von allen Abfallbewirtschaftungsverbänden und sagen, die Bahn hat die Transporte des Kehrichts auf sicher, sondern die Bahn muss konkurrenzfähig bleiben, ansonsten kann das, was in Artikel 34 formuliert ist, nicht eingehalten werden.

Meiner Meinung nach ist es vertretbar, wenn der Kanton diese Formulierung so in das Gesetz hinein nimmt. Wir kommen sicher später bei Artikel 47, Transportkostenausgleich, auf diese Thematik zurück. Vorerst belasse ich es bei diesen Ausführungen. Ich hoffe, dass das Plenum der Kommissionsmehrheit und der Regierung folgen kann.

Cathomas: Einleitend noch eine Feststellung. Vielleicht ist dem Vertreter des Mehrheitsantrages ein Fehler unterlaufen, es steht nämlich im Gesetz nicht, der Bahntransport soll, sondern der Bahntransport hat zu erfolgen. Das ist ein wesentlicher Unterschied.

Wenn ich mich zum Artikel 34 Bahntransport äussere, mache ich dies nicht, weil ich mich gegen den Bahntransport wehre und sicher auch nicht, weil ich in irgend einer Art und Weise ein Lobbyist des Lastwagenverbandes bin. Mein Antrag zur Streichung des Artikels 34 ist unter anderem in der Tatsache begründet, dass unser Rat noch im Verlaufe des letzten Jahres sich mit der Thematik der Verwesentlichung und Flexibilisierung der Rechtsordnung und Rechtsanwendung befasst und konsequent viele Gesetze und Verordnungen von Doppelspurigkeiten bereinigt hat. Es darf doch in der Tat nicht so sein, dass wir nun wieder von neuem anfangen, Doppelspurigkeiten aufzubauen.

Der Text von Artikel 34 vom kantonalen Umweltschutzgesetz entspricht wortwörtlich oder fast wortwörtlich dem Artikel 16 der bundesrätlichen technischen Verordnung über Abfälle. Aus diesem und den nachfolgenden Gründen ist die

Übernahme in das kantonale Gesetz in dieser Form problematisch, wenn nicht sogar unzulässig.

Artikel 16 der TVA betrifft die Abfallplanung der Kantone. Die Abfallplanung hat rechtlich nicht die Verbindlichkeit einer Verordnung oder einer Verfügung. Die Abfallplanung hat Richtliniencharakter. Das bedeutet, dass die Grundlagen für diese Planung, dazu gehören die Bestimmungen der TVA, nicht direkt anwendbar sind. Dass der Bund diese Vorgabe bezüglich des Bahntransportes nicht in der Absolutheit verstanden wissen will, wie es nun in der Vorlage auf Gesetzesstufe vorgeschlagen wird, geht auch daraus hervor, dass Artikel 16 Absatz 3 folgende Einleitung hat: Für die Abfallplanung gelten insbesondere folgende Grundsätze und dann werden aufgeführt: die Verwertung, die Behandlung, die Verbrennung usw. Das bedeutet ganz klar, dass der Bahntransport für die Abfallplanung grundsätzlich also nicht absolut in Betracht zu ziehen ist. Insbesondere sagt aber diese Verordnungsbestimmung nichts aus über die Umsetzung der Planung, bei welcher noch weitere Komponenten zu berücksichtigen sind. Dass alle Planungsvorgaben in Artikel 16 der TVA nur grundsätzlichen, relativen Charakter haben, geht auch daraus hervor, dass die Sollvorgabe der Verbrennung in Artikel 16 Absatz 3 für die Umsetzung nicht ausreicht. Das Verbrennungsgebot hat eine eindeutige gesetzliche Grundlage in Artikel 30 des Umweltschutzgesetzes und heisst Abfälle müssen für die Ablagerung so behandelt werden, dass sie Eine vergleichbare gesetzliche Grundlage für eine Vorschrift eines Bahntransportgebotes gibt es hingegen nicht. Es ist sachlich und politisch falsch, in dieser Frage in einem kantonalen Gesetz weiter zu gehen, als dies vom Bund verlangt wird. Dies umso mehr, weil der Bund sich selber bei seinen eigenen Betrieben auch nicht durchwegs an die Bevorzugung des Bahntransportes hält. So werden heute wesentliche Mengen der Transportgüter der Post über die Strasse transportiert, und zwar auch dort, wo die erforderliche Infrastruktur bahnseitig vorhanden wäre.

Die TVA-Verordnung vom 10. Dezember 1990 ist kein Gesetz, sondern eine bundesrätliche Verordnung. Sie hat als Verordnung auch Gültigkeit für unser Kanton.

Beim Abfalltransport ist jedoch zu beachten, dass das eidgenössische Parlament im Jahre 1995 das Bundesrecht über den Binnenmarkt verabschiedet hat. Mit diesem Gesetz wird gewährleistet, dass Personen für die Ausübung ihrer Erwerbstätigkeit auf dem gesamten Gebiet der Schweiz freien und gleichberechtigten Zugang zum Markt haben. Es ist nun offensichtlich, dass die mit Artikel 34 des kantonalen Umweltschutzgesetzes vorgesehene Vorschrift diesem Bundesrecht widerspricht, weil damit ein Teil der Marktteilnehmer, nämlich jene, die nicht den Bahntransport anbieten können, den freien und gleichberechtigten Zugang zum Markt verwehrt wird. Dazu kommt, dass mit dem Ausschalten des Strassentransportes von Gesetzes wegen der Wettbewerb nicht mehr spielt und deshalb auf die Dauer ein Monopol der Bahn entsteht, was erfahrungsgemäss zu erhöhten Preisen und schlussendlich zu erhöhten Kosten führen wird.

Gemäss dem Binnenmarktgesetz gibt es zwar Gründe für die Beschränkung des freien Zuganges zum Markte. Die Begründung gemäss den Ausführungen in der Botschaft auf Seite 598 könnte aber dafür nicht ausreichen. Im konkreten Fall und je nach dem gewählten Logistikkonzept ist es nämlich keinesfalls von vornherein so eindeutig klar, wie in der Botschaft festgehalten, dass nur der Abfalltransport der Bahn mit ökologischen Vorteilen verbunden ist. Der Gemeindeverband Surselva hat für den Abfalltransport durch ein für solche Belange spezialisiertes Beratungsbüro, auf der Basis

der heute vorhandenen wissenschaftlichen Erkenntnisse, die wirtschaftlichen und ökologischen Rahmenbedingungen abklären lassen. Im Schlussbericht sind unter anderem folgende interessante Aussagen festgehalten, ich zitiere: "Der ökologische Vorteil des Bahntransportes beruht auf dem eingesetzten Strommix. In Anbetracht des künftigen liberalisierten Strommarktes ist jedoch keine Gewähr gegeben, dass der eingesetzte Strommix immer den ökologischen Erfordernissen genügt. Ich denke hier an Strom aus geothermischen Kraftwerken, die wir nicht beeinflussen können. Weiter wird gefolgert, der Strassentransport verfügt über weitere Optimierungspotenziale, in dem für die Kehrtrichtransporte ohnehin anfallende Leerfahrten genutzt werden können. Können sämtliche nicht paarige Transporte durch die Ausnützung von Leerfahrten erfolgen, schwindet der Umweltvorteil der Bahn, so dass in einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtungsweise Bahn- und Strassentransporte annähernd gleichwertig zu betrachten sind." Ende des Zitates.

