

Donnerstag, 1. September 2022 Nachmittag

Vorsitz:	Standespräsident Tarzisius Caviezel
Protokollführer:	Patrick Barandun
Präsenz:	anwesend 120 Mitglieder entschuldigt: –
Sitzungsbeginn:	14.00 Uhr

Teilrevision des Gesetzes über das Arbeitsverhältnis der Mitarbeitenden des Kantons Graubünden (Personalgesetz, PG; BR 170.400) (Botschaften Heft Nr. 1/2022-2023, S. 5) (*Fortsetzung*)

Detailberatung (*Fortsetzung*)

Standespräsident Caviezel: Darf ich Sie bitten, Platz zu nehmen? Bevor wir weiterfahren, gewähre ich Ihnen Tenue Erleichterung, obwohl das die Hälfte des Rates ja schon bereits gemacht hat. *Heiterkeit.* Nun, wir sind immer noch bei Art. 42 und da gebe ich Grossrätin Cahenzli das Wort.

Art. 42 Abs. 1 (*Fortsetzung*)

Antrag SVP (Koch)

Ändern wie folgt:

Ab dem 10. Dienstjahr wird alle fünf Jahre ein bezahlter Urlaub gewährt. Dieser beträgt mit 10, 15 und 20 Dienstjahren **eine** Woche und ab dem 25. Dienstjahr **zwei** Wochen.

Cahenzli-Philipp (Untervaz): Es geht um den Antrag, die Dienstaltersurlaube zu kürzen. Und ich bitte Sie inständig, diesen nicht zielführenden Auftrag abzulehnen. Die Dienstaltersurlaube sind bewährte und attraktive Instrumente. Und attraktiv wollen wir ja werden und sein. Diese nun zu kürzen, ist gelinde ausgedrückt denkbar ungünstig, wenn wir ernsthaft das Ziel verfolgen, den Kanton als attraktiven Arbeitgeber zu positionieren. Mit den Dienstaltersurlauben kann der Kanton heute im Vergleich gut mithalten. Das ist so, und das ist gut so. Wenigstens bewegen wir uns nicht überall im letzten Drittel oder gar letzten Viertel von vergleichbaren öffentlichen Verwaltungen. Die Dienstaltersurlaube helfen mit, Mitarbeitende zu binden, nicht unbedingt neu zu gewinnen, da gebe ich meinen Vorrednern recht. Aber sie helfen mit, sie zu binden, zu belohnen und eben auch zu wertschätzen. Und diese Wertschätzung, die gilt langjährigen Mitarbeitenden, und auf diese, geschätzte Damen und Herren, sind wir unbedingt angewiesen. Und ich möchte noch etwas Anderes ins Spiel bringen.

Erst kürzlich bei der Revision des Pensionskassengesetzes hat man die Möglichkeit der frühzeitigen Alterspensionierung deutlich eingeschränkt, deutlich eingeschränkt, Sie erinnern sich. Wenn Sie so wollen, war das ein alter Zopf, der bereits abgeschnitten wurde, und zwar schmerzhaft abgeschnitten wurde. Und dieser Einschnitt, das war für ältere Mitarbeitende wirklich unangenehm. Und es hatte eine ganze Reihe von vorzeitigen Pensionierungen ausgelöst.

Also, wenn wir nun auch noch den Dienstaltersurlaub kürzen, ist das ein schlechtes Signal, und zwar erneut an die langjährigen, älteren Mitarbeitenden, wieder an die gleichen, die bereits dort Einbussen in Kauf nehmen mussten.

Und so kann doch der Eindruck entstehen, wir machen fortschrittlich zwei Schritte voraus und einen wieder zurück. Wollen wir das? Die Dienstaltersurlaube, ein bewährtes und beliebtes Modell, ohne Not jetzt zu kürzen, wäre ein Fehler und würde seitens der Mitarbeitenden überhaupt nicht verstanden. Meiner Meinung nach geht das gar nicht. Kollege Loepfe hat ein gutes Votum gehalten, vielen Dank. Und er hat es erwähnt, zugunsten des Gesamtpaketes haben wir in der Kommission gemeinsam auf die neue Möglichkeit eines Sabbaticals gar verzichtet zugunsten eines guten Gesamtpaketes. Dieser Antrag nun torpediert das eigentliche Ziel der Vorlage. Ich bitte Sie dringend, den Antrag abzulehnen.

Holzinger-Loretz: Diesen Antrag kann ich absolut nicht unterstützen und auch nicht nachvollziehen. Wenn Sie genau lesen in der Botschaft, die gesetzliche Grundlage, dann ist es heute schon so, dass Mitarbeitende ab 60 Jahren sechs Wochen Ferien haben. Sechs Wochen Ferien, das ist keine Neuerung für diese Gruppe der Mitarbeitenden. Für die Mitarbeitenden der anderen Altersgruppen haben wir jetzt die Ferien erhöht. Aber genau in diese Gruppe fallen auch diejenigen Mitarbeitenden, die schon lange beim Kanton sind. Wenn wir jetzt ihnen diese Dienstaltersurlaube halbieren, machen wir eine deutliche Verschlechterung in diesem Gesetz, und das unter dem Titel «Verbesserung». Das kann doch nicht Ihr Ernst sein.

Dienstaltersurlaub ist ein gutes Instrument und ist wichtig beizubehalten. Und wir werden in Zukunft ganz andere Bewegungen im Arbeitsmarkt haben, und es wird

nicht mehr so viele Mitarbeitende geben, die 20 oder 25 Jahre am gleichen Arbeitsplatz sitzen. Ich bitte euch inständig darum, verschlechtern Sie nicht die Grundlagen in diesem Gesetz für die Mitarbeitenden ab 60 Jahren.

Saratz Cazin: Ich möchte mich dem Votum von Kollegin Holzinger absolut anschliessen. Die Fraktion der GLP ist auch der Meinung, dass dies einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen gleichkommen würde für die ältere Gruppe der Mitarbeitenden, welche eben gerade nicht im selben Masse von den Verbesserungen im Personalgesetz profitieren wie die jüngeren Mitarbeitenden.

Auch stimme ich zu, Kollegin Cahenzli, dass dies ein gefährliches Signal wäre an unsere alt bewährten Mitarbeitenden, die seit vielen Jahren sich in den Dienst unseres Kantons, unserer Verwaltung stellen, wenn wir nun zum Dank, dass die Jüngeren etwas mehr Ferien machen dürfen, ihnen das verdiente Dienstaltersgeschenk nun streichen oder halbieren, also meiner Meinung nach nicht gerade nur eine geringe Kürzung dieses Vorteils.

Selbst Kollege Kaspar hat ja auch bestätigt, dass dies vor allem die älteste Generation der Mitarbeitenden betrifft. Nicht ausser Acht lassen dürfen wir auch, dass wir als Kanton, aber auch die Gemeinden, die Möglichkeit haben gemäss Art. 41 Abs. 2, die zusätzlichen zwei Wochen Ferien, wenn dies aus betrieblichen Gründen nötig ist, nicht zu gewähren. Da haben wir Spielraum, dass wir nicht auf diese zwölf Wochen pro Jahr kommen, denn ich bestreite nicht, es gibt Herausforderungen. Ich darf da aus eigener Erfahrung sprechen. Ich habe einen Mitarbeitenden, der zwölf Wochen fehlt dieses Jahr bereits, denn bereits jetzt profitiert er von den sechs Wochen Ferien, zwei Wochen zusätzlich plus dem Dienstaltersgeschenk. Aber wir haben mit Abs. 2 Art. 41 bereits die Möglichkeit, hier zu spielen und diese zwei Wochen da zu gewinnen.

Heini: Ich habe mich bereits am Morgen kritisch geäussert gegenüber dieser Vorlage, und da hat auch nichts geändert. Deshalb habe ich auch grosse Sympathien mit diesem Antrag. Ich habe aber auch gesagt, dass wir die Mitte finden müssen. Das heisst, wir müssen aufeinander zugehen. Und wenn ich die ganze Vorlage betrachte, ist es richtig, dass bei den Dienstaltersurlauben eine etwas grosszügigere Regelung beibehalten wird.

Mir ist die Konkurrenzsituation mit den KMU-Betrieben sehr wichtig. In diesem Thema tangieren wir das aber nicht. Weiter hat die Kommissionspräsidentin auch einen guten Input gegeben. In Zeiten des Fachkräftemangels müssen wir besonders auch bei den bestehenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Sorge tragen, weil wir wissen, wenn diese weg sind, haben wir Mühe, diese zu ersetzen. Und da ist für die langjährigen Mitarbeiterinnen/Mitarbeiter ein Dienstaltersgeschenk nichts als richtig. Eine gute Wertschätzung, um vielleicht da oder dort den einen oder anderen Abgang zu verhindern.

Deshalb werde ich diesen Antrag ablehnen, denn es ist wichtig, dass wir die Mitte der ganzen Vorlage nicht verlassen, und nicht, weil ich in der Mitte-Partei bin.

Standespräsident Caviezel: Ich möchte Sie nun anfragen, ob es keine weiteren Wortmeldungen unter der allgemeinen Debatte gibt. Ich möchte nur noch einmal nachfragen. *Heiterkeit.* Gut, dem scheint nicht so zu sein. Dann übergebe ich jetzt Herrn Regierungsrat das Wort.

Regierungsrat Rathgeb: Noch einmal: Ausgangspunkt der ganzen Diskussion ist ein Auftrag Ihrerseits, beim Entwicklungsschwerpunkt «Attraktiver Arbeitgeber» sowohl in Bezug auf neu zu rekrutierende Mitarbeitende als auch in Bezug auf bestehende, längerjährige Mitarbeitende, die Attraktivität der Arbeitsverhältnisse zu steigern. Das ist der Auftrag. Das war die Idee, als Sie uns beauftragt haben, Ihnen diese Vorlage zu unterbreiten. Und da sind natürlich diese Dienstaltersregelungen ein entscheidender Punkt in Bezug auf den Ausdruck der Wertschätzung gegenüber den langjährigen Mitarbeitenden. Das gilt für den Kanton, aber wir haben es von verschiedenen Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten hier drin gehört, Grossrat Loepfe hat das betont, jetzt gerade noch Grossrätin Saratz, auch aus der Perspektive der Gemeinde. Wenn Sie, Grossrat Wieland, das in Ihrer Gemeinde nicht wollen, können Sie das ja problemlos in Ihrer Gemeinde so regeln, dass Sie das dort nicht haben. Aber Sie müssen es nicht hier herausstreichen, dass wir dann in all jenen Gemeinden, wie jener vielleicht von Grossrat Loepfe oder von Grossrätin Saratz, diese Möglichkeit nicht mehr haben, wenn man das kantonale Recht übernimmt. Also, die Gemeinden haben ja immer noch ihre Freiheit, wie sie das regeln wollen.

Dann haben wir bei den Ferien schon von Seiten der Regierung nach der Vernehmlassung einen Kompromiss gemacht. Wir sind zurückgefahren in der Gesamtbetrachtung und haben nicht gesagt, eine Woche Ferien mehr für alle, überhaupt nicht, sondern dann nur noch eine halbe zwischen 50 und 59, und ab 60 haben wir gar nichts gemacht. Es wurde zu Recht gesagt, zuletzt von Grossrat Heini, es ist ein Akt der Wertschätzung. Und ich muss Ihnen schon sagen, wir haben ja immer weniger lang- oder sehr langjährige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Es ist einfach vorbei, dass man praktisch ein Leben lang für einen ganz bestimmten Arbeitgeber arbeitet. Aber das Ersetzen eines aktiven langjährigen oder sehr langjährigen Mitarbeiters ist enorm schwierig. Also, es muss uns etwas wert sein, dass wir das ganz, ganz langjährige Arbeitsverhältnis auch honorieren. Mein Finanzsekretär ist schon derart lange im Business beim Kanton, er ist heute schweizweit fast der einzige, der bei der Entstehung des heutigen Finanzausgleichs dabei war und sämtliche Details und sämtliche Entwicklungsschritte seither kennt. Für mich ein Riesenvorteil jetzt, wo ich für das Monitoring mit Bundesrat Maurer verantwortlich bin, zu wissen, wie die Entwicklung in den letzten Jahrzehnten war. Das ist ein gratis Benefit, den ich aus seiner langjährigen Mitarbeit beim Kanton mit einem grossen Wert mitnehmen kann. Und so geht es in vielen Fällen. Der Ersatz eines langjährigen Mitarbeiters ist in der Gemeinde und beim Kanton häufig ein sehr grosses Problem. Drücken wir doch die Wertschätzung mit dieser verhältnismässigen Regelung aus.

Dann muss ich Ihnen sagen, wir haben bei der Revision des Pensionskassenrechts, und das hat Grossrätin Cahenzli gesagt, haben wir eigentlich die bisherige VAP-Regelung, die vorzeitige Alterspensionierung, faktisch geopfert für die damalige Lösung, und das betraf auch die langjährigen Mitarbeitenden. Sie können sich vorstellen, als was für ein Zeichen das gedeutet wurde. Weil die Langjährigen, die sind ja nicht mehr so lange und profitieren von der Erhöhung, die wir gemacht haben, ja nicht mehr so. Wir haben sie gekillt, die VAP. In diesem Absenkungspfad, den wir besprochen haben im Gesamtpaket, haben wir gesagt, stehen wir dazu. Aber jetzt kommen wir, und es betrifft noch einmal die gleichen Mitarbeiter, und sie halbieren hier diese Regelungen der Dienstaltersgeschenke. Das, meine Damen und Herren, aus meiner Sicht als Vertreter jetzt der Arbeitgeber-schaft, können wir nicht tun. Sie haben ja auch keine Übergangsregelung hier statuiert. Wir können das aus meiner Sicht diesbezüglich nicht mit den gleichen Mitarbeitenden auch tun. Wenn wir einen Vergleich machen im interkantonalen Verhältnis, dann schauen Sie St. Gallen an, das eine grosszügige Regelung hat, schauen Sie Thurgau an. Meines Wissens fast alle, wir haben einen Benchmark, Seite 31 haben wir den zusammengefasst in der Botschaft. Also wir sind überhaupt nicht exotisch unterwegs. Wir sind im Benchmark unterwegs, denjenigen, mit denen wir in einem Wettbewerb stehen. Ich habe auch die Regelung übrigens vom Spital Thuis. Das hat auch eine Regelung, wie wir sie heute jetzt da beim Kanton auch haben. Also, auch Institutionen hier im Kanton kennen diese Regelung. Es ist nicht eine üppige Ausgestaltung. Wir sind aber dabei mit dieser Regelung, und es ist auch, Grossrat Loepfe hat es gesagt, es ist ein relativ kleiner Teil der Mitarbeitenden, und er wird immer kleiner, der überhaupt in den Genuss dieser Dienstaltersgeschenke kommt. Leider ist es eben so, dass die Fluktuationen halt heute viel, viel grösser sind. Grossrat Loepfe hat auch gesagt, wir müssen diese Dienstaltersregelungen nicht primär im Verhältnis zu den Ferien sehen, sondern zur Regelung der Sabbaticals. Und das ist auch wichtig, weil die Sabbaticals auch ein Instrumentarium sind, um langjährige Mitarbeitende zu honorieren und diese Wertschätzung auszudrücken. Wir haben ja das in der Kommissionsarbeit gestrichen. Die Regierung trägt das mit, aber nicht einfach so, sondern wir haben auf dieses Instrumentarium verzichtet, weil wir davon ausgegangen sind, dass dann wenigstens die Dienstaltersurlaube bleiben, also in der Gesamtbetrachtung. Und ich gehe davon aus, was auch Grossrat Heini gesagt hat, im Gesamtkontext kann ich damit als Unternehmer noch leben, weil der Gesamtkontext stimmt und man dort nicht noch ein zusätzliches Instrument mit den Sabbaticals schafft. Also, es ist eine austarierte Lösung, die aber einseitig verschlechtert wird, wenn man hier jetzt Abstriche entsprechend macht.

Dann wurde gesagt, es ist ein alter Zopf, mit dem man abfahren muss. Also, wenn ich schaue, was in der Privatwirtschaft bei uns, aber auch ausserhalb des Kantons läuft, dann liegt das im Trend. Also nicht nur die Viertagewoche zu vollem Lohn, sondern auch Benefits bei den Dienstaltersurlauben, die schon viel früher beginnen als wir. Viele beginnen schon nach fünf Jahren, wir begin-

nen ja nach zehn Jahren. Also das ist nicht ein Argument dagegen, und ich glaube, es wäre gerade für die Mitarbeitenden ab 60, Grossrätin Holzinger hat es gesagt, dort wäre es nur eine Verschlechterung. Also, wir haben eine Vorlage, die für die Mitarbeitenden ab 60 dann eine Verschlechterung in wesentlichen Punkten darstellen würde, jetzt mit der VAP, die weg ist, jetzt mit dem Dienstaltersurlaub, der halbiert wird. Und wir verkaufen ihnen das noch unter dem Entwicklungsschwerpunkt «Attraktiver Arbeitgeber». Ich werde das ja dann verkünden müssen. Und da muss ich Ihnen sagen, das ist nicht das Zeichen, das wir mit dieser Botschaft entsprechend auch Ihnen hier senden möchten. Ich bitte Sie darum in der Gesamtabwägung, und auch, weil ich davon ausgehe, dass Sie anschliessend Kommission und Regierung bei der Streichung der Sabbaticals folgen werden, in dieser Gesamtabwertung, diese Bestimmung des Dienstaltersurlaubs so zu belassen und den gestellten Antrag abzulehnen.

Standespräsident Caviezel: Bevor wir nun zur Abstimmung kommen, erteile ich Grossrat Koch das Wort.

Koch: Es tönt jetzt hier so, als ob alles nur genommen wird. Wir sprechen hier, und das hat man zu Recht ausgeführt, von einem kleinen Teil der Mitarbeitenden. Und, da muss ich Sie nochmals erinnern. Was war das Ziel dieser Vorlage? Wir haben es auch ausgeführt, als wir Ihnen unseren Rückweisungsantrag entsprechend argumentiert haben:

Die Akquisition von neuen Fach- und Führungskräften. Das war unsere Zielsetzung. Das war eine der Kernelemente dieser Botschaft. Und die Regierung führt selbst aus, dass es für die Neuakquisition nichts bringt. Ich hoffe, hier sind wir uns, entgegen einiger Vorrednern, aber grundsätzlich soweit einig. Und sonst können Sie das auf Seite 31 entsprechend gerne nachlesen.

Aber wenn wir nun davon sprechen, dass nur alles genommen wird, müssen wir uns zurückerinnern. Wir haben die Kinderbetreuung eingeführt, wir haben den Urlaub erhöht, wir haben die Flexibilisierung geschaffen. Wir haben gesagt, wir wollen das. Der Regierungsrat hat uns ausgeführt, was sie auf Verordnungsebene gemacht haben und was sie auch noch weiter machen wollen, um eben die Flexibilisierung vorwärtszutreiben.

Also wir haben viel gegeben, und die Regierung wird auch noch viel geben und viel machen in ihrem Handlungsspielraum. Und irgendwo müssen wir auch einmal wieder sagen, die Kosten müssen im Auge behalten werden. Und wir müssen eine Botschaft haben, die ausgewogen ist. Und es ist nicht so, wenn wir nun nach zehn Jahren, wir kommen ja nicht mehr an den Streichungsantrag, weil wir auch sagen, irgendwo müssen auch die langjährigen Mitarbeiter noch eine Wertschätzung haben. Das wollen wir denen auch zugestehen.

Deshalb haben wir für uns auch das 50 Prozent-Modell gewählt und stellen Ihnen heute hier diesen Antrag. Weil wir der Meinung sind, so tragen wir dem immer noch Rechnung, in einem Kontext, den wir verantworten können.

Ich bitte Sie also wirklich, auch wenn Sie das dann Ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern verkaufen müssen,

sprechen Sie auch von den Vorteilen. Sprechen Sie auch von den Vorteilen, auch wenn wir davon sprechen, mit den Kürzungen und den Anpassungen, die wir in der Pensionskasse geschaffen haben. Wir haben aber auch neue Möglichkeiten mit den Sparplänen geschaffen in der Pensionskasse. Bringen Sie auch die Vorteile.

Das gehört nämlich zum Unternehmertum, dass wir unseren Leuten täglich auch die Vorteile verkaufen, nicht nur das, was vielleicht nicht mehr geht, aber auch das, was neu geht, und welche Möglichkeiten wir schaffen. Und das meine ich, dürfen wir auch hier machen. Was wir aber nicht dürfen, ist das, was Kollege Loepfe gemacht hat, meine ich, das Verbinden mit dem Sabbatical.

Für mich ist Dienstaltersurlaub und Sabbatical, das sind zwei komplett unterschiedliche Punkte. In der Anwendung, wie ich dies in einem Unternehmen anzuwenden habe, kann ich das nicht vergleichen. Beim Sabbatical bin ich immer im Kontakt mit meinem Mitarbeiter. Ich schaue mit ihm, was macht er, was will er? In der Regel wird ein Teil davon als Weiterbildungsurlaub genutzt. Der ist dann dafür aber auch länger als allenfalls ein Diensturlaub. Das ist eine individuelle Gestaltung mit dem jeweiligen Mitarbeiter und seinen Bedürfnissen, nicht dasselbe wie ein Dienstaltersurlaub, der einfach jeder in jeder Führungsstufe nach x Jahren bekommt. Also da, glaube ich, dürfen wir diese zwei Punkte wirklich nicht vermischen.

Standespräsident Caviezel: Nun erteile ich das Wort der Kommissionspräsidentin.

Rutishauser; Kommissionsprecherin: Vielen Dank, Herr Standespräsident. Wie ich Sie bereits vor der Mittagspause erinnert habe, ist die Absicht der Teilrevision, die Verbesserung der Attraktivität des Kantons als Arbeitgeber. Eine Kürzung der Dienstaltersurlaube kann in diesem Zusammenhang nicht in Frage kommen. Dies wäre tatsächlich ein schlechtes Signal an alle vom Personalgesetz betroffenen Mitarbeitenden und verschlechtert ganz klar die Arbeitgeberattraktivität.

In der Kommission wurde im Rahmen der Erarbeitung eines ausgewogenen Gesamtpakets, welches das Ziel der Arbeitgeberattraktivität verfolgt, ein ähnlicher Antrag zurückgezogen. Dieser Rückzug stand im Zusammenhang mit der Streichung der Sabbaticals und ist Teil der bereits mehrfach erwähnten Kompromisslösung.

Es geht nicht nur darum, neue Mitarbeitende zu gewinnen. Wie die Flexibilisierung des Pensionierungsalters dienen Dienstaltersurlaube dem Personalerhalt. Sie drücken den langjährigen Mitarbeitenden gegenüber Wertschätzung aus und Dank für die Treue.

Dies hat beispielsweise auch Elita Florin-Caluori, Gemeindepräsidentin von Bonaduz in der Kommission besonders betont. Zudem kommen die Dienstaltersurlaube nicht allen Mitarbeitenden zugute. Wie wir alle wissen, suchen junge Menschen heute nicht mehr in erster Linie eine langjährige Anstellung, sondern wollen vor allem flexibel sein. Das wurde ja schon mehrmals erwähnt.

Wie unter anderem auch Kollege Loepfe bereits ausgeführt hat, kompensiert die beschlossene Erhöhung des

Ferienanspruchs die beantragte Kürzung der Dienstaltersurlaube keineswegs. Ich bitte Sie also erneut, nicht auf den Antrag der SVP einzutreten.

Standespräsident Caviezel: Dann kommen wir zur Abstimmung. Der Antrag der SVP, eingereicht durch Grossrat Jan Koch, der da lautet: Art. 42 Abs. 1: Ab dem zehnten Dienstjahr wird alle fünf Jahre ein bezahlter Urlaub gewährt. Dieser beträgt mit zehn, 15 und 20 Dienstjahren eine Woche und ab dem 25. Dienstjahr zwei Wochen. Wer diesem Antrag zustimmen möchte, drücke bitte die Taste Plus, wer ihn ablehnen will, die Taste Minus und für Enthaltungen die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben den Antrag mit 74 Nein-Stimmen bei 45 Ja-Stimmen abgelehnt.

Abstimmung

Der Grosse Rat lehnt den Antrag der SVP (Koch) mit 74 zu 45 Stimmen bei 0 Enthaltungen ab.

Standespräsident Caviezel: Damit fahren wir weiter in der Botschaft und sind bei Art. 43 angelangt, Urlaube, Sabbatical. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 43 Überschrift, Abs. 1^{bis}, Abs. 2

Antrag Kommission und Regierung

Streichen Abs. 1^{bis} mitsamt Überschrift

Rutishauser; Kommissionsprecherin: Ja, auch hier möchte ich mich zunächst bedanken für das Abstimmungsergebnis. Ich bin sehr erleichtert. Art. 43, Urlaube, Sabbatical, hier würde die Marginalie ergänzt werden. Nach vertiefter Auseinandersetzung, auch im Zusammenhang mit dem Rückzug des Antrags auf Kürzung bei den Dienstaltersurlauben hat sich die Kommission darauf geeinigt, die Streichung des Artikels sowie eine Anpassung der Marginalie zu beantragen. Die Regierung hat sich diesem Antrag angeschlossen.

Standespräsident Caviezel: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Herr Regierungsrat? Somit ist Art. 43 beschlossen.

