

Dienstag, 27. März 2001 Vormittag

Vorsitz: Standespräsident Hansjörg Trachsel und Standesvizepräsident Rodolfo Plozza
 Protokollführer: Hanspeter Hänni
 Präsenz: anwesend: 120 Mitglieder
 Sitzungsbeginn: 08.15 Uhr

Wahl einer Vorberatungskommission

Teilrevision Konkordat Neu-Technikum Buchs
Feltscher, Bischoff, Conrad, Koch, Locher, Portner, Zinsli

Abstimmung:
 Für die Wahlvorschläge: 105
 Dagegen: 0

Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Umweltschutz (Kantonales Umweltschutzgesetz, KUSG) (Botschaftenheft Nr. 7/2000-2001, Seite 559), Fortsetzung Detailberatung

Aufgaben der Gemeinden, Art. 35, Entsorgung der Siedlungsabfälle

Angenommen

Art. 36, Sammlung und Verwertung

Antrag *Kommissionsmehrheit (Sprecher Parolini) und Regierung zu Art. 36 Abs.1*
 Gemäss Botschaft

Antrag *Kommissionminderheit (Sprecher Looser) zu Art. 36 Abs. 1*
 Die Gemeinden sorgen dafür, dass verwertbare Anteile von siedlungsabfällen (...) getrennt gesammelt werden.

Antrag *Kommissionmehrheit (Sprecher Parolini) und Regierung zu Art. 36 Abs. 3*
 Gemäss Botschaft

Antrag *Kommissionminderheit (Sprecher Looser) zu Art. 36 Abs. 3*
 Sie betreiben Kompostieranlagen für kompostierbare Abfälle, soweit diese nicht dezentral kompostiert oder anderweitig umweltverträglich verwertet werden können.

Parolini, Kommissionspräsident: Bei Artikel 36 geht es um die Verantwortung der Gemeinden bezüglich Verwertung von Siedlungsabfällen. So weit möglich sollen diese getrennt gesammelt und verwertet werden. Und im Weiteren soll man Kompostieranlagen einrichten, sofern das nicht bereits anderweitig gemacht wird. Die Kommissionsmehrheit ist zusammen mit der Regierung der Meinung, dass die Gemein-

den diese Verantwortung wahrnehmen sollen, soweit dies möglich und sinnvoll ist. Der Minderheitsantrag Looser möchte die Formulierungen "soweit wie möglich" bei der getrennten Sammlung und Verwertung und "soweit möglich und sinnvoll" bei den Kompostieranlagen streichen. Das heisst, es wäre dann eine Verpflichtung der Gemeinden ohne Wenn und Aber. Es gibt aber Beispiele von Gemeinden, wo dies kaum praktikabel und sinnvoll ist. Von daher bitte ich im Namen der Kommissionsmehrheit dem Antrag zuzustimmen, wie er auch von der Regierung formuliert wurde.

Standespräsident: Das Wort hat der Sprecher der Kommissionsminderheit.

Looser: Im ganzen Kanton sind Bestrebungen im Gang, dass überall das Verursacherprinzip eingeführt werden soll. Dass das Verursacherprinzip nicht nur bei Siedlungsabfällen, sondern ganz allgemein gelten soll, ist heute eigentlich unbestritten. Bei den Abfällen heisst ja der bekannte Werbeslogan: Vermeiden, Vermindern, Verwerten. Unter Verwerten versteht man das Wiederverwerten von Glas, Papier, Weissblech, Aluminium etc. Eine flächendeckende Wiederverwertung ist für die Bevölkerung aber nur dann möglich, wenn wirklich jede Gemeinde auch die entsprechende Infrastruktur zur Verfügung stellt. Dahin zielt auch mein Antrag. Wir müssen hier unsere gesetzgeberische Verantwortung wahrnehmen und verlangen, dass jede noch so kleine Gemeinde ihrer Bevölkerung diesen Service anbieten muss. Nur so haben wir Gewähr dafür, dass Abfälle auch wieder verwertet und entsprechende Behälter aufgestellt oder Separatsammlungen durchgeführt werden. Ich bitte Sie daher, meinem Antrag im Interesse der Bevölkerung zuzustimmen.

Pfenninger: Ich möchte zwei, drei Sätze zum Absatz 3 äussern. Mir scheint die Streichung von "soweit möglich und sinnvoll" eben doch richtig zu sein. Was passiert sonst mit diesen kompostierbaren Abfällen, wenn sie nicht dezentral kompostiert oder anderweitig umweltverträglich verwertet werden können? Werden sie dann umweltbelastend verwertet beziehungsweise deponiert? Hier scheint mir doch eine etwas griffigere Formulierung beziehungsweise die Streichung der Ausdrücke "soweit möglich und sinnvoll" richtig zu sein, damit die Gemeinden oder auch Regionen verpflichtet sind, etwas mit diesen Abfällen zu tun. Es kann ja nicht sein, dass wir hier unterschiedliche Standards im Kanton zulassen. Das heisst ja nicht, dass jede Gemeinde das dann selber machen muss. Es ist ja auch möglich, dass verschiedene Gemeinden dieses Problem miteinander lösen oder ein gemeinsames Angebot zur Verfügung stellen. Ich möchte Sie bitten, die Kommissionsminderheit zu unterstützen.

Tremp: Die Begründungen scheinen mir schon noch etwas schwach zu sein, sowohl von der Befürworter- wie von der Gegenseite. Ich bitte insbesondere die Mehrheit zu konkretisieren, weshalb denn auf die Formulierung nicht verzichtet werden kann.

Parolini, Kommissionspräsident: Für die Stadt Chur wird es keine Frage sein, dass sie es macht, das ist klar. Und die grösseren Gemeinden werden es auch machen, machen es jetzt bereits, auch ohne diese neue Gesetzgebung, falls diese Anlagen nicht quartierweise oder von den Verursachern direkt eingerichtet werden. Aber es gibt sicher kleinere Gemeinden, bei denen die Einrichtung einer solchen Kompostieranlage für einige wenige Personen, wenn ich jetzt an Absatz 3 denke, ein Riesenaufwand wäre. Die meisten Verursacher, die meisten Einwohner im ländlichen Gebiet kompostieren doch bereits selber. Es wäre ein grosser Aufwand für eine kleine Gemeinde für zwei, drei Haushalte, die davon Gebrauch machen würden. Da stellt sich auch die Frage der Verhältnismässigkeit. Das sind an sich die Hauptgründe, wieso die Kommissionsmehrheit der Meinung war, man soll diese Formulierung so belassen: "soweit möglich und sinnvoll". Dass man an sich eine verursachergerechte Entsorgung will, sowohl bei den kompostierbaren wie auch bei anderen Abfällen, die getrennt gesammelt und verwertet werden sollen, ist an sich klar, aber man wollte vor allem kleine Gemeinden nicht vor grosse, fast unlösbare oder finanziell überbetriebene Aufgaben stellen. Das war die Begründung.

Standespräsident: Wir haben bei Artikel 36 Absatz 1 und Absatz 3 Mehr- und Minderheitsanträge, wir stimmen separat ab. Ich komme zur Bereinigung vom Artikel 36 Absatz 1.

Abstimmung

Für den Antrag von Kommissionmehrheit und Regierung 92
Für den Antrag der Kommissionminderheit 15

Standespräsident: Wir kommen zur Abstimmung über Artikel 36 Absatz 3.

Abstimmung

Für den Antrag von Kommissionmehrheit und Regierung 88
Für den Antrag der Kommissionsminderheit 16

Art. 37, Finanzierung

Angenommen

Art. 38, Abfallreglement

Antrag Kommission (Sprecher Parolini) und Regierung

Die Gemeinden regeln die umweltgerechte Entsorgung der Siedlungsabfälle und deren Finanzierung (...). Änderung der Marginalie: "Ausführungsbestimmungen"

Parolini, Kommissionspräsident: Bei Artikel 38 gemäss ursprünglichem Vorschlag der Regierung hiess es: "Die Gemeinden regeln die umweltgerechte Entsorgung der Siedlungsabfälle und deren Finanzierung im Baugesetz und in einem Reglement". Wo die Gemeinden dies regeln sollen, ob im Baugesetz und respektive oder in einem Reglement, scheint der Mehrheit der ganzen Kommission überflüssig zu sein. Wir wünschen deshalb, dass der Teil "im Baugesetz und in einem Reglement" gestrichen wird. Die Regierung kann sich diesem Antrag anschliessen. Im gleichen Zusammenhang ist dann eine Änderung der Marginalie nötig. Die

Marginalie müsste statt "Abfallreglement" "Ausführungsbestimmungen" lauten. Das ist noch ein zusätzlicher Antrag, der aus dem Protokoll nicht hervor geht. Wir wünschen diesem Antrag zuzustimmen.

Antrag angenommen

Art. 39, Bauabfälle; Art. 40, Regierung; Art. 41, Besondere Aufgaben der Fachstelle; Art. 42, Bewilligung von Abfallanlagen, Richtungsbewilligung; Art. 43, Betriebsbewilligung

Angenommen

Art. 44, Kantonale Anlagen 1. Bau und Beteiligung

Antrag Kommissionmehrheit (Sprecher Biancotti)

Der Kanton kann, wenn es zum Schutz der Umwelt notwendig ist oder wenn erhebliche gesamtwirtschaftliche Vorteile oder eine gerechte Lastenverteilung es erfordern, Abfallanlagen selbst erstellen, erwerben, betreiben oder sich an solchen finanziell beteiligen, sofern dies die wirtschaftlich günstigste Lösung ist. Er kann Private mit der Erstellung und dem Betrieb solcher Anlagen beauftragen.

Antrag Kommissionminderheit (Sprecher Cavigelli) und Regierung

Gemäss Botschaft

Biancotti: Wie Sie der Marginalie zu Artikel 44 entnehmen können, geht es um den Bau beziehungsweise die Beteiligung des Kantons an kantonalen Anlagen. Sie wissen, dass bereits mehrere Versuche kein glückliches Ende gefunden haben, solche Anlagen zu erstellen. Ich erinnere an die Grossdeponie in der Herrschaft oder rückblickend an den Versuch, in Trimmis eine zweite Ofenlinie zu erstellen. Man hat, um bei diesem letzten Beispiel zu bleiben, die Anlage damals abgelehnt, weil der GEVAG Angst hatte, vom Gemeindeverband Surselva über den Tisch gezogen zu werden. Man argumentierte damals, man sei zu wenig entschädigt worden. Die Tatsache ist, dass wir heute feststellen müssen, dass der Gemeindeverband Surselva dem GEVAG viel höhere Beiträge bezahlt hätte, als was man heute bei einem Export in ausserkantonale Anlagen bezahlt. Dieser kurze geschichtliche Rückblick lehrt uns, dass wir gewisse Leitplanken setzen müssen. Sie wissen, um beim konkreten Beispiel zu bleiben, dass der Ofen in Trimmis alt ist, er hat in den vergangenen Monaten diverse Pannen gehabt. Und man ist hier natürlich versucht, auf diese Sache zurückzukommen und im gesamtkantonalen Interesse eine einheitliche Verbrennungsanlage zu finden. Dass dies im Raum Trimmis wieder geprüft wird, ist offensichtlich, es ist dort ja eine bestehende Infrastruktur vorhanden. Und in diesem Zusammenhang möchte ich auch unserem Regierungsrat Lardi als Umwelt- und Sportminister sagen, dass wir durchaus wissen, dass Volksentscheide heilig sind. Aber auch hier sind Bestrebungen im Gang, diese Sache nochmals zu prüfen trotz negativen Volksentscheids im GEVAG-Gebiet. Und ich glaube es ist auch recht so, dass man sich als Politiker immer wieder die Frage stellen muss, ob die Voraussetzungen zu einem bestimmten Zeitpunkt gegeben sind oder nicht. Entscheidend im Zusammenhang mit Artikel 44 ist Folgendes: Wir müssen uns einfach darüber bewusst sein, dass wir einer kantonalen Anlage aus Sicht der Regionalverbände und der Gemeinden nur dann zustimmen können, wenn wir die wirt-

schaftlich günstigsten Lösungen schaffen. Es kann nämlich nicht angehen, eine kantonale Anlage zu erstellen, wenn diese erheblich teurer zu stehen kommt als bei anderen Modellen wie heute zum Beispiel der Export, wo wesentlich günstigere Preise bezahlt werden als sie damals beim GEVAG vorgesehen waren. In diesem Sinne ist der Mehrheitsantrag zu verstehen, der Artikel 44 ergänzen will, indem man den ersten Satz ergänzt durch folgenden Wortlaut: Der Kanton kann, wenn es zum Schutze der Umwelt notwendig ist oder wenn erhebliche gesamtwirtschaftliche Vorteile oder eine gerechte Lastenverteilung es erfordern, Anlagen selbst erstellen, erwerben, betreiben oder sich an solchen finanziell beteiligen. Und jetzt kommt der Zusatz: "sofern dies die wirtschaftlich günstigste Lösung ist". Damit soll sichergestellt werden, dass man eine Lösung sucht, die auch im wirtschaftlichen Interesse sämtlicher Verbände ist. Wir meinen, dass dieser Zusatz der Präzisierung dient, obwohl, wenn man den ersten Satz liest, natürlich die gesamtwirtschaftlichen Vorteile angesprochen sind. Allerdings wird nicht ausgeführt, welches die gesamtwirtschaftlichen Vorteile im Konkreten sind. Durch diese Präzisierung wird klar, dass sich der Kanton bei einer gesamtkantonale Anlage auch dieser Frage stellen muss und dann für die einzelnen Verbände auch die wirtschaftlich günstigste Lösung treffen soll.

Cavigelli: Ich möchte Ihnen beliebt machen, dem Antrag der Kommissionsminderheit zu folgen, und zwar aus folgenden Überlegungen: In der Botschaft ist sehr treffend ausgeführt, weshalb es sich der Kanton unter gewissen Umständen vorbehalten lassen muss, mit einer eigenen Anlage selber ins Abfallentsorgungsgeschäft einzusteigen. Dieses künftig wohl immer stärker werdende Bedürfnis blieb in der Kommission im Grundsatz unbestritten, ich meine vollkommen zu Recht. Die Abfallentsorgung ist zwar eine kommunale Aufgabe, so äussert sich auch das Gemeindegesetz, die Gemeinden sind aber zunehmend ausser Stande und überfordert, ihre Aufgabe ohne überregionale oder gar überkantonale Kooperationen zu erfüllen. Die Abfallentsorgung ist mit anderen Worten zu einer Aufgabe mutiert, welche die öffentliche Hand nur unter Anwendung einer überregionalen Betrachtungsweise und bei überregionalen Kooperationen angemessen erfüllen kann. Im Eintretensreferat hat auch Grossrat Hans Geisseler zu Recht auf diese Problematik hingewiesen. Die Formulierung von Artikel 44 Absatz 1 der Botschaft, wonach der Kanton unter anderem eine kantonale Anlage betreiben kann, wenn "erhebliche gesamtwirtschaftliche Vorteile es erfordern", ist daher sehr zu begrüssen. Nach Ansicht der Kommissionsminderheit ist genau dies der richtige Ansatzpunkt für den gesamten Artikelinhalt, nämlich der erhebliche gesamtwirtschaftliche Vorteil, der von einer kantonale betriebenen Anlage ausgehen muss, damit man eine Inbetriebnahme einer solchen Anlage rechtfertigen kann. Ratskollege Biancotti hat es angesprochen und sich gefragt, was denn ein gesamtwirtschaftlicher Vorteil sei. Ein gesamtwirtschaftlicher Vorteil ergibt sich als Ergebnis einer Abwägung sämtlicher auf dem Spiel stehenden Interessen, und zwar der privaten und der öffentlichen. Solche Interessensbereiche können beispielsweise die folgenden sein: der Umweltschutzgedanke, die finanzielle Tragbarkeit, die die Kommissionsmehrheit so stark betont haben will, die Arbeitsplatzsituation, die Wirtschaftsförderung in Rand- und/oder Zentrumsregionen, die Gemeinde- beziehungsweise die Regionalverbandsautonomie, die Immissionen zu Lasten der Anwohnerschaft, raumplanerische Interessen, die kantonale Unabhängigkeit in der Abfallentsorgungspolitik und so weiter und so fort. Die Interes-

senabwägung als solche ist schliesslich ein Ermessensentscheid, das heisst, es bestehen grosse Entscheidungsspielräume. Insbesondere muss es und kann es zulässig sein, die verschiedenen einzelnen Interessensbereiche auch unterschiedlich stark zu gewichten. So sind Interessen der Anwohnerschaft einer Anlage, die zu einer kantonale Anlage ausgebaut werden soll und daher zusätzliche Emissionen auslöst, nicht a priori gleich zu gewichten wie beispielsweise ein allfällig hoher umweltschützerischer oder ein hoher ökonomischer Effizienzgewinn. Die Prüfung, ob ein gesamtwirtschaftlicher Vorteil vorliegt, ist also in einem gründlichen politischen Wertungsverfahren vorzunehmen. Die Kommissionsmehrheit will nun im Gegensatz zur Kommissionsminderheit den finanziellen Gedanken in einer relativ dominanten Form in den Vordergrund stellen. Wie die Kommissionsminderheit meint, ist dies einerseits unnötig und andererseits politisch nicht angezeigt. Es ist unnötig, wenn mit der Formulierung "die wirtschaftlich günstigste Lösung" eine ähnliche Interessenabwägung möglich sein soll, wie dies beim Submissionsrecht der Fall ist. Im Submissionsrecht, und von da scheint der Begriff ja wohl her zu stammen, ist der Billigste ja nicht immer auch der Preisgünstigste beziehungsweise der wirtschaftlich Günstigste. Wer die wirtschaftlich günstigste Lösung anzubieten hat, ergibt sich diesfalls nämlich erst auf Grund einer Interessenabwägung, und diese Interessenabwägung gleicht wiederum über weite Strecken einer Interessenabwägung, die auch bei einer Prüfung der gesamtwirtschaftlichen Vorteile notwendig ist. Im Ergebnis gewinnen wir mit dem von der Kommissionsmehrheit vorgeschlagenen Zusatz, wenn er so verstanden wird, also nichts. Er ist aber auch politisch nicht angezeigt, auch wenn es anders zu beurteilen ist, nämlich, wenn die wirtschaftlich günstigste Lösung effektiv nur die finanziell billigste Lösung meint. Also wenn der Entscheid für oder wider die kantonale Anlage tatsächlich nur über den Preis geführt wird. Andere teils sehr gewichtige Interessensbereiche kommen dann zum Beispiel vollkommen unter die Räder. Man kann sich dann fragen, was geschieht, wenn die kantonale Anlage zwar etwas teurer ist als die heutige Lösung und wenn wir aus einer kantonale Anlage aber umweltschützerisch profitieren, regionalpolitische Zeichen setzen oder interkantonale Unabhängigkeit in der Abfallentsorgungspolitik fördern. Was geschieht mit anderen Worten, wenn die gesamtwirtschaftlichen Vorteile markant sind und die Lösung aber doch leicht teurer ist, finanziell ausgedrückt?