Diese Feststellungen zeigen auf, dass Artikel 34 des kantonalen Umweltschutzgesetzes in der vorgeschlagenen Fassung falsch und nicht akzeptierbar ist. Zudem widerspricht Artikel 34 in der vorgeschlagenen Form auch dem kantonalen Submissionsgesetz vom 7. Juni 1998. Laut Artikel 1 ist das Submissionsgesetz anwendbar auf die Vergabe von Bau-, Liefer- und Dienstleistungsaufträge und es werden aufgezählt: des Kantons, der Gemeinden, anderer Körperschaften des öffentlichen Rechtes und anderer Träger kantonalen und kommunaler Aufgaben. Nach dem die Abfallbewirtschaftungsverbände in der Regel über keine eigenständige Submissionsregelung im Sinne des Bundesgesetzes über den Binnenmarkt verfügen, gelangt das kantonale Submissionsgesetz zur Anwendung. Dass dies auch im Falle des Abfalltransportes Gültigkeit hat, wurde erst vor einem knappen Jahr durch das kantonale Verwaltungsgericht und das Bundesgericht dem GVS bestätigt.

Auf Grund dieser Tatsachen halte ich fest, dass Artikel 34 in der vorgeschlagenen Form:

1. im Widerspruch zu den Regelungen in der geltenden eidgenössischen und kantonalen Gesetzgebung steht;
2. im Widerspruch zu der heutigen Verkehrspolitik steht, wonach zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern Wettbewerb herrschen soll und die Privilegierungen ausserhalb der abzugeltenden Leistungsaufträge unzulässig sind;
3. im Widerspruch zum Grundsatz der Transparenz der Finanzströme steht und dadurch eine versteckte Subventionierung der Bahn erfolgt und damit eine unzulässige Wettbewerbsverzerrung;
4. zu erhöhten Kosten und Preisen führt, weil durch das Ausschalten des Strassentransportes von Gesetzes wegen der Wettbewerb nicht mehr spielt und auf die Dauer ein Monopol der Bahn entsteht;
5. schlussendlich die Übernahme des Artikels 16 der eidgenössischen Verordnung im Widerspruch zu den Zielen der VFRR-Bestimmungen steht und weil es zudem sinnlos und übertrieben ist, eine eidgenössische Verordnung auf kantonaler Gesetzesstufe zu verankern.

Aus all diesen Gründen beantrage und bitte ich Sie, den Artikel 34 ganzheitlich zu streichen.

Looser: Für mich wäre die Streichung dieses Artikels ein Rückschritt ins Zeitalter der Postkutschen. Ich könnte mich für die Streichung dieses Artikels höchstens dann erwärmen, wenn die Siedlungsabfälle aus dem Bündner Oberland auch mit Pferd und Wagen nach Niederurnen geführt würden.

In den letzten Jahren gab es diverse zukunftsweisende Abstimmungen in der Schweiz, wo es um die Förderung des öffentlichen Verkehrs ging. Jedes Mal war der Souverän für die Förderung der Bahn – auch unter Kostenfolge für uns alle.

Heute beklagen wir uns über den Stellenabbau in den Randregionen, über immer mehr Verkehr auf unseren Strassen und gleichzeitig verlangt hier eine Kommissionsmehrheit, dass der Transport von Siedlungsabfällen nicht zwingend per Bahn erfolgen muss. Sie nehmen gleichzeitig in Kauf, dass wir im Churer Rheintal noch mehr Abgase und Lärm ertragen müssen. Dies ist keine Solidarität mit uns. Aber auch für unseren Tourismuskanton ist es keine gute Werbung, wenn unsere Feriengäste immer mehr hinter LKW's herkriechen müssen. Abfälle sind prädestiniert, um mit der Bahn transportiert zu werden. Es wäre doch völlig unsinnig, Milliarden in den öffentlichen Verkehr zu investieren, um damit die Güter auf die Bahn verlagern zu können und wir in Graubünden als Tourismuskanton gingen genau den umgekehrten Weg. Wir würden hier ein falsches Zeichen setzen. Daher muss dieser Antrag aus politischen, ökologischen aber auch wirtschaftlichen Gründen unbedingt abgelehnt werden.

Caviezel: Zuerst zu Herr Grossrat Looser. Wie mir bekannt ist, bieten die privaten Transportunternehmungen der Surselva innerhalb der Surselva mehr Stellen an, als die Rhätische Bahn. Um ein Dauermonopol der Bahn nicht zu gewähren, ist es richtig, anderen Transportunternehmungen den freien und gleichberechtigten Zugang zum Markt zu ermöglichen. Das ist unsere Aufgabe. Das schreibt auch das Bundesrecht vor. Ausserdem bieten diese privaten Transportunternehmungen auch Stellen an. Das habe ich schon erwähnt. Auf einer Seite müssten wir gemäss Botschaft die Bahn unterstützen und fördern, auf der anderen Seite beabsichtigt diese aber, immer mehr Bahnhöfe zu schliessen. Darum unterstütze ich die Minderheit.

Zegg: Mir scheint Artikel 34 ebenfalls etwas fragwürdig zu sein. Es hat zu viele Unklarheiten, die wir nur mit Hochschulen abklären könnten. Ich unterstütze deshalb den Antrag von Grossrat Cathomas, den Antrag der Minderheit.

Zum einen bin ich der Auffassung, dass die Transporte laut neuer Submissionsverordnung öffentlich ausgeschrieben werden müssen. Jedenfalls müssen in unserem Interesse mehrere Anbieter vorhanden sein. Wenn wir aber im Gesetz gemäss Botschaft stipulieren, die Transporte haben mit der Bahn zu erfolgen, dann kann in unserem Kanton nur einer anbieten und das ist die RhB. Wenn wir hingegen gemäss Antrag Cathomas bzw. dem Antrag der Minderheit, Artikel 34 streichen, werden diese Aufträge ganz normal ausgeschrieben. Es werden mehrere Anbieter offerieren, darunter sicher auch die Bahn. Jener Anbieter mit dem besten Konzept und mit dem konkurrenzfähigsten Preis wird den Auftrag erhalten. Und das wollen wir ja alle.

Es kommt hinzu, dass wir viele kleine Transportunternehmen in den Regionen haben, welche einige hundert Arbeitsplätze – wenn nicht Tausende – in den Regionen draussen sicherstellen. Mit der Formulierung in der Botschaft würden diese kaum noch offerieren, wenn die Bahn zum Vornherein bevorzugt wird. Damit würden ihnen Aufträge entgehen und die Arbeitsplätze in den Regionen wären gefährdet und würden allenfalls sogar abgebaut. Das müssen wir verhindern, indem wir diesen Kleinunternehmen eine reelle Chance bieten, solche Transportaufträge zu erhalten.