Angenommen

Standespräsident Caviezel: Wir kommen zum Art. 43a, Mutterschaftsurlaub. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 43a Abs. 2

Antrag Kommission und Regierung

Gemäss Botschaft

Rutishauser; Kommissionsprecherin: Jetzt muss ich doch nochmal zurückgreifen. Wir haben noch Abs. 2, der lautet:

Die Zuständigkeit zur Gewährung von Kurzurlaub wird als bei den Dienststellen liegend definiert. Zu den Kurzurlauben werden neu auch die Betreuung von Angehörigen, Adoptionen und die Vaterschaftsurlaube gezählt.

Der Mutterschaftsurlaub ist unter Art. 43a geregelt, zu diesem kommen wir ja gleich.

Standespräsident Caviezel: Frau Kommissionspräsidentin, wenn der Artikel nicht bestritten ist, können Sie jeweils gerade alle Absätze durchberaten.

Rutishauser; Kommissionsprecherin: Es war noch nicht klar. Es ist ja der Antrag der Kommission und der Regierung diese Sabbaticals zu streichen.

Standespräsident Caviezel: Dann machen wir Absatz um Absatz. Das ist okay. Gut, dann ist Art. 43 als ganzer Artikel so beschlossen, und wir sind bei Art. 43a angelangt, Mutterschaftsurlaub. Frau Kommissionspräsidentin.

Rutishauser; Kommissionsprecherin: Hier gibt es einen neuen Abs. 2: Als Folge der Umsetzung der neuen Bestimmung im Bundesrecht verlängert sich der Mutterschaftsurlaub bei längerem Spitalaufenthalt des Neugeborenen.

Standespräsident Caviezel: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Herr Regierungsrat? Damit ist Art. 43a beschlossen.

Angenommen

Standespräsident Caviezel: Wir kommen zu Art. 47a, Meldung von Missständen. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 47a

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Rutishauser; Kommissionsprecherin: Mit diesem Artikel soll eine unabhängige Meldestelle eingeführt werden. Diese war in der Kommission völlig unbestritten. Laut Abs. 1 ist Anonymität gewährleistet. Abs. 2 hält fest, dass Mitarbeitende, die Meldung erstatten, dadurch nicht benachteiligt werden dürfen. Gemäss Abs. 3 ist die Meldestelle ausserhalb der Verwaltung tätig, unabhängig, fachlich kompetent und sowohl Schweigepflicht als auch Datenschutz unterworfen. Abs. 4 legt unter lit. a bis f Aufgaben und Vorgehen der Meldestelle detailliert dar.

Standespräsident Caviezel: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Herr Regierungsrat? Somit ist Art. 47a beschlossen.

Angenommen

Standespräsident Caviezel: Art. 49, Arbeitszeit. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 49 Abs. 6

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Rutishauser; Kommissionsprecherin: Der neue Abs. 6 gibt vor, dass eine vorübergehende Reduktion der Arbeitszeit nach Geburt oder Adoption möglich ist.

Standespräsident Caviezel: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Herr Regierungsrat? Art. 49 ist somit beschlossen.

Angenommen

Standespräsident Caviezel: Wir kommen zum Art. 52, Verbot der Annahme von Geschenken. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 52 Abs. 1, Abs. 3

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Rutishauser; Kommissionsprecherin: Dabei handelt es sich um eine allgemeingültige Verhaltenskodexregelung. Abs. 1: Die Regelung findet durch die Regierung im Ausführungsrecht statt.

Standespräsident Caviezel: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Herr Regierungsrat? Damit ist Art. 52 beschlossen.

Angenommen

Standespräsident Caviezel: Art. 63, Arbeitsaufhebungsverträge sowie Kündigungen. Frau Kommissionspräsidentin.

Rutishauser; Kommissionsprecherin: Entschuldigung, das war jetzt mein Fehler. Ich habe den Abs. 3 überlesen bei Art. 52, der besagt, dass ein Geschenkangebot die Meldung an die vorgesetzte Dienststelle nach sich zieht und die detaillierte Regelung sich in der Personalverordnung findet. Aber wir können jetzt schon zu Art. 63 weitergehen.

Art. 63 Überschrift, Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Rutishauser; Kommissionsprecherin: Da sagt der Abs. 1: Dieser Absatz definiert die Entlastung der Regierung durch neue Zuständigkeitsregelungen a bis c bei der Begründung und der Beendigung von Arbeitsverhältnissen. Die neue lit. b gibt an, dass die Departemente und die Staatskanzlei für Mitarbeitende ab Funktionsklasse 20 aufwärts zuständig sind. Gemäss lit. c sind künftig die Dienststellen für die Mitarbeitenden der Funktionsklassen 1 bis 19 zuständig. Bei lit. d geht es um die Schullei-

tung. Diese hat sich nicht bewährt und wird deshalb und aufgrund der Vernehmlassung aufgehoben.

Standespräsident Caviezel: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Herr Regierungsrat? Damit ist Art. 63 ebenfalls beschlossen und wir kommen zu Art. 64, übrige Kompetenzen. 1. Für die Verwaltung. Frau Kommissionspräsidentin.

Angenommen

Art. 64 Abs. 1^{bis}

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Rutishauser; Kommissionsprecherin: Art. 1 regelt den Abs. 1 bis aufgeteilt in lit. a und b neu die Zuständigkeit bei eigener Betroffenheit. lit. a, wenn es sich dabei um die Kanzleidirektorin oder den Kanzeldirektor handelt, ist die Regierungspräsidentin oder der Regierungspräsident zuständig. lit. b, wenn es sich um die Dienststellenleitenden handelt, sind die Departemente zuständig.

Standespräsident Caviezel: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Herr Regierungsrat? Art. 64 ist damit beschlossen.

Angenommen

Standespräsident Caviezel: Art. 65, 2. Für die selbstständigen kantonalen Anstalten sowie Gerichte und Schlichtungsbehörden. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 65 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Rutishauser; Kommissionsprecherin: Nach der Vernehmlassung neu aufgenommen wurde hier eine Änderung. Abs. 1: Weiter ausgenommen gegenüber den Befugnissen der Regierung sind die selbstständigen kantonalen Anstalten sowie das Kantons- und Verwaltungsgericht von Abs. 3 und 4 von Art. 47a. Hier geht es um die Zuständigkeit bei der Meldestelle. Die stellt die alleinige Zuständigkeit der Regierung bezüglich der neu zu schaffenden Meldestelle klar.

Standespräsident Caviezel: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Herr Regierungsrat? Somit ist Art. 65 Abs. 1 beschlossen.

Angenommen

Standespräsident Caviezel: Art. 72, Übergangsbestimmungen.

Art. 72 Abs. 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Rutishauser; Kommissionsprecherin: Abs. 2 und 3 werden wegen ihrer beschränkten Wirksamkeit, weil sie nicht mehr aktuell sind, aufgehoben.

Standespräsident Caviezel: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Herr Regierungsrat? Dann ist Art. 72 beschlossen.

Angenommen

Standespräsident Caviezel: Und wir kommen zu Art. 72a, Übergangsbestimmungen. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 72a Abs. 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Rutishauser; Kommissionsprecherin: Abs. 2: An der Teilrevision zum Pensionskassengesetz beschlossene Übergangsbestimmungen werden hier präzisiert.

Standespräsident Caviezel: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Herr Regierungsrat? Damit ist Art. 72a ebenfalls beschlossen.

Angenommen

Standespräsident Caviezel: Wir kommen zu Art. 73, Referendum und Inkrafttreten. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 73 Abs. 3

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Rutishauser; Kommissionsprecherin: Abs. 3 ist durch Annahme der Teilrevision von Art. 8 der Kantonsverfassung von 2006 hinfällig geworden und wird deshalb aufgehoben.

Standespräsident Caviezel: Gibt es Wortmeldungen seitens der Mitglieder der Kommission? Allgemeine Debatte? Herr Regierungsrat? Damit ist Art. 73 ebenfalls beschlossen.

Angenommen

Standespräsident Caviezel: Somit sind wir bei II. angelangt, keine Fremdänderungen, III. keine Fremdaufhebungen und IV. diese Teilrevision untersteht dem fakultativen Referendum. Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens. Gibt es hierzu Wortmeldungen? Dem ist nicht so.

II.

Keine Fremdänderungen

III.

Keine Fremdaufhebungen

IV.

Diese Teilrevision untersteht dem fakultativen Referendum.**Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.***Antrag Kommission und Regierung*

Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsident Caviezel: Somit haben wir die Teilrevision des Gesetzes über das Arbeitsverhältnis der Mitarbeitenden des Kantons Graubünden, Personalgesetz, durchberaten. Ich frage Sie nun an: Möchte jemand auf einen Artikel zurückkommen? Das ist nicht der Fall. Wünscht jemand eine zweite Lesung? Ich sehe keine Wortmeldungen und bin auch nicht traurig darüber.

Somit kommen wir zu den Abstimmungen gemäss Anträgen auf Seite 66 der Botschaft der Regierung. Gestützt auf die Botschaft beantragen wir Ihnen 1. auf die Vorlage einzutreten, das haben wir bereits gemacht, 2. der Teilrevision des Gesetzes über das Arbeitsverhältnis der Mitarbeitenden des Kantons Graubünden zuzustimmen.

Wer der Teilrevision des Gesetzes über das Arbeitsverhältnis der Mitarbeitenden des Kantons Graubünden zustimmen möchte, drücke bitte die Taste Plus. Wer die Teilrevision ablehnen möchte, drücke bitte die Taste Minus, und für Enthaltungen die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt.

Sie haben dem Gesetz mit 93 Ja-Stimmen bei 24 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung zugestimmt. Gerne erteile ich nun der Kommissionspräsidentin das Schlusswort. Frau Kommissionspräsidentin, Sie haben das Wort.

Schlussabstimmung

2. Der Grosse Rat stimmt der Teilrevision des Gesetzes über das Arbeitsverhältnis der Mitarbeitenden des Kantons Graubünden mit 93 zu 24 Stimmen bei 1 Enthaltung zu.

Rutishauser; Kommissionsprecherin: Ja, danke schön. Genau, Dank. Es geht um Dank für die Zustimmung zur Teilrevision des Personalgesetzes, mit der unser Kanton nun ein gutes Stück attraktiver für seine Mitarbeitenden wird, die jetzt, die vorhandenen und die künftigen, danke ich Ihnen allen sehr, ebenso für die sehr angeregte und wie erwartet kontroverse Debatte.

Ich danke allen Mitgliedern der vorberatenden Kommission, den hier Anwesenden und denen, die es nicht mehr sind, denen, die nicht mehr Teil des Grossen Rates sind,

sich aber mit unverändert grossem Engagement für dieses Gesetz eingesetzt haben. Ich danke Ihnen vor allem auch dafür, dass es gelungen ist, dem Grossen Rat ein Gesamtpaket vorzulegen, was ich im Gegensatz zu Kollege Gort und anderen Mitgliedern der SVP als eine gute Kommissionsarbeit erachte.

Ich danke Regierungsrat Rathgeb für die gute Zusammenarbeit, den immer konstruktiven und wertschätzenden Austausch, den an den Sitzungen anwesenden Mitgliedern seines Departements, Generalsekretär Patrik Galliard, dem Leiter des Personalamtes, Fernando Guntern, dem Leiter Personalrecht, Adrian Hartmann sowie dem Direktor der Pensionskasse Graubünden, Herrn Seifert, für seinen Besuch an unserer letzten Kommissionssitzung. Ebenso gilt mein Dank Herrn Christoph Kohler, Mitarbeiter bei Avenir Consulting, sowie Alexander Villiger, Leiter Personal der GKB, für ihre äusserst aufschlussreichen Ausführungen. Und last but not least danke ich auch heute natürlich dem Ratssekretär Gian-Reto Meier-Gort. Er ist nicht hier, aber er war nicht nur Protokollführer, sondern immer auch umsichtig mitdenkend und hat damit wesentlich zum vorliegenden Resultat beigetragen.

Standespräsident Caviezel: Gemäss Arbeitsplan kommen wir jetzt zur Beratung der Totalrevision Gesetz über den öffentlichen Verkehr. Da Regierungsrat Mario Cavigelli nicht anwesend ist, beginnen wir doch mit der Beratung, und er wird dann im Laufe der Zeit, denke ich mir, dann schon eintreffen und seinen Platz einnehmen.

Die Kommission für Umwelt und Verkehr und Energie hat das Geschäft an zwei Sitzungen, am 20. Juni 2022 sowie am 27. Juni 2022, beraten und Eintreten beschlossen. Für die Beratung wollen Sie bitte das entsprechende Protokoll zur Hand nehmen. Die Botschaft hierzu finden Sie im Heft Nr. 2/2022-2023. Regierungsrat Mario Cavigelli wird die Regierung vertreten. Zur Eintretensdebatte erteile ich dem Kommissionspräsidenten Grossrat Kenneth Danuser das Wort. Sie können sprechen, Herr Grossrat.

Totalrevision Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV; BR 872.100) (Botschaften Heft Nr. 2/2022-2023, S. 103)

Eintreten*Antrag Kommission und Regierung*

Eintreten

Danuser; Kommissionssprecher: Besten Dank, geschätzter Herr Standespräsident, und auch von meiner Seite nachträglich herzliche Gratulation zur Wahl zum Standespräsidenten.

In der Bundesverfassung ist festgehalten, dass Bund und Kantone für ein ausreichendes Angebot an öffentlichem Verkehr auf Schiene, Strasse, Wasser und mit Seilbahnen sorgen, und dies gilt für alle Landesgegenden.

Es ist in unserem grossen, weitverzweigten Gebirgskanton eine sehr grosse Herausforderung, ein entsprechendes Angebot aufrechtzuerhalten. Die Kantonsverfassung sieht eine Aufteilung der Aufgaben und Kosten vor. Der Kanton wie auch die Gemeinden sorgen gemeinsam für eine bedarfsgerechte, umweltschonende und wirtschaftliche Verkehrsordnung und fördern den öffentlichen Verkehr.

Eine Erhöhung der Attraktivität des ÖV mit schnellen und häufigen Transportketten, mit modernen Zügen und Bussen wird als Daueraufgabe angesehen. Insbesondere sind gut abgestimmte Anschlüsse zwischen den Verkehrswegen, kurze und bequeme Umsteigewege, verkehrsmittelübergreifende Tarif- und Informationssysteme über alle ÖV-Elemente und über die Landes- und Kantonsgrenzen sicherzustellen.

Im Regierungsprogramm 2021-2024 ist die Förderung des ÖV ein wesentlicher Bestandteil der Entwicklungsschwerpunkte und des kantonalen Richtplans Verkehr. Diese strategischen Aufgaben haben einen engen Bezug auf im nationalen Parlament beschlossene Ausbauschritte des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur 2025 und 2035 des Bundes, das Konzept des Bündner Halbstundentaktes «Retica 30» und der Weiterentwicklung «Retica 30+» sowie die Gesamtperspektive Ostschweiz der SBB.

Das Netz des ÖV besteht aus Eisenbahnlinien der SBB, der RhB und der MGB sowie zahlreichen Buslinien und einzelnen Luftseilbahnen. Dieses Netz verbindet Zentren wie auch periphere Gebiete. Das bisherige Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden wurde nach einem Volksentscheid per 1. Januar 1994 in Kraft gesetzt. Bis heute erfuhr das GöV nur punktuelle Anpassungen wie z. B. den Finanzausgleich oder untergeordnete formlose Berichtigungen.

Welche Ziele verfolgt die Totalrevision?

1. Schaffung der kantonalen Grundlagen für eine massgeschneiderte mittelfristige Planung und langfristige Steuerung des ÖV. In der Planung sollen Gemeinden, Gemeindeverbände und Regionen über die Fahrplanpräsidentinnen beziehungsweise -präsidenten die jeweiligen Anträge einbringen. Auch sollen neu bei Bedarf die Transportunternehmen des ÖV beigezogen werden.

2. Ziel: bedarfsgerechter und finanzierbarer Angebotsausbau im ÖV zugunsten aller Regionen und Gemeinden im Kanton. Die bisherige gewachsene und bewährte ÖV-Struktur soll gefestigt und gestärkt werden. Die Kriterien und Richtwerte der Bestellung des ÖV-Angebotes sollen den vorangegangenen Bahnreformen und neuen gesellschaftlichen, demografischen, ökologischen Bedürfnissen angeglichen werden.

3. Ziel: die gezielte Förderung des ÖV im Kanton unter Mitberücksichtigung neuer Mobilitätsformen und neuer Technologien. Die Finanzierungsmechanismen im Bereich der Betriebsbeiträge sollen den heutigen gesetzlichen Rahmenbedingungen angepasst werden. Dies soll dann dem Kanton die Möglichkeit geben, Förderbeiträge und Investitionsbeiträge auszurichten.

Ich bitte Sie alle, daran zu denken, dass wir während der Behandlung des Geschäftes keine neuen Buslinien, keine neuen Schienenverlegungen und Zuganschaffungen besprechen werden. Das sind operative Fragen. Wir

haben heute die Aufgabe, das übergeordnete Regelwerk für die kommenden Jahre und den Einsatz von neuen Technologien festzulegen.

Die Kommission für Umwelt, Verkehr und Energie unterstützt das Ansinnen der Regierung in der Botschaft und ist in den meisten neuen Gesetzesvorgaben für die Stossrichtung. Im Bereich der Betriebsbeiträge für den öffentlichen Verkehr wurde zusammen mit der Regierung ein neuer Finanzierungsverteiler vorgeschlagen. Sie alle konnten dazu das Protokoll lesen.

Die Kommission bittet die Anwesenden, auf die Vorlage einzutreten und die Detailberatung zu führen.

Standespräsident Caviezel: Wünschen weitere Mitglieder der Kommission das Wort? Grossrätin Preisig, Sie können sprechen.

Preisig: Regierungsrat Cavigelli ist noch nicht hier, derjenige, der das Geschäft vertritt, aber er wird bestimmt noch kommen, bis wir dann zur Detailberatung kommen. Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, um eine bedarfsgerechte Mobilität im ganzen Kanton gewährleisten zu können, muss das heutige Verkehrssystem weiterentwickelt werden können.

Die vorliegende Totalrevision des GöV bildet die künftige kantonale Grundlage dazu. Die Ziele wurden Ihnen bereits erklärt und erläutert durch den Kommissionspräsidenten und sind auf Seite 104 in der Botschaft nochmals schön deutlich und zusammenfassend aufgelistet. Kurz zusammengefasst kann gesagt werden, dass der Ist-Zustand gewahrt, und, wo sinnvoll, weiter ausgebaut beziehungsweise den neuen Mobilitätsformen und Technologien angepasst werden soll.

Das Kernstück dieser Totalrevision ist die Schaffung eines kantonalen ÖV-Konzepts und damit einer Gesamtstrategie für den ÖV. Das ÖV-Konzept soll zu attraktiven Transportketten mit modernen Mobilitätsformen und attraktiven Fahrplänen verhelfen. Dabei kann ein zu starker Föderalismus hinderlich sein.

Aufgrund der verschiedenen Erschliessungsstufen, den verschiedenen Zuständigkeiten beim sogenannten Planungs-dreieck und der starken Mitfinanzierung durch den Bund ist es wichtig, dass beim Kanton die Hauptfäden zusammenlaufen und er die Gesamtstrategie bestimmt.

Mit der neuen Totalrevision sollen aber auch weitsichtige Projekte, wie beispielsweise eine Bahnverbindung im Rhätischen Dreieck Landeck-Scuol-Val Müstair-Vinschgau oder all die Massnahmen im Rahmen des Aktionsplans Green Deal möglich sein, ohne dass es eine erneute Gesetzesrevision braucht.

Die Minderheitsanträge werden genau diese Weitsicht im Sinne einer guten Gesetzgebung noch etwas mehr öffnen. Trotzdem hätte ich mir eine noch grössere Unterstützung des ÖVs gewünscht, aber auch hier ist die vorliegende Totalrevision ein gangbarer Kompromiss, aber kein visionärer Weg, um den MIV wirklich zum Umsteigen auf den ÖV zu bewegen. Daran müssen wir dringend noch arbeiten. Ich bin für Eintreten und danke für die Aufmerksamkeit.

Berther: Gl'emprem less jeu era buc tralaschar da gratar a ti sco nievelegiu president dil Cussegl grond.

Giavischel naturalmein in bien maun e bia plascher en quella nobla funcziun. La Cumissiu da traffic, ambient ed energia ha tractau quella lescha enteifer dus dis. Quei ei stau fetg intensiv. Nus vein giu il cusseglier guvernativ Mario Cavigelli sco era ses responsabels ch'han dau plaid e fatg a nus en tut ils detagls. Ed ussa eisi impurtont ch'ins sto haver quita da buc far midadas, perquei che quellas midadas – leusunter – san haver in effect era negativ. La cumissiu ha mirau naturalmein ch'ei vegni risguardau la buna colligiaziun en tut las vals dil cantun Grischun. E quei ei il pli impurtont: Nus vein ina gronda responsablidad enviers nos vischins en tut las valladas. Perquei eisi impurtont da risguardar quei pass. E sche nus entschevin a reglar en in liug, sche stuein nus reglar en auters loghens, e quei ei magari prigulus. Il pli impurtont ei che nus garantin gie, sche nus vein fracziuns e loghens sur 50 persunas che stattan annualmein, che leu dat ei ina colligiaziun da basa. Aber la colligiaziun da basa pretenda frequenzas. Quei vul dir: Leu, nua ch'ins ha bia frequenzas, leu vein nus segir era bunas colligiaziuns. En quei senn supplicheschel da sustener la proposta dalla cumissiu, leu nua ch'igl ei la maioritad dalla cumissiu, e schiglioc tenor lescha. En quei senn supplicheschel jeu d'entrar e tractar quei.

Jochum: La revisione totale della legge sui trasporti pubblici del Cantone dei Grigioni ha quale obiettivo l'ampliamento dell'offerta dei trasporti pubblici in modo mirato per coprire le esigenze tenendo conto dell'impatto sull'ambiente e delle ripercussioni finanziarie. I punti chiave sono una pianificazione e una gestione funzionale dell'offerta, la copertura delle esigenze tale da essere finanziabile e una incentivazione specifica.

Der Kanton Graubünden ist auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs vielfältig und muss dementsprechend auch Lösungen bieten, die dieser Vielfältigkeit Rechnung tragen. Dies haben wir auch in der Diskussion in der Kommission immer wieder betont.

So kann sich der Ausbau des öffentlichen Verkehrs nicht auf urbane oder dicht besiedelte Gebiete beschränken. Auch abgelegene und wenig besiedelte Gebiete sollen vom Anschluss am öffentlichen Verkehr, sei es per Bahn oder Bus und von dessen Ausbau profitieren können. So ist es vorgesehen, die Ortschaften mit mindestens 50 Einwohnern mit einem Standardangebot zu bedienen. In Zusammenarbeit mit den Gemeinden können auch kleinere Orte mit einem Minimalangebot angeschlossen werden.

Es ist aber ebenso wichtig, dass die private Mobilität nicht eingeschränkt wird oder künstlich verteuert, um den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu fördern. Die Mitglieder der Kommission haben verschiedentlich darauf hingewiesen, dass die private Mobilität in vielen Regionen unseres Kantons von primärer Bedeutung ist. Diese muss weiterhin möglich sein und die dazu notwendige Infrastruktur soll auch nach wie vor zur Verfügung stehen.

Der öffentliche Verkehr soll ausgebaut und gefördert werden, die private Mobilität darf aber nicht in Leidenschaft gezogen, nicht eingeschränkt oder verteuert werden. Dies betrifft nicht nur den Personenverkehr, sondern auch den Gütertransport.

Die Kommission hat unter diesen Prämissen die Botschaft der Regierung in zwei Tagen durchberaten und die meisten Artikel des Gesetzes ohne Anpassungen angenommen. Bei einigen wenigen Artikeln gibt es Minderheitsanträge. Die FDP-Fraktion ist für Eintreten.

Sax: Die Kernaussage der Botschaft zum Gesetz über den öffentlichen Verkehr ist klar: Der ÖV im ganzen Kanton soll nach Möglichkeit ausgebaut werden. Diese Kernaussage ist sehr positiv, sie entspricht dem strategischen Ziel im Regierungsprogramm 2021-2024, und wir sollten uns dies in der Debatte immer wieder vor Augen halten.

Ein neues Gesetz über den öffentlichen Verkehr ist als Grundlage für die Umsetzung dieses strategischen Ziels des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs sicher sehr gut. Für die effektive Umsetzung braucht es wie bisher und weiterhin dann aber auch die entsprechenden finanziellen Mittel.

Als Parlament sind wir also dann auch gefordert, diese Mittel jährlich bereitzustellen, mindestens in dem Umfang, wie es uns die Regierung beantragen wird. Mit einer klaren Unterstützung jetzt des Gesetzes und dem Ausbaziel können wir unsere Bereitschaft, Mittel zur Verfügung zu stellen, der Regierung bereits mit auf den Weg geben. Ich möchte die Regierung bereits hier ermuntern, den Schwung vom neuen Gesetz aufzunehmen, ein attraktives ÖV-Konzept zu erarbeiten und weiterhin eine Vorwärtsstrategie zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs beizubehalten.

Die Revision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr kommt gerade im richtigen Zeitpunkt hier in den Grossen Rat. Vor rund zehn Tagen hat die Regierung bekanntgegeben, dass auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2022 hin ein wesentlicher Ausbauschritt umgesetzt wird. Viele Konzepte und Ausbauten, welche vor einem Jahr bereits bereit waren, damals Corona bedingt leider noch nicht umgesetzt werden konnten, kommen jetzt dann zur Umsetzung. Das ist sehr erfreulich und schafft eine zusätzlich positive Stimmung für die aktuelle Debatte hier im Grossen Rat.