Mein letztes Argument bleibt anzufügen. Beim Beschluss über die Inbetriebnahme einer kantonale Anlage hat der Grosse Rat ohnehin immer das letzte Wort. Es ist auf Grund der Finanzkompetenzen kaum anzunehmen, dass der Grosse Rat nicht in irgendeiner Form einmal einen Finanzbeschluss fassen muss. Insofern haben wir nachher alle Möglichkeiten, die Vorteilsabwägung hier im Rat vorzunehmen. Wir vergeben uns also nichts. Wir delegieren es insbesondere nicht an die Regierung, was wir als Grossräte ja nicht immer gerne tun. Vor diesem Hintergrund bietet die Formulierung gemäss Botschaft auch grössere Flexibilität. Ich bitte Sie daher, der Kommissionsminderheit zuzustimmen.

Schütz: Gestern im Rat hat Ratskollege Biancotti in einem früheren Artikel, den wir bereits beraten haben, folgende Worte gebraucht, an die ich mein Votum anschliessen möchte: "Klare, transparente Gesetze zu schaffen, ist das Ziel der Gesetzgebung". Er widerspricht sich letztlich mit diesem Antrag "sofern dies die wirtschaftlich günstigste Lösung ist" deutlich. Ich begründe dies wie folgt: Es ist nicht

klar, was gemeint ist, insbesondere ist nicht klar, was mit "dies" gemeint ist. Der Zusatz ist grammatikalisch nicht glücklich. Gemeint ist vermutlich, dass die vom Kanton erstellte beziehungsweise erworbene beziehungsweise betriebene Anlage und die Anlage, an der sich der Kanton finanziell beteiligt, die wirtschaftlich günstigste Lösung darstellt. Im Vergleich zu welcher anderen Lösung muss die Lösung am wirtschaftlich günstigsten sein? Sie sehen, verschiedene Fragen sind offen. Für wen muss die Lösung die wirtschaftlich günstigste Lösung darstellen? Für den Gesamtkanton, für jeden einzelnen Verband, für jede Gemeinde? Wie soll festgestellt werden, ob eine Lösung die wirtschaftlich Günstigste ist? Wenn wir die Formulierung der Kommissionsmehrheit wählen, schaffen wir Unklarheiten, wir schaffen nicht Transparenz. Ich ersuche Sie, die Kommissionsminderheit zu unterstützen.

Luži: Herr Regierungsrat Lardi hat gestern beim Eintreten dargelegt, dass der Kanton theoretisch gegen den Willen einer Gemeinde oder allenfalls einer betroffenen Region eine kantonale Abfallanlage erstellen könnte. Gleichzeitig haben Sie gesagt, dass nur im Notfall davon gebraucht gemacht würde. Dass ein solcher Notfall in Graubünden politisch heikel ist, brauche ich Ihnen nicht zu erwähnen. Herr Regierungsrat, Sie haben gestern beim entsprechenden Artikel, als es darum ging, den Bahntransport der Strasse gegenüberzustellen, auch erwähnt und dargelegt, wo die Regierung die Schmerzgrenze sieht. Wie viel teurer allenfalls der Bahntransport sein könnte, um diesen der Strasse vorzuziehen. Ich möchte von Ihnen heute ähnliche Ausführungen hören. Wo liegt die Schmerzgrenze, bis die Regierung eine Notlage sieht oder wann wird eine Gemeinde dazu verknurrt, eine solche Anlage zu akzeptieren? Oder noch konkreter, Herr Biancotti hat es angefügt: Wäre die Situation, wie sie sich vor einigen Jahren in der Region Trimmis mit dem ablehnenden Entscheid zur zweiten Ofenlinie darstellte, aus Sicht der Regierung eine Notlage? Würde die Regierung heute aus dieser Sicht und in Anbetracht des ablehnenden Entscheids die Gemeinden und Regionen dazu zwingen, dies zu akzeptieren? Besteht bei solchen Beurteilungen nicht die Gefahr, dass hier politisch und nicht sachlich entschieden wird? Besteht nicht die Gefahr, dass dünner besiedelte Gebiete gegenüber andern bevorzugt würden oder dass allenfalls dünner besiedelte Gebiete zum Zug kämen und nicht sachlich wichtigere Entscheide gefällt würden? Ich möchte hiezu einige konkretere Ausführungen, um ein bisschen auszuloten, wo die Schmerzgrenze aus Sicht der Regierung liegt.

Trempe: Wenn Ratskollege Schütz und ich auch nicht immer gleicher Meinung sind, so muss ich ihm hier Recht geben. Die Formulierung, wie sie die Kommissionsmehrheit unter dem Votum von Ratskollege Biancotti fordert, scheint mir völlig schwammig zu sein. Wo soll denn das gelten? Nur für Anlagen innerhalb des Kantons oder gilt es auch innerhalb der gesamten Schweiz oder vielleicht sogar im Ausland? Was heisst denn überhaupt wirtschaftlich die günstigste Lösung? Die Formulierung, wie sie bereits im Entwurf vorhanden ist, weist ja darauf hin, dass nur dann eine entsprechende Anlage in Frage kommt, wenn erhebliche gesamtwirtschaftliche Vorteile es erfordern. Ich denke, die Formulierung, wie sie die Kommissionsmehrheit hier gewünscht hat, ist zu wenig griffig und bietet vor allem nur eines, nämlich Juristenfutter. Ich bitte Sie, dem Kommissionsminderheitsantrag zu folgen.

Regierungsrat Lardi: Grossrat Biancotti hat in Ansätzen einen Antrag auf Direktbeschluss propagiert und auch Ratschläge erteilt. Es ist festzuhalten, dass wir das machen, was Sie uns sagen, sofern dies vernünftig ist. Ich habe für die Ausführungen von Grossrat Biancotti auch in diesem Zusammenhang grosses Verständnis. Nun zurück zu Artikel 44. Diese Bestimmung geht auf die in der Novembersession 1998 eingereichte Motion Brunner zurück, die von 51 Grossräten unterschrieben war. Diese Motion verlangte, Artikel 12 des kantonalen Abfallbewirtschaftungsgesetzes derart abzuändern, dass der Kanton bei der Errichtung und beim Betrieb öffentlicher Abfallanlagen sowie beim Sammeldienst entscheidend mitbestimmen kann. Der Kanton soll in diesen Fragen aktiv die Führung übernehmen und die für den gesamten Kanton beste und günstigste Lösung suchen. Die Regierung hat diese Motion mit Beschluss Nummer 258 vom 16. Februar 1999 unter Vorbehalten entgegengenommen. Sie war der Ansicht, der Sammeldienst stelle eine Aufgabe dar, welche auf Grund der bisherigen Erfahrungen ebenso gut von den Gemeinden und der regionalen Organisation wie vom Kanton gelöst werden könne (Grundsatz der Subsidiarität). Bei der Errichtung und dem Betrieb von Abfallanlagen solle der Einfluss des Kantons hingegen verstärkt werden. Doch sei eine Regelung anzustreben, welche dem Kanton nur in bestimmten Fällen weiter gehende Kompetenzen einräumt. Dementsprechend will Artikel 44 dem Kanton zusätzliche Kompetenzen beim Bau und Betrieb von Abfallanlagen einräumen. Er soll Abfallanlagen selbst erstellen, erwerben, betreiben oder sich an solchen finanziell beteiligen können. Der Kanton soll aber nur dann tätig werden können, wenn ein übergeordnetes kantonales Interesse dafür besteht, zum Beispiel der Schutz der Umwelt, die volkswirtschaftlichen Gesamtinteressen, also gesamtwirtschaftliche Vorteile, oder eine gerechte Lastenverteilung. Der von der Kommissionsmehrheit beantragte Zusatz "sofern dies die wirtschaftlich günstige Lösung ist" würde in dieser Regelung einen Fremdkörper darstellen. Er macht nicht klar, was damit gemeint ist, und er ist es auch nicht. Artikel 44 Absatz 1 zählt nämlich Voraussetzungen auf, die gegeben sein müssen, damit der Kanton tätig werden kann. Der Zusatz hingegen stellt eine Anforderung an die Lösung dar. Wenn sich der Kanton nur für die wirtschaftlich günstigste Lösung engagieren darf, gehen andere Aspekte unter. Die wirtschaftlich günstigste Lösung kann unter Umständen im Widerspruch zu anderen Interessen stehen, die bei der Wahl einer Entsorgungslösung ebenso stark zu gewichten sind, zum Beispiel Interessen der Umwelt, der gesamten Volkswirtschaft, der Regionalpolitik, der kantonalen Entsorgungsaufsicht. Wenn der Kanton von seinen Kompetenzen Gebrauch macht, weil gesamtwirtschaftliche Vorteile es erfordern, ist der Zusatz "sofern dies die wirtschaftlich günstigste Lösung ist" unsinnig. Wenn der Kanton von seinen Kompetenzen Gebrauch macht, weil es zum Schutz der Umwelt notwendig ist, erscheint der Zusatz "sofern dies die wirtschaftlich günstigste Lösung ist" ebenfalls wenig sinnvoll, weil dann eben der Schutz der Umwelt im Vordergrund steht und deshalb unter Umständen eine wirtschaftlich weniger günstige Lösung in Kauf genommen werden muss. Wir wehren uns gegen eine solche Ökonomisierung. Mit dieser "wirtschaftlich günstigsten Lösung" würden wir uns viel zu viele Probleme einhandeln. Es ist doch so, dass man heute für später legiferiert, und wenn wir uns heute Fesseln anlegen, die dann nicht mehr wegzunehmen sind, ist das meines Erachtens nicht vernünftig. Grossrat Luži hat mich insofern zitiert, ich hätte von einer grossen Notlage gesprochen. Dieses Wort habe ich indessen

nicht gebraucht. Es geht hier nicht um Notlagen, sondern um die Ermöglichung von vernünftigen Lösungen. Die Frage, ob der Kanton mit diesem Artikel bereits vor einigen Jahren bei der Lösung Trimmis eingeschritten wäre, ist meines Erachtens mit "nein" zu beantworten. Es herrschte damals nämlich eine gespaltene Situation. Viele Gemeinden waren dagegen und nur einige dafür. Es ist also nicht so, dass sich nur eine Standortgemeinde dagegen gewehrt hätte. Hingegen ist es vorstellbar, dass in einer fernen Zukunft eine Lösung gesucht wird, die allen Möglichkeiten gerecht wird. Und wenn, als Beispiel, in einer Gemeinde ein Zufallsmehr für die Ablehnung spricht oder wenn eine Gemeinde aus rein egoistischen Gründen, sprich finanzielle Abgeltungen, dagegen ist, dann wird der Kanton meines Erachtens auf diesen Artikel zurückgreifen können. Zu den GEVAG-Gemeinden: Es ist natürlich so, dass Investitionen, die getätigt worden sind, auf irgend eine Art und Weise erstattet werden müssten, wenn man zu einer kantonalen Lösung kommt. Denn es kann nicht sein, dass man einfach etwas expropriert, in dieser Art und Weise soll nicht vorgegangen werden. Hingegen ist es durchaus vorstellbar, dass eine kommunale Baubewilligung gegebenenfalls zwangsweise erwirkt werden kann. Die gegebenenfalls für die Errichtung der kantonalen Abfallanlage erforderliche kommunale Baubewilligung kann auch gegen den Willen der Gemeinde erwirkt werden. Bei der Baubewilligung handelt es sich um eine Baupolizeierlaubnis, auf deren Erstellung ein Rechtsanspruch besteht, wenn alle gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Falls die Gemeinde die Baupolizeibewilligung aus rechtlich nicht relevanten, zum Beispiel politischen Gründen, zu unrecht verweigert, steht dem Kanton das Beschwerderecht zu. In diesem Fall könnte die Baubewilligung erzwungen werden. Ich möchte alle beruhigen: Wir haben nicht die Absicht, in nächster Zeit irgendetwas in diese Richtung vorzunehmen. Mit diesem Artikel 44 haben wir Ihren Auftrag erfüllt respektive sind den Wünschen der Motion Brunner nachgekommen.

Cathomas: Die Abfallentsorgung ist eine Aufgabe der öffentlichen Hand. Ich glaube, es ist doch auch die Aufgabe der öffentlichen Hand, diese ihr zugetragene Aufgabe nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu lösen. Der Gemeindeverband wollte vor einigen Jahren eine innerkantonale Lösung suchen. Wir haben diese nicht gefunden. Warum, ist ihnen allen bekannt. Wir mussten eine ausserkantonale Lösung finden. Wir haben so eine gefunden und sind mit dieser Lösung so weit zufrieden. Jetzt frage ich den Regierungsrat, ob es effektiv so ist, dass wir, wenn auch der Kanton keine wirtschaftlich günstigere Lösung findet und trotzdem eine eigene Anlage baut, alsdann gezwungen sind, unseren Abfall dorthin zu liefern oder ob wir diesen weiterhin in die wirtschaftlich günstigste Anlage liefern dürfen?

Regierungsrat Lardi: Es ist immer schwierig, auf "Wenns" und "Abers" zu antworten. Und es ist ebenso schwierig, sich in die Zukunft zu versetzen. Ich kann Ihnen bloss zum wiederholten Mal versichern, dass die Regierung vernünftig handeln wird. Es wird niemandem einfallen, irgend einen Verband ins Verderben zu reiten. Es ist in der Tat so, dass eine kantonale Anlage, die gebaut wird, nicht die Anlage der Regierung oder die Anlage des Kantons, sondern die Anlage der Bürgerinnen und Bürger des Kantons Graubünden ist. Wir würden in einem solchen Fall natürlich dahin tendieren, dass diese Anlage gefüllt werden kann und dass man nicht erneut über Rappen diskutieren muss. Sollte es so weit kommen, wird es sicherlich unser Bestreben sein, günstiger

zu fahren als anderswo. Es wird aber nicht möglich sein, kurzfristig eine Anlage zu erstellen, die jenen Anlagen Konkurrenz macht, bei denen Versorgungsengpässe vorliegen. In dem Sinne ist Ihre Frage wie folgt zu beantworten: Wenn eine kantonale Anlage gebaut werden sollte, können Sie ein gewichtiges Wort mitreden. In der Folge muss eine Lösung für den ganzen Kanton gesucht werden. Es gefällt mir sehr, in diesem Sinn in die Zukunft schauen zu dürfen und es wäre für mich ein Quantensprung, eine solche Anlage auch nur planen zu können. Unsere Experten gehen nicht davon aus, dass in nächster Zeit so etwas möglich sein wird, zumal ich hier bereits die Verträge für die Lieferung des Abfalls abschliessen müsste.

Cavigelli: Ich möchte es nochmals auf den Punkt bringen: Es geht gemäss Kommissionsmehrheit darum, die finanzielle Tragbarkeit relativ dominant in den Vordergrund zu stellen. Bei der Version der Kommissionsminderheit spielt die finanzielle Tragbarkeit auch eine sehr gewichtige Rolle, sie lässt aber offen, dass auch andere Interessensbereiche mit berücksichtigt werden. In diesem Sinn können wir eine allfällige Problemstellung später gesamtwirtschaftlich betrachten und beurteilen und haben dadurch Entscheidungsspielraum. Ich bitte Sie dem Antrag gemäss Botschaft zu folgen.

Biancotti: Es wurde sinngemäss ausgeführt, dass die Ergänzung, welche die Kommissionsmehrheit verlangt, nicht das Gelbe vom Ei sei. Damit kann ich leben. Aber ich glaube, es ist aus den Voten klar zum Ausdruck gekommen, was damit gemeint ist und das ist das Entscheidende. Wenn ich nun die Fassung zur Hand nehme, wie wir sie in der Botschaft haben, so stelle ich fest, dass die Wendung "wenn erhebliche gesamtwirtschaftliche Vorteile oder eine gerechte Lastenverteilung es erfordert" ebenso unklar ist wie alles andere, was hier gesagt wurde. Die Gründe hat der Sprecher der Kommissionsminderheit ja klar aufgezeigt. Er sagt, bei diesen gesamtwirtschaftlichen Vorteilen gehe es um eine ganze Palette von Kriterien, die in Frage kommen und die gegeneinander abgewägt werden müssen. Deshalb glaube ich, dass es legitim ist, wenn die Verbände und die Gemeinden, welche verantwortlich sind, dem Aspekt besonders Rechnung tragen wollen, dass der Konsument auch eine kostengünstige Lösung bekommt. Das ist ein politischer Entscheid, da gebe ich Herrn Regierungsrat Lardi Recht. Und ich glaube, die Zukunft, von der er gesprochen hat, ist nicht mehr so weit entfernt, wie man hier Glauben machen will. Ratsmitglied Thöny hat es gestern auch bereits angedeutet. Es stellen sich hier Fragen im Zusammenhang mit der Betriebsfähigkeit dieser Anlage in Trimmis. Ich glaube es ist richtig, diese Fragen nochmals zu prüfen, wenn diese Anlage vielleicht in einen Zustand kommt, der eine Gesamterneuerung notwendig macht. Aber wir wollen einfach sichergestellt haben, dass ein besonderes Augenmerk auf das Kostenkriterium zu richten ist. Zumindest glaube ich, dass die Diskussion im Rat klar aufgezeigt hat, um was es geht. Das ist wohl auch unsere Verantwortung, die wir haben, nebst allen anderen Aspekten, die hier aufgeführt wurden. Deshalb wurde der Zusatz auch nicht so formuliert, dass man gesagt hat "die billigste Lösung", sondern "die wirtschaftlich günstigste Lösung" und zwar in Anlehnung an die Submissionsgesetzgebung. Auch bei der wirtschaftlich günstigsten Lösung sind natürlich neben dem Preis gewisse weitere Kriterien mit zu berücksichtigen. Der Preis ist eines und ein entscheidendes Kriterium. Darum geht es bei diesem Antrag. Ob er redaktionell noch besser hätte formuliert werden können oder nicht, sei dahin-

gestellt. Es geht darum, sicher zu stellen, dass diesem Kriterium ein besonderes Augenmerk geschenkt wird.

Abstimmung

Für den Antrag der Kommissionsmehrheit 56
 Für den Antrag der Kommissionsminderheit und der Regierung 47

Art. 45 2. Finanzierung; Art. 46 Kantonsbeiträge an Abfallanlagen

Angenommen

Art. 47, Transportkostenausgleich

Antrag *Kommissionsmehrheit (Sprecher Parolini) und Regierung zu Art. 47 Abs. 1*
 Gemäss Botschaft

Antrag *Kommissionsminderheit (Sprecher Beck)*

Der Kanton leistet den Gemeinden zur Abgeltung besonders hoher Lasten für den Ferntransport der Siedlungsabfälle Ausgleichszahlungen von höchstens 50 Prozent der den kantonalen Durchschnitt übersteigenden Transportkosten.

