

## Totalrevision der kantonalen Strassengesetzgebung Vernehmlassung

### Angaben Absender

Firma/Name: Dachorganisation der Wirtschaft Graubünden

- Hotelierverein Graubünden
- Handelskammer und Arbeitgeberverband Graubünden
- Bündner Gewerbeverband

Adresse: Poststrasse 43, Postfach PLZ: 7002 Ort: Chur

Tel: 081 257 03 23 E-mail: michel@kgv-gr.ch

Das ausgefüllte Vernehmlassungsformular bitte an [strg-revision@tba.gr.ch](mailto:strg-revision@tba.gr.ch) senden (auf dem Postweg an: Tiefbauamt Graubünden, Grabenstrasse 30, 7000 Chur). Besten Dank.

### 1. Allgemeine Bemerkungen zur Totalrevision

Die Dachorganisation der Wirtschaft Graubünden, denen die Verbände Bündner Gewerbeverband, Handelskammer und Arbeitgeberverband Graubünden und Hotelierverein Graubünden angehören, dankt für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Die Dachorganisation begrüsst die Zusammenführung mehrerer Erlasse, die die kantonale Strassengesetzgebung statuieren. Aus formaler Sicht haben wir keine Einwendungen gegen die Vorlage.

Inhaltlich beschränkt sich die Vorlage auf die Fortschreibung bisherigen Rechts und bisheriger Praxis. Es werden lediglich punktuelle Anpassungen vorgenommen, was in einer Zeit, in welcher der Kanton vor grossen wirtschaftlichen und gesellschaftspolitischen Herausforderungen steht, nicht verständlich ist. Aus unserer Sicht muss in der neuen Gesetzgebung klar hervorgehen, dass

- die knapper werdenden Finanzen gezielter für den Unterhalt und Ausbau des Strassennetzes eingesetzt werden
- die Substanz des Strassennetzes nicht verloren gehen darf
- öffentliche Investitionen vermehrt nach volkswirtschaftlichem Nutzen priorisiert werden müssen.

Graubünden hat ein erhebliches Wachstumsproblem. Wer diese Entwicklung verkennt, deutet die Zeichen der Zeit nicht richtig. Wollen wir den Wohlstand im Kanton halten, sind in Zukunft öffentliche Gelder vermehrt so zu investieren, dass ihnen ein öffentlicher Nutzen entsteht, der grösser ist als die Investition selber. In der Vergangenheit wurden aus den verschiedensten, zum Teil auch regionalpolitischen Überlegungen, Investitionen getätigt, die nicht im angemessenen Verhältnis zum volkswirtschaftlichen Nutzen standen. In Zeiten mit schwierigen Finanzperspektiven ist sicher zu stellen, dass Investitionen in aller erster Linie dort erfolgen, wo diese mehr bringen als kosten. Im Wirtschaftsleitbild 2010 (Stossrichtung 3) wird als Beispiel folgerichtig aufgeführt, dass Investitions- und Betriebskosten für den Ausbau der Strasse der zu erwartenden Wertschöpfung gegenüber zu stellen sind.

Der Substanzerhaltung des Strassennetzes messen wir grosse Bedeutung zu. Die Grundsätze der Nachhaltigkeit im Bau, Unterhalt und Betrieb der Kantonsstrassen und ihrer technischen Einrichtungen, wie sie in der Gesetzgebung vorgesehen sind, sind deshalb richtig. Zu wenig klar kommt aber zu Ausdruck, dass das Schwergewicht im Bau, Unterhalt und Betrieb auf den grossen Achsen im Kanton Graubünden liegen muss. Es wird – nicht zuletzt aufgrund der Neuen Regionalpolitik - immer wichtiger, die Zentren in den Regionen gut zu erschliessen. Darauf muss die Strassengesetzgebung zwingend mehr Rücksicht nehmen, als dies im Vernehmlassungsentwurf zu Ausdruck kommt. Das verlangt nicht nur das Wirtschaftsleitbild 2010 sondern auch das Wirtschaftsentwicklungsgesetz, das in Art. 2 verlangt, dass sämtlichen Anstrengungen in der Sektoralpolitik darauf auszurichten sind, Wachstum zu fördern.