Die Ausbauten auf den Fahrplanwechsel hin wurden denn auch vielerorts positiv zur Kenntnis genommen und entsprechende Berichterstattungen, haben wir gesehen aus den verschiedenen Regionen, beispielsweise für den Ausbau in Flims Laax habe ich gesehen oder auch im Albula/Surses.

Das neue Gesetz sieht Spielraum und Freiheiten für die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in unserem Kanton vor. Auch wenn der Finanzierungsrahmen und die Vorgaben vom Bund teilweise eng sind, so soll das Gesetz die klare Grundlage geben, auch mal etwas auszuprobieren, sei es mit einem Pilotprojekt oder neuen, innovativen Konzepten.

Ein zentrales Konzept und Ziel, welches bereits vorhanden ist, ist dabei sicher «Retica 30+», welches schrittweise in Umsetzung ist. Ausgehend von der Bahn auf die Postautokurse und umgekehrt von den Postautokursen auf die Bahn ist der Halbstundentakt eine zentrale Grundlage für eine attraktive Erschliessung in unserem Kanton. Eine Erschliessung, die alle Gemeinden möglichst gleichbehandelt berücksichtigen kann und soll.

Bahn und Bus sind dabei für eine erfolgreiche Umsetzung von «Retica 30+» aufeinander gegenseitig angewiesen und als Ganzes tragen sie zu einer attraktiven Erschliessung bei.

Gemeinden und Regionen sind noch mehr aufgefordert in Zukunft, sich aktiv einzubringen in die Thematik des öffentlichen Verkehrs, sei es im Bestellverfahren als auch in der ersten Erarbeitung des ÖV-Konzepts. Die ausdrückliche Regelung dieses Verfahrens, wie sich die Gemeinden und Regionen einbringen können, ist ebenfalls eine positive Neuerung im Gesetz vorgesehen.

Das neue Gesetz über den öffentlichen Verkehr schafft das Fundament für einen künftigen attraktiven öffentlichen Verkehr im Kanton. Dem Kanton wird Flexibilität eingeräumt und diese Flexibilität gilt es zu nutzen.

Ich unterstütze die Revision, bin für Eintreten und bitte Sie, dies gleich zu tun und in der anschliessenden Detailberatung dann jeweils auch der Kommissionsmehrheit zu folgen.

Della Cà: Quale membro della Commissione ambiente, traffico ed energia, dal mio punto di vista riconosco senza ombra di dubbio che la revisione totale della legge sul trasporto pubblico nel Canton Grigioni, così come proposta dal messaggio del Governo, sia la materia più importante che nei miei ultimi quattro anni trascorsi in Gran Consiglio ho avuto l'onore di trattare assieme ai colleghi di commissione. Ai giorni nostri ed in futuro il trasporto pubblico è e rimarrà la linfa vitale di base che tiene in movimento, sia durante situazioni di crisi che di benessere, il motore di tutte le attività della nostra società. Per questa ragione, anche a nome della frazione UDC, sono per l'entrata in materia. Permettetemi un'ultima considerazione: agli albori della mobilità privata, che non si contrappone ma è complementare al trasporto pubblico, specialmente in molte zone periferiche del nostro Cantone, vista la conformazione del nostro territorio, permettendo così l'accesso alla mobilità pubblica. Mi piacerebbe citare adesso un detto di Henry Ford, che disse: «Mettersi insieme è un inizio, rimanere insieme è un progresso, lavorare insieme è un successo».

Standespräsident Caviezel: Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen seitens der Mitglieder der Kommission und öffne somit das Wort für das Plenum. Ich erteile Grossrat Salis das Wort.

Salis: Mit Interesse habe ich die Botschaft der Totalrevision Gesetz für den Öffentlichen Verkehr gelesen. Natürlich bin ich für Eintreten und grossmehrheitlich mit der Botschaft und dem Gesetzesentwurf einverstanden.

In der Botschaft auf Seite 159 Art. 7, Arten der Erschliessung im Öffentlichen Verkehr werden Erschliessungsarten erläutert. Einerseits spricht man von einer Grunderschliessung, welche in der Vernehmlassung als Minimalerschliessung bezeichnet wurde.

Die Gemeinden haben somit gemäss Botschaft Anspruch auf eine bedarfsgerechte und kostenlose Grunderschliessung. Weiter definiert man die Zusatzererschliessung, welche vom Kanton und den Gemeinden finanziert werden. Die Zusatzererschliessung hat insbesondere den siedlungs-, wirtschafts-, regionalpolitischen und touristi-

schen Zielen Rechnung zu tragen. Der wesentliche Unterschied zur Grunderschliessung ist, dass die Gemeinden keinen Anspruch haben werden. Natürlich ist dies verständlich, aber hier möchte ich nun Folgendes festhalten: Es liegt auf der Hand, dass z. B. weder das hinterste Eck in Südbünden noch jenes im Bündner Oberland die gleichen zuvor erwähnten Bedingungen erfüllen kann, wie dies z. B. das Churer Rheintal macht.

Geschätzte Regierung, gute Verbindungen, und da gehören gute und zu allen Jahreszeiten befahrbare Strassen sowie ein gutes Schienennetz dazu. Dies ist neben der Sprachenvielfalt genauso wichtig für den Kanton wie gegenseitige Verbundenheit.

Deshalb möchte ich die Regierung dazu ermuntern, nein, dazu auffordern, dies bei der Beurteilung stets vor Augen zu halten. Kollege Gort wird dann in der Detailberatung bei Art. 5 nochmals auf dieses Thema zu sprechen kommen.

Crameri (Surava): Die Aussage von Kollege Sax, der öffentliche Verkehr im ganzen Kanton Graubünden soll ausgebaut werden, verdient sicher Unterstützung. Ein gut ausgebauter öffentlicher Verkehr ist matchentscheidend für die Attraktivität von Graubünden und insbesondere für unsere Talschaften. Gute Verbindungen in alle Talschaften sind wesentliche Standortfaktoren für Tourismus, Wirtschaft und vor allem aber auch für unsere einheimische Bevölkerung.

Gerade in der heutigen Zeit mit den stark ansteigenden Energiekosten wird der öffentliche Verkehr immer mehr auch zur Alternative zum Auto. Dabei ist es mir wichtig, zu betonen, dass wir den öffentlichen Verkehr nicht gegen das Auto ausspielen dürfen, so wie das auch Kollege Della Cà gesagt hat. Vor allem bei uns in den Randregionen geht nämlich das eine ohne das andere nicht. Im ländlichen Gebiet sind wir auf das Auto zwingend angewiesen. Der öffentliche Verkehr ist dazu eine gute und wichtige Ergänzung.

Mit der vorliegenden Totalrevision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr soll die gesetzliche Grundlage für ein funktionierendes ÖV-System in Graubünden geschaffen werden. Das ist sehr zu begrüßen, denn der Kanton Graubünden erhält dadurch ein modernes, solides und gutes Gesetz, welches dasjenige aus dem Jahr 1993 ersetzt, zumal seither wesentliche Änderungen im öffentlichen Verkehr stattgefunden haben.

Dies entspricht im Übrigen auch dem Regierungsprogramm 2021-2024, welches dieser Rat zusammen mit der Regierung erarbeitet hat und in der Februarsession 2020 verabschiedet hat. Dort heisst es auf Seite 460: «Die Erreichbarkeit der Regionen im Kantonsgebiet sowie die nationale und internationale Anbindung sind für die Entwicklung Graubündens von zentraler Bedeutung. Der Kanton Graubünden verfügt im Vergleich mit anderen Bergkantonen der Schweiz aber über eine anspruchsvolle nationale und internationale Erreichbarkeit. Mehr als die Hälfte des verkehrstechnisch benachteiligten Alpenraums der Schweiz liegt in Graubünden. Die Erreichbarkeit Graubündens ist nicht nur für den Tourismus wichtig, sondern auch für die Attraktivität als Wirtschaftsstandort.»

Diese Ausführungen und Feststellungen haben nach wie vor grosse Bedeutung. Besonders freut es mich, dass der Kanton Graubünden neu die gesetzliche Grundlage für ein kantonales Konzept des öffentlichen Verkehrs schafft. Ich verweise auf Art. 5 der Botschaft. Das ist auch auf einen Auftrag von mir, den der Grosse Rat überwiesen hat, zurückzuführen. Dort sollen die Gemeinden, die Gemeindeverbände und die Regionen ihre Anliegen und Wünsche einbringen können, die dann hoffentlich auch berücksichtigt werden.

Für die Weiterentwicklung des ÖV-Konzepts ist es entscheidend, dass bei der Planung des Verkehrs über die nächste Geländekammer hinausgedacht wird und geplant wird. Es braucht nämlich für einen erfolgreichen öffentlichen Verkehr einerseits Infrastrukturen, andererseits Rollmaterial und schliesslich auch jemanden, der das Ganze finanziert.

Im Wissen darum, dass der Bund einen wesentlichen Anteil an die Finanzierung leistet, müssen wir im Kanton dennoch vorausschauen, soweit dies möglich ist. Und dabei platziere ich auch hier den Wunsch, dass die grossen Verkehrsprojekte wieder aus der Schublade genommen werden und wir wieder einen Pioniergeist entwickeln, wie wir ihn vor über 100 Jahren beim Bau der Rhätischen Bahn hier in Graubünden hatten.

Es freut mich auch, dass eine gesetzliche Grundlage für das geschichtliche und kulturelle Erbe des öffentlichen Verkehrs geschaffen werden soll. Die Überweisung des Auftrages Stiffler und die Umsetzung von fahrplanmässigen historischen Fahrten zwischen Davos und Filisur haben gezeigt, auf welch grosses Interesse historische Bahnfahrten in Graubünden stossen und dass sie auch wirtschaftlich eine positive Komponente für unseren Kanton aufweisen.

Als ehemaliger Bähnler schlägt da natürlich mein Herz höher. Auch die Fahrgastzahlen belegen und beweisen die entsprechende Wertschöpfung in der Region. Dabei ist allerdings auch klar, dass es jemanden braucht, der den Fahrzeugpark finanziert und unterhält, denn das geschieht heute vor allem in freiwilliger Arbeit durch die vielen Vereine, welche sich um das historische Baumaterial der Rhätischen Bahn kümmern.

Zu begrüssen ist letztlich, dass die Grund- und Basiserschliessung in Zukunft verbessert werden soll, wovon alle Talschaften in Graubünden profitieren werden. Das ist auch dringend notwendig, da der ÖV in vielen Regionen heute noch ein Mauerblümchendasein pflegt. Hier sind auch neue Wege zu beschreiten und neue Technologien und Mobilitätsformen zu berücksichtigen.

Ich komme zum Schluss und möchte vor allem der Regierung und insbesondere Verkehrsminister Mario Caviglioli auch dafür danken, dass ab Dezember 2022 auch im Albulatal der Halbstundentakt eingeführt wird. Wir freuen uns darüber sehr. Die Mitte-Fraktion ist für Eintreten auf die Totalrevision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und unterstützt diese.

Gredig: Es ist mir eine grosse Freude, dass ich heute zum ersten Mal hier sprechen darf. Speziell ist nämlich insbesondere, dass ich als erster grüner Grossrat im Kanton überhaupt hier sprechen darf und das ausgerech-

net zu der Totalrevision des ÖV-Gesetzes, eines unserer Kernanliegen.

Zur Sache: Das vorliegende ÖV-Gesetz schafft die nötigen Grundlagen für eine sinnvolle Planung und Steuerung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Graubünden. Es nimmt auch die nötigen Anpassungen an veränderte Bundesgesetzgebungen vor. Wie von den Vorrednern bereits betont, ist es damit ein wichtiger Schritt in die ÖV-Zukunft unseres Kantons. Und die Zukunft liegt im ÖV. Das werden wir auch noch hören bei der morgigen Beratung der Petition des Mädchenparlaments, die an den Grossen Rat herangetragen wurde.

Allerdings steht dieses vorliegende Gesetz nicht nur für eine notwendige Modernisierung, leider steht es auch für einige verpasste Chancen. Gerade vor dem Hintergrund der aktuellen Krisen, namentlich dem Klimawandel und der aktuellen Energieknappheit, sollte der ÖV weitergehend gefördert werden, als das bisher geschah.

Nur mit einem grosszügigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs kann eine ernsthafte Verlagerung vom modernisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr stattfinden. Der vorliegende Gesetzesentwurf und die Verordnung basieren auf einem Grundlagenbericht. Dieser Grundlagenbericht benennt den grössten Handlungsbedarf beim öffentlichen Verkehr. Und dies ist namentlich eine Verbesserung des Modal Splits durch ein dichteres ÖV Angebot mit verkürzten Reisezeiten auf den wichtigsten Verbindungen. Diese wichtige Zielsetzung einer Erhöhung des Modal Splits hat leider keinen Niederschlag im Gesetz gefunden.

Auch bei der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs haben wir die Chance auf eine nachhaltige Verbesserung leider verpasst. Während nach wie vor jährlich 200 Millionen Franken bereitstehen für die Finanzierung von Bau und Unterhalt von Kantonsstrassen, sind es gerade einmal gute 30 Millionen Franken im öffentlichen Verkehr. Es ist also höchste Zeit, dass wir über einen allgemeinen Mobilitätsfond sprechen, der sowohl den Strassenbau, den öffentlichen Verkehr wie auch Fuss- und den Veloverkehr gemeinsam denkt und gemeinsam finanziert. Nur so können wir eine langfristige Verschiebung hin zu einer nachhaltigen Mobilität im Kanton Graubünden erreichen.

Dann, wenn der Kanton streng sein will in der Umsetzung dieser Gesetzesvorlage, dann laufen wir Gefahr, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, heute statt einem dichteren ÖV-Angebot sogar einen Abbau gewisser Verbindungen zu beschliessen. Der Grundlagenbericht teilt einzelnen Gebieten ein Minimalangebot zu. Und diese Gebiete sind heute bereits mit mehr Kurspaaren erschlossen, als es das Minimalangebot vorsieht. Damit droht im ärgsten Fall eine Lastenverschiebung hin zu den Gemeinden, wenn die Gemeinden die bisherige Angebotsdichte aufrechterhalten möchten.

Vor diesem Hintergrund stelle ich eine Frage an die Regierung: Bekennt sie sich dazu, dass die Finanzierung des regionalen Personenverkehrs mindestens auf dem heutigen Niveau auch in Zukunft Sache des Kantons bleiben wird und damit auch künftig keine Lastenverschiebung zu den Gemeinden droht?

Nun, was ebenfalls auf etwas Unverständnis gestossen ist bei uns, ist, dass dieses Gesetz über den öffentlichen

Verkehr einzelne Massnahmen explizit ausschliesst, die bisher offenbar möglich waren. Dies insbesondere bei den Betriebs- und Investitionsbeiträgen für den Ortsverkehr.

Ich erinnere daran, die Buslinie 6 zu unserem kantonalen Verwaltungsgebäude «sinergia» konnte nur durch finanzielle Unterstützung des Kantons realisiert werden. Und auch wenn wir zurückdenken in die Nullerjahre, die Ausrüstung der Busflotten im Kanton mit Partikelfiltern war ebenfalls eine gemeinsame Kampagne vom Amt für Energie und Verkehr und vom Amt für Natur und Umwelt. Warum sollten wir solche Beiträge künftig explizit ausschliessen, die sich bisher ja offenbar bewährt haben? Zuletzt möchte ich noch etwas zur kombinierten Mobilität sagen. Der ÖV erschliesst Hauptstrassen, der ÖV erschliesst Ortschaften und leistet damit eine wichtige Grunderschliessung. Aber die letzte Meile, und die letzte Meile bezeichnet den Weg von der Bushaltestelle und von dem Bahnhof hin zu unserem Zuhause, diese letzte Meile kann der ÖV in den meisten Fällen nicht leisten. Und als sinnvolles Transportmittel für diese letzte Meile bleibt uns das Velo.

Das Gesetz für den öffentlichen Verkehr erwähnt jedoch das Bereitstellen von Transportkapazitäten für das Velo bei der Bestellung des regionalen Personenverkehrs nicht. Ich werde deshalb zu Art. 8 einen entsprechenden Antrag stellen mit einer Ergänzung. Ebenso wichtig wie das Mitführen von Velos im öffentlichen Verkehr sind jedoch die Abstellanlagen an Bushaltestellen und an Bahnhöfen. Gemäss Botschaft kann der Kanton nur 30 Prozent an solche Einrichtungen mitfinanzieren. Auch hierzu werde ich einen Antrag stellen, diese Beiträge bei einem überwiegenden kantonalen Interesse zu erhöhen, damit der Kanton wie auch bei anderen Teilen des Gesetzes diesen Handlungsspielraum hat.

Trotz dieser genannten verpassten Chancen spreche ich mich im Namen unserer Fraktion für Eintreten aus und danke Ihnen für die geschätzte Aufmerksamkeit.

Maissen: Am 9. Juni 2022 betitelte der Kanton seine Medienmitteilung zum totalrevidierten Gesetz über den öffentlichen Verkehr wie folgt: «Kanton legt Fundament für weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Graubünden.»

Mit der Botschaft zur Totalrevision des GöV unterbreitet die Regierung dem Grossen Rat ein zukunftsorientiertes Fundament für den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Der öffentliche Verkehr ist, wie bereits genannt, auch im Entwicklungsschwerpunkt des aktuellen Regierungsprogrammes enthalten. So weit, so gut.

Was diese Revision aber leider verpasst, ist das in der Botschaft formulierte Ziel eines bedarfsgerechten ÖV-Angebotes, im Kanton zugunsten aller Regionen und Gemeinden konkret oder vor allem konsequent umzusetzen. Denn wird der Zweckartikel der Teilrevision ernst genommen, darf es auf keinen Fall Rückschritte geben gegenüber der heutigen Situation. Sondern im Gegenteil. Der Status Quo soll unter Berücksichtigung von Siedlungs-, Wirtschafts-, Energie- und Umweltaspekten gefördert respektive ausgebaut werden.

Mit dem neuen GöV soll deshalb der Kanton weiterhin oder vielleicht sogar verstärkt auch den Ortsverkehr mit

finanziellen Beiträgen unterstützen können. Und hier ist das Können unterstrichen. Sei das wie bis anhin bei der Infrastruktur oder sei es auch bei der Abgeltung eines Teils der ungedeckten Kosten des Betriebs. Dies soll insbesondere dann erfolgen, wenn besondere Interessen des Kantons oder auch aus Sicht des Regionalverkehrs besondere Interessen vorliegen. Der Gesetzesentwurf sieht in Art. 27 Abs. 4 vor, dass künftig keine Investitionsbeiträge mehr im Rahmen des Ortsverkehrs gewährt werden können.

Anders das heute geltende Gesetz in Art. 19 Abs. 1 lit. f. Unter diesem Titel wurden heute auch Investitionsbeiträge an den Ortsverkehr geleistet. Auch Betriebsbeiträge an die Gemeinden zur Finanzierung der ungedeckten Kosten des Ortsverkehrs werden im neuen Gesetzesentwurf Art. 12 Abs. 4 ausgeschlossen.

Wünschenswert wäre es aber auch hier, dass der Kanton eine Abgeltung an die ungedeckten Kosten von zehn bis 20 Prozent übernimmt oder mindestens übernehmen kann.

Ein Ausbau des ÖV macht nur dann Sinn, wenn im Ankunftsort das Zubringen und Abnehmen tatsächlich erfolgt und erfolgen kann. Es braucht also ein Zusammenspiel des RPVs, des regionalen Personenverkehrs und des lokalen Ortsverkehrs, wenn es mit der Förderung und dem Ausbau des ÖV ernst gemeint ist. Drei Argumente habe ich im Vorfeld gegen den vorgeschlagenen möglichen Einbezug des Ortsverkehrs im neuen GöV gehört.

1. Die bewährte Kompetenzverteilung der Zuständigkeit des Kantons für den RPV und den Gemeinden für den Ortsverkehr soll weiterhin gelten. Diese Bestimmung, welche im neuen Art. 9 geregelt ist, ist nicht infrage gestellt. Die Gemeinden wollen und sollen weiterhin im Lead sein für den Ortsverkehr und übernehmen auch die finanzielle Hauptlast. Nur, im neuen Art. 9 Abs. 2 ist neu vorgesehen, dass die Gemeinden den Ortsverkehr verstärkt und besser auf den regionalen Personenverkehr abstimmen müssen. Der Kanton fordert also von den Gemeinden, dass der Ortsverkehr einen wesentlichen Zubringer- und Abnehmerdienst für den RPV erbringt. Das ist sachlich richtig und sinnvoll. Aber die ganze finanzielle Last dafür liegt auf den Schultern der Gemeinden.

Aus diesem Grund soll der Kanton auch den Ortsverkehr, wenn es im kantonalen Interesse liegt, unterstützen können. Noch vielleicht zur Autonomiefrage: Auch wenn der Bund in einer Aufgabe einen Beitrag spricht, ist er wegen dem nicht zuständig für diese Aufgabe, und genau der gleiche Mechanismus spielt natürlich auch hier.

Von der Frage des zweiten Argumentes, die ich gehört habe, von der Frage der Unterstützung des Ortsverkehrs sei vor allem die Hauptstadt betroffen. Dem ist nicht so. Denken wir nur an den Lokalbus in Scuol, in Davos oder auch in Disentis, St. Moritz, Lenzerheide, Klosters oder Arosa. Inwiefern die Fraktionen über die Zusatzerschliessung einbezogen sind, bleibt unklar. Gemäss Seite 160 der Botschaft, Sie können das nachlesen, wird eine Ortschaft nach dem amtlichen Ortschaftsverzeichnis des Bundes definiert. Gemäss Internet sind offenbar Postleitzahlen für den Begriff der Ortschaft relevant. Es besteht

also Unklarheit darüber, welche ÖV-Verbindungen zu Fraktionen und Ortsteilen tatsächlich vom Kanton mitgetragen werden, und welche ÖV-Verbindungen unter dem Titel Ortsverkehr ausschliesslich den Gemeinden zur Last fallen sollen. Auch deshalb sollten wir dem Kanton die Möglichkeit geben, den Ortsverkehr zu unterstützen. Schliesslich habe ich noch ein drittes Argument gehört, der finanzielle Topf des Kantons sei zu klein um die Möglichkeit der Unterstützung des Ortsverkehrs zu schaffen. Wichtig scheint mir Folgendes: Bei der Schaffung der Möglichkeit der Unterstützung des Ortsverkehrs geht es gerade nicht darum, die regionale Förderung des ÖVs, also den regionalen Personenverkehr und den Ortsverkehr gegeneinander auszuspielen, oder sogar darum, den regionalen ÖV zu schwächen. Im Gegenteil, wir brauchen beides.

Der regionale Personenverkehr als Verbundaufgabe von Bund und Kanton wird zu rund 80 Prozent vom Bund finanziert und vom Kanton bestellt. Der Kanton Graubünden gibt jährlich dafür durchschnittlich etwas über 30 Millionen Franken aus. Im Vergleich dazu vielleicht eine Kennzahl: Es wurde in der jüngsten Vergangenheit Rollmaterial von rund einer halben Milliarde Franken für den Schienenverkehr im Kanton beschafft. Wir müssen dafür besorgt sein, dass die Finanzmittel wirksam eingesetzt werden. Da dürfen wir gerade die Möglichkeit der finanziellen Unterstützung des Ortsverkehrs nicht ausschliessen. Dort werden oft massgeschneiderte Angebote des ÖVs für viele Menschen geschaffen. Was ist nun die Lösung des Problems? Oder anders, wie können wir die Möglichkeit der finanziellen Unterstützung des Ortsverkehrs durch den Kanton jetzt noch schaffen?

Im Gesetzesentwurf hat die Kommission Minderheitsanträge in diesem Sinne aufgenommen. Zu Art. 12 Abs. 4, der lautet: «Die Gemeinden finanzieren die Kosten des Ortsverkehrs», wird im Minderheitsantrag folgende Beifügung vorgeschlagen: «Der Kanton kann sich in begründeten Fällen daran beteiligen.» Und auch zu Art. 27 Abs. 4, der lautet: «An den Bau und die Erneuerung von Vorgaben, die ausschliesslich dem Ortsverkehr dienen, werden keine Beiträge gewährt», wird im Minderheitsantrag beigefügt: «In begründeten Fällen kann sich der Kanton daran beteiligen.»

Es handelt sich also bei diesen Vorschlägen um Kann-Vorschriften, die dem Kanton in begründeten Fällen die Möglichkeit der finanziellen Unterstützung gewähren. Schaffen wir diese Möglichkeit. Insbesondere dann, wenn der Zubringerwert oder der Abnahmewert für den regionalen ÖV hoch ist oder auch dann, wenn der Kanton ein besonderes öffentliches Interesse hat. Ich denke beispielsweise an die Erschliessung des Kantonsspitals oder der Fachhochschule.

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, wenn es mit der Förderung und dem Ausbau des ÖV ernst gemeint ist und wie auch im Zweckartikel gefordert, Anreize zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr geschaffen werden sollen, müssen wir die Möglichkeit zur Unterstützung des Ortsverkehrs durch den Kanton beibehalten, respektive schaffen. Mit diesen Kann-Vorschriften erhalten wir erstens die notwendige gesetzliche Flexibilität, zweitens die rechtliche Grundlage und drittens die künftige Möglichkeit, dass auch das neue GöV beinahe 30

Jahre als gesetzliche Grundlage dienen kann und seinem Zweck gerecht wird.

Standespräsident Caviezel: Frau Grossrätin Maissen, darf ich Sie bitten, zum Schluss zu kommen? Sie haben die Zeit schon überstrapaziert.