Parolini, Kommissionspräsident: Wir haben eine Mehrheit und Minderheit beim Absatz 1. Beim Transportkostenausgleich geht es darum, dass in der bestehenden KVA in Trimmis bloss gut die Hälfte der im Kanton anfallenden Siedlungsabfälle entsorgt werden können. Daher müssen die restlichen Abfälle in ausserkantonale Kehrichtverbrennungsanlagen exportiert werden. Dadurch entstehen für die Abfallbewirtschaftungsverbände Transportkosten in Höhe von insgesamt rund 1.8 Millionen Franken. Durchschnittlich sind dies 20 Franken pro Tonne jährlich. Die unterschiedlichen Transportdistanzen für die einzelnen Verbände führen zu relativ grossen Unterschieden bei den Transportkosten. Bei der GEVAG haben wir die Bahntransportkosten von drei Franken 20 Rappen (Fr. 3.20) pro Tonne und in der Region Poschiavo von 72 Franken pro Tonne. Der erste Vorschlag, der in die Vernehmlassung ging, sah eine kostenneutrale Lösung für den Kanton vor. Es hätte einen Ausgleich zwischen den Verbänden gegeben. Die Opposition dagegen war bekanntlich vehement, sodass die Regierung sich bereit erklärte, ein Modell auszuarbeiten, das so genannte Spitzenbrecher-Modell. Das im Gesetzesentwurf nun berücksichtigte Spitzenbrecher-Modell sieht vor, dass nur diejenigen Abfallverbände in den Genuss kantonalen Beitragsleistungen kommen, welche für den Ferntransport der Abfälle höhere als die durchschnittlich für den Transport anfallenden Kosten aufbringen müssen. Dieser Durchschnittsbetrag liegt derzeit, wie wir gesehen haben, bei 20 Franken pro Tonne. Beteiligt sich der Kanton mit 50 Prozent an den diesen Durchschnittsbeitrag überschüssenden Kosten, resultieren für die Verbände Kostenentlastungen zwischen acht Franken pro Tonne für den Abfallverband Mittelbünden und 26 Franken pro Tonne für die Region Poschiavo. Die verbleibenden Kostenunterschiede unter den einzelnen Verbänden kommen damit in einem durchaus zumutbaren Rahmen zu liegen. Wesentlich ist, dass es bei diesem Modell nicht darum geht, die Transportkosten generell zu verbilligen, sondern darum, einen möglichst wirksamen und leicht nachvollziehbaren Lastenausgleich zu schaffen. Die Verbände werden um jährlich insgesamt rund 420'000 Franken von 1.8 Millionen Franken entlastet, während für den Kanton entsprechende Mehrkosten entstehen.

Beim Absatz 1 haben wir einen Minderheitsantrag Beck, der den Ausdruck Abfallbewirtschaftungsverbände durch die Gemeinden ersetzen möchte. Gemäss dem vorgeschlagenen Konzept der Regierung sind aber die Verbände die Partner des Kantons, um Ausgleichsbeträge zu sprechen. Innerhalb der einzelnen Verbände gibt es natürlich sehr grosse Unterschiede bezüglich der Ferntransportkosten. So ist klar, dass Stampa innerhalb des Verbands zusammen mit dem Oberengadin höhere Kosten hat oder auch dass Langwies viel höhere Transportkosten aufweist im Vergleich zu Igis-Landquart oder zu Trimmis-Untervaz. Um diese verbandsinternen grossen Unterschiede auszugleichen, wäre es möglich, dass einzelne Verbände einen eigenen Transportkostenausgleich aufstellen würden. Es gibt Verbände, die dies bereits machen. Für den Kanton würde es aber viel zu weit führen, wenn er einen Ausgleich über die einzelnen Gemeinden akzeptieren würde. Ausschlaggebend für den Kanton sind die Ferntransportkosten von der jeweiligen Umschlagstation bis in die Verbrennungsanlage. Ich bitte sie, dem Antrag der Kommissionsmehrheit zu Absatz 1 zu folgen.

Beck: Konkret ging es mir bei diesem Antrag um die Gemeinden Davos und Arosa. Beide Gemeinden transportieren den Kehricht mit der Bahn. Bei beiden Gemeinden ist auch die Distanz im Bereich dieser fünfzig Kilometer, die man als Ferntransporte festgelegt hat. Das angewendete Modell hat mir nicht ganz eingeleuchtet. Indem man die Bahntransportkosten durch die gesamte Tonnage des Kehrichts, der im Verband anfällt, teilt, kommt man für Arosa und Davos, sprich für den GEVAG auf den Preis von 3.20 Franken pro Tonne. Ich dachte mir, dass man eher von den effektiven Kosten ausgehen müsste und es möglich sein sollte, in derart speziellen Fällen auf die Gemeinden Rücksicht nehmen zu können. Ich muss aber sagen, dass an der Sitzung die effektiven Transportkosten von Arosa nach Trimmis und von Davos nach Trimmis nicht verfügbar waren und ich massiv falsche Zahlen gehört hatte. Ich hatte sie nicht schriftlich, aber ich bin von massiv höheren Zahlen ausgegangen, als die Transportkosten effektiv sind. In Tat und Wahrheit entsprechen diese in etwa dem Durchschnitt vom Kanton und somit bringt es natürlich nichts, wenn man diese Gemeinden separat in den Ausgleich mit einbeziehen würde. Mein Beweggrund für den Änderungsantrag entfällt damit, ich ziehe diesen zurück.

Antrag *Beck*
Zurückgezogen

Antrag *Kommissionsmehrheit und Regierung* angenommen.

Biancotti: Ich möchte es nicht unterlassen, der Regierung und insbesondere Regierungsrat Lardi meinen Dank auszusprechen. Ich muss Ihnen dafür danken, dass Sie es geschafft haben, in der zerfahrenen Situation, die sich uns beim ersten Entwurf und den Reaktionen in den Vernehmlassungen gestellt hat, Situation das Eis zu brechen und ein Modell vorzulegen, mit welchem eine grosse Mehrheit leben kann.

Standespräsident: Wir kommen zur Bereinigung von Artikel 47 Absatz 2.

Antrag *Kommissionsmehrheit (Sprecher Cathomas)*
 Dem Ausgleich unterliegen sämtliche Aufwändungen für den Bahntransport der Siedlungsabfälle ab der jeweiligen Umschlagstation zur Abfallverbrennungsanlage. Transporte auf

der Strasse sind nur ausgleichsberechtigt, wenn kein Bahnanschluss verfügbar ist oder wenn andere ökologisch gleichwertige Transportmittel eingesetzt werden.

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

Cathomas: Grundsätzlich begrüsse ich die von der Regierung vorgeschlagene Regelung des Transportkostenausgleichs auch. Trotzdem wird es aber auch nach der Annahme und Einführung des vorgeschlagenen Transportkostenausgleichs so sein, dass die Randregionen mit der weit verstreuten Besiedlung einen wesentlich grösseren Anteil der Sammel- und Transportkosten zu tragen haben, als die dicht besiedelten Gebiete unseres Kantons. Gerade auf Grund dieser Tatsache müssen sich die Randregionen noch viel tiefer und intensiver mit der Logistik und mit den Details des Abfalltransportes auseinander setzen. Dazu gehört die Prüfung aller möglichen Optionen, um eine Optimierung des Transports in wirtschaftlicher, aber auch in ökologischer Hinsicht zu erreichen. Analog zu den bereits geäusserten Überlegungen zu Artikel 34 ist die Beschränkung unter Artikel 47 Absatz 2 zu beurteilen. Durch die vorgeschlagene Regelung und Einschränkung des Transportkostenausgleichs auf den Bahntransport alleine werden auf die Dauer auch unwirtschaftliche Transportlösungen strukturell mit einem Monopol zementiert. Die praktischen Erfahrungen haben gezeigt, dass nur unter Wettbewerbsbedingungen konkurrenzfähige Preise offeriert werden. Auch die RhB macht hier keine Ausnahme. Mit dem Vorschlag gemäss Artikel 47 wird über Kurz oder Lang der Bahn eine Monopolstellung zukommen, welche den heute massgebenden Grundsätzen des Wettbewerbs und der Effizierung öffentlicher Dienstleistungen diametral entgegen läuft. Das praktische und in die Realität umgesetzte Beispiel des Gemeindeverbands Surselva beweist einmal mehr, dass ausgeklügelte und gescheiterte Lösungen mit Lastwagentransporten wirtschaftlich, aber auch ökologisch absolut realistisch und umsetzbar sind. Die praktizierte Nutzung von LKW-Leerfahrten für den Abfallferntransport in Kombination mit dem Bahntransport ist kostenmässig, aber auch ökologisch mit Vorteilen verbunden. Nebst der RhB haben wir in unserem Kanton eine relativ starke Vertretung des privaten Lastwagentransportgewerbes. Diese Kapazität ist nun einmal vorhanden und dieses Gewerbe erfüllt auch in Zukunft eine für unser weit besiedeltes Kantonsgebiet nicht zu unterschätzende wirtschaftliche und logistische Funktion. Nicht zuletzt aus Kostengründen werden heute wie auch in Zukunft die verschiedensten Versorgungsgüter aus dem nahen und fernen Unterland durch LKW-Transporte nach Graubünden befördert. Demzufolge gibt es heute und auch in Zukunft Leerfahrten von LKW's in Richtung Unterland. Die Nutzung dieser Kapazitäten durch den Transport eines Anteils unserer Abfälle ist eine mögliche Option, die Betriebskosten des Transportgewerbes zu senken und die Kosten des Abfallferntransports sowie die Belastung unserer Umwelt in einem vernünftigen Rahmen zu halten. Durch die wettbewerbsbedingten niedrigen Transportpreise ist es ausgeschlossen, dass ein Transportunternehmer nicht paarige Transporte ausführt, das heisst in Richtung Unterland mit Abfall und auf dem Retourweg unbeladen zurückfährt. Bereits heute vollzieht der GVS den hälftigen Transport des Abfallvolumens mit der Bahn, welche auf dem Rückweg die gleiche Ladung Schlacke zurücktransportiert. Durch diese Kombination des Transports fallen weder der Bahn noch den LKW's Leer-

fahrten an. Durch diese Lösung werden rund 100'000 Franken respektive 30 Prozent der Transportkosten eingespart. Der Abfallferntransport mit LKW-Leerfahrten ist somit nachweisbar im Vergleich mit den ohne Gegentransport ausgeführten Bahntransporten sehr günstig und auch ökologisch gleichwertig. Aus diesem Grunde muss Artikel 47 Absatz 2 derart ergänzt werden, dass intelligente und ökologisch gute Lösungen nicht bestraft und per Gesetz verunmöglicht werden. Aus diesem Grund stelle ich den Antrag, Artikel 47 Absatz 2 wie folgt zu ändern, und hier muss noch eine redaktionelle Ergänzung gemacht werden: "... wenn kein Bahnanschluss verfügbar ist oder", und jetzt kommt das zusätzliche "wenn", "wenn andere ökologisch gleichwertige Transportmittel eingesetzt werden". Das Wort "wenn" muss redaktionell oder orthographisch noch dazwischen gestellt werden. Ich bitte Sie, meinen Antrag zu unterstützen.

Parolini, Kommissionspräsident: Die Kommissionmehrheit verlangt, wie wir gerade gehört haben, dass auch Kehrlichfernttransporte auf der Strasse vom Kanton subventioniert werden müssen, wenn an Stelle der Bahn andere ökologisch gleichwertige Transportmittel eingesetzt werden. Die Annahme dieses Zusatzes hätte folgende Konsequenzen: Ausgleichsberechtigt wären nach wie vor nur Abfallferntransporte ab der jeweiligen Umschlagstation zur Abfallverbrennungsanlage. Verbandsinterne Transporte, insbesondere Sammeldienste sowie Transporte von den Gemeinden zu den Umschlagstationen blieben weiterhin von Ausgleichszahlungen ausgeschlossen. Es gibt aber einen Verband, der keinen Bahnanschluss hat, nämlich die Corporaziun regionala Val Müstair. Die Transporte von der Umschlagstation im Münstertal bis nach Zernez würden auch subventioniert werden. Von den Verbänden müsste im Einzelfall, falls das Plenum der Mehrheit folgen sollte, der Nachweis erbracht werden, dass die eingesetzten Transportmittel wirklich ökologisch gleichwertig wie die Bahn sind. Bei der Prüfung dieses Nachweises wird sich der Kanton von einigen Grundsätzen leiten lassen. Wie ich von Seiten des Departements erfahren habe, wären das objektiv nachvollziehbare Massstäbe, auf welche abgestellt würde. Der Einsatz der ökologisch gleichwertigen Transportmittel muss dann auf Grund einer Ausschreibung und Vergabe verbindlich verlangt und vom Verband auch kontrolliert werden. Bei der Ausnutzung von Leerfahrten wird dem Kehrlichtransport mindestens die von diesem Transport verursachte Umweltbelastung ganz zugeordnet und nicht nur die Grenzemissionen, wie es departemental vorgesehen ist. Die ökologische Gleichwertigkeit müsste ohne grossen Aufwand durch die Fachstelle überprüfbar sein. Ein Verband, der die ökologische Gleichwertigkeit eines anderen Transportmittels als die Bahn geltend macht, muss diesen Nachweis gemäss den Vorgaben des Kantons erbringen. Das Departement kommt anscheinend zum Schluss, dass die aktuell vom Gemeindeverband Surselva vergebenen Lastwagentransporte auf Grund des Berichts der Infras, den Kollege Cathomas gestern einige Male erwähnt hat, nicht als ökologisch gleichwertige Transportmittel betrachtet werden. Sie würden die Voraussetzungen für die Subventionierung bei einer allfälligen Annahme des Antrags der Kommissionmehrheit nicht erfüllen. Meine Interpretation dieser Stellungnahme des Departements ist die, dass die ökologischen Massstäbe für anderweitige Transporte als jene mit der Bahn sehr hoch sind. Daher könnte man diesen Zusatz auch akzeptieren, ist es doch sehr sehr schwierig, ihn überhaupt zu erreichen. Die Surselva erreicht ihn momentan nicht. Aber ich bin Vertreter der Kommissionminderheit

und ich stimme daher gemäss Botschaft und unterstütze den Vorschlag der Regierung.

Looser: Intelligent ist es, Güter per Bahn zu transportieren. Grossrat Cathomas will uns weis machen, dass ein Lastwagen auf der A13 die Umwelt gleich oder gar weniger belastet, als ein Bahnwagen der SBB oder der RhB. Mit dieser Aussage, ich gratuliere, hat Grossrat Cathomas scheinbar das perpetuum mobile gefunden.

Thomann: Wenn andere Transportmittel als die Bahn gemäss dem Minderheitsantrag ökologisch gleichwertig sind, wüsste ich nicht, warum man keine Ausgleichszahlungen für diese Transportmittel leisten sollte. Es geht doch nicht, dass man die Bahn subventioniert, obwohl andere Transportmittel günstiger oder mindestens so günstig wie die Bahn sind. Dadurch würde man ungleich lange Spiesse schaffen. Wir haben gestern Artikel 34 so angepasst, dass auch andere Transportmitteleingesetzt werden können, sofern es wirtschaftlich ist. Ich finde es daher nur folgerichtig und gerecht, diesen Artikel so anzupassen, dass alle Transportmittel in den Genuss von Beiträgen kommen. Ich bitte Sie daher, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Geisseler: Wir haben es gehört: Ausgleichsberechtigt sind Aufwendungen ab der jeweiligen Umladestation bis zur Abfallverbrennungsanlage. Gerne möchte ich an dieser Stelle Herrn Regierungsrat Lardi auf den Zahn fühlen und ihn herausfordern und fragen, wo hier die Schmerzgrenze ist. Wie werden die Verbrennungskosten gewichtet? Kann es sein, dass der Abfall in der halben Schweiz herumgefahren wird, weil am entsprechenden Ort die Verbrennungskosten billiger sind als an einem näheren Standort? Zum Artikel selber: Ich bin bei der Kommissionsmehrheit. Kollege Cathomas hat aufgezeigt, wie sinnvoll es sein kann, kombinierte Lösungen Strasse und Bahn umzusetzen. Ich meine auch, dass dieses Gesetz gewinnt, wenn es möglichst offen gestaltet wird.

Lardi: Ich habe gestern schon ausgeführt, dass wir alles andere als begeistert sind über die Tatsache, dass die Regione Valle di Poschiave die höchsten Transportkosten im Kanton übernehmen muss. Und der Ausgleich, den uns die Regierung anbietet, ist eher bescheiden. Was wollen wir nun, einen bescheidenen Ausgleich oder gar nichts? In dieser Situation wäre es politisch unklug, den Ausgleich mit extremen Forderungen in Frage zu stellen. Darum begnügen wir uns mit dem Spatz in der Hand. Wir werden uns aber sicher melden, wenn der erste Anlauf über die Bühne ist und wenn die Regierung eine all zu strenge Interpretation von Artikel 47 Absatz 2 vornimmt. Dieser Artikel ist übrigens interpretationsbedürftig. Darum eine konkrete Frage, die auch in den Ausführungen auf Seite 606 nicht beantwortet wird. Es heisst nämlich in den Bemerkungen zum betreffenden Artikel "die ausgleichsberechtigten Kosten". Darin enthalten sind auch die allfälligen Kosten für die Lastwagentransporte der Abfälle von der Umschlagsstation zum nächstgelegenen Verladebahnhof sowie ab dem Zielbahnhof in die Kehrichtverbrennungsanlage und auch die Rückführung der leeren Container. Und jetzt kommt das Unklare: Strassentransporte sind ausgleichsberechtigt, wenn der betreffende Verband über keinen Bahnanschluss verfügt und damit die Abfälle gezwungenermassen zumindest über eine Teilstrecke per Lastwagen erfolgen muss. Nun meine konkrete Frage an Regierungsrat Lardi: Gilt der Transport auf der Strasse vom Puschlav ins Engadin als Transport zur Verladestation, Ja oder Nein? Mit

anderen Worten: Ist eine Verladestation im Puschlav erforderlich oder gilt Samedan auch für das Puschlav als nächst gelegener Verladebahnhof? Wenn nämlich letztere Interpretation richtig wäre, dann wären die Transportkosten auf der Strasse vom Puschlav ins Engadin ebenfalls ausgleichsberechtigt. Ich hoffe, dass das die Interpretation der Regierung ist.

Regierungsrat Lardi: Die Kosten der Verbrennung werden von diesem Artikel 47 nicht berührt. Wie viel die Verbrennung kostet, wird hier nicht mit berücksichtigt. Die Kosten des Transports von Poschiavo ins Engadin sind, sofern sie über die Strasse erfolgen, nicht subventionsberechtigt. Es fährt von Poschiavo Richtung Engadin nämlich auch eine Bahn. Sollte die Gemeinde Poschiavo eine Verladestation aufbauen, wären diese Bahnkilometer beim Kostenausgleich ebenfalls mit zu berücksichtigen. Aber wenn man es vorzieht, mit dem Lastwagen neben der Bahn her zu fahren, dürfen wir gestützt auf diesen Artikel keine Leistungen erbringen.