Letzten Endes wird es wahrscheinlich immer so sein, dass es zu einem kombinierten Transport kommt, wie das ja heute bereits der Fall ist – mit Arbeitsplätzen in der Region und mit Aufträgen an die Bahn. Dem können wir sicher alle zustimmen.

Ich möchte die Bahn auch dabei haben, aber als Mitbewerber, der wettbewerbsfähig ist und nicht als Staatsbetrieb, der seine Aufträge per Gesetz erhält und sich daher gar keine Mühe mehr geben muss.

Ich bitte Sie daher, den Antrag der Kommissionsminderheit zu unterstützen.

Christ: Ich möchte mich für die Beibehaltung dieses Artikels einsetzen. Gemäss der Studie Abfallplanung Graubünden wird von den Kehrichtverbrennungsanlagebetreibern der Bahntransport für die Abfallanlieferung verlangt. Wie bereits erwähnt, ist die Umweltbelastung rund 5 Mal geringer als beim Strassentransport. Würde man zu Luft, Lärm und Energie noch das Treibhauspotenzial bei den Vergleichsbetrachtungen mit berücksichtigen, würde der Unterschied noch deutlicher ausfallen. Eine vom Büro INFRAS durchgeführte Studie kommt nämlich zum Schluss, dass das Treibhauspotenzial der Lastwagen im Güterverkehr rund 12 Mal grösser ist, als bei der Bahn.

Bei der Feinerschliessung der Gebiete können die Lastwagen eingesetzt werden. Das ist für mich unbestritten und das ist ja auch so vorgesehen für Distanzen bis zu 50 km. Über längere Strecken hingegen muss der Transport mit der Bahn erfolgen. Diese Lösung ist auf Grund der heutigen Preissituation konkurrenzfähig und mit Bestimmtheit umweltfreundlicher und auch nachhaltiger als der Strassentransport. Wenn wir den viel zitierten Begriff der Nachhaltigkeit wirklich ernst nehmen, gilt der Bahntransport zumindest als Standard.

Es wird auch schwierig werden, wenn wir unter anderem im Zusammenhang mit der Planung Olympischer Winterspiele immer wieder Bekenntnisse zur Nachhaltigkeit abgeben und von derselben bei einem konkreten Beispiel bereits nichts mehr wissen wollen. Deshalb bitte ich Euch, den Vorschlag der Regierung und der Kommissionsmehrheit zu unterstützen, bzw. beim Transport von Siedlungsabfällen über grössere Distanzen die Bahn weiterhin zu bevorzugen.

Stiffler: Ich bekenne mich zur Kommissionsminderheit. Ich wünsche mir Gleichbehandlung von Bahn und Lastwagen. Es kann doch nicht sein, dass im Umweltschutzgesetz steht: hat mit der Bahn zu erfolgen. Wo bleibt denn da der viel gerühmte Wettbewerb. Die Bahn ist sicher so stark, dass sie im Wettbewerb mitmachen kann. Aber unsere Steuerzahler sind eben auch Lastwagenbesitzer. Ich denke, die haben auch ein Recht zu offerieren. Darum möchte ich Sie bitten, die Kommissionsminderheit zu unterstützen.

Thöny: Weshalb soll der Kehricht über grössere Distanzen per Bahn transportiert werden? Gemäss Artikel 34 des Entwurfs hat der Ferntransport ab Umladestation bis Abfallverbrennungsanlage der Siedlungsabfälle über grössere Distanzen mit der Bahn zu erfolgen, wenn dies wirtschaftlich tragbar ist und die Umwelt dadurch weniger belastet wird als durch andere Transportmittel. Diese Bestimmung lehnt sich an Artikel 16 der technischen Verordnung über Abfälle an, wonach für die kantonale Abfallplanung unter anderem der Grundsatz gilt, dass der Transport der Abfälle mit der Bahn erfolgen soll, wenn dies wirtschaftlich tragbar ist und die Umwelt dadurch weniger belastet wird als durch andere Transportmittel.

Die wichtigsten Gründe für die Aufnahme dieser Forderung ins kantonale Umweltschutzgesetz sind die verschiedenen Volksbefragungen. Die Bündner Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben sich darin direkt oder indirekt immer dafür ausgesprochen, dass Güter wenn immer möglich mit der Bahn transportiert werden sollen – Alpeninitiative, LSV-Abgabe, NEAT, Bahn2000, bilaterale Verträge usw.

Die Eignung von Abfällen für den Bahntransport ist offenkundig, einfacher Verlad, nicht verderbliche Ware, gute Lagerungsmöglichkeit, Transportzeit spielt untergeordnete Rolle, ökologische Vorteile des Bahntransportes gegenüber anderen Transportmitteln und Vorbildfunktion öffentlich rechtlicher Körperschaften bei der Wahl des Transportmittels. Auch etliche private Unternehmen sind dazu übergegangen, ihre Güter mit der Bahn zu transportieren.

Erhaltung von Arbeitsplätzen in peripheren Regionen? Kriterium für den Bahntransport ist der Transport über grössere Distanzen, ab zirka 50 km. Modellrechnungen belegen, dass auf Grund der heutigen Preissituation der Bahntransport gegenüber dem Strassentransport auf längere Distanzen durchaus konkurrenzfähig ist. Die wirtschaftliche Tragbarkeit des Ferntransportes des Kehrichts mit der Bahn ist auch dann gegeben, wenn dieser unwesentlich teurer zu stehen kommt als der Strassentransport. Dies besonders, wenn man die nicht in Franken und Rappen quantifizierbaren Vorteile für die Umwelt und die Strassen mit berücksichtigt.

Artikel 34 muss aber nicht die Lösung für alle Zeiten sein, sondern für die nahe Zukunft. Denn dieser Artikel ist auf den Kehrichtexport ab zirka 50 km und mehr zugeschnitten. Nehmen wir zur Kenntnis, dass es grosse Gebiete in unserem Kanton gibt, die ihre Hausaufgaben unter grossen finanziellen Opfern schon längst gemacht haben, die darum vom jetzt vorgesehenen Transportkostenausgleich fast nichts, bis gar nichts profitieren können.

Es muss doch das Ziel sein, unseren Abfall, mit wenigen Ausnahmen, zentral in einer Anlage zu entsorgen. Zu dieser Aussage einige Gründe. Das wäre die wirtschaftlich günstige Lösung für alle Regionen. Sie ist ökologisch sicher sinnvoll und schafft Arbeitsplätze im Kanton – um nur einige zu nennen. Dazu bedarf es aber der Hilfe von Kanton und Behörden. Dazu braucht es aber auch den Willen der Verbandsvorstände mit ihren Mitgliedern. Diese Aufgabe ist unverzüglich an die Hand zu nehmen und weiter zu verfolgen.

Wenn dies von uns allen erkannt wird, bin ich sicher, dass wir im Kanton in einigen Jahren eine gute Lösung haben werden, die uns alle befriedigt, die wirtschaftlich günstig und ökologisch sinnvoll ist. Ich bin für die Beibehaltung von Artikel 34.