Maissen: Ja, das tut mir leid, das ist natürlich schlecht. In diesem Sinne bin ich für Eintreten und bitte Sie aber, die Minderheitsanträge Art. 12 Abs. 4 und Art. 27 Abs. 4 zu unterstützen.

Censi: Per il Cantone dei Grigioni, composto da 150 valli, 595 chilometri di strade principali, 833 chilometri di strade di collegamento, la Ferrovia retica, il trasporto su fune e sui laghi alpini, risulta di fondamentale importanza un collegamento capillare e di qualità dei trasporti pubblici. Il messaggio presentato, che porterà ad una revisione totale della legge sui trasporti pubblici, mette l'accento sulla qualità della rete, in particolare nei punti centrali e sulle principali linee del Cantone. Non dimentichiamoci però anche delle regioni periferiche, di quei collegamenti tra i villaggi più discosti e laddove è importante mantenere vita quotidiana, giovani e anziani, e turismo. Sono a favore dell'entrata in materia.

Rageth: Die Grünliberale Fraktion konnte aufgrund ihres jungen Alters in der Totalrevision des GöV im Rahmen der Kommissionsarbeit leider nicht mitwirken, Klammerbemerkung, und könnte es nach Nichtaufnahme in der KUVE in der aktuellen Legislatur weiterhin nicht tun. Dennoch erachten wir den Vorschlag für das totalrevidierte GöV als zielgerichtet, modern und den strategischen Zielen des Kantons Graubünden entsprechend.

Dafür möchten wir uns bei Regierungsrat Cavigelli und seinem Team herzlich bedanken. Grazie fitg.

Insbesondere hervorheben möchten wir vier Punkte.

1. Die vollständige und möglichst rasche Umsetzung des Green Deals des Kantons Graubünden ist uns sehr wichtig. Mit dem neuen GöV wird auch die gesetzliche Grundlage für die Massnahme des Green Deals KS.V-1.1 Förderung öffentlicher Verkehr, sowie die Massnahme KS.V-1.2 Förderung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene vom Green Deal gelegt. Ein erster kleiner, aber wichtiger Schritt.

2. Die im Gesetz vorgesehenen Förderbeitragsmöglichkeiten erachten wir insgesamt als modern und zielgerichtet. Sie werden uns allen helfen, unser gemeinsames Ziel Netto-Null Treibhausgasemission bis 2050 zu erreichen. Insbesondere der Art. 22, welcher Förderbeiträge für Massnahmen zur Vermeidung oder zur wesentlichen Reduktion des CO₂-Ausstosses ermöglicht, sowie der Art. 21, welcher Beiträge für neue Mobilitätsformen ermöglicht, werden uns helfen.

Für den Tourismuskanton Graubünden besonders wichtig erachte ich zudem auch die Möglichkeit, welche uns Art. 18 zur Förderung touristischer Linien des öffentlichen Verkehrs künftig geben wird.

3. Die Grünliberale-Fraktion stützt die Intention der Regierung, dass die Finanzierung des Ortsverkehrs sauber und klar von Finanzierungen durch den Kanton getrennt wird, zumal für den vorhin erwähnten Art. 22 eine

Finanzierungsausnahme vorgesehen ist. Das heisst, dass mit dem GöV beispielweise Elektrobusse im Ortsverkehr durch den Kanton künftig mitfinanziert werden können. Und sollte der Kanton in einer Ortschaft dringenden Handlungsbedarf für zusätzlichen ÖV sehen, im Gegensatz zum Votum Maissen vorhin, sind wir der Meinung, dass Art. 17 Abs. 4 dies dennoch zulässt, können wir später noch darüber debattieren.

4. und letztens möchte ich hervorheben, dass wir es als sehr wichtig erachten, dass das historische Erbe, welches im Kanton Graubünden lagert, neu mit Art. 35 im Rahmen einer Leistungsvereinbarung gefördert werden kann. Mit dieser Regelung schafft man in diesem Bereich Klarheit, Rechtssicherheit und vor allem auch Transparenz. Man trägt auch dazu bei, dass das kulturhistorische Erbe des öffentlichen Verkehrs erhalten bleiben wird.

Abschliessend sei mir noch eine letzte Bemerkung gestattet: Zur mittelfristigen Planung und langfristigen Steuerung des Angebots werden im neuen GöV mit Art. 5 die gesetzlichen Grundlagen geschaffen. In Abs. 2 im letzten Satz wird erwähnt, dass der Kanton dazu die Transportunternehmen einbeziehen kann.

Ich hoffe fest und erwarte auch von der Regierung, dass aus diesem «kann» eine Tugend werden wird und die Transportunternehmen als Know-how-Trägerinnen und Expertinnen des öffentlichen Verkehrs in die Erarbeitung von kantonalen ÖV-Konzepten entsprechend auch involviert werden und möchte gerne die Regierung anfragen, ob sie derselben Meinung ist. Entsprechend bin ich und mit mir die GLP-Fraktion für Eintreten.

Epp: Ein attraktiver und zukunftsweisender öffentlicher Verkehr im Kanton Graubünden ist unabdingbar. Einer der wichtigsten Entwicklungsschwerpunkte der nächsten Jahre ist die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr und den Angebotsausbau auf den wichtigsten ÖV-Linien im Kanton.

Um dieses Ziel zu erreichen, muss der Kanton den öffentlichen Verkehr mit all den neuen Mobilitätsformen und Technologien fördern und mitfinanzieren. Das Angebot im Kanton muss gestärkt und verbessert werden, sei dies in den Regionen oder in den Agglomerationen.

Dazu ist der Ausbau des Halbstundentaktes auf allen im Kanton wichtigen ÖV-Linien unausweichlich. Des Weiteren ist für mich die Grunderschliessung für die Gemeinden ganz wichtig, wobei aufgrund der topographischen und gesellschaftlichen Gegebenheiten bei uns im Kanton die Obergrenze neu bei 50 Einwohnerinnen und Einwohnern festgelegt wird, was sehr positiv ist.

Diese Grunderschliessung betrifft alle Ortschaften mit einer Einwohnerzahl ab 50 Personen. Ich gehe also fest davon aus, dass in den Gemeinden die Fraktionen, welche über 50 ganzjährige Einwohnerinnen und Einwohner aufweisen, ebenfalls als Ortschaften gelten und Anspruch auf eine Grunderschliessung haben, entsprechend dafür Beiträge erhalten werden. Je nach Nachfrage werden danach die Anzahl Kurspaare bestimmt. Dabei erhoffe ich mir, dass diese Nachfrage wohlwollend bewertet wird und frage mich, ob man bei einem Anspruch auf Grunderschliessung dann entsprechend auch Anrecht auf eine gewisse Anzahl Kurspaare im Rahmen der Zusatzerschliessung hat. Dass diese Zusatzerschliessung bis

80 Prozent unterstützt wird, klingt vielversprechend, ist wichtig und notwendig. Denn die Gemeinden leisten für einen attraktiven ÖV bereits sehr hohe Beiträge.

Dass dieses Angebot künftig in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Gemeindeverbänden und Regionen über die Fahrplanpräsidentinnen und -präsidenten in einem kantonalen Konzept für eine mittelfristige Planung einfließen wird, finde ich als bedeutsame Einbindung der Mitbetroffenen. Ich erhoffe mir wirklich sehr, dass dieses Gesetz den Angebotsausbau im ÖV im ganzen Kanton, insbesondere aber auch die Regionen stärkt. Ein guter Ausbau und eine entsprechend finanzielle Unterstützung seitens des Kantons sind für die peripheren Regionen nämlich von existentieller Bedeutung.

Nus duvrein ellas regions ina buna, ferma ed attractiva porschida dil traffic public. Quella lescha ei speronza la basa perspuenter. En quei senn sundel jeu per entrar ella fatschenta.

Loi: Die Revision dieses Gesetzes ist unbestritten, entspricht dem Zeitgeist, entspricht dem Green Deal und den allgemeinen Trends, in denen wir uns bewegen, in denen wir leben. Es wurde viel von Unternehmen des öffentlichen Verkehrs gesprochen, man solle die nicht gegeneinander ausspielen, man solle die Erschliessung des öffentlichen Verkehrs bis in die Talschaften vor allem für den Personenverkehr fördern, und das ist richtig, das kann ich absolut mittragen.

Ich möchte einfach darauf hinweisen, dass es auch noch unzählige private, motorisierte Verkehrsdienstleister gibt, welche tagtäglich den Kanton, vor allem in der Peripherie und vor allem mit Gütern versorgen. Vergessen wir das einfach nicht, das ist nicht Gegenstand der heutigen Debatte. Aber wenn wir über Verkehr und Erschliessung und Versorgungssicherheit sprechen, dann vergessen wir den Lastwagen nicht. Der wird im Kanton Graubünden heute und morgen und auf lange Zeit eine sehr grosse Bedeutung haben, und es ist wichtig, dass wir darauf hinweisen und uns bewusst sind, dass wir eine Kombination brauchen zwischen öffentlichem Verkehr und zwischen privatem, motorisiertem Individualverkehr, vor allem des Lastwagens.

Claus: Ich möchte mich ein wenig dem Votum eines Vorredners anschliessen, aber ich möchte ihm zuerst ein Kompliment machen. Wir haben eine interessante Debatte gehört, eine schöne Eintretensdebatte, wir haben die Vorteile dieses neuen Gesetzes gelobt, und das ist auch richtig so.

Es ist aber auch zu erwähnen, dass sie die Abkürzung «MIV», kommt manchmal vor, die steht für den Individualverkehr, den motorisierten Individualverkehr. Diese Abkürzung ist auch nicht viel schöner als das «GöV». Aber für dieses Gesetz, und wenn Sie die Seite 103 anschauen, wo die Regierung immer in Kürze zusammenfasst, was uns so ein Gesetz bringen soll, da wird darüber gesprochen, dass der öffentliche Verkehr gezielt gesteigert werden soll.

Da bin ich mit Ihnen eins und auch mit der Umsetzung in diesem Gesetz. Es wird aber auch davon gesprochen, dass eben eine Verlagerung stattfinden soll vom motorisierten Individualverkehrs zum ÖV. Aber davor steht das

Wort Förderung. Das soll gelingen durch die Förderung des ÖVs. Und nicht dadurch, dass man den privaten, motorisierten Individualverkehr abstrafft. Und das hat auch niemand von Ihnen verlangt in dieser Eintretensdebatte. Weil wir wissen, dass es für Graubünden einfach beides nebeneinander braucht.

Der einzige Wehrmutstropfen war Kollege Gredig vis à vis, er hat gesagt, er möchte mehr Parkplätze für die Velos bei den Bahnhöfen. Ich wäre auch noch froh um weitere Parkplätze für die Autos bei den Bahnhöfen, weil wir haben, jetzt habe ich ihn gereizt, wir haben tatsächlich die Tatsache, dass man nicht überall die letzte Meile, weil es eben nicht nur bei uns eine Meile ist, sondern sehr oft geht es stark bergauf oder stark bergab, und es ist deutlich mehr als eine Meile, dass wir dort auf das Auto angewiesen sind.

Dasselbe gilt für den Tourismus, der Tourismus, sehr viele Gäste kommen mit dem Auto zu uns, das wird auch in Zukunft so sein. Ob man jetzt das Auto grundsätzlich verdammen will oder nicht, ich möchte Ihnen eine weitere Überlegung mitgeben. Ich, das wissen Sie vielleicht, ich habe einen Betrieb, wo wir Autos reparieren. Das ist unsere Kernaufgabe, ist ja natürlich, dass ich mich auch dafür einsetze. Nur vor Jahrzehnten hat sich mein Urgrossvater mit Kutschen auseinandergesetzt. Und wir haben Kutschen repariert. Und ich werde erleben sehr wahrscheinlich, dass wir irgendwann einmal nur noch Elektroautos reparieren. Und ich möchte Sie damit auf etwas hinweisen. Die Mobilität ist auch immer ein Kind ihrer Zeit. Und wenn wir gut sind, schaffen wir es auch, den Individualverkehr so verträglich zu gestalten, umweltverträglich zu gestalten, dass er eben kein solcher Störfaktor ist, wie er im Moment im Zeitgeist erscheint.

Und ich glaube, das darf man nicht aus den Augen verlieren, und deshalb ist es auch richtig, wenn wir die Strasse und den öffentlichen Verkehr gleichwertig behandeln, zu dem haben wir immer noch im Grundsatz die freie Wahl des Verkehrsmittels garantiert. Ich danke Ihnen und bin aber für Eintreten zu diesem Gesetz und werde es auch unterstützen.

Hartmann: Ich habe in der Botschaft gelesen, unter der Begrifflichkeit, dass mindestens 50 ganzjährige Einwohner vorhanden sein müssen, dass eine Grunderschliessung stattfinden kann. Bei den Kantonsstrassen ist es so, dass mindestens 30 Bewohner in einer Fraktion der Gemeinde leben müssen, damit die Kantonsstrasse nicht in die Gemeindestrasse fällt. Wieso macht man hier einen Unterschied?

Standespräsident Caviezel: Grossrat Gredig, ich erteile Ihnen nun zum zweiten Mal das Wort. Ein drittes Mal bekommen Sie es dann nicht mehr.

Gredig: Ich mache es ganz kurz, vielen Dank Grossrat Claus für die Replik. Ich kann Sie beruhigen, mein Antrag zu Art. 28 umfasst sowohl die park and ride Anlagen für die Autoparkplätze, wie auch die bike and ride Anlagen für die Velos. Es freut mich also sehr, dass Sie sich dafür einsetzen werden und selbstverständlich meinen Antrag dann entsprechend unterstützen.

Standespräsident Caviezel: Nun sehe ich keine weiteren Wortmeldungen mehr und erteile Regierungsrat Cavigelli das Wort.

Regierungsrat Cavigelli: Ich bedanke mich für das Wort. Ich habe Ihre Voten im Übrigen schon gehört, weil ich technologisch ausgerüstet bin und somit mit der Direktverbindung via Computer alle Voten mithören konnte. Herzlichen Dank für Ihr Verständnis.

Es ist spannend, Grossrat Claus hat auf einen geschichtlichen Bezug verwiesen mit dem öffentlichen Verkehr via Kutsche. Und ich möchte Sie auch darauf hinweisen, dass wir letztlich, etwas mehr als 100 Jahre ist es her, dass wir dann tatsächlich Pferdekutschen auf den Schweizer Strassen abgelöst haben. Es war 1919 im Übrigen, als die erste Bündner ÖV-Linie auf die Strasse gebracht worden ist mit dem Postauto. Es war damals so, dass man Reichenau-Tamins und dann später auch Laax verbunden hat. Und irgendwie möchte ich auch das Votum aufnehmen, dass irgendwelche technologischen Wandel dann doch irgendwie auch disruptiv wirken und somit Widerstände auslösen. Und das war natürlich auch damals nicht anders. Man hat kräftig dagegen angestossen, diesen ÖV jetzt da mit dem Postauto abgewickelt zu bekommen. Man hatte die Postautos damals sogar mit Steinen beworfen, ist beschrieben in den Tageszeitungen. Und letztlich, heute wissen wir, das hatte sehr starke Veränderung, es ist bei uns tief eingemeisselt, wenn wir vom Postauto sprechen. Der berühmte Dreiklang vom Postauto, wer kennt den ja nicht, «Tü-Ta-To». Selbstverständlich die Rhätische Bahn ist uns sehr ans Herz gewachsen, und auch hier möchte ich darauf hinweisen, dass wir im Prinzip von historischen Momenten sprechen, wenn wir öffentlichen Verkehr thematisieren. 1889 zum ersten Mal von Landquart nach Klosters ist ein Zug gefahren, und wir sind heute sehr wertvoll verbunden über die RhB, die SBB, die Matterhorn-Gotthard-Bahn. Ein weiterer Flash, der mich auch jeweils beeindruckt hat, in den letzten Jahren immer wieder und auch heute noch, durchschnittlich sitzt die Schweizerin, der Schweizer, mindestens zu Nicht-Pandemie-Zeiten, 74 Mal pro Jahr im Zug. Also allein im Zug sitzen wir im Durchschnitt 74 Mal, das ist natürlich ausgesprochen viel. Natürlich trifft dieser Durchschnitt nicht auf jeden einzelnen zu und schon gar nicht auf jede Region respektive die Bewohner einer jeden Region.

Bei uns im Kanton Graubünden ist eine Verkehrsart dominant, auch das muss erwähnt sein, damit man die gesamte Einmütigkeit des Gesetzes so versteht, wie das die Regierung macht. Der öffentliche Verkehr im Kanton Graubünden ist im Kern Freizeit- und Tourismusverkehr. Das muss man sich einmal überlegen, es sind nämlich 70 Prozent aller Frequenzen im Zug und in den Postautos, die auf Freizeitverkehr oder Tourismusverkehr zurückzuführen sind. Damit könnte man natürlich sagen, gutes Angebot für unsere Gäste oder für die Freizeit, aber noch ein bisschen Luft nach oben für den Alltagsverkehr. Letztlich auch darauf hingewiesen worden in verschiedenen Voten auch hier im Rat, die wirtschaftliche Entwicklung, die mit dem öffentlichen Verkehr natürlich verbunden gewesen ist für die Schweiz, auch für unseren Kanton, und wenn wir eine 70 Prozent Auslastung aller

Frequenzen im Durchschnitt für die Touristen haben, erstaunt es nicht, dass bei uns natürlich der öffentliche Verkehr in erster Linie einmal dem Herholen, dem Bedienen unserer Gäste gedient hat. Und die wollten unsere schöne Landschaft, unsere schönen Berge sehen. Die topografischen Eigenheiten unserer Verkehrslinien, sei es auf der Strasse, auf der Schiene, machen ja eigentlich auch vieles aus, und auch das soll in Erinnerung gerufen werden. Nicht alle haben so schöne Verkehrslinien wie wir, wenn wir an die Ruinaulta denken, wenn wir auch an die Albula-Linie, die Albula-Bernina-Strecke denken, die es sogar geschafft hat, Weltkulturerbe der UNESCO zu sein.

Letztlich aber auch ein anderer Flash, wir haben immer mehr Verkehr. Es ist ja auch in dieser Session noch einmal thematisiert, dass wir viel Verkehr, namentlich auch auf den Nationalstrassen haben und dass das belästigend ist, ist keine Frage. Der Verkehr wächst auf der Strasse, vor allem als MIV, Herr Claus, MIV, motorisierter Individualverkehr. Und letztlich müssen wir dem versuchen Abhilfe zu schaffen durch Verlagerung, im guten Fall klimaschonend. Und auch Klimaschutz des öffentlichen Verkehrs ist, glaube ich, eine grundsätzliche Feststellung wert. Die RhB, sie fährt seit rund 100 Jahren, und sie fährt seit rund 100 Jahren vollelektrifiziert, und sie fährt deklariert mit Bündner Wasserkraft und somit letztlich klimaverträglich. Beim öffentlichen Verkehr auf der Strasse oder auf den Gummis kann man auch sagen, da hat natürlich die technologische Entwicklung Einzug gehalten. Die künftigen alternativen Antriebssysteme, sie werden kommen. Herr Claus hat gesagt, vielleicht werde er künftig nur noch Elektroautos reparieren dürfen. Bei den Postautos oder bei den Bussen generell wird es vielleicht ein bisschen länger gehen als bei den Privatfahrzeugen, aber es wird auch kommen. Wir haben auch vorgesehen, demnächst eine Flotte von Elektrobussen einzusetzen von Postauto Graubünden auf der Strecke zwischen Bad Ragaz und Chur. Und Postauto Schweiz macht dies zwar bei uns ziemlich als «first runner», aber hat im Sinn, bis 2030 tausend Elektrobusse zu betreiben, und bis 2040 sogar ganz klimaneutral unterwegs zu sein. Insofern nehme ich wohlwollend auf, wenn man bemerkt hat, dass auch dieses Gesetz letztlich der Umsetzung von klimapolitischen Zielsetzungen dient.

Letztlich aber auch dies als weiteres Stichwort: Güterverkehr. Es ist darauf hingewiesen worden, dass wir ein Güterverkehrs- oder Gütertransportthema auf der Strasse haben. Grossrat Loi weist darauf hin, dass es nicht möglich ist, alles von den LKWs wegzunehmen, sondern viel mehr, dass man dankbar sein muss, dass diese Transportmöglichkeiten bestehen. Ich bin fest überzeugt, dass sie auch künftig notwendig sein werden. Aber dort, wo es möglich ist, sollten wir versuchen, Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern, und das dürften insbesondere auch die Anwohner der N13, vielleicht auch der N28 sehr begrüßen. Somit auch ein wichtiges Thema, das im Gesetz über den öffentlichen Verkehr Niederschlag findet, dass wir den Güterverkehr stärker auf die Schiene bringen wollen.

Ein weiterer Punkt, der mir für ein Eintretensvotum wichtig scheint, ist folgender: Wir sprechen beim öffent-

lichen Verkehr von einem Gesamtsystem. Es ist darauf hingewiesen worden, dass auch eine Letzte-Meile-Problematik besteht. Darauf kann der öffentliche Verkehr zurzeit noch nicht wirklich eine Antwort bieten. Er muss aber offen sein, diese Fragen rund um die letzte Meile auch beantworten zu können. Er ist als Gesamtsystem zu verstehen und letztlich dafür da, die Mobilitätsbedürfnisse der heutigen Gesellschaft zu erfüllen. Wenn Sie sich in das Leben und die Denkweise von ganz jungen Leuten versetzen, dann spüren Sie vielleicht, was ich meine, wenn ich das so sage. Es muss möglich sein, gewissermassen mit dem Handy seine Reise zu planen und den Einsatz von ganz unterschiedlichen Transportunternehmungen oder Transportmitteln. Es muss möglich sein, allfällig mit dem Postauto zum Verkehrsknoten der Schiene zu gelangen, dann vom Verkehrsknoten der Schiene RhB zu dem nach Chur mit der SBB zu gelangen. Und wenn man dann vielleicht in Zürich ist, müsste es möglich sein, auch gerade via Handy ein Uber Taxi oder irgendwie ein E-Bike zu buchen, um dann letztlich ohne individuellen Verkehrsträger an das Ziel zu kommen. Und ich glaube, das ist ein Anspruch, den die jungen Leute heute stellen an den öffentlichen Verkehr, an die Mobilitätsmöglichkeiten insgesamt. Auch dies, es ist darauf hingewiesen worden, auch von Franziska Preisig, solche moderne Themen haben wir hier nicht direkt adressiert, aber sie sind möglich auf der Basis dieses Gesetzes. Und sie sollen den Geist eigentlich auch atmen und schlussendlich auch Ermöglicher sein, auch in diese Richtung.

So ist es denn letztlich eigentlich fast schon ein bisschen konservativ, wenn man darauf hinweist, dass wir in den letzten 10, 15 Jahren natürlich auch gewichtige grosse Schritte unternommen haben, um das Gesamtsystem öffentlicher Verkehr aufzusetzen. Ich möchte zwei Beispiele nennen, nämlich die Angebotskonzepte «Retica 30» und «Retica 30+». Es sind Angebotskonzepte im Wesentlichen für die Schiene, aber auch für den Bus. Nämlich überall dort, wo letztlich ein Zug im Halbstundentakt in einem regionalen Zentrum einfährt und die Nachfrage besteht, dass man diese Personen dann abnimmt auf die Postauto- oder übrigen Buslinien und dann weiterbringt. Auch dort sollte letztlich Halbstundentakt möglich sein. Also, Angebotskonzept «Retica 30/30+» ist ein Riesenschritt für den öffentlichen Verkehr. Sie wissen, wir sind dabei, ihn zu realisieren. Er steht noch nicht überall. Aber es läuft etappiert, schrittweise. Natürlich braucht es dazu auch Transportmittel. Am eindrücklichsten sind natürlich die Investitionen auf der Schiene. Auf der Schiene sind wir derzeit damit beschäftigt, die grösste Rollmaterialbeschaffung der RhB aller Zeiten auf die Gleise zu bringen. Es ist eine Beschaffung, Grossrätin Maissen hat darauf hingewiesen, in einer Grössenordnung von einer halben Milliarde Franken. Das sind wahnsinnige Summen, wenn man bedenkt, das ist nur das Rollmaterial. Da ist noch keine Schiene gebaut, kein Tunnel gebaut, keine Brücke gebaut und auch nicht natürlich das Betriebsdefizit finanziert. Aber das sind Commitments, die letztlich darauf hinweisen, wie bedeutend der öffentliche Verkehr aus der Sicht der Regierung für die Zeit ist, die kommt. Das Rollmaterial soll ja einige Jahrzehnte dann erhalten und

auch einige Refitphasen bestehen können. Es ist also wichtig, dass wir als Gesamtverkehrssystem planen, dass wir gewichtige Schwerpunkte setzen und die Mobilitätsbedürfnisse der heutigen Zeit aufnehmen und versuchen zu antizipieren, was dann noch so dazukommt.