Beim Artikel 47 sind wir in der Tat bei einer wichtigen Angelegenheit. Die Frage ist hier, was ausgleichsberechtigt ist oder konkret, weshalb soll nur der Bahnferntransport subventioniert werden? Es besteht in weiten Kreisen der Bevölkerung Übereinstimmung darüber, dass Güter über längere Distanzen mit der Bahn transportiert werden sollen. Die exklusive Bevorzugung des Bahntransports von Kehricht bei der Subventionierung durch den Kanton trägt diesem Umstand Rechnung. Wissenschaftliche Untersuchungen belegen, dass Bahntransporte weniger Umweltbelastungen verursachen als Strassentransporte. Ich zitiere hier ganz wenige Berichte resp. Studien: "Bericht Interkantonale Koordination der Verbrennungskapazitäten im Raum Ostschweiz/Teile Innerschweiz", Umweltmaterialien Nummer 91, BUWAL 1998. Die Umweltbelastung durch Bahntransporte ist um den Faktor fünf geringer als für Strassentransporte. Und ich frage Sie, was, wenn nicht Abfall, soll denn mit der Bahn transportiert werden? Der vom Gemeindeverband Surselva in Auftrag gegebene Infras-Schlussbericht vom 22. Februar 1998 kommt zu folgendem Schluss: "Die vom Bahntransport ausgehende Umweltbelastung ist mindestens um einen Faktor sieben geringer als beim Strassentransport". Unter der Annahme, dass ohnehin durchgeführte Leerfahrten für die Abfalltransporte eingesetzt werden und dabei nur die Emissionen berücksichtigt werden, die sich aus dem Kehrichttransport ergeben, lässt sich die dem Strassentransport zugeordnete Umweltbelastung zwar verringern, die Bahn verursacht aber immer noch eine deutlich geringere Umweltbelastung als Strassentransporte. Meine Damen, meine Herren, wir möchten hier Umweltrecht schreiben, wir möchten hier die Umweltbelastungen möglichst gering halten, also helfen Sie uns dabei. Die Regierung geht davon aus, dass im ganzen Kanton, insbesondere auch in peripheren Regionen, ein erhebliches Interesse an der Erhaltung der RhB bezüglich Arbeitsplätze, bezüglich gute Erschliessung der Randgebiete, touristische Überlegungen und so weiter besteht. Der Kanton sollte mit gutem Beispiel voran gehen. Die Regierung hat bei verschiedenen Gelegenheiten festgehalten, dass Abfälle über grössere Distanzen mit der Bahn transportiert werden sollten. Die Abfallplanung Graubünden sei hier zitiert im Schlussbericht 1996, Seite 80. Weiter möchte ich verweisen auf die Antwort der Regierung zur Interpellation Jäger betreffend Kehrichttransport auf der Schiene (Grossratsprotokoll 1996/97, Seiten 609, 728, 795), entsprechende Auflagen in Subventionsentscheiden der Regierung zu Abfallverladestationen, Äusserungen in den Medien und so weiter. In diesem

Sinn entspricht Artikel 47 einer konsequenten Fortführung der bisherigen Politik der Regierung. Die öffentliche Hand hat auch eine Vorbildfunktion. Etliche private Unternehmen, zum Beispiel der Grossverteiler Coop, transportieren ihre Güter aus ökologischen Gründen mit der Bahn. Angesichts solcher Anstrengungen Privater ist es in der Öffentlichkeit schwer kommunizierbar, dass ausgerechnet Kehrriechttransporte auf der Strasse erfolgen sollen. Und hier geht es nicht um die Landstrassen oder um die Autobahn, sondern diese Kehrriechttransporte führen durch zahlreiche Dörfer. Dort leben Bündnerinnen und Bündner, die am Entscheid, ob man mit der Bahn oder mit dem Lastwagen transportiert, nicht beteiligt waren. Wir müssen hier auch für diese Leute legislieren. Die Glaubwürdigkeit des Kantons wäre erschüttert, wenn die Transporte per Lastwagen durch die Dörfer unserer Täler noch mit Beiträgen belohnt würden. Ich glaube, wir haben es abgehakt, dass Artikel 47 gegen das Submissionsrecht verstösst, dem ist nicht so. Ganz klar hat man mit diesem Artikel nicht Recht gebrochen. Die Auswirkungen der Annahme des Antrags der Kommissionsmehrheit wären nach unserer Beurteilung, wie der Kommissionspräsident ausgeführt hat, relativ gering, wenn auch die Beweisführung sehr schwierig wäre. Trotzdem geht es hier auch um Zeichen. Es geht hier auch um unsere Bahn, um die Bahn, die viele gute Arbeitsplätze anbietet. Deshalb bitte ich Sie, dem Antrag der Regierung und der Kommissionsminderheit zu folgen.

Portner: Heute kein vermittelnder Vorschlag. Ich bin an sich für Bahntransporte, dies ist mir sehr sympathisch. Aber ich meine, wir sind etwas scheinheilig. Wir tun so, als ob der Strom ein geschlossener Kreislauf wäre, der sich hier in unserem Kanton in der Schweiz bewegt. Wir tun meines Erachtens so wie einer, der ein Elektromobil hat, furchtbar stolz darauf ist und an die nächste Steckdose geht, statt den Strom durch die Sonne aufladen zu lassen. Wir vergessen leider, dass Atomstrom praktisch überall mitgemischt wird. Wenn wir unseren Strom aus dem Bergbach produzieren und benutzen, dann wird einfach andernorts mit Atomstrom aufgefüllt. Würde man die ökologischen Folgen eines Gaus oder gar eines Supergaus vom Typ Tschernobyl mit einbeziehen, so ginge die Ökobilanz zum Nachteil des Stroms. Auch bezüglich Kosten müsste man meines Erachtens mit einbeziehen, was die Entsorgung, bei den enormen Halbwertszeiten die bestehen, dieser Anlagen kostet. Wenn man das überwälzen würde, wäre sehr wahrscheinlich Strom am Schluss teurer als alles andere. Aus diesen Gründen meine ich, dass man offen und transparent sein sollte und bin deshalb für die Kommissionsmehrheit, die eine offene Lösung vorschlägt.

Giovannini: in merito al conguaglio sui costi di trasporto avrei una domanda specifica per quanto concerne la Bregaglia. I comuni della Bregaglia sono allacciati al consorzio ABVO dell'Engadina alta per quanto concerne lo smaltimento dei rifiuti, mentre per il trasporto non fanno parte del consorzio. Le spese di trasporto dalla Bregaglia alla stazione di trasbordo a Samedan vengono gestite separatamente nella nostra regione e non nel consorzio ABVO. Penso che questa situazione particolare venga riguardata e che le spese di trasporto della Bregaglia-Samedan rientrino nel conguaglio tenor l'articolo 47 capoverso 2.

Gross: Der Sprecher der Kommissionsminderheit hat das Münstertal erwähnt. Das Münstertal hat vor zwei Jahren Offerten eingeholt. Die Offerte für den Lastwagentransport nach Horgen betrug 95 Franken und der Transport mit der

RhB und SBB nach Horgen kostet 115 Franken. Hier besteht also eine Differenz von 20 Franken. Wir müssen den Transport bis Zernez mit dem Lastwagen machen, weil wir keine Bahn haben. Von Zernez weg geht es mit der Bahn. Mit der Rhätischen Bahn wäre es kein Problem mit einer Mulde von 40 Kubik zu fahren. Aber das Problem ist die SBB. Auf die SBB kann man nur Mulden mit 22 Kubik verladen. Und da liegt das Problem. Darum bin ich der Meinung, dass man den Antrag der Kommissionsmehrheit unterstützen muss. Ich wäre froh, wenn wir mit der Bahn transportieren könnten, aber es ist, muss ich sagen, fast unmöglich. Wenn wir für die Bahn 20 Franken mehr zahlen müssen, müssen wir doch den Lastwagen nehmen. Es kommt noch dazu, dass, wenn wir von Müstair nach Zernez mit Mulden mit 22 Kubik fahren, wir zwei bis dreimal mehr fahren, das sind 80 Kubik hin und zurück. Was ist also ökologischer? Ich glaube der Lastwagen. Wir fahren durch den Vereina. Wenn wir von Zernez mit dem Lastwagen und dann durch den Vereina nach Horgen fahren, fahren wir ungefähr 80 bis 90 Kilometer auf der Strasse. Den Rest, von Zernez und nicht vom Münstertal aus, fahren wir auf der Bahn. Ich möchte beliebt machen, mit der Kommissionsmehrheit zu stimmen.

Butzerin: Ich glaube, die Diskussion geht jetzt nicht mehr ganz auf den Punkt ein, über den wir letztlich diskutieren. Wir diskutieren bei diesem Zusatz doch über eine ökologische Frage und ich möchte Sie bitten, die Kommissionsminderheit zu unterstützen. Es hat mir in der Diskussion noch niemand plausibel erklären können, welches denn eine ökologisch gleichwertige Möglichkeit gegenüber der Bahn ist, um den Kehrriecht abzutransportieren. Auf die Berechnungen, die Grossrat Portner vorschlägt, möchte ich nicht eingehen, die gehen viel zu weit. Vor allem in einem Kanton, der noch Strom exportiert, Strom, der nicht in Atomkraftwerken hergestellt wird. Ich glaube, dass wir als Stromproduzenten im Kanton Graubünden gut daran tun, wenn wir versuchen, diesen selbst und sauber produzierten Strom in unserem Kanton abzusetzen. Grossrat Cathomas möchte ich bitten, mir noch zu erklären, welches Transportmittel ökologischer ist als die Bahn. Ich unterstütze ganz klar das Votum von Grossratskollege Looser. Welche wäre denn eine ökologisch der Bahn gleichwertige Transportmöglichkeit für den Kehrriecht? Sonst kommen wir, wie gestern schon erwähnt, wieder zum Fuhrwerk und Pferdegespann zurück. Mit diesem wollen Sie wohl kaum Ihren Kehrriecht aus der Surselva bis ins Unterland transportieren. Ebenso wenig wohl auch mit einem Elektromobil.

Regierungsrat Lardi: Ich beantworte die gestellten Fragen und möchte auch noch ein paar Stellungnahmen abgeben, zum Beispiel zum Elektromobil. Kann die Lösung darin bestehen, dass man weiterhin viel Benzin verbrennt, um nicht mit Strom herumzufahren? Nein! Wir können nur Beiträge leisten. Für globale Probleme können wir nicht Lösungen anbieten, aber es ist durchaus vernünftig, mit einem Elektromobil herumzufahren, weil damit die Umwelt weniger belastet wird. Alle Probleme können wir nicht lösen. Lösen wir aber jene, die wir lösen können. Zum Beispiel können wir Verkehrsprobleme lösen, indem wir schauen, dass weniger Lastwagen herumfahren, wenn es um Abfalltransporte geht. Das Beispiel von Herrn Gross aus dem Münstertal ist eindrücklich. Der Unterschied liegt zwischen 85 und 105 Franken. Wir möchten es doch in genauen Zahlen wissen. Die Lösungen, die Sie jetzt bevorzugt haben, ersparen dem ganzen Tal, wenn ich richtig informiert bin, 14'500 Franken. Das

sind die Zahlen, die hier erwähnt werden müssen. Wir müssen nicht in Prozenten rechnen, wir müssen nicht in Projektionen rechnen, sondern wir müssen in Franken und Rappen rechnen. Ein Abfallsack sechs Rappen, Mehrkosten von vier Franken pro Person, das ist meines Erachtens tragbar. Das schulden wir meines Erachtens unserer Bahn und es geht nicht um grössere Prozentzahlen.

Herr Giovannini, ich kann Ihrem Wunsch nicht entsprechen. Wenn wir Artikel 47 lesen, heisst es dort, dass der Kanton den Abfallbewirtschaftungsverbänden Beiträge leistet. Dabei ist es ganz klar nicht so, dass wir in der Folge diese Abfallbewirtschaftungsverbände ansprechen, um zu sehen, wer wie viel bezahlt. Das ist nicht möglich, das wäre eine gemeindeeigene Lösung. Hier geht es darum, dass verbandsinterne Lösungen gesucht werden müssen. Warum diese nicht gesucht wurden, kann ich nicht sagen, aber mit diesem Artikel sind für das Bergell keine Beiträge zu erwarten. Ich bitte Sie nochmals, Artikel 47 so zu belassen, wie von der Regierung vorgeschlagen. Es ist eine vernünftige Lösung. Es ist die beste Lösung, die die Geographie unseres Kantons in optima forma berücksichtigt. Die Kosten sind das eine, die ökologischen Problematiken das andere. Und die Bahn transportiert weitaus ökologischer als andere heute bekannte Verkehrsmittel wie Lastwagen oder andere von der Kommissionsmehrheit vorgeschlagene ökologisch gleichwertige Transportmittel.

Parolini, Kommissionspräsident: Vorerst noch eine Bemerkung zum ersten Votum des Sprechers der Kommissionsmehrheit. Kollege Cathomas hat nochmals die Diskussion von gestern aufgegriffen und von einer Zementierung der Preise geredet und von einer Monopolstellung der Bahn. Also nochmals: Es geht, wenn Sie der Minderheit folgen, weder um eine Zementierung der Preise bei diesem Artikel 47 noch um eine Monopolstellung. Wir haben gestern klar betont, dass Offerten von alternativen Transportvarianten eingeholt werden müssen, um überhaupt feststellen zu können, ob die Bahn wirtschaftlich ist oder nicht. Also hören wir auf, darüber zu reden, dass wir der RhB diesbezüglich eine Monopolstellung einräumen wollen. Die Regierung ist der Meinung, und sie verfolgte diese Politik in den letzten Jahren in verschiedenen Bereichen, und auch das Volk hat diese Politik unterstützt und in Abstimmungen so vertreten, dass man ein Zeichen setzen soll und dass die Güter wenn möglich mit der Bahn transportiert werden sollen. Vor allem längere Transporte sollen mit der Bahn erfolgen. Selbstverständlich werden wir in unserem Kanton weiterhin viele LKW-Transporte haben, weil es logistisch nicht möglich und auch nicht wirtschaftlich ist, überall mit der Bahn zu transportieren. Es gibt also viele Bereiche, in denen wir auf LKW-Transporte angewiesen sind. Aber gerade beim Abfall presiert es nicht, es gibt praktisch keine Argumente dagegen, die Abfälle mit der Bahn zu transportieren, ausser es fehle ein Bahngleise. Im Beispiel des Münstertals haben wir gehört, dass die Offerte der Bahn 20 Franken teurer ist. Wir haben auch gehört, dass es da um einen Gesamtbetrag von 14'000 Franken geht. Genau dafür haben wir diesen Transportkostenausgleich und dieses Spitzenbrecher-Modell. Die Münstertaler sollten in bevorzugter Masse von diesem Mittel profitieren können. Bei diesem Artikel geht es vor allem um Ökologie in einem Umweltschutzgesetz. Wenn der Kanton dabei LKW-Transporte unterstützen würde, wäre es politisch höchst problematisch, solches zu kommunizieren. Ich möchte die Strassen vor allem für kurze Fahrten für LKW's, ich möchte die Strassen für die Tourismusbedürfnisse, das

heisst für die Gäste und für die Einheimischen, aber nicht für Ferntransporte. Daher bitte ich die Anwesenden, die Kommissionsminderheit und die Regierung zu unterstützen.

Cathomas: Ich bin auch der Meinung des Kommissionspräsidenten, dass wir jetzt zum Teil über den Artikel 34 sprechen. Dazu nur eine kurze Äusserung zu den Ausführungen, die Herr Regierungsrat gemacht hat. Wenn wir von kleinen Paketen reden, so geht das auch mit Bezug auf die Submission. Ein Beispiel: Wenn wir pro Sack Kehricht fünf Rappen mehr verlangen und ich das umrechne auf den Gemeindeverband Surselva, ergibt sich Folgendes: Wir haben 1'900 Tonnen Kehricht im Jahr, das sind 11'900'000 Kilo, ein Sack hat fünf oder sechs Kilo Inhalt, das gibt einen Rappen pro Kilo. 11'900'000 mal einen Rappen sind 119'000 Franken. Unser Transport kostet jetzt, bezogen auf die erwähnten Tonnen 238'000 Franken. 120'000 mehr sind 40 Prozent mehr. Ob das zulässig ist, 40 Prozent mehr, und ob das verhältnismässig wenig oder viel ist, lasse ich euch selber überdenken. Macht es Sinn, eine Submission durchzuführen, wenn 40 Prozent im Raum stehen?

Nun aber zum Thema. Ich rede jetzt betreffend Artikel 47 nicht über die Preise. Ich rede hier zu einem Antrag über die Ökologie. Und wenn ich über die Ökologie rede, dann wiederhole ich nochmals, was am Schluss der Zusammenfassung der Infostudie steht: "Der Strassentransport verfügt über weitere bedeutende Optimierungspotenziale. Der Vergleich ergibt zwar insgesamt leichte Vorteile für die Bahn, insgesamt lässt sich aber festhalten, dass beide Varianten grundsätzlich denkbar sind". Im Hinblick auf diese Äusserung müssen wir doch Möglichkeiten im Gesetz offen lassen, die eine Entwicklung zulassen. Wir haben hoch gesteckte Ziele, wir wollen etwas haben. Das perpetuum mobile habe ich nicht erfunden, vielleicht ist das noch möglich eines Tages, und das müssen wir doch offen lassen. Wir haben hoch gesteckte Ziele, solche dürfen wir haben. Wir wollen hoch begabte Kinder fördern, also dürfen wir auch hoch gesteckte Erwartungen haben. Wir machen kein Gesetz für heute, sondern für morgen. Wieso dürfen wir das Wort ökologisch nicht im Gesetz enthalten haben? Ich weiss nicht, wen das stört, aber so ist die Türe offen für bessere Lösungen, die heute noch nicht vorhanden sind. Stimmen Sie meinem Antrag zu.

Abstimmung

Für den Antrag von Kommissionsmehrheit	52
Für den Antrag von Kommissionsminderheit und Regierung	53

Art. 48, Erstellung und Änderung von Bauten und Anlagen

Angenommen

Art. 49, Kostentragung

Antrag Kommissionsmehrheit (Sprecher Biancotti)

Der Kanton gewährt an die vom Bund unterstützten Sanierungen von Altlasten, auf denen zu einem wesentlichen Teil Siedlungsabfälle abgelagert worden sind, Beiträge von höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Die Beiträge werden nach der Finanzkraft der Gemeinden abgestuft.