Biancotti: Ich bekenne mich zur Minderheit. Ich glaube es gibt wenige in diesem Saale, die sagen können, sie hätten Kopf und Kragen für die Bahn riskiert. Ich bin einer davon. Ich bin auch stolz darauf. Der Herr Regierungsrat kann das sicher bestätigen, wir hatten im Abfallverband Oberengadin schwierige Fragen zu lösen, als wir den Auftrag der Bahn vergeben haben. Trotzdem bin ich der Meinung, wir haben richtig entschieden, das der Bahn zu vergeben. Es könnte uns eigentlich gleich sein, ob dieser Artikel jetzt hier stehen bleibt oder nicht, denn uns betrifft er ja nicht. Trotzdem bin ich dafür, dass dieser Artikel gestrichen wird.

Wir müssen dazu kommen, klare transparente Gesetze zu schaffen. Ein Artikel, der die Bahn fördern will, muss in einem andern Gesetz verankert sein, als irgendwo im Umweltschutzgesetz mit einer verklausulierten Formulierung, die etwas weiter geht als die technische Verordnung über Ab-

fälle des Bundes. Deshalb bin ich dagegen, dass wir solche Artikel hier aufnehmen. Ich glaube, wir stehen zu unserer Bahn, aber unsere Bahn muss sich dem Wettbewerb stellen. Unsere Bahn hat andere Möglichkeiten sich auszuzeichnen als über derartige verkappte staatliche Monopolfestlegungen.

Walther: Ich bin froh um das Votum von Herrn Biancotti. Er hat klar gemacht, dass es keine Engadiner Angelegenheit ist. Wir haben diese Probleme soweit gelöst.

Herr Cathomas hat an und für sich Recht. Wir brauchen diesen Artikel nicht. Die TVA sagt ja schon, was wir zu tun haben. Sie macht die nötigen Vorschläge, sie legt fest, dass nach Möglichkeit die Bahn zu berücksichtigen ist. Die Diskussion hat klar gezeigt, dass wir keine Privilegien schaffen wollen. Wir wollen keine Bevorzugungen, sondern wir wollen in jeder Beziehung gleich lange Spiesse. Das muss auch hier Gültigkeit behalten, meine ich.

Wenn wir sagen, dass es wirtschaftlich tragbar sein muss, dann geht das meines Erachtens zu weit, denn es muss einfach wirtschaftlich sein, das muss ausreichen. Die Wirtschaftlichkeit muss gewährleistet sein, wo es um den Steuerzahler geht, denn er bezahlt ja die Zeche, nicht der Kanton. Es gilt das Verursacherprinzip und das ist auch richtig. Aber dann hat der Steuerzahler, der Verursacher, auch das Recht, dass wirtschaftlich verfahren wird. Aus diesem Grund möchte ich den Kompromissvorschlag bringen, dass wir den Artikel 34 zwar drin lassen, aber so formuliert wie ihn der Bund auch sieht. Und das würde dann so lauten: Der Transport der Siedlungsabfälle über grössere Distanzen soll mit der Bahn erfolgen, wenn dies wirtschaftlich ist und die Umwelt dadurch weniger belastet wird, als durch andere Transportmittel. Ich bitte Sie, diesem Antrag zuzustimmen.

Antrag *Walther*

Der Transport der Siedlungsabfälle über grössere Distanzen soll mit der Bahn erfolgen, wenn dies wirtschaftlich ist und die Umwelt dadurch weniger belastet wird als durch andere Transportmittel.

Geisseler: Ich ging davon aus, dass die Meinungen langsam gemacht seien. Nun kommt allerdings ein neuer Fakt von Grossrat Walther dazu. Trotzdem möchte ich mich kurz halten.

Ich bin ebenfalls für die Streichung von Artikel 34. Ich bin der Meinung, dass wir keine einseitige Bevorzugung eines Transportmittels im Gesetz festschreiben dürfen. Andererseits bin ich auch der Meinung, dass hier der Kanton Grundlagen, neue Anreizmodelle, schaffen kann, damit innovative Lösungen auf der Strasse, auf der Bahn oder eben in Kombination geschaffen werden können. Anreizsysteme, nicht solche, die wir bereits kennen und die falsch sind wie im Bereich der Arbeitslosenkasse oder im Gesundheitswesen, die den Wettbewerb zwischen Bahn und Strasse aufrecht erhalten und fördern.

Trepp: Es ist bekannt, dass der Bahntransport bezüglich den Faktoren Luftbelastung, Lärm und Energieverbrauch die Umwelt 5 Mal weniger belastet. Eigentlich müssten wir diese Kosten auch einberechnen. Nun es scheint hier, dass eine Minderheit etwas Angst vor der Konkurrenzfähigkeit der Bahn hat. Da sie ja sogar auch ohne diese Berechnungen konkurrenzfähig ist.

Nach der Luftreinhalteverordnung unseres Kantons besteht vor allem im Bündner Rheintal grosser Handlungsbedarf. Dabei ist es wichtig zu wissen, dass es immer verschiedene

Massnahmen braucht, um die angestrebte Wirkung zu erreichen. Eines dieser Mittel ist sicher der Bahntransport. Seit Jahren prüfen verschiedene Abfallverbände den Bahntransport. Bisher sind trotz Absichtserklärungen und Versprechungen, die mit der Bahn transportierten Abfallmengen stetig gesunken und die auf der Strasse transportierten Mengen sowohl mengenmässig als auch prozentual stetig angestiegen. Speziell als Tourismuskanton können wir uns nicht nur mit Absichtserklärungen begnügen. Wir sind gefordert, mindestens diese wenigen Massnahmen zur Verbesserung unserer Luft umzusetzen, die leicht zu realisieren sind. Gerade die neuen Rekordtemperaturen dieses Winters zeigen, dass die vom Mensch gemachte Klimaerwärmung auch bei uns Realität ist und manchen Skistationen in mittleren Höhenlagen ein vorzeitiges Ende der Skisaison droht. Ich bitte Sie, der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Berther: In der Botschaft wird ausdrücklich Bezug genommen auf Artikel 16 der technischen Verordnung über Abfälle. Im vorgeschlagenen Artikel 34 hingegen wird im Unterschied zur Bundesregelung in imperativer Form die Pflicht mit der Bahn zu transportieren festgelegt. Meines Erachtens stellt sich hier die Frage, ob es sachlich richtig ist, in dieser Angelegenheit weiter zu gehen als dies der Bund tut, und zwar nicht nur auf Verordnungsstufe, sondern in einem kantonalen Gesetz. Damit wird die Autonomie von Verbänden und Gemeinden eingeschränkt. Bei Änderungsbedarf der vorgeschlagenen Gesetzesbestimmung muss ein Gesetz im formellen Sinne geändert werden.

Und nicht zuletzt hat Herr Kollege Walther zu Recht darauf hingewiesen, dass damit der Wettbewerb unter den verschiedenen Transportmitteln und damit die Chancengleichheit eingeschränkt wird. Ob es sich bei der Formulierung um einen redaktionellen Schreibfehler handelt oder nicht weiss ich nicht. Meines Erachtens ist die Formulierung zu absolut. Die Umweltanliegen werden genügend berücksichtigt, wenn die Formulierung im Sinne des Kompromissvorschlages von Herr Kollege Walther angenommen wird. Ich unterstütze den Kompromissvorschlag von Herr Kollege Walther.