Mit der Totalrevision werden einzelne Punkte besonders gut sichtbar gemacht, die neugestaltet sind, vielleicht sogar ganz neu sind und somit eigentlich auch ermächtigen zu sagen, dass es sich lohnt, eine Totalrevision des Gesetzes zu machen. Der wichtigste Punkt ist mit Sicherheit die Schaffung des ÖV-Konzepts. Es ist von verschiedenen Votanten darauf hingewiesen worden, auch aus der Kommission, zum ersten Mal habe ich es gehört vom Kommissionspräsidenten, dann von Frau Preisig und dann von verschiedenen weiteren auch. Es soll ein ÖV-Konzept sein, das uns ermöglicht zu verstehen, was kurzfristig angeboten wird, zu verstehen, was wir mittelfristig verbessern wollen und was wir langfristig letztlich anstreben wollen. Das ÖV-Konzept muss deshalb, weil es eine Kurz- wie auch eine Langfristkomponente enthält, vor allem aber Wirkung in der mittleren und längeren Frist entfalten soll, muss es gut abgestützt sein. Und es ist für uns ganz wichtig, dass deshalb die Regionen, die Gemeinden, die Fahrplanpräsidentinnen, Fahrplanpräsidenten hier ein gewichtiges Wort haben, um den ÖV zu gestalten. Diese Gestaltung, sie ist dann, wenn sie dann einmal umgesetzt ist, relativ träge. Auch das eine Selbstverständlichkeit, lohnt sich aber, sich das zu verinnerlichen. Wenn einmal eine Schiene gestellt ist, einmal ein Bahnhof in Betrieb ist, dann ist es nicht mehr so leicht, den von da nach dort wieder zu bewegen. Konkret: Es ist präjudizierend, was man dann auf dem Boden letztlich realisiert und somit muss es sorgfältig, gründlich geplant sein und auch gut mitgetragen sein von allen Stakeholdergruppen.

Vielleicht gerade auf die Frage auch, weshalb die Transportunternehmen bei der Gestaltung des ÖV-Konzepts nur beigezogen werden können und nicht müssen: Ich möchte unbedingt beim «Können» bleiben und nicht beim «Müssen». Sie müssen sich nämlich vergewissern, dass das ÖV-Konzept letztlich das Konzept ist aus der Bestelloptik. Das ist das, was wir dann letztlich an ÖV gefahren haben wollen, was wir durch Transportunternehmen letztlich geleistet haben wollen. Vielleicht von Postauto, vielleicht von einem anderen Busbetrieb, vielleicht von der RhB. Und es ist wichtig, dass wir dieses Wissen, dieses Know-how der Transportunternehmen, das operative, bessere Wissen miteinpflügen können, aber sie immer am Tisch zu haben, würde bedeuten, dass sie, in der Übertreibung dargestellt natürlich, ihren ÖV-Konzeptplan auch gerade noch selber machen könnten. Es muss Momente geben, wo wir die Beauftragten nicht am Tisch haben, es muss Momente geben, wo wir die Beauftragten aber anhören, um zu verstehen, was sie leisten können, was sie vielleicht leisten wollen, wo sie überhaupt auch noch Verbesserungspotenzial sehen und das dann aufnehmen. Darum glaube ich, es ist wichtig, dass sie dabei sind, aber sie müssen nicht immer dabei sein.

Der Finanzierungspunkt ist durchaus auch bedeutungsvoll. Er ist ausgiebig diskutiert worden bei uns intern, im zuständigen Fachamt, im Departement, letztlich in der

Regierung, in der Kommission auch nochmals, weil sich immer wieder die Frage stellt: Wie soll denn der ÖV letztlich finanziert sein? Ich möchte nicht verhehlen, dass ich ursprünglich vor einigen Jahren allerdings irgendwie den Ehrgeiz entwickelt hätte, oder bereit gewesen wäre dazu, auch ein Jahr Spezialfinanzierung zu gestalten für den öffentlichen Verkehr. Ich musste dann aber einsehen, dass das nicht möglich ist. Es macht keinen Sinn, wir haben das breit ausgeführt in der Botschaft. Ganz wesentlich und einfach begründet liegt das auch darin, dass der ganz grosse Teil vom Bund herrührt, den wir im öffentlichen Verkehr ausgeben dürfen, und dass unser Teil letztlich verhältnismässig bescheiden ist und jährlich über das Budget bestimmt werden kann. Wenn also hier die Rüge vielleicht da und dort herauszuhören war zwischen den Zeilen, man hätte vielleicht noch die Möglichkeit, mehr Mittel einzusetzen für den ÖV als man es tut, dann liegt das an Ihnen, Frau Grossrätin, Herr Grossrat, weil Sie machen das Budget. Es kann jährlich entschieden werden über die Budgetpositionen im Detail, wo man Schwergewichte setzen will. Damit will ich nicht sagen, dass Sie das bisher nicht gemacht hätten. Sie haben das bisher auch zum Teil sogar gemacht. Es ist also möglich, mehr Mittel für den ÖV zur Verfügung zu stellen, grundsätzlich, generell, aber auch für besondere Zwecke, beides ist schon mehrfach gesehen und beides verdankenswerterweise dem ÖV zugutegekommen.

Bei der Finanzierung auch angedeutet worden, aber das wird sicherlich nachher dann noch Thema sein bei den konkreten Artikeln, der Ortsverkehr. Ich bin sehr dankbar für das Votum auch der GLP-Vertretung, von Herrn Rageth, dass Sie festgestellt haben, dass man sich doch bemühen soll, zwischen dem Ortsverkehr und dem übrigen Verkehr eine Trennlinie zu machen. Es ist für die Transparenz, die wir hergestellt haben wollen, auch letztlich für die Gewährleistung eines guten Angebots, eines guten Bestellverfahrens, entscheidend, dass man weiss, wer wofür zuständig ist, dass es nicht zu viele Verknüpfungen gibt und schlussendlich irgendwie Verflechtungen gibt, die dann nicht dazu führen, dass man sich in irgendeiner Form dann kräftig verantwortlich fühlt für das, was man tut. Wir kommen darauf zurück. Der Ortsverkehr, er soll den Gemeinden verbleiben, davon bin ich fest überzeugt, dass das ein richtiges Momentum ist, ohne jetzt die Argumente zu nennen.

Wir haben einen weiteren Schwerpunkt, das sind die Förderungstatbestände. Bei der Gliederung haben wir sie grundsätzlich festgehalten, gemäss dem bestehenden Gesetz, wir haben sie aber weiterentwickelt. Es hat weitere Fördertatbestände gegeben, die, es ist darauf hingewiesen worden, auf verschiedene neue Erwartungen, Bedürfnisse, man auch kann sagen auf neue Mobilitätsformen, Rücksicht nehmen sollen. Auch die grüne Thematik Aktionsplan Green Deal findet darin ihren Niederschlag. Auch das werden wir sicherlich noch diskutieren. Ein weiterer Aspekt, der im GöV Eingang gefunden hat, ist, dass wir jetzt schon eine gesetzliche Grundlage geschaffen haben, falls Sie dem Text und Kontext insgesamt zustimmen, dass wir dann später den Aktionsplan Green Deal zweite Etappe für den öffentlichen Verkehr umsetzen können. Es gibt dort tatsächlich die

Möglichkeiten, Verlagerungsimpulse zu geben, Verlagerung MIV auf den GöV, auf den öffentlichen Verkehr, und zum zweiten natürlich die Verlagerung des Gütertransports.

Und nicht zuletzt historisches Erbe: Es gibt einen Vorstoss von Grossrat Stiffler, der Grossrat Stiffler ist aber einer, nicht eine, nämlich der Stiffler von Davos Platz, der zu seiner Zeit als Grossrat einen Vorstoss platziert hat, den wir hier umsetzen, dass man das historische Rollmaterial, insbesondere also auf der Schiene, dass man ermögliche, dass es bedient werden könnte, letztlich, dass es fährt auch für Gäste. Wir haben es zurzeit bereits eingesetzt, z. T. sogar auf Linien des regionalen Personenverkehrs, also durchaus sehr ordnungsmässig, aber es gibt natürlich auch rein touristische Fahrten, die möglich sind. Nun ist das historische Erbe natürlich in erster Linie ein Erbe, das auch ein bisschen kostet. Die Schienenkilometer sind teurer, die Geräte sind teurer, und deshalb braucht es einen speziellen Fördertatbestand. Ich bitte Sie also, dem Gesamtpaket der Totalrevision GöV so zuzustimmen. Ich danke auch für die Voten, die in diese Richtung gefallen sind.

Standespräsident Caviezel: Gibt es nun noch weitere Wortmeldungen zum Eintreten? Dem ist nicht so. Somit stelle ich fest - Okay, der Herr Regierungsrat möchte vor der Pause noch die Fragen beantworten. Bitte Herr Regierungsrat.

Regierungsrat Cavigelli: Eher nicht gerne, vielleicht Sie alle auch nicht gerne, aber ich hätte meinen Job sonst nicht gemacht.

Es ist darauf hingewiesen worden, ich gehe da nach der Reihe, Berther, Jochum, Salis, Della Cà, verschiedene haben darauf hingewiesen, dass es sehr wichtig sei, letztlich auch diese Perspektive weiterzuverfolgen, dass wir eine Erschliessung auch für die Regionen, auch für allfällige kleinere Gemeinden, für Fraktionen, sicherstellen. Und das ist natürlich der Fall. Wir werden das später mit Sicherheit nochmals dann diskutieren, wenn wir die Erschliessungsstufen, die Angebotsstufen, diskutieren, was das konkret bedeutet mit Blick auf den Gesetzestext. Ich kann Ihnen versichern, dass dieser Groove im Gesetz drin ist. Wir gehen auch davon aus, dass das Gesetz letztlich den öffentlichen Verkehr des Kantons regelt und unsere Aufgabe darin besteht, Ortschaften mit anderen Ortschaften zu verbinden. Es ist das Ziel, Ortschaften zu verbinden und es ist nicht das Ziel, um wieder die Ortsverkehrsfrage aufzunehmen, Quartiere zu verbinden über das kantonale öffentliche Gesetz. Die Quartiere, das sollen diejenigen machen, die die Quartiere auf ihrem Gemeindeterritorium haben. Der Kanton verbindet Ortschaften.

Wir haben dann Fragen von Grossrat Gredig, die Verkehrsverlagerung MIV-ÖV sei nicht so deutlich drin. Ich glaube, darauf bin ich eingegangen. Wir wollen den Modal Split verändern, verbessern.

Es ist auch die Frage gewesen, ob es geldmässige Lastenverschiebungen gäbe zum Nachteil der Gemeinden. Ich meine, das Gegenteil ist eigentlich der Fall, allerdings auch nur in leichtem Umfang. Wir haben die Beitragssätze für die Förderung, insbesondere aber auch

nach der Kommissionsarbeit den Beitragssatz für die Zusatzerschliessung auf 50 bis 80 Prozent angehoben als Beitragsrahmen. Bedeutet also, wenn die Kriterien für die Zusatzerschliessung erfüllt sind, und das ist ja dann ein Begehren der Gemeinden, dass dann der Kanton trotzdem mehr als die Hälfte, vielleicht sogar 80 Prozent, daran bezahlt. Allerdings ist es dann eine Verbindung von Ortschaften, und es ist kein Ortsverkehr damit finanziert.

Es ist darauf hingewiesen worden, dass man bei den Beiträgen zurückhaltend sei, sie vielleicht gestrichen habe und früher doch gute Erfahrungen gemacht habe mit Partikelfilter und anderen Themen, wo man einerseits vielleicht Rollmaterial oder vielleicht auch gewisse Infrastrukturen finanziert hat. Wir haben das in der Vergangenheit tatsächlich teilweise gemacht. Wir haben aber auch zurzeit ein solches Programm am Laufen, z. B. die Umsetzung Behindertengesetzgebung. Da haben wir einen Verpflichtungskredit zur Verfügung gestellt, um einen ganz massiven Anreiz gegenüber den Gemeinden zu bieten, dass sie die Behindertengerechtigkeit, die Behindertengleichstellung letztlich finanzieren mit viel Geld auch des Kantons, und es sind natürlich dann Investitionen, die in die Kompetenz der Gemeinden fallen, die durch sie grundsätzlich zu finanzieren sind und nicht der Kanton Bauherr ist.

Wir haben gehört, auch von Grossrat Rageth, dass wir alternative Antriebssysteme allfällig als Rollmaterial von Verkehrsbetrieben, städtische oder halbstädtische, Davos, wenn ich da gerade den Landammann von Davos sehe, dass wir die mitfinanzieren können. Es ist auch daran zu denken, dass wir Investitionen in Stationen und Bushaltestellen mitfinanzieren, dann, wenn es eine Haltestelle ist, die nicht ausschliesslich dem Ortsverkehr dient, sondern wo auch Linien des regionalen Personenverkehrs anhalten. Es gibt also nicht diese absolute klare Trennung, aber im Grundsatz soll der Ortsverkehr durch die Gemeinden getragen werden, im Betrieb und in den Investitionskosten, mit Ausnahmen.

Dann gibt es noch die Frage von Grossrat Hartmann mit Blick auf die Mindesteinwohnerzahl ganzjähriger Einwohner in Fraktionen. Wir haben für die Grunderschliessung die minimale Grösse von 50 ganzjährigen Einwohnerinnen/Einwohner im GöV vorgesehen und 30, das ist richtig, für Kantonsstrassen. Man muss allerdings davon ausgehen, dass die Kantonsstrasse, sagen wir, zu erstellen und zu betreiben natürlich ein anderer Betrieb ist, als öffentlichen Verkehr anzubieten. Grundsätzlich hat der öffentliche Verkehr dann verschiedene Haltepolitiken zu beachten, konkret verschiedene Haltestellen, und er kann somit mit grösseren Fahrzeugen mehrere Personen bedienen. Und wir gehen davon aus, dass einmal 50 Personen einfach eine angemessene Grösse ist, und es sich dort lohnt, ein Busangebot aufrechtzuerhalten mit einer gewissen Anzahl Kurspaaren. Wenn wir uns die minimale Erschliessung mit Kurspaaren vor Augen halten, es kann aber natürlich auch immer mehr sein, je nach Nachfrage, dann sind vielleicht im minimalen Fall vier bis sechs Kurspaare zu bedienen, vielleicht einmal am Morgen, einmal am Mittag, dann einmal nach der Schule um vier und am Abend nach Arbeitsschluss noch einmal. Und dann gehen wir davon aus, dass jetzt einmal die

Grösse von 50 Einwohnern in diesem Thema die richtige Grösse ist. Allerdings gilt es zu unterscheiden, dass wir auch noch von Fraktionen sprechen im Gesetz. Fraktionen sind nach unserer Definition dann historisch gewachsene, sagen wir mal, Ortschaften, und diese werden grundsätzlich bedient oder können bedient werden, unabhängig von der ganzjährigen Einwohnerschaft. Es kann also sein, dass eine Fraktion auch nur 40 Einwohner hat, eine historisch gewachsene Fraktion ist und deshalb über den ÖV je nach Nachfrage dann mit Kurspaaren bedient wird. Vielleicht habe ich das so beantworten können, ich habe es versucht.

Standespräsident Caviezel: Fertig? Herr Regierungsrat? Sind Sie fertig? Gut. *Heiterkeit.* Ja, ich habe es nicht gehört. Ich weiss jeweils nicht, wenn Sie...

Regierungsrat Cavigelli: Ich habe mich bedankt. Ich erinnere mich allerdings noch an frühere Zeiten, wo ich dann die Hand hochhalten musste, um zu sagen, jetzt, ich bin fertig.

Standespräsident Caviezel: Ich bin weniger streng in der Ratsführung geworden. Sie sagen nichts mehr, nehmen einfach das Mikrofon so weg. Nun gut, Herr Regierungsrat, ich danke Ihnen für Ihre Ausführungen und für die Beantwortung der Fragen. Nun, ich gehe einmal davon aus, dass keine weiteren Wortmeldungen zum Eintreten bestehen. Dem ist so. Somit stelle ich fest, Eintreten ist nicht bestritten und somit beschlossen.

Eintreten ist nicht bestritten und somit beschlossen.

Standespräsident Caviezel: Bevor ich Sie in die Pause entlasse, möchte ich noch die Mitglieder der PK bitten, um 18 Uhr sich hier bei der Regierungsbank zu versammeln für ein kurzes Treffen. Ich danke Ihnen dafür und entlasse Sie jetzt in die Pause bis 16.40 Uhr.

Pause

Standespräsident Caviezel: Ich würde gerne mit der Detailberatung fortfahren, sofern Sie denn Platz nehmen würden, geschätzte Kolleginnen und Kollegen. Wir fahren mit der Detailberatung fort und zwar nach der synoptischen Darstellung des Protokolls der Kommissionssitzung.

Der Grosse Rat des Kantons Graubünden, gestützt auf Art. 82 Abs. 1 und Abs. 3 der Kantonsverfassung nach Einsicht in die Botschaft der Regierung vom 3. Mai 2022 beschliesst II. Detailberatung. I. 1. Allgemeine Bestimmungen, Art. 1 Gegenstand und Geltungsbereich. Herr Kommissionspräsident, Sie haben das Wort.

Detailberatung

I.

1. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Danuser; Kommissionssprecher: Besten Dank. Hier wird Gegenstand und Geltungsbereich geregelt. Das Gesetz regelt den ÖV im Kanton in Bezug auf Erschliessung, Angebot, Beiträge, Zuständigkeiten und Verfahren. Diesem Gesetz unterstehen alle im ÖV tätigen Transportunternehmen, Gemeinden, Regionen, Gemeindeverbände und ähnliche Organisationen.

Standespräsident Caviezel: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Debatte? Herr Regierungsrat? Somit ist Art.1 beschlossen.

Angenommen

Standespräsident Caviezel: Art. 2 Zweck. Herr Kommissionspräsident?

Art. 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Danuser; Kommissionssprecher: Eine bedarfsgerechte Erschliessung, effiziente Verwendung der Mittel, sparsam und wirtschaftlich mit Energie umzugehen, umweltschonende Fahrzeuge einzusetzen, Anreize zum Einstieg auf den ÖV zu schaffen und Integration von neuen Technologien und Mobilitätsformen soll der Zweck abbilden.

Standespräsident Caviezel: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Herr Regierungsrat? Somit ist Art. 2 beschlossen.

Angenommen

Standespräsident Caviezel: Art. 3 Koordination und Zusammenarbeit. Herr Kommissionspräsident?

Art. 3

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Danuser; Kommissionssprecher: Die Zusammenarbeit mit Bund und Gemeinden, den Regionen, den Gemeindeverbänden und ähnlichen Organisationen im öffentlichen Verkehr und Schienengüterverkehr wird hier bestimmt, aber auch im Abs. 2 die Transportunternehmen sollen zusammen mit den Gemeinden zusammenarbeiten und mit Kanton und Bund.

Standespräsident Caviezel: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Herr Regierungsrat? Somit ist Art. 3 beschlossen.

Angenommen

Standespräsident Caviezel: Art. 4 Begriffe. Herr Kommissionspräsident?

Art. 4

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Danuser; Kommissionssprecher: Hier werden unter Abs. 1 Ziffer a bis h die Begriffe umschrieben.

Standespräsident Caviezel: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Herr Regierungsrat? Somit ist Art. 4 beschlossen.

Angenommen

Standespräsident Caviezel: 2. 2.1. Planung Art. 5 Kantonales Konzept des öffentlichen Verkehrs. Herr Kommissionspräsident?

2. Angebot

2.1. PLANUNG

Art. 5

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Danuser; Kommissionssprecher: Das kantonale Konzept des Verkehrs, des öffentlichen Verkehrs dient der mittelfristigen Planung und der langfristigen Steuerung des Angebotes.

Standespräsident Caviezel: Weitere Mitglieder der Kommission? Grossrat Gort, ich erteile Ihnen das Wort.

Gort: Ich möchte mich gerne zum Art. 5 Abs. 2 äussern. In der Botschaft auf Seite 158 heisst es zu jenem Artikel, ich zitiere: «In den Rückmeldungen zur Vernehmlassung regten viele Befragte (insbesondere Gemeinden und TU) an, im Rahmen der Erarbeitung dieses Konzepts Mitbetroffene angemessen miteinzubeziehen.»

Wenn wir nun aber zum entsprechenden Artikel in der Botschaft auf Seite 197 gehen, heisst es dort dann eben bei jenem Artikel: «Der Kanton nimmt bei der Erarbeitung des kantonalen Konzepts des öffentlichen Verkehrs die Interessen der Gemeinden, Gemeindeverbände und Regionen über die Fahrplanpräsidentinnen und -präsidenten, entgegen.»

Nun, für mich scheint in Bezug auf die Vernehmlassung, dass da das Bedürfnis der Gemeinden anscheinend recht gross war, miteinbezogen zu werden, der Artikel etwas schwammig. Deshalb hoffe ich, dass die Regierung die

Anregungen der Gemeinden nicht nur entgegennimmt und diese dann im Rundordner verschwinden. Ich verzichte aber auf einen Antrag, um diesen Artikel abzuändern beziehungsweise zu verschärfen, hätte aber doch noch von der Regierung gerne ein paar Ausführungen. Ich hoffe, dass die Regierung die Anregungen nicht nur entgegennimmt, sondern diese auch berücksichtigt und wenn möglich machbar umsetzt.

Es ist natürlich klar, dass dies nicht immer möglich sein wird und vielleicht die Interessen der Gemeinden auch einmal auseinandergehen. Mir ist aber wichtig, dass man hier bei diesem Art. 5 Abs. 2 die Interessen der Gemeinden auch ernst nimmt. Gerne erwarte ich diesbezüglich eine positive Beantwortung meiner Fragen von der Regierung.

Cramer (Surava): Ich möchte an das Votum von Grossratskollege Gort anschliessen. In Art. 5 Abs. 2 heisst es, dass der Kanton eben diese Interessen oder diese Wünsche entgegennimmt und zwar über die Fahrplanpräsidentinnen und -präsidenten der Region. Ich möchte auch hier unterstreichen und diesem Wunsch auch Nachdruck verleihen, dass diese Wünsche nicht nur entgegengenommen werden, sondern eben auch berücksichtigt und wenn möglich umgesetzt werden.

Meine Frage, die ich an die Regierung richten möchte, ist: Hier heisst es, der Kanton aus der Botschaft Seite 158 geht dann hervor, dass die Regierung dieses Konzept genehmigt. Ich frage mich, warum schreibt man hier in Art. 5 Abs. 2 nicht die Regierung.

Ist es beabsichtigt, allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt einmal auf die Departementsebene zu verschieben oder allenfalls sogar auf die Amtsebene zu verschieben? Ich würde es auf jeden Fall begrüssen, wenn diese Kompetenz bei der Regierung ist, bei der Regierung bleibt, da die Regierung auch die nötige Gewähr dafür bietet, dass die Anliegen aus den Regionen entsprechend berücksichtigt werden.

Deshalb meine Frage: Weshalb sagt man hier der Kanton und nicht ausdrücklich die Regierung? Aber ich verzichte darauf, einen Antrag diesbezüglich zu stellen. Danke für die Beantwortung dieser Frage.

Regierungsrat Cavigelli: Ich kann nur unterstreichen, dass es wichtig ist, Grossrat Gort, Grossrat Cramer, dass die Gemeinden sich äussern können. Es ist ja letztlich ein Verkehr, ich habe darauf hingewiesen, der Ortschaften verbinden soll, oder man kann auch sagen, Gemeinden und Fraktionen verbinden soll. Und das soll im Dienst letztlich der Bevölkerung sein, die diese Verkehrsmittel braucht, das kann die einheimische Bevölkerung sein, das können Auswärtige sein, konkret können es Gäste sein. Es können aber auch Schüler sein. Es ist ja ohnehin ein grosses Anliegen, den öffentlichen Verkehr möglichst, sagen wir einmal, zu optimieren in den Nutzerzahlen, indem man Freizeit- und Tourismusverkehr, einheimischen Verkehr und Schulverkehr kombiniert. Das erhöht die Auslastung, die finanzielle Belastung, die Defizite derjenigen werden kleiner und letztlich die Rechtfertigung wird besser. Und solche Themen kann man von der Amtsstube aus, ich sage einmal so, mit einer verhältnismässig kleinen Abteilung im öffentlichen

Verkehr, nicht erspüren. Es braucht die Mitwirkung der Fahrplanpräsidentinnen, Fahrplanpräsidenten, somit der Gemeinden, somit der Fahrplanregion. Im Übrigen ist auch eine Umschreibung der Fahrplanregion und dort verschiedener Aufgaben, die damit zusammenhängen, im Art. 36 erfasst. Dieses Wissen, das man dort vor Ort hat, Bedürfnisse, die man hat, die müssen einfließen, sonst kann man vernünftigerweise nicht planen. Das ist meine feste Überzeugung, und letztlich führt auch kein Weg daran vorbei. Die Frage ist dann noch die: Steht hier Kanton oder wer auch immer, will man konkrete zuständige Organe, Gremien, als zuständig erklären? Wir machen das, wenn es geht so, dass wir diese Zuständigkeiten dann in der Verordnung regeln. Und vielleicht gibt es dann auch Grundsatzbeschlüsse, die man in einem Gremium auf der Hierarchiestufe hoch ansiedelt, z. B. Regierung, und kleinere Anpassungen vielleicht einem Departement überträgt. Diese Überlegungen sind aber noch nicht abschliessend gemacht. Stand heute gehen wir davon aus, dass das Konzept öffentlicher Verkehr in jedem Fall ein Regierungsgeschäft sein muss, das ist ja auch ein neues Instrument, es ist ein mittel-langfristig-schwergewichtig-planendes Instrument und somit ein Instrument, das viele anderen Bereiche auch mitbetrifft, z. B. auch die Raumplanung, die Sachplanung, Richtplanung. Insofern ist das nicht nur so angedacht, sondern wahrscheinlich auch zwingend erforderlich.

Standespräsident Caviezel: Grossrat Gort und Grossrat Cramerli haben keine Anträge eingereicht und somit brauchen wir über Art. 5 nicht abzustimmen und Art. 5 ist damit beschlossen.

Angenommen

Standespräsident Caviezel: Wir kommen zu Art. 6. Herr Kommissionspräsident?