Schliesslich können die grossen Aufgaben, die mit dem Bau, Unterhalt und Betrieb des Strassenverkehrsnetzes in Graubünden anstehen, optimal erfüllt werden, wenn weitere Überführungen ins Nationalstrassennetzes möglich werden. Dafür muss auf Bundesebene gekämpft werden. Die Forderung ist berechtigt, denn wir wollen nicht mehr, als anderen Regionen in der Schweiz auch zusteht.

## 2. Stellungnahme zum neuen Strassengesetz (Entwurf)

	Bemerkungen	Anträge
Strassengesetz allgemein		
Kapitel/Artikel	_____	_____
I. Allgemeine Bestimmungen		
Art. 1 Zweck und Grundsätze	Abs. 2: Es genügt nicht, die Kantonsstrassen und ihre technischen Einrichtungen nur nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit zu bauen, zu unterhalten und zu betreiben. Öffentliche Investitionen müssen nach volkswirtschaftlichem Nutzen priorisiert werden, weshalb diese Bestimmung anzupassen ist.	Die Kantonsstrassen und ihre technischen Einrichtungen sind nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit und des volkswirtschaftlichen Nutzens und zu bauen, zu unterhalten und zu betreiben.
Art. 2 Zuständigkeiten		
Art. 3 Strassen- und Wegkategorien		
Art. 4 Strasse		
Art. 5 Kantonsstrassen		
Art. 6 Langsamverkehr	Die Schaffung einer Fachstelle Langsamverkehr ist für den Tourismus im Kanton Graubünden sehr zu begrüssen. Ebenso wichtig ist es, dass die Zuständigkeit für den Langsamverkehr bei den Gemeinden liegt. Allerdings ist im Vollzug darauf zu achten, dass die Koordination zwischen Kanton und Gemeinden geregelt ist. Für den Tourismuskanton Graubünden ist ein einheitliches Funktionieren des Wander- und Radwegnetzes über den ganzen Kanton nach einheitlichen Kriterien, beispielsweise bezüglich Signalisation von Bedeutung ist. Es empfiehlt sich deshalb, dass der Kanton hier eine koordinierende Aufgabe übernimmt aber auch dafür sorgt, dass keine kostentreibenden Standards eingeführt werden.	
Art. 7 Anspruch auf eine Kantonsstrasse	Abs. 2: Das derzeitige Strassengesetz setzt eine Minimalquote von 30 Einwohnern fest und verfügt zudem noch über eine Härtefallklausel. Die heutige Regelung ist u.a. eine Auswirkung aus der Hochkonjunktur, die der Kanton heute nicht mehr verkraften kann. Die Stossrichtung der Regierung, das Kantonsstrassennetz auf ein vernünftiges Mass zu reduzieren ist deshalb richtig. Mit dem Vernehmlassungsentwurf sind wir der Auffassung, dass grundsätzlich jede Gemeinde vom Kanton mit einer Kantonsstrasse erschlossen werden soll. Indessen ist das Mindestquorum für Gemeindefraktionen von 50 Einwohnern zu tief. Die Regierung hat wiederholt bekräftigt, dass sie Gemeindefusionen fördern will, dass die Gemeinden aber selber zu dieser Einsicht kommen müssen. Diesem Konzept kann zugestimmt werden, wenn die Rahmenbedingungen in der Sektorialpolitik angepasst werden. Mit einer Erhöhung des Quorums kann dem Grundsatz, dass sich der Kanton im Rahmen der Groberschliessung auf die grösseren Siedlungen beschränkt, während die Feinerschliessung bzw. die Erschliessung der kleineren Fraktionen Aufgabe der Gemeinden ist, Nachachtung verschaffen. Mit der	Der gleiche Anspruch gilt auch für die Erschliessung einer Gemeindefraktion, sofern sie mindestens 100 Einwohnerinnen und Einwohnern mit ständigem Wohnsitz zählt.