Claus: Ich glaube, wir müssen uns hier wirklich gut überlegen, was wir tun. Wir subventionieren die Bahn bereits zwei mal, wenn wir diesen Artikel annehmen. Darum bin ich sehr stark für die Kommissionsminderheit hier. Wenn wir unsere RhB-Rechnung anschauen, das ist das nächste Ratsgeschäft, dann wissen Sie, wie viel Geld wir direkt investieren in die RhB. Das tun wir zu Recht, ich stehe da voll dahinter. Nicht mehr dahinter stehen kann ich, wenn wir nochmals eine indirekte Subventionierung vornehmen und auch noch den Transportweg vorschreiben wollen, den der Abfall zu gehen hat. Ich glaube, das dürfen wir nicht.

Am Rande erwähnt sein muss, dass die teilweise eingesetzten Fahrzeuge von einem Industriezweig in der Schweiz produziert werden. Das heisst, diese Fahrzeuge werden teilweise in der Schweiz hergestellt. Das trifft nicht zu für die Motoren und die Chassis, aber es trifft zu für die Aufbauten. Das ist eines der wenigen Gewerbe, das übrigens auch ein Hinweis an die linke Ratsseite, welche einen Gesamtarbeitsvertrag kennt und eine sehr starke Sozialpartnerschaft pflegt. Und genau diesem Gewerbe wollen wir hier noch einmal indirekt schaden.

Zindel: Die allergrösste Subvention, die wir vornehmen, besteht darin, den motorisierten Verkehr einfach so fahren zu lassen und zum Nulltarif die Atmosphäre mit CO²-Ausstoss

zu belasten. So lange zwischen den Verkehrssystemen ungleich lange Spiesse bestehen, finde ich es vor allem im Zusammenhang mit einer Umweltschutzgesetzgebung nichts als folgerichtig, ordnungspolitisch vorzuschreiben, wie dieser Transport zu geschehen hat. Darum bin ich sehr dafür, diesen Artikel stehen zu lassen.

Regierungsrat Lardi: Bitte bemühen wir nicht bei jedem Artikel die VFRR-Gesetzgebung. Es ist wenig zielführend, wenn wir unsere Begründungen immer nach diesem Wunsch nach Kürzung diskutieren.

Es geht hier einfach darum, wollen wir ein Zeichen setzen, wollen wir etwas machen für unsere Bahn, ja oder nein? Die Frage nach der Subventionierung ist relativ schnell beantwortet. Jawohl, wir subventionieren die RhB. Aber schauen Sie bei anderer Gelegenheit einmal auf die Strassenrechnung, dann sehen Sie auch, dass wir die dezentrale Besiedlung fördern – was auch durchaus richtig ist. Wir bauen sehr viele Strassen und die Lastwagenhalter bezahlen diese Zeche nicht. Eine Lastwagenachse von 10 Tonnen bedeutet zwischen 10'000 und 15'000 Personenwagen. Damit ist klar, dass auch die Lastwagen ihre Rechnung nicht voll bezahlen. Ich habe nichts gegen das Lastwagengewerbe, aber es geht doch um etwas anderes, es geht darum, dass wir auch hier Zeichen setzen müssen.

Ich verstehe auch die Argumentation nicht ganz, wenn es heisst, es ist alles schon vorgeschrieben in Artikel 16 der TVA und deshalb müsse man im Sinne des VFRR hier also nichts regeln. Damit wehrt man sich gegen die Regelung, den Transport der Siedlungsabfälle per Bahn durchzuführen. Lesen wir einmal in Artikel 34 nach, es heisst hier: Der Transport der Siedlungsabfälle über grössere Distanzen, also nicht überhaupt, hat mit der Bahn zu erfolgen, wenn dies wirtschaftlich tragbar ist – und dann kumulativ – und die Umwelt dadurch weniger belastet wird als durch andere Transportmittel. Es sind sehr viele Bremsen in diesen Artikel eingebaut. Deshalb kann man ihn durchaus so stehen lassen. Für mich sehr wesentlich ist folgende Feststellung: Diese Regelung verstösst in keiner Weise gegen eidgenössisches oder kantonales Recht, weder gegen Submissionsrecht noch gegen übriges kantonales oder eidgenössisches Recht.

Zum Vorwurf der beinahe wörtlichen Übernahme von Artikel 16 Absatz 3 litera c TVA: Bei Artikel 16 Absatz 3 litera c TVA handelt es sich unbestrittenermassen um einen Grundsatz in der Abfallplanung. Somit fehlt im Bundesrecht eine klare gesetzliche Grundlage für den Bahntransport. Eine solche soll mit Artikel 34 KUSG im kantonalen Recht für Transporte über grössere Distanzen geschaffen werden. Damit zeigt der Kanton, dass es ihm mit dem Schutz der Umwelt und in einem bestimmten Rahmen mit der Förderung der Bahn ernst ist.

Artikel 34 enthält allerdings keine absolute Verpflichtung, Siedlungsabfälle über grössere Distanzen per Bahn zu transportieren, sondern nur wenn dies wirtschaftlich tragbar ist und die Umwelt dadurch weniger belastet wird als durch andere Transportmittel.

Allgemeine Argumente für den Bahntransport möchte ich hier auch noch anfügen. Auf Grund verschiedener Untersuchungen, die sind auch zitiert worden, ist es klar, dass Bahntransporte heute weniger Umweltbelastungen verursachen als Strassentransporte. Die RhB hat für ihre Leistungen im Güterverkehr den Umweltpreis TCS2000 gewonnen. Die Regierung ist der Ansicht, dass der ganze Kanton ein vitales Interesse an der Erhaltung der RhB hat.

Gemäss Artikel 84 Absatz 2 der Bundesverfassung erfolgt der alpenquerende Gütertransportverkehr auf der Schiene. Mit diesem klaren politischen Bekenntnis bringt der schweizerische Souverän unmissverständlich zum Ausdruck, dass Güter aller Art, und damit offenkundig auch Abfälle, mit der Bahn transportiert werden müssen. Angesichts der bestehenden und zunehmenden Belastung zahlreicher Dörfer durch Lastwagentransporte mit Gefahren für Fussgänger und Velos, Lärm, Luftbelastung, Erschütterung, sollen Güter, die sich wie Kehrriech, leicht per Bahn transportieren lassen, auch per Bahn transportiert werden.

Es ist bereits zitiert worden, dass verschiedene Firmen, u.a. der Grossverteiler COOP mit dem Argument Umwelt ihre Güter auf der RhB transportieren. Warum nicht auch die Verbände? Wenn man irgendwo zum Schluss kommt, dass der Transport per Lastwagen billiger sein sollte oder gar besser oder wirtschaftlich tragbarer, leiden die anderen Dörfer darunter. Zum Beispiel im Rheintal werden dann alle Dörfer, die ganze Landschaft, leiden, weil irgendwo anders im Kanton beschlossen worden ist, dass es besser ist mit dem Lastwagen zu transportieren. Wollen Sie das, wollen Sie das delegieren? Ich meine nein, wir müssen diesen Artikel 34 im Gesetz lassen.