Antrag Kommissionsminderheit (Sprecher Geisseler) und Regierung

Gemäss Botschaft

Biancotti: Der Antrag der Kommissionsmehrheit bei Absatz 1 hat seinen Auslöser eigentlich in Absatz 2. Ich muss hier eine Vorbemerkung machen. Sie sehen auf Seite 608 der Botschaft, welche Unterschiede bei der Altlastensanierung gemacht werden. Es gibt Altlasten, die saniert werden, wo Siedlungsabfälle über den Altlasten lagern. Diese sind in Absatz 1 geregelt. Und es gibt Sanierungsfälle, wo keine solchen Siedlungsabfälle diese Altlasten überdecken. In der Botschaft wird der Vorschlag gemacht, bei Absatz 2 eine Änderung vorzunehmen und zwar dergestalt, dass bei der heutigen Regelung, gemäss welcher der Kanton aufzukommen hat für die Sanierung von Altlasten, wo keine Siedlungsabfälle überlagert sind, die Standortgemeinden neu zur Hälfte der anrechenbaren Kosten beigezogen werden. Ich glaube, dass die Gemeindepräsidenten am besten wissen, was hier auf sie zukommt. Es sind grosse Kostenverschiebungen zu Lasten der Gemeinden zu erwarten. In der Kommission hat sich die Meinung durchgesetzt, dass man hier bereit sein kann, Hand zu bieten, wenn dem gegenüber ein Ausgleich in Absatz 1 geschaffen wird, indem man diesen Beitragssatz des Kantons, der heute 25 Prozent der anrechenbaren Kosten beträgt, auf 40 Prozent erhöht. Nun muss ich dazu noch Folgendes sagen: Was sind diese anrechenbaren Kosten? Der Bund beteiligt sich ja an der Altlastensanierung mit 40 Prozent. Diese 40 Prozent sind zwar als Bundesmittel deklariert, sie stammen aus einem Fonds, der gespiesen wird von Beiträgen, welche die Verbände, je nachdem was sie ablagern, in diesen Fond leisten. Als Beispiel: Bei Reststoffdeponien, wo Schlacke deponiert wird, sind es 15 Franken pro Tonne, die dem Bund in diesen Fond bezahlt werden für Filterabfälle und so weiter. Für Abfälle, die in Untertagdeponien eingelagert werden, sind es 50 Franken. Die Verbände und Gemeinden beteiligen sich entscheidend am Beitrag, den der Bund in diesen Fonds leistet. Am Rest beteiligt sich heute der Kanton bis zu maximal 25 Prozent, abgestuft in Fünf-Prozent-Schritten. Der Antrag der Kommissionsmehrheit lautet, dass man diesen Beitrag auf 40 Prozent erhöht, was dann eine entsprechende Abstufung gemäss Finanzstärke der Gemeinden zur Folge hätte. Die schwächsten Gemeinden würden dann mit 40 Prozent der anrechenbaren Kosten unterstützt. Dann gäbe es diese Acht-Prozent-Schritte bis hinunter zu acht Prozent, also 8, 16, 24, 32 und 40 Prozent. Wir glauben, dass damit ein bescheidener Ausgleich für die Kostenverteilung vorgenommen wird, die den Kanton dann im Absatz 2 entlastet. Wir haben noch einen anderen Grund, um diese Erhöhung zu beantragen. Dieser besteht darin, dass das Kostenbewusstsein des Kantons durch diese Massnahme gestärkt wird. Sie wissen, dass bei der Altlastensanierung verschiedenste Massnahmen möglich sind, und ich glaube, auch hier geht es darum, die vernünftigsten Wege aufzuzeigen. Beispielsweise dass man halt mit kostengünstigeren Sanierungsvarianten beginnt und wenn man sieht, dass diese nicht zum Tragen kommen, weiterfährt. Die Altlastensanierung wird die Gemeinden noch gehörig zur Kasse beten. Es ist wichtig, dass der Kanton sich hier entscheidend mitbeteiligt, denn sonst glaube ich nicht, dass die Gemeinden in der Lage sind, diese Altlastensanierung von sich aus zu bewerkstelligen. Daher weist der Antrag der Kommissionsmehrheit in die richtige Richtung. Indem sich auch der Kanton in stärkerem Masse beteiligt, stellen wir sicher, dass wir dieses Problem der Altlasten auf eine richtige Art und Weise in den Griff bekommen.

Geisseler: Ratskollege Biancotti hat diesen Artikel so weit erläutert, ich werde mich hier nicht mehr einmischen. Ich meine zu diesem Absatz lediglich, dass die Lösung, wie sie jetzt vorgeschlagen ist, bereits bis anhin bestand. Sie hat sich grundsätzlich bewährt und ich weiss nicht, warum daran gerüttelt werden soll. Mit dieser Lösung kommen wir dem Verursacherprinzip, das ja ein Eckpfeiler der Abfallbewirtschaftung ist, etwas näher. Und noch etwas: Man soll sich ja auch immer wieder auf die Vernehmlassungen beziehen und die Entscheide darauf abstellen. Ich habe mich auch die Vernehmlassungen durchgeschaut, insbesondere jene meines Bezirks, also der Kreise Fünf Dörfer und Herrschaft. Die Gemeinden dieses Bezirks haben sich nicht gegen diese Formulierung gewehrt. Also gehe ich davon aus, dass auch hier eine breite Unterstützung vorhanden ist. Ich bitte Sie also, der Kommissionsminderheit Ihre Stimme zu geben und die Formulierung so zu belassen, wie sie bis anhin war.

Regierungsrat Lardi: Was ist unter Sanierung einer Altlast zu verstehen? Hier ein paar Begriffserklärungen: Belastete Standorte sind Orte, deren Belastung von Abfällen stammt und die eine beschränkte Ausdehnung aufweisen. Altlasten sind sanierungsbedürftige, belastete Standorte. Sanierungsbedürftig sind belastete Standorte, wenn sie zu schädlichen oder lästigen Einwirkungen führen oder wenn die konkrete Gefahr besteht, dass solche Einwirkungen entstehen. Sanierungsziel ist die Beseitigung der Einwirkungen auf Grundwasser, auf oberirdische Gewässer, auf Luft oder Böden oder die Beseitigung der konkreten Gefahr solcher Einwirkungen, die zur Sanierungsbedürftigkeit geführt haben. Sanierungsmassnahmen umschreibt Artikel 16 der Altlastenverordnung: Das Ziel der Sanierung muss erreicht werden mit Massnahmen zur Dekontamination: Umweltgefährdende Stoffe müssen beseitigt werden, zum Beispiel durch Ausblasen von Schadstoffen, biologische Behandlung zwecks Abbau von umweltgefährdenden Stoffen, Waschen von kontaminiertem Material in einer Abfallanlage, Entfernen des belasteten Materials vom Standort. Weiter sind die umweltgefährdenden Stoffe zu sichern und deren Ausbreitung ist langfristig zu verhindern, was eine entsprechende Überwachung bedingt. Dazu kommen Nutzungsbeschränkungen wie Einschränkungen der land- und wasserwirtschaftlichen Nutzung, Absperrungen, Abdeckungen, Baubeschränkungen. Wer trägt nun die Kosten für die Sanierung von Altlasten? Gemäss Artikel 32 d und e USG in Verbindung mit Artikel 9 und 10 der Verordnung über die Abgabe zur Sanierung von Altlasten müssen drei Fälle unterschieden werden. Erstens, grundsätzlich trägt der Verursacher die Kosten der Sanierung. Bei mehreren Verursachern tragen sie die Kosten entsprechend ihren Anteilen an der Verursachung. Zweitens, an die Sanierung von sanierungsbedürftigen Deponien, auf denen zu einem wesentlichen Teil Siedlungsabfälle abgelagert worden waren und auf die nach dem 1. Februar 1996 keine Abfälle mehr gelangt sind, gewährt der Bund Abgeltungen von 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Der Kanton leistet an diese vom Bund unterstützten Sanierungen Beiträge von höchstens 25 Prozent der Kosten. Die Kantonsbeiträge werden nach der Finanzkraft der Gemeinden abgestuft. Die Restkosten, also mindestens 35 Prozent, trägt der Verursacher, zumeist die Gemeinde als Inhaberin der Deponie. Diese Regelung ist bereits heute geltendes Recht. Sie soll nach unserem Wunsch unverändert ins KUSG überführt werden. Nun beantragt die Kommissionsmehrheit, den kantonalen Ansatz von 25 auf 40 Prozent zu erhöhen. Dies hat selbstverständlich für den Kanton entsprechende Mehrkosten zur Fol-

ge, die zurzeit mangels erforderlicher Daten nicht quantifiziert werden können. Die Regierung lehnt diesen Antrag ab. Wie bereits von Grossrat Geisseler ausgeführt und von mir wiederholt, ist dies eine Änderung des bereits heute geltenden Beitragssatzes. Die Kostenverschiebung von den Verursachern, in der Regel die Gemeinden, auf den Kanton, ist ebenfalls abzulehnen. Ich komme nun zum dritten Fall. Falls der Verursacher einer Altlast nicht ermittelt werden kann oder zahlungsunfähig ist, leistet der Bund ebenfalls Beiträge von 40 Prozent an die anrechenbaren Kosten. Die Restkosten sollen gemäss Artikel 49 Absatz 2 und Artikel 3 KUSG auf den Kanton und die Standortgemeinden der Altlast aufgeteilt werden. Je nach ihrer Finanzkraft tragen die Gemeinden 30 bis 60 Prozent der verbleibenden Sanierungskosten, die 60 Prozent der Gesamtkosten ausmachen. Ich meine, dass wir nun Klarheit haben sollten, um was es hier geht. Die Anträge sind legitim, sie gehen aber in eine Richtung, die die Regierung nicht mittragen kann, denn es geht um erhebliche Mehrkosten, die sich dann bei uns summieren und bei den Gemeinden hingegen aufteilen. Wir sind klar der Meinung, dass wir von dieser 25-prozentigen Beteiligung nicht abweichen können.

Brunold: An einer Session werden grossmehrheitlich Sparübungen gemacht beziehungsweise wird der Kanton dazu aufgefordert, um dann an der nächsten Session wieder das Gegenteil zu diskutieren. Entweder sind wir für die Sanierung der Altlasten oder wir sind dagegen. Das Ganze kann aber nicht an die Frage der Kantonsbeiträge gekoppelt werden. Vor allem kann es doch nicht sein, dass die Bevölkerung über die Kantonssteuern für frühere Unterlassungssünden von einzelnen Gemeinden mitzahlen muss. Einzelne Gemeinden sind, wenn auch in erlaubter Weise, doch recht fahrlässig mit den Deponien umgegangen und haben dabei noch profitiert, sei es durch Minderkosten oder durch Mehrsteuern durch die Ansiedlung von Betrieben, die dann zum Teil auch Industrieabfälle über diesen Weg entsorgt haben. Um diesem Umstand im Sinne des Verursacherprinzips nun mindestens teilweise Rechnung zu tragen, sind die in der Botschaft vorgegebenen Kantonsbeiträge ausreichend, damit nicht diejenigen, welche damals eine sorgfältige Handhabung der Abfallentsorgung betrieben haben, erneut zur Kasse gebeten werden. Altlasten sind in erster Linie standortgebunden und nicht Allgemeingut. Ich bin für die Kommissionsminderheit.

Geisseler: Wenn wir Altlasten haben, dann müssen wir diese sanieren, sofern das Gesetz uns das vorgibt. Wir bezahlen ob als Gemeindebürger, als Kantonsbürger oder als Bundesbürger. Wir zahlen auf drei Stufen Steuern und von diesem Geld wird dann auch saniert. Wo die Kosten anfallen, ob bei der Gemeinde oder beim Kanton, wenn wir diese 60 Prozent anschauen, die uns im Kanton zurückbleiben, ist mir als Steuerzahler grundsätzlich egal. Aber irgendwann erfand man ja das Verursacherprinzip und politisch ist dieses an und für sich nicht umstritten. Ich meine, wir haben hier eine gute Gelegenheit, dieses Verursacherprinzip gänzlich anzuwenden und darum bitte ich Sie, die Kommissionsminderheit zu unterstützen.

Biancotti: Grossrat Geisseler hat ausgeführt, die heutige Lösung habe sich grundsätzlich bewährt. Dann frage ich Sie, weshalb uns die Regierung vorschlägt, Absatz 2 abzuändern bei Fällen, in denen der Verursacher nicht mehr eruiert werden kann. Sie sehen, dass das Verursacherprinzip nicht

spielt, wo der Verursacher nicht eruiert werden kann oder wo er zahlungsunfähig ist. Wieso wird jetzt vorgeschlagen, dass hier eine Lastenverschiebung zu Lasten der Gemeinden vorzunehmen ist? Weil sich die heutige Regelung so gut bewährt hat? Diesbezüglich gebe ich Herrn Brunold Recht. Hier stehen natürlich Abfälle von Industriebetrieben oder was weiss ich zur Diskussion und deshalb war man in der Kommission der Ansicht, dass auch hier die Gemeinde in die Verantwortung einbezogen werden kann, wenn man dafür beim Absatz 1 einen Ausgleich schafft. Dies hat seine Rechtfertigung auch darin, dass wenn Altlasten bestehen, auf welche mit Bewilligung des Kantons Siedlungsabfälle abgelagert wurden, der Kanton hier anders in der Verantwortung steht. Letztlich geht es um viel Geld und ich habe vollstes Verständnis dafür, dass Regierungsrat Lardi keine Freude an unserem Antrag hat. Aber ich habe kein Verständnis dafür, wenn der Kanton Lastenverschiebungen nur zu Lasten der Gemeinden vornimmt. Damit dieser Ausgleich besteht, bitte ich Sie dringend, den Antrag der Kommissionsmehrheit zu unterstützen und in Absatz 1 einen Ausgleich zu schaffen für die Nachteile, die den Verbänden und Gemeinden in Absatz 2 zugefügt werden.

Abstimmung

Für den Antrag der Kommissionsmehrheit 52
Für den Antrag von Kommissionminderheit und Regierung 44

Art. 50, Vermeidung von physikalischen Bodenbelastungen; Art. 51, weiter Gehende Massnahmen.; Art. 52, Zuständigkeit; Art. 53, Rechtsmittelverfahren; Art. 54, Verletzung von kantonalem Recht, 1. Übertretungen, Art. 55, 2. Anwendung des Verwaltungsstrafrechts des Bundes; Art. 56, Zuständige Behörden; Art. 57, Ausführungsbestimmungen; Art. 58, Aufhebung bisherigen Rechts; Art. 59, Änderung bisherigen Rechts; Art. 60, Anpassung kommunaler Erlasse; Art. 61 In-Kraft-Treten

Angenommen

Standespräsident: Wir haben das Gesetz behandelt. Möchte jemand auf einen Artikel zurückkommen? Scheint nicht der Fall zu sein. Die Kommission beantragt uns keine zweite Lesung. Stellt jemand den Antrag auf eine zweite Lesung. Das ist nicht der Fall. Wir kommen zu den Anträgen. Die Anträge finden Sie auf Seite 613 und 614 der Botschaft.

Schlussabstimmung (in globo)

Für die Anträge gemäss Ziffern 2 bis 7 (Botschaft S. 613 und 614) 103
Dagegen 0

Parolini, Kommissionspräsident: Abschliessend möchte ich als Kommissionspräsident einen Dank aussprechen für die gute Zusammenarbeit in der Vorberatungskommission wie auch die gute Zusammenarbeit mit dem Departement und der Verwaltung und ich danke allen Mitgliedern des Grossen Rats für die gute Debatte. Wir haben uns gestritten über Soll und Haben und über andere kleine Abänderungen. Es gibt verschiedene Meinungen diesbezüglich. Meiner Meinung nach waren die unterschiedlichen Auffassungen letztlich klein. Hauptsache ist, dass wir nun ein umfassendes Umweltschutzgesetz haben und ich hoffe sehr, dass alle Anwesenden hinter diesem Gesetz stehen können und auch dafür besorgt sind, dass wir es bei der Volksabstimmung erfolgreich über die Bühne bringen können.

Voranschlag 2001 der Rhätischen Bahn (separater Bericht)

Bühler, Sprecherin GPK: Die GPK hat den Voranschlag 2001 der RhB geprüft und beraten. Anlässlich einer Aussprache mit dem Verwaltungsratspräsidenten, alt Regierungsrat Dr. Aluis Maissen, und Herrn Direktor Silvio Fasciati erhielten wir vertiefte Auskünfte und Informationen. Zu schaffen machen der RhB die mit der Bahnreform 1 eingeführte ungleiche Behandlung der SBB und der übrigen Eisenbahnen durch den Bund. Damit die Wettbewerbsnachteile aufgehoben werden können, ist es dringend nötig, dass die Bahnreform 2 umgehend an die Hand genommen wird. Für die RhB problematisch ist auch das jährliche Bestellverfahren, mit dem jährlich der Mittelbedarf zwischen Bund und Kanton ausgehandelt werden muss. Eine mittelfristige Planungssicherheit fehlt dadurch gänzlich. Oberstes Ziel der RhB ist die Erwirtschaftung von mehr Markterträgen, damit die Abgeltung durch die öffentliche Hand zumindest stabil gehalten werden kann. Mit dem Projekt Futuro konnten unter anderem Ergebnisverbesserungen von rund 18 Millionen Franken, welche im Voranschlag enthalten sind, erzielt werden. Das vorliegende Budget 2001 ist ausgeglichen, allerdings nur dank einer leichten Erhöhung der Abgeltung der öffentlichen Hand von 1.3 Prozent. Die Erfolgsrechnung wird mit Aufwändungen und Erträgen von rund 232.7 Millionen Franken um 3.2 Prozent höher veranschlagt als im Vorjahr. Im Budget 2000 waren es 225.4 Millionen Franken. Der Personalaufwand wird gegenüber dem Vorjahr um 6.8 Millionen Franken oder 5.5 Prozent höher veranschlagt. Warum? Für das Jahr 2001 wurde eine allgemeine Lohnerhöhung von 1.5 Prozent gewährt. Insbesondere für Lehrabgänger und jüngere Mitarbeiter mussten auf Grund der Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt, das heisst zwecks Konkurrenzfähigkeit, selektiv gewisse Realloohnerhöhungen vorgenommen werden. Auf Grund des veränderten Angebots ergab sich ausserdem ein ausgewiesener Personalmehrbedarf. Unter den Positionen Personalversicherungen wurden im Hinblick auf einen allfälligen Wechsel zu einer zeitgemässeren Versicherungsform mehr Mittel budgetiert. Der Verkehrsertrag wird für 2001 mit 201.6 Millionen Franken veranschlagt. Im Voranschlag 2000 waren es 196 Millionen Franken. Wie kürzlich zu erfahren war, hat das Rechnungsergebnis 2000 erfreulicherweise 199.4 Millionen Franken, also gut drei Millionen Franken mehr Verkehrsertrag als veranschlagt, ergeben. Dies trotz eines neuen, für die RhB negativen Verteilschlüssel für Pauschalfahrausweise. Erst nach der Budgetierung waren beim Vereina-Autoverlad in den Monaten November und Dezember grosse Zuwächse zu verzeichnen, welche nicht erwartet werden konnten. Deshalb ist für das Jahr 2001 mit einem Ertrag aus dem Autoverlad im Rahmen des Voranschlages 2000 und nicht wie für das Jahr 2001 budgetiert mit einem Rückgang von 4.2 Prozent zu rechnen. Auf Grund dieser Zahlen darf davon ausgegangen werden, dass der Verkehrsertrag im Voranschlag 2001 eher vorsichtig budgetiert ist. Der Voranschlag der Investitionsrechnung sieht Ausgaben von 135.9 Millionen Franken vor gegenüber budgetierten Ausgaben für das Jahr 2000 von 129.7 Millionen Franken. 1999 betrug die Gesamtaufwendungen für Investitionen 149.7 Millionen Franken. Darin enthalten waren Finanzierungsmittel für die drei Grossprojekte Vereinalinie, Umbau Bahnhof Chur und auch Transit von 74.3 Millionen Franken. Die im Voranschlag 2001 aufgeführten, im Vergleich zum Budget 2000 höheren Investitionsausgaben sind vor allem auf notwendige Bauaufwendungen, für die Instandhaltung der Infrastruktur sowie für die

Erneuerung und den Ersatz von Rollmaterial zurückzuführen. Die Konzentration der Mittel auf die Grossprojekte Vereinalinie und Alptransit Surselva in früheren Jahren haben zu einem Nachholbedarf bei den bestehenden Anlagen und Fahrzeugen geführt. In der Finanzrechnung wird ein gesamter Mittelbedarf von rund 368.6 Millionen Franken für das Jahr 2001 budgetiert. Über direkte Markterträge und Abschreibungsmittel der Bahn werden 153.3 Millionen Franken finanziert und betreffend Strasseninteressenz und so weiter werden Mittel in der Höhe von 3.5 Millionen Franken erwartet. Die Beitragsleistungen des Bundes sind mit netto 180.4 Millionen Franken und jene des Kantons mit 24.1 Millionen Franken veranschlagt. Gerne benütze ich abschliessend die Gelegenheit, den Verantwortlichen der RhB, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihr Engagement und ihre Arbeit zu danken. Im Namen der GPK beantrage ich Ihnen, den Voranschlag 2001 der RhB zur Kenntnis zu nehmen.