2.2. ERSCHLIESSUNG

Art. 6

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Danuser; Kommissionssprecher: Keine Bemerkungen.

Standespräsident Caviezel: Keine Bemerkungen? Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Herr Regierungsrat? Somit ist Art. 6 beschlossen.

Angenommen

Standespräsident Caviezel: Wir kommen nun zu Art. 7 Abs. 1 und Abs. 2. Herr Kommissionspräsident?

Art. 7

a) Antrag Kommissionsmehrheit (8 Stimmen: Danuser [Cazis; Kommissionspräsident], Berther, Della Cà, Felix [Kommissionsvizepräsident], Jochum, Natter, Sax,

Schmid; Sprecher: Danuser [Cazis; Kommissionspräsident]) *und Regierung*
Gemäss Botschaft

b) Antrag Kommissionsminderheit (2 Stimmen: Preisig, Rettich; Sprecherin: Preisig)
Ändern Abs. 3 wie folgt:

Die Zusatzerschliessung umfasst das über die Basiserschliessung hinausgehende Angebot. Sie trägt siedlungs-, wirtschafts-, regional-, **umwelt- und klimapolitischen sowie** touristischen Zielen Rechnung.

Danuser; Kommissionssprecher: Zu Abs. 1 und 2 habe ich keine Bemerkung.

Standespräsident Caviezel: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Herr Regierungsrat?

Regierungsrat Cavigelli: Es drängt sich meines Erachtens auf, die Erschliessungssystematik darzulegen. Grunderschliessung, Zusatzerschliessung, RPV und das gespiegelt auf die territorialen Einheiten Gemeinde oder Gemeindefraktion. Ein wichtiger Aspekt, und es ist darauf hingewiesen worden von René Epp und von verschiedenen anderen, vor allem von Grossrätinnen und Grossräten im Hintergrund, haben die irgendwie eine Walsergemeindestruktur, wo es viele Fraktionen gibt, historische Fraktionen, und es stellt sich natürlich die Frage, ob diese Erschliessungen weiter gewährleistet sind, so wie sie heute sind, als Minimum, und dann das in der Einbettung mit der Grunderschliessung. Wir haben die Vorstellung, dass eine Ortschaft eine Grunderschliessung bekommt, wenn sie mindestens 50 dauerhafte respektive ganzjährige Einwohnerinnen und Einwohner aufweist und somit mit öffentlichem Verkehr dann bedient wird je nach der Nachfrage. Natürlich auch mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit sind es dann mehr Kurspaare oder halt dann auch weniger. Auch Grossrat Della Cà hat auf dieses Thema hingewiesen.

Dann stellt sich die Frage, ob diese Zahl, z. B. diese Zahl 50, wie sie in der Botschaft auch erwähnt worden ist, auch mit Blick auf die Fraktionen gilt, auf die Gemeindefraktionen, und das ist nicht die Absicht. Die Absicht ist, den Begriff Gemeindefraktionen so zu verstehen, wie Gebilde historisch gewachsen sind. Vielleicht ist eine Gemeindefraktion ursprünglich auch einmal eine separate Gemeinde gewesen und hineinfusioniert worden. Vielleicht ist eine Gemeindefraktion auch historisch gesehen über mehrere Jahre mit öffentlichem Verkehr bedient worden, weil es einfach immer eine Fraktion, eine selbständige, separat getrennte Siedlung gewesen ist. Und so gibt es viele Gemeindefraktionen, die heute mit öffentlichem Verkehr bedient werden, die gar nicht 50 Einwohnerinnen und Einwohner ganzjährig aufweisen, und dieses Niveau und diese Qualität der Erschliessung sollen beibehalten werden. Und das meine ich, muss man hier doch deponieren unter Art. 7 Abs. 2, letzter Satz, wo es heisst: «Über den Erschliessungsanspruch von Gemeindefraktionen entscheidet der Kanton.» Das wäre in diesem Fall dann eben dieses Thema.

Epp: Vielen Dank für die Antwort. Nur eine kleine Nachfrage noch diesbezüglich: Ich kann davon ausgehen, dass Gemeindefraktionen ab 50 Einwohnerinnen und Einwohner als Ortschaften gelten? Habe ich das damit so richtig verstanden?

Regierungsrat Cavigelli: Eine Ortschaft ist eine Ortschaft, die in diesem schon erwähnten Verzeichnis des Bundes drin ist und ist insofern in erster Linie einmal eine Gemeinde. Aber die Gemeindefraktion spielt nicht auf diesen Begriff des Bundes ab, wo er Ortschaften bezeichnet, sondern bezeichnet aus der realen Welt heraus die historisch gewachsenen Fraktionen. Also mit Blick jetzt auf Ihre Gemeinde wäre das z. B. Disla. Disla ist eine Gemeindefraktion der Gemeinde Disentis. Die Ortschaft ist Disentis. Eine Fraktion ist Disla. Disla hat allerdings eine Grösse, wo offenbar sogar Linien über den regionalen Personenverkehr gefahren werden, konkret, wo der Bund 80 Prozent daran bezahlt und 20 Prozent der Kanton. Aber das ist eine Fraktion, und dort spielt letztlich dann die Frage, wie viele Einwohnerinnen und Einwohner in dieser Fraktion wohnen, keine Rolle. Die Zahl 50 spielt bei Ortschaften eine Rolle, z. B. bei Rongellen. Rongellen hat keine Fraktionen, ist aber eine Gemeinde mit weniger als 100 Einwohnerinnen und Einwohner und somit hat Rongellen auf der Basis von Art. 7 Abs. 2, Kriterium mehr als 50 Einwohnerinnen/Einwohner, Anspruch auf Grunderschliessung. Was allerdings denkbar ist, einfach mehr um es zu untermauern, es ist denkbar, dass man in Disla natürlich einen Teil des Verkehrs, der Kurspaare, als regionaler Personenverkehr anrechnet, der Bund sagt, ist okay, zahlt 80/20 mit, die Gemeinde damit allerdings nicht zufrieden ist und zusätzliche Erschliessungspaare haben möchte. Dann stellt sich dann die Frage, ist es eine Zusatzerschliessung? Werden wir vielleicht auch noch diskutieren, wo dann, wenn die Kriterien erfüllt sind, der Kanton 50 Prozent bis 80 Prozent im Beitragsrahmen mitbezahlt. Oder es ist auch möglich, dass die Qualität einer Zusatzerschliessung, die Kriterien nicht erfüllt sind und die Gemeinde trotzdem zusätzliche Kurspaare haben möchte, und dann bezahlt die Gemeinde dies als Ortsverkehr selber.

Grass: Ich habe hierzu auch noch eine Frage an den Herrn Regierungsrat: Können Sie den Begriff historisch gewachsen etwas genauer definieren? Gilt eine Siedlung, die vor 50 Jahren, oder eine Fraktion, die vor 50 Jahren entstanden ist, auch als historisch gewachsen?

Regierungsrat Cavigelli: Ich verstehe die Frage, Grossrat Grass, sehr gut. *Heiterkeit.* Wir haben ja darüber bilateral diskutiert in ganz anderem Zusammenhang, nämlich im Zusammenhang mit der Strassenerschliessung. Dort ist das Kriterium dann ja letztlich 30 Einwohner, und die Frage ist etwas historisch irgendwie, ich sage mal, hinreichend gesetzt. Jetzt bin ich nur nicht ganz sicher, ob es klug ist, dass Sie das gefragt haben, *Heiterkeit*, weil wir mit der Auslegung des Strassengesetzes in Ihrem Fall sehr, sehr grosszügig umgegangen sind, und vielleicht wäre es auch nicht allzu klug, wenn ich das jetzt da deponiere. Aber das ein bisschen Scherzhafte beiseite.

Letztlich haben wir hier drin Gemeindefraktionen geschrieben, und Gemeindefraktion ist der Begriff, den es im Gemeindegesetz heute nicht mehr gibt. Er ist also auslegungsbedürftig.

Zum Zweiten haben wir den Begriff Gemeindefraktionen auch im Strassengesetz. Wir definieren ihn dort allerdings dann teilweise, verstehen ihn aber nicht um jeden Preis gleich. Jetzt würden Sie sagen, gut, das genügt mir nicht, es sind nur Ausschlusskriterien, was ich eben nicht darunter zu verstehen habe. Aber ich glaube, es ist kluge Gesetzgebung, wenn man schlussendlich gewisse Fälle einmal grundsätzlich skizziert, umschreibt und dann den Rest der konkreten Rechtsanwendung überlässt, um auch Flexibilität an den Tag legen zu können, von der ja nicht zuletzt auch Ihre Gemeinde profitiert hat, wenn auch im Zusammenhang mit Strassen. So dürfte das hier auch im Falle von Gemeindefraktionen im öffentlichen Verkehr der Fall sein. Es ist, und das deponiere ich hier im Wissen, dass es vielleicht auch gefährlich ist, aber es gibt sicherlich Gemeindefraktionen heute, die mit öffentlichem Verkehr vielleicht nicht bedient sind, aber die Voraussetzungen dafür erfüllen würden. Offenbar besteht das Bedürfnis nicht, ist es nicht angemeldet worden oder ist man sich dessen nicht bewusst, wie auch immer. Aber wenn man das historisch gewachsen betrachtet und hier eine gewisse Offenheit jetzt akzeptiert und nicht verlangt, dass man das noch im Gesetz dann definiert, ich glaube, dann fahren wir am besten.

Bettinaglio: Auch ich hätte noch eine kurze Nachfrage zum Thema Gemeindefraktionen oder Klärungsbedarf. Es wurde nachgefragt über die Definition. Das ist insofern auslegungsbedürftig. Was auch auslegungsbedürftig ist, ist die Höhe oder wie dann finanziert wird vom Kanton. Es steht ja, über den Erschliessungsanspruch von Gemeindefraktionen entscheidet der Kanton.

Was gedenkt nun der Kanton dann an Kosten zu übernehmen bei einer solchen Erschliessung einer Fraktion? Richtet sich das an dieselben grundlegenden Bestimmungen wie die Erschliessung einer Ortschaft, also Grunderschliessung, Basiserschliessung, oder was ist hier angedacht oder was denkt man, welche Kosten wird der Kanton, wenn er entscheidet, dass eine Fraktion erschliessungswürdig ist, dann auch übernehmen?

Regierungsrat Cavigelli: Ich verstehe die Frage, die Antwort ist schwierig. Letztlich haben Sie wahrscheinlich ein konkretes Beispiel vor dem geistigen Auge, und je nachdem, was ich sage, erfülle ich dann jetzt Ihre Erwartungen oder nicht. Aber ich gehe einmal davon aus, dass ich das trotzdem tun muss, hier eine Aussage machen. Wenn wir Gemeindefraktionen haben, dann haben wir vielleicht in vielen Fällen vor Augen, dass es eine kleine Fraktion sein wird mit wenig Einwohnerinnen und Einwohnern. Aber man muss sich auch vorstellen, dass z. B. Haldenstein auch eine Gemeindefraktion ist, und das ist eine grosse Gemeinde. Dort stellt sich die Frage dann letztlich nicht, ob es irgendwie eine minimale Erschliessung von vier bis sechs oder acht Kurspaaren gibt, sondern dort stellt sich aus der Sicht des Kantons die Frage: Wie viele Linien können wir als regionalen Personenverkehr bezeichnen und letztlich mit 80 Prozent

Bundesbeteiligung finanzieren, nicht? Also konkret, es ist nicht so leicht, jetzt diese Frage einfach unabhängig von einem konkreten Fall zu beantworten. Aber wenn wir das Thema historisch gewachsen und dann vielleicht klein und dann vielleicht noch Walsersiedlung und solche Themen vor Augen haben, was eben auch den Fall z. B. von Disentis betreffen würde als ehemalige Walsergemeinde, dann muss man sich vorstellen, dass es sich wahrscheinlich eher um eine minimale Erschliessungstiefe dann handeln wird, die man da verhandelt oder respektive die man bekommen kann. Und dann sind das vielleicht eben vier bis sechs Kurspaare. Aber vielleicht gibt es auch hier Ausnahmen. Es könnte ja sein, dass man saisonal oder zu gewissen Tageszeiten aussergewöhnlichen Verkehr hat, weil man viel Nachfrage hat oder viel Nachfrage, deshalb viel Verkehr bestellen kann. Es ist letztlich die Nachfrage auch mitentscheidend, auch bei Fraktionen, und ist auch die Wirtschaftlichkeit entscheidend, deshalb lässt es sich nicht einfach verallgemeinern. Und immer die Frage, gerade auch für Fraktionen, ich weiss, dass ich mich da wiederhole, aber das ist ein wichtiger Input: Es lohnt sich, die verschiedenen Verkehre zu kombinieren, Tourismus, Einheimische und Schüler. Wenn man das schafft, dann schafft man eine Grundlast, und das erhöht natürlich die Chance auf Zusprenkung von Kurspaaren ganz enorm.

Standespräsident Caviezel: Gibt es weitere Wortmeldungen zu Art. 7 Abs. 1 und 2? Dem ist nicht so. Somit sind Abs. 1 und 2 von Art. 7 beschlossen. Wir kommen zu Art. 7 Abs. 3. Hier haben wir eine Kommissionsmehrheit und eine Kommissionsminderheit. Für die Kommissionsmehrheit erteile ich dem Kommissionspräsidenten das Wort.

Danuser; Kommissionssprecher: Hier behandeln wir den Bereich der Zusatzerschliessung. Zusatzerschliessungen sind in der Regel zumindest bei der Einführung einer solchen Angebotserweiterung mit weniger Nachfrage befrachtet. Das könnte bei Verwendung von herkömmlichen Fahrzeugen, welche CO₂ ausstossen, problematisch werden, wenn umwelt- oder klimapolitische Ziele in diesem Bereich auch berücksichtigt werden sollen. Denn die von der Kommissionsminderheit eingebrachten zusätzlichen Zielfelder sind schon im Zweckartikel, Art. 2, festgehalten, denn dieser Art. 2 gilt für alle Arten des ÖV und müssen bei der Beschaffung und Betrieb berücksichtigt werden.

Standespräsident Caviezel: Ich erteile nun Grossrätin Preisig als Sprecherin der Kommissionsminderheit das Wort.

Preisig; Sprecherin Kommissionsminderheit: Hier geht es darum, die Systematik des Gesetzes durch alle Gesetzesartikel hindurch weiterzuziehen. Im Zweckartikel wird festgehalten, dass der Kanton und die Gemeinde den ÖV unter Berücksichtigung einer nachhaltigen Siedlungs-, Wirtschafts-, Energie-, Umwelt- und Sozialpolitik zu fördern hat. Diese Richtwerte sind auf allen Erschliessungsstufen einzuhalten. Aus diesem Grund muss auch hier im Sinne einer stringenten Gesetzgebung die

Nachhaltigkeit mit den Wörtern umwelt- und klimapolitisch eingebracht werden, weil einerseits es nicht logisch ist, weshalb nur die einen Richtwerte aus dem Zweckartikel wörtlich wiederholt werden, nicht aber die anderen, und andererseits, weil sonst einmal mehr einfach nur die Wirtschaft und der Tourismus, nicht aber die Nachhaltigkeit betont werden.

Es scheint immer noch zu wenigen bewusst zu sein, dass wir im Kanton Graubünden schlechthin vom Produktionsfaktor Umweltgüter im Sinne von frischer Luft, sauberem Wasser, Sonnenschein, Nachtruhe oder schönen Landschaften leben. Daher dürfen die Richtwerte Umwelt- und Klimapolitik schlicht nie fehlen, wenn es um infrastrukturelle Entscheidungen geht, daher auch nicht bei der Zusatzerschliessung. Stimmen Sie deshalb dem Minderheitsantrag zu und folgen Sie der Kommissionsminderheit.

Standespräsident Caviezel: Wünschen weitere Mitglieder der Kommission das Wort? Wird eine allgemeine Debatte gewünscht? Herr Regierungsrat? Dann erteile ich, bevor wir zur Abstimmung kommen, noch einmal der Sprecherin der Kommissionsminderheit das Wort. Grossrätin Preisig, Sie können sprechen.

Preisig; Sprecherin Kommissionsminderheit: Seien Sie einfach für eine gute Systematik durch das ganze Gesetz hindurch und stimmen Sie dem Kommissionsminderheitsantrag zu.

Standespräsident Caviezel: Herr Kommissionspräsident als Sprecher der Kommissionsmehrheit.

Danuser; Kommissionssprecher: Art. 2: Im Zweckartikel ist festgehalten, dass umwelt- und klimapolitische Ziele erreicht werden und berücksichtigt werden sollen, und das genügt über das ganze Gesetz.

Standespräsident Caviezel: Dann kommen wir zur Abstimmung. Wer dem Antrag der Kommissionsmehrheit zustimmen möchte, drücke bitte die Taste Plus. Wer dem Antrag der Kommissionsmehrheit nicht zustimmen will, d. h. der Kommissionsminderheit zustimmt, drücke bitte die Taste Minus, und für Enthaltungen die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben der Kommissionsmehrheit mit 77 Stimmen bei 34 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung zugestimmt.

Abstimmung

Der Grosse Rat folgt dem Antrag der Kommissionsmehrheit mit 77 zu 34 Stimmen bei 1 Enthaltungen.

Standespräsident Caviezel: Somit ist Art. 7 Abs. 3 bereinigt und beschlossen. Wir kommen zu Art. 7 Abs. 4. Herr Kommissionspräsident? Keine Bemerkung. Wird die allgemeine Diskussion gewünscht? Somit ist Art. 7 Abs. 4 ebenfalls bereinigt.

2.3 Bestellung 2.3.1 Öffentlicher Verkehr Art. 8 Abs. 1. Da haben wir einen Antrag Kommission und Regierung. Herr Kommissionspräsident.

2.3. BESTELLUNG

2.3.1. Öffentlicher Verkehr

Art.8 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung

Ändern wie folgt:

Der Kanton bestellt im Rahmen der Basiserschliessung gemeinsam mit dem Bund die Erschliessung mit dem regionalen Personenverkehr und zusätzlich eine Grunderschliessung ~~aller Ortschaften~~.

Danuser; Kommissionssprecher: Die Kommission und die Regierung wollen mit der Streichung der letzten zwei Worte «aller Ortschaften» das Ganze klarer machen und empfiehlt, diesem zuzustimmen.

Standespräsident Caviezel: Wünschen weitere Mitglieder der Kommission das Wort? Allgemeine Diskussion zu diesem Streichungsantrag? Grossrat Loi, Sie haben das Wort.

Loi: Gestatten Sie mir eine Frage im Zusammenhang mit der Streichung der zwei Wörter «aller Ortschaften» am Schluss. Ich verstehe das nicht ganz und habe eine Frage im Zusammenhang mit der Tiefe der Erschliessung, also sprich im Avers geht das Postauto dann nur bis an die Gemeindegrenze oder bis nach Juf?

Standespräsident Caviezel: Wer möchte die Frage beantworten? Herr Regierungsrat.

Regierungsrat Cavigelli: Danke für das Wort. Die Streichung geht da auf eine Überlegung zurück von Grossrat Jochum in der KUVe. Und er hat sich dann gefragt, was bedeutet das jetzt da genau, Ortschaften. Und wir haben festgestellt, dass es falsch ist, wenn es drinsteht. Weil Ortschaften würde dann eigentlich gerade explizit die Gemeindefraktionen ausschliessen. Das wollen wir ja nicht. Und deshalb muss es gestrichen werden, sonst müsste man sagen, alle Ortschaften und Gemeindefraktionen, damit wir den Status, wie wir ihn heute haben, aufrechterhalten können. Und das wollen wir ja. Es ist eine notwendige Streichung, die erst in der Kommission entdeckt worden ist.

Standespräsident Caviezel: Gibt es weitere Wortmeldungen zu Art. 8 Abs. 1? Grossrat Gredig, ich erteile Ihnen gleich das Wort. Ich muss nur noch schnell diesen Teil fertigmachen. Somit ist Art. 8 Abs. 1, Antrag der Kommission und der Regierung, bereinigt und beschlossen. Jetzt, Grossrat Gredig, erteile ich Ihnen das Wort.

Angenommen

Gredig: Ich habe es bereits angekündigt in meinem Votum in der Eintretensdebatte, dass ich einen Antrag zu Art. 8 Abs. 1 stellen möchte. Ist dieser Antrag, ich habe sowieso die Einleitung vergessen. Entschuldigung, dass ich das unterlassen habe. So, nun noch einmal die Frage:

Mein Antrag, ist er bei Ihnen eingetroffen, kann ich den jetzt vorstellen?

Standespräsident Caviezel: Ja, bitte.

Gredig: Bisher lautet der Art. 8, wir haben es gehört, der Kanton bestellt im Rahmen der Basiserschliessung gemeinsam mit dem Bund die Erschliessung mit dem regionalen Personenverkehr und zusätzlich eine Grunderschliessung aller Ortschaften. Ich möchte folgenden Satz ergänzen: «Er achtet darauf, dass ausreichende Kapazitäten für die Mitnahme von Velos vorgehalten werden.»

Zur Begründung: Ich habe es gesagt, eine der grössten Stärken des öffentlichen Verkehrs ist die Kombinierbarkeit mit dem Veloverkehr, dies in zwei Bereichen. In unserem Tourismuskanton dienen fast alle Linien des regionalen Personenverkehrs, wie es bereits von Regierungsrat Cavigelli erklärt wurde, auch dem touristischen Verkehr.

Die einfache Velomitnahme in unserem Kanton ist für viele Touristinnen ein Argument für den Ferienkanton Graubünden. Aber auch im Alltagsverkehr nimmt das Velo eine immer wichtigere Rolle ein. In der Kombination mit dem öffentlichen Verkehr ist es besonders leistungsstark. Im Moment funktioniert die Velomitnahme im Kanton relativ gut. Die aktuellen Entwicklungen, beispielsweise bei den Schweizerischen Bundesbahnen zeigen jedoch, dass wir uns nicht allein auf den Goodwill der Transportunternehmen verlassen können.

Es ist daher aus meiner Sicht richtig, dass wir dem Kanton den Auftrag erteilen, dafür zu sorgen, dass künftig von den Transportunternehmen auch weiterhin eine ausreichende Transportkapazität für die Velomitnahme bereitgestellt werden soll. Ich danke für die Unterstützung des Antrags.

Antrag Gredig

Ergänzen Abs. 1 wie folgt:

Der Kanton bestellt im Rahmen der Basiserschliessung gemeinsam mit dem Bund die Erschliessung mit dem regionalen Personenverkehr und zusätzlich eine Grunderschliessung. **Er achtet darauf, dass ausreichende Kapazitäten für die Mitnahme von Velos vorgehalten werden.**

Standespräsident Caviezel: Nun erteile ich das Wort dem Kommissionspräsidenten.

Danuser; Kommissionssprecher: Ja, da wir diesen Antrag vorher nicht gesehen haben, kann ich hier auch nichts dazu antworten.

Standespräsident Caviezel: Wünschen weitere Mitglieder der Kommission das Wort? Gibt es eine allgemeine Debatte? Herr Regierungsrat? Dann erteile ich Grossrat Rageth das Wort.

Rageth: Im Grundsatz unterstützen wir die Idee von Grossrat Gredig, dass Velos mit dem ÖV transportiert werden können, erachten jedoch die Aufnahme eines entsprechenden Zusatzes im Gesetz als nicht angebracht.

Sie müssen sich vorstellen, dass wenn man Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr, seien das Züge oder Busse, bestellt, dann stehen die TUs vor der grossen Wahl, machen wir Veloplätze oder Sitzplätze? Die Veloplätze, die stehen insbesondere im Sommer zwei, drei Monate voll, überfüllt sogar. Im restlichen Jahr hingegen wünschte man sich mehr Sitzplätze. Das ist ein sehr schwieriger Mittelweg, den die TUs da finden müssen. Und ich vertraue da den TUs, dass sie das einschätzen können, dass sie auch dem Velotransport den entsprechenden Wert geben in der Beschaffung von Fahrzeugen, erachte aber einen entsprechenden Gesetzeszusatz als nicht angebracht.

Kasper: Der Vorschlag ist vielleicht gut gemeint, aber nicht umsetzbar. Und ich glaube, man sollte nicht so in die Details gehen bei einer Gesetzgebung. Und die Transportunternehmen haben schon das Richtige dran, also wann wollen Sie dann auch im Winter Velos transportieren oder ist dann vielleicht besser ein Skiträger, oder wie will man das machen? Aber es ist ja gut organisiert, aber dass man so ins Detail geht, da kommen wir auf keinen grünen Zweig. Entschuldigung.

Cortesi: Ich denke, ich möchte da anschliessen an diese letzte Aussage. Als begeisterter Radfahrer oder Velofahrer finde ich das unglaublich angenehm, wenn man mit dem Fahrrad und dem öffentlichen Verkehr unterwegs sein kann. Aber wenn wir das in das Gesetz nehmen, und das steht dann so absolut da, wie es formuliert wurde, dann bedeutet das ja, dass wirklich der Anspruch gestellt ist, dass dieser Personenverkehr und diese Grunder-schliessung jeweils das Ganze möglich machen muss. Wie soll das gehen in Graubünden? Das ist aus meiner Sicht mit enormen Kosten verbunden und ich glaube nicht, dass das in dieses Gesetz gehört. Deshalb bitte ich, diesen Antrag nicht zu unterstützen.

Standespräsident Caviezel: Gibt es nun weitere Wortmeldungen in der allgemeinen Diskussion? Dann erteile ich Herrn Regierungsrat Cavigelli das Wort.