Die Kriterien für den Bahntransport gemäss Artikel, 34:

1. Grössere Distanzen
Ab zirka 50 km können als grössere Distanzen betrachtet werden.
2. Die wirtschaftliche Tragbarkeit
Die Rechnung ist mehrfach gemacht worden. Es geht hier um 35 Rappen pro Monat. Die Mehrkosten eines Kehrriechsackes nach den Berechnungen, die wir gemacht haben, betragen 6 Rappen pro Sack. Diese Zahlen belegen, dass sich die allenfalls zusätzlichen Belastungen für die einzelnen Haushalte in einem durchaus zumutbaren Rahmen bewegen. Dies selbst wenn die Bahn Fr. 10.– pro Tonne mehr verlangen würde, was auch noch nicht feststeht.
3. Die ökologischen Vorteile
Wissenschaftliche Studien belegen, dass der Transport von Siedlungsabfällen über grössere Distanzen per Bahn mit ökologischen Vorteilen verbunden ist. Die Minderbelastung der Umwelt ist offensichtlich. Durch die Ausnutzung von Leerfahrten wird der Umweltnachteil der Strassentransporte zwar kleiner, bleibt aber immer noch beträchtlich.
4. Vereinbarkeit mit dem Bundesgesetz
Ist die Vereinbarkeit mit den Erfordernissen des Bundesgesetzes über den Binnenmarkt gegeben. Ja. Eindeutig und unmissverständlich, Ja. Bei öffentlichen Ausschreibungen ist es grundsätzlich dem Auftraggeber überlassen, auf Grund von sachlich nachvollziehbaren Gründen, den Leistungsinhalt selber festzulegen. Im Lichte der Rechtsprechung unserer Gerichte aber auch des Bundesgerichtes ist es klar, dass sich das zuständige Gemeinwesen unter Berufung auf Artikel 16 Absatz 3 litera e der technischen Verordnung über Abfälle und Artikel 34 KUSG bereits im Voraus entschliessen würde, seine Abfälle per Bahn und nicht mit Lastwagen zur Kehrriechverbrennungsanlage zu transportieren. Zusammenfassend kann somit festgehalten werden, dass die in Artikel 34 getroffene Regelung, wonach der Transport der Siedlungsabfälle über grössere Distanzen mit der Bahn zu erfolgen hat, wenn dies wirtschaftlich tragbar ist und die Umwelt dadurch weniger belastet wird als durch andere

Transportmittel, in keiner Weise gegen eidgenössisches oder kantonales Submissionsrecht verstösst.

Im Übrigen darf ich daran erinnern, dass diese Transporte wohl nicht alle Bahnhöfe retten können. Aber ich mag mich noch sehr gut erinnern, wie laut hier diskutiert worden ist, als die Rhätische Bahn zwei Angestellte von Scuol nach Zernez versetzen musste. Damals haben alle interveniert, das gehe doch nicht. Hier haben wir nun die Möglichkeit, unserer Bahn eine Möglichkeit zu geben, uns besser zu dienen. Wenn wir das wollen, müssen wir diesen Artikel 34 ins Gesetz aufnehmen.

Von mir wird eine Erklärung verlangt, welche Mehrkosten der Bahn gegenüber dem Strassentransport noch als wirtschaftlich tragbar angesehen werden können. Es kommt natürlich immer auf die Umstände des Einzelfalles an. Gemäss den mehrfach zitierten Modellrechnungen verursachen allfällige Mehrkosten von Fr. 10.– pro Tonne für den Bahntransport gegenüber dem Strassentransport zusätzliche Entsorgungskosten pro Person und Jahr von ca. Fr. 4.– bzw. von ca. 35 Rappen pro Monat. Pro Kehrriechsack erhöhen sich damit die Kosten um rund 6 Rappen. Mehrkosten in dieser Grössenordnung werden von der Regierung als tragbar und zumutbar erachtet, soweit die Erklärung.

Walther: Ich glaube, wir müssen schon unterscheiden, trotz den Ausführungen von Regierungsrat Lardi. Wir haben es hier mit einem Umweltschutzgesetz zu tun und nicht mit einer Verkehrslenkungsvorlage. Aus diesem Grunde meine ich, dass ich mit meinem Vorschlag durchaus richtig liege, denn die Anliegen des Umweltschutzes bleiben wörtlich erhalten. Ich habe nur das "hat" durch "soll" ersetzt und das „tragbare“ gestrichen, dass es einfach wirtschaftlich sein muss, was berechtigt ist. Der Umweltschutz bleibt erhalten, damit ist die Bahn immer noch im Vorteil. Ich empfehle Ihnen, meinem Vorschlag zuzustimmen.

Cathomas, Sprecher der Kommissionsminderheit: Zu den Ausführungen betreffend Streichung des Artikels 34 möchte ich Folgendes sagen:

Einerseits ist es natürlich nicht ganz so, wie es Herr Regierungsrat Lardi ausgeführt hat, dass man wählen kann zwischen Lastwagen und Bahn. Es ist bei weitem nicht so. Die Vorgaben, die im Gesetz gegeben sind, ich meine in der technischen Verordnung laufen ganz klar wirtschaftlich und ökologisch. Das sind zwei grundsätzliche Voraussetzungen, die erfüllt werden müssen. So einfach geht es also nicht.

Es ist schon ein Unterschied, wenn wir das übergeordnete Recht, ich denke hier an die technische Verordnung für Abfälle, in der es heisst *soll*, ändern und wir das *soll* jetzt im Gesetz in *hat zu* abändern. Es ist ein Unterschied, ob es heisst der Transport *soll* per Bahn oder der Transport *hat* per Bahn *zu* erfolgen. Der imperative Sinn ist natürlich schon ausschlaggebend in dieser Frage.

Ich frage mich und habe es schon ausgeführt, warum müssen wir weiter gehen, als das Bundesrecht es verlangt? Durch die Kriterien Wirtschaftlichkeit, Ökologie sind doch grundsätzliche Kriterien gegeben, die das ganze Verfahren der Wahl zwischen Bahnen und Lastwagen genau definieren und keine ungefähre oder gut gemeinte Schlüsse zulassen. Ich bin aber sicher, dass eine einzige Offerte, wenn das die Bahn ist, einfach mit der Zeit teurer wird. Die Bahn wäre ja dumm, wenn sie das nicht machen würde und wenn sie es macht wäre es eine Quersubventionierung, die nicht zulässig ist.

Im Übrigen ist es nicht so, wie es Kollege Looser gesagt hat. Ich glaube kaum, dass eine Zunahme des Verkehrs durch den

Lastwagentransport entstehen würde. Denn es ist doch so, dass nur Leerfahrten genutzt würden. Ich glaube kaum, dass ein Transporteur mit Abfall nach Niederurnen fährt und leer zurückfährt. Er musste das ja vorgängig offerieren.