	<p>Erhöhung des Quorums von 50 auf 100 Einwohner wird der von uns geforderten Schwergewichtsbildung Nachachtung geschenkt. Unsere Forderung nach Erhöhung des Quorums ist umso mehr gerechtfertigt, als dass die Zusammenstellung über die Abtretung der Strassenlängen an die einzelnen Gemeinden zeigt, dass der Vorschlag der Regierung die betroffenen Gemeinden nicht vor unlösbare Probleme stellt. Sollte eine einzelne Gemeinde aufgrund ihrer schwachen Finanzkraft bei Erhöhung des Quorums überhaupt nicht mehr in der Lage sein, die zur Gemeinde gehörende Feinerschliessung vorzunehmen, kann der Finanzausgleich zum Zuge kommen. Mit dem Vernehmlassungsentwurf sind wir der Auffassung, dass es nicht Sache der Strassenrechnung des Kantons ist, die in den Aufgabenbereich gehörenden Feinerschliessungen von Kleinfractionen zu finanzieren. Hiefür steht der Finanzausgleich zur Verfügung. Härtefälle sollen über ihn gelöst werden. Die Kompatibilität der beiden Erlasse kann ohne weiteres erreicht werden, steht doch auch eine Revision des Finanzausgleichs zur Diskussion.</p>	
Art. 8	Anerkennung	
Art. 9	Aberkennung	
Art. 10	Bewilligung einer anderen Verbindung	
<b>II. Strassenbenützung</b>		
Art. 11	Gemeingebrauch	
Art. 12	Gesteigerter Gemeingebrauch, Sondernutzung	
Art. 13	Gefährdung und Haftung	
Art. 14	Verkehrsumleitungen	
<b>III. Strassenprojektierung und -bau</b>		
Art. 15	Grundsätze	<p>Laut dieser Bestimmung sind alle Kantonsstrassen (also Haupt- und Verbindungsstrassen) nach den jeweiligen Erkenntnissen der Bau- und Verkehrstechnik zu erstellen. Eine differenzierte Behandlung einzelner Strassen wäre demzufolge aus rechtlicher Sicht nicht möglich. Dies widerspricht den volkswirtschaftlichen Überlegungen, die auch für das Strassennetz greifen müssen. Die Nutzungsintensität ist beispielsweise in der Regel auf Verbindungsstrassen kleiner als auf Hauptstrassen. Aber auch unter den Verbindungsstrassen bestehen unterschiedliche Nutzungen. Dies muss bei der Projektierung und beim Bau einer Strasse berücksichtigt werden können.</p>
Art. 16	Projektierungszonen	Die Kantonsstrassen sind nach den jeweiligen Erkenntnissen der Bau- und Verkehrstechnik und unter Berücksichtigung der zu erwartenden Nutzung, mit guter Einordnung .....
Art. 17	Baulinien	
Art. 18	Wirkung von Baulinien	
Art. 19	Ausnahmebewilligungen	
Art. 20	Auflageprojekt	
Art. 21	Öffentliche Auflage	
Art. 22	Verfügungsbeschränkung, Meldepflicht	
Art. 23	Einsprachelegitimation	
Art. 24	Einsprachefrist und -objekt	
Art. 25	Einsprachebehandlung und Pro-	Im Raumplanungsgesetz sind für die Behandlung von
		Die Regierung entscheidet über die