Schütz: Nach den Jahren der wirtschaftlichen Schwierigkeiten können wir davon ausgehen, dass wir im Jahr 2001 mit einer stabilen Wirtschaftslage rechnen können, obwohl die positiven Wachstumsraten sich etwas verlangsamt haben. Mit entsprechenden Anstrengungen werden die Erträge des Güterverkehrs gemäss Voranschlag um 2.3 Prozent gegenüber dem Vorjahr vermehrt werden können. Die RhB ist nach wie vor auf die Abgeltungen von Bund und Kanton angewiesen. Die Investitionen in den Vereina haben sich in Bezug auf den Personenverkehr wie auf die Arbeitskraftsituation sehr gelohnt. So konnten Neuanstellungen vorgenommen werden. Die RhB-Arbeitszeit sprich Überzeitberechnung und Abgeltungen führten in den letzten Jahren immer wieder zu Auslegungsdifferenzen zwischen der Direktion RhB und der Personalkommission RhB. Am 6. Dezember 2000 einigten sich die Sozialpartner zur Einführung des Bandbreiten-Modells. Basis sind 2'121 Stunden pro Jahr, die erarbeitet werden müssen, um den saisonalen Schwankungen, aber auch den persönlichen Bedürfnissen Rechnung zu tragen. Ein weiterer Schritt zur Erhaltung des sozialen Friedens ist damit gemacht. Dies will noch nicht heissen, dass nicht weiterer Handlungsbedarf besteht. Erfreulich ist aus unsrer Sicht die Tatsache, dass die RhB die Anfangslöhne nach Lehrabschluss angehoben hat. Es bestehen ja nach wie vor Lohndifferenzen zwischen dem SBB- und dem RhB-Personal. Eine Angleichung ist aus unsrer Sicht in naher Zukunft erforderlich. Auf Seite 2 der Budgetvorlage 2001 ist nachzulesen, dass es auf Grund der angespannten Arbeitsmarktsituation schwierig ist, Personal zu finden. Die RhB ist ein bedeutender Arbeitgeber und tut gut daran, im Bereich der Entlohnung einen grösseren Schritt nach vorne zu tun. Der Voranschlag der Investitionsrechnung sieht Aufwendungen von 135.9 Millionen Franken vor, wie Ratskollegin Bühler bereits gesagt hat. Dies dürfte im Rahmen der Möglichkeiten liegen.

Die Erneuerung des Rollmaterials ist erforderlich, um die hohen Imissionen, denen Bewohner in Bahnnähe ausgesetzt sind, zu reduzieren. Graubünden braucht eine leistungsfähige, der Zukunft zugewandte Bahn. Die Vereinalinie als neue Eisenbahntransversale, eine Mini-Neat sozusagen, wird im Personen- und Güterverkehr noch an Bedeutung gewinnen. Die SP-Fraktion ist für die Genehmigung des Voranschlags.

Thöny: Es ist bekannt, dass verschiedene RhB-Stationen geschlossen worden sind und noch geschlossen werden. Es ist auch kein Geheimnis, wie das geschieht. Mit den so ge-

nannten Stationshalter-Modellen werden einer Gemeinde die Möglichkeiten geboten, dass die Dienstleistungen in etwa die Gleichen bleiben sollen. Dass diese Stationshalter-Modelle aber Geld kosten, liegt auf der Hand. Die Räumlichkeiten der Bahnhöfe müssen umgebaut werden, sie müssen auch günstig abgegeben, sprich vermietet werden und so weiter. Ich vermisste aber im Budget den Betrag, der für diese Stationshalter-Modelle zur Verfügung gestellt werden müssten. Ich weiss, dass dies keine grossen Beiträge sind. Es muss gespart werden, aber am richtigen Ort. Auch Informationen kosten Geld und hier muss ich schon sagen, die Informationen für Gemeinden, die von der Schliessung ihres Bahnhofs betroffen sind, sind dürftig, sehr dürftig. Wenn die RhB ihren Goodwill bei der Bevölkerung behalten will, muss sie einen ganz anderen Weg der Informationspolitik einschlagen. Wir wollen hinter unserer Bahn stehen können. Ich möchte den zuständigen Stellen nahe legen und sie auffordern, ihre Informationspolitik zu verbessern und alles daran zu setzen, dass in Zukunft die nötigen Schliessungen von Bahnhöfen möglichst sanft und mit der nötigen Hilfe über die Bühne gehen. Unter frühzeitiger Einbindung der betroffenen Gemeinden und auch der Angestellten der betroffenen Bahnhöfe.

Abstimmung:

Für Kenntnisnahme des RhB-Voranschlags 2001:	73
Dagegen:	0

Motion Marti betreffend Erlass eines Telekommunikationsgesetzes

(Wortlaut Januarprotokoll 2001, Seite 584)

Schriftlicher Bericht der Regierung

Nach dem Anfang 1998 in Kraft getretenen neuen Fernmeldegesetz (FMG) bleibt die Grundversorgung in allen Regionen der Schweiz gewährleistet. Zum Umfang der Grundversorgung zählen Telekommunikationsdienste, die in der Schweiz eine grosse Verbreitung gefunden haben und zum „Standard“ gehören. Das FMG hat diesen Umfang definiert, der Bundesrat ist jedoch ermächtigt, den Umfang der Grundversorgung auszudehnen und der technischen Entwicklung und neuen Bedürfnissen von Wirtschaft und Gesellschaft anzupassen. Das Radio- und Fernsehgesetz (RTVG) wird zurzeit revidiert. Der Vernehmlassungsentwurf sieht vor, dass in Bezug auf Service public nach wie vor am „Modell SRG“ festgehalten werden soll. Danach soll der Auftrag für den Service public einem einzigen nationalen Veranstalter übertragen werden, der eine flächendeckende Versorgung zu garantieren hat und in den Genuss des überwiegenden Teils der verfügbaren Mittel kommt.

Grundsätzlich kann demnach festgehalten werden, dass eine gewisse Grundversorgung in den Bereichen Telekommunikation und Medien auch in Zukunft durch die nationale Gesetzgebung sichergestellt wird. Damit wird allerdings nur ein minimaler Standard gewährleistet. Es besteht nun die Problematik, dass einerseits die technologische Entwicklung und die Bedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft sich rasch fortentwickeln und andererseits die Grundversorgung nicht im gewünschten Umfang ausgedehnt werden dürfte. Im liberalisierten Markt werden Dienstleistungen und Angebote nur dort angeboten, wo eine ausreichende Nachfrage erwartet wird. Es ist deshalb davon auszugehen, dass in Teilen unseres Kantons das Angebot vom Markt her nicht über die Grundversorgung hinaus weiterentwickelt wird. Es stellt sich

deshalb die Frage, ob und in welchem Umfang der Staat flankierend eingreifen muss, damit der Lebens- und Wirtschaftsraum Graubünden konkurrenzfähig bleibt. Aus der Überzeugung heraus, dass auch mittel- und langfristig Defizite im Bereich der Telekommunikation verhindert werden müssen, hat die Regierung die Förderung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien zur Erhöhung der Standortaktivität als Ziel 42 in das Regierungsprogramm 2001 bis 2004 aufgenommen.

Im Rahmen der letzten Revision des Wirtschaftsförderungsgesetzes vor gut zehn Jahren wurde die Grundlage geschaffen, Beiträge an die Erschliessung mit Dienstleistungen leisten zu können. Die Regierung unterstützt denn auch Projekte mit den Instrumenten der Wirtschaftsförderung (Beispiel: Kommunikationsnetz Surselva). Die NetCom Graubünden AG hat ebenfalls Pläne entwickelt, wie gewisse Teile des Kantons erschlossen bzw. verkabelt werden könnten. Da die NetCom nur beschränkte finanzielle Mittel aufweist bzw. auf private Investoren angewiesen ist, sieht ihre Strategie vor, zuerst die bevölkerungsdichteren Regionen zu erschliessen. Die Regierung ist bereit, auch diese Projekte im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten grosszügig zu unterstützen. Sie sieht kurzfristig keine anderen Möglichkeiten als die Unterstützung mit Mitteln der Wirtschaftsförderung. Sie ist aber bereit, zu prüfen, ob andere Formen der Unterstützung (Kantonalisierung der Aufgabe, Risikokapital, Investitionsbeiträge, Betriebsbeiträge etc.) notwendig sind, um das Ziel einer ausreichenden Versorgung des Kantons zu erreichen. Die Regierung will diesbezüglich - im Sinne der Motion - dem Grossen Rat Vorschläge unterbreiten, aber nicht in der Gestalt eines eigenständigen Telekommunikationsgesetzes, sondern im Rahmen der anstehenden Revision des Wirtschaftsförderungsgesetzes, welche Bestandteil des Gesetzgebungsprogrammes 2001 bis 2004 ist. Diese soll Ende 2002 abgeschlossen sein. Auch die Unterstützung der Verbreitung von Medien, wofür zurzeit die gesetzlichen Grundlagen fehlen, soll im Rahmen dieser Revision geprüft werden.

Die Regierung ist bereit, im Sinne dieser Ausführungen die Motion entgegen zu nehmen.

Antrag der Regierung:

Entgegennahme der Motion im Sinne der schriftlichen Ausführungen.

Standesvizepräsident: Die Regierung ist bereit, die Motion im Sinne ihrer Ausführungen entgegenzunehmen. Ist der Motionär damit einverstanden?

Marti: Ich bin nicht ganz einverstanden. Ich wünsche Diskussion.

Standesvizepräsident: Der Motionär ist nicht einverstanden und wünscht Diskussion. Diskussion ist beschlossen, weil die Regierung nicht bereit ist, die Motion als Ganze entgegenzunehmen.

Marti: Mit der Beantwortung hat die Regierung uns Motionären signalisiert, dass unser Anliegen berechtigt ist. Sie zeigt sich auch sehr flexibel, was eine Teillösung betrifft. Ich spüre hier eine positive Grundhaltung. Es ist aber nicht klar, und das ist heute noch zu klären, ob andere Fragen in der Folge wirklich im Sinne der Motionäre angepackt werden. Die Notwendigkeit der Förderung der Telekommunikation ist unbestritten. Wer könnte es sich denn heute noch leisten,

die Kommunikation nicht zu fördern. Umgekehrt müssen wir uns aber auch die Frage stellen, ob wir es uns leisten können. Die Regierung möchte zwar im Sinne der Motion über das Wirtschaftsförderungsgesetz Mittel zur Verfügung stellen. Dies ist kurzfristig sehr sinnvoll und ich danke der Regierung dafür wie auch für die grundsätzliche Anerkennung des Anliegens der Motionäre. Die kurzfristige Massnahme, das Geld über die Wirtschaftsförderung wird, hilft, bereits geplante Massnahmen anzupacken. Ich komme nun zum "aber". Unter dieser Optik kann zwar kurzfristig investiert werden, ob es in Zukunft genügen wird, bloss über die Wirtschaftsförderung Gelder zur Verfügung zu stellen, und ob diese Gelder auch ausreichen werden, wird nicht beantwortet. Mit der Schaffung eines Telekommunikationsgesetzes respektive mit einer Präzisierung im Wirtschaftsförderungsgesetz würde unser Kanton frühzeitig auf kommende Fragen gerüstet sein, weil er sich mit der Problematik auseinandersetzt. Es gilt jetzt zu agieren und nicht später zu reagieren. Wir alle kennen den ungeheuren Wandel, welcher in der Kommunikationsbranche herrscht. Die Grossen investieren eher in die Grossmärkte. Der Kanton muss hier Impulse setzen, dass Graubünden auch als kleiner Markt attraktiv ist oder bleibt. Es braucht auch Drittinvestoren. Hierfür fehlt zurzeit eine gesetzliche Grundlage. Wir möchten nicht, dass es so weit kommt, dass wir um die Medien kämpfen müssen, wie wir es heute um die Poststellen tun müssen. Es braucht eine gesetzliche Grundlage. Bei der Kommunikation geht es nicht bloss um Wirtschaftsförderung. Kommunikation beinhaltet Radio, Fernseh, Information, und es ist ein Grundbedürfnis und eine Grundversorgung unserer Bevölkerung unseres Kantons. Wir sind hier vergleichbar schlechter dran als andere Kantone. Die Kommunikation ist deshalb kein Anhängsel der Wirtschaftsförderung, sondern bildet einen Problemkreis und ein Thema für sich selbst. Sogar das Betreibungsrecht kennt den Schutz des Informationsbedürfnisses. Und da sind Radio und Fernseh nicht pfändbar. Ich möchte daher von der Regierung wissen, wie diese Punkte im Wirtschaftsförderungsgesetz Niederschlag finden. Ich möchte noch einige Beispiele geben, um das Ganze zu illustrieren: Stellen Sie sich vor, der Kanton will dem Markt Mittel zur Verfügung stellen, wie er es in der Antwort auf die Motion in Aussicht stellt. Wie geht er dann vor, wenn sich mehrere Firmen um diesen Markt bewerben? Oder wie geht er vor, wenn sich keine Firmen um diesen Markt bewerben? Mit Weitblick gründete die Tele-Rätia AG eine Tochterunternehmung, die Netcom Graubünden AG. Das ist gut. Aber eigentlich fehlt dazu auch die gesetzliche Grundlage. Oder was geschieht zum Beispiel, wenn die Mittel vom Kanton nicht ausreichen und zusätzliche Gelder über Investoren gesucht werden müssen, was die Regierung ja auch in Ihrer Antwort auf die Motion gesagt hat? Auf welcher gesetzlichen Grundlage beruht denn die Existenz von Partnern innerhalb beispielsweise der Netcom AG. Weitere Frage: Wenn der Kanton das Kabel aufbauen möchte, mit welchen Regionen beginnt er und nach welchem Konzept geht er vor? Wir haben hier im Grossen Rat scheinbar nicht darüber zu befinden, wenn es nicht gesondert in einem Gesetz beraten wird. Einzig die Netcom AG würde darüber entscheiden. Wie ist es, wenn der Kanton zusätzliche Mittel aus dem nationalen Pott der Gebührgelder beanspruchen möchte? Wie kann er ausweisen, wohin diese Gelder fliessen und wie sie verwendet werden? Und vielleicht noch kurz zu Radio und Fernsehen, wo die Regierung auch explizit darauf aufmerksam gemacht hat, dass eine gesetzliche Regelung fehlt: Wie erreichen wir die Sicherheit, dass Investoren im Privatrado

und Privatfernsehen auch die Sicherheit haben, dass die Anlagen, welche heute der Tele-Rätia AG gehören, auch weiterhin benutzt werden dürfen? Investitionen bedürfen einer klaren gesetzlichen Regelung.

Sie sehen, es hätte eigentlich genug Fleisch am Knochen oder genügend Draht zum Abrollen, um ein Gesetz anzupacken. Es geht ja nicht nur darum, ob der Kanton Mittel zur Verfügung stellt, sondern es geht um die Frage, wie er sich Investition und Bewirtschaftung der Grundinfrastruktur vorstellt. Es geht um den Markt und um die Gleichbehandlung von Dritten, von Investoren, von Benutzern und von Taltschaften. Wenn die Aussage im Sinne der Motion auf oben erwähnte Punkte eingeht, kann ich mich befriedigt zeigen, dass diese Punkte im Wirtschaftsförderungsgesetz angepackt werden. Hierzu müsste aber eine klare Aussage gemacht werden. Andernfalls oder später müsste sonst diese Problematik aus dem Wirtschaftsförderungsgesetz heraus genommen werden und in einem separaten Gesetz gelöst werden. Ich bin Ihnen, sehr geehrter Herr Regierungsrat, um Präzisierung im Sinne der Motionäre dankbar.

Walther: Ich möchte das, was Grossrat Marti gesagt hat, noch unterstützen und unterstreichen und eine Zusatzfrage stellen. Herr Regierungsrat, Sie schreiben in der Antwort, dass es mit den jetzigen Möglichkeiten geht, einen gewissen minimalen Standort aufrecht zu erhalten. Da würde mich schon interessieren, was Sie darunter verstehen. Die zweite Frage, und das ist eigentlich das Wichtigste: Wie sieht dann die Bedarfsplanung aus? Es geht ja nicht nur um die finanziellen Mittel, sondern es geht auch um die Bedarfsplanung im Kanton und die ist ja wirklich von Region zu Region verschieden. Wie wollen Sie das anpacken, ohne ein Gesetz zu haben? Wenn das befriedigend gelöst wird, kann ich auch auf das Gesetz verzichten und könnte mich mit der Motion, so wie sie jetzt überwiesen wird, einverstanden erklären. Aber dazu ist wohl noch eine Erklärung nötig.