Als Beispiel: Wir sehen jetzt gut, wie es funktioniert. Wir hatten während dem Winter überhaupt keinen einzigen Abfalltransport nach Niederurnen mit Lastwagen. Alles ist per Bahn gegangen, weil durch die sehr krassen und niedrigen Transportpreise der Lastwagentransporteur gar keine Möglichkeiten mehr hat, so etwas durchzuführen. Er muss die günstigste Lösung suchen. Diese ist nur dann möglich, wenn er sowieso leer fährt. Da haben wir keine Möglichkeit das zu verhindern, denn die private Wirtschaft fährt so oder so – mit oder ohne Artikel 34 – wenn es günstiger ist, wird sie den Transport mit einem Lastwagen ausführen lassen und sonst mit der Bahn.

Es ist schon erwähnt worden, das Lastwagentransport ist ein Teil unseres Gewerbes. Wir können nicht hier Stellen abbauen, um am andern Ort eine Stelle zu schaffen.

Zudem ist es doch so, dass der Gemeindeverband nicht gegen die Bahn vor Gericht gehen musste, sondern wegen den Lastwagentransporteurs. Wir mussten uns wehren, dass der Entscheid, den wir gefällt hatten bei der Vergabe 50 Prozent Bahn, 50 Prozent Lastwagen vor Gericht stichhaltig war. Er war stichhaltig, ich zitiere aus dem Entscheid, den Erwägungen des Verwaltungsgerichts des Kantons Graubünden: "Dem vorliegenden Anfall des Ferntransportes wird auf Grund der Tatsache, dass der Gemeindeverband gemäss Artikel 1 Absatz 2 des Subventionsgesetzes über keine eigenständige Submissionsregelung im Sinne des Bundesgesetzes über den Binnenmarkt verfügt, dass das kantonale Submissionsgesetz zur Anwendung gelangt.

Gleich geht es auch weiter beim Bundesgericht, das sagte: „Sinn und Zweck des Submissionsverfahren ist es, den Wettbewerb zwischen den verschiedenen Anbietern spielen zu lassen.“ Wir kommen nicht darum herum, Submissionen gemäss Submissionsgesetz zu machen. Wir kommen nicht darum herum. Wenn wir jetzt ausschliesslich den Bahntransport vorsehen, machen wir etwas, was rechtlich nicht standhaft ist. Davon bin ich überzeugt. Hätten wir mit unserer Vorlage alles dem Bahntransport übergeben, wären wir neben den Stühlen gelandet – wir hätten keinen Erfolg gehabt, weder vor Bundesgericht noch vor dem Verwaltungsgericht. Aus diesem Grunde beantrage ich, das Gesetz, wie es jetzt in Artikel 34 vorgesehen ist, zu streichen.

Ich kann aber auch dafür sein, soweit meine Minderheitskollegen auch damit einverstanden sein könnten, wenn das Wort haben oder hat mit soll ersetzt wird. So weit bin ich bereit zu gehen, wenn meine Minderheitskollegen auch dafür einstehen.

Standespräsident: Es ist für mich ein wenig schwierig, das zu interpretieren. Entweder habe ich einen Minderheitsantrag oder nicht.

Cathomas: Dann bleibt es beim Minderheitsantrag

Parolini, Sprecher der Kommissionsmehrheit: Aus einigen Voten dieser Debatte ist hervorgegangen, dass man nicht will, dass nur die Rhätische Bahn ein Angebot macht und es gar keine Gegenangebote gebe, um die Preise überhaupt vergleichen zu können. Das will mit Sicherheit niemand. Niemand will nur eine Offerte der Rhätischen Bahn. Mit der Formulierung von Artikel 34, wie er sich hier präsentiert, wollen auch wir andere Offerten. Wie sonst könnten wir fest-

stellen, ob die Offerte der Rhätischen Bahn wirtschaftlich tragbar ist oder nicht. Wir brauchen andere Offerten, um diesen Vergleich anstellen zu können. Falls die Offerte der RhB dann in diesem sehr kleinen Rahmen teurer ist oder eben gleich billig, müssen die Verbände der Rhätischen Bahn den Vorzug geben – so verstehe ich diese Sache. Auch Regierungsrat Lardi hat sich in diesem Sinne geäussert. Wir haben also andere Offerten und es gibt keinen geschützten Markt für die Rhätische Bahn. Das ist von ausschlaggebender Bedeutung.

Ob es nun heisst der Transport über grössere Distanzen „hat“ oder „soll“ ist nicht von zentraler Bedeutung. Ich bin froh, dass, Sepp Cathomas einverstanden ist, er persönlich wenigstens, auf seinen Antrag eventuell zu verzichten und den Antrag Walther zu unterstützen. Damit wäre schon viel erreicht.

Die Mehrheit der Kommission bleibt aber natürlich bei ihrem Antrag, so wie er formuliert ist und auch von der Regierung unterstützt wird.

Wir beklagen uns immer bezüglich Abbau des Service public. Von den Poststellen haben wir in der letzten Session gehört. Auch zur Rhätischen Bahn gibt es immer wieder Voten – Schliessung unserer Bahnhöfe. Wenn wir es nicht wenigstens versuchen, die Rhätische Bahn Angebote unterbreiten zu lassen, die wirtschaftlich nicht teurer sind als die Konkurrenz auf der Strasse, können wir uns noch lange beklagen über Abbau von Arbeitsplätzen bei der Rhätischen Bahn.

Ich bin mit der Regierung der Meinung, dass dieser Vorschlag akzeptabel ist. Und wir haben gehört, die Regierung hat von Juristen Abklärungen machen lassen, dass diese Formulierung keinen Widerspruch zum Binnenmarktgesetz und auch zum Submissionsgesetz darstellt. Von daher bitte ich das Plenum der Kommissionsmehrheit und der Regierung zuzustimmen. Dies obwohl in der Debatte nur eine Minderheit dieser acht Personen der Kommissionsmehrheit das Wort ergriffen hat und praktisch alle der Kommissionsminderheit.

Standespräsident: Wir bereinigen diesen Artikel. Auf Grund der Diskussion schlage ich Ihnen folgendes Vorgehen vor. Wir stellen die beiden ähnlichen Anträge der Kommissionsminderheit und den Antrag Walther einander gegenüber. Den obsiegenden stellen wir dann der Kommissionsmehrheit gegenüber.

Capaul: Ich stelle hier einen Ordnungsantrag. Ich stelle den Antrag, dass man zuerst über den Abänderungsantrag von Kollege Walther abstimmt und erst nachher die zwei Hauptanträge einander gegenüberstellt. So ist es auch in der Geschäftsordnung des Grosse Rates in Artikel 35 vorgeschrieben. Ich betrachte den Antrag von Kollege Walther als Abänderungsantrag und nicht als Hauptantrag.

Standespräsident: Wenn ich zuerst über den Antrag Walther abstimme und dieser angenommen wird, bin ich wieder gleich weit wie jetzt. Was muss ich dann tun? Ich habe dann den angenommenen Antrag Walther, den Antrag Kommissionsminderheit, der immer noch im Raume steht und den Antrag der Kommissionsmehrheit.

Ich glaube, die einzige andere Möglichkeit ist, dass wir sagen, es sind drei Hauptanträge.