Regierungsrat Cavigelli: Ich glaube, es ist richtig erkannt worden, dass wir hier ein operatives Thema thematisieren. Letztlich im Prozess, wie man die Angebote dann bestellt bei den Transportunternehmen, ist es eine Aufgabe der Transportunternehmen, dann auch zu sagen, was sie günstigerweise anbieten können, anbieten wollen. Und da stellt sich effektiv die Frage auch, wie sie Herr Rageth gestellt hat, nämlich: Wollen wir mehr Veloplätze? Haben wir ein Thema auf dieser Linie mit genügend Veloplätzen? Transportkapazität ist ausgeschöpft, zu wenig vorhanden oder umgekehrt, es braucht es nicht, es hat es nicht. Das ist die Frage des Transportunternehmens, und das Transportunternehmen muss das selber entscheiden und letztlich dann in die Offerte einbauen. Und wenn es dann in die Offerte eingebaut wird, dann besteht die Möglichkeit für den Besteller, dass dann auch zu bezahlen, wenn das berechtigt erscheint respektive dann auch so zu bestellen. Also ich würde beliebt machen, dass man diese Aufgabe weiterhin den Verhandlungspartnern im Transportunternehmen, den Be-

stellern überlässt und dass man hier die Sachkenntnis und auch die Bedürfnisse vom Transportunternehmen stark gewichtet und somit nichts ins Gesetz schreibt.

Standespräsident Caviezel: Grossrat Gredig, ich erteile Ihnen nun nochmals das Wort zur Begründung Ihres Antrages.

Gredig: Vielen Dank für die Rückmeldung. Regierungsrat Cavigelli hat es erwähnt, es ist momentan in der Kompetenz des Kantons als Besteller, also der Kanton als Besteller sorgt dafür, dass die Transportunternehmen diese Veloplätze bereitstellen sollen. Im Moment funktioniert es gut, wie ich erwähnt habe, bei der Schweizerischen Bundesbahn gesehen habe, muss es nicht immer so bleiben. Ich nehme Sie aber gerne beim Wort und verlasse mich darauf, dass der Kanton auch künftig dafür sorgen wird, dass die Transportunternehmen genügend Anzahl an Velotransportplätzen bereitstellen wird. Herzlichen Dank.

Standespräsident Caviezel: Herr Kommissionspräsident?

Danuser; Kommissionssprecher: Keine Bemerkungen.

Standespräsident Caviezel: Dann stimmen wir darüber ab. Wer den Antrag Gredig, der da lautet als Zusatz zum Art. 8 Abs. 1: «Er achtet darauf, dass ausreichende Kapazitäten für die Mitnahme von Velos vorgehalten werden», unterstützen möchte, drücke bitte die Taste Plus, wer ihn ablehnen möchte, die Taste Minus, und für die Enthaltungen die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben den Antrag Gredig bei 27 Ja-Stimmen und 86 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen abgelehnt.

Abstimmung

Der Grosse Rat lehnt den Antrag Gredig mit 86 zu 27 Stimmen bei 0 Enthaltungen ab.

Standespräsident Caviezel: Dann kommen wir zu Art. 8 Abs. 2, Abs. 3 und Abs. 4. Herr Kommissionspräsident?

Danuser; Kommissionssprecher: Hierzu habe ich keine Bemerkungen.

Standespräsident Caviezel: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Herr Regierungsrat? Somit ist Art. 8 Abs. 2, Abs. 3 und Abs. 4 beschlossen. Nun kommen wir zu Art. 9 Ortsverkehr. Herr Kommissionspräsident?

Art. 9

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Danuser; Kommissionssprecher: Keine Bemerkungen.

Standespräsident Caviezel: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Herr Regierungsrat? Somit ist Art. 9 ebenfalls beschlossen.

Angenommen

Standespräsident Caviezel: Wir kommen zu 2.3.2. Schienengüterverkehr Art. 10 Rolle des Kantons. Herr Kommissionspräsident?

2.3.2. Schienengüterverkehr

Art. 10

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Danuser; Kommissionssprecher: Keine Bemerkungen.

Standespräsident Caviezel: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Herr Regierungsrat? Somit ist Art. 10 beschlossen.

Angenommen

Standespräsident Caviezel: 3. Beiträge Art. 11 Finanzierung. Herr Kommissionspräsident?

3. Beiträge

Art. 11

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Danuser; Kommissionssprecher: Keine Bemerkungen.

Standespräsident Caviezel: Weitere Mitglieder der Kommission? Grossrätin Preisig, Sie haben das Wort.

Preisig: Ja, hier geht es um die Finanzierung. Deshalb habe ich noch eine Frage an den Regierungsrat Cavigelli und zwar, dass er einfach noch auch hier im Rat klärt, dass mit dem Budget aus dem Allgemeinen Staatshaushalt die Aufgaben gemäss dem Zweckartikel finanziert werden sollen. Der Verkehr ist eine der vier Säulen des Aktionsplans Green Deal und berechtigt zur Absenkung des CO₂-Gehalts, Beiträge aus dem Klimafonds zu erhalten.

Welche Verkehrsmassnahmen sollen folglich aus dem Klimafonds finanziert werden? Wie profitiert der ÖV davon? Danke für die Beantwortung der Fragen.

Standespräsident Caviezel: Der Antrag lautet, Art. 11 Abs. 1: «Die Kantonsbeiträge werden insbesondere über den allgemeinen Staatshaushalt finanziert.» Diesbezüglich gebe ich jetzt dem Kommissionspräsidenten das Wort.

Preisig: Ich glaube, das Wort muss noch bei den Grünen punkten.

Standespräsident Caviezel: Gut, da ich den Antrag ja schon bei mir habe, so bin ich davon ausgegangen, dass sie den auch so stellen wollen, Frau Preisig.

Preisig: Nein, nein. Ich bin noch Kommissionsmitglied.

Standespräsident Caviezel: Ah, Sie sind immer noch bei der Kommission?

Preisig: Genau, ich bin noch bei der Kommission und habe hier eine Frage, die in der Kommission diskutiert wurde, und ich denke, dass das relativ wichtig wäre, dass auch die anderen Ratsmitglieder das hören, und deshalb habe ich zwei Fragen gestellt an den Regierungsrat und noch keinen Antrag gestellt.

Standespräsident Caviezel: Dann mache ich jetzt das wie gewohnt. Gut, dann frage ich jetzt, ob es weitere Kommissionsmitglieder gibt, die das Wort wünschen? Dann erteile ich jetzt das Wort Grossrat Perl.

Perl: Vielen Dank für das Wort. Den Antrag, den Sie eben erwähnt haben, den werde ich noch kurz erläutern und hiermit offiziell einbringen als Antrag der SP-Fraktion. Einfach, dass hier auch klar die Rollenteilung zwischen Kommission und Fraktion wiederhergestellt ist.

Ich erläutere kurz. Sie haben es bereits gesagt, so wie der Artikel jetzt lautet, heisst er: «Die Kantonsbeiträge werden über den allgemeinen Staatshaushalt finanziert.»

Wir beantragen eine ganz einfache Änderung, nämlich das Wort «insbesondere» einzuführen: «Die Kantonsbeiträge werden insbesondere über den allgemeinen Staatshaushalt finanziert.»

Mit dem Einfügen dieses Worts, da würden wir dem Kanton mehr Spielraum geben, eben im Hinblick auf mögliche künftige Finanzierungskanäle. Kollegin Preisig hat das erwähnt, Klimafonds, die mit dem Green Deal geschaffen werden könnten. Damit ist dann auch ein bisschen die Diskussion erübrigt, wie es dann genau in diesem Verhältnis ist. Da würden wir einfach ein bisschen vorarbeiten, dass wir zusätzliche Finanzierungskanäle eröffnen. Das erspart uns danach Fremdänderungen, bereitet den Boden für künftige Finanzierungskanäle.

Antrag SP (Perl)

Ergänzen wie folgt:

Die Kantonsbeiträge werden **insbesondere** über den allgemeinen Staatshaushalt finanziert.

Standespräsident Caviezel: Dann erteile ich jetzt zu diesem Antrag dem Kommissionspräsidenten das Wort

Danuser; Kommissionssprecher: Ja, besten Dank. Ich habe vor kurzer Zeit, also heute, diesen Antrag der SP-Fraktion erhalten, aber wir konnten diesen ja in der Kommission nicht mehr behandeln und bin jetzt gespannt, was der Regierungsrat zu dem Wort insbesondere verlautbaren kann.

Standespräsident Caviezel: Wünschen weitere Mitglieder der Kommission das Wort zum Antrag? Wird eine allgemeine Diskussion gewünscht? Herr Regierungsrat? Herr Regierungsrat, Sie müssen noch warten, es hat sich tatsächlich noch jemand gemeldet. Grossrat Claus, Sie haben das Wort.

Claus: Ich wundere mich ein wenig und zwar deshalb, weil ich ja schon erwarte, dass zumindest vom Kommissionssprecher eine grundsätzliche Haltung zu solchen Fragen vorhanden sein sollte. Er ist ja schliesslich Kommissionspräsident.

Ich bin verwundert über diesen Antrag, weil er sehr weit geht. Ich nehme an, das wird dann der Regierungsrat auch sagen, und ich habe auch Vertrauen in ihn, dass er das erkennt. Aber Sie öffnen hier die Büchse der Pandora, um ein Zitat zu bringen, das ein Vorgänger hier oft genutzt hat aus der FDP. Sie öffnen die Finanzierung komplett mit diesem «insbesondere», weil das «insbesondere» engt nicht ein, sondern öffnet. Das muss man sich einfach bewusst sein. Das ist das Ziel, aber was dieses Ziel bedeutet, ist für mich komplett nicht vertretbar. Wir haben klar gesagt, wo wir diese Finanzen hernehmen wollen in dieser Gesetzesearbeitung, und darum bin ich auch erstaunt, dass der Kommissionspräsident sich nicht gewehrt hat. Ich tue mich hier sehr schwer und sage das auch. Ich würde ihn auf jeden Fall ablehnen.

Danuser; Kommissionssprecher: Ja, ich bedanke mich für die schweren Worte von der linken Seite. Mir ist das Wort als Nicht-Jurist, das Wort «insbesondere» nicht sehr geläufig. Daher warte ich auf die Ausführungen des Regierungsmitglieds, und wir werden als Kommission, weil wir das nicht behandelt haben, bei der Kommissionsmeinung bleiben.

Regierungsrat Cavigelli: Ich denke, es ist in erster Linie eine Frage des Finanzrechts. Aber ausgehend natürlich von einer Absicht, und ich glaube, wenn ich die Absicht richtig verstehe, geht es darum, dass man sagt, der öffentliche Verkehr ist grundsätzlich erwünscht. Er ist insbesondere auch erwünscht als Instrument für die Umsetzung Aktionsplan Green Deal erste Etappe, aber natürlich vor allem auch zweite Etappe. Der Aktionsplan Green Deal wird irgendwie finanziert, enthält wahrscheinlich Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs, Personenverkehr, Güterverkehr, andere Massnahmen, und jetzt möchte man diese Finanzquellen, die via AGD sichergestellt werden, dann auch verwenden, um, ich sage einmal, Aufgaben gestützt auf das Gesetz öffentlicher Verkehr einzusetzen, diese Mittel. Grundsätzlich kann ich als DIEM-Vorsteher ja nicht gegen so etwas sein, gegen eine solche Absicht, nicht, aber ich glaube, man muss sich noch überlegen, ob sie notwendig ist. Der allgemeine Staatshaushalt geht wahrscheinlich, so gehe ich jetzt mal spontan davon aus, dass man den normalen Budgetprozess nimmt und dann die Budgetkonten hat, die Budgetdebatte hat im Dezember und dort Kredite einstellen kann und so die Mittel dann zur Verfügung stellt. Soll es allfällig noch weitere Mittel geben, und das gibt es natürlich, es gäbe die Möglichkeit, auch Finanzmittel zur Verfügung zu stellen über Verpflichtungskredite. Die sind dann gebunden an den Zweck. Wenn man z. B. 25 Millionen Franken zur Verfügung stellt, reserviert im Budget, befristet bis Ende 2023 zur Mitfinanzierung von Massnahmen Behindertengleichstellung, das haben wir ja gemacht, dann sind diese Kredite natürlich einmal zu beschliessen und so lange wie die Dauer dann des Verpflichtungskredits angesetzt

ist, so lange sind die Mittel dann auch reserviert. Jetzt, solche Möglichkeiten haben wir natürlich unabhängig davon, ob da steht allgemeine Staatshaushaltsmittel oder insbesondere irgendetwas. Das haben wir immer. Diese Möglichkeit haben wir nicht auf der Basis des GÖV als spezielles Sektorengesetz, sondern diese rechtliche Möglichkeit haben wir auf der Basis des allgemeinen Finanzhaushaltsrechts. Es wäre also immer möglich, via einen Verpflichtungskredit hier im Rat, wenn die Höhe so hoch ist, dass der Rat zuständig ist, dann zu beschliessen, dass man irgendetwas tut im Interesse des ÖV.

Jetzt die andere Frage, und somit verliert man nichts, wenn man es so lässt, wie es ist. Wenn man jetzt die Frage vorwegnehmen will, vielleicht ist dann die Finanzierung des Aktionsplans Green Deal so attraktiv, der Topf so voll, dass man unbedingt diesen anknabbern will und fürchtet, dass man das dann nicht tun könnte, wenn hier nicht «insbesondere» stünde. Das wäre die Gegenseite des Arguments. Ich glaube, dass man das nicht befürchten muss, weil wenn wir die Finanzierung des AGD aufstellen, ob es nun einen Fonds gibt, irgendwie etwas, ein spezielles Gefäss noch neben einem Verpflichtungskredit, wäre alles denkbar, Spezialfinanzierung, irgendwelche solche Themen, dann müsste man diese Finanzierungserrichtung, die braucht ja auch noch im Gesetz im Rahmen des Aktionsplans Green Deal, und wenn man dort Massnahmen erkennt, die den öffentlichen Verkehr begünstigen sollen, dann wird man das zu diesem Zeitpunkt immer noch entscheiden können. Es braucht dann keine Regel jetzt hier, die das schon irgendwie vorausschauend vorwegnimmt, sondern einfach die Aufmerksamkeit, dass man es korrekt finanziert. Wäre vielleicht sogar, das ist jetzt eine juristische Aussage, die vielleicht nicht ganz belastbar ist, weil sie nicht fertig, ganz tief durchdacht ist, aber wenn man den AGD aufstellt, dort eine Finanzierung für diese AGD-Massnahmen bestimmt, dann ist es ja gewissermassen das Spezialgesetz oder die lex specialis für diese Aufgaben, die man dort im Visier hat, und dann geht dieses Gesetz mit dieser Finanzierungsregel, der Regel, die hier nur allgemein formuliert ist, für alle verschiedenen Themen im Gesetz öffentlicher Verkehr, geht diese Regel vor. Also ich denke mal so, bei der Sympathie auch, die allfällig besteht, dass man aus dem Green Deal, wie bei der ersten Etappe, viel für den ÖV oder für die Energieeffizienz gewinnen kann, trotz dieser Sympathie glaube ich, dass es nicht notwendig ist, dass wir das da hineinschreiben. Im schlimmsten Fall würde der AGD nicht kommen. Dann hätten wir «insbesondere», und dann wüssten wir nicht was machen mit diesem «insbesondere». Ich würde also beliebt machen, dass man es nicht macht.

Standespräsident Caviezel: Bevor wir nun zur Abstimmung kommen, erteile ich nochmals Grossrat Perl das Wort.

Perl: Sie sehen, also es ist nicht die Büchse der Pandora, die wir hier öffnen. Es ist ein bisschen Auslegungsbedarf, wie notwendig der Antrag ist. Ich glaube, damit ersparen wir uns künftige Extrarunden und vertraue aber darauf, auch falls es hier nicht durchkommen sollte, dass

wir hier im Grossen Rat genug mutig sind, allenfalls das noch einmal anzuschauen. Ich möchte aber doch sagen: Vertrauen Sie auch dann auf Ihre Kompetenzen. Es ist nicht so, dass, wenn wir dieses Wort hier reinschreiben, damit automatisch irgendwelche Geldflüsse schon fliessen. Darüber wird letztendlich immer dieser Rat hier drin beschliessen. Ich meine, wir können uns hier gut Optionen offenhalten, indem wir das Wort «insbesondere» einfügen.

Standespräsident Caviezel: Herr Kommissionspräsident, wünschen Sie noch das Schlusswort?

Danuser; Kommissionssprecher: Ja, besten Dank. Ja, ich bleibe gemäss Botschaft, und die KUVe hat das so beschlossen, und somit bleiben wir alle bei der Botschaft.

Standespräsident Caviezel: Dann kommen wir zur Abstimmung. Wer den Antrag der SP-Fraktion zu Art. 11 Abs. 1: «Die Kantonsbeiträge werden insbesondere über den allgemeinen Staatshaushalt finanziert» annehmen will, drücke bitte die Taste Plus, wer ihn ablehnen will, die Taste Minus, und bei Enthaltungen die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben den Antrag der SP-Fraktion mit 33 Ja-Stimmen bei 79 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung abgelehnt.

Abstimmung

Der Grosser Rat folgt dem Antrag der Kommission und Regierung mit 79 zu 33 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Standespräsident Caviezel: Nun fahren wir weiter mit 3.1 Betriebsbeiträge Art. 12 Öffentlicher Verkehr. Herr Kommissionspräsident.

3.1. BETRIEBSBEITRÄGE

Art. 12

Antrag Kommission und Regierung

Ändern Abs. 3 wie folgt:

Der Kanton leistet einen Beitrag von **50 bis 80 Prozent** an die ungedeckten Kosten der Zusatzerschliessung. Bei mehreren Gemeinden bemisst sich der Kostenanteil pro Gemeinde an den ungedeckten Kosten der Zusatzerschliessung nach der Einwohnerzahl, sofern die Gemeinden keinen anderen Verteilschlüssel vereinbaren.

Danuser; Kommissionssprecher: Bei Abs. 1 und Abs. 2 bleibt die Kommission gemäss Botschaft.

Standespräsident Caviezel: Gibt es weitere Wortmeldungen nun seitens der Mitglieder der Kommission? Allgemeine Debatte? Herr Regierungsrat? Somit ist Art. 12 Abs. 1 und 2 beschlossen. Und wir kommen zu Art. 12 Abs. 3. Herr Kommissionspräsident.

Danuser; Kommissionssprecher: Die Kommission hat während den Verhandlungen zum Geschäft den vorgeschlagenen Text in der Botschaft, dass der Kanton einen Beitrag von bis zu 50 Prozent an die ungedeckten Kosten

der Zusatzerschliessung leistet, beraten und bringt Ihnen einen Vorschlag, der dann zusammen mit dem Kanton jetzt vorgeschlagen wird. Der neue Artikel würde heissen: «Der Kanton leistet einen Beitrag von 50 bis 80 Prozent an die ungedeckten Kosten der Zusatzerschliessung.»

Standespräsident Caviezel: Wünschen weitere Mitglieder der Kommission das Wort? Grossrat Sax, ich erteile Ihnen das Wort.

Sax: Das Thema der Zusatzerschliessungen und die diesbezügliche Finanzierung gab in der Kommission viel zu diskutieren, und da sind wir bei diesem Art. 12 Abs. 2. Vor allem im Zusammenhang mit dem Ziel der Einführung des Halbstundentakts haben wir da ausgiebig diskutiert.

Die von der Kommission und Regierung vorgeschlagene Änderung ist jetzt auch aus meiner Sicht ausdrücklich zu unterstützen. Im Unterschied zur ursprünglichen Variante ist ja nun klar geregelt, dass die Unterstützung des Kantons für die Finanzierung von Zusatzerschliessungen auf mindestens 50 bis 80 Prozent gehen kann.

Dies ist aus meiner Sicht sehr wichtig, vor allem im Zusammenhang auch mit der Einführung von «Retica 30+», dem Halbstundentakt im Kanton. Gerade auf Buslinien kann dies nämlich im Zusammenhang mit der Einführung des Halbstundentakts von grosser Bedeutung sein. Es kann nämlich die Situation eintreten, dass auf einer Buslinie aufgrund der Vorgaben des RPV für die Umsetzung des Halbstundentaktes beispielsweise am Morgen, Mittag und Abend auf das Instrument der Zusatzerschliessung zurückgegriffen werden muss.

Dies ist dann der Fall, wenn auf einer entsprechenden Linie die vom Bund genehmigten Kurspaare mit dem ganztägigen Stundentakt bereits aufgebraucht sind, was beim Standardangebot mit 14 bis 18 Kurspaaren durchaus eintreten kann. Ich verweise dazu auf die entsprechende Tabelle auf Seite 136 der Botschaft, wo die Einteilung ist, und in dieser Bandbreite sind sehr viele, praktisch alle oder sind alle Gemeinden drin, die auf der übernächsten Seite 138 in der Botschaft blau markiert sind.

Mit der Regelung, dass sich der Kanton bis zu 80 Prozent an den Kosten der Zusatzerschliessung beteiligen kann, bleibt sichergestellt, dass Gemeinden an Buslinien bei der Umsetzung des Halbstundentakts möglichst gleichbehandelt werden wie diejenigen, welche an der Bahnlinie sind und so allenfalls diese Gemeinden nur einen kleinen Beitrag leisten müssen, wenn Kurse eben für den Halbstundentakt in die Zusatzerschliessung hineinkommen.

Meine Erwartung geht denn auch klar in diese Richtung, dass der Kanton sich in solchen Fällen, wo es um die Umsetzung des Halbstundentaktes geht und dies über Zusatzerschliessung umgesetzt werden muss, den Beitrag des Kantons bei der oberen Bandbreite anpeilt und damit bei 80 Prozent festsetzt. So kann einerseits die bereits erwähnte Gleichbehandlung gewahrt werden und gleichzeitig ist sichergestellt, dass wir auch von Buslinien Gäste in die Bahn bringen und der Halbstundentakt damit insgesamt funktioniert.

Busverbindungen sind nicht nur Abnehmer von Gästen der Bahn, sondern vor allem auch Zubringer auf die Bahn. Ich habe dies in meinem einleitenden Votum bereits erwähnt. Bahn und Bus sind als Ganzes zu sehen, das ist für mich sehr wichtig, und beispielsweise, wenn man sich vorstellt, ausgehend von regionalen Knotenpunkten, wenn ich beispielsweise an Ilanz in meiner Region denke, dann soll das ganze ÖV-System wie gewünscht entwickelt und ausgebaut werden.

Ich hoffe also, dass Sie, Herr Regierungsrat, meine Erwartung dann auch gleich sehen in der Umsetzung. Es war ja auch Teil des Kompromisses. Von Kompromissen haben wir gestern beim Personalgesetz oft gehört. Auch hier habe ich einen Teil zu einem Kompromiss beigetragen, dass ich darauf verzichtet habe, einen speziellen Antrag zu stellen für die Finanzierung explizit des Halbstundentakts auf Buslinien und hoffe so, dass Sie diese Unterstützung dann im Einzelfall bezüglich Zusatzer-schliessungen im Kanton mit 80 Prozent auch gleich sehen.

Standespräsident Caviezel: Wünschen weitere Mitglieder der Kommission das Wort? Wird eine allgemeine Diskussion zu Art. 12 Abs. 3 gewünscht? Dem ist nicht so. Herr Regierungsrat? Somit ist Art. 12 Abs. 3 beschlossen.

Angenommen

Standespräsident Caviezel: Wir kommen zu Art. 12 Abs. 4. Hier haben wir eine Kommissionsmehrheit und eine Kommissionsminderheit. Der Sprecher der Kommissionsmehrheit ist der Kommissionspräsident. Ich erteile ihm das Wort.

a) Antrag Kommissionsmehrheit (7 Stimmen: Danuser [Cazis; Kommissionspräsident], Berther, Felix [Kommissionsvizepräsident], Jochum, Natter, Sax, Schmid; Sprecher: Danuser [Cazis; Kommissionspräsident]) und Regierung
Gemäss Botschaft

b) Antrag Kommissionsminderheit (3 Stimmen: Della Cà, Preisig, Rettich; Sprecherin: Preisig)
Ergänzen Abs. 4 wie folgt:
Die Gemeinden finanzieren die Kosten des Ortsverkehrs.
Der Kanton kann sich in begründeten Fällen daran beteiligen.

Danuser; Kommissionssprecher: Besten Dank. Bei Ziffer 4: Die Gemeinden finanzieren die Kosten des Ortsverkehrs. Die Mehrheit der Kommission war der Meinung, dass das so beibehalten werden soll.

Standespräsident Caviezel: Dann erteile ich der Kommissionssprecherin der Minderheit das Wort. Grossrätin Preisig.

Preisig; Sprecherin Kommissionsminderheit: Der Minderheitsantrag will hier eine Lücke schliessen. Grundsätzlich muss der Ortsverkehr durch die Gemeinden finanziert werden, aber der Ortsverkehr hängt oftmals

mit dem Regionalverkehr zusammen. Ergibt sich nun eine verkehrs- oder fahrplantechnische Lücke, weil eine Gemeinde nicht handelt, aus welchen Gründen auch immer, soll der Kanton sich beteiligen können, um genau solche Lücken in regionalen Erschliessungsketten zu vermeiden. Also eine Kann-Formulierung, die niemandem wehtut, aber im Sinne einer guten Gesetzgebung künftige Möglichkeiten oder Konstellationen offenhält und weitsichtig ist.

In den Worten von Kollegin Maissen in ihrem Eintretensvotum, die hoffentlich die Meinung der Mehrheit ihrer Fraktion abdeckt, schaffen wir diese Möglichkeit zur Unterstützung des Ortsverkehrs. Diese punktuelle Unterstützungsmöglichkeit schafft sicherlich keinen Mischmasch der Zuständigkeiten, wie es Kollege Rageth oder Herr Cavigelli befürchten.

Am Grundsatz, dass der Ortsverkehr durch die Gemeinden finanziert wird, rüttelt diese Ergänzung sicherlich nicht. Ein Kann bleibt eine Ausnahme im Sinne von helfen können, wenn es sinnvoll und zugunsten des ÖVs ist. Und eine weitere Erinnerung: Diese Totalrevision soll die Grundlage schaffen, dass das heutige Verkehrssystem sich weiterentwickeln kann. Deshalb darf auch die Gesetzgebung nicht starr, sondern muss flexibel bleiben und somit zukunftsgerichtet formuliert sein. Das will und erfüllt der Minderheitsantrag. Unterstützen Sie diesen.

Standespräsident Caviezel: Wünschen weitere Mitglieder der Kommission das Wort? Grossrat Cortesi, Sie können sprechen. Sie sind zwar nicht Mitglied der Kommission, *Heiterkeit*, aber ich gehe einmal davon aus, dass niemand anders der Kommission das Wort ergreifen wird.

Cortesi: Danke. Ich war ein paar Millisekunden zu schnell mit Knopfdrücken. Ganz kurz. Dieses Wort «kann», über dieses Wort «kann» haben wir heute schon ein paarmal gesprochen. Dieses Wort «kann» ist auch ein Weichzeichner. Er vernebelt, man fühlt sich irgendwo in Sicherheit und am Schluss kommt es eben doch zu den grossen Ausgaben. Ich bin überzeugt davon, wir sollten diesen Minderheitsantrag nicht unterstützen.

Rageth: Wie eingangs bereits erwähnt, die Grünliberale-Fraktion stützt die Intention der Regierung, dass die Finanzierung des Ortsverkehrs sauber und klar von Finanzierungen durch den Kanton getrennt wird.

Wir sprechen hier wahrscheinlich dann nochmals bei Art. 17 Abs. 4 sowie bei Art. 27 Abs. 4 über dasselbe oder ein ähnliches Thema. Die Grünliberale-Fraktion ist für einen starken ÖV und steht auch dafür ein. Entsprechend ist es aber auch wichtig, dass eine Trennlinie zwischen Kantons- und Ortsfinanzierung gezogen wird.

Mit dem Ortsverkehr haben Ortschaften oder Gemeinden die Möglichkeit, die Attraktivität ihrer Gemeinde zu stärken. Entsprechend sollen auch die Gemeinden und nicht der Kanton diese Attraktivität finanzieren. Und falls doch ein kantonales Interesse am entsprechenden ÖV, eben an diesem attraktiven Ortsverkehr bestehen sollte, so haben wir ja mit dem vorliegenden GöV die

Möglichkeit, diese auch mitzufinanzieren. Entsprechend werden wir der Kommissionsmehrheit folgen.

Wilhelm: Ich möchte hier doch noch etwas dafür werben, hier dem Minderheitsantrag zuzustimmen, denn faktisch scheint es mir schon angesichts der verschiedensten Konstellationen, die wir heute bereits gehört haben, die in unserem Kanton auftreten könnten, für angezeigt, eben hier genau diese Formulierungen, diese Möglichkeit vorzusehen.

Es ist absolut klar und auch unbestritten, dass die Gemeinden, dass wir unseren Beitrag zum Ortsverkehr leisten, leisten sollen. Ich stelle das nicht infrage. Aber ich stelle schon sehr infrage und finde es auch nicht wirklich nachvollziehbar, weshalb hier für die Zukunft ausgeschlossen werden soll, dass der Kanton in begründeten Fällen auch im Ortsverkehr den Gemeinden helfen kann, Lücken zu schliessen oder Fortschritte zu finanzieren, das insbesondere, zumal das bis anhin auch getan wurde, auch möglich war oder zumindest mal praktiziert wurde.

Wir haben Beispiele gehört beim Eintreten bereits, die Anschubfinanzierung Buslinie 6 im Raum Chur oder die Partikelfilterausrüstung aller Busse um das Jahr 2005 oder dann eben, der Regierungsrat hat es auch gesagt, die Wegfinanzierung, die natürlich auch über einen Kreditantrag im Grossen Rat beschlossen wurde.

Ich finde das noch wichtig zu hören. Ich möchte an dieser Stelle das auch als konkrete Frage verstanden wissen an den Herrn Regierungsrat: Sind all diese Finanzierungen nach wie vor gleich und unkompliziert möglich mit dem neuen Gesetz, auch wenn diese Möglichkeit nicht vorgesehen ist? Und wenn ja, wie?

Ich glaube nämlich, dass solche Finanzierungsmöglichkeiten sinnvoll waren, hilfreich waren, den öffentlichen Verkehr weiterzubringen, und es ist nicht ersichtlich, weshalb es nun künftig nicht auch Fälle geben soll, vielleicht auch solche, die wir heute noch nicht kennen, in denen eine Mitfinanzierung durch den Kanton einen wesentlichen Beitrag zur Klärung oder eben auch Schliessung einer Lücke beitragen kann.

Und ich möchte da schon auch an die Vertretenden von Gemeinden diese Frage richten. Ich fand ja die Ausführungen vorhin sehr spannend, auch des Regierungsrats. Er hat aufgezeigt, dass man weit gehen kann mit dem Gesetz, das hier steht, mit den Formulierungen, die wir drin haben, vor allem auch mit den Ausführungen, die er gemacht hat.

Aber ich habe im Wesentlichen schon auch sehr deutlich entnommen, dass doch auch einiges eben auch unklar ist und dann eben von Fall zu Fall beziehungsweise Ortschaft zu Gemeindefraktion, ob 50-jährig, älter oder vielleicht auch gar noch nicht fusioniert und künftig dann mal fusioniert, das Ganze dann abgewogen wird. Und das ruft doch gerade nach der Möglichkeit, in besonderen Fällen die Gemeinden auch einmal beim Ortsverkehr unterstützen zu können. Und da verstehe ich, ehrlich gesagt, auch die Haltung der Grünliberalen-Fraktion im Rat nicht.

Ich sage ja nicht, dass der Kanton plötzlich regelmässig und gleichmässig an den Ortsverkehr Beiträge leisten soll. Ich denke auch nicht a priori an unsere Gemeinde.

Aber ich denke an einen Kanton mit all seinen auch anderen schönen Ecken, aber eben auch mit all seinen Tücken, seinen Härtefällen, seinen Ausnahmen, für die wir uns eben auch rüsten müssen. Und es ist doch nur mehr als recht und auch wichtig, dass wir in einem solchen Kanton eben diese Möglichkeit bewahren, in ganz begründeten Fällen helfen zu können. Und nochmals: Der Ortsverkehr im Raum Chur hat davon bereits einmal profitiert von den Anschubsfinanzierungen, und warum sollen wir für die Zukunft ausschliessen, dass auch andere Regionen, andere Gemeinden künftig einmal auf eine solche Hilfe zählen können, vielleicht gerade auch solche, denen eben mit der erwähnten Fraktionenproblematik dann vielleicht mal besondere Härte widerfahren würde.

Ich möchte auch nochmals betonen, einen Anspruch schafft der Minderheitsantrag letztlich nicht, aber wir erhalten, Sie erhalten die Möglichkeit, Lücken zu schliessen, wenn es anders nicht geht, wenn es besonders sinnvoll erscheint und wenn Mittel verfügbar sind. Es gibt keinen ersichtlichen Grund, diesen Ausschluss hier vorzunehmen, und ich bitte Sie deswegen, diese Tür nicht zu verbarrikadieren. Es gibt dazu meines Erachtens auch keine Not. Ich empfehle hier, der Minderheit zu folgen.

Sax: Wie Sie dem Protokoll der Kommissionssitzung entnehmen, bin ich bei der Kommissionsmehrheit und damit anderer Meinung als mein Vorredner. Gleicher Meinung bin ich wie mein Vorredner Wilhelm, dass wir mit dem Gesetz Möglichkeiten schaffen, die sehr weit gehen können. Das ist gewünscht.

Wir wollen ja den öffentlichen Verkehr ausbauen. Und somit sollen wir diese Grundkonzeption, wie sie aufgestellt worden ist, auch weiterhin unterstützen weitgehend, beispielsweise, ja, wir haben die Thematik gehört, der Kanton geht bis 50 Einwohner, obwohl gemäss RPV nur 100 Einwohner unterstützt würden, die Thematik der Fraktionen haben wir vorhin ausgiebig dargelegt bekommen vom Regierungsrat.

Und wir müssen hier also keine Sorge haben, dass wir die Grunderschliessung und die Erschliessung, wie wir sie auf dem Radar haben, wo der Kanton zuständig sein soll, nicht wesentliche Verbesserungen bekommen. Da bin ich überzeugt. Aber wir müssen eine klare Linie machen, bis wo der Kanton zuständig ist und ab wo er nicht mehr zuständig ist. Und da bin ich bei der klaren Aussage, wie Kollege Rageth gesagt hat, dass wir den Ortsverkehr hier explizit ausschliessen. Das ist eine klare Gesetzgebung. Und das schafft Sicherheit.

Vielmehr Unsicherheit schaffen wir, wenn wir der Kommissionsminderheit folgen würden. Sehen Sie nur die Formulierung an. Kollegin Preisig, Sie haben wohl gesagt, es ist eine Kann-Formulierung, die niemandem wehtut. Wir haben im Gesetz überall praktisch Kann-Formulierungen. Und damit heben wir diese Bestimmung, die Sie wollen, auf die gleiche Ebene wie alle anderen Kann-Bestimmungen. Das wäre die eine Konsequenz. Also, es wäre ein neuer Topf, den wir hier auf tun mit gleich viel Mitteln unter Umständen. Das wünsche ich mir nicht. Und das Zweite ist, der Satz ist dann noch, in begründeten Fällen, was heisst denn das? Also da

braucht es ja dann eine Auslegung, und derjenige, der dann besser argumentiert, ist dann ein begründeter Fall, derjenige, der vielleicht ein bisschen weniger stark daherkommt mit einem Gesuch, ist dann vielleicht kein begründeter Fall. Also da öffnen wir Fragen und Fragen und schaffen Unklarheiten in der Trennlinie. Lassen Sie es dabei, wie es das Grundkonzept vorsieht, dass wir den Ortsverkehr hier ausnehmen. Ich meine, das ist richtig. Und stimmen Sie mit der Kommissionsmehrheit.

Roffler: Der ÖV wird sich in Zukunft weiterentwickeln. Wir schaffen heute hier ein Gesetz für die Zukunft und im Rahmen dieser Weiterentwicklung finde ich es sinnvoll und richtig, wenn wir diese Kann-Formulierung wählen. Und ich möchte Ihnen beliebt machen, der Kommissionsminderheit zu folgen. Und ich werde für die Kommissionsminderheit für diesen Antrag abstimmen.

Cramer (Surava): Ich bitte Sie, den Kommissionsminderheitsantrag abzulehnen. Wir haben Art. 9 Abs. 1 vorhin behandelt, der klar die Zuständigkeit des Ortsverkehrs in die Kompetenz der Gemeinden legt. Wenn wir nun konsequent sind, dann muss Art. 12 Abs. 4 so lauten, dass die Gemeinden den Ortsverkehr auch finanzieren.

Es ist systemwidrig, wenn wir hier eine solche Kann-Formulierung einführen würden, denn wir hätten damit die Gemeinden, die zwar bestellen, aber der Kanton, der dann unter Umständen mitfinanzieren muss. Es wurde von Grossrat Wilhelm gesagt, es ist eine Kann-Formulierung, und das gibt keinen Anspruch. Ja es stimmt, es gibt keinen Anspruch, aber es gibt eine Erwartungshaltung.

Wenn Sie so einen Artikel einführen, dann gibt es eine Erwartungshaltung an alle diejenigen Gemeinden, die eben einen Ortsverkehr haben, dass sie in begründeten Fällen eben auch eine Mitfinanzierung des Kantons erhalten. Ich würde davon dringend abraten, dass man diese Erwartungshaltung im Gesetz formuliert, zumal für mich auch aus der Diskussion nach wie vor völlig unklar ist, was ein begründeter Fall ist. Zwar habe ich von Vordnern gehört, dass man da von Ausnahmefällen spricht, im Gesetz heisst es allerdings nur begründete Fälle. Da heisst es nichts von Ausnahmefällen.

Also man macht eine gesetzliche Bestimmung, die völlig unklar ist, was es in der Rechtsanwendung letztendlich bedeutet. Man schafft eine Erwartungshaltung, und das wollen wir nicht. Die Zuständigkeit ist bei den Gemeinden für den Ortsverkehr, sie sollen ihn auch finanzieren. Folgen Sie der Kommissionsmehrheit und lehnen Sie den Kommissionsminderheitsantrag ab.

Epp: Nachdem für mich noch ein wenig unklare Ausführungen des Regierungsrats zu Art. 7 und Art. 8 habe ich doch noch für mich zwei entscheidende Fragen. Ich gehe nun davon aus, dass eine Fraktion in einer Gemeinde, eine historisch gewachsene Fraktion in einer Gemeinde, die über 50 Einwohnerinnen und Einwohner aufweist, ein Recht auf eine Grunderschliessung hat und der Kanton somit 100 Prozent der ungedeckten Kosten übernimmt. Stimmt diese Aussage?

Die zweite Frage: Unter welchen Kriterien hat eine Fraktion ab 50 Einwohnerinnen und Einwohnern Anrecht auf Beiträge bei einer Zusatzfinanzierung? Wenn der Kanton diese Kosten für diese Fraktionen ab 50 Einwohnerinnen und Einwohner nicht übernimmt, dann käme dann wirklich Abs. 4 zum Tragen. In diesem Fall sollte oder könnte man konsequenterweise auch die Minderheit unterstützen. Gerne hätte ich hier noch ein paar Ausführungen vom Regierungsrat.

Standespräsident Caviezel: Bevor ich nun das Wort dem Regierungsrat übergebe, möchte ich doch noch anfragen, ob es noch weitere Wortmeldungen gibt. Das ist nicht so. Herr Regierungsrat, bitte.

Regierungsrat Cavigelli: Gerade vorweg die Frage von Grossrat Epp, ich versuche es nochmals in anderen Worten zu sagen, ganz knapp: Ortschaften müssen mindestens 50 Einwohnerinnen/Einwohner haben, ganzjährig, dann haben sie Anspruch auf Grunderschliessung. Bei historisch gewachsenen Fraktionen spielt die Einwohnerzahl keine Rolle. Somit haben sie immer Anspruch auf Erschliessung, wenn die Nachfrage und die Effizienz gegeben sind, so wie heute. Der Antrag sagt «in begründeten Fällen». Ich muss Ihnen sagen, begründete Fälle, aus einer juristischen Betrachtung ist das ein sehr weicher Begriff. Es heisst nicht in Härtefällen, in wichtigen Fällen, wo nicht anders möglich usw. Begründet ist im Prinzip alles, was man irgendwie sinnvoll, vernünftig so hertragen kann, zusammenführen kann. Ich will trotzdem jetzt das Wort von Bruno Claus nehmen, und ich weiss, dass es Ruedi Kunz war, das ist tatsächlich eine Pandora Büchse. Was ist denn alles begründet?

Der zweite Punkt ist: Es heisst, «in begründeten Fällen kann der Kanton finanzieren». Wie viel? Fünf Prozent, 20, 50, 80, vielleicht alles in begründeten Fällen? Wir haben kaum eine Gesetzesbestimmung, die sagt, der Kanton kann finanzieren und sagen sonst nichts dazu. Wir müssen einen Rahmen haben, eine Indikation haben, wie viel Geld mit den begründeten Fällen verbunden ist. Begründete Fälle, so grosser Haufen, Möglichkeit zur Finanzierung null bis 100, noch grösserer Haufen. Das hat gar nicht Platz in diesem Saal. Und dann soll es ja irgendwie vom Gedanken her trotzdem eine Ausnahme sein. Also ich würde Ihnen dringendst empfehlen, aus Schwierigkeiten, diesen Satz zu verstehen, das abzulehnen. Kommt noch dazu, dass wir verfassungsseitig eigentlich sagen, dass alle wichtigen Bestimmungen in einem Gesetz formuliert sein müssen. Es muss in einem Gesetz, das die Legitimation mit einem Beschluss des Parlaments, des Gesetzgebers hat, muss beschreiben, wo die grossen Leitlinien sind. Aber der begründete Fall kann hier nicht interpretiert werden und der Beitragsrahmen null bis 100 ist halt null bis 100 ist nicht definiert. Also ich meine, dass wir uns da auf sehr, sehr dünnem Eis bewegen aus einer grundsätzlichen Überlegung.

Kommt natürlich dann schon hinzu, wenn die Formulierung so offen ist, wie sie jetzt da formuliert ist, das kreiert eine Anspruchshaltung. Was kommt dann noch hinzu? Und ich bitte den Herrn Epp, ganz deutlich zuzuhören. Es kommt dann die Stadt Chur dazu, es kommt

das Oberengadin dazu, es kommt Davos dazu. Und da ein bisschen Disla und ein bisschen Cavardiras und ein bisschen Mompé Medel, das ist nichts gegen Chur. Ich will jetzt da kein Bashing machen Richtung Chur. Aber ich möchte doch darauf hinweisen, dass dieses Gesetz davon lebt, dass wir Ortschaften verbinden wollen und nicht Quartierserschliessungen. Wir wollen nicht den Kantonsspital Graubünden-Bus bezahlen in die Obere Au. Wir wollen Viano verbinden, wir wollen Montenero verbinden mit Brusio. Bitte schieben Sie einfach jetzt nicht mit einem so scheinbar unbestimmten kleinen Zusatz im zweiten Satz mit einem Absatz das Konzept des Gesetzes in die Schublade.

Kommt noch dazu, dass wir hier von Betriebskosten sprechen und nicht von Investitionen. Auch das ist ganz wichtig zu unterscheiden, das ist in den Voten vorher nicht differenziert worden. Betriebskosten bedeutet Wiederkehr und jedes Jahr.

Und dann noch die Frage: Haben wir das Geld, um den Ortsverkehr für begründete Fälle von null bis 100 frei im Ermessen des Amts für weiss ich was oder des Departements oder vielleicht doch der Regierung diese finanziellen Mittel einfach einzusetzen? Ich bitte Sie auch aus dieser Überlegung: Machen Sie das bitte nicht. Und Sie verursachen keinen Schaden. Ortsverkehr ist Quartierserschliessung, Ortsverkehr basiert vor Ort, ist eine interne Erschliessung innerhalb einer Gemeinde. Das kann am besten die Gemeinde selber beurteilen. Und sie soll das auch autonom, eigenverantwortlich. Wichtig ist das Wort Gemeindeautonomie natürlich auch dann, wenn sie etwas kostet. Dann sollte man diese Eigenverantwortung wahrnehmen. Und ich appelliere fest, dass man das sinnvollerweise so macht. Und auch einen Vergleich zur Strasse, heute auch einmal gemacht worden von Grossrat Hartmann, wir haben eine Strasse, eine kantonale Strasse, die bis mitten in die Fraktion oder die Gemeinde führt, und die Quartierstrassen bezahlt auch die Gemeinde. Und die Quartierserschliessung im öffentlichen Verkehr soll auch die Gemeinde bezahlen. Kommt hinzu, wenn eine Erschliessung einen übergrossen Charakter hat, wo sie tatsächlich die Kriterien erfüllt auch des regionalen Personenverkehrs, solche Linien gibt es, dann werden wir uns nicht sperren, dass man diese Linie so anmeldet und dann letztlich beim Bund 80 Prozent Finanzierung holt und der Kanton 20 Prozent daran bezahlt, weil dann haben wir eine regionale Personenverbindungsline. Da macht es ja auch Sinn, selbst wenn sie auch im Interesse der Ortschaft ist, wenn sie der Kanton dann auch bestellt und bezahlt. Und vergessen Sie auch dies nicht: Wir sind extrem tief in den Anforderungen, was einen Erschliessungsanspruch ausmacht. Ab 50 Einwohnerinnen hat man Anspruch auf eine Grundererschliessung. Wir haben festgestellt, Herr Epp, aufpassen, jede Gemeindefraktion, wenn sie historisch gewachsen ist, bekommt eine Erschliessung. Und dann das Risiko, das wir mit, sagen wir einmal, finanziellen Überlegungen von ein paar Gemeinden, letztlich das grosse Ganze auch riskieren könnten, wir haben den Halbstundentakt, investiert in Rollmaterial 500 Millionen Franken, irgendjemand muss das bezahlen. Wir wollen, Sie haben Grossrat Sax gehört, wenn wir in den Regionen ankommen mit Halbstundentakt der RhB, nachher auch noch, dass das

Postauto dann diese Ortschaften rundherum verbindet. Wenn wir Ilanz haben als Halt, wo elf Postautolinien wegführen, dass man dort unter Umständen auch hin und wieder noch einen Halbstundentakt hat. Das bekommen wir auch nicht gratis. Und dann werden wir wohl hier noch auf der anderen Seite auch noch ein Fuder drauflegen für Ortsverkehr. Wenn Sie dann das Preisschild sehen, dann wird Ihnen schwindlig. Ich bitte Sie wirklich, das abzulehnen.

Della Cà: Io provengo dall'Irrelevantistan e per questo voto con la commissione di minoranza. Als ich das neue Projekt Bürgersteige gesehen habe, bin ich erschrocken. Also hier, wo es viel Verkehr gibt, wo hunderte oder tausende von Leuten sich bewegen, ist es eine Sache, aber bei uns in Irrelevantistan ist es etwas Anderes. Aber Sie haben mir jetzt schon erklärt, dass das mit Investitionen nichts zu tun hat. Wir hätten also nicht drücken sollen. Das ist separat, oder?

Standespräsident Caviezel: Bevor wir nun zur Abstimmung kommen, erteile ich Grossrätin Preisig noch einmal das Wort.

Preisig; Sprecherin Kommissionsminderheit: Vielen Dank. Ich bin schon etwas erstaunt, dass gerade aus den Reihen, die regelrecht Kann-Formulierungen immer wieder fordern und wünschen und einführen und dies auch gerne haben, weil man eben dann viel mehr kann und sich nicht verpflichten muss. Und dass man bei einer Kann-Formulierung von systemwidrig redet, Ratskollege Sax, das erstaunt mich fast noch ein bisschen mehr, weil hier weder dieser Minderheitsantrag irgendwie schräg in diesem Gesetz steht noch irgendetwas Schräges verlangt, kann man hier von Systemwidrigkeit schlicht nicht reden.

Wir haben hier eine Totalrevision zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und nicht zur Verhinderung des öffentlichen Verkehrs. Und hier diese Lückenschliessung ist genau deshalb da, dort, wo eben wo es irgendwo nicht läuft, und es soll eine Ausnahme bleiben. Ortsverkehr, das heisst nicht Endstation. Ortsverkehr heisst oftmals Durchgangsverkehr. Und genau dort, wenn der Durchgang eben nicht klappt, dann soll der Kanton eingreifen können. Und der Kanton hat die Kapazitäten und Kompetenzen, um dieses in begründeten Fällen so zu formulieren, dass es schliesslich für alle klar ist und dass es auch die Gleichbehandlung allfälliger möglicher Gesuche in Ausnahmefällen eben auch wirklich gleich behandelt. Also diese Angstmacherei erstaunt mich sehr, und ich werde mich daran erinnern, wenn in einem anderen Gesetz wieder einmal lauter Kann-Formulierungen gefordert werden. Unterstützen Sie diesen Minderheitsantrag.

Standespräsident Caviezel: Nun erteile ich dem Kommissionspräsidenten als Sprecher der Mehrheit das Wort.

Danuser; Kommissionssprecher: Die Kommissionsmehrheit sieht es klar begründet, dass wir hier einen klaren Schnitt machen und den Ortsverkehr auch dort belassen, wie es bisher war. Es ist auch ein Anliegen der

Regionsvertreter der KUVe, dass das so bleiben soll. Und daher plädieren wir auf die Unterstützung der Kommissionsmehrheit.

Standespräsident Caviezel: Nun kommen wir zur Abstimmung. Wer der Kommissionsmehrheit zustimmen möchte, drücke bitte die Taste Plus, wer der Kommissionsminderheit zustimmen möchte, die Taste Minus, und für Enthaltungen die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben der Kommissionsmehrheit mit 81 Stimmen bei 29 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung zugestimmt.

Abstimmung

Der Grosse Rat folgt dem Antrag der Kommissionsmehrheit und Regierung mit 81 zu 29 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Standespräsident Caviezel: Wir kommen nun noch zu Art. 12 Abs. 5. Herr Kommissionspräsident.

Danuser; Kommissionssprecher: Keine Bemerkung.

Standespräsident Caviezel: Weitere Mitglieder der Kommission? Allgemeine Diskussion? Herr Regierungsrat auch nicht. Somit ist Art. 12 Abs. 5 beschlossen. Wir beenden jetzt die Debatte und fahren dann morgen um 8.15 Uhr weiter. Ich wünsche Ihnen einen schönen Abend und danke für die sehr intensive Diskussion.

Schluss der Sitzung: 18.15 Uhr

Es sind keine Vorstösse eingegangen.

Für die Genehmigung des Protokolls
durch die Redaktionskommission:

Der Standespräsident: Tarzisius Caviezel

Der Protokollführer: Patrick Barandun