jektgenehmigung	Rechtsbehelfen, Rechtsmitteln und Genehmigungsentscheiden eingeführt worden. Verfahren können beschleunigt werden und die Transparenz wird erheblich grösser. Wir erachten eine Frist von 60 Tagen, in welcher in der Regel ein Auflageprojekt von der Regierung behandelt werden muss, als angemessen und fordern eine Aufnahme einer Ordnungsfrist ins Gesetz.	Projekteinsprachen und die Genehmigung des Auflageprojektes in der Regel innert 60 Tagen.
Art. 26 Projektänderung		
Art. 27 Vereinfachtes Verfahren		
Art. 28 Wirkung der Projektgenehmigung		
Art. 29 Projektaufhebung, Übernahmepflicht	Abs. 3: Die in diesen Bestimmungen enthaltenen Fristen sind eindeutig zu lang. Erst fünf Jahre nach der Genehmigung und mindestens sieben Jahre nach Veröffentlichung des Auflageprojektes kann ein Grundeigentümer verlangen, dass der Kanton den im freiwilligen oder Enteignungsverfahren erlangten Boden (bzw. weitere Rechte) erwirbt. In dieser sehr langen Zeit ist der Grundeigentümer in seinen Eigentumsrechten blockiert. Wir beantragen deshalb diese beiden Fristen um je zwei Jahre zu kürzen.	Nach Ablauf von drei Jahren seit der Genehmigung, spätestens aber fünf Jahre nach der Veröffentlichung des Auflageprojektes,.....
Art. 30 Landerwerb, Realersatz		
Art. 31 Antizipandoausbau		
<b>IV. Strassenunterhalt</b>		
Art. 32 Begriffe		
Art. 33 Übertragung auf Gemeinden		
Art. 34 Innerortsstrecke		
Art. 35 Schliessung und Offenhaltung im Winter	<p>Es ist richtig, dass die Regierung die Kompetenz zur Schliessung von Kantonsstrassen im Winter hat, und der Vernehmlassungsentwurf dem bisherigem Recht folgt. Allerdings legen wir Wert darauf, dass bei der Beurteilung des Zeitraumes auch wirtschaftliche Kriterien angewendet werden. So wird namentlich kritisiert, dass die Oberalpstrasse jeweils zu früh im November geschlossen wird, ohne dass die Strassenverhältnisse diese Schliessung rechtfertigen. Der Übergang in den Kanton Uri ist aus volkswirtschaftlichen Interessen für die Wirtschaft in der Surselva von nicht zu unterschätzender Bedeutung, weshalb die Regierung aufgefordert wird, diese, aber auch weitere Passstrassen so lange offen zu halten, als es die Witterungsverhältnisse zulassen.</p> <p>Sodann muss bei der Offenhaltung von Pässen vermehrt auch eine volkswirtschaftliche Betrachtungsweise Einzug halten. Für das Engadin und das Puschlav ist die Offenhaltung des Berninapasses von grosser Bedeutung, steht doch namentlich das Oberengadin für Touristen aus Norditalien in einem intensiven Wettbewerb mit dem Veltlin.</p>	Die Regierung bestimmt die Kantonsstrassen, die im Winter geschlossen sind. Sie muss dabei unter anderem auch auf volkswirtschaftliche Bedürfnisse einer Region Rücksicht nehmen.
Art. 36 Schutzanlagen		
Art. 37 Winterdienst		
Art. 38 Unterhalt von Rad- und Gehwegen,		

Verkehrinseln		
Art. 39 Fahrbahnreinigung		
Art. 40 Schadenwehr		
Art. 41 Signalisation und Markierung		
Art. 42 Beleuchtung		
Art. 43 Entwässerung		
Art. 44 Bezug von Wasser und Rohmaterialien	<p>Abs. 4: Bezugsrechte des Kantons für Wasser und Rohmaterialien stellen sogenannt wohlervorbene Rechte dar, die allfälligen Konzessionen oder Sondernutzungsrechten Dritter vorgehen. Der Kanton stellt sich deshalb auf den Standpunkt, dass die Gewinnung von Rohmaterialien wie Steine, Sand und Kies selbst dann vorgenommen werden können, wenn ein Dritter dieses Sondernutzungsrecht oder die Konzession zum Abbau ausübt. Unter den heutigen Verhältnissen ist die Ausnutzung dieser Rechte unverantwortbar. Damit die privatwirtschaftlich tätige Unternehmung den Abbau vornehmen kann, muss sie strenge gesetzgeberische Auflagen im Bereich der Raumplanung und des Umweltschutzes vornehmen. Der Erteilung der Abbaukonzession oder des Sondernutzungsrechtes gehen aufwändige Planungs-, Bewilligungs- und Prüfungsverfahren voraus. Unter dieser Voraussetzung ist es schlichtweg nicht mehr vertretbar, dass der Kanton entschädigungslos seine Rechte ausüben kann. Abgesehen von Not- und Krisensituationen darf er in der Ausübung dieser hoheitlichen Rechte keine Priorität haben.</p>	ersatzlos streichen
<b>V. Strasse und angrenzendes Gebiet</b>		
Art. 45 Anstossende Grundstücke		
Art. 46 Duldungspflicht		
Art. 47 Bauten und Anlagen an Kantonsstrassen		
Art. 48 Anpassung bestehender Bauten und Anlagen		
Art. 49 Ausnahmegewilligungen		
Art. 50 Bauliche Anforderungen		
Art. 51 Anpassungsarbeiten		
Art. 52 Verbot von Beeinträchtigungen		
Art. 53 Grundsätze für Anschlüsse		
Art. 54 Bewilligung von Anschlüssen		
Art. 55 Anpassungspflicht		
Art. 56 Beschränkung und Aufhebung		
<b>VI. Strassenfinanzierung</b>		
Art. 57 Spezialfinanzierung, Kompetenzen, Abgrenzungen	<p>Dem Unterhalt des Strassennetzes wird unserer Ansicht nach im Vernehmlassungsentwurf zu wenig Beachtung geschenkt. Die immer knapper werdenden Mittel verleiten dazu, beim Unterhalt des Strassennetzes den Sparhebel anzusetzen. Dies ist unseres Erachtens der falsche Weg, da langfristig mit erheblichen Mehrkosten zu rechnen ist, wenn Strassenzüge oder Teile davon nur noch total saniert werden oder gar Ersatzneubauten erstellt werden müssen. Der Substanzerhaltung ist deshalb die nötige</p>	