Wir stimmen vorerst über alle ab. Wenn keiner das Absolute Mehr erreicht, stimmen wir darüber ab, welcher der beiden Anträge, die am wenigsten Stimmen erreicht haben, wegfällt.

Anschliessend wird über die beiden im Verfahren gebliebenen Anträge abgestimmt.

Damit behandeln wir alle Anträge gleichwertig.

Ich habe den ersten Vorschlag auch auf Grund der Äusserungen des Minderheitssprechers gemacht, der seinen Antrag ja eigentlich sehr nahe zum Antrag Walther gerückt hat. Der Vorschlag war, die beiden ähnlichen Anträge zu bereinigen und dann den obsiegenden demjenigen von Kommissionmehrheit und Regierung gegenüber zu stellen.

Wenn Sie das nicht wollen, machen wir drei Hauptanträge. Damit haben Sie sicherlich ein korrektes Resultat.

Lemm: Ich finde es völlig falsch, wenn wir von drei Hauptanträgen sprechen. Wir haben eine Mehrheit und eine Minderheit. Die Minderheit ist recht nahe am Antrag Walther. Ich will die Möglichkeit haben, zuerst über Mehrheit/Minderheit abzustimmen. Obsiegt die Minderheit mit Grossrat Cathomas, dann machen wir noch diese Ausmarchung, ob wir auf diese kleine Differenz mit Grossrat Walther eingehen oder nicht. Das Entscheidende ist für mich Minderheit/Mehrheit. Wenn Sie jetzt über drei Hauptanträge abstimmen lassen, verfälscht das das Bild – diejenigen, die zur Minderheit gehören, die sind so nahe, die könnten sich ja auch anders entscheiden.

Standespräsident: Überhaupt nicht – mit drei Hauptanträgen haben Sie immer ein korrektes Resultat. Es ist einfach etwas komplizierter.

Alles andere ist Taktik. Ich möchte hier nicht Taktik machen. Ich lasse mich auch nicht in taktische Abstimmungspläne hineinziehen.

Walther: Ich bin der Meinung, dass hier ein Ordnungsantrag gestellt wurde. Jetzt stimmen wir zuerst über diesen Ordnungsantrag ab.

Standespräsident: Ich glaube, wir müssen jetzt schon aufpassen, was wir tun. Wenn wir anfangen mit Unteranträgen Taktik zu machen, um Abstimmungsverfahren zu beeinflussen, betrachte ich das als sehr kritisch.

Mit dem in unserer Geschäftsordnung für mehrere gleichwertige Anträge – Hauptanträge – vorgesehenen Abstimmungsverfahren kommen sie immer zu einem korrekten Resultat.

Sonst können Sie immer aus taktischen Gründen irgendwo einen Antrag einbringen, der dann am Schluss einem obsiegenden Antrag gegenüber gestellt wird.

Ich finde, es ist relativ kritisch, wenn wir die Kommissionsanträge und die Regierung in den Hintergrund setzen. Ich bin nicht Jurist, aber ich bin relativ lange im Grossen Rat. Wenn wir zu drei Hauptanträgen kommen, dann haben Sie sicherlich ein korrektes Ergebnis. Aber wenn Sie einen Ordnungsantrag machen wollen, dann können Sie den machen Herr Grossrat Walther. Wollen Sie einen Ordnungsantrag stellen?

Walther: Ich habe nur festgestellt, dass Grossrat Cathomas, Capaul ein Ordnungsantrag gestellt hat. Ich mache keinen Ordnungsantrag. Aber er hat meines Wissens einen Ordnungsantrag gestellt.

Standespräsident: Er hat den Antrag gestellt, ich solle über Ihren Antrag zuerst abstimmen. Mein Vorschlag war, Ihren Antrag demjenigen der Kommissionminderheit gegenüberzustellen. Ich kann nicht einfach darüber abstimmen, wollen Sie den Antrag Walther annehmen. Das war der Antrag von

Herrn Capaul. Herr Capaul können Sie Ihren Ordnungsantrag noch einmal formulieren, wie Sie die Abstimmung genau wollen.

Capaul: Ich habe gemeint, dass der Antrag Walther nur ein Abänderungsantrag sei.

Standespräsident: Und zu welchem Antrag – Mehrheit oder Minderheit?

Capaul: Zur Mehrheit. Und nachher, wenn der durchkommt, die ändern zwei Hauptanträge dem gegenüberstellen.

Luzi: Wenn etwas falsch ist bei diesem Prozedere, ist es sicher der Ordnungsantrag von Capaul. Es ist kein Abänderungsantrag, er kann der Minderheit oder der Mehrheit gegenüber gestellt werden, so wie ich dies deute. Das Vorgehen von Standespräsident Trachsel ist völlig richtig. Er kann drei Hauptanträge daraus machen, das ist sicher der fairste Weg zum Resultat. Das ist der fairste Weg, weil es braucht das Absolute Mehr bis zum letzten Entscheid.

Aber er kann auch zuerst den Antrag der Kommissionminderheit und den Antrag Walther einander gegenüberstellen. Auch so kommt man zum Resultat.

Standespräsident: Gut, Sie sehen jetzt, alle Möglichkeiten sind vorgeschlagen. Ich bin der Meinung, das korrekteste Verfahren ist das für mehrere Hauptanträge. Können Sie sich dem anschliessen?

Gut, damit kommen wir zur Abstimmung.

1. Abstimmung

Antrag Kommissionmehrheit und Regierung	41	Stimmen
Antrag Kommissionminderheit	37	Stimmen
Antrag Walther	29	Stimmen

Absolutes Mehr 54 Stimmen

2. Abstimmung

Antrag Kommissionminderheit	37	Stimmen
Antrag Walther	58	Stimmen

3. Abstimmung

Antrag Kommissionmehrheit und Regierung	39	Stimmen
Antrag Walther	62	Stimmen

Es sind eingegangen:

- Interpellation Suenderhauf betreffend Stellung des Kantons Graubünden als Aktionär der SAirGroup,
- Interpellation Schütz betreffend Integrationsprogramm für ausgesteuerte Arbeitslose in Graubünden
- Interrogazione scritta Peretti concernente la presenza dei grandi predatori nelle nostre regioni e segnatamente la reintroduzione della lince e il ritorno del lupo.

Traktanden für die Sitzung von morgen Vormittag

Beginn um 08.15 Uhr

- Wahl der Vorberatungskommission
- Fortsetzung der Geschäfte von heute
- Motion Marti betreffend Erlass eines Telekommunikationsgesetzes,

-
- Interpellation Berther (Disentis) betreffend Volkszählung,
 - Interpellation Locher betreffend Abbau von Poststellen, Ich wünsche Ihnen einen schönen Abend.
 - Postulat Pfenninger betreffend WEF in Davos,
 - Interpellation Noi betreffend WEF in Davos,
 - Motion Meyer Persili betreffend Lebensbedarf bei kantonalen Mutterschaftsbeiträgen. Schluss der Sitzung: 18:20 Uhr

Für die Genehmigung des Protokolls
durch die Redaktionskommission:
Der Landespräsident: Hansjörg Trachsel
Der Protokollführer: Peter Gadiet