Loepfe: Ich hätte noch eine ergänzende Frage: In der Motion steht ja, wie bereits ausgeführt, dass das über das Wirtschaftsförderungsgesetz gemacht werden soll. Mich interessiert in diesem Zusammenhang Folgendes: Ist vorgesehen, die Wirtschaftsförderungsmittel aufzustocken oder geht man davon aus, dass es aus dem vorhandenen Pott genommen würde? Wenn es aus dem vorhandenen Pott genommen würde, hätte ich eigentlich etwas dagegen, weil man dann anderen Wirtschaftsteilnehmern Gelder entziehen würde, die ihnen gemäss heutigem Gesetz eigentlich zustehen würden.

Regierungsrat Huber: Ich glaube, die Meinungen sind nicht so unterschiedlich, wie es jetzt vielleicht den Anschein erweckt. Die Thematik, über die wir reden, ist anerkannt. Die Regierung hat diese Zielsetzung ja bereits ins Regierungsprogramm aufgenommen. Sie wurde von Ihnen sanktioniert und unterstützt. In dem Sinne rennt diese Motion nicht gerade offene Türen ein, aber sie hilft mit, die Türen offen zu halten. Sie unterstützt uns in den Bestrebungen, die wir gegenwärtig bereits unternehmen. Der Weg, den wir hier aufzeigen, ist etwas unterschiedlich. Sie gestatten uns, dass wir auch bei diesem Projekt an VFRR denken. Sie haben vor allem von den Mitteln geredet, die notwendig sind, um ein solches Projekt zu realisieren. Letztlich schafft nach meinen Erfahrungen ein Gesetz allein noch keine Mittel. Vielmehr stellen Sie die Mittel hier in diesem Rat zur Verfügung. Die Ressourcen, nach denen Sie sich zu richten haben, kennen Sie und ich auch. Es ist ein Projekt, das recht viel Geld kos-

ten wird. So viel zeichnet sich ab. Das wissen wir, so weit sind die Vorarbeiten auch getätigt. Wir möchten das mit Ihnen alsdann anhand einer Botschaft diskutieren. Heute habe ich Ihnen eine Antwort gegeben auf eine Motion und nicht bereits eine Botschaft vorlegen können. Wir werden selbstverständlich auf alle Fragen eingehen, die hier aufgeworfen worden sind. Wir werden sie abklären und wie üblich werden Sie sie bereits in der Vernehmlassung zur Stellungnahme unterbreitet bekommen. Und anschliessend werden wir das hier miteinander diskutieren. Wir stellen uns vor, dass wir in diesem Wirtschaftsförderungsgesetz für diesen Bereich Kommunikation nicht nur über die notwendigen Mittel mit Ihnen diskutieren wollen, sondern wir möchten von Ihnen dann auch, dass Sie mitentscheiden, wie weit verzweigt Infrastruktur in diesem Kanton verfügbar sein soll und in welcher Qualität. Wir stellen uns vor, dass das in einem Grundsatz im Wirtschaftsförderungsgesetz festgehalten wird. Das ist nach unserer Auffassung möglich. In diesem Grundsatz soll auch festgelegt sein, bis wie weit hinaus – ähnlich wie wir es beim Strassengesetz haben – Telekommunikationsinfrastruktur, das heisst moderne Verkehrsinfrastruktur, verfügbar sein soll. Vorarbeiten sind im Departement aber auch bei der Tele-Rätia und bei der Telecom schon gemacht worden. Wir werden daraus unsere Strategien entwickeln und Ihnen diese dann unterbreiten. Ich glaube, ich kann heute auf weitere Ausführungen verzichten. Wir diskutieren hier einen Vorstoss, den wir entgegennehmen. Es bestehen gewisse Unterschiede darüber, wo wir das letztlich regeln wollen. Wir meinen, es sei ein Wirtschaftsförderungsgesetz möglich und es brauche kein spezielles Telekommunikationsgesetz.

Marti: Ich bin mit dieser Antwort befriedigt. Ich bin froh, dass dies geklärt wurde, weil meiner Meinung nach unklar blieb, ob das im Rahmen der Motion auch gemeint war und auch so angepackt wird. Wenn dies innerhalb der Wirtschaftsförderung zur Befriedigung gelöst wird, kann es genau so gut im Wirtschaftsförderungsgesetz Platz finden. Aber ich werde dort dann genau hinschauen und mir vielleicht ein, zwei Voten aufsparen, um das dann noch zu verstärken. Insofern bin ich zufrieden und verzichte darauf, hier einen Antrag zu stellen.

Abstimmung

Für Überweisung der Motion	86
Dagegen	0

Interpellaziun Berther concernent la dumbraziun dal pievel 2000

(Wortlaut Januarprotokoll 2001, Seite 576)

Resposta da la regenza

1. L'emprim èsi da constatar che las dumondas concernent la lingua èn vegnidas formuladas en la dumbraziun dal pievel 2000 exactamain tuttina sco 1990. Il motiv per l'interpellaziun è bain stà la dumonda, en tge lingua ch'ìls questunads patratgan e tge lingua ch'els dumognan il meglier. Ultra da quai han ins dumandà qualas linguas ch'ina persuna discurra regularmain. L'evaluaziun da la dumbraziun dal pievel vegn pia a mussar, quantas personas che discurran regularmain rumantsch e per quantas dad ellas ch'ìl rumantsch è lingua principala. La realitad linguistica na po uschia betg vegnir represchentada cumpletamain, dentant tuttina a moda infurmativa.

2. Ils resultats da la dumbraziun dal pievel n'èn betg decisivs per valitar la muntada da singulas gruppas linguisticas. Els èn mo in element per quest intent. Reducziuns da daners publics na stattan betg en discussiun. L'atezza da las contribuziuns na dependa plinavant betg da la forza numerica d'ina grupp linguistica. In regress dal rumantsch dastgass schizunt pretender in engaschament pli intensiv.

3. La regenza vegn a s'engaschar er vinavant per la promozion ed il mantegniment da la lingua rumantscha e pia er per la garanzia da meds finansials.

Berther: Die Regierung hält in ihrer Antwort ausdrücklich fest, dass eine Kürzung öffentlicher Gelder für die sprachlichen Minderheiten nicht zur Diskussion steht und sie sich weiterhin für die Sprachförderung und Sicherstellung der finanziellen Mittel einsetzen wird. Geschätzte Regierung, für die tatkräftige Unterstützung moralischer sowie mit diesem Schreiben auch finanzieller Art danken die Damen und Herren, die sich tagein tagaus mit dieser Problematik auseinandersetzen. Ich bin der Auffassung, dass die Kantonsregierung hiermit die Zeichen der Zeit erkannt und ein Zeichen in die richtige Richtung gesetzt hat, nämlich bezüglich und zu Gunsten der Sprachenvielfalt in unserem Kanton, was sehr wichtig ist. Und es ist nicht nur ein Zeichen des Frühlings sondern auch Balsam auf die Seele der erwähnten Damen und Herren. In diesem Sinn danke ich im Namen der betroffenen Damen und Herren in unserem Kanton und ich erkläre mich mit dem Schreiben der Regierung als einverstanden.

Interpellation Locher betreffend Abbau der Poststellen

(Wortlaut Januarprotokoll 2001, Seite 566)

Schriftlicher Bericht der Regierung

1. Die dezentralisierte Struktur mit zahlreichen kleinen Siedlungen ist charakteristisch für Graubünden. Die Regierung setzt sich grundsätzlich für die Erhaltung dieser Struktur - soweit dies vernünftig und finanziell verkraftbar ist - ein. Auf dieses Ziel sind die Anstrengungen für eine gute Infrastruktur und zweckmässige öffentliche Dienstleistungen ausgerichtet.

Im Zusammenhang mit dem Abbau von Poststellen gilt es zwei Probleme zu unterscheiden. Einerseits geht es im ganzen Kanton, auch in den Randregionen, um die postalische Grundversorgung. Andererseits hat in kleinen Gemeinden der mit der Poststelle verbundene einzelne Arbeitsplatz eine besondere Bedeutung. Die Regierung wird sich dafür einsetzen, dass die Definition der Grundversorgung die Entwicklungschancen der Randregionen nicht beeinträchtigt. Die Arbeitsplätze werden nicht überall in der heutigen Form erhalten werden können. In diesen Fällen geht es darum, geeignete Kombinationen mit andern Aufgaben zu finden und auch die Verluste durch neue Arbeitsplätze in andern, v.a. privaten, Bereichen zu kompensieren. Für das Wahrnehmen von wirtschaftlichen Entwicklungschancen braucht es in erster Linie private Arbeitsplätze, die öffentlichen sind lediglich eine Ergänzung dazu.

2. Vorerst gilt es festzuhalten, dass die Post ein Bundesbetrieb ist und Korrekturen am Konzept der Post nur über die zuständigen Bundesstellen erwirkt werden können. Falls Korrekturen am Konzept notwendig sind, sieht die Regierung die Möglichkeit der direkten Kontaktnahme mit den Bundesbehörden, von Vorstössen zusammen mit den übrigen

Gebirgskantonen oder mit der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für das Berggebiet (SAB) oder via Bundesparlamentarier, um die Anliegen des Kantons vorzubringen.

3. Laut Postgesetz muss die Schweizerische Post die postalische Grundversorgung (Universaldienst) in der ganzen Schweiz sicherstellen. Ob dieser Universaldienst oder Service public in Poststellen oder in anderer Form erbracht wird, schreibt das Gesetz nicht vor. Demnach ist nicht die Anzahl Poststellen oder die Typisierung der Poststellen ein Gradmesser für den Service public, sondern allein die tatsächliche Versorgung der Bevölkerung mit Postgrundleistungen. So lange die Post ihren gesetzlichen Auftrag erfüllt, ist der Service public sichergestellt.

4. Zurzeit kann die Post noch keine Angaben machen, welche Auswirkungen die Reorganisation des Poststellennetzes auf die Anzahl der Arbeitsplätze hat. Dazu muss die Post zuerst jede einzelne Situation analysieren und zusammen mit den Betroffenen und den Gemeinden Lösungen erarbeiten. Bekannt ist lediglich, dass in Graubünden 182 P-Poststellen umstrukturiert werden. Der Kanton hat mit den zuständigen Stellen der Schweizerischen Post bereits erste Gespräche geführt und wird weiterhin - auch während und nach der Analysephase - mit diesen in Kontakt stehen.

Grundsätzlich gilt es festzuhalten, dass es sicher einerseits um die Erhaltung der bestehenden Arbeitsplätze geht, dass andererseits die Bemühungen aber dahin gehen müssen, neue zukunftsgerichtete Arbeitsplätze in den Regionen zu schaffen. Dazu sind die Regionen gefordert. Der Kanton ist bereit, die Bemühungen der Regionen zu unterstützen.

Locher: Ich beantrage Diskussion.

Abstimmung

Für Diskussion	56
Dagegen	0

Locher: Die schweizerische Post reorganisiert ihr Poststellennetz in grossem Ausmass. Ausgelöst durch die Liberalisierungs- und Privatisierungsaufträge präsentiert nach Swisscom und SBB nun auch die Post die gesalzene Rechnung. Rund 70 Prozent der Poststellen im Kanton Graubünden werden geschlossen oder werden in Zukunft nur noch einen verminderten Dienst, so genannten Leistungsabbau, anbieten. Damit gehen ein wichtiger Teil des Service Public und wertvolle Arbeitsplätze verloren. Viele Gemeinden und Regionen werden an ihrem Lebensnerv getroffen. Der Verlust einer Poststelle verändert letztlich den Charakter eines Dorfs, es wird dadurch weniger attraktiv. Die ältere Bevölkerung wird darunter leiden, ist sie doch viel weniger mobil und deshalb auf die Dienste der Post angewiesen. Obwohl gemäss Post verschiedene Typen vorgesehen sind, zum Beispiel Hauservice, Agenturen, mobile Poststellen, können diese die Postbeamtinnen oder -beamten in den Gemeinden nicht ersetzen. Oft ist der Pöstler im Gespräch mit den Einwohnern in kleineren Gemeinden nicht einfach der Briefträger, sondern er ist eine Hilfsperson. Der Kahlschlag beim Poststellennetz wirkt sich sehr ungünstig aus. Es geht um die Erhaltung von Schulen, Lebensmittelgeschäften und der Wirtschaft ganz allgemein im Berg- und Randgebiet. Die siedlungspolitischen Anstrengungen der letzten Jahrzehnte werden in Frage gestellt. Die Abwanderung beziehungsweise Entvölkerung des Berggebiets wird dadurch verstärkt.

Gemäss der Post und der Gewerkschaft Kommunikation soll die ganze Reorganisation sozialverträglich sein. Das heisst, die Post unternimmt alles, um Entlassungen zu verhindern,

insbesondere bei den Festangestellten. Auch wenn, wie bereits erwähnt, seitens der Post Ersatzlösungen angeboten werden, können sie in den meisten Fällen in unserem geografisch weitläufigen Kanton keinen qualitativ zufrieden stellenden Service bieten. Die angestrebten Kostenbeteiligungen an den Poststellen wird für viele Gemeinden finanziell nicht tragbar sein und würde zu einem Zweiklassensystem führen zwischen Gemeinden, die sich eine Poststelle leisten können und solchen, die es eben nicht können. Deshalb ist hier der Bund gefordert. Er muss garantieren, dass der Post ein Leistungsauftrag für ein feingliedriges, flächendeckendes Poststellennetz im ganzen Land erteilt wird. Dazu verweise ich auch auf die beiden Vorstösse unserer Nationalräte Hämmerle und Hassler. Die Arbeitsplätze bei der Post werden sich verändern. Heutzutage, wo immer mehr E-Mail-Verkehr unter den Leuten besteht, wird es den Briefträger weniger brauchen. Aber Grundsatz muss sein, dass in jeder Gemeinde eine Poststelle betrieben wird. Für Kleingemeinden sind deshalb kombinierte Lösungen anzustreben. Zum Beispiel Post und Gemeindeverwaltung, Post und Bahn, Post und Tourismusbüro und so weiter. In der Antwort auf unsere Interpellation sieht die Regierung die Möglichkeit der direkten Kontaktnahme mit den Bundesbehörden, von Vorstössen mit den übrigen Gebirgskantonen und so weiter. Diese Antwort genügt nicht, sie ist unbefriedigend. Wir erwarten von der Regierung, dass es, wenn öffentliche Arbeitsplätze auf dem Spiel stehen, eine Selbstverständlichkeit ist, mit den zuständigen Bundesbehörden sofort Verbindung aufzunehmen und dies nicht nur als Möglichkeit anzusehen. Laut Postgesetz muss die schweizerische Post die postalische Grundversorgung in der ganzen Schweiz sicherstellen. Ob dieser Universaldienst in Poststellen oder in anderer Form erbracht wird, schreibt das Gesetz nicht vor. Die Regierung schreibt in ihrer Antwort, dass nicht die Anzahl Poststellen oder die Typisierung der Poststellen ein Gradmesser für den Service Public sind, sondern allein die tatsächliche Versorgung der Bevölkerung mit Postgrundleistungen. Solange die Post ihren gesetzlichen Auftrag erfülle, sei der Service Public sichergestellt. Diese Aussagen decken sich nicht mit unseren Vorstellungen. Die Interpellanten sind davon überzeugt, dass der Service Public dauerhaft nur bestehen kann, wenn der Bund beziehungsweise die Post einen umfassenden, qualitativ hoch stehenden und flächendeckenden Service mit einem feingliedrigen Poststellennetz und den dazugehörigen Arbeitsplätzen betreiben.

Patt: Die SVP-Fraktion hat bereits an ihrer Sitzung vom 22. Januar 2001 mit Besorgnis von der Absicht der Post Kenntnisse genommen, das Poststellennetz empfindlich ab- und umzubauen. Dieser Entscheid betrifft die Rand- und Bergregionen wieder einmal ungleich härter als die Agglomerationen und die städtischen Gebiete. Die Post erfüllt in ländlichen Gebieten nicht nur ihre wichtige Versorgungsaufgabe im Brief-, Einzahlungs- und Paketverkehr. Sie nimmt oftmals auch wichtige Mehrfachaufgaben wahr, die für die Grundversorgung eines Dorfs und damit letztlich für die Besiedlung dieser Regionen lebenswichtig sind. Ich denke da zum Beispiel an Erwerbskombinationen mit Schülertransport, Gemeindekanzlei oder Dorfläden. Der Hinweis darauf, dass in den Städten ebenfalls und sogar noch mehr Poststellen geschlossen werden sollen als im ländlichen Raum, zielt an der Sache vorbei. Die Frage ist nun, welche politischen Grenzen diesem wirtschaftlichen Prozess gesetzt und wie die Massnahmen zur betriebswirtschaftlichen Optimierung ausgestaltet werden. Die Äusserung, dass die Liberalisierung ei-

nen unaufhaltsamer Prozess darstellt, kann so nicht unwidersprochen bleiben. Es gilt auch bei dieser Entscheidung die Folgen klar zu erkennen. Die SVP hat deshalb von den zuständigen Stellen der Post und des Bundes verlangt, eine sofortige und umfassende Darstellung des beabsichtigten Um- und Abbaus sowie der Massnahmen zur Verhinderung negativer Auswirkung darzulegen. Dabei sind selbstverständlich auch die betroffenen Gemeinden, die Poststellen und die Regionen in die Meinungsbildung einzubeziehen. Die SVP fordert ganz entschieden, dass die Grundversorgung auch weiterhin gewährleistet ist und dass sich die Post bei der Gründung von Agenturen und Erwerbsskombinationen finanziell angemessen beteiligt. Entscheidend für das Image der Post wird sein, dass auch sie bereit ist, ganzheitliche Vorschläge auszuarbeiten. Die Kundinnen und Kunden erwarten vor allem Zuverlässigkeit und Schnelligkeit für die postalischen Dienste im Brief-, Post- und Zahlungsverkehr und die nötige Infrastruktur zur Erbringung einer landesweit gleich teuren Grundversorgung. An diesem Anspruch und an der Zufriedenheit der Angestellten im neuen System werden sich die Verantwortlichen der Post in den nächsten Jahren messen lassen müssen.

Am 16. Februar 2001 hat Regierungsrat Klaus Huber alle Gemeinden und Regionalorganisationen in dieser Angelegenheit angeschrieben. Daraus möchte ich folgenden Abschnitt zitieren: "Damit gute rand- und berggebietsverträgliche Lösungen durchgesetzt werden können, ist es ratsam, die Neugestaltung mit den Gemeinden in der Nachbarschaft in der Talschaft und in der Region abzusprechen. Eine rechtzeitige Information der Region erlaubt es den regionalen Organisationen, eine Koordinationsfunktion wahr zu nehmen". Der Regionalverein Pro Schanfigg hat mit der Post folgendes Vorgehen vereinbart: Erstens, die betroffenen Gemeinden und Poststellen sollen sich in einer ersten Gesprächsrunde individuell über die vorgesehenen Massnahmen durch die Post informieren lassen. Zweitens, im Anschluss an die erste Verhandlungsrunde unterbreitet die Schweizer Post dem Regionalverein ein Gesamtkonzept für die Region Schanfigg. Drittens, auf Grund dieses Gesamtkonzepts soll eine erweiterte Gesprächsrunde mit allen Beteiligten (Gemeinden, Poststellen, Schweizer Post und regionale Vertreter) stattfinden. Dabei muss versucht werden, eine ganzheitliche Lösung für die Region Schanfigg zu evaluieren. Damit hoffen wir, möglichst regional verträgliche Lösungen anstreben zu können. Regierungsrat Huber möchte ich für seine Unterstützung in dieser Sache bestens danken.

Heinz: Als Vorstandsmitglied der Interessengemeinschaft der Kleingemeinden Graubündens und Vertreter einer von der Umstrukturierung der Post stark betroffenen Gegend bin ich erleichtert und froh, dass sich die Regierung für die Erhaltung unserer Post eingesetzt hat und in Zukunft hoffentlich noch vermehrt einsetzen will, wie aus der Antwort der Interpellation Locher und der Anfrage Capaul hervorgeht. Auch die Interessengemeinschaft der Kleingemeinden wehrte sich vehement gegen den Poststellenabbau und für die zu erhaltenden wichtigen Arbeitsplätze für die Berg- und Randgebiete. Nach unseren Empfehlungen an die Gemeinden sollen vor allem Posthalter mit den Gemeinden zusammenhalten und sich gemeinsam für ihre Belange wehren und nach Möglichkeiten suchen, um die Post im Dorf und in der Gemeinde zu erhalten. Weiter wurden unsererseits die Regierung, die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für das Berggebiet sowie sämtliche Bundesparlamentarier Graubündens kontaktiert und gebeten, sich für die Poststellen Graubündens

einzusetzen. Herr Gigy von der Post Schweiz wurde ebenfalls angegangen und gebeten mitzuhelfen, nach moderaten und für Graubünden akzeptablen Lösungen bei den Poststellenumstrukturierungen zu suchen, leider ohne grossen Erfolg. In Graubünden sollen 182 Poststellen umstrukturiert werden. Das bedeutet, dass wir gesamtschweizerisch gesehen die grössten Opfer bringen. Kann und will Graubünden sich das leisten? Nein, das können wir nicht und wir können das auch nicht akzeptieren. Gesamthaft gesehen will die Post ja 500 Millionen Franken sparen, wobei bei der Poststellenumstrukturierung lediglich 100 Millionen Franken eingespart werden können. Ich frage mich, wo die restlichen 400 Millionen Franken eingespart werden sollen. Steht in nächster Zeit gar eine zweite Umstrukturierungsrunde im Poststellennetzabbau an?

Ich möchte meine Genugtuung darüber zum Ausdruck bringen, dass die Bündner Bundesparlamentarierinnen und -parlamentarier sich endlich einmal über die Parteigrenzen hinweg für die Post im Berggebiet eingesetzt haben. Das Postgesetz aus dem Jahr 1998 ist in Kraft. Das Rad kann nicht mehr zurückgedreht werden. Vielmehr müsste meines Erachtens der Bund analog der SBB auch der Post für das Berggebiet einen Kostenausgleich gewähren. Würden die Gehälter der Direktionsmitglieder inklusive Bonus ein wenig nach unten korrigiert, könnten wir sicher viele Poststellen erhalten.

Capaul: Betreffend Poststellenabbau haben meine Vorredner gesagt, was zu sagen ist. Ich konzentriere mich auf die Regionenpolitik der Regierung. Sowohl in der Antwort zur Interpellation von Kollege Locher als auch noch vermehrt in der Antwort auf meine schriftliche Anfrage betreffend Poststellen spielt die Regierung den Ball an die Regionen zurück. Und dies mit Argumenten, die zum Teil nicht stichhaltig sind. Dies betrifft vor allem die Region Surselva. Dabei muss ich aus der Antwort der Regierung auf meine schriftliche Anfrage einen Teil des letzten Abschnitts zitieren: "Der Bundesrat hat denn auch im August 2000 beschlossen, den eidgenössischen Räten zeitlich befristete Massnahmen zur Flankierung möglicher negativer regionaler Liberalisierungswirkungen vorzulegen. Die Mittel sollen zielgerichtet in den Kantonen und Regionen eingesetzt werden, die von den Strukturmassnahmen von Swisscom, SBB und Post am stärksten betroffen sind. Der Kanton ist in der Verteilgruppe vertreten und ist bemüht, die in Aussicht gestellten Massnahmen möglichst gut zu nutzen. Dazu braucht es aber rasch konkrete Projekte aus den Regionen. Zurzeit liegen solche allerdings nicht vor. In diesem Zusammenhang sind die Regionen gefordert". Das ist die einfachste Antwort die man geben kann. Man kann sich fragen, ob sich die Regierungspolitik am richtigen Ort befindet, was die Fragen der peripherischen Regionen betrifft, denn die Regierung hat genauestens Kenntnis davon, dass von den 80 Millionen Franken, die der Bund zur Verfügung gestellt hat, drei Viertel für ganz Anderes bestimmt sind. Es bleiben für den Kanton Graubünden vielleicht zwei Millionen Franken. Die Region Surselva hat bereits letztes Jahr zum Teil sehr gute Projekte eingereicht, die das Zehnfache der oben erwähnten zwei Millionen Franken übersteigen. Im Januar 2001 wurde die ganze Übung wiederholt und der Gemeindeverband hat wiederum diverse Projekte eingereicht, um qualifizierte Arbeitsplätze als Ersatz in den Regionen zu schaffen. Um ein Beispiel zu nehmen: Ein Ausbau der Firma Distec in Trun mit etwa 30 bis 40 Arbeitsplätzen. Projekte sind also erwiesenermassen vorhanden. Wie geht die Regierung mit der Sur-

selva um? Sie schickt ihren Koordinator vor, um einen geeigneten Standplatz für dubiose Gesellschaften ("Gurus von Seelisberg") zu schaffen und meint, damit sei die Zukunft der Surselva gerettet. Die übrigen Projekte, die die Region Surselva eingereicht hat, existieren gemäss der Antwort der Regierung scheinbar nicht. Die Regierung kann die Surselva nicht mangels Projekten aus anderen Regionen übergehen und derartige Pauschalbeurteilungen vornehmen.

Tuor: Ich teile die Ansichten der Vorredner, wenn teilweise auch in etwas abgeschwächter Form. Ich glaube, es ist für die Verantwortlichen wirklich ein Dilemma, einerseits aus Kostengründen Redimensionierungen vornehmen und andererseits Leistungen ohne entsprechende Abgeltungen erbringen zu müssen. Ich wünsche mir nur, dass der Grosse Rat sich auch dann in diesem Sinne einsetzt, wenn es darum geht, die Zentralisierung der Zivilstandsämter, der Grundbuchämter, der Forstämter, der Steuerämter und weiss ich noch was für Ämter zu diskutieren. Diese Arbeitsplätze sind in den Gemeinden und in den Regionen ebenso wichtig und ebenso nötig und diese können wir hier direkter beeinflussen. Tun wir es dann auch? Wir können es nicht nur von andern fordern, sondern wir sollten auch selbst etwas dazu beitragen.

Regierungsrat Huber: Wir sind uns einig über die Bedeutung der Dienste der Post in Randregionen und wir sind uns auch darüber einig, dass wir in Graubünden zu gleichen Bedingungen einen gleichen Service wollen wie das in stärker bevölkerten Regionen vorgesehen ist. Das ist unbestritten und wir kämpfen gemeinsam dafür. Ich habe Ihnen zur Situation in Graubünden bereits in der letzten Session anlässlich der Beantwortung des Vorstosses Patt einige Ausführungen gemacht. Ich wiederhole diese nicht, sondern möchte lediglich eine Korrektur anbringen. Grossrat Locher, diese 70 Prozent habe ich auch in den Zeitungen gelesen. Unsere Informationen sind aber anders. Es gibt in Graubünden, ich wiederhole das, 182 1P-Poststellen und es gibt 77 2P-Poststellen. Gegenwärtig werden die 1P-Poststellen bearbeitet. Man rechnet gesamtschweizerisch in den nächsten fünf Jahren mit etwa 50 Prozent Schliessungen von 1P-Poststellen, und etwa ähnlich dürfte es in Graubünden sein. Es geht nicht um einen Kahlschlag von 70 Prozent aller Poststellen in Graubünden. Das muss ich korrigieren, damit das hier auch klar gesagt ist. Unser Einsatz in dieser Frage läuft auf zwei Geleisen. Beim einen Geleise, das wir jetzt sehr intensiv beschreiten, geht es um die Umsetzung dessen, was beschlossen wurde und womit die Post für die nächsten fünf Jahre beauftragt worden ist. Hier setzen wir alle unsere Kräfte ein. Mit dieser Umsetzung haben wir uns in erster Linie zu befassen. Wir haben uns den Gemeinden und den Verantwortlichen der Post zur Verfügung gestellt und aufgezeigt, wo und in welchen Richtungen Lösungen zu suchen sind, um einerseits die Versorgung sicherzustellen und auf der andern Seite möglichst wenig Arbeitsplätze abzubauen. Wir haben darauf hingewiesen, wo die problematischen Fälle sind. Ich wiederhole auch das kurz, damit man weiss wovon wir reden und wo wir uns am meisten zu engagieren haben: Es geht um Poststellen in Gemeinden, in denen Erwerbskombinationen Gemeindeangestellter und Post bestehen. Das sind in Graubünden deren 19. Da fällt ein Teil eines Arbeitspensums weg, das nicht ohne weiteres kompensiert werden kann. Das sind ganz heikle Fälle für die betroffene Gemeinde, abgesehen von der Versorgungssicherheit. Es geht um andere Erwerbskombinationen, neun Fälle in Graubünden, Post-Postautobetriebe, Raiffeisenbank-Post, Laden-Post. Auch das sind sehr ent-

scheidende Positionen. Da geht es auch vielfach um Investitionen, die von der Post mitgetätigt worden sind, da geht es um NAI-Regelungen. Das ist eine Thematik, die uns beschäftigt und es geht weiter um die Post in Gemeindeliegenschaften. Auch hier stellt sich die NAI-Thematik unter Umständen sehr entscheidend. Das sind unsere grössten Sorgenkinder nebst der ganzen Thematik der Versorgungen in unserem Kanton. Das ist die eine Seite. Bei der zweiten Seite geht es um jene, bei der der Bund gefordert ist. Sie haben gesagt, in welche Richtung die neuen Interventionen gegangen sind. Es gibt auch Interventionen, die bereits vorher stattgefunden haben. Auf die Standesinitiative komme ich noch zurück. Ich meine schon, Grossrat Locher, dass wir uns gerade für diesen Bereich sehr entscheidend engagiert haben. Grossrat Locher, wir sind in Bern aufgekreuzt bei Führungspersonen der Post, die Ihnen parteipolitisch näher stehen als mir, und haben uns relativ deutlich aus Graubünden gemeldet und dabei mit unseren Vorstössen nicht immer nur eitel Freude erregt. Ich meine, wir hätten bereits sehr früh auch bei früheren Direktionen interveniert und auf die Problematik unseres Kantons aufmerksam gemacht und auch entsprechend nach Lösungen gesucht. Dass letztlich in Landquart ein Zentrum Ost errichtet wurde hat ja sicher auch mit diesen Interventionen zu tun. Wir haben uns auch für die Standesinitiative engagiert. Der Grosse Rat hat dieser zwar nicht gerade mit grosser Begeisterung zugestimmt, wir haben sie trotzdem entschieden vertreten. Ich war zusammen mit Herrn Ryffel an einem Hearing bei der ständerätlichen Kommission. Sie wissen, dass diese Standesinitiative gescheitert ist, aber aus dieser Diskussion um die Standesinitiative ist ein Vorstoss der Kommission entstanden, der letzte Woche in Lugano auch vom Nationalrat überwiesen worden ist und zu dem Bundespräsident Leuenberger Stellung bezogen und dem Parlament auch deutlich gemacht hat, dass es auch am Parlament selbst liegt, die nötigen Ressourcen auch in diesem 80-Millionen-Franken-Paket verfügbar zu machen, das ich auch schon als Mogelpackung bezeichnet habe. Es gibt nun Anzeichen, dass dieses 80-Millionen-Franken-Paket als Begleitinstrument aufdotiert werden und zusätzliche Mittel bekommen könnte, die anders eingesetzt werden können als zur Vorfinanzierung gemäss IHG-Gesetzgebung. Das entnehme ich der Antwort von Bundespräsident Leuenberger auf den erwähnten Kommissionsvorstoss.

Die Surselva wurde noch angesprochen. Der Vorwurf ist etwas hart, Grossrat Capaul, ich weise ihn zurück. Ich meine, alle unsere Anstrengungen, die ich jetzt aufgezählt habe, gelten auch in der Surselva. Und wenn ich gesagt habe, wir hätten keine Projekte unter diesen 80 Millionen Franken, dann ist es mittlerweile so, dass es drei Projekte gibt. Eines davon haben wir inszeniert, es betrifft das KMU-Zentrum in Chur. Dieses muss in der Nähe der Fachhochschule sein. Wir müssen nämlich auf die Pendler schauen, auf die Ausrichtung neuer Arbeitsplätze und die Standortbedingungen, die sie dann brauchen. Hier ist die Nähe der Fachhochschule verlangt. Das ist ein Projekt, das sehr realistisch ist und auch Chancen hat, angenommen zu werden. Es gibt ferner das Projekt Parcalpin, das umstritten ist. Wir unternehmen aber Anstrengungen, um dieses Projekt anderen Kanälen zuzuordnen. Innotours- und Regio-Plus-Mittel sind nachgefragt. Ob das Projekt sinnvoll ist oder nicht, muss in erster Linie in der Region beurteilt werden.

Wenn Sie mir jetzt noch die Distec in Truns vorwerfen, so ist das nicht gerade anständig bei all dem, was wir in Truns alles unternommen haben und weiterhin bereit sind zu unternehmen, damit diese Distec-Um- und Ansiedlung dort möglich

wird. Ich kann Ihnen zusichern, dass wir alles unternehmen und dass wir sämtliche Mittel und sämtliche Quellen, die wir zur Verfügung haben, dafür auch erschliessen werden. Die "Gurus von Seelisberg" lasse ich auf der Seite, da läuft gegenwärtig von einem Unternehmen eine Standortabklärung in Graubünden, nicht nur in der Surselva, auch andernorts. Aber ich nenne in aller Bescheidenheit noch die Öffnung des Lukmaniers, ich nenne die Mittel, die wir für Surselva-Net verfügbar gemacht haben, das hat doch wohl sehr viel mit dem Standort Surselva zu tun. Ich habe nicht das Gefühl, dass die Regierung die Surselva bis jetzt in dieser Diskussion in irgendeiner Art und Weise vernachlässigt hat. Solcherlei Vorwürfe möchte ich vielmehr zurückweisen.

Regionalpolitische Fragen, und damit wiederhole ich das, was ich bereits in der letzten Session gesagt habe, bewegen diesen Kanton immer und sie werden ihn auch in Zukunft bewegen. Es ist wichtig, dass wir darüber hart diskutieren und uns alle gemeinsam bemühen. Letztlich geht es auch darum, die nötigen Mittel verfügbar zu machen, nicht nur jene des Bundes, da versuchen wir alles herzuholen, was nötig ist, sondern auch jene hier im Kanton. Ich habe Ihnen bereits beim letzten Vorstoss gesagt, dass wir Ihnen im Bereich Telekommunikation noch einen ganz erheblichen Mittelbedarf vorlegen werden, zu dem Sie sich dann äussern müssen. Letzte Bemerkung: Wenn wir uns um Arbeitsplätze im Berggebiet bemühen, sind wir uns ja alle einig, dass wir letztlich Arbeitsplätze wollen, die auch Sinn machen. Arbeitsplätze, die in einer modernen Gesellschaft notwendig sind, die gebraucht werden und die Perspektiven in die Zukunft zeigen. Wir unterhalten uns hier nicht darüber, wie der Kohleschaufler auf der elektrischen Lokomotive noch beschäftigt werden soll. Diesen Unterschied machen wir wohl alle gemeinsam und das hat selbstverständlich auch mit der Post zu tun in der Neuausrichtung der ganzen Kommunikationssituation.

Locher: Ich möchte das hier noch einmal betonen, Herr Regierungsrat Huber. Wir haben Folgendes gesagt: Rund 70 Prozent der Poststellen im Kanton Graubünden werden geschlossen oder werden in Zukunft nur noch einen verminderten Dienst anbieten. Die Post und die Gewerkschaft Kommunikation tun ja alles, um die Festangestellten zu entlassen. Wo es sicherlich Veränderungen geben wird, ist bei den Teilzeitangestellten. In Graubünden gibt es eine grosse Anzahl von Poststellen, die nicht geschlossen werden. Diese werden dann umklassifiziert und das bedeutet, dass man entsprechend weniger Angestellte braucht und das wird sich auf die Teilzeitangestellten auswirken. Ich habe nicht gesagt, 70 Prozent würden geschlossen, damit das auch klar ist. Im Übrigen danke ich noch allen aus den Regionen, die hier engagiert mitdiskutiert haben.

Es sind eingegangen:

- Motion Robustelli zur Sicherstellung von Einrichtungen der familienergänzenden Kinderbetreuung im Kanton Graubünden,
- Postulat Claus betreffend Schaffung einer Schulentwicklung für den Kanton Graubünden,
- Postulat Zanolari betreffend Internet-Offensive in der Schule,
- Interpellation Zindel betreffend Sterbehilfe in Alters- und Pflegeheimen im Kanton Graubünden,

- Interpellation Meyer betreffend Kantonssprachen und polizeiliche Protokolle insbesondere im Zusammenhang mit Schulkindern,
- Interpellation Stiffler betreffend Auto-Verlad Vereina Nord,
- Interpellation Schmid (Vals) betreffend Maul- und Klauenseuche,
- Schriftliche Anfrage Brassler betreffend Maturitätstermine an der Bündner Kantonsschule, und
- Schriftliche Anfrage Jäger betreffend Anpassung der SKOS-Richtlinien auf den 1. Januar 2001; ungleiche Anwendung in Bündner Gemeinden.

Traktanden für Dienstag Nachmittag

- Beginn 14 Uhr
- Fortsetzung der Vorstösse gemäss Programm

Schluss der Sitzung: 12.05 Uhr

Für die Genehmigung des Protokolls

durch die Redaktionskommission:

Der Landespräsident: Hansjörg Trachsel

Der Protokollführer: Hanspeter Hänni