	<p>Aufmerksamkeit zu schenken. Sie wird einfacher zu umzusetzen sein, wenn der Kanton gemäss unserem Vorschlag einen grösseren Teil seines Strassennetzes abbauen kann. In der Vernehmlassung unterbreitet der Graubündnerische Baumeisterverband (GBV) einen Vorschlag, wie Betriebssicherheit und Werterhaltung der Strasseninfrastrukturen sichergestellt werden können. Dieser Vorschlag wird von den Dachorganisationen unterstützt.</p> <p>Im Übrigen sind wir mit der Regelung zur Strassenfinanzierung grundsätzlich einverstanden. Wir gehen bei dieser Betrachtung davon aus, dass der Grosse Rat bei positiven Abschlüssen der Staatsrechnung (solche muss es in Zukunft wieder geben) zusätzliche Beiträge zum Abbau der Strassenschuld beschliesst und dies mit hoher Priorität, wie dies Ende der Achtziger- und Anfang der Neunzigerjahre regelmässig praktiziert wurde.</p>	
Art. 58 Einnahmen		
Art. 59 Verkehrssteuer		
Art. 60 Kantonsbeiträge		
Art. 61 Beiträge der Gemeinden		
Art. 62 Meliorationsmittel		
Art. 63 Gebühren	<p>Es ist uns nicht entgangen, dass der Kanton zur Verbesserung des Finanzhaushaltes in den letzten Jahren die Abgaben erheblich erhöht hat. Verschiedene Gebühren haben ein Mass erreicht, das im Quervergleich mit anderen Kantonen nicht mehr stimmt. Selbst wenn die allgemeinen Rechtsgrundsätze (Verhältnismässigkeit, Äquivalenzprinzip) der Gebührenhöhe standhalten sollten, muss die Gebührenhöhe in Graubünden einen Vergleich mit dem anderer Kantone jederzeit standhalten.</p>	
<b>VII. Verfahren und Rechtsschutz</b>		
Art. 64 Strafbestimmungen		
Art. 65 Verwaltungs- und Vollstreckungs-massnahmen		
Art. 66 Rechtsmittel		
<b>VIII. Schluss- und Übergangsbestimmungen</b>		
Art. 67 Vollzug		
Art. 68 Aufhebung bisherigen Rechts		
Art. 69 Übergangsbestimmungen	<p>Die Notwendigkeit von Übergangsbestimmungen mit Bezug auf die Verbindungsstrassen wird grundsätzlich anerkannt. Dies trifft umso mehr dann zu, wenn das Mindestquorum von 50 auf 100 Einwohner erhöht wird. Die Abfederung gemäss Abs. 2 dieser Bestimmung höhlt die in Art. 7 vorgesehene Absicht indessen vollkommen aus. Das im Vernehmlassungsbericht mehrmals erwähnte Sparpotential kann mit dieser zahnlosen Bestimmung keinesfalls erzielt werden. Wenn schon, muss die Regelung mit dem Mindestquorum von 30 Einwohnern zeitlich begrenzt werden (z.B. fünf Jahre). Zum Ziel führen wird die neue Regelung aber nur, wenn die</p>	

	Übergangsbestimmungen von einem Quorum von mindestens 50 Einwohnern ausgehen. Aber auch dieses Quorum sollte zeitlich begrenzt werden, so dass in beispielsweise 10 Jahren das Quorum von 100 Einwohnern gilt.	
Art. 70 In-Kraft-Treten		

### 3. Stellungnahme zur Strassenverordnung (Entwurf)

	Bemerkungen	Anträge
<b>Strassenverordnung allgemein</b>		
<b>Kapitel/Artikel</b>	_____	_____
<b>I. Allgemeine Bestimmungen</b>		
Art. 1 Nationalstrassen		
Art. 2 Hauptstrassen	Nach unserem Verständnis müssen bei der Strassenklassifizierung deutlichere Unterschiede gemacht werden und vermehrt auch volkswirtschaftliche Betrachtungen berücksichtigt werden. Unter diesem Gesichtspunkt ist die Einteilung des Strassennetzes neu zu prüfen. Wir zweifeln, dass es unter dem Gesichtspunkt der erzielten Wertschöpfung richtig ist, die Schanfiggerstrasse in die Kategorie der Verbindungsstrassen einzuteilen. U.E. muss eine neue Überprüfung des Strassennetzes vorgenommen werden werden.	
Art. 3 Passstrecken		
Art. 4 Strassenverzeichnis		
Art. 5 Vermarkung und Vermessung, Grundbuch		
Art. 6 Meldepflicht		
<b>II. Strassenbenützung</b>		
Art. 7 Unerlaubte Strassenbeanspruchung, Verunreinigungen		
Art. 8 Strassensperrungen		
Art. 9 Bauten und Anlagen		
<b>III. Projektierung, Bau und Unterhalt</b>		
Art. 10 Normen und Weisungen	Technische Normen des VSS und des SIA bringen den Stand der Technik und die aktuell geltenden Regeln der Baukunde zum Ausdruck. Wir haben nichts dagegen einzuwenden, dass diese Richtlinien für die Projektierung für den Bau und Unterhalt von Kantonsstrassen herbeigezogen werden. Allerdings sind wir – wie bereits in unseren Erläuterungen zum Gesetz erwähnt – entschieden der Auffassung, dass die Ausbaustandards je nach Nutzungsintensität unterschiedlich definiert werden müssen. Pragmatische und praxisorientierte Lösungen sind deshalb einschlägigen technischen Normen vorzuziehen, wenn dadurch vernünftige Lösungen realisiert werden können.	Abs. 3: Das Tiefbauamt kann abweichende Normen und Weisungen erlassen.
Art. 11 Auflageprojekt		
Art. 12 Rad- und Gehwege, Nutzungsrecht		
Art. 13 Schneeräumung		
Art. 14 Strassenunterhalt durch Gemeinden		

Art. 15	Signalisation und Markierung		
<b>IV. Strasse und angrenzendes Gebiet</b>			
Art. 16	Wasserabfluss, Durchleitungen		
Art. 17	Ablagerung von Schnee und Hartstreugut		
Art. 18	Holzrösten und -riesen, Waldnutzung		
Art. 19	Bauten und Anlagen, Verfahren		
Art. 20	Abstände von Bauten und Anlagen		
Art. 21	Baulinienabstand		
Art. 22	Pflanzenabstand		
Art. 23	Abstand von Einfriedungen		
<b>V. Strassenreklamen</b>			
Art. 24	Bewilligungspflicht, Gesuch		
Art. 25	Bewilligungsbehörde		
Art. 26	Reklametransparente		
Art. 27	Orts- und Landschaftsbild		
<b>VI. Strassenfinanzierung</b>			
Art. 28	Beiträge für Gehweganlagen		
Art. 29	Beiträge an Haltebuchten		
Art. 30	Beiträge an Abwasserleitungen		
Art. 31	Beiträge an Radwege		
Art. 32	Beiträge der Gemeinden an Beläge innerorts		
Art. 33	Gebühren für Strassenbeanspruchung		
Art. 34	Gebühren für Bauten und Anlagen sowie Reklamen		
Art. 35	Gebühren für gesteigerten Gemeingebrauch		
Art. 36	Gesuchsabweisung, Gebührenerlass		
Art. 37	Umgehung der Bewilligungspflicht		
<b>VII. Schlussbestimmungen</b>			
Art. 38	Vollzug		
Art. 39	Aufhebung bisherigen Rechts		
Art. 40	In-Kraft-Treten		

Ort: Chur

Datum: