



Grossratsprotokoll

Aprilsession 2026

GRP 4 | 2025/2026

Session vom 21. April 2026
bis 23. April 2026

Geschäftsverzeichnis für die Aprilsession 2026 des Grossen Rats

I. Vereidigung / allgemeine Geschäfte

1. Vereidigung von Ratsmitgliedern
2. Fragestunde

II. Sachgeschäfte

1. Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (Botschaften Heft Nr. 8/2025-2026, S. 485)
2. Erlass eines Gesetzes über die Höhere Berufsbildung (GHB) (Botschaften Heft Nr. 9/2025-2026, S. 605)
3. Teilrevision der Verfassung des Kantons Graubünden und des Gesetzes über die politischen Rechte im Kanton Graubünden (Einführung Stimmrechtsalter 16) (Botschaften Heft Nr. 10/2025-2026, S. 703)
4. Bericht und Antrag der PK zur Landsession 2027
5. Nachtragskredite

III. Aufträge

1. Auftrag Berweger betreffend Wasserkraftstrategie 2022-2050 (GRP 3/2025-2026, S. 319)
2. Auftrag Crameri betreffend Anpassung der rechtlichen Grundlagen für Gefahrenkarten und -zonen (GRP 3/2025-2026, S. 324)
3. Auftrag Degiacomi betreffend Förderung der Gesundheitsversorgungsregionen (GRP 2/2025-2026, S. 203)
4. Auftrag Derungs betreffend Stopp der Aussetzung von Grossraubtieren in Graubünden (GRP 3/2025-2026, S. 327)
5. Auftrag Grass betreffend Umsetzung Wasserkraftprojekte gemäss Bundesgesetz (GRP 3/2025-2026, S. 323)
6. Auftrag Gredig betreffend Kostenumlagerung im ÖV zu den Gemeinden (GRP 2/2025-2026, S. 201)
7. Auftrag Horrer betreffend Erhöhung der Kinderzulagen (GRP 2/2025-2026, S. 203)

8. Auftrag Menghini-Inauen betreffend Sicherung der dezentralen Zollstrukturen und der Grenzsicherheit im Kanton Graubünden (GRP 2/2025-2026, S. 202)
9. Auftrag Oesch betreffend Beibehaltung der Steuerabzüge für energetische Sanierungen (GRP 2/2025-2026, S. 200)
10. Incarico Spagnolatti concernente richiesta di apposizione segnaletica sulla A13 Galleria San Fedele (GRP 2/2025-2026, p. 202)
11. Auftrag von Ballmoos betreffend neues Beschulungskonzept für Flüchtlingskinder (GRP 3/2025-2026, S. 322)
12. Auftrag von Ballmoos betreffend telefonfreie Schulzeit an der Volksschule Graubünden (GRP 3/2025-2026, S. 320)
13. Fraktionsauftrag SVP betreffend Einschränkung der geplanten Grossraubtieransiedlung (Erstunterzeichner Rauch) (GRP 3/2025-2026, S. 328)
14. Fraktionsauftrag SVP betreffend Standesinitiative für Ständemehr (Erstunterzeichner Koch) (GRP 3/2025-2026, S. 319)

IV. Anfragen

1. Anfrage Bischof betreffend Sicherstellung der finanziellen und räumlichen Ressourcen sowie Weiterentwicklung von Projekten wie Anschlusslösungen des Frauenhauses Graubünden (GRP 3/2025-2026, S. 327)
2. Anfrage Brunold betreffend touristische Erschliessung der Ruinaulta (GRP 3/2025-2026, S. 324)
3. Anfrage Caduff betreffend künstliche Intelligenz als Standortchance (GRP 2/2025-2026, S. 205)
4. Anfrage Das betreffend Entlastung des Pflegepersonals in Langzeitinstitutionen (GRP 3/2025-2026, S. 317)
5. Anfrage Gianelli betreffend Unterstützung Soziokultur im Kanton Graubünden (GRP 3/2025-2026, S. 326)
6. Anfrage Krättli betreffend regionale Alarmierung via «Cell Broadcast» (GRP 3/2025-2026, S. 323)
7. Anfrage Messmer-Blumer betreffend Veränderung in der Landwirtschaft in Graubünden (GRP 2/2025-2026, S. 204)
8. Anfrage Metzger betreffend öffentliche Ausschreibungen für die Justizvollzugsanstalt Cazis Tigneu und das Amt für Justizvollzug (GRP 3/2025-2026, S. 318)
9. Anfrage Oesch betreffend Restfinanzierung der Spitex-Leistungen im Bereich Angehörigenpflege (GRP 2/2025-2026, S. 199)

-
10. Interpellanza Righetti concernente le prospettive cantonali nella prevenzione e nella gestione delle catastrofi naturali (GRP 3/2025-2026, p. 321)
 11. Anfrage Roffler betreffend Umsetzung von Artikel 7a Jagdgesetz und dessen Konkretisierung in der Verordnung (GRP 2/2025-2026, S. 199)
 12. Anfrage Rutishauser betreffend Anstellung pflegender Angehöriger (GRP 3/2025-2026, S. 316)
 13. Anfrage Said Bucher betreffend Schutz der Sömmerungsgebiete bei Aufstellung von Windrädern (GRP 2/2025-2026, S. 205)
 14. Interpellanza Spagnolatti concernente un rafforzamento di sostegno finanziario agli agricoltori sugli alpeggi e in azienda inerenti le misure di protezione delle greggi e pastorizia (GRP 3/2025-2026, p. 325)
 15. Anfrage Zanetti (Sent) betreffend Autoverlad Vereina (GRP 2/2025-2026, S. 200)
 16. Fraktionsanfrage Mitte betreffend Entlastung des Mittelstands bei den Krankenkassenprämien (Erstunterzeichner Collenberg) (GRP 3/2025-2026, S. 321)
 17. Fraktionsanfrage SP betreffend Steuerungsmöglichkeiten des Kantons bei den Regionalspitälern (Erstunterzeichnerin Müller) (GRP 3/2025-2026, S. 318)
 18. Fraktionsanfrage SVP betreffend Ausschaffungspraxis und Anwendung der Härtefallklausel im Kanton Graubünden (Erstunterzeichner Morf) (GRP 3/2025-2026, S. 326)
 19. Fraktionsanfrage SVP betreffend «Warum ist die Bündner Regierung gegen das Ständemehr bei den EU-Verträgen und bleibt sie bei ihrer Haltung?» (Erstunterzeichner Metzger) (GRP 3/2025-2026, S. 317)

Beschlussprotokoll des Grossen Rats des Kantons Graubünden

Dienstag, 21. April 2026
Eröffnungssitzung

Vorsitz: Standespräsidentin Valérie Favre Accola

Protokoll: Patrick Barandun

Stellvertretung:	Coiro Schwarz Helena, Igis	für	Hoch Bettina, Chur
	Derungs Daniel Christoph, Domat/Ems	für	Rodigari Jürg, Domat/Ems
	Durisch Ruben, Domat/Ems	für	Krättli Ronny, Domat/Ems
	Ehrler Andrin, Chur	für	Das Ram, Chur
	Hermle Patricia, Malans	für	Rusch Nigg Carolina, Malans
	Ruchti Marco, Trimmis	für	Stocker Nicola, Trimmis
	Tomaschett Martina, Chur	für	Kaiser Nora, Chur

Präsenz: anwesend: 119 Mitglieder

entschuldigt: Zaugg-Ettlin

Sitzungsbeginn: 14.00 Uhr

1. Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (Botschaften Heft Nr. 8/2025-2026, S. 485)

Präsidentin der Kommission
für Umwelt, Verkehr und Energie: Mazzetta
Regierungsvertreter: Peyer

<i>I. Eintreten</i>	<i>Antrag Kommission und Regierung</i>
	<i>Eintreten</i>

Eintreten ist nicht bestritten und somit beschlossen.

II. Detailberatung

1. Totalrevision Einführungsgesetz zum Strassenverkehrsgesetz (EGzSVG)

I.

Der Erlass «Einführungsgesetz zum Strassenverkehrsgesetz (EGzSVG)» BR 870.100 wird als neuer Erlass publiziert.

1. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 3

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 4

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

2. Verkehrsregelung**Art. 5**

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 6

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 7

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 8

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

3. Strassenverkehrssteuern**3.1. ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE****Art. 9**

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 10 Abs. 1 lit. a

a) Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

b) Antrag Hartmann

Steichen**Abstimmung**

Der Grosse Rat folgt dem Antrag der Kommission und Regierung mit 68 zu 45 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Art. 10 Abs. 1 lit. b - d

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 10 Abs. 1 lit. e

a) Antrag Kommissionsmehrheit (6 Stimmen: Mazzetta [Kommissionspräsidentin], Berther, Danuser [Cazis], Horrer, Müller, Sax; Sprecherin: Mazzetta [Kommissionspräsidentin]) *und Regierung*
Gemäss Botschaft

b) Antrag Kommissionsminderheit (4 Stimmen: Berweger, Della Cà, Gort, Jochum [Kommissionsvizepräsident]; Sprecher: Berweger)

Streichen

Abstimmung

Der Grosse Rat folgt dem Antrag der Kommissionsmehrheit und Regierung mit 61 zu 57 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Art. 10 Abs. 1 lit. f

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 10 Abs. 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 11 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 11 Abs. 2

a) Antrag Kommissionsmehrheit (7 Stimmen: Berther, Berweger, Danuser [Cazis], Della Cà, Gort, Jochum [Kommissionsvizepräsident], Sax; Sprecher: Jochum [Kommissionsvizepräsident]) *und Regierung*

Ändern wie folgt:

Die Strassenverkehrssteuer wird ermässigt für:

- a) Motorfahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss, bis zum 31. Dezember 2034 um maximal 60 Prozent;**
- b) emissionsarme Motorfahrzeuge, die ihre Antriebsenergie nicht aus einem Verbrennungsmotor beziehen, bis zum 31. Dezember 2034 um maximal 30 Prozent.**

b) Antrag Kommissionsminderheit (3 Stimmen: Mazzetta [Kommissionspräsidentin], Horrer, Müller; Sprecher: Horrer)

Ändern wie folgt:

Die Strassenverkehrssteuer wird ermässigt für **Motorfahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss bis zum 31. Dezember 2034 um maximal 60 Prozent.**

Abstimmung

Der Grosse Rat folgt dem Antrag der Kommissionsmehrheit und Regierung mit 67 zu 46 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Antrag Loi

Einfügen neuer Absatz wie folgt:

Die Strassenverkehrssteuer wird ermässigt für emissionsarme Lieferwagen und Lastwagen über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht, die ihre Antriebsenergie aus einem Dieselmotor der saubersten, auf dem Markt erhältlichen Emissionskategorie beziehen, bis zum 31. Dezember 2034 um maximal 60 Prozent.

Ordnungsantrag Loepfe

Unterbruch der Debatte und Vorberatung des Antrags Loi durch die Kommission für Umwelt, Verkehr und Energie

Abstimmung

Der Grosse Rat stimmt dem Ordnungsantrag Loepfe mit 89 zu 24 Stimmen bei 0 Enthaltungen zu.

Die Debatte wird unterbrochen. Die KUVe berät den Antrag Loi zuhanden der Fortsetzung der Session am Mittwochmorgen, 22. April 2026, vor.

Schluss der Sitzung: 17.55 Uhr

Es sind keine Vorstösse eingegangen.

Für die Genehmigung des Protokolls

durch die Redaktionskommission:

Die Standespräsidentin: Valérie Favre Accola

Der Protokollführer: Patrick Barandun

Mittwoch, 22. April 2026

Vormittag

Vorsitz: Standespräsidentin Valérie Favre Accola
Protokoll: Gian-Reto Meier-Gort
Präsenz: anwesend: 118 Mitglieder
entschuldigt: Kappeler, Said Bucher
Sitzungsbeginn: 8.15 Uhr

1. Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (Botschaften Heft Nr. 8/2025-2026, S. 485) (Fortsetzung)

Präsidentin der Kommission
für Umwelt, Verkehr und Energie: Mazzetta
Regierungsvertreter: Peyer

II. Detailberatung (Fortsetzung)

1. Totalrevision Einführungsgesetz zum Strassenverkehrsgesetz (EGzSVG) (Fortsetzung)

Art. 11 (Fortsetzung)

Antrag Loi

Einfügen neuer Absatz wie folgt:

Die Strassenverkehrssteuer wird ermässigt für emissionsarme Lieferwagen und Lastwagen über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht, die ihre Antriebsenergie aus einem Dieselmotor der saubersten, auf dem Markt erhältlichen Emissionskategorie beziehen, bis zum 31. Dezember 2034 um maximal 60 Prozent.

Der Antrag wird zurückgezogen.

Art. 11 Abs. 2

a) *Antrag Kommissionsmehrheit* (8 Stimmen: Berther, Berweger, Danuser [Cazis], Della Cà, Gort, Jochum [Kommissionsvizepräsident], Righetti, Sax; Sprecher: Berweger)

Einfügen neue Litera c wie folgt:

c) schwere Motorfahrzeuge des jeweils aktuellsten auf dem Schweizer Markt erhältlichen Emissionscodes der strengsten EURO-Klasse, bis zum 31. Dezember 2034 um maximal 40 Prozent.

b) *Antrag Kommissionsminderheit* (3 Stimmen: Mazzetta [Kommissionspräsidentin], Horrer, Müller; Sprecherin: Mazzetta [Kommissionspräsidentin]) *und Regierung*
Gemäss Beschluss Grosser Rat vom 21. April 2026

Abstimmung

Der Grosse Rat folgt dem Antrag der Kommissionsmehrheit mit 90 zu 26 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Art. 11 Abs. 3 und 4

Antrag Kommission und Regierung

Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 11 Abs. 5*Antrag Kommission und Regierung*

Ändern wie folgt:

Die Regierung regelt die Einzelheiten **und bestimmt die Ermässigungsansätze gemäss Absatz 2** in einer Verordnung.*Angenommen***Neuer Artikel***a) Antrag Kommissionsmehrheit* (6 Stimmen: Mazzetta [Kommissionspräsidentin], Berther, Danuser [Cazis], Horrer, Müller, Sax; Sprecher: Horrer)

Einfügen neuer Artikel wie folgt:

Anpassung an die Teuerung¹ **Die Regierung ist berechtigt, die Strassenverkehrssteuern für das folgende Kalenderjahr an den Index der Konsumentenpreise anzupassen, wenn sich dieser im Juli des laufenden Kalenderjahres um mehr als fünf Prozentpunkte verändert hat und diese Entwicklung voraussichtlich anhalten wird.**² **Für den Teuerungsausgleich ist der Landesindex der Konsumentenpreise auf der Indexbasis Dezember 2025 massgebend.***b) Antrag Kommissionsminderheit* (4 Stimmen: Berweger, Della Cà, Gort, Jochum [Kommissionsvizepräsident]; Sprecher: Jochum [Kommissionsvizepräsident]) *und Regierung*

Gemäss Botschaft

Abstimmung

Der Grosse Rat folgt dem Antrag der Kommissionsminderheit und Regierung mit 71 zu 39 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Art. 12*Antrag Kommission und Regierung*

Gemäss Botschaft

*Angenommen***3.2. STEUERBERECHNUNG****Art. 13***Antrag Kommission und Regierung*

Gemäss Botschaft

*Angenommen***Beratung der Fremdänderung Art. 55 Abs. 5 des Strassengesetzes des Kantons Graubünden (StrG)****Art. 55 neuer Absatz***a) Antrag Kommissionsmehrheit* (8 Stimmen: Mazzetta [Kommissionspräsidentin], Berther, Berweger, Danuser [Cazis], Horrer, Jochum [Kommissionsvizepräsident], Müller, Sax; Sprecherin: Mazzetta [Kommissionspräsidentin]) *und Regierung*

Gemäss Botschaft

b) Antrag Kommissionsminderheit (2 Stimmen: Della Cà, Gort; Sprecher: Gort)

Einfügen neuer Absatz wie folgt:

⁵ **Sobald das Strassenvermögen 100 Millionen Franken übersteigt, muss die Regierung Rabatt auf sämtliche Personenwagen bei den Strassenverkehrssteuern im Umfang des Überschusses des Strassenvermögens beschliessen.***Der Antrag der Kommissionsminderheit wird zurückgezogen.*

Art. 14 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 14 Abs. 2 und 3

a) *Antrag Kommissionsmehrheit* (8 Stimmen: Mazzetta [Kommissionspräsidentin], Berther, Berweger, Danuser [Cazis], Horrer, Jochum [Kommissionsvizepräsident], Müller, Sax; Sprecherin: Mazzetta [Kommissionspräsidentin]) *und Regierung*
Gemäss Botschaft

b) *Antrag Kommissionsminderheit* (2 Stimmen: Della Cà, Gort; Sprecher: Gort)
Ändern wie folgt:

² Der Gewichtsanteil beträgt **maximal** 0.201 Franken pro Kilogramm.

³ Der Leistungsanteil beträgt **maximal**:

...

Abstimmung

Der Grosse Rat folgt dem Antrag der Kommissionsmehrheit und Regierung mit 64 zu 52 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Art. 15

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 16

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 17

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 18

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 19

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 20

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 21

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 22

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

4. Strassenverkehrsgebühren**Art. 23**

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

5. Strafverfahren**Art. 24**

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

6. Schlussbestimmungen**Art. 25**

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

II.**1.**

Der Erlass «Strassengesetz des Kantons Graubünden (StrG)» BR [807.100](#) (Stand 1. Januar 2016) wird wie folgt geändert:

Art. 55 Abs. 3

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 55 Abs. 4

Antrag Koch

Ändern wie folgt:

Die Strassenschuld ist auf 250 Millionen Franken ~~und das Strassenvermögen auf 100 Millionen Franken~~ begrenzt.

Abstimmung

Der Grosse Rat stimmt dem Antrag Koch mit 71 zu 42 Stimmen bei 0 Enthaltungen zu.

Art. 56 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Antrag Hohl

Einfügen neuer Artikel im «Gesetz über die Förderung und Finanzierung von Massnahmen zu Klimaschutz und Innovation in Graubünden (Bündner Klima- und Innovationsgesetz, BKIG)» BR 820.400 (Stand 31.12.2025) wie folgt:

Art. 24a**Finanzierung der Ermässigungen**

¹ **Die Steuerermässigungen gemäss Artikel 11 Absatz 2 des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr werden nach diesem Gesetz finanziert.**

Abstimmung

Der Grosse Rat lehnt den Antrag Hohl mit 65 zu 49 Stimmen bei 0 Enthaltungen ab.

2.

Der Erlass «Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (EG-zumBSG)» BR [877.100](#) (Stand 1. Januar 2011) wird wie folgt geändert:

Art. 15 Abs. 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

III.

Der Erlass «Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EGzSVG)» BR [870.100](#) wird aufgehoben.

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

IV.

Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes.

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

2. Aufhebung der Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger**I.**

Der Erlass «Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger» BR [870.120](#) wird aufgehoben.

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

II.

Keine Fremdänderungen.

III.

Keine Fremdaufhebungen.

IV.

Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Aufhebung.

Antrag Kommission und Regierung

Gemäss Botschaft

Angenommen

Antrag SVP (Koch)

Zweite Lesung

Abstimmung

Der Grosse Rat lehnt den Antrag SVP (Koch) auf eine zweite Lesung mit 90 zu 25 Stimmen bei 1 Enthaltung ab.

Schlussabstimmungen

2. Der Grosse Rat stimmt der Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EGzSVG; BR 870.100) mit 90 zu 25 Stimmen bei 0 Enthaltungen zu.
3. Der Grosse Rat hebt die Verordnung des Grossen Rats über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger (BR 870.120) mit 115 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen auf, sofern die Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr in Kraft tritt.
4. Der Grosse Rat schreibt den Auftrag Hohl betreffend Umbau und Sicherung der Zukunftstauglichkeit der Strassenverkehrssteuer in Graubünden mit 111 zu 3 Stimmen bei 0 Enthaltungen als erledigt ab.

2. Erlass eines Gesetzes über die Höhere Berufsbildung (GHB) (Botschaften Heft Nr. 9/2025-2026, S. 605)

Präsidentin der Kommission
für Bildung und Kultur:
Regierungsvertreter:

Menghini-Inauen
Parolini

I. Eintreten

Antrag Kommission und Regierung
Eintreten

Eintreten ist nicht bestritten und somit beschlossen.

Schluss der Sitzung: 11.55 Uhr

Es sind keine Vorstösse eingegangen.

Für die Genehmigung des Protokolls

durch die Redaktionskommission:

Die Standespräsidentin: Valérie Favre Accola

Der Protokollführer: Gian-Reto Meier-Gort

Mittwoch, 22. April 2026 Nachmittag

Vorsitz: Standespräsidentin Valérie Favre Accola
Protokoll: Laura Beeli
Präsenz: anwesend: 118 Mitglieder
entschuldigt: Dürler, Kappeler
Sitzungsbeginn: 14.00 Uhr

1. Erlass eines Gesetzes über die Höhere Berufsbildung (GHB) (Botschaften Heft Nr. 9/2025-2026, S. 605) (Fortsetzung)

Präsidentin der Kommission
für Bildung und Kultur: Menghini-Inauen
Regierungsvertreter: Parolini

II. Detailberatung

I.

Der Erlass «Gesetz über die Höhere Berufsbildung (GHB)» BR 426.000 wird als neuer Erlass publiziert.

1. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 3

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 4

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

2. Höhere Fachschulen mit kantonaler Trägerschaft

Art. 5

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 6

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 7

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 8

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 9

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 10

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 11

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 12

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

3. Institutionen der Höheren Berufsbildung ohne kantonale Trägerschaft**Art. 13**

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 14

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 15

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 16

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

4. Finanzierung**4.1. BEITRÄGE AN INSTITUTIONEN MIT LEISTUNGSaufTRAG****Art. 17**

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 18

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 19

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 20

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 21

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

4.2. WEITERE BEITRÄGE**Art. 22**

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 23 Abs. 1

a) *Antrag Kommissionsmehrheit* (Cola, Dietrich, Epp, Furger, Kaiser, Messmer-Blumer, Stiffler; Sprecherin: Messmer-Blumer)

Ändern wie folgt:

Der Kanton richtet für studierende Personen in Bildungsgängen HF mit HFSV-Wohnsitz Graubünden Beiträge an die Studiengebühren aus; diese betragen **20 bis 25 Prozent** der Studiengebühren des entsprechenden Bildungsgangs HF.

b) Antrag Kommissionsminderheit (Menghini-Inauen [Kommissionspräsidentin], Butzerin, Lehner; Sprecher: Lehner) *und Regierung*
Gemäss Botschaft

Abstimmung

Der Grosse Rat folgt dem Antrag der Kommissionsmehrheit mit 61 zu 53 Stimmen bei 2 Enthaltungen.

Art. 23 Abs. 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

II.

Der Erlass «Gesetz über die Berufsbildung und weiterführende Bildungsangebote (BwBG)» BR [430.000](#) (Stand 1. Januar 2016) wird wie folgt geändert:

Art. 1 Abs. 1 und 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 5 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 8 Abs. 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 12 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 14 Überschrift und Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 16 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 19 Überschrift und Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 20 Abs. 1 und 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 25 Abs. 1, 1^{bis} und 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Titel nach Art. 25

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 26

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 27

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Titel nach Art. 28

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 30 Abs. 1 und 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 31 Abs. 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 33 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 35 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 39

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 40 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 42 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 43 Abs. 1 und 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 44 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 46 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 47 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 48 Abs. 1 und 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 50 Abs. 1 und 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Art. 52

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

III.

Keine Fremdaufhebungen.

IV.

Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes.

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Schlussabstimmung

2. Der Grosse Rat stimmt dem Erlass eines Gesetzes über die Höhere Berufsbildung (GHB; BR 426.000) mit 112 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen zu.

2. Teilrevision der Verfassung des Kantons Graubünden und des Gesetzes über die politischen Rechte im Kanton Graubünden (Einführung Stimmrechtsalter 16) (Botschaften Heft Nr. 10/2025-2026, S. 703)

Präsident der Kommission
für Staatspolitik und Strategie:
Regierungsvertreter:

Brunold
Bühler

I. Eintreten

Antrag Kommission und Regierung
Eintreten

Eintreten ist nicht bestritten und somit beschlossen.

*II. Detailberatung***1. Teilrevision Kantonsverfassung****I.**

Der Erlass «Verfassung des Kantons Graubünden» BR [110.100](#) (Stand 1. Januar 2025) wird wie folgt geändert:

Art. 9 Abs. 1*Antrag Kommission und Regierung*

Gemäss Botschaft

*Angenommen***II.**

Keine Fremdänderungen.

III.

Keine Fremdaufhebungen.

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

Gemäss Botschaft

*Angenommen***2. Teilrevision Gesetz über die politischen Rechte im Kanton Graubünden (GPR)****I.**

Der Erlass «Gesetz über die politischen Rechte im Kanton Graubünden (GPR)»
BR [150.100](#) (Stand 1. Januar 2026) wird wie folgt geändert:

Art. 3 Abs. 3*Antrag Kommission und Regierung*

Gemäss Botschaft

*Angenommen***II.**

Keine Fremdänderungen.

III.

Keine Fremdaufhebungen.

IV.**Diese Teilrevision untersteht dem fakultativen Referendum. Sie tritt nur in Kraft,
wenn die Teilrevision der Kantonsverfassung vom ... angenommen wird.****Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.***Antrag Kommission und Regierung*

Gemäss Botschaft

Angenommen

Schlussabstimmungen

2. die Teilrevision der Kantonsverfassung des Kantons Graubünden (Stimmrechtsalter 16) zuhanden der Volksabstimmung zu verabschieden;

a) Antrag Kommissionsmehrheit (7 Stimmen: Brunold [Kommissionspräsident], Cahenzli-Philipp [Kommissionsvizepräsidentin], Michael [Donat], Michael [Casta-segna], Saratz Cazin, Schläpfer, Schutz; Sprecher: Brunold [Kommissionspräsident])
und Regierung
 Gemäss Botschaft

b) Antrag Kommissionsminderheit (2 Stimmen: Krättli, Morf; Sprecher: Morf)
 die Teilrevision der Kantonsverfassung des Kantons Graubünden (Stimmrechtsalter 16) **abzulehnen und nicht** zuhanden der Volksabstimmung zu verabschieden;

Abstimmung

Der Grosse Rat verabschiedet die Teilrevision der Kantonsverfassung des Kantons Graubünden (Stimmrechtsalter 16) mit 73 zu 34 Stimmen bei 1 Enthaltung zuhanden der Volksabstimmung.

3. der Teilrevision des Gesetzes über die politischen Rechte im Kanton Graubünden (Stimmrechtsalter 16 für Auslandschweizerinnen und -schweizer) zuzustimmen;

a) Antrag Kommissionsmehrheit (7 Stimmen: Brunold [Kommissionspräsident], Cahenzli-Philipp [Kommissionsvizepräsidentin], Michael [Donat], Michael [Casta-segna], Saratz Cazin, Schläpfer, Schutz; Sprecher: Brunold [Kommissionspräsident])
und Regierung
 Gemäss Botschaft

b) Antrag Kommissionsminderheit (2 Stimmen: Krättli, Morf; Sprecher: Morf)
 die Teilrevision des Gesetzes über die politischen Rechte im Kanton Graubünden (Stimmrechtsalter 16 für Auslandschweizerinnen und -schweizer) **abzulehnen**;

Abstimmung

Der Grosse Rat stimmt der Teilrevision des Gesetzes über die politischen Rechte im Kanton Graubünden (Stimmrechtsalter 16 für Auslandschweizerinnen und -schweizer) mit 74 zu 34 Stimmen bei 1 Enthaltung zu.

4. Der Grosse Rat schreibt den Auftrag Derungs betreffend Einführung von Stimmrechtsalter 16 (aktives Wahl- und Stimmrecht) mit 111 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung als erledigt ab.

3. Auftrag Oesch betreffend Beibehaltung der Steuerabzüge für energetische Sanierungen

Erstunterzeichnerin: Oesch
 Regierungsvertreter: Bühler

Antrag Oesch

Die Regierung wird beauftragt, eine Teilrevision des kantonalen Steuergesetzes vorzubereiten, damit Investitionen in Energiesparen und Umweltschutz bei Liegenschaften des Privatvermögens weiterhin – allenfalls auch zeitlich befristet – steuerlich abzugsfähig bleiben.

Antrag Regierung

Die Regierung beantragt dem Grossen Rat, den Auftrag wie folgt abzuändern:

Die Regierung wird beauftragt, bei der Erarbeitung der Teilrevision des kantonalen Steuergesetzes zu prüfen, ob Investitionen in Energiesparen und Umweltschutz bei Liegenschaften des Privatvermögens weiterhin (bis das Ziel einer ausgeglichenen Treibhausgasbilanz erreicht ist, längstens jedoch bis 2050) steuerlich abzugsfähig bleiben sollen.

Die Erstunterzeichnerin hält am Auftrag in der ursprünglichen Fassung fest.

1. Abstimmung

In Gegenüberstellung des Antrags Oesch und des Antrags der Regierung obsiegt der Antrag der Regierung mit 89 zu 16 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

2. Abstimmung

Der Grosse Rat überweist den Auftrag im Sinne des Antrags der Regierung mit 79 zu 26 Stimmen bei 1 Enthaltung.

4. Auftrag Gredig betreffend Kostenumlagerung im ÖV zu den Gemeinden

Erstunterzeichner: Gredig
Regierungsvertreterin: Maissen

Antrag Gredig

Deshalb beauftragen die Unterzeichnenden die Regierung, die Vollzugspraxis, die Verordnung oder das Gesetz dahingehend anzupassen, dass das Angebot im Regionalverkehr vor Inkrafttreten des GöV weiterhin in einem vergleichbaren Rahmen durch den Kanton – ohne Lastenverschiebungen auf die Gemeinden – finanziert wird. Dem Grossen Rat ist in jedem Fall über die getroffenen Massnahmen Bericht zu erstatten.

Antrag Regierung

Die Regierung beantragt dem Grossen Rat, den Auftrag wie folgt abzuändern:

Der Kantonsanteil bei der gemeinsamen Bestellung der Zusatzerschliessung wird im Rahmen der Vollzugspraxis degressiv festgelegt: Im ersten Jahr übernimmt der Kanton 80 Prozent der ungedeckten Kosten der Zusatzerschliessung, im zweiten 60 Prozent und ab dem dritten 50 Prozent.

Der Erstunterzeichner hält am Auftrag in der ursprünglichen Fassung fest.

Die Beratung wird am Donnerstagvormittag, 23. April 2026, fortgesetzt.

Schluss der Sitzung: 18.00 Uhr

Es sind keine Vorstösse eingegangen.

Für die Genehmigung des Protokolls

durch die Redaktionskommission:

Die Standespräsidentin: Valérie Favre Accola

Die Protokollführerin: Laura Beeli

Donnerstag, 23. April 2026

Vormittag

Vorsitz: Standespräsidentin Valérie Favre Accola / Standesvizepräsident Fabio Luzio
Protokoll: Patrick Barandun
Präsenz: anwesend: 120 Mitglieder
entschuldigt: –
Sitzungsbeginn: 8.15 Uhr

1. Nachtragskredite

Präsidentin der
Geschäftsprüfungskommission:
Regierungsvertretung:

Nicolay
Bühler, Maissen, Peyer, Parolini, Caduff

Antrag GPK

Von der Orientierungsliste der GPK über die genehmigten Nachtragskreditgesuche zum Budget 2026 Kenntnis zu nehmen.

Beschluss

Der Grosse Rat nimmt von der Orientierungsliste der GPK über die genehmigten Nachtragskredite, 1. Serie zum Budget 2026, Kenntnis.

2. Bericht und Antrag der PK zur Landsession 2027

Vertreterin der
Präsidentenkonferenz:

Favre Accola

I. Eintreten

Antrag PK
Eintreten

Eintreten ist nicht bestritten und somit beschlossen.

II. Detailberatung

Antrag PK

Die Landsession des Grossen Rats sei im Juni 2027 in Vals durchzuführen.

Abstimmung

Der Grosse Rat folgt dem Antrag der PK mit 112 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

3. Auftrag Gredig betreffend Kostenumlagerung im ÖV zu den Gemeinden (Fortsetzung)

Erstunterzeichner:
Regierungsvertreterin:

Gredig
Maissen

Antrag Gredig

Deshalb beauftragen die Unterzeichnenden die Regierung, die Vollzugspraxis, die Verordnung oder das Gesetz dahingehend anzupassen, dass das Angebot im Regionalverkehr vor Inkrafttreten des GöV weiterhin in einem vergleichbaren Rahmen durch den Kanton – ohne Lastenverschiebungen auf die Gemeinden – finanziert wird. Dem Grossen Rat ist in jedem Fall über die getroffenen Massnahmen Bericht zu erstatten.

Antrag Regierung

Die Regierung beantragt dem Grossen Rat, den Auftrag wie folgt abzuändern:

Der Kantonsanteil bei der gemeinsamen Bestellung der Zusatzerschliessung wird im Rahmen der Vollzugspraxis degressiv festgelegt: Im ersten Jahr übernimmt der Kanton 80 Prozent der ungedeckten Kosten der Zusatzerschliessung, im zweiten 60 Prozent und ab dem dritten 50 Prozent.

Der Erstunterzeichner hält am Auftrag in der ursprünglichen Fassung fest.

1. Abstimmung

In Gegenüberstellung des Antrags Gredig und des Antrags der Regierung obsiegt der Antrag Gredig mit 118 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

2. Abstimmung

Der Grosse Rat überweist den Auftrag im Sinne des Antrags Gredig mit 118 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Schluss der Sitzung: 12.10 Uhr

Es sind keine Vorstösse eingegangen.

Für die Genehmigung des Protokolls

durch die Redaktionskommission:

Die Standespräsidentin: Valérie Favre Accola

Der Protokollführer: Patrick Barandun

Donnerstag, 23. April 2026 Nachmittag

Vorsitz: Standespräsidentin Valérie Favre Accola
Protokoll: Gian-Reto Meier-Gort
Präsenz: anwesend: 118 Mitglieder
entschuldigt: Durisch, Gredig
Sitzungsbeginn: 14.00 Uhr

1. Incarico Spagnolatti concernente richiesta di apposizione segnaletica sulla A13 Galleria San Fedele

Prima firmataria: Spagnolatti
Rappresentante del Governo: Maissen

Richiesta Spagnolatti

Pertanto, si sottopone al Lodevole Governo la seguente richiesta di intervento:

1. Intervento presso USTRA per l'adozione di una soluzione tecnica a breve termine in grado di eliminare o ridurre significativamente il rischio di incidenti derivante dall'improvviso appannamento dei parabrezza all'ingresso della galleria San Fedele.
2. Far presente a USTRA la necessità e importanza di integrare misure preventive già nella fase di progettazione e costruzione delle gallerie lungo la rete nazionale grigionese, con particolare attenzione ai tratti soggetti a variazioni microclimatiche repentine, al fine di prevenire il ripetersi di analoghe criticità e garantire un adeguato livello di sicurezza stradale.

Richiesta del Governo

Il Governo chiede al Gran Consiglio di respingere il presente incarico per quanto riguarda il punto 1 e di accoglierlo per quanto riguarda il punto 2 e di stralciarlo come evaso.

La prima firmataria rimane fedele all'incarico nella versione originaria.

1^a votazione

Mettendo a confronto la richiesta Spagnolatti e la richiesta del Governo, la richiesta del Governo ha la meglio con 71 voti contro 35 e con 0 astensioni.

2^a votazione

Il Gran Consiglio accoglie l'incarico ai sensi della richiesta del Governo con 109 voti contro 0 e con 0 astensioni.

2. Anfrage Roffler betreffend Umsetzung von Artikel 7a Jagdgesetz und dessen Konkretisierung in der Verordnung

Erstunterzeichner: Roffler
Regierungsvertreterin: Maissen

Antrag Roffler Diskussion

Diskussion ist nicht bestritten und somit beschlossen.

Erklärung

Der Anfrager erklärt sich von der Antwort der Regierung teilweise befriedigt.

3. Anfrage Zanetti (Sent) betreffend Autoverlad Vereina

Erstunterzeichnerin: Zanetti (Sent)
Regierungsvertreterin: Maissen

Antrag Zanetti (Sent)
Diskussion

Diskussion ist nicht bestritten und somit beschlossen.

Erklärung
Die Anfragerin erklärt sich von der Antwort der Regierung nicht befriedigt.

4. Auftrag Degiacomi betreffend Förderung der Gesundheitsversorgungsregionen

Erstunterzeichner: Degiacomi
Regierungsvertreter: Peyer

Antrag Degiacomi

Die Regierung wird daher beauftragt, die Beitragsvoraussetzungen und die anrechenbaren Kosten gemäss Art. 9 Abs. 3 des Krankenpflegegesetzes zu öffnen, um die Förderpraxis zu intensivieren. Dazu gehört insbesondere, dass die Beiträge weitergefasst ausgeschüttet werden und auch bei kleinen Teilschritten in aller Regel 50 Prozent der anrechenbaren Kosten umfassen. Die Regierung wird ebenfalls beauftragt eine Revision des Krankenpflegegesetzes zu prüfen, wenn sie zur Erfüllung des Auftrages sinnvoll und zweckmässig erscheint.

Antrag Regierung

Die Regierung beantragt dem Grossen Rat, den Auftrag wie folgt abzuändern:

Die Regierung wird beauftragt, im Rahmen der Umsetzung des neuen Leitbilds zur Gesundheitsversorgung Massnahmen vorzuschlagen, um die Übertragung der strategischen und operativen Betriebsführung an eine dafür bestimmte Organisation in den Gesundheitsversorgungsregionen zu beschleunigen.

Der Erstunterzeichner hält am Auftrag in der ursprünglichen Fassung fest.

1. Abstimmung

In Gegenüberstellung des Antrags Degiacomi und des Antrags der Regierung obsiegt der Antrag der Regierung mit 93 zu 12 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

2. Abstimmung

Der Grosse Rat überweist den Auftrag im Sinne des Antrags der Regierung mit 80 zu 25 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

5. Auftrag Menghini-Inauen betreffend Sicherung der dezentralen Zollstrukturen und der Grenzsicherheit im Kanton Graubünden

Erstunterzeichnerin: Menghini-Inauen
Regierungsvertreter: Peyer

Antrag Menghini-Inauen

Die Regierung wird deshalb beauftragt, sich im Rahmen ihrer Zuständigkeit frühzeitig, aktiv und koordiniert auf allen politischen und behördlichen Ebenen für die Sicherung der dezentralen Zollstrukturen und der Grenzsicherheit einzusetzen. Insbesondere soll die Regierung:

1. sich gegenüber dem Bund (BAZG, EFD, zuständige parlamentarische Kommissionen) dezidiert gegen weitere Zentralisierungen und Personalabbau von Zoll und Grenzsicherheit im Grenzraum aussprechen und den spezifischen Bedarf Graubündens aufzeigen;

2. sich für eine differenzierte Umsetzung des Projekts DaziT einsetzen, welche die topographischen, sicherheitspolitischen und regionalwirtschaftlichen Besonderheiten des Kantons berücksichtigen und dezentrale Strukturen stärkt;
3. sich im Rahmen der Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren KKJPD und des Projekts «Entflechtung 27» für die Wahrung der kantonalen Interessen hinsichtlich der sicherheitspolitischen Ausgestaltung der Grenzräume und der grenzpolizeilichen Präsenz und Interventionsfähigkeit im Rahmen der Verwaltungsvereinbarung einzusetzen;
4. bei den zuständigen Stellen des BAZG darauf hinwirken,
 - a) dass am Zollstandort Müstair sowie an den weiteren Zollposten im Kanton eine auf die Bedürfnisse der regionalen Wirtschaft zugeschnittene Zollabfertigung gewährleistet ist;
 - b) dass die Überführung in den regulären Bereich des Pilotprojekts auf der Ofenpass-Achse (Einsatz mobiler Patrouillen für die Zollabfertigung) nochmals kritisch überprüft wird;
5. dem Grossen Rat einmal pro Legislatur Bericht erstatten über Entwicklungen im Bereich Zoll und Grenzsicherheit sowie über die Wahrung der kantonalen Interessen gegenüber dem Bund.

Antrag Regierung

Die Regierung beantragt dem Grossen Rat, den Auftrag zu überweisen.

Antrag Menghini-Inauen

Diskussion

Diskussion ist nicht bestritten und somit beschlossen.

Abstimmung

Der Grosse Rat überweist den Auftrag mit 83 zu 16 Stimmen bei 8 Enthaltungen.

6. Anfrage Oesch betreffend Restfinanzierung der Spitex-Leistungen im Bereich Angehörigenpflege

Erstunterzeichnerin: Oesch
Regierungsvertreter: Peyer

Erklärung

Die Anfragerin erklärt sich von der Antwort der Regierung befriedigt.

7. Anfrage Said Bucher betreffend Schutz der Sömmerungsgebiete bei Aufstellung von Windrädern

Erstunterzeichnerin: Said Bucher
Regierungsvertreter: Parolini

Antrag Said Bucher

Diskussion

Diskussion ist nicht bestritten und somit beschlossen.

Erklärung

Die Anfragerin erklärt sich von der Antwort der Regierung teilweise befriedigt.

8. Auftrag Horrer betreffend Erhöhung der Kinderzulagen

Erstunterzeichner: Horrer
Regierungsvertreter: Caduff

Antrag Horrer

Die Regierung wird beauftragt, dem Grossen Rat eine Botschaft zur Erhöhung der Kinder- und Ausbildungszulagen auf mindestens 325 Franken beziehungsweise 475 Franken vorzulegen. Die Finanzierung ist durch Mittel aus dem allgemeinen Staatshaushalt, durch eine Erhöhung des Beitragssatzes nach Art. 13 der Ausführungsbestimmungen zum Gesetz über die Familienzulagen (ABzKFZG, BR 548.120) oder einer Kombination beider Massnahmen zu gewährleisten.

Antrag Regierung

Die Regierung beantragt dem Grossen Rat, den Auftrag abzulehnen.

Abstimmung

Der Grosse Rat lehnt den Auftrag mit 77 zu 22 Stimmen bei 0 Enthaltungen ab.

Schluss der Sitzung: 17.05 Uhr

Es sind folgende Vorstösse eingegangen:

Anfrage Metzger betreffend kommunale Planungszonen, deren Verlängerungen und die Wohnungsnot

Die kommunale Planungszone nach Art. 21 KRG ist ein vorsorgliches planungsrechtliches Sperrinstrument der Gemeinde: Wenn der Erlass oder die Änderung der Grundordnung oder eines Quartierplans vorbereitet wird, kann der Gemeindevorstand für die betroffenen Gebiete eine Planungszone erlassen. Sie dient dazu, die geplante neue Nutzungsplanung zu sichern, damit in der Zwischenzeit nichts erstellt oder verändert wird, was die neue Planung erschweren oder vereiteln könnte (Vorwirkung). Während der Dauer der Planungszone sind Bauvorhaben nur zulässig, wenn sie weder der rechtskräftigen noch der vorgesehenen neuen Planung widersprechen. Zwar sieht das Recht Planungszonen grundsätzlich für zwei Jahre sowie eine angemessene Verlängerung mit Zustimmung des zuständigen Departements vor. In der Praxis kann dies jedoch zu einer langen faktischen Sperrwirkung und damit zu massiven Eingriffen in die Grundrechte (bspw. Eigentum und Wirtschaftsfreiheit) führen, wenn die Planung nicht zügig vorangetrieben wird. Derzeit herrscht in vielen Gebieten Graubündens Wohnungsnot. Planungszonen, die über viele Jahre dauern, tragen zu dieser unbefriedigenden Situation bei.

Die Regierung wird ersucht, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie hoch ist die Zahl der vom Kanton zugestimmten Verlängerungen kommunaler Planungszonen (insbesondere wiederholter Verlängerungen und jeweils deren Gesamtdauer und auffälliger Beispiele)?
- 2.1 Welche Kriterien wendet der Kanton bei der Zustimmung an, damit Verlängerungen von Planungszonen nicht zu faktischen Dauerbauverboten werden und publiziert er diese in den Erwägungen seiner Zustimmungsverfügungen?
- 2.2 Wie stellt der Kanton sicher, dass dieses Instrument nicht missbraucht wird, um von Säumnissen und Verzögerungen bei der Revision der Grundordnung und deren Genehmigung abzulenken, und gab es in den letzten Jahren Fälle, in denen er seine Zustimmung zur Verlängerung von Planungszonen verweigerte?
3. Wie beurteilt die Regierung die Vereinbarkeit von über (viele) Jahre dauernden Planungszonen mit dem Anspruch auf eine zeitgerechte Nutzungsplanung und Baulandverfügbarkeit, insbesondere vor dem Hintergrund der Wohnungsnot?

Metzger, Dürler, Morf, Adank, Altmann, Bärtsch, Berthod, Berweger, Brandenburger-Caderas, Bundi, Butzerin, Candrian, Casutt, Caviezel, Cortesi, Della Cà, Derungs (Domat/Ems), Derungs (Lumbrein), Durisch, Epp, Gort, Grass, Hefti, Heim, Hohl, Jochum, Koch, Kocher, Lehner, Menghini-Inauen, Michael (Castasegna), Natter, Rauch, Roffler, Ruchti, Rüegg, Schutz, Sgier, Thür-Suter, Tomaschett (Breil/Brigels), von Tscharnern

Auftrag Kreiliger betreffend finanzielle Konsequenzen für die öffentliche Hand infolge der Wildschäden im Wald

Die mangelnde Verjüngung infolge zu hohen Einflusses durch Schalenwild (Hirsch, Gams, Reh, Steinbock) im Wald ist seit Jahrzehnten bekannt. Schutzwaldleistung, Holznutzung und der Erhalt der Biodiversität werden durch diese Wildschäden beeinträchtigt und es entstehen beträchtliche finanzielle Folgen für die Waldbesitzer:innen und Forstbetriebe. Zunehmend muss die öffentliche Hand dafür hohe Beträge einsetzen. Angesichts des Klimawandels verschärft sich diese Problematik.

Bereits 1989 beschloss die Regierung, die Anzahl Hirsche – die häufigste Schalenwildart – zu reduzieren. Trotzdem ist diese seither weiter um rund 50 Prozent angestiegen (vgl. Jahresberichte Amt für Jagd und Fischerei [AJF]) und in der Konsequenz auch die Schäden im Wald. Im August 2021 hat die Regierung deshalb die Strategie Lebensraum Wald-Wild 2021 verabschiedet, welche einen angepassten Wildbestand anstrebt und die Wildschäden minimieren will. Entsprechende Massnahmen wurden in das Regierungsprogramm 2025 bis 2028 sowie in das Jahresprogramm 2026 aufgenommen.

Mit dieser Strategie wurde die Zunahme der Wildschäden abgebremst. Der Hirschbestand hat seit 2021 um 17 Prozent abgenommen (AJF 2025). Der Grund sind eine zielgerichtete Jagd sowie der zunehmende Einfluss der grossen Beutegreifer Wolf und Luchs. Leider zeigen die jährlichen Erhebungen, dass sich die Wildschadensituation, trotz einiger lokalen Entlastungen, insgesamt noch nicht nachhaltig verbessert hat (AWN 2025).

In der Aprilsession 2021 hat der Grosse Rat den Auftrag von Josias Gasser bezüglich jährlicher Berichterstattung zur Wildschadensituation mit 100 Ja-Stimmen, 1 Enthaltung und 0 Gegenstimmen überwiesen. Seither wird die Einschätzung der Wald-Wild-Situation jedes Jahr transparent auf der Webseite AWN und verlinkt auch beim AJF publiziert.

Gemäss Auftrag Gasser müssten die durch Wildschäden verursachten Kosten ebenfalls ausgewiesen werden. Die Öffentlichkeit und die politischen Entscheidungsträger:innen sollten die finanziellen Konsequenzen einschätzen können.

Zwar werden mittlerweile die Aufwendungen des Kantons für Massnahmen zur Wildschadenverhütung im Wald publiziert. Für diese nur punktuell wirkenden und aufwändigen Massnahmen (Zäune, chemischer Schutz, Plastikrohre und -netze etc.) bezahlte der Kanton von 2012 bis 2025 über 17 Millionen Franken (AWN 2025). Damit ist aber nur ein kleiner Teil der aus den Wildschäden für Kanton, Gemeinden und Waldeigentümer entstandenen Kosten öffentlich belegt.

Deshalb wird die Regierung wie folgt beauftragt:

1. Die vorhandenen Daten zu allen finanziellen Folgen für die öffentliche Hand durch den Wildeinfluss werden der Öffentlichkeit in geeigneter Form regelmässig zugänglich gemacht (Kurzberichte, Wald-Wild-Berichte, Webseite AWN und AJF).
2. Als finanzielle Folgen gelten neben den Kosten für Wildschadenverhütung insbesondere auch:
 - a) die Kosten für Wildschadenerhebungen (inkl. AWN, AJF, Gemeinden, Aufträge für Dritte);
 - b) die Kosten für waldbauliche und bauliche Ersatzmassnahmen;
 - c) die finanziellen Folgen reduzierter Waldleistungen wie verminderter Schutz vor Naturgefahren und Einbussen bei den Holzernteerträgen;
 - d) Fallbeispiele oder Hochrechnungen ähnlich wirtschaftlicher Prognosemodelle sind zulässig.

Kreiliger, Loepfe, Natter, Atanes, Bachmann, Bardill, Baselgia, Bavier, Berther, Biert, Bischof, Bisculm Jörg, Bundi, Cahenzli-Philipp, Coiro Schwarz, Danuser (Chur), Danuser (Cazis), Degiacomi, Dietrich, Ehrler, Epp, Gansner, Gartmann-Albin, Gianelli, Gredig, Haltiner, Hermle, Horrer, Mazzetta, Müller, Nicolay, Oesch, Pfäffli, Preisig, Rageth, Rutishauser, Said Bucher, Schläpfer, Spagnolatti, Tomaschett (Chur), Tomaschett (Breil/Brigels), von Ballmoos, Zanetti Livio (Landquart), Zanetti Marion (Landquart), Zaugg-Ettlin, Zindel

Auftrag Rageth betreffend maximale Nutzung kantonalen Sportinfrastruktur: Bedürfnisse von Vereinen systematisch einbeziehen

Aktuell werden bei Bauten kantonalen schulischer Sportinfrastruktur die Bedürfnisse von Sportvereinen nicht abgeholt. Gemäss Auskunft in der Fragestunde in der Dezembersession 2025 bestehe dazu keine gesetzliche Grundlage. Und weiter: „Explizite Investitionen zur Abdeckung der Bedürfnisse der Vereine darf der Kanton jedoch nicht tätigen, weshalb auch ein aktives Abholen der Bedürfnisse nicht vorgesehen ist.“

Mit dieser Praxis wird die Chance vertan, dass mit Steuergeldern finanzierte Sportinfrastruktur einen maximalen Nutzen generiert und Synergien erzielt werden. Sportinfrastrukturen verursachen hohe Bau- und Betriebskosten, weshalb eine gemeinsame Nutzung durch Schulen, Vereine sowie die Bevölkerung und damit eine gute Auslastung anzustreben ist. Öffentlich finanzierte Anlagen sollten möglichst effizient genutzt werden – die ergänzende Belegung von Schulsportstätten durch Vereine abends ab ca. 17.30 Uhr oder an Wochenenden trägt dazu bei. Damit eine ausserschulische Nutzung möglich ist, ist es wichtig, dass entsprechende Funktionalitäten/Bedürfnisse bei der Erstellung einer Sportinfrastruktur mitberücksichtigt werden.

Wenn diese Bedürfnisse für ausserschulische Nutzung bei den Sportvereinen oder Sportfachstellen abgeholt werden, können kostenneutrale Optimierungen vorgenommen und teure Nachrüstungen vermieden werden. Falls wesentliche Mehrkosten ermittelt werden, kann geprüft werden, ob diese gegebenenfalls von Dritten (Sportvereine und/oder Standortgemeinde) getragen werden. Erfolgt dieser Schritt, so kann sichergestellt werden, dass ein maximaler Nutzen für mit Steuermitteln erstellte Sportinfrastruktur generiert wird.

Die Unterzeichnenden anerkennen, dass die Schule jederzeit Priorität in der Nutzung schulischer Infrastruktur hat und dass der Kanton für ausserschulische Nutzung keine Investitionen tätigen muss.

Die Unterzeichnenden beauftragen die Regierung,

1. bei allen aktuellen und zukünftigen kantonalen Sportinfrastrukturprojekten sicherzustellen, dass die Bedürfnisse von Sportvereinen frühzeitig und verbindlich erhoben werden.

2. ein standardisiertes Verfahren für die Bedarfserhebungen zu entwickeln, das transparent dokumentiert wird.
3. bei allfälligen substanziellen Mehrkosten Dritten die Möglichkeit einzuräumen, sich finanziell zu beteiligen.
4. falls notwendig dem Grossen Rat gesetzliche Anpassungen vorzulegen.

Rageth, Grass, Hohl, Altmann, Bardill, Bavier, Bergamin, Berthod, Berweger, Binkert, Bischof, Bisculm Jörg, Brandenburger-Caderas, Bundi, Cahenzli-Philipp, Caluori, Candrian, Coiro Schwarz, Collenberg, Danuser (Chur), Degiacomi, Della Cà, Dietrich, Dürler, Ehrler, Epp, Gartmann-Albin, Gort, Hartmann, Heim, Heini, Hermle, Horrer, Jochum, Kreiliger, Lamprecht, Lehner, Mani, Mazzetta, Menghini-Inauen, Oesch, Rauch, Ruchti, Rüegg, Saratz Cazin, Schläpfer, Schneider, Stiffler, Tomaschett (Chur), Tomaschett (Breil/Brigels), von Ballmoos, Zindel

Interpellanza Censi concernente permessi di dimora, criminalità organizzata e strumenti preventivi: quale prassi per il Cantone dei Grigioni?

A seguito di un'importante operazione di polizia quattro persone, residenti nel Comune di Roveredo, sono state arrestate a fine febbraio 2026 poiché sospettate di appartenere a un'organizzazione criminale internazionale attiva nel traffico di stupefacenti e nel riciclaggio di denaro, alcune delle quali titolari di permessi di dimora rilasciati dal Cantone dei Grigioni. Il Municipio di Roveredo ha espresso preoccupazione per i rischi di infiltrazione e per il ruolo dei Comuni nelle procedure di controllo.

Il Governo retico, nella risposta scritta e nella conferenza stampa del 1 aprile 2026, ha affermato che i permessi sono stati rilasciati conformemente al diritto vigente, annunciando al contempo verifiche interne e una possibile revisione della prassi.

Non bisogna inoltre dimenticare che la Strategia della Svizzera per la lotta alla criminalità organizzata insiste sulla cooperazione fra Confederazione, Cantoni e Comuni e sull'uso coerente degli strumenti preventivi.

Considerato che:

- per i cittadini UE/AELS le misure sul permesso di dimora sono ammesse solo in presenza di una minaccia attuale e sufficientemente grave per l'ordine pubblico;
- il diritto federale prevede anche strumenti autonomi di sicurezza (divieti d'entrata, misure di allontanamento) che possono essere adottati in via preventiva sulla base di indizi concreti, indipendentemente da una condanna penale definitiva;
- la giurisprudenza federale ha precisato che l'autorità amministrativa, nell'ambito del diritto degli stranieri, valuta liberamente le persone che intende accogliere o dalle quali intende proteggersi e non è vincolata alle conclusioni dell'autorità penale, potendo trarre dagli stessi fatti conclusioni più severe quando ciò sia necessario per tutelare l'ordine pubblico;
- in presenza di condanne penali gravi, segnatamente per appartenenza a organizzazioni criminali o per altri reati di particolare gravità già iscritti a casellario, combinate con informazioni di polizia e della cooperazione internazionale, il quadro legale vigente consente, in linea di principio, di adottare misure come il divieto d'entrata o l'allontanamento anche nei confronti di cittadini UE/AELS, purché il comportamento personale dell'interessato rappresenti una minaccia attuale e sufficientemente grave per la sicurezza
- i Comuni di frontiera, come quelli del Moesano, sono particolarmente esposti e necessitano di essere informati e coinvolti nei casi a rischio elevato.

Le firmatarie e i firmatari rivolgono al Lodevole Governo le seguenti domande:

1. Il Governo condivide che, in presenza di condanne gravi per criminalità organizzata e di ulteriori informazioni di polizia, il diritto vigente consenta, in linea di principio, di adottare misure quali divieti d'entrata o allontanamenti anche nei confronti di cittadini UE/AELS, se il comportamento personale rappresenta una minaccia attuale e grave per l'ordine pubblico?
2. Nel caso delle persone arrestate e residenti a Roveredo, tali misure (divieti d'entrata, misure cautelari, allontanamenti) sono state esaminate prima e/o dopo il rilascio dei permessi? Se no, per quali motivi?
3. Il Governo individua lacune nelle procedure attuali (p.es. inserimento e uso dei codici nei sistemi informativi, trasmissione di decisioni negative, segnalazioni di rischio)? Quali misure intende promuovere per migliorarle?
4. Il Governo è disposto a definire, in collaborazione con i Comuni particolarmente esposti e con la Polizia cantonale, protocolli di informazione e consultazione per i casi ad alto rischio, assicurando che i Municipi interessati siano informati tempestivamente quando sul loro territorio risiedono persone segnalate?
5. In che modo il Governo intende attuare, nel Cantone dei Grigioni, la Strategia della Svizzera per la lotta alla criminalità organizzata, in particolare per:
 - a. rafforzare la capacità delle autorità cantonali e comunali di individuare per tempo i profili a rischio;
 - b. migliorare i flussi informativi tra livelli istituzionali;
 - c. garantire un uso coerente e proporzionato degli strumenti preventivi di diritto degli stranieri?
6. Il Governo è disposto a coinvolgere i Comuni della Regione Moesa, in particolare Roveredo, quali partner nella definizione e sperimentazione di misure (p.es. progetti pilota, formazione mirata, procedure di allerta precoce) che traducano sul territorio gli obiettivi della strategia nazionale e le eventuali nuove direttive cantonali in materia di permessi e scambio di informazioni?

Censi, Righetti, Atanes, Biert, Binkert, Bischof, Bisculm Jörg, Bundi, Cahenzli-Philipp, Caluori, Candrian, Caviezel, Cola, Collenberg, Cortesi, Della Cà, Derungs (Domat/Ems), Furger, Gredig, Hartmann, Heini, Hohl, Jochum, Kohler, Loi, Maissen, Mazzetta, Menghini-Inauen, Michael (Castasegna), Schutz, Spagnolatti, Thür-Suter, von Tschärner, Zindel

Fraktionsauftrag SVP betreffend Sanktionierung des Ausweichverkehrs (Erstunterzeichner Gort)

Seit Jahren kämpfen insbesondere die Gemeinden und deren Bevölkerung auf der Nord-Süd-Achse sowie auf der Nationalstrasse N28 im Prättigau mit dem Ausweichverkehr. Dieser verstopft nicht nur die Strassen in den Gemeinden und beeinträchtigt deren Lebensqualität, er behindert auch die Rettungskräfte und könnte im Notfall wertvolle Sekunden kosten. Die Lösung vom Kanton, mittels Sicherheitskräften die Einfahrten zu schliessen, kann keine langfristige Lösung sein, ist auch nicht wirtschaftlich, und behindert die Einwohner weiter, indem sie nicht ihre erstbestmögliche Ausfahrt nutzen können. Anders und vor allem digital löst das die Gemeinde Birsfelden, welche das Problem mit einer automatischen Durchfahrtskontrolle mit Kontrollschild-Lesesystem Catch Ken von der Firma Bedar AG löst. Gemäss der Verordnung «Teilfahrverbot Gemeindestrassen mit automatischer Durchfahrtskontrollen» werden diese für den Ausweichverkehr beschränkt bzw. gesperrt. Ausnahmen gelten für die Einwohnerinnen und Einwohner von Birsfelden und Freulers Quartier (MuttENZ) sowie die ortsansässigen Unternehmen und Institutionen. Weitere Ausnahmen können aus der Verordnung entnommen werden. Eine solche Regelung wäre auch für die staugeplagten Gemeinden in Graubünden wünschenswert, bei welcher die Bündnerinnen und Bündner oder dann zumindest die Einwohner und Unternehmen der betroffenen Gemeinden freie und sichere Fahrt haben.

Die Unterzeichneten gelangen mit folgendem Auftrag an die Regierung:

Die Regierung wird beauftragt, ein Projekt / Machbarkeitsstudie nach Vorbild der Gemeinde Birsfelden raschestmöglich, spätestens innert Jahresfrist nach Überweisung, dem Grossen Rat vorzulegen. Dieses soll folgende Punkte beinhalten:

- automatische Durchfahrtskontrollen und Beschränken entlang der Gemeinden auf der Nord-Süd-Achse sowie an der N28
- Kosten und Ausgestaltungsmöglichkeiten, wie z. B. freie Fahrt für Bündnerinnen und Bündner
- die Gemeindeautonomie soll gewahrt werden

Gort, Heim, Roffler, Adank, Bärtsch, Berthod, Brandenburger-Caderas, Butzerin, Candrian, Cortesi, Della Cà, Durisch, Dürler, Grass, Hefli, Koch, Lehner, Menghini-Inauen, Metzger, Morf, Rauch, Ruchti, Sgier

Anfrage Bachmann betreffend Präventionsangebot für Personen mit sexuellem Interesse an Kindern

Gemäss Art. 7 des 2014 in Kraft getretenen «Übereinkommen des Europarats zum Schutz von Kindern vor sexueller Ausbeutung und sexuellem Missbrauch» (Lanzarote-Konvention) muss die Schweiz sicherstellen, dass Personen, die befürchten, eine Straftat gegen die sexuelle Integrität von Kindern und Jugendlichen zu begehen, Zugang zu wirksamen präventiven Interventionsprogrammen oder -massnahmen haben.

2020 hat der Bundesrat einen Bericht zum Präventionsangebot für Personen mit sexuellen Interessen an Kindern verfasst. Er kam darin zum Schluss, dass vor allem in der Deutschschweiz Lücken bestehen beim Beratungs- und Therapieangebot für diese Personen. Als Folge davon hat der Bundesrat die Kantone angehalten, ein solches Präventionsangebot einzurichten. In der Zwischenzeit haben etliche Kantone auch in der Deutschschweiz ein solches Angebot geschaffen (z. B. ZH, BE, LU, AG, BS, TG).

Die Erfahrungen aus diesen Kantonen zeigen: Die Nachfrage nach Beratung steigt kontinuierlich. Viele der betroffenen Personen haben nie eine Straftat begangen und wollen dies auch unter allen Umständen vermeiden. Gleichzeitig erleben sie einen erheblichen Leidensdruck, sobald sie sich ihrer Neigung bewusst werden. Sie sind häufig mit Scham, Angst und Isolation konfrontiert und dringend auf professionelle Unterstützung angewiesen, um ihre Impulse zu kontrollieren und nicht zu Tätern zu werden.

Aus Sicht der Betroffenen sind einige Punkte im Beratungsangebot zentral. An erster Stelle steht dabei die Wahrung der Anonymität. Dazu gehört, dass die Beratungen kostenlos sind, denn niemand möchte über die Krankenkasse seine Pädophilie therapie abrechnen lassen. Ausserdem sollen diese Angebote allgemein bekannt gemacht werden und leicht zugänglich sein, z. B. indem die Anlaufstellen auch online erreichbar sind. Die Angebote sollten zudem ausdrücklich als Präventionsmassnahmen ausgestaltet sein, die sich am Leidensdruck der Betroffenen orientieren und auch Jugendliche sowie Frauen einschliessen.

Die Unterzeichnenden fragen die Regierung an:

1. Wo steht der Kanton Graubünden aktuell bei der Einrichtung einer Beratungsstelle für Personen mit sexuellem Interesse an Kindern?
2. Falls noch keine Anstrengungen in dieser Richtung erfolgt sind: Ist die Regierung bereit, dem Aufruf des Bundesrates zu folgen und eine solche Stelle einzurichten, evtl. in Zusammenarbeit mit anderen Ostschweizer Kantonen?
3. Ist die Regierung bereit, die entsprechenden finanziellen Mittel für ein kostenloses Therapieangebot zu sprechen?

Bachmann, Oesch, Furger, Atanes, Bardill, Baselgia, Bavier, Bischof, Bisculm Jörg, Bundi, Cahenzli-Philipp, Coiro Schwarz, Danuser (Chur), Degiacomi, Dietrich, Ehrler, Gartmann-Albin, Gianelli, Hermle, Kreiliger, Mazzetta, Müller, Nicolay, Preisig, Rageth, Rutishauser, Said Bucher, Schläpfer, von Tschärner, Zaugg-Ettlin, Zindel

Auftrag Crameri betreffend Stimm- und Wahlrecht für Menschen mit geistiger Behinderung

Nach Art. 9 Abs. 2 der Verfassung des Kantons Graubünden (BR 110.100) sind vom Stimm- und Wahlrecht Personen ausgeschlossen, die wegen dauernder Urteilsunfähigkeit unter umfassender Beistandschaft stehen oder durch eine vorsorgebeauftragte Person vertreten werden. Der Ausschluss vom Stimm- und Wahlrecht von Personen unter umfassender Beistandschaft oder von Personen, die durch eine Vorsorgebeauftragte vertreten werden, stellt einen schweren Eingriff in die politischen Rechte der Betroffenen dar und beruht auf der falschen Vorstellung, dass sie nicht zur politischen Willensbildung fähig sind. Dass Menschen mit einer geistigen Behinderung das Stimm- und Wahlrecht ausüben können, stellt eine Selbstverständlichkeit dar und ist auch rechtlich geboten: Die UNO-Behindertenrechtskonvention und das verfassungsrechtliche Verbot der Diskriminierung wegen einer Behinderung gebieten es, dass niemand wegen einer geistigen Behinderung vom Stimm- und Wahlrecht ausgeschlossen wird. Die Kantone Genf und Appenzell Innerrhoden haben diese Ungleichbehandlung abgeschafft; in den Kantonen Basel-Stadt, Solothurn, Neuenburg, Waadt, Zürich und Zug sind entsprechende Vorstösse hängig. Vor diesem Hintergrund ist der Ausschluss vom Stimm- und Wahlrecht wegen umfassender Beistandschaft oder eines wirklichen Vorsorgeauftrages abzuschaffen.

Die Unterzeichnenden beauftragen die Regierung, die rechtlichen Grundlagen zu schaffen, dass im Kanton Graubünden keine Schweizerbürgerinnen und -bürger, die im Kanton wohnen, aufgrund einer Behinderung vom Stimm- und Wahlrecht ausgeschlossen werden.

Crameri, Rutishauser, Holzinger-Loretz, Atanes, Bardill, Baselgia, Bergamin, Biert, Bischof, Bisculm Jörg, Cahenzli-Philipp, Caluori, Collenberg, Danuser (Chur), Danuser (Cazis), Degiacomi, Della Cà, Derungs (Domat/Ems), Derungs (Lumbrein), Dietrich, Ehrler, Epp, Furger, Gartmann-Albin, Kohler, Kreiliger, Lamprecht, Loepfe, Maissen, Mazzetta, Michael (Donat), Müller, Nicolay, Pfäffli, Rageth, Sax, Tomaschett (Chur), Tomaschett (Breil/Brigels), Wieland, Zanetti (Sent), Zanetti Livio (Landquart), Zanetti Mario (Landquart), Zaugg-Ettlin, Zindel

Anfrage Mazzetta betreffend Einführung eines generellen Stauumfahrs-Verbotes im Kanton GR

An Spitzentagen staut sich der Nord-Süd-Verkehr regelmässig auf der San Bernardino Route. Viele Autobahnnutzer:innen suchen deshalb Ausweichmöglichkeiten durch die Dörfer entlang der A13. An Ostern wurde in Domat/Ems ein Pilotprojekt mit einer «Blue Line» ausprobiert. Registrierte Dorfbewohner:innen konnten die Umfahrung über die «Blue Line» nutzen. So konnten sie dem Autobahn-Ausweichverkehr, welcher die Dorfdurchfahrt auf der Kantonsstrasse verstopfte, ausweichen. Diese Idee mag die belastende Situation in Domat/Ems etwas entschärfen, ist aber nicht für sämtliche betroffenen Dörfer sinnvoll respektive umsetzbar. Das Grundproblem des Stauumfahrs-Verkehrs durch die Dörfer verhindern solche Lösungen zudem nicht.

Die Gemeinde Birsfelden/BL geht einen anderen Weg. Um den Ausweichverkehr durch die Quartiere zu verhindern, wurde ein Stauumfahrs-Verbot erlassen. Birsfelden hat eine Zeitlimite von 15 Minuten für Durchfahrten definiert und ein automatisches Kontrollsystem installiert. Die Autonummern vor und nach dem Dorf werden fotografiert. So können Autofahrer:innen, die den Stau umfahren, direkt gebüsst werden. Die automatischen Durchfahrtskontrollen wurden vom Kanton Baselland geprüft und genehmigt, sind aber noch Gegenstand gerichtlicher Überprüfungen. Der Erfolg ist offensichtlich: die Stauumfahrungen haben seitdem stark abgenommen.

Dazu stellen die Unterzeichnenden folgende Fragen an die Regierung:

1. Ist die Regierung bereit, das Modell Birsfelden/BL ähnlich wie das Modell «Blue Line» im Rahmen eines Pilotprojektes zum Schutz der Wohnquartiere zu testen?
2. Ist das Stauumfahrs-Verbot gemäss Modell Birsfelden/BL in Graubünden denkbar und wie müsste das Umfahrsverbot ausgestaltet werden, damit es auf Kantonsstrassen umsetzbar wäre?
3. Wenn dies nicht möglich ist, welche gesetzlichen Grundlagen müssten für eine Implementierung eines generellen Stauumfahrs-Verbotes angepasst werden?

Mazzetta, Loepfe, Bachmann, Bardill, Baselgia, Bavier, Biert, Bischof, Bisculm Jörg, Cahenzli-Philipp, Danuser (Chur), Danuser (Cazis), Degiacomi, Derungs (Domat/Ems), Dietrich, Ehrler, Gansner, Gartmann-Albin, Gianelli, Gredig, Haltiner, Heini, Hermle, Horrer, Kohler, Kreiliger, Loi, Müller, Nicolay, Oesch, Preisig, Rageth, Rutishauser, Said Bucher, Schläpfer, Stiffler, Wieland, Zanetti Marion (Landquart), Zaugg-Ettlin, Zindel

Anfrage Gort betreffend definitive Steuerveranlagung

Ende Februar waren in der Gemeinde Küblis 148 Steuerfälle, d. h. 25 Prozent von der Steuerperiode 2024, noch nicht definitiv veranlagt. Von 2023 waren damals nur noch 11 Steuerfälle pendent, dies entspricht knapp 2 Prozent. Die zeitnahe Bearbei-

tung der Steuerfälle für die Gemeinden und insbesondere für die Steuerpflichtigen wäre sehr wünschenswert. Es kann für den Steuerzahlenden herausfordernd werden, wenn er dann plötzlich im selben Jahr die Steuern und zusätzlich Nachsteuern von ein oder sogar zwei vorangegangenen Jahren bezahlen muss. Ich gehe davon aus, dass der Verzug in der Abarbeitung der Steuerfälle auch mit der neuen Steuersoftware zusammenhängt.

Vor diesem Hintergrund gelangen die Unterzeichnenden mit folgenden Fragen an die Regierung:

1. Bis wann rechnet die Regierung damit, den heutigen Verzug der Veranlagung aufzuholen?
2. a) Können wir zukünftig damit rechnen, dass möglichst alle Steuerveranlagungen zeitnah, d. h. innert Jahresfrist der jeweiligen Steuerperioden, verfügt sind?
b) Hat die Regierung hier Zielwerte und falls ja wie sehen diese aus?
3. a) Kann die Regierung Aussagen machen, ob es durch den Verzug der Veranlagung zu Steuerausfällen kam?
b) Hat die Regierung hierzu Zahlen?
4. Gemäss Informationen arbeitet die Regierung an einer automatisierten (KI) Überprüfung und Abarbeitung der Steuererklärungen.
a) Kann die Regierung hierzu Informationen geben?
b) Bis wann wird die Regierung so weit sein?
c) Mit welchen Einsparungen, zeitlich und personell, rechnet die Regierung?

Gort, Holzinger-Loretz, Dürler, Adank, Altmann, Bärtsch, Berthod, Brandenburger-Caderas, Bundi, Butzerin, Candrian, Censi, Cola, Collenberg, Cortesi, Della Cà, Durisch, Gansner, Grass, Haltiner, Hartmann, Heim, Jochum, Koch, Lamprecht, Lehner, Menghini-Inauen, Morf, Rauch, Ruchti, Schutz, Sgier, Stiffler, Wieland

Anfrage Rutishauser betreffend Bachelorstudiengang Pflege in Graubünden

Die Sicherstellung einer qualitativ hochstehenden pflegerischen Versorgung ist für den Kanton Graubünden zentral. Fachkräftemangel, demografische Entwicklung und steigende Anforderungen machen es notwendig, die Pflegeausbildung auf allen Stufen zu stärken und regional zu verankern.

Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen der Umsetzung der Pflegeinitiative auch im Kanton Graubünden der Aufbau eines Bachelorstudiengangs Pflege (FH) verfolgt. Ursprünglich war eine enge Kooperation zwischen der Fachhochschule Graubünden (FHGR) und dem Bildungszentrum Gesundheit und Soziales (BGS) Chur vorgesehen. Das BGS ist als kantonale Ausbildungsinstitution seit Jahren tragend in der Pflegeausbildung auf Sekundar-II- und Tertiär-B-Stufe verankert und eng mit der Praxis verbunden. In diesem Zusammenhang hat es über mehrere Jahre hinweg substanzielle konzeptionelle Vorarbeiten im Hinblick auf einen Bachelorstudiengang Pflege geleistet.

Nun hat sich die FHGR für eine Zusammenarbeit mit der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) entschieden. Nach aktuellem Stand soll die theoretische Ausbildung dabei wie bisher weitgehend in Winterthur (Kanton Zürich) erfolgen, während die FHGR primär eine vermittelnde Rolle bei der Organisation von Praktikumsplätzen im Kanton übernimmt. Schon jetzt können Studierende der verschiedenen Fachhochschulen Praktika in Bündner Institutionen absolvieren. Eine Änderung oder gar Verbesserung ist mit der neuen Partnerschaft nicht zu erkennen.

Mit dieser Ausgangslage stellen sich Fragen zur kantonalen Verantwortung, zur Stärkung des Bildungsstandorts Graubünden, zur nachhaltigen Fachkräftebindung sowie zur Rolle bestehender kantonalen Bildungsinstitutionen.

Zur Ermöglichung eines FH-Studiengangs Pflege hat der Kanton gesetzliche Anpassungen vorgenommen, so beim Fachhochschulgesetz sowie bei der Ausbildungsfinanzierung. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob die mit diesen Anpassungen verfolgten Ziele mit dem nun gewählten Kooperationsmodell erreicht werden.

1. Teilt die Regierung die Einschätzung, dass mit dem aktuellen Kooperationsmodell zwischen FHGR und ZHAW, bei dem die Fachhochschule Graubünden selbst keine umfassende Ausbildungsfunktion übernimmt, keine eigenständige akademische Pflegeausbildung im Kanton Graubünden aufgebaut wird?
2. Welche Grundsätze und Vorgaben legt die Regierung für den Einsatz kantonalen Mittel zugrunde, wenn bei neuen Studienangeboten kantonale Bildungsinstitutionen mit entsprechendem Leistungsauftrag nicht einbezogen werden?
3. Welche Kriterien sind für die Regierung massgebend, damit kantonale Beiträge für neue Studienangebote die langfristige Stärkung des Bildungs- und Versorgungsstandorts Graubünden gewährleisten?

Rutishauser, Beeli, von Ballmoos, Atanes, Bachmann, Bardill, Baselgia, Berther, Biert, Bischof, Bisculm Jörg, Cahenzli-Philipp, Coiro Schwarz, Collenberg, Danuser (Chur), Degiacomi, Derungs (Domat/Ems), Dietrich, Ehrler, Furger, Gansner, Gartmann-Albin, Gianelli, Gredig, Hermle, Kreiliger, Mazzetta, Messmer-Blumer, Morf, Müller, Nicolay, Preisig, Schläpfer, Zaugg-Ettlin, Zindel

Incarico Michael (Castasegna) concernente la comunicazione plurilingue presso l'ospedale cantonale di Coira

Il Cantone dei Grigioni sta elaborando una nuova strategia sanitaria volta a garantire un sistema di cure decentralizzato, efficiente e sostenibile su tutto il territorio cantonale. L'obiettivo dichiarato è assicurare a ogni cittadino e visitatore un accesso tempestivo e adeguato ai servizi sanitari. L'offerta sanitaria decentralizzata nei Grigioni si fonda su un sistema articolato e diversificato, nel quale gli ospedali pubblici di medicina acuta rivestono un ruolo fondamentale. Tra questi, l'Ospedale cantonale di Coira occuperà una posizione ancora più centrale, grazie alla sua struttura e all'ampia gamma di prestazioni offerte a pazienti provenienti da ogni regione del Cantone. Proprio in considerazione della nuova funzione dichiarata di «ospedale centrale di riferimento», l'Ospedale cantonale dovrà garantire agli utenti uno scambio informativo, scritto e orale, in tutte e tre le lingue ufficiali cantonali, così da assicurare ai pazienti l'accesso completo alle informazioni necessarie.

Un'analisi recente del sito web dell'Ospedale cantonale evidenzia la mancata disponibilità nelle lingue minoritarie di gran parte dei contenuti pubblicati. Nella maggior parte dei casi, i pazienti di lingua italiana o romancia possono accedere alle informazioni solo tramite sistemi di traduzione automatica, i cui risultati, oltre a essere talvolta imprecisi, possono risultare di difficile comprensione per chi non ha dimestichezza con la comunicazione digitale. Lo stesso vale per l'informazione cartacea, la modulistica indirizzata ai pazienti, ma anche la cartellonistica e la segnaletica all'esterno e all'interno della struttura ospedaliera. Tale situazione non può più essere tollerata, specie se a livello strategico l'Ospedale cantonale assumerà anche ufficialmente il ruolo di ospedale centrale di riferimento per tutto il Cantone.

Già oltre dieci anni fa il Governo aveva rilevato che gli istituti autonomi erano sensibilizzati all'uso delle lingue minoritarie e impegnati a svilupparne l'offerta. Negli ultimi anni l'attenzione al plurilinguismo è cresciuta, ma la traduzione del sito dell'Ospedale cantonale resta in gran parte irrisolta, a differenza di quanto avviene in altri cantoni bilingui, dove i siti degli ospedali sono disponibili in entrambe le lingue ufficiali.

Considerato che in passato la principale motivazione addotta per la mancata presenza di una comunicazione equa, ragionevole e differenziata nelle tre lingue cantonali fosse di natura economica, le firmatarie e i firmatari chiedono al Governo di:

1. Provvedere affinché il «futuro» Ospedale centrale di riferimento del Cantone dei Grigioni applichi in modo proattivo una prassi di informazione e comunicazione con i propri pazienti (clienti) considerando in modo equo e ragionevole le tre lingue ufficiali del Cantone dei Grigioni.
2. Provvedere affinché venga verificata regolarmente la presenza corretta e aggiornata di informazione digitale e cartacea adeguata nelle tre lingue cantonali, compresa la documentazione e la modulistica indirizzata al paziente.
3. Provvedere affinché venga garantito, laddove necessario, un regolare accesso a servizi di interpretariato per favorire la reciproca comprensione e quindi anche un migliore servizio.
4. Verificare la possibilità di introdurre negli accordi di prestazione tra Cantone dei Grigioni e Ospedale cantonale la prescrizione di garantire una comunicazione (interpretariato) e un'informazione (siti internet e documentazione) adeguata in tutte le lingue ufficiali cantonali.
5. Prevedere, qualora tali prescrizioni non fossero attualmente previste o attuabili, la possibilità di stanziare un contributo economico supplementare per le attività di traduzione, considerando a seconda del bisogno, pure l'istituzione della necessaria base legale.

Quanto espresso e richiesto ricalca lo spirito del trilinguismo grigione e si trova in linea con gli intenti del «Manifesto per le tre lingue (Manifesto GR3)» presentato nel 2021 con l'obiettivo di attuare soluzioni ragionevoli e mirate allo scopo di favorire per tutti gli abitanti del nostro Cantone un accesso diretto e facilitato ai servizi fondamentali e con questo a rafforzare la coesione tra le comunità linguistiche cantonali.

Michael (Castasegna), Biert, Gansner, Altmann, Atanes, Bardill, Bergamin, Berther, Berthod, Bischof, Bundi, Cahenzli-Philipp, Caluori, Candrian, Caviezel, Censi, Claus, Coiro Schwarz, Cola, Della Cà, Derungs (Lumbrein), Dietrich, Ehrler, Furger, Gianelli, Hartmann, Hermle, Hohl, Jochum, Kreiliger, Lamprecht, Lehner, Loi, Mani, Mazzetta, Menghini-Inauen, Metzger, Natter, Pfäffli, Preisig, Righetti, Schläpfer, Schutz, Spagnolatti, von Tscharnier, Wieland, Zanetti Marion (Landquart), Zaugg-Ettlin, Zindel

Fraktionsauftrag SVP betreffend Bargeld (Erstunterzeichner Sgier)

Trotz der Annahme der sogenannten Bargeldinitiative, welche den Erhalt des Bargeldes als gesetzliches Zahlungsmittel stärken soll, zeigt sich im Kanton Graubünden eine zunehmende Tendenz zur ausschliesslich digitalen Bezahlung. Die Regierung hat am 30. März 2026 eine mit über 8000 Unterschriften eingereichte Petition, die verlangte, dass in den Postautos weiterhin mit Bargeld bezahlt werden kann, negativ beantwortet. Auch zum Beispiel bei den kantonalen Parkplätzen während der Olympischen Spiele in Livigno war eine Barzahlung nicht möglich.

Diese Entwicklung wirft Fragen zur Zugänglichkeit staatlicher Dienstleistungen auf. Besonders ältere Menschen, die oft weniger vertraut mit digitalen Zahlungsmitteln sind, sind auf Bargeld angewiesen. Ebenso betrifft dies Kinder und Jugendliche: Ein zehnjähriges Kind, das weder ein Mobiltelefon noch eine Kreditkarte besitzt, kann beispielsweise im Postauto kein Billett lösen, wenn keine Barzahlung mehr möglich ist. Bargeld bleibt damit für verschiedene Bevölkerungsgruppen ein zentraler Bestandteil der gesellschaftlichen Teilhabe und der eigenständigen Mobilität.

Vor diesem Hintergrund soll sichergestellt werden, dass der Kanton Graubünden seiner Verantwortung nachkommt und den Zugang zu staatlichen und staatsnahen Leistungen für alle Menschen gewährleistet.

Die Unterzeichnenden stellen daher folgenden Auftrag an die Regierung:

Die Regierung wird beauftragt:

1. Sicherzustellen, dass in allen Betrieben, Einrichtungen und Angeboten, die der Kanton Graubünden selbst betreibt oder vollständig kontrolliert, weiterhin Bargeld als Zahlungsmittel akzeptiert wird.
2. Dafür zu sorgen, dass auch staatsnahe Betriebe und Organisationen, an denen der Kanton beteiligt ist oder die öffentliche Aufgaben erfüllen, die Möglichkeit zur Bezahlung mit Bargeld gewährleisten.

Sgier, Rauch, Cortesi, Adank, Bärtsch, Berthod, Brandenburger-Caderas, Butzerin, Candrian, Casutt, Della Cà, Durisch, Dürler, Gort, Grass, Hefti, Heim, Koch, Lehner, Menghini-Inauen, Metzger, Morf, Roffler, Ruchti

Fraktionsanfrage Mitte betreffend Auswirkungen der Individualbesteuerung auf die Verwaltung (Erstunterzeichner Brunold)

Die Schweizer Stimmbevölkerung hat am 8. März 2026 die nationale und kantonale Einführung der Individualbesteuerung beschlossen. Die Umsetzung dieser grundlegenden Systemänderung verpflichtet die Kantone zu umfassenden Anpassungen ihrer Steuergesetzgebung sowie zahlreicher weiterer Erlasse. Für den Kanton Graubünden bedeutet dies einen erheblichen gesetzgeberischen und administrativen Umsetzungsaufwand.

Vor diesem Hintergrund ist es angezeigt, die Auswirkungen auf Verwaltung, Finanzen und angrenzende Aufgabenbereiche frühzeitig zu klären, um eine realistische Planung der Umsetzung sicherzustellen.

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Mit welchen Minder- oder Mehreinnahmen ist bei der Einführung der Individualbesteuerung für Kanton und Gemeinden zu rechnen (unter der Annahme, dass auf kantonaler Ebene keine weiteren Änderungen vorgenommen werden als jene, die vom Bund vorgegeben sind)?
2. Muss der Kanton zusätzliche Mitarbeitende einsetzen – einerseits für die Umsetzung der Individualbesteuerung und andererseits für die künftige Steuererhebung und -veranlagung? Falls ja, in welchem Umfang?
3. Mit welchen einmaligen und laufenden zusätzlichen Kosten ist beim Kanton und bei den Gemeinden für die Umsetzung der Individualbesteuerung zu rechnen?
4. Welche weiteren kantonalen Gesetze müssen im Zuge der Einführung der Individualbesteuerung angepasst werden?
5. Welche anderen kantonalen Ämter und Anstalten (z. B. Sozialamt, SVA etc.) sind ebenfalls von der Einführung der Individualbesteuerung betroffen und mit welchem Zusatzaufwand ist für diese zu rechnen?

Brunold, Maissen, Bettinaglio, Berther, Binkert, Caluori, Collenberg, Danuser (Cazis), Derungs (Lumbrein), Epp, Furger, Gansner, Haltiner, Kohler, Lamprecht, Loepfe, Mani, Messmer-Blumer, Michael (Donat), Orlik, Righetti, Said Bucher, Sax, Schneider, Spagnolatti, Tomaschett (Breil/Brigels), Ulber, Zanetti (Sent), Zanetti Livio (Landquart), Zanetti Marion (Landquart)

Fraktionsanfrage Mitte betreffend Auswirkungen der Individualbesteuerung auf die Steuerpflichtigen (Erstunterzeichner Brunold)

Die Schweizer Stimmbevölkerung hat am 8. März 2026 die nationale und kantonale Einführung der Individualbesteuerung beschlossen. Demgegenüber hat die Bündner Stimmbevölkerung die Einführung der Individualbesteuerung klar abgelehnt. Die von der Mehrheit der Bündner Stimmbevölkerung manifestierte Kritik ist zu respektieren und im Rahmen des nun folgenden Gesetzgebungsprozesses angemessen zu berücksichtigen.

Die konkrete Ausgestaltung der Individualbesteuerung auf kantonaler Ebene wird entscheidend dafür sein, wie sich die Steuerbelastung für die verschiedenen Bevölkerungsgruppen verändert. Vor diesem Hintergrund ist es zentral, frühzeitig Transparenz über die Auswirkungen für die Steuerpflichtigen zu schaffen.

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Mit welchen summarischen Mehr- und Minderbelastungen ist nach Einführung der Individualbesteuerung für die verschiedenen Haushaltstypen (insbesondere Einverdiener- und Doppelverdiener-Ehepaare, Familien mit Kindern, Alleinstehende sowie Rentnerinnen und Rentner) zu rechnen?

2. Wie viele Steuerpflichtige im Kanton Graubünden wären insgesamt von einer Mehrbelastung betroffen, unter der Annahme, dass auf kantonaler Ebene keine weiteren Änderungen vorgenommen werden als jene, die vom Bund vorgegeben sind?

Brunold, Maissen, Bettinaglio, Bergamin, Berther, Binkert, Caluori, Collenberg, Danuser (Cazis), Derungs (Lumbrein), Epp, Furger, Gansner, Haltiner, Heini, Kohler, Lamprecht, Loepfe, Mani, Messmer-Blumer, Michael (Donat), Orlik, Righetti, Said Bucher, Sax, Schneider, Spagnolatti, Tomaschett (Breil/Brigels), Ulber, Zanetti (Sent), Zanetti Livio (Landquart), Zanetti Marion (Landquart)

Für die Genehmigung des Protokolls

durch die Redaktionskommission:

Die Standespräsidentin: Valérie Favre Accola

Der Protokollführer: Gian-Reto Meier-Gort

Beilagen zum Grossratsprotokoll

Einführungsgesetz zum Strassenverkehrsgesetz (EGzSVG)

Vom 22. April 2026

Von diesem Geschäft tangierte Erlasse (BR Nummern)

Neu:	870.100
Geändert:	807.100 877.100
Aufgehoben:	870.100

Der Grosse Rat des Kantons Graubünden,

gestützt auf Art. 31 Abs. 1 der Kantonsverfassung,
nach Einsicht in die Botschaft der Regierung vom 23. September 2025,

beschliesst:

I.

Der Erlass "Einführungsgesetz zum Strassenverkehrsgesetz (EGzSVG)"
BR [870.100](#) wird als neuer Erlass publiziert.

1. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Gegenstand

¹ Dieses Gesetz regelt:

- a) den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechts;
- b) die Strassenverkehrssteuern und die Strassenverkehrsgebühren;
- c) das Ordnungsbussenverfahren im Strassenverkehr.

Art. 2 Delegation von Aufgaben

¹ Die Regierung kann bestimmte Aufgaben im Bereich des Strassenverkehrsrechts privaten Organisationen übertragen.

Art. 3 Entfernung von Fahrzeugen

¹ Die Polizei kann verkehrsbehindernd oder rechtswidrig abgestellte Fahrzeuge auf Kosten der Halterinnen oder Halter beziehungsweise der Lenkerinnen oder Lenker entfernen lassen, wenn diese nicht innert nützlicher Frist erreicht werden können.

Art. 4 Dienstliche Fahrten

¹ Der Verkehr mit Motorfahrzeugen und Anhängern ist auf dem gesamten Kantonsgebiet ohne Bewilligung zulässig, wenn er der Erfüllung öffentlicher Aufgaben dient, die von der Regierung in einer Verordnung festgelegt werden.

² Vorbehalten bleiben das Bundesrecht und kantonale Spezialgesetze, soweit sie abweichende Regelungen enthalten.

2. Verkehrsregelung**Art. 5** Zuständigkeiten und Verfahren

1. Kantonsstrassen

¹ Die kantonale Behörde erlässt Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und sonstige Anordnungen zur Regelung des Verkehrs auf Kantonsstrassen.

² Die Gemeinde ist vorgängig anzuhören, wenn von einer Regelung auf einer Kantonsstrasse auch Gemeindestrassen betroffen sind.

Art. 6 2. Gemeindestrassen

¹ Die Gemeinde regelt den örtlichen Verkehr auf Gemeindestrassen, ausgenommen Geschwindigkeitsbeschränkungen. Verkehrsanordnungen unterliegen der Zustimmung durch die kantonale Behörde.

² Verkehrsanordnungen mit Vorschrifts- oder Vortrittssignalen bedürfen der vorgängigen Genehmigung durch die kantonale Behörde. Nach Vorliegen der Genehmigung hat die Gemeinde die beabsichtigte Verkehrsanordnung 30 Tage öffentlich aufzulegen. Nach Prüfung der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen entscheidet die Gemeinde und publiziert ihren Beschluss.

³ Die Regierung kann Gemeinden mit entsprechend ausgebauter Organisation des Polizei- und des Baufachwesens durch öffentlich-rechtlichen Vertrag die Aufgabe übertragen, den Verkehr innerhalb der Gemeindegrenzen selbstständig zu regeln und zu signalisieren. Vorbehalten bleibt die Signalisation der Kantonsstrassen. Die Entschädigung ist im Vertrag zu regeln.

⁴ Entscheide von Gemeinden, die gestützt auf Absatz 3 zur selbstständigen Verkehrsregelung und -signalisation berechtigt sind, können direkt mit Verwaltungsbeschwerde an die Regierung weitergezogen werden.

Art. 7 Zufahrtsbewilligungen

¹ Auf den für den Motorfahrzeugverkehr gesperrten öffentlichen Strassen ist die Zufahrt zum eigenen Wohnsitz oder Geschäft zu bewilligen, sofern die technische Anlage der Strasse es zulässt. Die Zufahrtsbewilligung kann auf leichte Motorwagen und Motorräder sowie auf bestimmte Zeiten beschränkt werden. Weitere Ausnahmen vom Verbot für den Motorfahrzeugverkehr können bewilligt werden, wenn sie in einem Erlass vorgesehen sind.

² Für die Bewilligungserteilung kann eine Gebühr erhoben werden.

³ Die Bewilligung für schwere Motorwagen kann nach Massgabe der Tragfähigkeit der Strasse, nach Häufigkeit der Fahrten, nach Streckenlänge und nach Gesamtgewicht des Fahrzeuges von Beiträgen an den zusätzlichen Strassenunterhalt abhängig gemacht werden.

Art. 8 Werkverkehrsdienste und private Dienste

¹ Werkverkehrsdienste und private Dienste benötigen für die Verkehrsregelung eine angemessene Ausbildung und eine entsprechende Bewilligung der kantonalen Behörde.

3. Strassenverkehrssteuern**3.1. ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE****Art. 9** Steuerpflicht

¹ Der Kanton erhebt von den Halterinnen und Haltern eine jährliche Steuer auf den Motorfahrzeugen und den Anhängern, die nach dem Bundesrecht ihren Standort im Kanton Graubünden haben (Strassenverkehrssteuer).

² Die Strassenverkehrssteuern sind für ein Kalenderjahr im Voraus geschuldet. Sie werden nach Tagen berechnet.

³ Die Strassenverkehrssteuern werden auf ganze Franken auf- oder abgerundet.

Art. 10 Steuerbefreiung

¹ Von der Strassenverkehrssteuer befreit sind:

- a) Motorfahrzeuge und Anhänger des Kantons;
- b) Einsatzfahrzeuge von Institutionen der öffentlichen Sicherheit;
- c) Einsatzfahrzeuge der vom Kanton anerkannten Institutionen des Gesundheits- und Sozialwesens;
- d) Arbeitsmotorfahrzeuge, die in der Regel zum Einsatzort transportiert werden;
- e) Motorfahrzeuge und Anhänger, die im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr eingesetzt werden;
- f) landwirtschaftliche Anhänger.

² Auf Gesuch hin wird ein einziges Motorfahrzeug von der Strassenverkehrssteuer befreit, sofern es mehrheitlich genutzt wird durch:

- a) die Halterin oder den Halter, die beziehungsweise der dauerhaft in der Mobilität eingeschränkt ist;
- b) Angehörige der Halterin oder des Halters, die dauerhaft in der Mobilität eingeschränkt sind.

Art. 11 Steuerermässigung

¹ Die Strassenverkehrssteuer wird um 50 Prozent ermässigt für Motorfahrzeuge und Anhänger der Gemeinden und der Regionen sowie von interkommunalen und interregionalen Rechtsträgern.

² Die Strassenverkehrssteuer wird ermässigt für:

- a) Motorfahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss, bis zum 31. Dezember 2034 um maximal 60 Prozent;
- b) emissionsarme Motorfahrzeuge, die ihre Antriebsenergie nicht aus einem Verbrennungsmotor beziehen, bis zum 31. Dezember 2034 um maximal 30 Prozent;
- c) schwere Motorfahrzeuge des jeweils aktuellsten auf dem Schweizer Markt erhältlichen Emissionscodes der strengsten EURO-Klasse, bis zum 31. Dezember 2034 um maximal 40 Prozent.

³ Die Strassenverkehrssteuer wird um 50 Prozent ermässigt für Motorfahrzeuge und Anhänger im öffentlichen Dienst, die hierzu besonders eingerichtet sind und nicht im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr eingesetzt werden. Diese Steuerermässigung wird auf Gesuch hin gewährt, wenn die erforderlichen Informationen im Informationssystem Verkehrszulassung fehlen.

⁴ Auf Gesuch hin wird die Strassenverkehrssteuer um 50 Prozent ermässigt für steuerpflichtige Motorfahrzeuge, die genutzt werden durch:

- a) die Halterin oder den Halter, die beziehungsweise der dauerhaft in der Mobilität eingeschränkt ist;
- b) Angehörige der Halterin oder des Halters, die dauerhaft in der Mobilität eingeschränkt sind.

⁵ Die Regierung regelt die weiteren Einzelheiten und bestimmt die Ermässigungsansätze gemäss Absatz 2 in einer Verordnung.

Art. 12 Steuerbezug

¹ Die Strassenverkehrssteuern werden mit der Rechnungsstellung fällig. Sie sind innert 30 Tagen seit der Rechnungsstellung zu bezahlen.

² Nicht bezahlte Strassenverkehrssteuern werden nachgefordert.

³ Zu viel bezahlte Strassenverkehrssteuern werden zurückerstattet.

⁴ Es werden weder Verzugszinsen belastet noch Vergütungszinsen ausgerichtet.

⁵ Die Regierung regelt die Einzelheiten des Steuerbezugs in einer Verordnung.

3.2. STEUERBERECHNUNG

Art. 13 Bemessungsgrundsätze

¹ Die Strassenverkehrssteuern bemessen sich nach dem Gewicht und der Leistung oder nach einer dieser Bemessungsgrössen.

² Bei Motorfahrzeugen, die ihre Antriebsenergie ausschliesslich aus einem Verbrennungsmotor beziehen, ist das Gesamtgewicht und die gesamte Normleistung zu berücksichtigen.

³ Bei Motorfahrzeugen, die ihre Antriebsenergie ganz oder teilweise aus einer extern aufladbaren Batterie oder einer Wasserstoffbrennzelle beziehen, sind das Gesamtgewicht und die Normleistung folgendermassen zu berücksichtigen:

- a) bei Plug-in-Hybrid-Motorfahrzeugen:
 - 1. Gewicht: 0,9 x Gesamtgewicht;
 - 2. Normleistung: 0,85 x kW.
- b) bei den weiteren Motorfahrzeugen:
 - 1. Gewicht: 0,8 x Gesamtgewicht;
 - 2. Normleistung: 0,7 x kW.

⁴ Die Regierung ist berechtigt, die technischen Ausgleichswerte gemäss Absatz 3 in einer Verordnung an den Stand der Technik anzupassen. Sie kann hierzu zusätzliche Differenzierungen nach Fahrzeugarten vorsehen.

Art. 14 Personenwagen

¹ Für Personenwagen setzt sich die Strassenverkehrssteuer aus einem Gewichtsanteil und einem Leistungsanteil zusammen.

² Der Gewichtsanteil beträgt 0.201 Franken pro Kilogramm.

³ Der Leistungsanteil beträgt:

- a) bis 90 kW Normleistung: Fr. 1.10 pro kW;
- b) zusätzlich über 90 bis 180 kW Normleistung: Fr. 1.65 pro kW;
- c) zusätzlich über 180 kW Normleistung: Fr. 2.20 pro kW.

Art. 15 Motorräder und Kleinmotorräder

¹ Für Motorräder und Kleinmotorräder beträgt die Strassenverkehrssteuer:

- a) bis 75 kW Normleistung: Fr. 56.70 pro angebrochene 12,5 kW;
- b) zusätzlich ab 75,01 kW Normleistung: Fr. 28.35 pro angebrochene 12,5 kW.

² Für Anhänger von Motorrädern und Kleinmotorrädern beträgt die Strassenverkehrssteuer 21.50 Franken.

Art. 16 Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge

¹ Für Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge beträgt die Strassenverkehrssteuer:

- a) bis 3500 kg: Fr. 595.80;
- b) zusätzlich von 3501 bis 6500 kg: Fr. 12.– pro angebrochene 100 kg;
- c) zusätzlich von 6501 bis 16 000 kg: Fr. 9.30 pro angebrochene 100 kg;
- d) zusätzlich über 16 000 kg: Fr. 8.50 pro angebrochene 100 kg.

Art. 17 Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren und Arbeitsanhänger

¹ Für Arbeitsmaschinen und Arbeitskarren beträgt die Strassenverkehrssteuer:

- a) bis 3500 kg: Fr. 104.40;
- b) über 3500 kg: Fr. 198.80.

² Für Arbeitsanhänger beträgt die Strassenverkehrssteuer:

- a) bis 500 kg: Fr. 42.90;
- b) über 500 kg: Fr. 85.80.

Art. 18 Weitere Motorfahrzeuge

¹ Für weitere Motorfahrzeuge beträgt die einfache Strassenverkehrssteuer:

- a) bis 2000 kg: Fr. 450.50;
- b) zusätzlich von 2001 bis 16 000 kg: Fr. 15.10 pro angebrochene 100 kg;
- c) zusätzlich über 16 000 kg: Fr. 11.30 pro angebrochene 100 kg.

² Die einfache Strassenverkehrssteuer ist geschuldet für:

- a) leichte und schwere Motorwagen;
- b) schwere Personenwagen;
- c) Lieferwagen;
- d) Kleinbusse;
- e) Gesellschaftswagen und Trolleybusse.

³ Die Hälfte der einfachen Strassenverkehrssteuer ist geschuldet für:

- a) Sattelschlepper;
- b) Traktoren;
- c) Kleinmotorfahrzeuge;
- d) dreirädrige Motorfahrzeuge;
- e) Motorschlitten.

⁴ Ein Drittel der einfachen Strassenverkehrssteuer ist geschuldet für:

- a) Motorkarren;
- b) Motoreinachser.

⁵ Ein Sechstel der einfachen Strassenverkehrssteuer ist geschuldet für:

- a) landwirtschaftliche Traktoren;
- b) landwirtschaftliche Arbeitskarren;
- c) landwirtschaftliche Motorkarren;
- d) landwirtschaftliche Kombinationsfahrzeuge;
- e) Leichtmotorfahrzeuge.

⁶ Ein Zwölftel der einfachen Strassenverkehrssteuer ist für landwirtschaftliche Motoreinachser geschuldet.

Art. 19 Sattelanhänger, Ausnahmeanhänger und weitere Anhänger

¹ Für Sattelanhänger beträgt die Strassenverkehrssteuer:

- a) bis 500 kg: Fr. 87.20;
- b) zusätzlich von 501 kg bis 22 000 kg: Fr. 34.60 pro angebrochene 500 kg;
- c) zusätzlich über 22 000 kg: Fr. 17.30 pro angebrochene 1000 kg.

² Für Ausnahmeanhänger und weitere Anhänger beträgt die Strassenverkehrssteuer:

- a) bis 500 kg: Fr. 87.20;
- b) zusätzlich von 501 bis 3500 kg: Fr. 34.60 pro angebrochene 500 kg;
- c) zusätzlich von 3501 bis 6500 kg: Fr. 28.– pro angebrochene 500 kg;
- d) zusätzlich von 6501 bis 18 000 kg: Fr. 18.50 pro angebrochene 500 kg;
- e) zusätzlich über 18 000 kg: Fr. 18.– pro angebrochene 1000 kg.

Art. 20 Besondere Steuern

1. Motorwagen, andere Motorfahrzeuge und Anhänger mit Händlerschildern

¹ Für Motorwagen mit Händlerschildern beträgt die Strassenverkehrssteuer 796.50 Franken.

² Für andere Motorfahrzeuge und Anhänger mit Händlerschildern beträgt die Strassenverkehrssteuer 198.80 Franken.

Art. 21 2. Motorfahrzeuge mit Wechselschildern

¹ Für Motorfahrzeuge mit Wechselschildern wird die Strassenverkehrssteuer für das am höchsten besteuerte Motorfahrzeug erhoben.

² Für jedes weitere Motorfahrzeug ist ein Zuschlag von 20 Prozent der entsprechenden Strassenverkehrssteuer geschuldet.

Art. 22 3. Motorfahrzeuge mit Tagesausweis

¹ Für Motorfahrzeuge, die mit einem Tagesausweis verkehren, wird eine Strassenverkehrssteuer in Form einer Tagespauschale erhoben. Die Tagespauschale beträgt maximal 30 Franken.

² Die Regierung legt die Höhe der Tagespauschalen und des zur Sicherheit zu hinterlegenden Depots in einer Verordnung fest.

4. Strassenverkehrsgebühren

Art. 23

¹ Der Kanton erhebt Strassenverkehrsgebühren von den Personen, die im Rahmen des Vollzugs des Strassenverkehrs eine Amtshandlung veranlassen oder eine Dienstleistung beanspruchen. In Ausnahmefällen kann auf eine Gebührenerhebung verzichtet werden.

² Die Strassenverkehrsgebühren sind so zu bemessen, dass:

- a) die gesamten Einnahmen die gesamten Ausgaben der massgeblichen Verwaltungseinheiten nicht beziehungsweise kaum übersteigen;
- b) die im Einzelfall erhobene Gebühr angemessen ist.

³ Die Strassenverkehrsgebühren betragen im Einzelfall maximal 2000 Franken. Bei besonders grossem Aufwand kann eine Gebühr von maximal 10 000 Franken erhoben werden.

⁴ Die Regierung regelt die Gebührenansätze, den Gebührenverzicht und das Verfahren zur Gebührenerhebung in einer Verordnung.

5. Strafverfahren

Art. 24 Ordnungsbussenverfahren im Strassenverkehr

¹ Das Ordnungsbussenverfahren im Strassenverkehr wird durch die Kantonspolizei und die dazu ermächtigten Gemeinden durchgeführt.

² Das Departement bestimmt, welche Gemeinden in welchem Umfang dazu ermächtigt sind.

³ Die Kantonspolizei führt gegen Entschädigung für die Gemeinden nach Bedarf Instruktionkurse in der Handhabung des Ordnungsbussenverfahrens durch. Der Besuch des Grundkurses sowie der Wiederholungskurse ist Pflicht.

6. Schlussbestimmungen

Art. 25 Übergangsbestimmungen

¹ Die unter altem Recht gewährten Ermässigungen für emissionsarme Motorfahrzeuge mit herkömmlichen und alternativen Antriebssystemen erlöschen mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes.

² Die Halterinnen und Halter profitieren weiterhin von Steuerermässigungen, wenn die Voraussetzungen von Artikel 11 Absatz 2 erfüllt sind.

II.

1.

Der Erlass "Strassengesetz des Kantons Graubünden (StrG)" BR [807.100](#) (Stand 31. Dezember 2025) wird wie folgt geändert:

Art. 55 Abs. 3 (geändert), Abs. 4 (geändert)

³ Er legt mit dem Budget den ordentlichen Beitrag aus allgemeinen Staatsmitteln an die Strassenrechnung fest. Dieser Beitrag beträgt mindestens 25 Prozent und höchstens 75 Prozent der Strassenverkehrssteuern. Bei positivem Abschluss der Erfolgsrechnung kann der Grosse Rat zusätzliche Beiträge zum Abbau der Strassenschuld beschliessen. Übersteigt die Strassenschuld 100 Millionen Franken, erhöht sich der Mindestbeitrag auf 50 Prozent der Strassenverkehrssteuern.

⁴ Die Strassenschuld ist auf 250 Millionen Franken begrenzt.

Art. 56 Abs. 1

¹ Die Aufwendungen der Strassenrechnung werden insbesondere finanziert durch:

- b) **(geändert)** sämtliche vom Strassenverkehrsamt erhobene Abgaben, soweit diese die Ausgaben des Strassenverkehrsamts übersteigen;
- b^{bis}) **(neu)** von der Kantonspolizei erhobene strassenverkehrsrechtliche Ordnungsbussen, soweit diese die verkehrsbezogenen Ausgaben der Kantonspolizei übersteigen;

2.

Der Erlass "Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Binnenschiffahrt (EGzumBSG)" BR [877.100](#) (Stand 1. Januar 2011) wird wie folgt geändert:

Art. 15 Abs. 2 (aufgehoben)

² *Aufgehoben*

III.

Der Erlass "Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EGzSVG)" BR [870.100](#) (Stand 1. Januar 2019) wird aufgehoben.

IV.

Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes.

Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger

Ausserkraftsetzung vom 22. April 2026

Von diesem Geschäft tangierte Erlasse (BR Nummern)

Neu: –
Geändert: –
Aufgehoben: **870.120**

Der Grosse Rat des Kantons Graubünden,

gestützt auf Art. 32 Abs. 1 der Kantonsverfassung,
nach Einsicht in die Botschaft der Regierung vom 23. September 2025,

beschliesst:

I.

Der Erlass "Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger" BR [870.120](#) (Stand 1. Januar 2009) wird aufgehoben.

II.

Keine Fremdänderungen.

III.

Keine Fremdaufhebungen.

IV.

Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Aufhebung.

Gesetz über die Höhere Berufsbildung (GHB)

Vom 22. April 2026

Von diesem Geschäft tangierte Erlasse (BR Nummern)

Neu: **426.000**

Geändert: 430.000

Aufgehoben: –

Der Grosse Rat des Kantons Graubünden,

gestützt auf Art. 31 Abs. 1 und Art. 89 Abs. 3 der Kantonsverfassung,
nach Einsicht in die Botschaft der Regierung vom 16. Dezember 2025,

beschliesst:

I.

Der Erlass "Gesetz über die Höhere Berufsbildung (GHB)" BR [426.000](#)
wird als neuer Erlass publiziert.

1. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Geltungsbereich und Gegenstand

¹ Dieses Gesetz gilt für Institutionen der Höheren Berufsbildung im Kanton Graubünden, welche Vorkurse zur Vorbereitung auf eine eidgenössische Berufsprüfung oder eine eidgenössische Höhere Fachprüfung anbieten, oder Bildungsgänge der Höheren Fachschule (HF) durchführen.

² Es regelt die Rahmenbedingungen für die Führung und Finanzierung von Institutionen der Höheren Berufsbildung.

³ Für das Bildungszentrum für Gesundheit und Soziales (BGS) gelten die Bestimmungen des Gesetzes über Ausbildungsstätten im Gesundheits- und Sozialwesen¹⁾. Die Bestimmungen dieses Gesetzes sind ergänzend anwendbar.

Art. 2 Zweck

¹ Dieses Gesetz fördert Institutionen der Höheren Berufsbildung, um den Fachkräftebedarf der Wirtschaft zu sichern.

¹⁾ BR [432.000](#)

Art. 3 Strategie der Höheren Berufsbildung

¹ Die Regierung legt eine kantonale Strategie der Höheren Berufsbildung fest.

Art. 4 Kooperationen und verwaltungsrechtliche Vereinbarungen

¹ Institutionen der Höheren Berufsbildung kooperieren in ihrem Aufgabenbereich insbesondere mit der Wirtschaft und mit Institutionen des Bildungsbereichs, namentlich auch mit den Hochschulen.

² Die Regierung beschliesst über den Abschluss von verwaltungsrechtlichen Vereinbarungen, insbesondere von Schulgeldvereinbarungen, einschliesslich deren Finanzierung.

2. Höhere Fachschulen mit kantonomer Trägerschaft**Art. 5** Schaffung neuer Höherer Fachschulen

¹ Der Grosse Rat beschliesst über die Schaffung neuer Höherer Fachschulen mit kantonomer Trägerschaft.

² Die Einfügung in die kantonale Bildungslandschaft, der Mehrwert für den Kanton und seine Wirtschaft sowie die Finanzierbarkeit sind nachzuweisen.

³ Höhere Fachschulen mit kantonomer Trägerschaft werden als selbstständige öffentlich-rechtliche Anstalten geführt.

Art. 6 Bestehende Höhere Fachschule

¹ Das BGS ist eine bestehende Höhere Fachschule mit kantonomer Trägerschaft.

Art. 7 Organe, Wahl und Amtszeit

¹ Jede Höhere Fachschule verfügt über:

- a) einen Schulrat mit mindestens drei und höchstens sieben Mitgliedern;
- b) eine Schulleitung; und
- c) eine Revisionsstelle.

² Die Regierung wählt den Schulrat, dessen Präsidium und die Revisionsstelle. Sie berücksichtigt dabei die Interessen der Wirtschaft, der Organisationen der Arbeitswelt und der Bildungsinstitutionen.

³ Die Amtsdauer für Mitglieder des Schulrats beträgt vier Jahre. Die maximale Amtszeit beträgt zwölf Jahre, in begründeten Ausnahmefällen 16 Jahre.

⁴ Bei Vorliegen von wichtigen Gründen kann die Regierung ein Mitglied des Schulrats jederzeit abberufen.

Art. 8 Aufgaben des Schulrats und Vergütung

¹ Der Schulrat als oberstes Organ ist für die strategische Führung zuständig.

² Ihm obliegen insbesondere folgende Aufgaben:

- a) Planung und Überwachung der Zielerreichung im Zusammenhang mit dem von der Regierung erteilten Leistungsauftrag;

- b) Beschlussfassung über die strategische Ausrichtung der Schule und Festlegung von Jahreszielen;
- c) Verabschiedung des Budgets, des Jahresberichts und der Jahresrechnung zuhanden der Regierung;
- d) Festlegung der Führungsorganisation sowie der Vorgaben für das Reporting und das Qualitätsmanagement in Form eines Reglements;
- e) Erlass von Ausführungsbestimmungen im Bereich Personal und Organisation;
- f) Festlegung von Schul- und Studiengebühren; und
- g) Wahl der Schulleitung und Aufsicht über die Geschäftsführung.

³ Die Regierung legt die Vergütung des Schulrats fest.

Art. 9 Aufgaben der Schulleitung

¹ Die Schulleitung ist für die operative, betriebliche und pädagogische Führung der Schule zuständig.

Art. 10 Mitarbeitende der Höheren Fachschulen und Anstellungsverhältnisse

¹ Mitarbeitende der Höheren Fachschulen sind:

- a) Mitglieder der Schulleitung;
- b) Fachdozierende und Lehrbeauftragte; und
- c) Mitarbeitende der inneren Dienste.

² Die Anstellungsverhältnisse richten sich nach dem kantonalen Personalrecht.

Art. 11 Leistungsauftrag an Höhere Fachschulen

¹ Die Regierung erteilt den Höheren Fachschulen einen Leistungsauftrag. Dieser regelt Ziele und Indikatoren zur Leistungsperiode, das Bildungsangebot, die Budgetierung sowie die Rechnungslegung.

Art. 12 Berichterstattung an den Grossen Rat

¹ Der Jahresbericht und die Jahresrechnung sind dem Grossen Rat zur Kenntnis zu bringen.

3. Institutionen der Höheren Berufsbildung ohne kantonale Trägerschaft

Art. 13 Beitragsrechtliche Anerkennung

¹ Die Regierung kann eine Institution der Höheren Berufsbildung beitragsrechtlich anerkennen, wenn sie:

- a) Vorkurse oder mehrere Bildungsgänge HF in verschiedenen Branchen anbietet;
- b) einen Qualitätsstandard gemäss einschlägigen Zertifikaten aufweist;
- c) ihren Sitz im Kanton Graubünden hat und über eine zweckmässige und transparente Organisationsform verfügt; und
- d) ihren Betrieb und die Erfüllung der Aufgaben langfristig gewährleistet.

Art. 14 Leistungsauftrag an Institutionen der Höheren Berufsbildung

¹ Die Regierung erteilt beitragsrechtlich anerkannten Institutionen der Höheren Berufsbildung einen Leistungsauftrag. Dieser regelt die zu erbringenden Leistungen anhand von Zielen und Indikatoren, die damit verbundenen Qualitätsvorgaben, Standards und Vorgaben für die Budgetierung sowie Betriebs- und Rechnungsführung, die Verantwortlichkeiten sowie die Anforderungen an die Berichterstattung.

Art. 15 Berichterstattung an das Amt

¹ Das Budget, der Jahresbericht und die Jahresrechnung sind dem Amt zur Kenntnis zu bringen.

Art. 16 Wechsel der Trägerschaft

¹ Der Grosse Rat kann eine beitragsrechtlich anerkannte Institution der Höheren Berufsbildung ohne kantonale Trägerschaft in eine Höhere Fachschule mit kantonomer Trägerschaft überführen.

² Ein Wechsel der Trägerschaft erfolgt in der Regel auf Beginn einer vierjährigen Leistungsperiode.

4. Finanzierung

4.1. BEITRÄGE AN INSTITUTIONEN MIT LEISTUNGSauftrag

Art. 17 Beitragszahlungen

¹ Der Kanton richtet Höheren Fachschulen mit kantonomer Trägerschaft gestützt auf einen Leistungsauftrag einen Globalbeitrag aus.

² Der Kanton richtet beitragsrechtlich anerkannten Institutionen der Höheren Berufsbildung ohne kantonale Trägerschaft gestützt auf einen Leistungsauftrag einen Pauschalbeitrag aus.

³ Der Kanton trägt von bestehenden Institutionen der Höheren Berufsbildung ohne kantonale Trägerschaft gestützt auf einen Rahmenkontrakt das anrechenbare Betriebsdefizit (Defizitabgeltung). Der Kanton bestimmt das anrechenbare Betriebsdefizit.

Art. 18 Zusammensetzung und Berechnung des Pauschalbeitrags

¹ Der Pauschalbeitrag gemäss Artikel 17 Absatz 2 dieses Gesetzes setzt sich aus einer Grundpauschale und einer Pauschale für Organisationsentwicklung zusammen.

² Die Grundpauschale berechnet sich anhand der Semesterbeiträge gemäss der Interkantonalen Vereinbarung über Beiträge an die Bildungsgänge der höheren Fachschulen (HFSV) pro studierende Person mit Wohnsitz gemäss HFSV im Kanton Graubünden (HFSV-Wohnsitz Graubünden).

³ Die Pauschale für Organisationsentwicklung berechnet sich anhand der entsprechenden Kosten kantonaler Bildungseinrichtungen pro studierende Person mit HFSV-Wohnsitz Graubünden.

⁴ Der Kanton kann für Vorkurse oder Bildungsgänge HF, die mit wenigen Teilnehmenden durchgeführt werden oder von wirtschaftlicher Bedeutung sind, pro Klasse eine Zusatzpauschale ausrichten; diese wird nach den Mehrkosten für dezentrale Bildungsangebote im Kanton berechnet.

⁵ Die Regierung legt die Höhe der Pauschalen gemäss Absatz 1 bis Absatz 4 fest.

Art. 19 Investitionsbeiträge

¹ Der Kanton kann Beiträge an den Kauf von Liegenschaften, Sanierungen, Neu-, Erweiterungs- oder Umbauten sowie die damit verbundenen Einrichtungen und Ausstattungen für Angebote gemäss diesem Gesetz ausrichten.

² Die Regierung legt die anrechenbaren Kosten fest.

³ Die Institutionen beteiligen sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten angemessen an den Investitionen.

Art. 20 Beiträge für Zusammenarbeit

¹ Der Kanton kann an anwendungsorientierte Forschungs- und Entwicklungsprojekte sowie an Massnahmen im Bereich Wissens- und Technologietransfer der regionalen Wirtschaft, die in Zusammenarbeit mit einer Institution der Höheren Berufsbildung durchgeführt und von einem Verband mitfinanziert werden, Beiträge von höchstens 50 Prozent der Gesamtkosten ausrichten. Die Regierung legt die anrechenbaren Kosten fest.

² Der Kanton kann Massnahmen initiieren oder unterstützen, welche die Zusammenarbeit und die Koordination unter den einzelnen Institutionen mit Angeboten der Höheren Berufsbildung fördern. Hochschulen und Forschungsstätten sowie Institutionen der Sekundarstufe II sollen nach Möglichkeit miteinbezogen werden.

Art. 21 Wechsel der Finanzierungsform

¹ Bestehende Institutionen der Höheren Berufsbildung mit Defizitabgeltung können einmalig einen Wechsel der Finanzierungsform beantragen.

² Ein Antrag auf Wechsel der Finanzierungsform ist in der Regel mindestens zwei Jahre vor Beginn einer neuen Leistungsperiode einzureichen.

³ Die Regierung legt die Kriterien für einen Wechsel fest.

4.2. WEITERE BEITRÄGE

Art. 22 HFSV-Semesterbeiträge an Bildungsgänge HF

¹ Der Kanton kann Institutionen der Höheren Berufsbildung ohne kantonale Trägerschaft und ohne beitragsrechtliche Anerkennung auf Antrag die festgelegten Semesterbeiträge nach HFSV an eidgenössisch anerkannte Bildungsgänge HF in Graubünden ausrichten. Die Beiträge berechnen sich pro studierende Person mit HFSV-Wohnsitz Graubünden.

Art. 23 Beiträge an Studiengebühren

¹ Der Kanton richtet für studierende Personen in Bildungsgängen HF mit HFSV-Wohnsitz Graubünden Beiträge an die Studiengebühren aus; diese betragen 20 bis 25 Prozent der Studiengebühren des entsprechenden Bildungsgangs HF.

² Die Regierung legt die Beiträge gemäss Absatz 1 fest.

II.

Der Erlass "Gesetz über die Berufsbildung und weiterführende Bildungsangebote (BwBG)" BR [430.000](#) (Stand 1. Januar 2016) wird wie folgt geändert:

Art. 1 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (geändert)

¹ Dieses Gesetz regelt den Vollzug der eidgenössischen Berufsbildungsgesetzgebung in den Bereichen der beruflichen Grund- und Weiterbildung sowie der Berufs-, Studien- und Laufbahnberatung gemäss deren Zielsetzungen.

² Es bestimmt Voraussetzungen für die kantonale Anerkennung von Ausbildungen und Ausbildungsabschlüssen, die der eidgenössischen Berufsbildungsgesetzgebung nicht unterstellt sind.

Art. 5 Abs. 1 (geändert)

¹ Die nichtkantonalen Trägerschaften der anerkannten Schulen bestimmen:

3. **(geändert)** eine Revisionsstelle, welcher die Überprüfung der Rechnungsführung obliegt und die den zuständigen Gremien der Schule Bericht erstattet. Die Schule reicht dem Amt den Bericht zusammen mit der Jahresrechnung ein.

Art. 8 Abs. 2 (geändert)

² Der Rahmenkontrakt regelt die zu erbringenden Leistungen, die damit verbundenen Qualitätsvorgaben, Standards und Vorgaben für die Budgetierung sowie Betriebs- und Rechnungsführung, die Verantwortlichkeiten sowie die Anforderungen an die Berichterstattung.

Art. 12 Abs. 1 (geändert)

¹ Das Departement wählt die Kommission Berufliche Grundbildung, die Prüfungskommissionen sowie weitere erforderliche Kommissionen und legt deren Aufgaben fest.

Art. 14 Abs. 1 (geändert)

Bildungsbewilligung (**Überschrift geändert**)

¹ Anbietende der Bildung in beruflicher Praxis, welche in einem bestimmten Beruf Lernende ausbilden wollen, benötigen eine Bildungsbewilligung des Amtes.

Art. 16 Abs. 1 (geändert)

¹ Der Lehrvertrag ist vor Antritt der beruflichen Grundbildung dem Amt zur Genehmigung einzureichen. Das Genehmigungserfordernis gilt auch für Vertragsänderungen.

Art. 19 Abs. 1 (geändert)

Dauer der schulischen Bildung (**Überschrift geändert**)

¹ Die Anzahl Lektionen richtet sich nach den eidgenössischen Bildungsverordnungen über die berufliche Grundbildung.

Art. 20 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (geändert)

¹ Der Kanton sorgt für ein dezentrales, ausreichendes Angebot an Berufsmaturitätsschulen mit Ausbildungsgängen während und nach der beruflichen Grundbildung.

² Die Regierung entscheidet über kantonale Angebote sowie über die beitragsrechtliche Anerkennung von Angeboten Dritter.

Art. 25 Abs. 1 (geändert), Abs. 1^{bis} (neu), Abs. 2 (geändert)

¹ Die Zulassung zum Qualifikationsverfahren richtet sich nach den eidgenössischen Vorgaben über die berufliche Grundbildung.

^{1bis} Sofern die Voraussetzungen erfüllt sind, erhalten Kandidatinnen und Kandidaten, die sich ausserhalb eines geregelten Bildungsganges für ein Qualifikationsverfahren anmelden, vom Amt eine Zulassungs- oder eine Zuweisungsverfügung.

² Das Amt entscheidet unter Berücksichtigung der Lerninhalte des jeweiligen Berufs über Gesuche um Erlass der Prüfung oder von Teilen derselben und über die Anrechnung bereits erbrachter Bildungsleistungen.

Titel nach Art. 25

5. (aufgehoben)

Art. 26

Aufgehoben

Art. 27

Aufgehoben

Titel nach Art. 28

7. (aufgehoben)

Art. 30 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (geändert)

¹ Der Kanton gewährt Beiträge an Bau, Einrichtung und Betrieb von Wohnheimen, sofern für das Wohnheim ein Bedarf besteht.

² Der Kanton ist zuständig für die Gewährung von Beiträgen an Bau und Einrichtung von Mensen an Schulen.

Art. 31 Abs. 2 (geändert)

² Der Kanton kann weitere Massnahmen und Projekte im Interesse der Berufsbildung durch Beiträge fördern. Darunter fallen insbesondere:

1. *Aufgehoben*

Art. 33 Abs. 1

¹ Die zur Erfüllung der Aufgaben erforderlichen Mittel werden erbracht durch:

5. **(geändert)** Beiträge der Trägerschaften;
7. **(geändert)** Schulgelder und Kursgebühren;

Art. 35 Abs. 1 (geändert)

¹ Der von den anrechenbaren Kosten nach Abzug der Schulgelder und Kursgebühren, der Beiträge aus Schulgeldvereinbarungen, der Entgelte für Dienstleistungen und der übrigen Einnahmen verbleibende Betrag gilt als das für die Subventionierung anrechenbare Betriebsdefizit.

Art. 39

Aufgehoben

Art. 40 Abs. 1 (geändert)

¹ Der Kanton trägt die anrechenbaren Betriebsdefizite von Brückenangeboten, Berufsfachschulen sowie anderen beitragsrechtlich anerkannten Institutionen.

Art. 42 Abs. 1

¹ Der Kanton leistet Beiträge in der Höhe von 40 bis 80 Prozent an die von der Regierung als anrechenbar bezeichneten Kosten der:

3. *Aufgehoben*

Art. 43 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (geändert)

¹ Der Kanton kann Beiträge bis maximal 80 Prozent der von der Regierung als anrechenbar bezeichneten Kosten an weitere Massnahmen leisten.

² Beiträge bis 50 000 Franken können pauschal gesprochen werden.

Art. 44 Abs. 1 (geändert)

¹ Das Amt verfügt die Höhe der Betriebsbeiträge des Kantons im Rahmen des genehmigten Budgets der Institution. Es können Teilzahlungen bis zu 100 Prozent des voraussichtlichen kantonalen Beitrags an Berufsfachschulen und Brückenangebote ausgerichtet werden.

Art. 46 Abs. 1

¹ Soweit Bundesrecht, kantonales Recht oder Konkordatsrecht nicht Gebührenfreiheit vorsehen, legt die Regierung die Gebühren für folgende Leistungen fest:

3. **(geändert)** Aufnahme- und Prüfungsverfahren ausserhalb eines geregelten Bildungsganges;

Art. 47 Abs. 1 (geändert)

¹ Die Kosten für die persönlichen Lehrmittel und Unterrichtsmaterialien sowie die Spesen für Projektwochen und Exkursionen gehen zu Lasten der Lernenden beziehungsweise der Schülerinnen und Schüler.

Art. 48 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (geändert)

¹ Materialkosten und Raummieten, die bei Prüfungen zum Erwerb des Fähigkeitszeugnisses und des Berufsattests anfallen, werden anteilmässig in Rechnung gestellt:

- a) **(neu)** bei Personen mit Lehrvertrag den Anbietenden der Bildung in beruflicher Praxis;
- b) **(neu)** bei Personen ohne Lehrvertrag diesen Personen selbst.

² Die Regierung kann für die Kosten gemäss Absatz 1 eine maximale Höhe der Weiterverrechnung für einzelne berufliche Grundbildungen festlegen.

Art. 50 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (geändert)

¹ Beschwerden gegen Semesternoten an Berufsfachschulen, die für das Qualifikationsverfahren mit Abschlussprüfung übernommen werden, können innert zehn Tagen an das zuständige Gremium der Schule gerichtet werden. Dieses entscheidet endgültig.

² Entscheide betreffend Nichtzulassung, Nichtpromotion, Verstösse gegen die Bestimmungen des Qualifikationsverfahrens und Nichtbestehen des Qualifikationsverfahrens mit Abschlussprüfung können innert zehn Tagen mit Verwaltungsbeschwerde beim Departement angefochten werden.

Art. 52

Aufgehoben

III.

Keine Fremdaufhebungen.

IV.

Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes.

Verfassung des Kantons Graubünden

Änderung vom 22. April 2026

Von diesem Geschäft tangierte Erlasse (BR Nummern)

Neu: –
Geändert: **110.100**
Aufgehoben: –

Der Grosse Rat des Kantons Graubünden,

gestützt auf Art. 101 Abs. 1 der Kantonsverfassung,
nach Einsicht in die Botschaft der Regierung vom 16. Dezember 2025,

beschliesst:

I.

Der Erlass "Verfassung des Kantons Graubünden" BR [110.100](#) (Stand 1. Januar 2025) wird wie folgt geändert:

Art. 9 Abs. 1 (geändert)

¹ Das Stimm- und Wahlrecht steht allen Schweizerbürgerinnen und -bürgern zu, die das 16. Lebensjahr zurückgelegt haben und im Kanton wohnen. Wählbar ist, wer das 18. Lebensjahr zurückgelegt hat.

II.

Keine Fremdänderungen.

III.

Keine Fremdaufhebungen.

IV.

Diese Teilrevision untersteht dem obligatorischen Referendum.
Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

Gesetz über die politischen Rechte im Kanton Graubünden (GPR)

Änderung vom 22. April 2026

Von diesem Geschäft tangierte Erlasse (BR Nummern)

Neu:	–
Geändert:	150.100
Aufgehoben:	–

Der Grosse Rat des Kantons Graubünden,

gestützt auf Art. 31 Abs. 1 der Kantonsverfassung,
nach Einsicht in die Botschaft der Regierung vom 16. Dezember 2025,

beschliesst:

I.

Der Erlass "Gesetz über die politischen Rechte im Kanton Graubünden (GPR)" BR [150.100](#) (Stand 1. Januar 2026) wird wie folgt geändert:

Art. 3 Abs. 3 (geändert)

³ Wer nach dem Bundesgesetz über Schweizer Personen und Institutionen im Ausland¹⁾ befugt ist, die politischen Rechte in Bundesangelegenheiten im Kanton Graubünden auszuüben, kann dies auch in kantonalen Belangen tun. Auslandschweizerinnen und -schweizer, die das 16. Lebensjahr zurückgelegt haben, können in kantonalen Belangen abstimmen und wählen. Die weiteren Voraussetzungen und das Verfahren richten sich nach dem Bundesgesetz über Schweizer Personen und Institutionen im Ausland sowie nach diesem Gesetz.

II.

Keine Fremdänderungen.

III.

Keine Fremdaufhebungen.

¹⁾ SR [195.1](#)

IV.

Diese Teilrevision untersteht dem fakultativen Referendum. Sie tritt nur in Kraft, wenn die Teilrevision der Kantonsverfassung vom 22. April 2026 angenommen wird.

Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

Beschluss des Grossen Rats zur Durchführung einer Landsession

Vom Grossen Rat beschlossen am 23. April 2026

Der Grosse Rat beschliesst, die Landsession des Grossen Rats im Juni 2027 in Vals durchzuführen.

Wortlautprotokoll des Grossen Rats des Kantons Graubünden

Dienstag, 21. April 2026
Eröffnungssitzung

Vorsitz: Standespräsidentin Valérie Favre Accola

Protokoll: Patrick Barandun

Präsenz: anwesend 119 Mitglieder
entschuldigt: Zaugg-Ettlin

Sitzungsbeginn: 14.00 Uhr

Eröffnungsansprache der Standespräsidentin

Standespräsidentin Favre Accola: Darf ich Sie bitten, Platz zu nehmen? In den vergangenen Monaten durfte ich als Standespräsidentin zahlreiche Einladungen im ganzen Kanton wahrnehmen. Ich durfte dabei erneut und sehr bewusst erfahren, was unseren Kanton, den Kanton der vielen Täler und Seen, so einzigartig macht. Wir sind reich an Vielfalt, sei es landschaftlich, sprachlich, kulturell oder wirtschaftlich. Wir Bündnerinnen und Bündner zeichnen uns durch etwas aus, das ebenso wertvoll ist, durch vielfältiges, leidenschaftliches Engagement für unsere Gemeinschaft. Ich bin Menschen begegnet, die sich in kommunalen, regionalen und kantonalen Berufsverbänden engagieren, in Sport- und Kulturvereinen, in der Kirche, in der Bildung, in der Forschung und in der Wirtschaft. Und dabei durfte ich etwas Bemerkenswertes feststellen. Gerade das, was auf den ersten Blick gegensätzlich erscheint, befruchtet und beflügelt sich in Graubünden gegenseitig. Denn in Graubünden trifft die Welt auf regionale Vielfalt, Eigenarten und Spezialitäten, unsere Bodenständigkeit auf Wissenschaft, Innovation auf Tradition. Graubünden ist Ferienort, Arbeitsort und Wohnort zugleich. Und in Graubünden treffen Sport und Kultur auf unsere einzigartige Natur.

Was habe ich von den zahlreichen Veranstaltungen mitgenommen? Der demografische Wandel betrifft uns alle. Doch es gibt ein Phänomen, das uns noch weit mehr beschäftigen sollte, der schwindende Gemeinschaftssinn. Die Bereitschaft, Verantwortung für die Gemeinschaft zu übernehmen, nimmt ab. Die Bereitschaft, sich in einem Verein einzubringen, nimmt ab. Das ist eine Entwicklung, die uns alle betreffen muss. Gleichzeitig werden nicht nur unsere KMUs, sondern auch Sport- und Kulturvereine sowie Sozial- und Umweltschutzorganisationen durch zunehmende Bürokratie, Auflagen und Regelwerke belastet. Regelwerke, die zeitintensiv in der Umsetzung sind, Kosten auslösen und deren Mehrwert zumindest teilweise fraglich ist. Es braucht mehr Pragmatismus. Es ist an der Politik, Rahmenbedingungen zu schaffen, welche Weiterentwicklung und Wachstum ermöglichen und nicht Stillstand einleiten.

Graubünden, das sind wir. Wir als Gemeinschaft sind Graubünden. Dem gilt es Sorge zu tragen, politisch, gesellschaftlich und wirtschaftlich. Entsprechend wollen wir nachhaltig politisieren, das heisst in Abstimmung auf unsere Bevölkerung und unsere Natur. Wir schaffen Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung und qualitatives Wachstum, damit wir auch in Zukunft in Graubünden arbeiten und wohnen können, verbunden mit einer hohen Lebensqualität. In diesem Sinne «semper Capricorn». Damit erkläre ich die Aprilsession 2026 für eröffnet. *Applaus.*

Wir kommen zur Totenehrung.

Totenehrung

Standespräsidentin Favre Accola: Am 17. Januar 2026 ist Aluis Maissen im Alter von 88 Jahren gestorben. Er wurde am 18. Juni 1937 in Dardin geboren, wo er auf einem Landwirtschaftsbetrieb seiner Eltern eine glückliche Kindheit erlebte. Nach der Primarschule besuchte er das Gymnasium in Disentis. Auf die Matura folgten Studien an den Universitäten St. Gallen und Fribourg, die Aluis Maissen mit einem Dokortitel in Wirtschafts- und Sozialwissenschaften abschloss.

1963 heiratete er Hanny Cottier. Aus der Ehe entsprossen zwei Töchter und ein Sohn. 1965 zog die junge Familie nach Chur, wo Aluis Maissen unter anderem als Redaktor beim Bündner Tagblatt und als Partner einer namhaften Treuhandgesellschaft arbeitete.

Anfang der 1970er-Jahre begann sein politisches Engagement. So war er Mitglied des Stadtschulrats Chur und des Churer Gemeinderates. Von 1975 bis 1988 vertrat Aluis Maissen den Kreis Chur im Grossen Rat. Von 1989 bis 1998 war er Mitglied der Bündner Regierung, davon acht Jahre mit Leidenschaft Finanzdirektor. Auch nebst der Politik engagierte sich der Verstorbene vielfältig für die Gesellschaft, zum Beispiel als Präsident der Katholischen Kirchgemeinde Chur, als Bankrat der GKB, als Präsident des Bündnerischen Polizeibeamten-

verbands, als Verwaltungsrat der Rätia Energie oder als Verwaltungsratspräsident der RhB.

Seine Familie und insbesondere seine beiden Enkelkinder, Miriam und Flurin, bedeuteten Aluis Maissen sehr viel. Das Reisen war eine seiner grossen Leidenschaften, weitere das Golfspielen und der Gesang.

Das Wirken von Aluis Maissen zugunsten der Öffentlichkeit war von grosser Umsicht und Einsatzbereitschaft geprägt. Für seine Heimat und den Kanton Graubünden hat er sich langjährig und in äusserst verdienstvoller Weise engagiert. Dafür gebührt ihm an dieser Stelle der verdiente Dank.

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

Bitte nehmen Sie wieder Platz.

Vereidigung von Ratsmitgliedern

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen zur Vereidigung von Ratsmitgliedern in der Aprilsession 2026. Dazu bitte ich die Grossratsstellvertreterin und die Grossratsstellvertreter, welche heute erstmals in dieser Legislatur im Rat Einsitz nehmen, nach vorne zu kommen. Es sind dies Martina Tomaschett sowie Andrin Ehrler und Marco Ruchti. Darf ich Sie bitten aufzustehen. Ich lese Ihnen nun die Formel des Eides und des Gelübdes in der von Ihnen gewünschten Sprache vor.

Sie als gewählte Mitglieder des Grossen Rats schwören zu Gott, alle Pflichten Ihres Amtes nach bestem Wissen und Gewissen zu erfüllen. Sie als gewählte Mitglieder des Grossen Rats geloben, alle Pflichten Ihres Amtes nach bestem Wissen und Gewissen zu erfüllen. Der Eid wird durch das Nachsprechen der Worte «Ich schwöre es» und das Gelübde durch das Nachsprechen der Worte «Ich gelobe es» geleistet. Darf ich Sie bitten.

Grossratsstellvertreterin und Grossratsstellvertreter: Ich gelobe es. Ich schwöre es.

Standespräsidentin Favre Accola: Vielen Dank, Sie können wieder Platz nehmen. Bevor wir nun mit der Arbeit beginnen, begrüsse ich Grossrat Simon Bärtsch förmlich in unseren Reihen. Er ist für Grossrat Ruedi Weber nachgerückt und nimmt an dieser Session erstmals als ordentliches Mitglied des Grossen Rats teil. Herzlich willkommen im Grossen Rat.

Bevor wir mit dem ersten Sachgeschäft starten, noch ein paar Worte zu unserem elektronischen Geschäftsverkehr. In der Dezembersession wurde der neue Login-Prozess eingeführt. Sie konnten sich damals im Dachgeschoss Hilfe holen. Danach hat das Ratssekretariat im Januar Schulungen im Umgang mit dem neuen CMI Web Client angeboten. Ich möchte Sie an dieser Stelle einfach nochmals darauf hinweisen, dass Sie Vorstösse ab dieser Session nur noch im Web Client mitunterzeichnen können. Die PCloud ist Geschichte. Zudem können Sie auch Ihr Taggeld, das Sie im Dezember noch in der Selbstdeklarationsliste erfasst haben, nur noch im Web Client erfassen. Falls Sie Schwierigkeiten mit der Bedienung

des Web Client haben, erhalten Sie auch in dieser Session Hilfe von Fachleuten. Sie finden diese im Dachgeschoss, im Seminarraum 2. Das ist das Zimmer im Gang auf der rechten Seite. Nutzen Sie dieses Angebot, das Ihnen während der gesamten Session von morgens bis abends ununterbrochen zur Verfügung steht.

Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (Botschaften Heft Nr. 8/2025-2026, S. 485)

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zum ersten Sachgeschäft dieser Session. Es handelt sich um die Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr, kurz EG zum SVG. Das Geschäft wurde von der KUBE vorberaten und wird hier im Rat von Kommissionspräsidentin Anita Mazzetta vertreten. Für die Regierung spricht Regierungsrat Peyer, Vorsteher des Departementes für Justiz, Sicherheit und Gesundheit. Wir behandeln wie üblich zuerst das Eintreten und führen danach die Detailberatung.

Ich erteile nun Kommissionspräsidentin Mazzetta das Wort zum Eintreten. Sie können sprechen.

Eintreten

Antrag Kommission und Regierung
Eintreten

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Die Strassenverkehrssteuer im Kanton Graubünden wird einer Totalrevision unterzogen, dies aus verschiedenen Gründen. Erstens: Das aktuelle Gesetz ist veraltet und hinkt der technologischen Entwicklung mit den elektrischen oder teilelektrischen Antrieben nach. Die heutige Verkehrssteuer für Personenwagen wird nach Hubraum bemessen. Für Fahrzeuge mit elektrischen Antrieben funktioniert das aber nicht, weil sie keinen Hubraum haben. Im Falle von Plug-in-Hybriden ist der Hubraum ebenfalls von begrenzter Aussagekraft. Darum werden die Elektrofahrzeuge aktuell ersatzweise nach dem Gesamtgewicht besteuert, wie auch in anderen Kantonen. Das ist unbefriedigend. Die meisten Kantone haben ihre Gesetze darum bereits revidiert oder sind daran, den Systemwechsel zu vollziehen, weg von der Bemessungsgrösse für die Strassenverkehrssteuer anhand des Hubraums. Die Kantone wählten verschiedene Lösungen. Mehrheitlich haben sie aber das Gesamtgewicht und die Normleistung oder deren Kombination gewählt, wie die Regierung nun auch vorschlägt. Sämtliche Antriebsmotoren, also Verbrennungsmotoren und Elektrofahrzeuge, sollen nach diesen Bemessungskriterien besteuert werden. Ein anderer Grund der Revision sind die rückläufigen Einnahmen aus der Verkehrssteuer. Die Anzahl der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben steigt und wird langfristig die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor verdrängen. Aufgrund dieser Entwicklung ist mit einem fortlaufenden Rückgang der Einnahmen aus den Verkehrssteuern zu rechnen, da Elektrofahrzeuge aktuell von

unbefristeten Steuerermässigungen von bis zu 80 Prozent profitieren. Mit den Einnahmen aus den Verkehrssteuern werden neben den Aufwendungen des Strassenverkehrsamtes vor allem die Strassenrechnung finanziert. Um weiterhin Einnahmen im heutigen Umfang generieren zu können, soll die Verkehrssteuer deshalb neu konzipiert werden.

Diese Ausgangslage führte zum Auftrag Hohl betreffend Umbau und Sicherung der Zukunftstauglichkeit der Strassenverkehrssteuer in Graubünden. Der Auftrag, den wir überwiesen haben, steckt den Rahmen der Revision klar ab. So sollen Einnahmen und Ausgaben für das Strassennetz perspektivisch im Gleichgewicht stehen und die neue Steuer die Ertragsstabilität, die ökologische Lenkungswirkung und die Technologie-Neutralität berücksichtigen. Aufgrund dieser Ausgangslage und dieser klar abgesteckten Rahmenbedingungen liess die Regierung verschiedene Varianten prüfen, die im EBP-Bericht «Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden» abgebildet sind. Berücksichtigt wurde dabei auch die Umsetzbarkeit der verschiedenen Modelle.

Bereits in der Vernehmlassung, aber auch in der Kommission mussten wir feststellen, dass die Annahmen in diesem Bericht teilweise schon überholt sind, und zwar bezüglich der Neuzulassung von Elektroautos. EBP ging im Bericht noch davon aus, dass schon 2035 die Hälfte der immatrikulierten Fahrzeuge in Graubünden einen Elektroantrieb haben. Die starke Entwicklung bei den Elektroautos bekam aber nach Corona und wohl auch wegen der Diskussionen in der EU um die Verbrennungsmotoren einen Dämpfer. So konnten die gesteckten Ziele auch des Bundes nicht erreicht werden. Bei Neuzulassungen strebte die Roadmap bis 2025 50 Prozent Steckerautos an. Tatsächlich sind es aber nur gut 30 Prozent. Ende 2025 legten die Elektroautos zwar wieder stark zu und jetzt mit der Ölkrise ist ein neuer Schub zu erwarten. Wie genau sich der Markt entwickelt, hängt aber von verschiedenen Faktoren ab und ist schwierig vorauszusagen. Gerade aus diesem Grund und wegen der technischen Entwicklung sollen Elektroautos nach wie vor von einer Steuerermässigung profitieren können, und zwar in Form eines befristeten Bonus. Das neue Gesetz soll zudem eine gewisse Flexibilität bieten, um sich neuen Gegebenheiten anpassen zu können. Zudem besteht bereits heute die Absicht, das neue Gesetz spätestens in zehn Jahren einer Überprüfung zu unterziehen, um die Bemessungsgrundlagen kritisch zu hinterfragen und es wiederum an allfällige neue technische Errungenschaften anpassen zu können.

Die Dekarbonisierung des Verkehrs, welcher für rund 27 Prozent des kantonalen CO₂-Ausstosses verantwortlich ist, ist wichtig, damit das Netto-Null-Ziel 2050 erreicht werden kann. Im Aktionsplan Green Deal wird die rasche Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge darum als zentrale Massnahme bezeichnet. Im Fokus des AGD stehen Massnahmen zur Förderung von Ladeinfrastruktur, was wir mit dem Klima- und Innovationsgesetz bereits gemacht haben. Es geht aber auch um die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer. Im EBP-Bericht wurden verschiedene Modelle für die Bemessung der Verkehrssteuer analysiert und gerechnet und auch die ökologische Lenkungswirkung angeschaut. Die Modelle

B und C hätten die grössere Lenkungswirkung gehabt. Dazu gehört zum Beispiel die Bemessung nach Gramm CO₂ pro Kilometerwert. Der Nachteil, es gibt mehrere Werte und bei älteren Autos fehlen diese Werte. Als Zusatz wäre auch der Energieverbrauch der Fahrzeuge gut gewesen, aber beim Energieverbrauch ist der Kanton abhängig vom Bund. Ausserdem wechseln diese Daten ständig. Und dann wäre hier noch die Bemessung nach gefahrenen Kilometern, was besonders verursachergerecht gewesen wäre, aber auch hier ist die Umsetzung zumindest im Moment schwierig, da die technischen Voraussetzungen noch nicht vorhanden sind. Sollte der Bund bei der zukünftigen Finanzierung der Strasseninfrastruktur dieses Kriterium wählen, könnten die gefahrenen Kilometer später durchaus wieder interessant werden.

Die Schwierigkeiten dieser Modelle mit einer starken ökologischen Lenkungswirkung haben schliesslich dazu geführt, dass die Regierung die sichere Variante mit dem Gesamtgewicht und der Normleistung respektive deren Kombination als Bemessungsgrundlage gewählt hat. Das Gewicht und die Normleistung sind bewährte Bemessungsgrössen und für alle Antriebsarten verfügbar und damit auch technologieneutral. Damit kann eine der Rahmenbedingungen erfüllt werden. Die Normleistung wird mit 30 Prozent, das Gesamtgewicht mit 70 Prozent besteuert. Eine gewisse ökologische Lenkung Richtung leichteren und umweltfreundlicheren Fahrzeugen ist damit gewährleistet, aber natürlich auf tiefem Niveau. Für Elektrofahrzeuge haben diese Bemessungskriterien aber klare Nachteile. Elektrofahrzeuge sind schwerer und die Normleistung eines Elektrofahrzeugs ist nur bedingt mit jener eines Autos mit Verbrennungsmotor vergleichbar. Diese Nachteile müssen darum bei diesem Berechnungsmodell ausgeglichen werden. Anderenfalls würden Elektroautos deutlich höher besteuert werden als solche mit Verbrennungsmotor. Damit werden die Nachteile der E-Autos ausgeglichen. Die ökologische Lenkungswirkung soll, wie in anderen Kantonen auch, mit einem Bonus-System sichergestellt werden. Vorgesehen ist eine zeitlich begrenzte Steuerermässigung für Fahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss bis 2034.

Was heisst das nun konkret? Für mehr als die Hälfte aller Fahrzeuge bringt der Systemwechsel eine höhere Verkehrssteuer, auch und insbesondere E-Fahrzeuge werden mit der neuen Verkehrssteuer mehr bezahlen, weil die grossen Rabatte von 60 bis 80 Prozent abgeschafft werden. Mit dem Bonus kann das bei Weitem nicht ausgeglichen werden. Das ist gewollt, da die Einnahmestabilität eine weitere Rahmenbedingung ist, die beim Systemwechsel berücksichtigt werden muss. Zudem hat der Kanton bewusst auf die Einführung eines Malus verzichtet. Die Ermässigung der Verkehrssteuer für Elektromobilität ist zwar nicht der entscheidende Faktor für den Kauf eines E-Autos, wie Untersuchungen zeigen, da spielt eine gute Ladeinfrastruktur eine viel wichtigere Rolle. Als Signal und psychologisch ist der Bonus dennoch wichtig. Schliesslich soll die Entwicklung bei den Steckerautos nicht zusätzlich ausgebremst werden.

Mit der Wahl der Bemessungsgrössen Gesamtgewicht und Normleistung bleiben die Einnahmen aus den Verkehrssteuern konstant stabil, eine weitere Rahmenbedin-

gung, die zu erfüllen ist, dies jedoch ohne Berücksichtigung des Bonussystems der Elektrofahrzeuge. Wie hoch die Mindereinnahmen aufgrund des Bonussystems sein werden, wurde nicht berechnet. Aktuell gibt es aber nur wenige Fahrzeuge mit Elektroantrieb. Insgesamt sind nur gut fünf Prozent des Gesamtbestandes der Personenwagen Elektroautos. Bei einem steigenden Anteil an Fahrzeugen mit Elektroantrieb ist deshalb mit Steuerausfällen zu rechnen. Die Regierung rechnet aber mit geringen Steuerausfällen, da die Steuerermässigung befristet und moderat ist und die Zunahme an Fahrzeugen mit Elektroantrieb Zeit in Anspruch nehmen wird.

Nicht untersucht wurde im Rahmen der vorliegenden Revision, ob die Einnahmen aus den Verkehrssteuern weiterhin in der derzeitigen Höhe erforderlich sind. In der Kommission wurde darauf hingewiesen, dass eine Gesamtschau mit einem langfristigen Finanzplan für den Strassenbau fehle. Regierungsrat Peter Peyer hat diese Aussage in der Kommission entgegengenommen und vielleicht hören wir heute noch eine Aussage dazu, wie es diesbezüglich weitergehen wird.

In der Vernehmlassung zur Gesetzesrevision wurde die Notwendigkeit, die Verkehrssteuern an die technologischen Neuerungen anzupassen, durchwegs anerkannt. Unterschiedlich beurteilt wurde jedoch die Wahl des Steuermodells A. Eine Minderheit wünschte die anderen Modelle B und C, die eine grössere, ökologische Lenkungswirkung haben. Aus Praktikabilitätsgründen hat die Regierung jedoch davon abgesehen, wie bereits dargelegt. Die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden unterstützte das gewählte Steuermodell, welches auf bewährte Bemessungsgrundlagen aufbaue. Die vorgeschlagene Mischform zur Bemessung der Verkehrssteuern für Personenwagen mit 70 Prozent Gewicht und 30 Prozent Normleistung wurde von der Mehrheit als nachvollziehbar begrüsst.

Die KUVe hat sich im Rahmen einer Sitzung intensiv mit der Vorlage auseinandergesetzt. In der Detailberatung werden wir uns mit mehreren Mehrheits- und Minderheitsanträgen auseinandersetzen. In der Kommission war es jedoch unbestritten, dass Fahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss für eine Übergangszeit eine tiefere Verkehrssteuer entrichten sollen. Bei den Plug-in-Fahrzeugen scheiden sich jedoch die Geister. Da die Ziele bei der Neuzulassung von E-Autos verfehlt werden, hat die Kommission jedoch die Dauer und Höhe des Bonus für die Steckerfahrzeuge noch nach oben angepasst. Eine Mehrheit der Kommission beantragt zudem, die Verkehrssteuer der Teuerung anzupassen. Eine Minderheit schlägt vor, den öffentlichen Verkehr ebenfalls zu besteuern und allfällige Überschüsse bei der Strassenverkehrssteuer mit Ermässigungen zu kompensieren. Die KUVe ist jedoch einstimmig auf die Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr eingetreten und unterstützt die neuen Bemessungsgrundlagen zur Erhebung der Strassenverkehrssteuer. Ich bitte Sie im Namen der Kommission, darauf einzutreten.

Standespräsidentin Favre Accola: Das Wort ist nun offen für weitere Mitglieder der Kommission. Ich erteile Grossrat Gort das Wort.

Gort: Die Grundlage für die Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr bildet der Auftrag Hohl, welchen der Rat am 14. Juni 2023 überwiesen hat. Hier möchte ich besonders den letzten Punkt des Auftrages hervorheben, die neue Strassenverkehrssteuer so auszugestalten, dass die Steuer die Faktoren langfristige Ertragsstabilität, ökologische Lenkungswirkung und Technologieneutralität angemessen berücksichtigt. Die SVP anerkennt, dass eine Revision der Verkehrssteuer früher oder später nötig sein wird. Wir sehen derzeit aber noch keine frappierende Dringlichkeit, da nach wie vor der BEV-Anteil auf Bündner Strassen sehr gering ist.

Wie wir aber bereits in der Vernehmlassung geschrieben haben, sollte die Finanzierungsstruktur transparent und ausserdem, und dies ist mit Sicherheit der wichtigste Punkt, ertragsneutral sein. In unserer Vernehmlassung haben wir uns für die Variante A ausgesprochen und bereits damals unsere Bedenken gegeben, dass die vorgeschlagenen Steuersätze von 0,19 Franken pro Kilogramm sowie die Progression von bis zu 4,68 Franken pro Kilowatt deutlich zu hoch seien. In der Botschaft schreibt dann die Regierung auf der Seite 494 unter Ziele der Revision: Ertragsneutralität. Der durchschnittliche Steuerertrag pro Fahrzeug, der durch die neuen Steuern erzielt wird, soll für den kantonalen Fahrzeugbestand gleich hoch sein wie unter den bisherigen Steuern. Das heisst also, es soll die Strassenverkehrssteuer so ausgestaltet werden, dass es zu keiner faktischen Steuererhöhung und somit nicht zu Mehreinnahmen für den Kanton führt. Genau in diesem Punkt sehen wir die Revision als mangelhaft an. Zwar hat die Regierung anscheinend erkannt, dass die vorgeschlagene Progression viel zu hoch war. Beim Steuersatz vom Gewichtsanteil ging die Regierung aber sogar noch höher als in der Vernehmlassung. Dies ist für die SVP völlig unverständlich, zumal wir in unserer Einschätzung den Eindruck hatten, dass es zu enormen Mehreinnahmen kommen wird.

Mit unseren Anträgen haben wir bereits in der Kommission versucht, dem entgegenzuwirken. Auch nach den Kommissionssitzungen hatten wir mit dem Amt Abklärungen getätigt und versucht herauszufinden, was denn die richtigen Steuersätze wären. Die Antwort vom Strassenverkehrsamt stimmte mich schon etwas bedenklich. Es sei ihnen intern nicht möglich, dies zu rechnen. Das müsse man bei einer externen Firma in Auftrag geben. Das heisst also, dass wir heute ein Gesetz beraten, das so kompliziert aufgebaut ist, dass es dem vollziehenden Amt nicht möglich ist, zu überprüfen und zu kalkulieren, wie hoch dann schlussendlich die Einnahmen sind, die sie generieren. Und das kann doch keine gute Gesetzgebung sein. Da hat man ein Konstrukt aufgebaut, das viel zu kompliziert ist und somit völlig intransparent. Nun müssen wir uns schon fragen, ob es überhaupt noch richtig ist, dies so durchzuberaten, weil anscheinend weiss man nicht, was dann die diversen Anträge finanziell bewirken. Die SVP ist für Eintreten und wird an sämtlichen Anträgen festhalten.

Berther: Bugen prendel jeu cuort posiziun tier quella lescha. Da principi ha nossa presidenta Anita Mazzetta detg tut. Jeu mon mo en aunc ina ga cuort sin in pèr

pintgas caussas. Il sistem actual funcziunescha buc silla liunga. Nus stuein far ina midada e quei han ins realisau ed ha era preparau. Jeu sun perschadius che era pil futur ei quei ina buna soluziun. Pertgei sustegnel jeu quella lescha sco commember dalla KUVe, dalla Cumissiun per ambient, traffic ed energia? Tenor miu meini ei quei ina soluziun neutrala pertuccont la tecnologia, ina ecologicamein prudenta e finanzialmein stabila. Nus dein reducziuns da 60 procent sin vehichels senza CO₂ e 30 procent reducziun sin vehichels cun emissiuns bassas, ils proxims onns. Quei ei ina soluziun clara, capeivla e strategicamein prudenta. Sche nus lessan i en sin ils giavischs da mintgin en cheu, vegnessen nus mai da schligiar quei, perquei che mintgin ei autist e mintgin vesa siu avantatg. La cumissiun, sco nus tuts en cheu vein aber l'obligaziun da mirar pil cantun ed era per las finanzas saunas dil cantun. Quei che sa buc esser, ei che nus dessan tuttenina rabats che massen automaticamein. Leu sun jeu clar dil meini: da quellas caussas astga mo il parlament decider e lu cu ei fa da basegns. Tenor miu meini eis ei impurtont da sustener la proposta dal pli da la KUVe e tenor miu meini eis ei impurtont che nus resguardain el futur la careschia. Quella ei per il pli ulti moderada, aber igl ei impurtont ch'ins mira da ver quei. La finala van quels daners per ina infrastruttura impurtont en nies cantun. Ed ord quei motiv proponel jeu da sustener quella lescha ed entrar e tractar ella.

Jochum: La presidente della commissione Anita Mazzetta ha già fatto un'introduzione molto esaustiva, per questo mi concentro su pochi aspetti. L'obiettivo della revisione è adattare la tassa sui trasporti alle nuove tecnologie, in modo che le entrate siano garantite, che vengano promossi gli obiettivi ecologici e siano prese in considerazione le disposizioni del piano d'azione Green Deal Grigioni nonché il mandato Hohl sull'idoneità futura delle tasse sui trasporti. La Commissione ambiente, trasporti ed energia si è occupata della legge nella riunione di dicembre 2025. Il tema principale è dunque la definizione delle imposte di circolazione e delle tasse di circolazione. Come ben sappiamo, tali tasse e imposte servono al finanziamento delle strade e non devo ripetere in dettaglio quanto siano importanti le strade per il nostro Cantone. Solo questo: sono le strade che collegano le 150 valli grigionesi tra di loro. Sono le strade che ci collegano con la nostra capitale e con il resto della Svizzera ma anche con l'estero. Anche il traffico pubblico su gomma necessita di strade di transito sicure e ben mantenute. Inoltre, servono circonvallazioni per togliere il traffico dai paesi e metterli in sicurezza. Negli ultimi anni il Gran Consiglio si è ripetutamente occupato della sicurezza stradale e dei grandi progetti stradali. Basta pensare agli incarichi per un accesso sicuro alla Val Calanca, al paese di Viano, per un accesso in sicurezza della strada Sils-Maloja ma anche delle circonvallazioni come quella di Sta. Maria in Val Monastero o Le Perse in Valposchiavo, ecc. Nella sessione di agosto 2024, sulla base dell'atto parlamentare Michael, è stato dato incarico al Governo di analizzare la possibilità di realizzare contemporaneamente più di un solo grande progetto e presentare al Parlamento possibili soluzioni. Le entrate delle tasse e imposte di circolazione vanno a favore del

conto strade in base alla legge stradale del Cantone dei Grigioni, articolo 56. L'articolo 55 di detta legge si occupa del finanziamento speciale, delle competenze e dei limiti. Risulta dunque importante, anche nella presente legge di applicazione, definire le tasse e le imposte, decidere su eventuali riduzioni di imposte, il loro calcolo ecc. Va invece evitato che introiti delle tasse e delle imposte di circolazione finiscano nell'orario. Non è per il finanziamento generale del Cantone che si prelevano tasse e imposte di circolazione. I valori dipendono dallo stato della tecnica e devono essere verificati periodicamente e se necessario adeguati allo sviluppo tecnico. Questo compito è demandato al Governo. Vale dunque il principio di neutralità delle entrate ed è prevista la revisione della presente legge nel 2035. Il PLR raccomanda l'entrata in materia, ci sarà poi la discussione dettagliata su alcuni punti, già nominati dalla presidente della commissione, che nella commissione non hanno trovato unanimità.

Horrer: Es wurde gesagt und ausgeführt, die zwei Hauptziele, die mit dieser Revision unter anderem verfolgt werden, es ist die Elektrifizierung des Fahrzeugsparks, die zuletzt ein bisschen ins Stocken geraten ist, zu beschleunigen und gleichzeitig Mindereinnahmen bei der Verkehrssteuer auf Dauer nicht zu generieren und die Vorlage ertragsneutral zu gestalten. Die SP hat bereits in der Vernehmlassung klargemacht, dass sie sich eigentlich ein Modell, ein Steuermodell gewünscht hätte, das die ökologische Komponente höher, mitunter deutlich höher, gewichtet hat. Das ist nicht der Fall in der aktuellen Vorlage. Allerdings, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, muss man auch anerkennen, dass erstens die Machbarkeit und die Einfachheit im Vollzug auch ein Aspekt ist, den es zu berücksichtigen gilt. Und zweitens gebietet es etwas die Ehrlichkeit, die Sache bei Lichte zu betrachten, und dann kommt man zum Schluss, die Anreizwirkung dieser Verkehrssteuer ist doch, ich möchte sagen, sehr, sehr bescheiden bis nicht vorhanden. Ich bin ja selber nicht Autofahrer. Ich musste darum ein bisschen googeln, aber offenbar bezahlt man für einen Neuwagen im Schnitt 45 000 bis 50 000 Franken und für einen Occasionswagen 30 000 bis 35 000 Franken, das sind so etwa die Werte. Für einen Skoda Octavia, das ist so das Auto meiner Kindheit, das haben dort alle gefahren, bezahlen Sie eine Verkehrssteuer von rund 570 Franken. Und jetzt setzen Sie diese 570 Franken in Relation zu den Beträgen von rund 50 000 Franken oder rund 35 000 Franken und dann sehen Sie die Anreizwirkung. Mit ganz viel gutem Willen und wenn man komplett rational agierende Individuen unterstellt, dann gibt es sie. Da es das in der Realität so nicht gibt, dürfte sie eher bescheiden ausfallen.

Vor diesem Hintergrund haben wir auf Rückweisungsanträge oder Grundsatzanträge verzichtet, weil der vorliegende Entwurf in den grossen Linien stimmt und die zwei eingangs erwähnten Ziele tatsächlich erreicht. In der Detailberatung werden wir dann noch zwei Anträge stellen, unter anderem zum Thema Plug-in und Inflation. Und schliesslich noch ein Wort zu Kollege Gort. Schauen Sie, wenn Ihre Anträge und die Rhetorik, die Sie an den Tag legen, ein zu grosses Delta aufweisen, wenn Sie

Behauptungen in den Raum stellen, die man auf Seite 536 und 516 etwa der Botschaft nachlesen kann, dass sie so eigentlich nicht stimmen und das durchaus geprüft wurde, dann ist Wahljahr, Kollege Gort. Ich nehme Ihnen das nicht übel, aber schauen Sie doch zukünftig, dass das Delta nicht zu gross wird, und haben Sie dann den Mut, einen Rückweisungsantrag oder einen Antrag auf Nichteintreten zu stellen.

In diesem Sinne wünsche ich uns trotz Wahljahr eine gute Debatte und hoffe, eher unvorbereitete Spontananträge bleiben uns erspart, wenn Sie schon nicht den Mut für einen Rückweisungsantrag hatten.

Standespräsidentin Favre Accola: Wenn es keine weiteren Wortmeldungen aus der Kommission gibt, dann öffne ich das Mikrofon für das Plenum. Grossrat Rageth, Sie können sprechen.

Rageth: Ich anerkenne den Umstand, dass die befristete Steuerermässigung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb ein Ende haben muss, um die Finanzierung der Strassen langfristig weiterhin mehrheitlich über die Verkehrssteuer finanzieren zu können. Auch unbestritten ist meinerseits, dass die Strassenfinanzierung über die Verkehrssteuer zu erfolgen hat und so dem Verbraucherprinzip gefolgt wird. Ebenso ist für mich und auch die GLP die Ökologisierung der Verkehrssteuer zentral. Ich möchte aber keinen Hehl daraus machen, dass wir uns eine stärkere Ökologisierung gewünscht hätten. Jedenfalls, ich kann damit leben, dass die Steuerermässigung für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb kleiner wird. Ich bin mit der vorliegenden Totalrevision nicht gänzlich glücklich. Zumal aber indirekt eine Forderung der GLP aus der Vernehmlassung, die Erhöhung des Bonus für emissionsarme Fahrzeuge, berücksichtigt wurde, kann ich der Totalrevision dieses Gesetzes zustimmen.

Trotzdem möchte ich drei Punkte festhalten. Erstens: Aktuell trägt der Sektor Verkehr 33,5 Prozent zum gesamten Treibhausgasausstoss in der Schweiz bei. Motorfahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss sind notwendig, um die CO₂-Emission im Verkehrssektor deutlich zu senken. Solange fossile Treibstoffe ihre Klima- und Umweltkosten nicht vollständig einpreisen, sollten Elektrofahrzeuge nicht gleich belastet werden. Entsprechend ist es wichtig, dass Motorfahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss weiterhin mit Anreizen gefördert werden. Zumal der Anteil Elektrofahrzeuge in der Schweiz erst etwas über 5,2 Prozent liegt, kommt die verstärkte Besteuerung dieser Fahrzeuge eher früh. Ich hoffe fest, dass die dafür im Gesetz vorgesehenen acht Jahre den Anteil Elektrofahrzeuge weiter und massgebend erhöhen.

Zweitens: Es ist wie eben erwähnt unklar beziehungsweise mit einer Hoffnung verbunden, dass sich der Anteil Elektrofahrzeuge gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in den kommenden Jahren positiv entwickeln wird. Die Ermässigung soll möglichst gelten, bis diese Fahrzeuge einen 50-Prozent-Anteil haben. Entsprechend bin ich mit der Flexibilisierung, welche sowohl von Kommissionsmehrheit wie -minderheit betreffend den Art. 11 Abs. 2 vorgeschlagen ist, einverstanden. Ob sich Graubünden dann mit einem 50-Prozent-Anteil

zufriedengeben soll, wenn es irgendwann einmal so ist, müssen wir zu einem späteren Zeitpunkt beraten.

Und drittens: Wir werden nicht darum herumkommen, den Bonus für emissionsarme Fahrzeuge oder später vielleicht auch einmal einen Malus für Motorfahrzeuge mit CO₂-Ausstoss zu gegebener Zeit wieder zu diskutieren. Die vorliegende Botschaft ist voll von Konjunktiven. Beispielsweise auf Seite 489 oben, da lese ich: «Diese technologischen Fortschritte und Marktinnovationen werden höchstwahrscheinlich dazu führen, dass», blabla usw., «Laut der Prognose der EBP werden im Kanton Graubünden voraussichtlich bereits im Jahr 2035 die Hälfte der Fahrzeuge einen Elektroantrieb haben.» usw. Ich möchte dies nicht als Kritik verstanden haben, doch wir sehen, es ist unklar, wie die Entwicklung der emissionsarmen Fahrzeuge weitergeht. Entsprechend werden wir diese Entwicklung genau beobachten und zu einem späteren Zeitpunkt neu, wahrscheinlich mit einer Teilrevision, wieder beurteilen müssen. Die GLP-Fraktion ist für Eintreten.

Hohl: Vorneweg möchte ich mich bei der Regierung und der Verwaltung recht herzlich für die Arbeiten bei der Umsetzung unseres Auftrages zu Umbau und Sicherung der Zukunftstauglichkeit der Strassenverkehrssteuer in Graubünden bedanken. Erlauben Sie mir, kurz darauf hinzuweisen, wie der Auftrag entstanden ist. In der Botschaft Green Deal I wurden wir von der Regierung darauf aufmerksam gemacht, dass die Ökologisierung der Strassenverkehrssteuer als Teil des Green Deal umgesetzt werden soll. Die Ökologisierung der Strassenverkehrssteuer wurde damals als Massnahme KSV 2.3 gekennzeichnet und vom Grossen Rat wohlwollend zur Kenntnis genommen.

In der Folge haben ich und meine damaligen Mitunterzeichnenden uns mit der heutigen Finanzierung der Strassenverkehrssteuer auseinandergesetzt. Wir haben dabei festgestellt, dass das Vermögen der Spezialfinanzierung Strassen trotz anderer Budgetierung seit Jahren nie mehr unter den vom Grossen Rat festgelegten Deckel von 100 Millionen Franken gesunken ist und, im Gegenteil, wiederholt erhebliche Mittel, im Auftrag genannt wurde ein Beitrag von über 6 Millionen Franken aus dem Jahr 2021, aus den für die Strasse vorgesehenen Mitteln in die allgemeine Staatskasse flossen. Wir wiesen darauf hin, dass die aktuellen Strassenverkehrssteuern selbst trotz grosszügiger Budgetierung als zu hoch erscheinen. Die Ertragsneutralität war aus unserer Sicht nach altem System nicht gewährleistet. Vielmehr herrschte ein Ertragsüberschuss. Gleichzeitig wollten wir antizipieren, dass bei einer weiteren gewünschten Entwicklung in Richtung vollelektrischer Fahrzeuge die Finanzierung zukunftsgerichtet sichergestellt wird, die Erträge auch nicht erodieren. Wir wollten sicherstellen, dass die nötigen Investitionen in unser Strassennetz weiterhin gewährleistet sind, Einnahmen und Ausgaben jedoch perspektivisch im Gleichgewicht sind und die Steuer die Faktoren langfristige Ertragsstabilität, ökologische Lenkungswirkung, allenfalls auch via Sunset-Legislation, und Technologie-Neutralität angemessen berücksichtigt. Dieser Auftrag wurde, wie schon mehrfach erwähnt, vom Grossen Rat in ursprünglicher Fassung überwiesen.

Ich nehme es vorneweg: Insgesamt erscheint mir die Umsetzung sachgerecht und gelungen. Ich kann die verwendeten Parameter Gewicht und Leistung mit entsprechenden Ausgleichsmechanismen für Elektro- oder allenfalls auch Hybridfahrzeuge grundsätzlich begrüßen. Die Begründung erscheint mir plausibel. Ebenso kann ich Kommission und Regierung unterstützen, dass es weiterhin, aber wichtig, zeitlich begrenzt einen grosszügigen Bonus für vollelektrische Fahrzeuge gibt. Dies ist die Massnahme aus dem Green Deal. Aber klar, zeitlich begrenzt und nur gerechtfertigt, solange vollelektrische Fahrzeuge in Graubünden nicht state of the art sind. Bei einigen Aspekten wie z. B. der weiteren Bonifizierung einer Übergangstechnologie wie den Hybridfahrzeugen bin ich kritischer, das verändert aber meine positive Grundhaltung nicht.

Ich habe zwei Anliegen, welche ich aber hier vertieft diskutieren möchte. Erstens: Warum wird der ökologische Aspekt der Botschaft, nämlich der Bonus, die Ökologisierung der Steuer, nun nicht aus dem Green Deal finanziert? Um dies zu korrigieren, werde ich später einen Antrag stellen, und ich bitte Sie daher, die Diskussion dazu auf nachher zu verschieben. Viel wichtiger ist einer der wesentlichen Beweggründe für unseren Auftrag. Wir wollten perspektivisch Ertragsstabilität sicherstellen, aber auch die aktuell bestehende, zu grosszügige Finanzierung beenden. Die Regierung erwähnt dementsprechend in ihrem hier vorliegenden Vorschlag, dass auch wenn sich ein tendenziell höherer Mittelbedarf abzeichnen könne, die aktuelle Konzeption vorsehe, dass sie Einnahmen im bisherigen Rahmen sichert. Ich sehe dies klar als Versprechen, dass durch die neue Konzeption nicht mehr Mittel eingenommen werden sollen als bisher. Diese Aussage wage ich aber mit Blick auf die mir vorliegenden Angaben auch kritisch zu hinterfragen. Selbst der Kommission wurden meines Wissens keine wirklich vertieften, glaubwürdigen Zahlen dargelegt, welche widerlegen, dass nach dem neuen System deutlich mehr Fahrzeuge belastet werden als entlastet.

Ich bin zwar bereit, der Regierung zu glauben, wenn sie mir hier versichert, dass die Erträge nicht steigen werden. Faktisch haben wir aber gemäss meinen Erkenntnissen keinen Hebel, die Steuern für Fahrzeuge zu senken, sollte sich herausstellen, dass entgegen der Beteuerung der Regierung doch deutlich mehr Einnahmen erzielt werden als bisher. Daher meine Frage an die Regierung: Wie werden oder würden Sie vorgehen, wenn Sie im kommenden Jahr feststellen, dass die Erträge Ihre Prognose deutlich übertreffen? Müssten wir hier erneut leigefrieren oder hätte die Regierung wirksame Hebel, hier tätig zu werden? Ich möchte verhindern, dass wir mit der heutigen Gesetzgebung oder mit der heute zu erzielenden Gesetzgebung deutlich mehr Einnahmen erzielen werden, welche dazu führen würden, dass noch mehr Geld als ohnehin aus der Strassenrechnung aufgrund der Plafonierung derselben auf 100 Millionen Franken in die allgemeine Staatskasse fliessen würden. Dann wäre unser Auftrag nämlich in keiner Art und Weise erfüllt. Entsprechend danke ich für das Aufzeigen, wie Sie sicherstellen werden, wie wir zeitnah reagieren können, wenn wir feststellen, dass die Einnahmen für die Stras-

senrechnung sich entgegen der heutigen Erwartung und Beteuerung deutlich erhöhen.

Cortesi: Ich beginne mit dem Wichtigsten, mit meinem Wichtigsten in Kürze, zum Voraus und das ist, dass ich dieses Gesetz in dieser Form nicht unterstützen werde. Nun, wenn wir uns aber das Wichtigste in Kürze anschauen, wie wir es da in diesem grünen Heft auf Seite 485 vorfinden können, dann lesen wir dort in der dritten Zeile: «Gemäss den derzeitigen Prognosen werden die Elektrofahrzeuge langfristig die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor verdrängen.» Nun, die Frau Kommissionspräsidentin hat das auch erwähnt, sie hat auch darauf hingewiesen, und das Wichtigste sollte aber eben auch richtig sein. Und weil es Prognosen sind, und Prognosen sind immer heikel, besonders, wenn sie die Zukunft betreffen, ist diese Aussage doch etwas zu relativieren.

Warum erachte ich diese Aussage als unrichtig? Die EU hatte 2023 beschlossen, dass ab 2035 keinen neuen Autos mehr mit Verbrennungsmotor zugelassen werden dürfen. Der CO₂-Ausstoss von Neuwagen sollte um 100 Prozent gegenüber 2021 gesenkt werden. Was hat sich geändert seither? Im Dezember 2025 kam die 180-Grad-Kehrtwende. EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen, die vorhin das Verbrenneraus als in Stein gemeisselt bezeichnete, machte plötzlich Eingeständnisse. Unter dem Lechzen der deutschen Wirtschaft und vor allem der deutschen Autoindustrie mit hunderrtausenden von Entlassungen, war das Aus des Verbrenneraus plötzlich ein Thema.

Nun, wo wird investiert unter I., Abschnitt 1, Seite 488 heisst es: «Schliesslich investieren die Herstellerinnen und Hersteller stark in die Entwicklung neuer Elektrofahrzeuge, die in Design, in Leistung und Preis attraktiv sind, was die Akzeptanz bei den Verbrauchern erhöht.» Kein Wort davon, was die Akzeptanz vor allem erhöht, nämlich die Subventionen, im Inland und im Ausland. Nun, was ist passiert in den letzten paar Monaten? Was hat die deutsche Autoindustrie gemacht? Ich habe kurz nachgeschaut. Strategieänderungen der deutschen Automobilhersteller. Volkswagen: Sparkurs. VW plant bis Ende des Jahrzehnts den Abbau von rund 35 000 Stellen in Deutschland und jährliche Einsparungen von 15 Milliarden Euro. BMW: Mehr Technologieoffenheit, weniger betroffen. Mercedes-Benz, möchte nicht auf jeden darauf eingehen, aber eines ist noch interessant. Porsche: Vom Elektropionier zurück zu den Wurzeln. Was ist passiert? Bis 2025 wollten sie alles auf Elektro umstellen, nun haben sie eine Totaländerung der Strategie gemacht und sie setzen wieder voll auf Verbrenner.

Und wir behandeln heute dieses Gesetz, ausgelöst von Aufträgen, die vor einiger Zeit entstanden sind, und stützen uns auf dies ab und berücksichtigen zu wenig, was überhaupt passiert ist. Ich werde dann aber noch etwas dazu sagen, bezüglich den Subventionen. Nun, auf Seite 489 ist eine wunderbare Grafik dargestellt, da sehen Sie, tatsächlich verkauft man uns heute die Sache so, dass im 2050 Verbrennerautos gar nicht mehr existieren. Das kann man glauben, wenn man will. Ich tue es nicht.

Nun, ich gehe zu den Subventionen. Ganz aus grundsätzlicher Sichtweise, ich bin überzeugt, Subventionen

braucht es. Vor allem dann, wenn es darum geht, die eigene Wirtschaft zu schützen, zu verhindern, dass z. B. in der Landwirtschaft gar keine wichtige Produktion mehr stattfinden kann. Aber Subventionen, wie sie jetzt eingesetzt sind, bei unserem System, dass man Elektrofahrzeuge unterstützt, erachte ich als bedenklich. Deshalb habe ich im Grundsatz zu diesem Gesetz eigentlich eine positive Sichtweise. Weshalb bedenklich? Warum soll jemand mit einem Elektrofahrzeug, der die Strassen genauso benützt wie andere, die kein Elektrofahrzeug haben, einfach nur noch 20 Prozent bezahlen müssen für die gleiche Dienstleistung? So gesehen ist eine Änderung verständlich.

Aber was für mich weitere Gründe sind, weshalb ich das Gesetz ablehne, ist diese Neukonzeption, wie diese Verkehrssteuern nun entstehen sollen. Für mich ist klar, eine Erhöhung der Einnahmen darf nicht stattfinden. Und das können wir auch nachlesen auf der ersten Seite, da heisst es ebenfalls, dass das Ganze ertragsneutral sein muss. Deshalb gehe ich davon aus, dass das eben nicht der Fall ist, dass entsprechend die Erträge steigen werden und dass versteckt auf diese Weise mehr eingenommen werden soll. Ein weiterer Punkt, der mich wirklich massiv stört, ist diese Progression, die eingebaut wurde. Dass nun leistungsstärkere Fahrzeuge, schwerere Fahrzeuge etwas mehr bezahlen als leistungsschwächere, kann ich ein Stück weit verstehen, das war bis heute auch so. Es ist zwar schwierig zu verstehen, warum meine graue Vespa, die da draussen steht, die 300 Kubik hat und entsprechend ungefähr 22 Kilowatt, warum ich mit dieser Vespa das Doppelte bezahlen muss im Vergleich zur genau gleichen, auch grauen Vespa, die etwa ein halbes Kilo leichter ist, aber nur einen 125er Motor besitzt, obwohl ich die genau gleichen Strassen benutze und genau das gleiche damit mache, aber das war immer schon so, das kann ich verstehen. Nun aber diese Progression, die eingebaut wurde, das werden wir dann in der Detailbehandlung beraten, dass sogar noch Schritte eingebaut werden und leistungsstärkere Fahrzeuge noch stärker zur Kasse gebeten werden, das gefällt mir eben auch überhaupt nicht.

Nun, ich komme zum Schluss. Das Gesetz in dieser Form kann ich selber nicht unterstützen. Wenn es ausgewogen wäre, dass diese Subventionierung gedämpft wird für Elektrofahrzeuge und eigentlich eine gewisse Gerechtigkeit zwischen den Fahrzeugnutzern bestehen würde, dann könnte ich es unterstützen. Das ist aber im Moment nicht der Fall und deshalb werde ich das Gesetz in der jetzigen Form nicht unterstützen.

Loi: Grundsätzlich zielt die Vorlage in die richtige Richtung. Einerseits wird die ungleiche Besteuerung von Elektrofahrzeugen und Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren endlich korrigiert. Andererseits werden die Anliegen von Kollege Hohl weitgehend umgesetzt. Dadurch bleiben die Einnahmen auch bei einer zunehmenden Dekarbonisierung des Individualverkehrs einigermassen stabil. Einige Punkte weisen jedoch nach wie vor Ungleichheiten auf und müssen diskutiert werden. Auf zwei Punkte möchte ich etwas detaillierter eingehen. Der eine ist weniger wichtig, ist eigentlich eine Feststellung, und der zweite ist mir dann sehr, sehr wichtig. Die

Zusammensetzung der Begleitgruppe, die die Vorarbeit zur Gesetzesrevision geleistet hat, war sehr einseitig. Richtig ist, dass der Amtsleiter des Strassenverkehrsamtes und sein Stellvertreter dabei waren, ebenfalls richtig ist, dass das Amt für Natur und Umwelt im Gremium vertreten war. Erstaunlich und fragwürdig ist jedoch, dass gleich drei ranghohe Mitarbeiter des ANU im Gremium vertreten waren. Es hätten auch Mitarbeiter des Tiefbauamtes und Vertreter der Fachverbände wie beispielsweise des ASTAG und des AGVS mit ausgewiesenen Fachpersonen wie Automobilingenieuren und anderen Spezialisten dabei sein können oder sollen.

Nun der zweite Punkt, der mir sehr am Herzen liegt, ist folgender: Ich bedaure sehr, dass bei der Besteuerung von dieselgetriebenen Lastwagen gänzlich auf eine weitergehende Rabattierung verzichtet wird. Die Gründe dafür sind folgende: Bisher wurden dieselgetriebene Lastwagen der jeweils saubersten Emissionskategorie, derzeit Fahrzeuge der Kategorie EURO 6E mit einer Vergünstigung von 80 Prozent besteuert. Die Nutzfahrzeugbranche erwartet in nächster Zeit die Einführung der Kategorie EURO 7, bei der der Schadstoffausstoss dieser modernsten dieselgetriebenen Fahrzeuge ein weiteres Mal deutlich sinken wird. Die Technologie des Elektroantriebs ist noch nicht so weit ausgereift, dass sie im Kanton Graubünden, vor allem auf Bergstrecken, eine echte Alternative zu den saubersten Dieselmotoren ist. Die Belieferung von Baustellen, Transporte im konventionellen Stückgutverkehr, der allgemeine Güterverkehr sowie Schlachten-, Alpviehtransporte können im Kanton Graubünden auf den meisten Strassen und Transportrouten nur mit dieselbetriebenen Fahrzeugen bewältigt werden. Die topografischen Gegebenheiten unseres Kantons, die fehlende Ladeinfrastruktur sowie nicht fest planbare Routen und Dispositionen verhindern eine wirtschaftliche und termingerechte Ausführung von Transportaufträgen. Zudem sind die Investitionskosten für einen Elektrolastwagen im Vergleich zu einem Diesellastwagen um bis zu 300 Prozent höher.

Solange, ich betone, solange dies der Fall ist, sollten die jeweils saubersten dieselbetriebenen Liefer- und Lastwagen von einer weitergehenden Vergünstigung profitieren. Sobald jedoch auch ein elektrisch angetriebenes Fahrzeug auf allen Strassen im Kanton Graubünden genauso eingesetzt werden kann wie ein dieselbetriebenes, ist ein Verzicht auf eine Rabattierung gerechtfertigt.

In den vergangenen Jahren hat die Nutzfahrzeugbranche enorme Summen in neue, saubere Antriebstechnologien investiert und so sehr viel zur Reduktion von CO₂ und anderen Schadstoffen beigetragen, so viel, behaupte ich, wie kaum eine andere Branche. Der Anreiz, weiterhin von Steuervergünstigungen profitieren zu können, auch für dieselbetriebene, führt zu kürzeren Investitionsintervallen in neue, modernere und umweltverträglichere Fahrzeugflotten.

Im Schlussbericht steht auf Seite 8 unter ökologische Lenkungswirkung, dass Fahrzeuge mit geringeren Umweltauswirkungen Vergünstigungen erhalten sollen. Ich bin für Eintreten und werde später bei der Detailberatung einen entsprechenden Antrag stellen.

Bettinaglio: Wir beraten heute eine Vorlage, die auf den ersten Blick technisch daherkommt. In Wahrheit geht es aber um eine zentrale Frage: Wie stellen wir die Finanzierung unseres Strassensystems in Zukunft sicher? Für die Mitte-Fraktion ist klar, auf diese Vorlage ist einzutreten. Das heutige System ist in die Jahre gekommen, es basiert auf Kriterien, die mit der technologischen Entwicklung schlicht nicht mehr Schritt halten. Der vorgeschlagene Systemwechsel hin zu einer Bemessung nach Gewicht und Normleistung ist deshalb richtig. Er ist nachvollziehbar, praktikabel und vor allem technologie-neutral. Genau das ist entscheidend. Ob Verbrenner, Hybrid oder Elektro, alle Fahrzeuge werden nach denselben Grundprinzipien beurteilt. Damit schaffen wir ein System, das nicht nur heute funktioniert, sondern auch morgen und übermorgen Bestand hat. Wir machen das Gesetz zukunftsfähig.

In der Detailberatung liegen nun zahlreiche Anträge auf dem Tisch. Wir haben's bereits gehört. Viele davon greifen in die konkrete Ausgestaltung ein, teilweise sehr spezifisch und mit partikularen Interessen im Hintergrund. Hier ist aus unserer Sicht Zurückhaltung angebracht. Wir sollten heute nicht versuchen, das System bereits im Detail auszutarieren, als ob wir die Entwicklungen der nächsten zehn Jahre genau kennen würden. Das tun wir nicht. Was wir aber tun können und tun sollten, ist, das System jetzt sauber umzustellen. Wenn sich in den kommenden Jahren zeigt, dass zu viele oder zu wenige Mittel generiert werden, dann haben wir jederzeit die Möglichkeit, über politische Vorstösse und Aufträge nachzusteuern. Aber die Grundlage muss jetzt gelegt werden.

Zur Kritik, die wir oft gehört haben, insbesondere zur Frage der angeblich fehlenden Ertragsneutralität, möchte ich folgendes festhalten. Es wird argumentiert, dass mit diesem System künftig zu viele Mittel generiert würden oder es wird zumindest der Verdacht geäussert und man deshalb eigentlich senken müsste. Diese Kritik greift zu kurz. Wir stellen heute ein System um, wir legen die Mechanik fest, wir entscheiden nicht abschliessend über die zukünftige Höhe der Einnahmen. Die Entwicklungen sind unsicher. Niemand von uns weiss heute genau, wie sich Fahrzeugbestand, Technologien und Nutzung entwickeln werden. Wenn sich tatsächlich zeigt, dass die Einnahmen über das Ziel hinausschiessen, dann haben wir die politischen Instrumente, um zu reagieren. Dann ist es unsere Aufgabe, zu korrigieren. Wir sind gut beraten, zuerst ein stabiles, funktionierendes System zu schaffen, die Feinjustierung kann und soll dann danach erfolgen.

Die Mitte-Fraktion wird grossmehrheitlich der Kommissionmehrheit und der Regierung folgen. Eine Ausnahme machen wir bei der vorgesehenen Möglichkeit zur Teuerungsanpassung. Und noch ein weiterer Punkt zum Verlauf der Beratung. Sollten in der Detailberatung einzelne neue, in der Kommission nicht vorberatene Anträge durchkommen, werden auch wir im Verlauf der Debatte beurteilen, ob eine zweite Lesung angezeigt ist. Aber eines ist für uns klar, allein Unzufriedenheit mit einzelnen Gebühren oder Tarifen ist kein ausreichender Grund für eine zweite Lesung. Die Vorlage ist nicht perfekt, aber sie ist notwendig und sie ist ein tragfähiger Schritt

in die richtige Richtung. Die Mitte-Fraktion tritt auf die Vorlage ein.

Crameri: Ich lege meine Interessensbindungen offen. Ich bin Autofahrer, und das gerne und mit Überzeugung. Ich werde mich kurzhalten im Eintreten, um meine Redequote nicht zu strapazieren. Mit der vorliegenden Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr sollen im Wesentlichen die Verkehrssteuern neu geregelt werden. Dies ist grundsätzlich zu begrüßen, insbesondere, dass Elektrofahrzeuge neu stärker zur Kasse gebeten werden. Diese profitieren nämlich heute, wir haben es gehört, von Steuerermässigungen bis zu 80 Prozent. Es ist richtig, dass diese Fahrzeuge künftig einen höheren Beitrag zur Finanzierung unserer Strassen leisten, denn sie profitieren auch davon. Das ist positiv an der Vorlage.

Die Regierung hat verschiedene Modelle für die Ausgestaltung der neuen Verkehrssteuer geprüft und ist nach Abwägung der Vor- und Nachteile zum Schluss gekommen, dass die Verkehrssteuern für Personalfahrzeuge grundsätzlich nach dem Gesamtgewicht und der Normleistung bemessen werden sollen. Auch das ist grundsätzlich nachvollziehbar und richtig. Steuern haben ja immer auch den Zweck, den Steuerpflichtigen zu steuern und ihm eine bestimmte Richtung vorzugeben. Mit dem neuen Verkehrssteuersystem in Graubünden werden Fahrzeuge mit hohem Gesamtgewicht und einer hohen Leistung stärker besteuert als solche mit einem geringen Gesamtgewicht und einer tieferen Leistung. Auch das ist grundsätzlich nachvollziehbar und ein gewisser erzieherischer Charakter lässt sich dieser Bestimmung durchaus anerkennen.

Das neue Steuersystem ist dort geeignet, wo Menschen freiwillig auf das Motorfahrzeug setzen und ohne weiteres mit einer geringeren Normleistung oder einem geringeren Gesamtgewicht von A nach B gelangen können oder auch mit dem öffentlichen Verkehr. Nun, um in meine Anwaltskanzlei zu gelangen, bin ich tatsächlich nicht auf einen VW Touareg oder einen Ferrari angewiesen. Hier würde es ein kleinerer, leichter Wagen natürlich auch tun. Was die Vorlage aber nicht berücksichtigt, und das ist aus meiner Sicht schade und ärgerlich, ist, dass es Menschen und Berufsgruppen in diesem Kanton gibt, die auf schwere und leistungsstarke Fahrzeuge angewiesen sind. Es sind dies unsere Gewerbler, KMUs und die Landwirtschaft. Der Dachdecker, der Forstwart oder der Landwirt ist auf ein leistungsstarkes und oft auch schweres Fahrzeug angewiesen. Wir können unsere Viehanhänger schlichtweg nicht mit einem Fiat Panda herumziehen. Das geht schlicht nicht, und nur nebenbei, der Fiat Panda ist genau ein Fahrzeug, das von dieser Vorlage profitieren wird. Es ist schade, dass es nicht gelungen ist, bei dieser Vorlage einen Mechanismus zu finden, der diejenigen Gruppen, Berufsgruppen nicht zusätzlich belastet, die tagtäglich dafür sorgen, dass Arbeitsplätze erhalten und geschaffen werden und die Arbeit auch in den Regionen verrichten

Ich gebe dieser Vorlage aber eine Chance, aber das Parlament tut gut daran, nach deren Einführung regelmässig kritisch zu hinterfragen, ob die Vorlagen die Richtigen im richtigen Ausmass besteuert. Es wird am künftigen

Parlament liegen, diese Art der Besteuerung genau zu beobachten und gegebenenfalls auch Korrekturen vorzunehmen. Denn wir sollten nicht diejenigen bestrafen, die unsere Wirtschaft am Laufen halten und uns mit Nahrungsmitteln versorgen, KMUs, Gewerbler und die Landwirtschaft. Ich bin mit einem kritischen Auge für Eintreten.

Koch: Wir haben es gehört, wir sprechen über einen Systemwechsel. Ein Systemwechsel, den einige Kantone bereits vor uns durchgeführt haben. Die Erfahrungen aus diesen Kantonen, insbesondere in unserem Nachbarkanton St. Gallen, lassen uns nichts Gutes ahnen. Wir haben die Botschaft letztes Jahr erhalten. Die Kommission hat sich dann Ende Dezember 2025 noch getroffen. Während der ganzen Dauer hatte ich immer ein Bauchgefühl, das mir sagte, irgendetwas ist nicht in Ordnung. Die Rückfragen bei Mitgliedern der Kommission haben mir dann aufgezeigt, dass Zahlen nicht vorhanden sind. Das hat uns auch die Kommissionspräsidentin Mazzetta ausgeführt. Und als ich Ihr Votum heute gehört habe, musste ich auch feststellen, dass Ihre Grundlagen teilweise falsch sind. So haben Sie erwähnt, dass wir mit rückläufigen Einnahmen zu kämpfen hätten. Das ist nicht der Fall. Ich habe mir heute Morgen noch die letzten zehn Jahresrechnungen des Kantons Graubünden angeschaut und Konto 403001, ich kann es Ihnen noch auswendig sagen, entsprechend angeschaut. Und zwar haben wir in den letzten zehn Jahren ein Plus von 9,93 Millionen Franken jährlicher Einnahmen an Strassenverkehrssteuern. Das sind 12,9 Prozent Steigerung. Keine rückläufigen Einnahmen in den Strassenverkehr. Dies ist zurückzuführen auf einen steigenden Bestand an Fahrzeugen, rund 1 Prozent im Jahr, und wahrscheinlich eben auch auf die Thematik, die ausgeführt wurde, mit leistungsstärkeren Fahrzeugen, mit anderen Fahrzeugen, die eben verwendet werden und auch verwendet werden müssen.

Diese Grundlagen haben mich dann Ende letzten Jahres oder Anfang dieses Jahres haben mich dazu geführt, genauer hinzuschauen und Berechnungen anzuführen. Sie wissen es, ich teile es mit Kollege Cramer, ich bin leidenschaftlicher Autofahrer. Wir sprechen hier über ein für mich doch sehr emotionales Thema. Nichtsdestotrotz hat mich dann Wunder genommen, was passiert auch wirtschaftlich bei uns im Betrieb mit unserem Fahrzeugpark? Welche Auswirkungen wird das neue Gesetz haben? Ich habe mir dann die Zielsetzungen hingenommen, ja, es müsste ertragsneutral sein. Ist es denn für mich auch neutral? Wo stehen wir denn mit unserem Anteil an Elektrofahrzeugen? Sind wir da im kantonalen Mittel, sind wir nicht im kantonalen Mittel? Wir sind, und ich kann Ihnen sagen, wir sind mit unserem Fuhrpark weit über dem kantonalen Durchschnitt. Die Kommissionspräsidentin hat es ausgeführt, der Durchschnitt im Kanton Graubünden liegt bei 5 Prozent, wir sind bei 13 Prozent. Keine Meisterleistung, wir haben noch Luft nach oben, aber, und da bin ich mit Kollege Loi, viele unserer Fahrzeuge sind heute nicht möglich zu elektrifizieren. Das wird sich ändern in den nächsten 10, 15 Jahren, aber Stand heute nicht. Wir kaufen neue Fahrzeuge, wir kaufen ökologische Fahrzeuge und dafür

werden wir in Zukunft bestraft. Denn wir können nicht ausweichen, Kollege Cramer hat das Problem auch erwähnt.

Ich bin dann hingegangen und habe die Berechnung durchgeführt und da bin ich doch ein bisschen erstaunt, wenn auf Seiten der Kommission oder auch auf Seiten der Regierung anscheinend gesagt wird, dass das nicht so einfach möglich ist, diese Berechnungen durchzuführen. Schauen Sie, das System ist nicht so komplex. Es ist reine Mathematik, die wir hier anwenden. Wir haben ein Gesamtgewicht und wir haben eine Nennleistung und wir haben ein paar Faktoren und wir haben noch eine Progression über drei Stufen, die zählt. Das kann man rechnen. Ich habe das dann berechnet für unseren Fahrzeugpark. Wir kommen auf ungefähr 15 Prozent Mehrkosten jetzt, Stand aktuell, für die in Graubünden immatrikulierten Fahrzeuge. Was mich dann aber erstaunt hat, ist, als ich über diese Liste geschaut habe und gesehen habe, ein Fahrzeug wird entlastet, alle anderen Fahrzeuge werden mehr belastet. Und entlastet wird ein Fahrzeug, und da bin ich bei Kollege Horrer, ein Skoda Octavia aus dem Jahr 2008. Und ich bin bei Ihnen, mit einer ökologischen Lenkungswirkung hat dieses Fahrzeug nichts mehr auf der Strasse verloren, denn das ist alles andere als ökologisch und alles andere als richtig, dass dieses Fahrzeug belohnt wird. Dieses Fahrzeug wird in Zukunft 64 Franken weniger Strassenverkehrssteuer zahlen. Das entlasten sie.

Dann haben wir aber auch das gleiche Fahrzeug in ganz neuen Ausführungen, und diese Fahrzeuge, sie haben es erwähnt, bezahlen heute 570,30 Franken. Neu werden diese mit 620 Franken und zehn Rappen belastet. Das heisst, auch da, bei Standardfahrzeugen, wie sie im Kanton Graubünden eben verwendet werden, werden sie eine Mehrbelastung haben. Also sie werden die Bevölkerung im Kanton Graubünden mehr belasten. Das habe ich bei uns festgestellt.

Dann hat mich dann doch die Neugier vor gut anderthalb Wochen gepackt und ich habe die Anfrage an das Strassenverkehrsamt des Kantons Graubünden gestellt, die mir freundlicherweise von Herrn Reich, der sich auf der Tribüne befindet, auch zeitnah beantwortet wurde. Ich habe mir den ganzen Fahrzeugbestand des Kantons Graubünden mit den Grunddaten, welche im Fahrzeugausweis vorhanden sind, also Leistung, Gewicht, Hubraum, geben lassen. Somit sind Sie in der Lage, zu rechnen. Und wir stellen dann fest, wir haben 124 889 Personenvanwagen, die betroffen sind von der neuen Strassenverkehrssteuer. Und wir haben ungefähr Einnahmen, und ich komme nachher gleich dazu, warum ungefähr, von 62,89 Millionen Franken aus diesen Fahrzeugen. Warum ungefähr? Sie sehen es auch in der Botschaft. Die Zahl stimmt ziemlich genau. Sie stimmt aber nicht auf den Franken, weil mir der CO₂-Ausstoss dieser Fahrzeuge fehlt, und wir haben ja noch den WLTP-Rabatt in der aktuellen Gesetzgebung. Das macht aber sehr wenig aus. Und es ist zu Gunsten der Differenz. Und dann komme ich eben zum Punkt der Einnahmeneutralität. Wenn wir dann rechnen, was passiert über alle diese knapp 125 000 Fahrzeuge, dann stellen wir sehr schnell fest, ein Plus von 10,6 Prozent. Wir landen bei knapp 70 Millionen

Franken neuen Einnahmen. Und das, meine Damen und Herren, ist nicht einnahmeneutral.

Und wir können uns dann auch anschauen, was passiert, wo geht das hin? Und wir stellen dann fest, dass knapp 28 Prozent der Fahrzeuge, 27,2 Prozent der Fahrzeuge, entlastet werden. Und 14 Prozent werden mit 40 Prozent und mehr belastet. Also, nicht nur diese 5 Prozent Elektrofahrzeuge, die wir haben, sondern es sind noch 9 Prozent andere Fahrzeuge, die auch mit über 40 Prozent mehr besteuert werden. Dann haben wir bis 40 Prozent, 20,8 Prozent und bis 20 Prozent, 38 Prozent der Fahrzeuge, die mehr belastet werden. Und hier stelle ich einfach fest, es wurde offensichtlich eben in der Kommission nicht mit diesen Zahlen gearbeitet. Denn Sie könnten es rechnen. Wenn Sie wirklich die Ertragsneutralität gewollt hätten, hätten Sie die Zahlen per Stichtag 31.12.2025, so habe ich es verlangt, verlangen können und dies nachrechnen. Und dann stellen Sie es fest.

Und nun komme ich eigentlich zum Kernpunkt, und hier hat eben der Antrag meines Kollegen Gort angesetzt. Wenn wir uns den entsprechenden Art. 14 im Gesetz anschauen, dann stellt er eben den Antrag, die Werte als Maximalwerte zu definieren. Was machen wir damit? Wir geben eben genau der Regierung den Spielraum, um die Frage von Kollege Hohl beantworten zu können. Denn was machen Sie, wenn wir überschieszen? Stand heute nichts, weil Sie haben die Werte fest im Gesetz. Der Rabatt ist voll oben mit 60 Prozent. Und Sie können jetzt auch spielen. Ich könnte Ihnen da die ganze Spielerei mit den Zahlen hoch- und runterrechnen, und wir können schauen, wo wir landen. Selbst wenn wir 50 Prozent Elektrofahrzeuge haben, im 2034, wenn Sie den Rabatt, wenn Sie den Rabatt auf null runterfahren, werden Sie massive Mehreinnahmen haben. Und Sie haben alle in Ihren Voten ausgeführt, Sie wollen den Rabatt nur noch temporär haben, was richtig ist. Aber Sie können das nachrechnen und Sie werden dann feststellen, null Rabatt auf Elektrofahrzeuge plus eben 100 Prozent elektrifiziert gibt einen Überschuss von fast 30 Millionen Franken im Jahre 2034. Das wäre die Realität. Die wird nie eintreten, aber es wäre die Realität.

Und da sehen Sie, dass wir einen Fehler im System haben. Wir sind schlicht zu hoch. Wir nehmen zu viel Geld ein. Und wir haben bereits heute volle Kassen. In diesem Sinne unterstützen Sie die Anträge unseres Kollegen Gort in der Detailberatung, damit wir diese Flexibilisierung hinbekommen, damit wir eben nicht zu viel Einnahmen generieren, sondern dass was die Strasse braucht, und dann auch wenn es die Strasse braucht. Ich habe hier das Vertrauen in die Regierung und deshalb unterstütze ich diese Anträge. Sollten diese Anträge nicht durchkommen, sind wir seitens der SVP-Fraktion klar der Meinung, es muss eine zweite Lesung geben. Die Zahlen gehören in die Kommission. Mit diesen Zahlen muss operiert werden. Und dann bitte eine Botschaft, die wirklich ertragsneutral und flexibel ist, damit die Strasse die Mittel hat, die sie braucht.

Hartmann: Ich nehme es vorweg, gerne möchte ich beim Art. 10 Steuerbefreiung noch einen Antrag einbringen. Mir ist bewusst, dass dies nicht üblich ist. Man möge mir das aber in meiner ersten Legislatur und meiner noch

politischen Unerfahrenheit verzeihen. Ich bin aber überzeugt, dass hier für eine gute Gesetzgebung noch Diskussionsbedarf besteht und eine Korrektur vorgenommen werden sollte.

Bavier: Wir haben es gehört, schweizweit liegt der Anteil der elektrischen Fahrzeuge bei 5,2 Prozent. Bei den Neuzulassungen sind nur 33 Prozent der Fahrzeuge Elektrofahrzeuge. Mit anderen Worten ist nur jedes dritte Fahrzeug ein elektrisches Fahrzeug. Die Botschaft geht davon aus, dass bereits in neun Jahren 50 Prozent der Fahrzeuge elektrifiziert sind. Die Annahme ist für mich zu optimistisch. Wir stimmen also über ein Gesetz ab, das auf Annahmen und Hypothesen beruht. Mir fehlt bei diesem Gesetz eine klare und starke ökologische Lenkungswirkung. Oder wie es Kollege Horrer gesagt hat, ist die Anreizwirkung nicht gegeben.

Zu den Finanzen. Die derzeitigen Einnahmen aus den Verkehrsabgaben genügen, um unsere Strassen und den Strassenunterhalt in Graubünden zu finanzieren. Oder wie es Kollege Hohl sagt, wir haben in der Strassenfinanzierung einen Ertragsüberschuss. Für mich hat diese Vorlage die Wirkung einer verdeckten Steuererhöhung. Weiter wird in der ganzen Diskussion verschwiegen, dass die Antriebseffizienz der elektrischen Fahrzeuge, die bei Elektromotoren dreimal höher ist als bei einem Verbrennungsmotor, in der ganzen Diskussion nicht erwähnt. Aus dieser Sicht und aus der Sicht einer Reduzierung des CO₂-Ausstosses sollten elektrische Fahrzeuge wie bis anhin einen höheren Bonus erhalten. Für mich ist dieses Gesetz, was den Anreiz der stärkeren Elektrifizierung anbelangt, ein Rückschritt.

Standespräsidentin Favre Accola: Wenn es keine weitere Wortmeldung aus dem Plenum gibt, dann erteile ich nun Regierungsrat Peyer das Wort.

Regierungsrat Peyer: Ich beginne bei Grossrat Cortesi. Er hat gesagt, er möchte nicht, dass gewisse Typen von Fahrzeugen mit einem Rabatt oder, wie er es gesagt hat, mit Subventionen unterstützt werden. Und auf der anderen Seite haben wir Grossrat Loi, der sogar für Diesel-Lastwagen in Zukunft eben genau diese Boni oder eben diese Subventionen, wenn ich die Wortwahl von Grossrat Cortesi nehme, unbedingt weiter erhalten möchte. Und dann haben wir die ganzen Unterlagen, die wir Ihnen transparent in aller Breite inklusive eines externen Berichts zur Verfügung gestellt haben. Und dann haben wir auf der anderen Seite Grossrat Koch, der selber hinter den Taschenrechner gesessen ist und sagt, er wisse besser als die Verwaltung, was tatsächlich hereinkommt und was nicht. Jedenfalls traut er unseren Zahlen nicht so ganz. Und in diesem Umfeld bewegen wir uns jetzt und versuchen da, und da bin ich froh, einmal mehr, ich muss es sagen, um die Worte von Grossrat Bettinaglio, der versucht hat, da ein bisschen Gelassenheit hineinzubringen und zu sagen, ja, diese Vorlage ist nicht perfekt, aber ja, sie ist das, was Sie uns in Auftrag gegeben haben.

Ich halte mich deshalb beim Eintreten bewusst kurz und werde dann in der Detailberatung noch auf ein paar Ausführungen oder Anträge, die da allenfalls noch kommen werden, eingehen. Grossrat Koch hat zu Recht

gesagt, in Graubünden waren Ende 2025 total 126 540 Personenwagen eingelöst, und davon waren 5,1 Prozent, oder anders gesagt, knapp 6500 Personenwagen ganz ohne Verbrennermotor unterwegs. Das ist zugegebenermassen nicht sehr viel. Und deshalb hat dann Grossrat Hohl diesen Auftrag auch eingereicht, dieser verlangt eine grundlegende Überarbeitung der Strassenverkehrssteuern, und er hat ein paar Kriterien genannt und seine Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner, nämlich die neue Strassenverkehrssteuer sei so auszugestalten, dass erstens die nötigen Investitionen in das Bündner Strassennetz gewährleistet seien, zweitens die Einnahmen und Ausgaben perspektivisch im Gleichgewicht seien, perspektivisch, und drittens, die neue Steuer die Faktoren langfristige Ertragsstabilität, ökologische Lenkungswirkung und Technologieneutralität berücksichtigen würde. Ausserdem wurde im Auftrag Hohl ausgeführt, dass das aktuell geltende Regime mit der Bemessungsgrundlage Hubraum, verbunden mit Rabatten, weder zeitgemäss noch zukunftstauglich sei. Das waren die Vorgaben.

Und ich behaupte jetzt einmal hier, dass wir diesen Auftrag mit der vorliegenden Botschaft vollständig und transparent umgesetzt haben. Wir stützen nicht mehr auf den Hubraum ab, sondern auf Gewicht und Leistung. Der grundlegende Umbau der Strassenverkehrssteuer ist gegeben. Elektrisch oder teilelektrisch angetriebene Fahrzeuge können bis Ende 2034 zu 60 Prozent rabattiert werden. Fahrzeuge mit Benzin- oder Dieselmotor werden teilweise stärker belastet. Sowohl innerhalb der Gruppe der E-Fahrzeuge als auch innerhalb der Gruppe der Verbrennerfahrzeuge werden diejenigen, welche die Umwelt und Infrastruktur stärker belasten, auch stärker besteuert. Ökologische Lenkungswirkung und Technologieneutralität sind gegeben. Die Strassenverkehrssteuer ist so ausgestattet, dass die Einnahmen die derzeit notwendigen Einlagen in den Investitionstopf für das Bündner Strassennetz wie gefordert gewährleisten. Halterinnen und Halter von neu erworbenen wie auch von bereits immatrikulierten Fahrzeugen können damit rechnen, dass ab 2027 nach dem neuen Tarifsysteem für benzin- oder dieselbetriebene Fahrzeuge bis Ende 2034 jeweils der gleiche Steuerbetrag anfällt, über sieben Jahre Planungssicherheit. Mit einer Einschränkung, sofern Sie auf die Vorlage, wie sie heute vorliegt, auf diese eintreten und diese so verabschieden.

Wenn Sie in der Detailberatung an den Antragssätzen rumschrauben, dann geben wir diese Garantie nicht mehr ab. Die Einnahmen und die Ausgaben sind perspektivisch, wie gefordert, im Gleichgewicht. Wir haben ebenfalls, wie gefordert, eine längerfristige Ertragsstabilität und sollten die Erträge wider Erwarten stark zurückgehen, können wir dank der Spannbreite bei der Rabattierung für E-Fahrzeuge korrigieren.

Ein kleiner Nebenschauplatz ist, dass wir mit der Neukonzeption der Verkehrssteuern das Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr auch noch umsetzen und uns an die bundesrechtlichen Entwicklungen anpassen.

Ich bitte Sie deshalb, auf diese Vorlage einzutreten und diese wie vorgelegt und wie von der Kommission verab-

schiedet so zu behandeln und dann auch zu verabschieden.

Standespräsidentin Favre Accola: Grossrat Hohl wünscht nochmals das Wort.

Hohl: Ich habe eine Frage gestellt und wäre froh, wenn Sie diese vor dem Eintreten noch schnell beantworten könnten. Mir geht es darum, Sie haben jetzt nochmals ausgeführt, dass Sie einen Meccano haben, den Bonus zu senken, also die Einnahmen zu erhöhen, haben mir aber nicht gesagt, wie der Meccano aussieht, wenn es darum geht, wenn wider Erwarten, und da nehme ich Ihre Worte, wider Erwarten dann doch deutlich mehr Erträge eintreffen. Denn Grossrat Bettinaglio hat ausgeführt, dass wir ja wieder legiferieren können. Aber seit Einreichen unseres Auftrages sind über drei Jahre vergangen. Also wenn wir deutliche Mehreinnahmen erzielen, dann ist ein Drittel des Beratungszeitraumes bereits wieder um. Und ich gehen nicht davon aus, dass wir direkt nachher den Auftrag wieder einreichen, sondern da werden wir ein, zwei Jahre beobachten. Also die Hälfte der Zeit wird abgelaufen sein. Und darum finde ich es schon wichtig und richtig, dass wir uns hier mit dieser Thematik jetzt auseinandersetzen, wenn wir schon ein Gesetz machen.

Regierungsrat Peyer: Es stimmt, diese Frage habe ich nicht beantwortet, komme gerne darauf zurück. Und sehen Sie, die Einnahmen der Spezialfinanzierung Strassen kommen aus mehreren Quellen. Wir haben einerseits Bundesgelder, wie Anteile aus der Mineralölsteuer und der Schwerverkehrsabgabe, wir haben den Reinertrag des Strassenverkehrsamtes, d. h. den Reinertrag aus der Strassenverkehrssteuer, über das diskutieren wir heute im Wesentlichen, sowie Beiträge aus allgemeinen Staatsmitteln. Wenn die Strassenschuld 100 Millionen Franken überschreiten würde, verdoppelt sich der Betrag des Kantons aus diesen allgemeinen Staatsmitteln.

Am 1. Januar dieses Jahres ist das Gesetz über die Förderung und Finanzierung von Massnahmen zum Klimaschutz und Innovation in Graubünden, also das BKIG, in Kraft getreten. Ab diesem Zeitpunkt fliessen 30 Prozent der LSVA-Einnahmen des Kantons nicht mehr in die Spezialfinanzierung Strassen, sondern in die Spezialfinanzierung Klima. Das bedeutet Mindereinnahmen von 17 Millionen Franken pro Jahr. Zusätzlich verringern sich die Einnahmen aus der Mineralölsteuer durch die zunehmende Elektromobilität bis 2028 voraussichtlich um rund 1,7 Millionen Franken pro Jahr. Zusätzlich zu den laufenden Einnahmen steht der Spezialfinanzierung Strassen ein Strassenvermögen von 100 Millionen Franken zur Verfügung. Dies kann jährlich um 20 bis 30 Millionen Franken für Grossprojekte genutzt werden. Wenn das Vermögen aufgebraucht ist, können weiterhin jährlich 20 Millionen Franken eingesetzt werden, bis die maximale Strassenschuld von 200 Millionen Franken erreicht ist.

Jetzt haben wir die Sicherstellung der Ertragsneutralität bis 2034 berechnet. Einerseits haben wir gesagt, Elektrofahrzeuge sollen weiterhin rabattiert werden können, mehr als in der Botschaft ausgeführt. Das hat die Kom-

mission beschlossen, da kommen wir dann im Detail noch darauf, nämlich bis zu 60 Prozent. Und gleichzeitig haben wir dann berechnet, dass wir die übrigen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor möglichst so belasten wollen, dass sie in den nächsten Jahren immer den gleichen Betrag zahlen bei gleichbleibenden Parametern. Das habe ich Ihnen vorher ausgeführt. Wir gehen nun davon aus, dass im ersten Jahr nach der Einführung ein Überschuss von rund fünf Millionen Franken resultieren wird. Dieser dient aber als Puffer und wird in den Folgejahren schrittweise abgebaut. Dies ist auf die Zunahme eben der Elektrofahrzeuge zurückzuführen. Mit steigendem Anteil von elektrisch betriebenen Fahrzeugen werden die Einnahmen in einzelnen Jahren unter das heutige Niveau von rund 87 Millionen Franken sinken. Das heisst also, Sie können keine, und das war ja auch nicht die Forderung im Auftrag, keine Ertragsneutralität auf jedes Jahr haben, sondern Sie müssen das eben in der Perspektive und längerfristig sagen. Und das sagen wir, das können wir so, wie wir gerechnet haben und mit den Zahlen, die wir haben, das sichern wir Ihnen zu. Und deshalb gehen wir auch nicht davon aus, dass wir einen Mechanismus brauchen, um allenfalls Überschüsse, die da anfallen könnten, zu korrigieren.

Was noch dazu kommt, da gehe ich jetzt nicht im Detail darauf ein, wenn Sie das bei Bedarf noch wollen, wird mich auch noch meine Kollegin unterstützen, wenn wir anschauen, was für Projekte im Raum stehen, der Auftrag Michael wurde schon erwähnt, dann gehen wir davon aus, dass wir nicht genügend Geld, ganz egal wie wir rechnen, im Strassentopf haben werden, um diese alle umzusetzen. Ich verzichte jetzt, die im Detail auch noch auszuführen, aber das könnten wir Ihnen auch noch erläutern, wenn der Wunsch da ist. Ich glaube, wir haben seriös und transparent gerechnet. Die Zahlen stellen wir Ihnen gerne zur Verfügung, wenn jemand wie Grossrat Koch noch weiterrechnen möchte, aber ich glaube, die Zahlen sind solide.

Koch: Ich bin froh, haben Sie diese Frage jetzt so beantwortet, Regierungsrat Peyer. Denn jetzt höre ich zum ersten Mal von den Überschüssen von 5 Millionen Franken. Wir sind uns nicht ganz einig, sind es 5 oder meine 6,8 oder 6,9 Millionen Franken. Da komme ich jetzt auf eine etwas andere Zahl. Aber Sie sprechen jetzt effektiv von Mehreinnahmen durch das neue Gesetz. Ja, die werden sich nicht, und jetzt komme ich dazu, die werden sich nicht massiv ändern im ersten Jahr. Und dann sprechen Sie auch davon, es sei ein Puffer. Wir haben die Spezialfinanzierung Strassen voll. Dieser Puffer wird in den allgemeinen Staatshaushalt fliessen. Das bleibt kein Puffer in der Strasse, leider. Das haben wir eben nicht vorgesehen, weil wir diesen 100-Millionen-Deckel haben. Auch über diesen müssten wir dann diskutieren, wenn wir das wirklich als Puffer nutzen wollen.

So, jetzt sind wir uns einig, dass die Berechnungen ungefähr stimmen mit den 5 Millionen Franken. Und dann gehen wir eben hin und dann interpolieren wir und sagen wir okay, wir haben 2034 25 Prozent Elektrofahrzeuge auf unseren Strassen, und wir wachsen weiterhin im Bestand ein Prozent im Jahr. Und dann kommt der Punkt von Kollege Hohl. Selbst mit 60 Prozent Rabatt auf den

Elektrofahrzeugen oder auf den Steckerfahrzeugen, wie es Kollegin Mazzetta nennt, sind Sie dann bei 73 Millionen Franken Einnahmen bei plus 17 Prozent. Und das ist eben die Realität, wenn Sie das ausrechnen. Das ist das, was ich Ihnen sage. Das geht eben dann nicht auf. Da haben wir das Problem. Und jetzt haben wir den Rabatt immer noch auf der Maximalstufe. Da können Sie nicht weiter runter. Und dann kommt die Frage von Kollege Hohl zum Tragen: Wie gehen Sie dann runter? Wie stellen Sie die Ertragsneutralität her? Und dies können Sie nicht, und deshalb sind die Anträge von Kollege Gort wichtig und richtig.

Standespräsidentin Favre Accola: Ich stelle fest, dass Eintreten nicht bestritten und somit beschlossen ist.

Eintreten ist nicht bestritten und somit beschlossen.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zur Detailberatung. Bitte nehmen Sie das Protokoll der KUVe vom 22. Dezember 2025 zur Hand. Zudem finden Sie den Gesetzesentwurf auf Seite 547 der grünen Botschaft. I. Der Erlass Einführungsgesetz zum Strassenverkehrsgesetz wird als neuer Erlass publiziert. 1. Allgemeine Bestimmungen, Art. 1. Frau Kommissionspräsidentin.

Detailberatung

1. Totalrevision Einführungsgesetz zum Strassenverkehrsgesetz (EGzSVG)

I.

Der Erlass «Einführungsgesetz zum Strassenverkehrsgesetz (EGzSVG)» BR 870.100 wird als neuer Erlass publiziert.

1. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

Antrag Kommission und Regierung

Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zum Art. 2. Frau Kommissionspräsidentin?

Art. 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Grossrätin Mazzetta, wünschen Sie das Wort? Nein, es ist gut. Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zum Art. 3. Frau Kommissionspräsidentin, Entschuldigung.

Art. 3

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Besten Dank. Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zum Art. 4. Frau Kommissionspräsidentin?

Art. 4

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen zu 2. Verkehrsregelung, Art. 5. Frau Kommissionspräsidentin?

2. Verkehrsregelung**Art. 5**

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 6. Frau Kommissionspräsidentin?

Art. 6

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 7. Frau Kommissionspräsidentin?

Art. 7

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen zu Art. 8. Frau Kommissionspräsidentin?

Art. 8

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Auch dieser Artikel ist somit beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen zu 3. Strassenverkehrssteuern, 3.1. Allgemeine Grundsätze, Art. 9. Frau Kommissionspräsidentin?

3. Strassenverkehrssteuern

3.1. ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Art. 9

Antrag Kommission und Regierung

Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Grossrat Hartmann wünscht das Wort.

Hartmann: Entschuldigung, ich war der Meinung, dass wir bei 10 sind.

Standespräsidentin Favre Accola: Somit ist auch dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 10. Hier haben wir im Abs. 1 einen Änderungsantrag mit Mehr- und Minderheit. Frau Kommissionspräsidentin, ich erteile Ihnen das Wort. Sie können allgemeine Ausführungen zur Bestimmung machen und für die Kommissionsmehrheit sprechen.

Art. 10

a) Antrag Kommissionsmehrheit (6 Stimmen: Mazzetta [Kommissionspräsidentin], Berther, Danuser [Cazis], Horrer, Müller, Sax; Sprecherin: Mazzetta [Kommissionspräsidentin]) und Regierung

Gemäss Botschaft

b) Antrag Kommissionsminderheit (4 Stimmen: Berweger, Della Cà, Gort, Jochum [Kommissionsvizepräsident]; Sprecher: Berweger)

Streichen Abs. 1 lit. e

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Unter lit. e haben wir einen Mehrheitsantrag und einen Minderheitsantrag. Das Strassenverkehrsamt ermässigt die Verkehrssteuern für Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs aktuell um 50 Prozent, wenn ein entsprechendes Gesuch um Steuerermässigung eingereicht wird und die Gesuchstellenden über eine Personenbeförderungskonzession des Bundesamtes für Verkehr verfügen. Die meisten Kantone befreien heute den öffentlichen Linienverkehr von den Strassenverkehrssteuern. Eine Steuerbefreiung würde die jährlichen Einnahmen voraussichtlich um etwa 300 000 Franken reduzieren. Bei Gesamteinnahmen aus den

Verkehrssteuern von rund 86 Millionen Franken fällt das kaum ins Gewicht. Wichtig zu wissen ist auch, diese Steuerbefreiung ist einfach umsetzbar, da es hier um den öffentlichen Linienverkehr geht mit einer Personenbeförderungskonzession vom BAV. Das Strassenverkehrsamt muss also nicht im Einzelfall prüfen, in welchem Umfang ein Fahrzeug im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr eingesetzt wird.

Zu sagen ist hingegen, dass diese Steuerbefreiung nicht zu einer Reduktion der öV-Tarife führen wird, dies, um ein Argument der Minderheit bereits vorwegzunehmen. Da der öffentliche Verkehr von Kanton und Bund mitfinanziert wird, reduzieren sich aber deren Beiträge. Für den Kanton gesprochen geht es hier aber um das Prinzip linke Tasche, rechte Tasche, unter dem Strich würde sich nichts ändern. Ich möchte hier noch auf die Anpassung der Regierung in ihrer Antwort auf die Anfrage Gredig zur Steuerbefreiung des öVs hinweisen. Ich zitiere: «Um die Emissionen des Sektors Verkehr zielgerecht zu senken, schlägt der Aktionsplan Green Deal für Graubünden unter anderem vor, die Förderung des öffentlichen Verkehrs zu verstärken. Unter diesem Aspekt erachtet die Regierung eine Befreiung der Verkehrssteuerpflicht von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs im Kanton Graubünden als prüfenswert.» Die Steuerbefreiung des öffentlichen Verkehrs ist nun auf dem Tisch. Die Kommissionsmehrheit unterstützt den Vorschlag der Regierung.

Standespräsidentin Favre Accola: Das Wort ist nun offen für den Sprecher der Kommissionsminderheit. Grossrat Berweger, Sie können sprechen.

Berweger; Sprecher Kommissionsminderheit: Gerne spreche ich für die Kommissionsminderheit. Gemäss der Botschaft sollen neu zusätzlich Motorfahrzeuge und Anhänger, die im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr eingesetzt werden, von der Verkehrssteuer ganz befreit werden. Bisher profitierte der öV von einer 50-prozentigen Steuerermässigung. Eine Begründung für die Befreiung des öV von der Verkehrssteuer ist nicht nachvollziehbar, und das aus zwei Gründen. Erstens: Die Verkehrssteuer hat keinen Einfluss auf die Tarife, wie schon vorweggenommen von unserer Kommissionspräsidentin. Zweitens, und das ist für mich wesentlich: Die grossen Busse und vor allem die Gelenkbusse belasten die Strassen sehr stark. Das sieht man vor allem im Bereich der Bushaltestellen und in den Kurven. Aus diesem Grund müssen die Beläge bei den Bushaltestellen aus Beton erstellt werden und nicht mit den normalen Asphaltbelägen. Deshalb ist es nur richtig, dass auch der öV ihren Beitrag für die Strassensanierungen leistet, so quasi im Verursacherprinzip. Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag der Kommissionsminderheit zu folgen und den Art. 10 Abs. 1 lit. e zu streichen.

Standespräsidentin Favre Accola: Das Mikrofon ist offen für weitere Mitglieder der Kommission. Ich erteile Grossrat Gort das Wort.

Gort: Ich teile die Meinung von Kollege Berweger. Für die SVP ist es absolut unverständlich, dass genau jene von der Verkehrssteuer befreit werden sollen, welche

den Strassenkörper am meisten beanspruchen. Es widerspricht aber auch dem Ziel der Revision gemäss Seite 494, wo die Regierung auch die ökologische Lenkungswirkung definiert. Auf der Aktennotiz, wo wir noch von der Regierung nach der Kommissionssitzung erhalten haben, beurteilt sie dann folgendes: Dass eine Befreiung der Strassenverkehrssteuer für die Transportunternehmen kaum bemerkbar wäre. Der Wegfall dieser Steuer werde die ungedeckten Kosten im öffentlichen Verkehr aufgrund der Tiefe des Betrags von 0,15 Promille nicht senken, sondern bei den Strassenunternehmen bleiben. Diese Steuerbefreiung ist also im Ziel wirkungslos und widerspricht auch dem Verursacherprinzip. Deshalb gehen Sie mit der Kommissionsminderheit.

Standespräsidentin Favre Accola: Gibt es noch weitere Wortmeldungen aus der Kommission? Wenn nicht, dann öffne ich nun das Mikrofon für das Plenum. Ich erteile Grossrat Gredig das Wort.

Gredig: Sehr gerne äussere ich mich zu diesem Punkt, zumal das Anliegen ja auf eine Anfrage meinerseits aus dem Jahr 2022 zurückgeht. Es geht hier, wie gesagt, zugegebenermassen nicht um besonders viel Geld, konkret um 300 000 Franken oder gemäss der Antwort auf meine Anfrage von 2022 um 400 000 Franken. Es geht aber um eine Grundsatzfrage. Der strassengebundene öV ist nämlich nicht nur im öffentlichen Interesse, sondern er trägt eben auch zu einer deutlichen Reduktion der Anzahl Fahrzeuge auf den Strassen bei. Stellen Sie sich vor, die 10, 15, 20 oder gar 50 Leute, die je nachdem in einem Bus sitzen, würden allesamt mit ihrem eigenen Fahrzeug auf der Strasse verkehren. Ich denke, Sie stimmen mir zu, dass dadurch die Belastung mindestens so gross wäre.

Aus diesem Grund befreien auch die meisten Kantone die Fahrzeuge des öffentlichen Linienverkehrs von der Verkehrssteuer. Kollege Berweger hat aber gesagt, die Fahrzeuge sind ja besonders schwer und dadurch ist die Belastung des Strassenkörpers besonders gross. Das ist natürlich so, nur, die Bushaltestellen werden nicht vom Tiefbauamt aus dem Strassentopf bezahlt. Die Bushaltestellen werden von den Gemeinden, teilweise mit Beiträgen der öV-Finanzierung, bezahlt. Und genau hier ist eben das Problem. Die Transportunternehmen können zwar diese Verkehrssteuern, die sie für den Strassentopf bezahlen, dann wieder dem AEV in Rechnung stellen. Es ändert für die Kantonskasse überhaupt gar nichts, aber ist einfach ein grosser Aufwand für alle. Das ist wie, Kollegin Mazzetta hat es rechte Tasche, linke Tasche genannt, wie auch immer es ist, es nützt nichts, generiert Mehraufwand, und am Schluss bleiben eben diejenigen wie die Gemeinden und die Tourismusorganisationen, die auch solche Busse einsetzen, die bleiben auf den Steuern sitzen, weil dort beteiligt sich der Kanton dann eben nicht an der Finanzierung.

Und ich denke, diese Lücke im Gesetz, auch wenn es nicht um viel Geld geht, es geht um die Systematik, die gehört geschlossen, und aus diesem Grund bitte ich Sie, der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Claus: Wir nähern uns langsam dem eigentlichen Problem dieses Art. 10. Wir werden nachher noch von unserem Kollegen einen entsprechenden Antrag hören. Er wird nämlich beantragen, dass auch lit. a zu streichen sei. Warum? Eigentlich ist es systemfremd, dass die Kantonsfahrzeuge ausgenommen sind von der Verkehrssteuer. Sie verursachen genau die gleiche Abnutzung unserer Strassen wie alle anderen Fahrzeuge auch. Und wenn man dann sagt, es ist nur Westentasche, Hosentasche, dann erkennt dies, dass wir verschiedene Töpfe bedienen mit diesen Verkehrssteuern. Und deshalb ist diese Frage sehr interessant, und ich bin hier auch bei der Kommissionsminderheit, damit wir hier eine saubere Trennung durchführen. Ich glaube, dass das notwendig ist, auch in Konsequenz im ordnungspolitischen Sinne, wenn wir den ganzen Art. 10 anschauen. Hier wird ein Systemfehler begangen und diesen sollten wir korrigieren.

Standespräsidentin Favre Accola: Wenn es keine weiteren Wortmeldungen aus dem Plenum gibt, dann erteile ich nun Regierungsrat Peyer das Wort.

Regierungsrat Peyer: In der Vernehmlassung wurde gefordert, den öffentlichen Verkehr von den Strassenverkehrssteuern zu befreien. Die Regierung hat diesem Wunsch Rechnung getragen und einen entsprechenden Steuerbefreiungsgrund in eben diese Revision aufgenommen. In der Kommission, wie das ausgeführt wurde, war diese Anpassung umstritten, und deshalb haben wir zuhanden der Kommission eine Aktennotiz verfasst respektive das DIEM hat die verfasst und Ihnen diese zugestellt. Grossrat Gort hat daraus zitiert.

Die geltende Rechtslage ist so, dass aktuell Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs von einer 50-prozentigen Ermässigung der Strassenverkehrssteuern profitieren, wenn ein entsprechendes Gesuch eingereicht wird und die Gesuchstellenden über eine Personenbeförderungskonzession des Bundesamtes für Verkehr verfügen. Es wurde auch ausgeführt, wenn diese Steuerermässigung durch eine Steuerbefreiung ersetzt würde, so würden die Einnahmen um rund 400 000 Franken zurückgehen. Gemessen an den aktuell rund 87 Millionen Franken Einnahmen wären das 4,6 Promille. Es fällt tatsächlich nicht so sehr ins Gewicht. Deshalb ist die Regierung der Auffassung, dass man dies beibehalten soll, wie in der Botschaft ausgeführt.

Die Frage ist dann auch noch aufgekommen, ob das allenfalls Einfluss haben könnte auf die Abgeltung des öffentlichen Verkehrs durch Bund und Kantone. Die Transportunternehmen verrechnen den Bestellern der Strassenverkehrssteuern diese weiter, weisen dies aber in der Offerte nicht offen aus. Der Wegfall dieser Steuern wird die ungedeckten Kosten im öffentlichen Verkehr aufgrund der Tiefe des Betrages, es sind rund 0,15 Promille der Abgeltung, also nicht wirklich senken, sondern es wird einfach bei den Transportunternehmen verbleiben. Die Transportunternehmen würden etwas profitieren vom Wegfall dieser Steuern, aber die Abgeltung des öffentlichen Verkehrs durch Bund und Kantone wird dadurch nicht tangiert, also die Abgeltung würde nicht reduziert. Wir haben es aber richtig gefunden, dieses

klimapolitische Signal zu senden. In diesem Sinn ist die Regierung der Meinung, bei der Botschaft zu bleiben und unterstützt deshalb auch die Kommissionsmehrheit.

Standespräsidentin Favre Accola: Dann erteile ich dem Sprecher der Minderheit nochmals das Wort. Grossrat Berweger, Sie können sprechen.

Berweger; Sprecher Kommissionsminderheit: Gerne nehme ich noch kurz Stellung zu diversen Punkten, die da gesagt wurden. Es ist natürlich so, es geht um einen kleinen Betrag und es ist auch richtig, dass die Bushaltestellen zurzeit noch relativ viel Subventionen bekommen, Beiträge vom Kanton, wenn diese auch behindertengerecht ausgestaltet werden, das ist auch richtig. Aber die Busse haben einen grossen Einfluss auf den Strassenkörper, auf die Strassenbeläge. Das bleibt so und das bleibt bei den Gemeinden, und daher bin ich nach wie vor der Meinung, auch die Busse, der öV, sollen ihren Beitrag für diesen Strassenkörper, für diese Benutzung zahlen. Darum, bitte bleiben Sie bei der Kommissionsminderheit und streichen Sie diesen Artikel.

Standespräsidentin Favre Accola: Kommissionspräsidentin Mazzetta, Sie erhalten als Sprecherin der Mehrheit noch das Schlusswort.

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Die Argumente sind auf dem Tisch. Wichtig finde ich noch die Aussage von Regierungsrat Peyer, weil diese Frage eben in der Kommission auch noch aufgekommen ist. Beiträge von Bund und Kantone ändern sich damit nicht. Das ist wichtig, das zu wissen. In diesem Sinn unterstützen Sie die Kommissionsmehrheit.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zur Abstimmung. Wer bei Art. 10 Abs. 1 lit. e der Kommissionsmehrheit und Regierung folgen will, drücke die Taste Plus. Wer der Kommissionsminderheit folgen möchte, drücke die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben dem Antrag der Kommissionsmehrheit und Regierung mit 57 zu 56 Stimmen bei 0 Enthaltungen zugestimmt.

Abstimmung

Der Grosse Rat folgt dem Antrag der Kommissionsmehrheit und Regierung mit 57 zu 56 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir setzen die Beratung des Artikels nach der Pause fort. Diese wird um... Grossrätin Kocher.

Kocher: Meine Abstimmungsanlage hat nicht funktioniert. Wir müssen die Abstimmung wiederholen. Ja also, ich habe versucht zu drücken, es funktioniert nicht. Ja, ich bin hier gewesen. *Heiterkeit.*

Standespräsidentin Favre Accola: Sie haben gehört, die Abstimmungsanlage hat bei Grossrätin Kocher nicht

funktioniert. Grossrätin Baselgia, Sie wünschen das Wort.

Baselgia: Das ist ein bisschen lange nach der Abstimmung. Es sind Leute hinausgegangen. Ich bin nicht einverstanden, dass die Abstimmung jetzt wiederholt wird.

Standespräsidentin Favre Accola: Da bereits einige Grossräte den Saal verlassen haben, diskutieren wir und stimmen wir nach der Pause ab. Das wäre um 20 vor Fünf. Bitte seien Sie wieder pünktlich im Saal.

Pause

Standespräsidentin Favre Accola: Wie bereits vor der Pause angekündigt, werden wir die Abstimmung wiederholen, da sich zwei Grossräte gemeldet haben bezüglich technischen Problemen.

Die Präsidentenkonferenz hat sich jedoch auch in der Pause getroffen und wir haben uns auch beraten, wie wir zukünftig damit umgehen wollen. Zuerst mal bitten wir Sie um Konzentration, um menschliches Versagen auch entsprechend auszuschliessen. Bei technischem Versagen gilt es, dieses per sofort anzuzeigen, und zwar während dem Abstimmungsprozedere und nicht erst, wenn das Resultat vorliegt. Und das zeigen wir in diese Form an, Drücken nützt ja meistens nichts, weil wenn es an der Technik liegt, kann man sich ja auch nicht melden. Bitte stehen Sie auf und machen Sie sich bemerkbar, auch mit einer Stimme «es funktioniert nicht». Und zwar während dem Abstimmungsprozedere, damit wir auch sofort reagieren können und nicht irgendwie fünf Minuten später. Ich hoffe, das ist für Sie stimmig. Zukünftig bitte Konzentration, wir möchten menschliches Versagen ausschliessen, und bei technischem Versagen unmittelbar, d. h. während dem Abstimmungsprozedere, stehen Sie bitte auf. Nicht nur die Hand aufheben, das sehe ich nicht. Bitte stehen Sie auf und machen Sie sich auch stimmlich bemerkbar. Gut.

Dann bitten wir jetzt um die Konzentration. Wir kommen nun zur Abstimmung. Wer bei Art. 10 Abs. 1 lit. e der Kommissionsmehrheit und Regierung folgen will, drücke die Taste Plus. Wer der Kommissionsminderheit folgen möchte, drücke die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben dem Antrag der Kommissionsmehrheit und Regierung mit 61 zu 57 Stimmen bei 0 Enthaltungen zugestimmt.

Abstimmung

Der Grosse Rat folgt dem Antrag der Kommissionsmehrheit und Regierung mit 61 zu 57 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir fahren weiter mit der Beratung von Art. 10. Gibt es noch Wortmeldungen? Ich erteile Grossrat Hartmann das Wort.

Hartmann: Wie einleitend erwähnt, möchte ich zum Art. 10 einen Streichungsantrag stellen. Die Regierung möchte mit Art. 10 lit. a Motorfahrzeuge und Anhänger des Kantons von der Verkehrssteuer befreien. Ich gehe

einmal davon aus, dass wir uns hier im Rat einig sind, dass längerfristig eine verursachergerechte Verkehrssteuer am zielführendsten sein wird. Es ist für mich deshalb nicht verständlich, wieso Motorfahrzeuge des Kantons von der Strassenverkehrssteuer ausgenommen werden sollen. Die Begründung und Überlegungen der Regierung, dass die Einnahmen aus der Verkehrssteuer ja im gleichen Umfang wieder dem Kanton zufließen, sich also neutralisieren, greifen für mich zu wenig. Einerseits benutzen die Motorfahrzeuge des Kantons die genau gleichen Strassen wie alle anderen Verkehrsteilnehmer, was nicht einer verursachergerechten Verkehrssteuer entspricht. Andererseits steht das örtliche Gewerbe heute zum Beispiel bei der Schneeräumung oder Landschaftspflege usw. punktuell mit dem Kanton im Wettbewerb, was das örtliche Gewerbe punktuell benachteiligen könnte. Ebenfalls gibt es damit und unter den Ämtern und den Departementen so keine Kostentransparenz. Und zu guter Letzt werden dem Topf Verkehrssteuern dadurch Mittel entzogen, die das Strassenverkehrsamt anderweitig versuchen muss einzuziehen respektive zu kompensieren. Für mich ist das keine gute Gesetzgebung aus diesem Rat und auch ein schlechtes Zeichen nach aussen. Wie sollen wir unserer Bevölkerung glaubhaft erklären, dass sie Verkehrssteuern zu entrichten haben und der Kanton trotz Benutzung der genau gleichen Infrastruktur nichts bezahlen muss? Aufgrund meiner Erläuterung stelle ich den Antrag, die Litera a im Art. 10 zu streichen. Wie einleitend gesagt, ist mir bewusst, dass dieses Vorgehen nicht üblich ist. Man möge mir aber, wie einleitend erwähnt, dies in meiner ersten Legislatur doch noch verzeihen.

Antrag Hartmann

Streichen Art. 10 Abs. 1 lit. a

Standespräsidentin Favre Accola: Sie haben gehört, Grossrat Hartmann beantragt, lit. a zu streichen. Gibt es weitere Wortmeldungen? Ich erteile der Kommissionspräsidentin Mazzetta das Wort.

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Als Kommissionspräsidentin nehme ich hier gern Stellung, da wir dieses Thema in der Kommission diskutiert haben. Es überrascht mich also nicht so sehr, dass dieser Antrag hier kommt. Wir haben aber in der Kommission uns gegen, oder besser gesagt es wurde anschliessend kein Antrag auf Streichung gestellt, weil die Argumente uns überzeugt haben. Es geht hier wieder einmal um das System linke Tasche, rechte Tasche oder, wie wir heute gehört haben, Westentasche, Hosentasche. Unter dem Strich ändert das nichts. Es bringt aber Mehraufwand, das wurde jetzt nicht thematisiert. Das finde ich noch relevant. Und ausserdem, auch der Kanton zahlt aus den allgemeinen Mitteln an die Strassenrechnung. Von daher bleiben Sie bei der Kommission, bleiben Sie bei der Botschaft und lassen Sie das so stehen. Wir lehnen diesen Streichungsantrag ab.

Standespräsidentin Favre Accola: Gibt es weitere Wortmeldungen? Wenn nicht, dann erteile ich Regierungsrat Peyer das Wort.

Regierungsrat Peyer: Ich bitte Sie, diesen Antrag von Grossrat Hartmann abzulehnen. Ich glaube, es wäre auch ein Schuss ins eigene Knie, insbesondere für die Gemeinden. Den grössten Fahrzeugpark beim Kanton hat die KAPO und das TBA. Also, wenn Sie jetzt deren Fahrzeuge besteuern, das ist nun wirklich Hosentasche, Westentasche. Und dann aber, weil das ja bestehendes Recht ist und die Regierung hier nichts geändert hat, weitere Fahrzeuge, die befreit sind, sind Einsatzfahrzeuge der vom Kanton anerkannten Institutionen des Gesundheits- und Sozialwesens. Also z. B. Krankenwagen. Wenn Sie jetzt Ihren Regionalspitälern gerne auch noch die Krankenwagenverkehrssteuern erheben, dann können Sie das machen. Ich glaube nicht, dass das wirklich Sinn macht. Ebenso bei den regionalen Rettungsdiensten macht das wahrscheinlich keinen Sinn. Und dann möchte ich Sie darauf hinweisen, dass wir auch Gemeindefahrzeuge rabattieren. Die bezahlen nämlich auch nur 50 Prozent, sofern sie nicht ganz befreit sind. Konsequenterweise, Grossrat Hartmann, müssten Sie den Antrag stellen, dann auch Gemeindefahrzeuge voll zu besteuern. Und ich glaube wirklich nicht, dass Sie das möchten. Deshalb bitte ich Sie diesem Antrag nicht zuzustimmen.

Standespräsidentin Favre Accola: Grossrat Hartmann, wünschen Sie nochmals das Wort?

Hartmann: Wie ich erwähnt habe, habe ich den Antrag gestellt, die Litera a zu streichen und nicht die Einsatzfahrzeuge anderer Organisationen.

Standespräsidentin Favre Accola: Regierungsrat Peyer, wünschen Sie nochmals das Wort?

Regierungsrat Peyer: Ja nochmals, natürlich können Sie nur diesen Antrag stellen, aber dann sind Sie völlig inkonsequent, weil wir ja das bestehende Recht haben. Und wenn Sie Motorfahrzeuge und Anhänger des Kantons steuerlich belasten wollen, dann besteuern Sie das TBA und vor allem den ganzen Fahrzeugpark der Kantonspolizei. Ich glaube einfach nicht, dass das Sinn macht und dass das irgendwie der Strassenrechnung irgendetwas bringen wird. Und dann gleichzeitig sagen Sie aber auch, dass Sie die anderen Fahrzeuge, die auch steuerlich profitieren oder befreit sind, die wollen Sie dann nicht ausnehmen. Das ist doch keine gute Politik, die wir hier machen oder keine gute Gesetzgebung. Ich bitte Sie wirklich, das abzulehnen.

Metzger: Das verstehe ich jetzt nicht ganz, das Votum des Regierungsrates, weil in Litera b haben wir Einsatzfahrzeuge von Institutionen der öffentlichen Sicherheit. Da gehören für mich die weiss-roten Polizeifahrzeuge dazu und die Feuerwehr gehört auch dazu, aber sicher nicht der Opel Kadett des Grundbuchinspektorats. Also von dem her gesehen überzeugt mich jetzt Ihre Argumentation nicht. Ich weiss, in einem dreisprachigen Kanton ist vielleicht Deutsch eine schwierige Sprache, aber es ist mein Werkzeug im Beruf, und darum sage ich, Einsatzfahrzeuge von Institutionen der öffentlichen Sicherheit, da gehört ziemlich viel dazu, zur öffentlichen

Sicherheit, da können sogar gewisse Fahrzeuge des Tiefbauamts dazugehören, wenn man das extensiv auslegt. Aber eben, wie gesagt nicht das Auto der Standespräsidentin oder des Regierungspräsidenten.

Koch: Ich glaube, Kollege Metzger hat alles gesagt. Ich teile seine Ausführungen, insbesondere zu Litera b und Litera c.

Regierungsrat Peyer: Schauen Sie, wir sind dazu da, um verständliche Gesetze zu machen, und die in sich eine gewisse Logik haben. Und jetzt wollen Sie uns weismachen, dass es Sinn macht, dass wir beginnen, die Fahrzeuge des Kantons, die wir in einem Fahrzeugpark möglichst umfassend beschaffen, beginnen diese zu unterteilen in besteuerte und nicht besteuerte, und Sie dann sogar noch sagen, wir hätten auch noch Spielräume, es also nicht einmal klar formuliert ist, sondern TBA-Fahrzeuge dann auch noch der Sicherheit dienen. Da müssen wir dann dort noch Unterkategorien machen, welche TBA-Fahrzeuge befreit sind und welche nicht. Ich glaube wirklich nicht, dass um die paar Franken, die es dann am Schluss da noch gehen würde, und die ja beim Kanton sowieso nur auf der einen Seite eingenommen und auf der anderen Seite wieder ausgegeben würde, dass wir hier eine solche Gesetzesanpassung machen.

Standespräsidentin Favre Accola: Wenn es keine weiteren Wortmeldungen gibt, dann kommen wir zur Abstimmung. Wenn Sie den Streichungsantrag zu Litera a unterstützen wollen, dann drücken Sie bitte die Taste Plus. Wenn Sie den Streichungsantrag nicht unterstützen, dann bitte drücken Sie die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Der Streichungsantrag Hartmann wurde mit 68 zu 45 Stimmen bei 0 Enthaltungen abgelehnt.

Abstimmung

Der Grosse Rat lehnt den Antrag Hartmann mit 68 zu 45 Stimmen bei 0 Enthaltungen ab.

Standespräsidentin Favre Accola: Bevor wir nun zum nächsten Artikel kommen, frage ich Sie an, ob es noch Bemerkungen zum Abs. 2 von Art. 10 gibt. Wenn dies nicht der Fall ist, dann fahren wir weiter.

Art. 11, hier haben wir im Abs. 2 einen Änderungsantrag mit Mehr- und Minderheit. Frau Kommissionspräsidentin, ich erteile Ihnen zuerst das Wort für die allgemeinen Ausführungen, danach erhält der Sprecher der Mehrheit das Wort zum Änderungsantrag. Grossrätin Mazzetta, Sie können sprechen.

Art. 11

a) *Antrag Kommissionsmehrheit* (7 Stimmen: Berther, Berweger, Danuser [Cazis], Della Cà, Gort, Jochum [Kommissionsvizepräsident], Sax; Sprecher: Jochum [Kommissionsvizepräsident]) und Regierung

Ändern Abs. 2 wie folgt:

Die Strassenverkehrssteuer wird ermässigt für:

a) **Motorfahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss, bis zum 31. Dezember 2034 um maximal 60 Prozent;**

b) **emissionsarme Motorfahrzeuge, die ihre Antriebsenergie nicht aus einem Verbrennungsmotor beziehen, bis zum 31. Dezember 2034 um maximal 30 Prozent.**

b) *Antrag Kommissionsminderheit* (3 Stimmen: Mazzetta [Kommissionspräsidentin], Horrer, Müller; Sprecher: Horrer)

Ändern Abs. 2 wie folgt:

Die Strassenverkehrssteuer wird ermässigt für **Motorfahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss bis zum 31. Dezember 2034 um maximal 60 Prozent.**

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Hier kommen wir nun zum Bonussystem für umweltfreundliche Fahrzeuge. Wir haben hier einen Mehrheits- und einen Minderheitsantrag. In der Kommission war es unbestritten, dass Fahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss für eine Übergangszeit eine tiefere Verkehrssteuer entrichten sollen. Die Kommission hat den Vorschlag in der Botschaft dann nochmals erhöht. Aufgrund der eingangs erwähnten, abgebremsten Entwicklung bei der Neuzulassung von E-Autos schlägt die Kommission eine Ermässigung bis um maximal 60 Prozent vor statt fix und abgestuft 50, dann 25 Prozent. Mit der Formulierung bis maximal 60 Prozent will die Kommission auch eine gewisse Flexibilität schaffen, da wir gesehen haben, dass die Entwicklung bei den Steckerfahrzeugen von vielen Faktoren abhängt und nicht unbedingt voraussehbar ist. Die Regierung hat einen gewissen Spielraum, auf die Entwicklung zu reagieren. Die Details dazu sind in der Verordnung zu regeln, dazu kommen wir dann noch in Art. 11 Abs. 5. Die Mehrheit der Kommission möchte zudem auch für die emissionsarmen Motorfahrzeuge, sprich für Plug-in-Fahrzeuge, eine Anpassung vornehmen. Auch hier soll die Steuerermässigung bis 2034 möglich sein, also wird diese verlängert von 2030 bis 2034. Die Ermässigung soll zudem anstatt fix 25 Prozent neu maximal 30 Prozent betragen. Auch hier bekommt die Regierung damit eine gewisse Flexibilität für die Steuerermässigung. Die Kommissionsminderheit möchte die Steuerermässigung bei den Plug-in-Fahrzeugen hingegen ganz streichen.

Standespräsidentin Favre Accola: Ich erteile nun das Wort dem Sprecher der Kommissionsmehrheit, Grossrat Jochum.

Jochum; Sprecher Kommissionsmehrheit: La differenza sta appunto nella lettera b. Also die unterschiedliche Beurteilung fällt auf lit. b, d. h. sollen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge vom Bonussystem profitieren oder nicht. Die Kommissionsmehrheit und Regierung sind der Meinung ja, und dies hauptsächlich aus folgenden Gründen: Ziel der Revision ist, eine Verkehrssteuer neuen Technologien anzupassen, damit die Einnahmen gesichert bleiben, ökologische Ziele gefördert werden. Wir reden von neuen technologischen Erneuerungen und dass die technologische Entwicklung bei der Definition der Steuern und Gebühren berücksichtigt werden muss. Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge sind Teil dieser technologischen Entwicklung und sind Teil der technologischen Erneuerung, ein erster Schritt in Richtung Elektrofahrzeuge.

Auf Bundesebene werden Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge den Elektrofahrzeugen gleichgestellt. Wieso sollten wir es unterschiedlich handhaben? Die Zulassungszahlen der Neu-Autos in der Schweiz zeigen klar, dass Plug-in-Hybride einen Vorsprung gegenüber den reinen Elektroautos haben. Wieso ist dies so, wenn es keinen Mehrwert geben soll? Es ist bewiesen, dass Plug-in-Hybride im Nahverkehr einen grossen ökologischen Beitrag leisten, eben, weil sie rein elektrisch fahren. Die Berücksichtigung von Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen für das Bonussystem ist in der Botschaft durchgehend klar und transparent dargestellt.

Aus den Vernehmlassungsunterlagen ist nicht zu entnehmen, dass Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge nicht hätten berücksichtigt werden sollen. Im Gegenteil, die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden sprach sich für eine deutlich stärkere steuerliche Entlastung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben aus. Dies ist auf Seite 514 der Botschaft zu lesen. Sollten Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge nicht in den Genuss vom Bonussystem kommen, so würden sie stärker belastet als Benzin- oder Dieselfahrzeuge, dies gemäss den Tabellen in der Botschaft auf Seite 539 und 540. Wollen wir das? Wollen wir die Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge sogar benachteiligen?

Und dann noch der psychologische Effekt, es wurde in der Eintretensdebatte auch schon darauf hingewiesen. Wieso ist die Neuzulassung von Hybridfahrzeugen grösser als reine Elektrofahrzeuge? Der Preis kann das nicht sein. Aber die gefühlte Sicherheit, dass man mit einem Plug-in-Hybrid-Fahrzeug doch noch eine Notlösung hat, dass die Reichweite garantierter ist als mit einem reinen Elektroauto, dass man auf der Fahrt zum Maiensäss auf 2000 Metern nicht steckenbleibt. Und ich meine beim Hochfahren, nicht Runterfahren, da kommt man schon an. Dass im Winter bei schlechten Bedingungen auf den Passhöhen mit unvorhergesehenen, langen Fahrzeiten der Benzinmotor doch noch Kraft und Wärme abgeben kann, wenn einen die Batterie im Stich lässt. Wir sollten diese Effekte nicht unterschätzen. Sie sind umso wichtiger, wenn der nächste Autowechsel kommt. Erstens wird die Technologie weitere Schritte gemacht haben. Und zweitens wird die Angst gegenüber reinen Elektrofahrzeugen abgenommen haben.

Bezüglich der Höhe der Steuern und Gebühren beziehungsweise des Bonussystems wollen wir, dass die Regierung diese periodisch überprüft. Wir wollen also Schritt um Schritt gehen. Die Revision des Gesetzes soll 2035 vorgenommen werden. Wir reden also von maximal zehn Jahren. Wieso sollen nicht auch die Autofahrer einen Schritt nach dem anderen machen können? Wieso sollen Plug-in-Hybridfahrzeuge nicht vom Bonussystem profitieren können und stärker als Benzin- und Dieselfahrzeuge belastet werden? Vielfach bringen kleine Schritte, einer nach dem anderen, einen schneller und sicherer weiter als einzelne Grossschritte. Stimmen Sie der Kommissionsmehrheit und der Regierung zu.

Standespräsidentin Favre Accola: Das Wort ist nun offen für den Sprecher der Kommissionsminderheit. Grossrat Horrer, Sie können sprechen.

Horrer; Sprecher Kommissionsminderheit: Sie können sich erinnern, in der Eintretensdebatte, die Ziele, die mit dieser Revision verfolgt werden. Ich nenne nur einige: technologieneutral, ertragsneutral und im Rahmen des Möglichen eine Förderung von CO₂-freien Antrieben. Stand heute sind das die Elektrofahrzeuge. Innerhalb dieser Parameter gehe ich mit dem Mehrheitssprecher und mit der Kommissionsmehrheit einig, versuchen wir, gegenüber der Vorlage der Regierung und auch mit der Regierung, mehr Schub zu geben, Sie sehen das in der Fahne, indem der Rabatt oder der Bonus grosszügiger ausgestaltet wird. Einerseits als Prozentsatz, aber auch mit Blick auf die Zeit. Der Plug-in ist allerdings eine Übergangstechnologie. Ich erinnere daran, wenn ich's richtig im Kopf habe, 2014, 2015 so in diesem Zeitraum kamen die ersten Plug-in-Fahrzeuge auf den Markt in der Schweiz. Das ist mittlerweile über zehn Jahre her. Die Übergangstechnologie, sie hat ihre Rolle erfüllt. Die kleinen Schritte, die hat sie gemacht. Jetzt ist die technologische Entwicklung deutlich weiter. Und das gewünschte Ziel ist eine Elektrifizierung des ganzen Fahrzeugsparks und nicht eine Plug-inisierung des ganzen Fahrzeugsparks, oder indem wir einen Anreiz schaffen, ja jetzt, im Jahr 2026, 2027, 2028 einen Plug-in zu kaufen, diesen dann sozusagen so lange zu fahren, bis er nicht mehr funktioniert, oder man eben ein neues Auto kauft, das macht man dann irgendwann, und erst dann auf Elektro umsteigt. Das wollen wir nicht machen, so verwässern wir eigentlich den Förderungsgedanken dieses Gesetzes, indem wir notabene einen Grundsatz auch semantisch verletzen in diesem Artikel bei der Formulierung, nämlich die Technologieneutralität.

Schauen Sie, bei CO₂-freien Fahrzeugen, die gefördert werden, können Sie das mit einem klaren Ziel formulieren. Einfach CO₂-frei, das muss gesichert werden. Bei der Plug-in-Variante können Sie das aber nicht oder haben das nicht getan. Sie gehen hin und grenzen es ab zum Verbrennungsmotor, emissionsarm, die ihre antriebsbezogene Energie nicht aus einem Verbrennungsmotor beziehen, so steht es dann im Gesetz. Das, liebe Kolleginnen und Kollegen, ist nicht technologieneutral. Technologieneutral ist die Wirkung im Ziel, CO₂-frei. Wie das erreicht wird, das ist uns als Gesetzgeber herzlich egal. Dort wollen wir die Innovation nicht bremsen oder gar Vorgaben für die Innovation machen. Das ist der Geist der Technologieneutralität. Wenn Sie aber hier Plug-ins so fördern, dann widersprechen Sie Ihren eigenen Grundsätzen und erhalten eine Übergangstechnologie am Leben, die es nicht mehr braucht. Ich erinnere nochmals daran, sie ist über, deutlich über zehn Jahre alt. In diesem Sinne folgen Sie bitte der Kommissionsminderheit.

Standespräsidentin Favre Accola: Das Wort ist offen für weitere Kommissionsmitglieder. Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Ich erteile nun Regierungsrat Peyer das Wort. Grossrat Hohl hat sich gemeldet, gerne erteile ich Ihnen das Wort.

Hohl: Wenn es schon mal vorkommt und ich einig bin mit meinem Vorredner Lukas Horrer, möchte ich es nicht unterlassen, selbst noch ein paar Worte dazu zu

sagen. Ich gebe Ihnen eigentlich zu 100 Prozent recht, Grossrat Horrer. Sie haben recht, ich habe es auch einleitend gesagt, wir sprechen hier von einer Übergangstechnologie. Und ich denke auch, hier mit Blick auf die bürgerlichen Stimmen im Rat, oder es ist ja immer die Frage, wo setzen wir Fördermittel ein? Fördermittel sollten nur dort eingesetzt werden, wo es auch etwas bringt, und das kann man selbst bei den vollelektrischen Fahrzeugen zurecht hinterfragen. Aber wir haben doch, und das haben wir auch beim Eintreten gemerkt, einen Konsens, dass wir eigentlich wegkommen wollen von den fossilen Energieträgern. Und ich denke, dass die Stossrichtung da auch richtig ist, dass wir vollelektrische Fahrzeuge fördern. Wenn wir nun aber die zweitbeste Technologie, kann man so sagen, die zweitbeste Technologie fördern, dann können wir uns auch fragen, ja, warum fördern wir nicht auch sehr sparsame Dieselfahrzeuge? Denn es gibt auch bei Dieselfahrzeugen solche, die bessere Werte haben als Hybridfahrzeuge. Erst recht, wenn man betrachtet, wie Hybridfahrzeuge teilweise genutzt werden. Zwar teilweise werden die sehr sinnvoll im Nahverkehr genutzt. Teilweise werden diese genutzt wie normale Verbrenner, einfach mit mehr Gewicht und zwei Technologien in einem Fahrzeug. Von daher ist die Förderwürdigkeit wirklich, wirklich schwer zu hinterfragen. Und von daher denke ich, kann man auf diese Förderung getrost verzichten.

Denn auch das muss uns bewusst sein, dort, wo wir ein Auto in Verkehr setzen, wird dieses heute im Durchschnitt noch zehn Jahre im Verkehr bleiben. Also wenn wir 2034 einen Hybrid, einen Plug-in-Hybrid zum Beispiel, fördern, denn wird er 2044 im Durchschnitt noch im Verkehr sein. Und ich gehe eine Wette ein, dass dann sicher eigentlich das nicht mehr gewollt ist und nicht mehr förderungswürdig gewesen wäre. Natürlich können wir da je nachdem, die Regierung bekommt die Möglichkeit, diese Ansätze auch früher zu reduzieren. Aber ich denke, da müssen wir jetzt einen fortschrittlichen, einen vorausschauenden Schritt machen. Auf diese Förderung können wir getrost verzichten.

Der Kanton Graubünden mit seinen vielen Bergen und Tälern, ist ideal für Elektrofahrzeuge, was die Rekuperation anbelangt. Ich war gestern bei meinem Kollegen, dem ich eher widerspreche, Giovanni Jochum, im Puschlav. Ich bin von Chur abgefahren, wieder zurück nach Chur, mit rein elektrischem Fahrzeug, mit 40 Prozent Ladekapazität wieder in Chur angekommen. Es ist überhaupt kein Problem, Sie können auf Maiensässe fahren, Sie können die Maiensässe wieder runterfahren, haben Sie keine Angst. Vermitteln Sie nicht hier, dass irgendwelche, schüren Sie nicht diese Ängste, die eigentlich schon lange in der Realität widerlegt sind. Und daher folgen Sie hier der Kommissionsminderheit und folgen Sie, dass ich das noch sagen darf, Kollege Horrer.

Loi: Wie ich bereits angekündigt habe, werde ich zu Art. 11 Abs. 2 einen zusätzlichen Antrag stellen. Und ich bin Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir jetzt genau zuhören, damit Sie den Unterschied merken. Es geht um folgendes: Was ich sagen möchte, ich bin nicht gegen Dekarbonisierung des Strassenverkehrs. Überhaupt nicht. Sie soll laufend und mit der technologischen Ent-

wicklung und deren Verfügbarkeit einhergehen. Wir haben gar keine Wahl, nach heutigem Stand der Technik auf 100 Prozent Elektroantrieb im Transportgewerbe umzustellen. Neue Antriebstechnologien müssen auch im Transportgewerbe uneingeschränkt und gesamtwirtschaftlich tragbar einsetzbar sein. Es geht mir auch nicht um ein gegenseitiges Ausspielen von verschiedenen Antriebstechnologien oder schon gar nicht um eine Subventionierung von Dieselmotoren oder einfach um ein Hinauszögern, sondern ganz einfach um einen befristeten Ausgleich einer neuen Ungleichheit, die wir mit dem Verzicht der bisherigen Rabattierung, die heute Gültigkeit hat, für die sauberste EURO-Norm-Kategorie von 80 Prozent schaffen. Es geht mir um eine bedeutende und zeitnahe Reduktion von Schadstoffausstoss von Nutzfahrzeugen, indem wir so lange, und ich betone, so lange auch in neue Dieseltechnologien investieren, bis die Elektroantriebstechnologie ausgereift ist. Mit diesem Zusatzantrag geben wir, wie es der Kollege Horrer gesagt hat, mehr Schub bei der Dekarbonisierung.

Aus diesem Grund stelle ich zusätzlichen Antrag in Art. 11 Abs. 2 lit. c: Die Strassenverkehrssteuer wird ermässigt für emissionsarme Lieferwagen und Lastwagen über dreieinhalb Tonnen Gesamtgewicht, die ihre Antriebsenergie aus einem Dieselmotor der saubersten auf dem Markt erhältlichen Emissionskategorie beziehen, bis zum 31. Dezember 2034 um maximal 60 Prozent. Nach meinen Informationen liegt Ihnen der genaue Wortlaut meines Antrags vor. Ich danke Ihnen für Ihre Unterstützung und Ihre Aufmerksamkeit.

Standespräsidentin Favre Accola: Grossrat Loi, nur fürs Protokoll: Bezieht sich Ihr Antrag auf den Botschaftsentwurf oder auf die Version der Vorberatungskommission?

Loi: Entschuldigen Sie, Frau Standespräsidentin, jetzt habe ich nicht zugehört. *Heiterkeit.* Können Sie Ihre Aussage wiederholen?

Standespräsidentin Favre Accola: Meine Frage betrifft Ihren Antrag. Bezieht sich Ihr Antrag auf den Botschaftsentwurf oder auf die Anträge der Vorberatungskommission?

Loi: Also es gibt einen zusätzlichen Antrag, einen zusätzlichen Artikel in Art. 11 Abs. 2, und da ist ja die Rede von lit. a und lit. b, und neu dazu kommt lit. c im Wortlaut meines Antrags. Entschuldigung.

Standespräsidentin Favre Accola: Ist es eine Änderung des Antrags der Kommissionsmehrheit?

Loi: Nein, ist es nicht. Es ist ein zusätzlicher Antrag in Ergänzung der Kommissionsmehrheit.

Standespräsidentin Favre Accola: Aus unserer Sicht ist es ein Unteränderungsantrag, aber ich gebe Ihnen nochmals das Wort.

Loi: Also ich hoffe, ich kann mich nur wiederholen: Ich sehe da Art. 11 Abs. 2, dass lit. a, lit. b klar formuliert

sind, und in Ergänzung stelle ich einen zusätzlichen Antrag unter lit. c, wie ich ihn eben formuliert habe. Wie jetzt das rechtlich genau ist, ob das ein Unter- oder ein was für ein Antrag ist, kann ich Ihnen nicht sagen. Aber ich stelle einfach diesen Antrag, dass man Art. 11 Abs. 2 mit lit. c, wie ich es genannt habe, ergänzt. Also sonst bin ich am Ende meiner Möglichkeiten, dies zu interpretieren.

Standespräsidentin Favre Accola: Ich erteile nun Grossrat Koch noch das Wort.

Koch: Dann spreche ich, bevor wir das bereinigt haben. Zwei Punkte, die ich kurz aufgreifen möchte: Zum einen die aktuelle Diskussion, ob die Plug-in-Hybride entsprechend reduziert besteuert werden sollen oder nicht. Schauen Sie, ich habe Ihnen die Zahlen dargelegt, und Regierungsrat Peyer hat es gesagt, wir sind jetzt schon bei Mehreinnahmen von 5 Millionen Franken. Wir müssen uns einfach bewusst sein, wenn wir diese 30 Prozent reduzieren, streichen, machen wir eine weitere Steuererhöhung, denn diese Reduktion fällt weg, das wird zwangsläufig zu Mehrerträgen führen. Also machen wir hier wieder eine Steuererhöhung, die wir nicht kompensieren können, weil wir ja schon den Elektrorabatt voll auf 60 Prozent oben haben, vielleicht das dazu. Deshalb bleibe ich bei der Botschaft, die Zahlen sind dann wenigstens nachvollziehbar und für mich einordbar. Was aber das Problem ist, ist das, das Kollege Loi auch angesprochen hat, wir werden nachher sicher darauf eingehen können. Was ich dann aber noch als Frage stellen möchte an den Herrn Regierungsrat, geht ein bisschen in die Richtung von Kollege Loi, und zwar sprechen wir hier explizit in Art. 11 Abs. 2 von der Strassenverkehrssteuer. In Art. 18 haben wir dann noch die Fahrzeuge mit der einfachen Strassenverkehrssteuer. Gehe ich richtig in der Annahme, dass auch die Fahrzeuge in der einfachen Strassenverkehrssteuer von dieser Reduktion, die wir jetzt hier dann irgendwie beschliessen werden, profitieren werden?

Loi: Ich habe mir das jetzt nochmals durch den Kopf gehen lassen. Also wir haben ja da, oder so gesagt, ich bin vielleicht ein bisschen zu früh mit meinem Antrag gekommen. Sie haben Art. 11 Abs. 2 lit. a und b, über die müssen wir abstimmen, und dann kommt neu lit. c dazu. Aber wie Sie das handhaben, das ist Ihnen überlassen.

Standespräsidentin Favre Accola: Also ich kläre den Sachverhalt. So wie wir es, oder zumindest der Experte an meiner Seite es sieht, ist der Antrag Loi eine Änderung des Antrages der Kommissionsmehrheit, somit ein Unteränderungsantrag. Und somit werde ich diesen zuerst bereinigen und dem Antrag der Kommissionsmehrheit gegenüberstellen. Und den obsiegenden Antrag stelle ich dann demnach dem Antrag der Minderheit gegenüber. Das wäre das eigentliche Abstimmungsverfahren. Der Fraktionspräsident ist in der Diskussion mit dem Antragssteller und ich hoffe das klärt sich noch. Hat sich geklärt? Dann würde ich den weiteren Grossräten

noch das Wort erteilen. Grossrat Pfäffli, Sie dürfen sprechen.

Pfäffli: Ich spreche zum Antrag der Kommissionsminderheit. Schauen Sie, wenn wir in die Welt schauen, seit einigen Wochen und jeden Tag mehr, stehen wir im Würgegriff auf der einen Seite eines egozentrischen, unberechenbaren und charakterlich nicht unbedingt gefestigten Präsidenten einer Grossmacht, auf der einen Seite, und auf der anderen Seite eines verbrecherischen und terroristischen Mullah-Regimes. Und wollen wir wirklich in Zukunft uns weiter abhängig machen von diesen zwei Lagern? Ich bin der Ansicht nein. Setzen wir doch konsequent auf die Energie, die wir selber produzieren, die wir kontrollieren, die wir einsetzen, ohne auf ausländische Mächte oder Gruppen Rücksicht zu nehmen. Treiben wir die Dekarbonisierung zügig und konsequent voran. In diesem Sinn unterstütze ich hier eindeutig die Kommissionsminderheit.

Hohl: Ein Punkt zu Kollege Loi. Weil ich seinen Antrag gut kenne, gehe ich davon aus, dass er zu früh gesprochen hat. Denn sein Antrag bezieht sich nicht auf Personenwagen oder normale Motorfahrzeuge, sondern auf Nutzfahrzeuge und Lastwagen. Und das ist mit dieser jetzigen Diskussion, die Kollege Horrer und Kollege Jochum losgetreten haben, ist dies davon nicht berührt. Also ich würde beliebt machen, dass wir zuerst diese Diskussion bereinigen und nachher über Kollege Lois Antrag sprechen, denn er bezieht sich nicht auf diese Thematik. Dann möchte ich zurückkommen kurz auf das Votum von Grossratskollege Jan Koch, der gesagt hat, wir dürfen nicht weitere Förderungen reduzieren, weil wir sonst ja die Einnahmen noch weiter erhöhen. Dem ist natürlich grundsätzlich schon so, aber da halte ich Ihnen entgegen, glauben Sie an Ihre Kommissionsmitglieder, die haben ja Anträge gestellt, die es ermöglichen sollen, die Gebühren oder die Strassenverkehrssteuer weiter zu senken. Und solange Sie diesen Meccano konsequent verfolgen, müssen Sie eigentlich gegen die Förderung von Hybridfahrzeugen sein, denn dann können Sie andere Gebühren oder Strassenverkehrssteuern allenfalls eher senken. Und wenn ich Kollege Metzger anschau, weiss ich schon, was kommt. Er ist generell gegen jegliche Förderung und das ist auch konsequent, grundsätzlich, das würde auch Mehreinnahmen in einem ersten Schritt bedeuten. Aber in einem zweiten Schritt müssten wir dann diskutieren, was passiert, wenn wir wirklich zu viel einnehmen. Von daher, ich denke, folgen Sie in diesem Antrag jetzt Kollege Horrer, reduzieren Sie die Förderung oder schaffen Sie die Förderung von Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen ab und diskutieren wir erst danach über meinen lieben Grossratskollegen Bruno Loi.

Metzger: Kollege Hohl hat das vorweggenommen. Ich möchte keine Bevorzugung von Nichtverbrenner-Fahrzeugen. Und irgendwie möchte ich das abgebildet haben bei der Abstimmung, sodass ich hier zu diesem Art. 11 nein sagen kann, damit ich meinen politischen Willen, ich muss Sie nicht überzeugen, das ist mir klar, ich finde keine Mehrheit, aber ich möchte im Protokoll

lesen, dass ich keine Bevorzugung im Sinne einer Steuerermässigung habe für Nichtverbrenner.

Claus: Als erstes müsste es Ihnen ja allen ein wenig verdächtig vorkommen, wenn Grossrat Hohl und Grossrat Horrer gleicher Meinung sind. Für mich ist das verdächtig. Warum? Weil es ein wenig an der Realität vorbeizieht. Wir haben diese Plug-in-Fahrzeuge. Diese Plug-in-Fahrzeuge, die können und tun es auch, einen Anteil an CO₂-Ausstoss reduzieren. Sie können auch zur Dekarbonisierung beitragen, nicht so wie ein reines Elektrofahrzeug, das ist völlig klar, aber sie tun es auch. Und deshalb hat sich die Regierung und die Kommissionsmehrheit auch dazu entschlossen, hier eine Förderung durchzuführen. Und das finde ich richtig, und wir sind sehr wahrscheinlich gut beraten, wenn wir einfach der Realität ins Auge sehen und diese Fahrzeuge, die eine Übergangstechnologie darstellen, aber sehr viel produziert werden, für sehr viele Länder sehr wichtig sind, weil die entsprechende Versorgung mit Elektro noch nicht funktioniert und sie eine Kombination darstellen. Dieser Markt existiert und ich bitte Sie, hier der Kommissionsmehrheit zu folgen. Inzwischen war mein Fraktionschef vorne und ich glaube, es gibt neu dann einen Abs. 3, wo wir über den Vorschlag von Kollege Loi diskutieren. Das ist auch richtig so. Ich danke meinem Fraktionschef und dem Standespräsidium.

Koch: Schauen Sie, die Ausführungen von Kollege Hohl, glaube ich, greifen dann einfach wirklich zu kurz. Und ja, Sie haben recht, Sie haben uns dargestellt, wie es für Sie ist, wenn Sie ins Puschlav fahren und wieder zurück fahren mit Ihrem vollelektrischen Fahrzeug. Der Antrag von Kollege Loi kommt aber eben aus dem Grund, dass es Fahrzeuge und insbesondere Nutzungen von Fahrzeugen gibt, bei denen es einfach nicht möglich ist, das mit vollelektrischen Fahrzeugen zu machen. Wo Sie es aber machen können, und deshalb meine Frage an den Regierungsrat, wie sieht es mit der einfachen Strassenverkehrssteuer aus und auch darauf folgend mit den LKWs im Bereich der Lieferfahrzeuge? Da haben Sie im Plug-in-Hybrid interessante Technologien, die Sie einsetzen können, und wir wollen das vorwärtstreiben. Dann ist eben diese Übergangstechnologie im Zuge der Dekarbonisierung richtig und gehört eben unterstützt, dass wir eben genau diesen Wandel für diese Fahrzeuge zumindest in diese eine Richtung hinbekommen und unterstützen. Und daher bin ich dafür und der Meinung, es ist eben richtig und wichtig, das jetzt zu machen.

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Ich möchte da nicht unnötig verlängern, aber da ich nicht weiss, wie die Standespräsidentin jetzt abstimmen lässt, weil immerhin ist das ihr Entscheid und nicht der Entscheid vom Rat, möchte ich doch noch zum Antrag Loi etwas sagen. Die KUVe konnte sich mit diesem Antrag Loi nicht auseinandersetzen. Dieser Antrag kam heute Morgen. Wie ich bereits in der Eintretensdebatte deutlich zum Ausdruck gebracht habe, haben wir ein Gesetz auf dem Tisch, das die Berechnungsansätze fein austariert hat, damit die Rahmenbedingungen, die im Auftrag Hohl gefordert wurden, erfüllt werden können. Hier möchte ich insbe-

sondere die Ertragsneutralität erwähnen. Wenn wir diesem Antrag zustimmen, wissen wir nicht, welche Auswirkungen diese Rabatte haben werden. Umso mehr als Ratskollege Koch dann noch die Frage stellt, ob sich das auch noch auf Art. 17 ff. auswirkt. Das finde ich unseriös. Ich finde es schwierig, ein Gesetz so husch husch noch anzupassen, darum bitte ich Sie, bleiben Sie hier bei der Kommission und lehnen Sie diesen Antrag auf jeden Fall ab.

Standespräsidentin Favre Accola: Gerne möchte ich noch mit Grossrat Loi klären, ob es sich jetzt noch tatsächlich, also wie eingereicht, um einen Änderungsantrag Art. 11 Abs. 2 zu lit. c handelt oder ob es sich, wie in Ihrem Votum dann anschliessend ausgeführt, um einen neuen Absatz 3 handelt. Das ist nicht wie eingereicht, aber bitte erklären Sie sich.

Loi: Aufgrund meines neuen Kenntnisstandes würde ich sagen, braucht es einen zusätzlichen Absatz. Also Art. 11 Abs. 3. Ich wurde aber vorhin nicht gut beraten und deshalb war ich ein bisschen zu früh. Ich bitte um Verzeihung, dass ich das Ganze ein bisschen durcheinandergebracht habe. Aber neu Art. 11 Abs. 3 und dann spreche ich nochmals kurz, wenn ich darf.

Antrag Loi

Einfügen neuer Absatz wie folgt:

Die Strassenverkehrssteuer wird ermässigt für emissionsarme Lieferwagen und Lastwagen über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht, die ihre Antriebsenergie aus einem Dieselmotor der saubersten, auf dem Markt erhältlichen Emissionskategorie beziehen, bis zum 31. Dezember 2034 um maximal 60 Prozent.

Standespräsidentin Favre Accola: Besten Dank für Ihre Ausführungen. In diesem Fall behandeln wir zuerst die Anträge der Kommissionsmehrheit und der Kommissionsminderheit und anschliessend dann die Ergänzung, ein neuer Abs. 3. Ich erteile nun Regierungsrat Peyer das Wort.

Regierungsrat Peyer: Ja, geschätzte Anwesende, wenn Sie nicht gut beraten sind, dann halten Sie sich an die Regierung. Da sind Sie immer gut beraten und da finden Sie auch wieder den Dschungel durch alle möglichen Antriebsarten. Um es vorwegzunehmen, die Antwort an Grossrat Koch lautet Ja. Was ist das Ziel dieser Vorlage? Wir möchten Antriebsarten, die vollelektrisch oder teilweise elektrisch sind, rabattieren, die anderen nicht. Ich glaube, das ist auch konsequent in der Anlage.

Dann geht es ja jetzt im Moment um den Antrag der Mehr- und Minderheit bei der Frage, ob wir auch Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge rabattieren sollen oder nicht. Und ich spreche jetzt nur zu dem. Die vorgesehene Entlastung von Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen mit einer Steuerermässigung von maximal 30 Prozent ist aus Sicht der Regierung sachlich begründet und im Gesamtkontext der neuen Strassenverkehrssteuer gerechtfertigt. Sie trägt der Tatsache Rechnung, dass Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge von ihrer technischen Ausgestaltung her näher bei den Elektrofahrzeugen einzuordnen sind als bei Verbrennern. Und

diese Auffassung, das wurde schon ausgeführt, glaube ich von Grossrat Jochum, mit dieser Auffassung sind wir nicht allein. Auch der Bund hat in der Vernehmlassung zum Bundesgesetz über eine Steuer auf den Ladestrom für Elektrofahrzeuge definiert, dass sowohl batterieelektrische Fahrzeuge als auch Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge als Fahrzeuge der Kategorie Elektro anerkannt sind. Wir gehen davon aus, dass wenn Plug-In-Hybride konsequent geladen und im elektrischen Modus betrieben werden, einen erheblichen Teil der Fahrleistung mit Strom abdecken können. Und in solchen Fällen leisten dann eben diese Fahrzeuge einen Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen und zur Verbesserung der Luftqualität. Das wurde auch von Grossrat Hohl ein wenig angetönt, man muss die tatsächlich korrekt fahren, dass es Sinn macht. Wir gehen aber auch davon aus, dass diese Fahrzeuge eine wichtige Brückenfunktion erfüllen. Sie ermöglichen den Umstieg auf elektrische Mobilität für Nutzerinnen und Nutzer, für die ein reines Elektrofahrzeug derzeit noch nicht praktikabel ist, etwa aufgrund von Reichweiten, Ladeinfrastruktur oder Einsatzprofilen. Deshalb ist die Regierung der Meinung, dass man hier beim Antrag der Mehrheit bleiben soll.

Standespräsidentin Favre Accola: Dann erteile ich dem Sprecher der Minderheit nochmals das Wort. Grossrat Horrer, Sie dürfen sprechen.

Horrer; Sprecher Kommissionsminderheit: Ich möchte die Debatte hier jetzt nicht unnötig verlängern. Ich glaube, die Ausgangslage ist gänzlich klar, welche Technologie die Zukunft ist und wie wir als Gesetzgeber das technologieneutral, unseren eigenen Grundsätzen entsprechend, umsetzen. Und dort hat der Plug-in keinen Platz. Kollege Pfäffli hat noch die geopolitische Komponente dieser Entscheidung aufgezeigt. Auch das sollten wir berücksichtigen. Und Regierungsrat Peyer hat auf den Bund verwiesen, der Verweis ist korrekt. Der Bund macht das so. Einzig, die Fehler des Bundes muss man nicht wiederholen, nur, weil es der Bund ist. Das haben wir an anderer Stelle auch schon beherzigt als Grosser Rat und das sollten wir hier auch beherzigen. Zu den anderen tatsächlichen, vermeintlichen Anträgen, ich habe den Überblick verloren, möchte ich nichts sagen. Ich verleihe einzig meiner bescheidenen Hoffnung Ausdruck, dass Sie hoffentlich professioneller und besser Auto fahren als Anträge vorbereiten. *Heiterkeit.*

Standespräsidentin Favre Accola: Kommissionsvizepräsident Jochum, Sie erhalten als Sprecher der Mehrheit das Schlusswort.

Jochum; Sprecher Kommissionsmehrheit: Ich könnte es mir sehr einfach machen und sagen, wenn Horrer und Hohl die gleiche Meinung haben, ist das der Grund dafür, mit der Kommissionsmehrheit und der Regierung zu bleiben. Aber doch zwei, drei Sachen, die gesagt wurden, Übergangstechnologie mag sein, das ist aber eine Technologie, die funktioniert, also von der Technologieneutralität, wo vorhin gesprochen wurde, finde ich da ein bisschen komisch die Argumentation. Und einfach sagen, dass eine Technologie, die zehn Jahre auf dem

Markt ist, einfach alt ist, das ist auch nicht korrekt. Die Elektrofahrzeuge sind auch länger als zehn Jahre auf dem Markt. Neuzulassungen sprechen für sich, also die Plug-in-Hybride sind weitaus die meisten Neuzulassungen. Einfach zu denken, dass die, die jetzt aufgrund dieser unterschiedlichen Förderung oder Nicht-Förderung auf den Plug-in verzichten, ist schwierig, und wenn sie auf den Plug-in verzichten, dass sie dann ein Elektrofahrzeug nehmen, das ist noch mehr in den Sternen geschrieben. Also ich, mindestens bei denen Leuten, die ich kenne, die würden weiterhin einen Benziner oder einen Diesel kaufen, und diese würden dann weit mehr als zehn Jahre noch im Verkehr sein. Also bitte bleiben wir bei der Kommissionsmehrheit, mit der Regierung und vergessen wir nicht, im Nahverkehr fahren sie elektrisch.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zur Abstimmung. Wer bei Art. 11 Abs. 2 der Kommissionsmehrheit und Regierung folgen will, drücke die Taste Plus. Wer der Kommissionsminderheit folgen möchte, drücke die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie sind mit 67 zu 46 Stimmen bei 0 Enthaltung der Kommissionsmehrheit und Regierung gefolgt.

Abstimmung

Der Grosse Rat folgt dem Antrag der Kommissionsmehrheit mit 67 zu 46 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zum Antrag Loi. Grossrat Loi, wünschen Sie das Wort?

Loi: Sehr gerne. Ich bitte Sie, vor allem eines zu beachten. Machen Sie den Unterschied zwischen Lastwagen und Personenwagen. Wenn ich als Transportunternehmer ein Fahrzeug mit Elektroantrieb kaufen möchte, um all meine Aufgaben im Kanton Graubünden ausführen zu wollen, dann gibt es das schlicht einfach nicht zurzeit. Der Stand der Technik ist noch nicht so weit. Also ich habe gar keine Möglichkeit. Folglich investiere ich in die jeweils sauberste Dieselantriebstechnologie, um die Zeit, bis der Elektroantrieb reif ist, zu überbrücken. Und so kann ich auch bis dahin zur Reduktion von Schadstoff beisteuern. Bis anhin wurden diese Fahrzeuge der neuesten, saubersten Emissionskategorie rabattiert, und das soll auch so lange bleiben, bis es vollwertige Elektrofahrzeuge gibt, die man überall gleich wie dieselbetriebene einsetzen kann. Und deshalb bitte ich Sie, meinen Antrag zu unterstützen, um der Dekarbonisierung zwischenzeitlich vorübergehend Schub zu verleihen.

Standespräsidentin Favre Accola: Ich lese zur Sicherheit nochmals den Antrag vor. Es handelt sich um einen Antrag Art. 11 Abs. 3: Die Strassenverkehrssteuer wird ermässigt für emissionsarme Lieferwagen und Lastwagen über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht, die ihre Antriebsenergie aus einem Dieselmotor der saubersten auf dem Markt erhältlichen Emissionskategorie beziehen, bis zum 31. Dezember 2034 um maximal 60 Prozent. Gibt es noch Wortmeldungen dazu?

Wieland: Wir haben soeben dem Plug-in zugestimmt und somit einer Technologie zum Durchbruch verholfen, die letztendlich die Batterie- und die Benzin- oder Dieselfahrzeuge einbezieht. Herr Loi möchte nun einfach auch eine Möglichkeit haben, um hier im Kanton Graubünden trotzdem, dass es keine geeigneten Elektrofahrzeuge gibt, mit denen man beispielsweise ins Engadin und zurück kommt, noch so lange mit Diesel fahren, mit den besten Dieselfahrzeugen, die es gibt. Und ich bitte Sie sehr, diesem Antrag zu folgen, damit auch die Lastwagenbranche sich auf die ganze Elektrifizierung mit der Zeit umstellen kann.

Bavier: Da dieser Antrag neu ist, konnten wir uns nicht wirklich mit der Thematik auseinandersetzen, und ich habe eine Frage an Kollege Loi. Ich verstehe Ihr Anliegen, speziell im Avers. Das verstehe ich, das kann ich nachvollziehen. Aber gibt es dann Zertifikate für diese Fahrzeuge? Oder wie kann gewährleistet werden, dass dann wirklich die sauberste Energie wirklich genutzt wird? Ist hier nicht einfach Tür und Tor offen, dass dann einfach, ja, ich sage jetzt einfach, auch unsaubere oder eben Diesel, Normaldiesel getankt wird? Ich kann mir das nicht vorstellen, wie wir das überprüfen können, und habe diesbezüglich an Sie als Unternehmer und Spezialist eine Frage, wie wir das regeln können und prüfen können.

Claus: Das Anliegen ist sehr berechtigt. Es ist deshalb berechtigt, weil es im bisherigen Gesetz so war. Das war der Antrieb für die Schwerlastwagenbranche, um eben die neuste Technologie zu erwerben und so eben sehr viel dazu beizutragen, ihre Emissionen zu senken. Sie können nicht von heute auf morgen auf Elektrolastwagen in unserem Kanton umstellen. Es geht nicht. Und weil es nicht geht, wurde eben bisher gefördert, wenn Sie ein Fahrzeug kauften nach dem neuesten Standard. Diese Standards sind festgelegt von der Automobilbranche, das sind nicht Zertifikate, aber es sind für den Hersteller klare Vorgaben, was er erfüllen muss, welche Technologien verbaut werden müssen. Wenn wir den Artikel nicht aufnehmen, verschlechtern wir die Bilanz und vor allem haben wir keinen Anreiz mehr für diese Branche, eben auch etwas beitragen zu können und mitzumachen bei dieser Reduzierung. In diesem Antrag ist explizit auch erwähnt, dass, wenn Stromfahrzeuge, diese für unseren Kanton funktionieren, dass wir dann umstellen wollen. Diese Frage ist auch geklärt. Es ist nicht ein Schlupfloch, es ist das Gegenteil. Es hat sich bis jetzt gut bewährt und soll eben auch in Zukunft möglich sein. Es ist tatsächlich schade, dass das nicht vorher in der Kommission war, weil ich der Überzeugung bin, die Kommission hätte das getragen. Ich bitte Sie also deshalb hier, den Antrag Loi zu unterstützen.

Tomaschett (Breil/Brigels): Auch ich habe eine Verständnisfrage zu diesem Antrag. Der Antrag macht meines Erachtens Sinn. Ich möchte den Antrag auch, wenn möglich, unterstützen. Herr Antragsteller, wie sehen Sie das, würden Sie dann das gleiche Meccano anwenden wie z. B. bei der LSVA? Die Motoren werden ja in Sachen Sauberkeit geprüft. Wenn ich mich nicht täusche,

sind das die EURO-Normen, EURO 6, EURO 7, EURO 1. Und da, wie würden Sie dann die Einstufung sehen? Haben Sie sich dazu auch bereits Gedanken gemacht, wie wir diese entlasten können? Wie bereits gesagt, ich finde den Antrag sinnvoll, und wenn Sie mir das gut erklären können, haben Sie mich vielleicht auf Ihrer Seite.

Standespräsidentin Favre Accola: Ich werde dem Antragsteller, Grossrat Loi, anschliessend nochmals das Wort geben. Wir fassen aber alle Fragen zusammen. Vorher erteile ich Grossrat Loepfe noch das Wort.

Loepfe: Ich stelle einen Ordnungsantrag. Mein Ordnungsantrag beinhaltet, dass wir hier die Diskussion unterbrechen und das Geschäft oder diesen Antrag Loi an die Kommission zur Beratung überweisen. Mir ist es nicht geheuer, dass wir so aus der Tasche schiessen. Ich muss sagen, es scheint mir, dass Ratskollege Loi hier ein berechtigtes Anliegen hat, aber es passt mir nicht, dass die vorberatende Kommission nicht darüber gesprochen hat und sich mit der Regierung ausgetauscht hat. Mir ist es nicht klar, was die Implikationen dieses Antrags sind, und darum stelle ich diesen Ordnungsantrag. Also nochmals Ordnungsantrag: Unterbruch der Diskussion, Überweisung des Geschäfts zur Vorberatung an die Kommission.

Ordnungsantrag Loepfe

Unterbruch der Debatte und Vorberatung des Antrags Loi durch die Kommission für Umwelt, Verkehr und Energie

Standespräsidentin Favre Accola: Sie haben gehört, Grossrat Loepfe hat einen Ordnungsantrag gestellt bezüglich Unterbruch und Beratung in der Kommission. Über Ordnungsanträge stimmen wir sofort ab. Wenn Sie den Ordnungsantrag von Grossrat Loepfe unterstützen, dann drücken Sie bitte die Taste Plus. Wenn Sie den Ordnungsantrag von Grossrat Loepfe nicht unterstützen, dann drücken Sie bitte die Taste Minus, für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Ich sehe, alle beraten sich noch. Ich gebe noch ein paar Sekunden Zeit. Dann starten wir die Abstimmung.

Die Abstimmung läuft jetzt. Sie sind dem Ordnungsantrag von Grossrat Loepfe mit 89 zu 24 Stimmen bei 0 Enthaltungen gefolgt.

Abstimmung

Der Grosse Rat stimmt dem Ordnungsantrag Loepfe mit 89 zu 24 Stimmen bei 0 Enthaltungen zu.

Standespräsidentin Favre Accola: Damit entlasse ich Sie heute in den Feierabend, und ich gehe davon aus, dass die KUVe jetzt sitzen wird, nachsitzen wird.

Schluss der Sitzung: 17.55 Uhr

Für die Genehmigung des Protokolls

durch die Redaktionskommission:

Die Landespräsidentin: Valérie Favre Accola

Der Protokollführer: Patrick Barandun

Mittwoch, 22. April 2026

Vormittag

Vorsitz:	Standespräsidentin Valérie Favre Accola
Protokoll:	Gian-Reto Meier-Gort
Präsenz:	anwesend 118 Mitglieder entschuldigt: Kappeler, Said Bucher
Sitzungsbeginn:	8.15 Uhr

Standespräsidentin Favre Accola: Ich wünsche Ihnen einen guten Morgen. Darf ich Sie bitten, Platz zu nehmen? In der Hitze des gestrigen Gefechtes habe ich leider unterlassen, Ihnen zwei wichtige Informationen mitzuteilen. Die erste: Grossrat Stefan Metzger feierte gestern seinen Geburtstag. Wir gratulieren dir verspätet, aber nicht minder herzlich. *Applaus.* Die zweite wichtige Information betrifft die Resultate des 61. Ostschweizer Parlamentarierinnen- und Parlamentarier-Skirennens. Ich darf in der Kategorie Herren 2 Grossrat Grass zum 3. Rang gratulieren sowie Grossrat Tomaschett zum 6. Rang. *Applaus.* Bedauerlicherweise sind wir bei der Kantonswertung nicht zu finden, da zu wenige Bündner Parlamentarier am Rennen teilgenommen haben. Nächstes Jahr findet das Rennen in Graubünden statt, und es wäre dann schön, wenn wir dann mit einem Teilnehmerrekord rechnen könnten. Anmeldungen bitte dann bei Walter Grass.

Sie finden das Ergänzungsprotokoll der gestrigen KUVe-Sitzung im CMI. Ich erteile nun der Kommissionspräsidentin Mazzetta das Wort, damit sie über die Arbeit der KUVe kurz informieren kann.

Totalrevision Einführungsgesetz zum Strassenverkehrsgesetz (EGzSVG) (Fortsetzung)

Detailberatung (Fortsetzung)

Art. 11

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Danke und guten Morgen. Vorweg, ich hoffe, dass die heutige Debatte zu dieser Vorlage etwas geordneter ablaufen wird. Wir haben gestern hier im Rat kein gutes Bild abgegeben. Als Kommission haben wir die Vorlage seriös vorbereitet und die notwendigen Abklärungen vorgenommen, damit wir dem Grossen Rat Bericht erstatten und unsere Anträge stellen können. Für diese Arbeit ist es wichtig, dass Anliegen und Anträge aus den Fraktionen in die Kommission kommen. Spontane Anträge hier im Rat mit

weitreichenden Folgen ohne die nötige Vorarbeit können nicht zu einer seriösen gesetzgeberischen Arbeit führen. Die Kommissionsarbeit wird dadurch stark behindert, aber wie wir gestern gesehen haben, auch die Meinungsbildung hier im Rat. Die Kommission kann sich ja zudem nicht ständig zurückziehen und die Vorlage von Neuem diskutieren. So funktioniert das nicht. Ich hoffe sehr, dass sich alle das zu Herzen nehmen werden. So, das bin ich jetzt losgeworden.

Der Ordnungsantrag von gestern Abend hat der Kommission die Gelegenheit gegeben, sich nochmals zu beraten und den Antrag Loi zu diskutieren, uns informieren zu lassen und zu entscheiden, wie wir mit dem Antrag umgehen wollen. Das Resultat ist ein Minderheits- und ein Mehrheitsantrag.

Klar ist, die KUVe lehnt den Antrag Loi, wie gestern eingebracht, ab, weil dieser zu weit geht. Im Antrag Loi werden auch Lieferwagen für einen Rabatt genannt. Doch Lieferwagen wurden noch nie rabattiert. Für diese müsste man neue Tarife rechnen, das wäre kompliziert. Beim Lieferwagen gibt es zudem schon viele Steckerfahrzeuge. Ausserdem sind 20 Prozent der Lieferwagen von Privatpersonen eingelöst. Eine Rabattierung wäre da unsinnig. Mit dem Antrag Loi würde insgesamt 1 Million Franken wegfallen. Mit 60-Prozent-Rabatt wäre der Anreiz, auf E-Lastwagen umzusteigen, ausserdem überhaupt nicht mehr vorhanden.

Es gibt jedoch einen Mehrheitsantrag aus der Kommission für eine Anpassung des Antrags, angelehnt an die aktuell strengste EURO-Klasse und mit einer tieferen Rabattierung. Diese Variante oder dieser Antrag würde zu einer Mindereinnahme von 660 000 Franken führen. Den ausformulierten Antrag finden Sie auf dem CMI, wie bereits erwähnt. Die Kommissionsminderheit bleibt bei der Regierung und bei dem gestrigen Entscheid mit der Rabattierung nur für Elektrofahrzeuge und Plug-in-Fahrzeuge.

a) *Antrag Kommissionsmehrheit* (8 Stimmen: Berther, Berweger, Danuser [Cazis], Della Cà, Gort, Jochum [Kommissionsvizepräsident], Righetti, Sax; Sprecher: Berweger)

Einfügen neue Litera c bei Abs. 2 wie folgt:

c) schwere Motorfahrzeuge des jeweils aktuellsten auf dem Schweizer Markt erhältlichen Emissions-

codes der strengsten EURO-Klasse, bis zum 31. Dezember 2034 um maximal 40 Prozent.

b) Antrag Kommissionsminderheit (3 Stimmen: Mazzetta [Kommissionspräsidentin], Horrer, Müller; Sprecherin: Mazzetta [Kommissionspräsidentin]) *und Regierung*
Gemäss Beschluss Grosser Rat vom 21. April 2026

Standespräsidentin Favre Accola: Ich erteile Grossrat Loi das Wort.

Loi: Ich habe noch zwei Fragen erhalten gestern, und wenn es erwünscht ist, werde ich diese kurz beantworten. Und zwar folgende: Herr Bavier hat gefragt, wie es sich verhält bei der Klassifizierung der EURO-Normen. Und da kann ich ihm sagen, dass die Hersteller jeweils ein Fahrzeug auf den Markt bringen, ich gehe davon, dass dieses in der Schweiz typengeprüft wird und entsprechend kategorisiert. Und diese Daten werden dann vom Strassenverkehrsamt aufgenommen und entsprechend wird es tarifiert und kategorisiert. Dann noch die Frage von Herrn Tomaschett, wie es sich mit der LSVA verhält. Bei der LSVA haben wir Kategorie 1, das ist die EURO-Norm 0 bis 5 mit 3,26 Rappen pro Tonnenkilometer, dann die Kategorie 2, die wird im Moment nicht verwendet, und die Kategorie 3 mit 2,39 Rappen, das ist eben EURO 6 und weitere. Bei der Kategorie EURO 7, die wir erwarten, wissen wir das noch nicht, aber es laufen Verhandlungen zwischen dem Schweizerischen Nutzfahrzeugverband und dem Bund. Und man wird dann sehen, wie diese bezüglich LSVA kategorisiert werden. Zu meinem Auftrag möchte ich nichts mehr dazufügen. Aber aufgrund des Wissensstandes von jetzt und aufgrund der Entwicklung, die gestern Abend stattgefunden hat, werde ich meinen Antrag zugunsten des neuen Antrags der KUVe zurückziehen und ich bitte Sie, den neuen Antrag der Kommissionsmehrheit mit einer 40-prozentigen Rabattierung auf schwere Lastwagen zu unterstützen, und dann können wir den Wünschen und Anliegen der Transportbranche auch entgegenkommen. Vielen Dank für Ihre Unterstützung.

Der Antrag Loi wird zurückgezogen.

Standespräsidentin Favre Accola: Sie haben gehört, Grossrat Loi zieht seinen Antrag zurück. Ich erteile nun das Wort dem Mehrheitssprecher, Grossrat Berweger.

Berweger; Sprecher Kommissionsmehrheit: Ich möchte, bevor ich den Kommissionsmehrheitsantrag formuliere, noch etwas kurz einleiten. Ich möchte mich bedanken für die Sitzung von gestern Abend bei Regierungsrat Peter Peyer und seinen Fachleuten aus dem Strassenverkehrsamt. Sie konnten uns in kurzer Zeit Antwort geben auf unsere Fragen, sie konnten uns Zahlen präsentieren und das gab uns dann auch die Grundlage, um einen klaren Minder-/Mehrheitsantrag formulieren zu können. Und ich denke, das ist wichtig, das ist auch Politik, das ist Sachpolitik, und so kommen wir auch weiter. Nun komme ich zum Mehrheitsantrag. Grossratskollege Bruno Loi hat in seinen Äusserungen und seinem Antrag ausgeführt, dass bei den schweren Motorfahrzeugen die

Modellauswahl von elektrobetriebenen Lastwagen für den Einsatz im Gebirge noch nicht soweit ist. Somit müssen wir davon ausgehen, dass in einer Übergangszeit mehrheitlich schwere Lastwagen weiterhin mit Dieselmotor im Einsatz stehen werden. Vor diesem Hintergrund ist es im Interesse des Kantons, der Wirtschaft und der Umwelt, dass wenn schon mit Diesel angetriebene Lastwagen unterwegs sind, diese mit der aktuell saubersten Antriebstechnologie ausgerüstet sind. Um da einen Anreiz zu schaffen, dass die Transportunternehmer auf solche Lastwagen umsteigen, soll das mit einer Rabattierung gefördert werden. Diese Förderung darf aber nicht gleich hoch sein wie eine Förderung von Lastwagen mit Elektroantrieb. Die KUVe hat einen eigenen Antrag formuliert und die Kommissionsmehrheit unterstützt diesen Antrag. Dieser lautet: «schwere Motorfahrzeuge des jeweils aktuellsten auf dem Schweizer Markt erhältlichen Emissionscodes der strengsten EURO-Klasse bis zum 31. Dezember 2034 um maximal 40 Prozent». Eine Umsetzung und Kontrolle dieser Steuerermässigung ist gemäss den Fachleuten einfach, da die Kategorie der schweren Motorfahrzeuge bereits im heutigen Strassenverkehrsgesetz vorhanden ist und die Emissionscodes der EURO-Klasse Standard sind. Wichtig dabei ist zu wissen, dass voraussichtlich bereits im Jahre 2029 die neuste EURO-Klasse 7 eingeführt wird und ab dann die Lastwagen mit der aktuellen höchsten Klasse 6 keine Steuerermässigung mehr erhalten werden. Eine solche Steuerermässigung mit 40 Prozent wird den Steuerertrag um zirka 660 000 Franken reduzieren. Das hat auch die Kommissionspräsidentin schon erwähnt. Ich bitte Sie, dem Antrag der Kommissionsmehrheit zu folgen und die zusätzliche Litera zu genehmigen.

Standespräsidentin Favre Accola: Ich erteile nun der Kommissionspräsidentin das Wort, Sprecherin für die Minderheit.

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Die Rabattierung von LKWs, die mit Diesel fahren, läuft der Logik des vorliegenden Gesetzes zuwider, auch wenn sie zur strengsten Emissionsklasse gehören. Das Gesetz sieht Rabatte nur bei elektrischen Fahrzeugen vor. Mit der Steuerermässigung bei Diesel-LKWs schwächen wir die Absicht des Gesetzes, die Elektrifizierung voranzubringen. Wir schaffen so eine Konkurrenz zu Elektrofahrzeugen, obwohl jetzt umgestiegen werden müsste. Der grosse Treiber für den Umstieg auf elektrisch betriebene LKWs ist ausserdem die LSVA-Befreiung dieser Fahrzeuge und dies wird sicher bis 2031 der Fall sein. Darum satteln auch viele aktuell um.

Vor kurzem konnte man lesen, dass die E-Lastwagen in der Schweiz boomen und nirgendwo sonst in Europa so viele schwere E-Lastwagen neu zugelassen werden. Jeder fünfte neu zugelassene Lastwagen in der Schweiz fährt voll mit Strom. Und warum ist das so? Weil die Unternehmen rechnen können. Die E-Lastwagen sind beim Kauf zwar zwei, drei Mal teurer als die Verbrenner, im Betrieb sind sie aber je nach Modell in etwa drei Mal günstiger. Gerade bei den E-LKW gab es auch rasante technische Fortschritte. Eine reduzierte Verkehrssteuer kann einen solchen Schub nicht auslösen, weil sie nicht

der entscheidende Faktor für den Umstieg ist. Folgen Sie also der Minderheit und lehnen Sie die Rabattierung von diesen LKWs ab.

Standespräsidentin Favre Accola: Die Diskussion ist offen für weitere Kommissionsmitglieder. Ich erteile Grossrat Horrer das Wort.

Horrer: Meine Kollegin Mazzetta hat die inhaltlichen Argumente ausgeführt. Der Antrag der Mehrheit ist systemwidrig, weil er den Gedanken der Elektrifizierung eigentlich unterläuft. Den ganz grossen Hebel haben wir in diesem Gesetz ohnehin nicht. Also die Behauptung aufzustellen, sie würden hier Anreize in die eine oder andere Richtung schaffen, entbehrt, bei Lichte betrachtet, den finanziellen Grundlagen, wenn sie den Preis so eines Lastwagens anschauen und was dann effektiv an Steuern gezahlt wird. Und wir alle wissen, der grosse Hebel ist eigentlich die LSVA, das schenkt dort ein und dort ist die Richtung klar vorgegeben.

Ich muss aber auch noch etwas zum Prozess sagen, liebe Kolleginnen und Kollegen. Und Kollege Loi, ich mag Sie, ich schätze Sie und Sie werden mir nachsehen, dass ich Ihnen doch sagen muss, so geht das einfach nicht. Seit September 2025 gibt es dieses Büchlein. Man kann es ja lesen, man kann es sogar sehr langsam lesen und man hat es immer noch gelesen bis jetzt. Im Dezember hatten wir die Kommissionssitzung, und dann kommt ausgerechnet Kollege Loi mit einem Spontanantrag am Montag, den wir nicht gesehen haben. Kollege Loi ist in diesem Dossier ein absoluter Vollprofi, und ja, Sie dürfen das als euphemistische Formulierung lesen für jemanden, der Partikularinteressen vertritt und nicht am Gemeinwohl in diesem Dossier interessiert ist. Und wenn Sie dann diesen Antrag nicht vorbereiten und dann auch noch in einer Art und Weise bringen, dass er inhaltlich ganz einfach nicht funktioniert. Sie haben die nötigen Abklärungen nicht gemacht, Sie haben es nicht vorbereitet. Es waren Lieferwagen drin, es war systemwidrig. Und dass dann die Kommission noch hingeht und Ihre Arbeit nachbessern muss, ich hätte das als Kommissionsmitglied nicht gemacht, darum bin ich auch bei der Botschaft, einfach auch, um die Würde der Kommissionsarbeit zu wahren. Sie sehen, Kollege Loi, es macht mich wirklich ein bisschen stinkig. So geht das einfach nicht. Auch wenn Sie hier drin eine erdrückende Mehrheit haben als Bürgerliche, sind Sie sich doch schuldig, die Gesetzgebung und den Prozess seriös anzupacken. In diesem Sinne Kollege Loi, schliesse ich mit einem Augenzwinkern und sage als Sozialdemokrat, hier drin im Grossen Rat mehr arbeiten, bitte.

Standespräsidentin Favre Accola: Die Diskussion ist offen für das Plenum. Grossrat Metzger, Sie können sprechen.

Metzger: Ich habe jetzt gelernt heute Morgen, dass das Gemeinwohl der Bevölkerung von Kollege Horrer vertreten wird. Aber das Parlament ist ein Abbild der Bevölkerung, und jeder hier drin hat mehr oder weniger einen Teil der Bevölkerung hinter sich, sonst würde er nicht hier drinsitzen. Kollege Horrer, das war jetzt un-

fair. Mein Beruf ist es, Leute zu vertreten und zu verteidigen. Sie gingen heute Morgen etwas zu weit, wenn Sie in Anspruch nehmen, dass alleine Sie keine Partikularinteressen vertreten. Das machen Sie ja auf Ihrer Seite auch sehr gut. Leider ein bisschen viel erfolgreich, aber ich versuche das auch zu machen, und Herr Loi versucht das auch zu machen.

Butzerin: Ich habe in der gestrigen Debatte und auch heute den Voten aufmerksam zugehört. Ich denke, dass es richtig ist, dass man einen Antrag auch in diesem Parlament an der Sitzung stellen darf. Es ist richtig, Frau Kommissionspräsidentin, wenn Sie ausführen, dass es seriöser wäre und richtig wäre, wenn wir solche Anträge vorgängig Ihrer Kommission zur Kenntnis geben würden oder allgemein den Kommissionen. Aber ich meine, es müsste für Ratsmitglieder hier drin möglich sein, auch einmal einen Spontanantrag zu stellen. Wir sind hier 120 Parlamentarierinnen und Parlamentarier, die die Fähigkeit haben sollten, und wir haben sie auch, unterstützt auch noch von unserer Regierung, einen Antrag so nachher aufzunehmen, wie es richtig ist und ihn auch so zu kommentieren und auch, wir sollten auch in der Lage sein, festzustellen, ob es möglich ist, einem solchen Antrag zuzustimmen. Aber ich würde mir nach wie vor erlauben, ich bin mittlerweile jetzt dann bald 20 Jahre in diesem Rat, mit Unterbruch, und es war immer möglich, dass man auch während einer Sitzung hier einen Antrag stellen darf, den man auch diskutieren kann. Sonst frage ich mich dann schon langsam, was ich in diesem Rat überhaupt noch tun soll, wenn das nicht mehr möglich ist, dass ich hier einen Antrag stellen kann.

Es ist so, klar, wir haben eine Vernehmlassung, und die wird an alle Parteien weitergegeben, und diese Vernehmlassungen sollte man studieren und dann kann man sich auch dementsprechend positionieren. Nachher wird ja die Botschaft rausgegeben, es gibt dann die Kommissionssitzung und anschliessend die Fraktionssitzungen, die sind meist später. Da kann man natürlich ja sagen, man könnte noch zu einem Artikel einen Antrag stellen, und dann gibt es auch noch die Möglichkeit, dies in diesem Rat zu tun, und das sollten wir weiterhin tun können. Ich gebe Ihnen recht, Frau Kommissionspräsidentin, die seriöse Arbeit ist die, wenn man das vorgängig der Regierung und der Kommission zur Kenntnis gibt. Das hat vielleicht Herr Loi jetzt nicht so gemacht, wie man es vielleicht machen sollte, aber das Recht hat er, den Antrag hier zu stellen und dass wir ihn auch hier diskutieren.

Auch vielleicht noch an Walter Gartmann. Es ist für mich ein bisschen komisch, wenn sich Grossrat Walter Gartmann fast entschuldigen muss, zwei Mal, dass er jetzt hier einen Antrag stellt. Er hat zwei Mal gesagt, ja das sei nicht üblich, dass man das mache, aber er mache es jetzt trotzdem. Walter Gartmann, Sie haben das mit Fug und Recht machen dürfen, ohne sich entschuldigen zu müssen. Hartmann, Entschuldigung. *Heiterkeit.* Entschuldigung. Ich bin fertig mit meinen Ausführungen.

Wieland: Ich schlage in die gleiche Kerbe wie mein Kollege Butzerin. So geht es nicht. Ich bin seit 40 Jahren in der Politik, seit 16 Jahren hier im Rat, ich durfte die-

sen Rat auch führen, aber so etwas habe ich noch nie erlebt. Dass eine Kommissionspräsidentin ein Ratsmitglied dermassen korrigieren will, das geht nicht. Sie haben die Kommission zu vertreten, wenn Sie Ihre eigene Klientel vertreten, dann machen Sie das bitte, aber nicht in dieser Art, wie Sie Herrn Loi korrigiert haben. Wir haben eine Geschäftsordnung, die dieses Vorgehen, das Herr Loi jetzt angewandt hat, zulässt, und wir müssen uns innerhalb dieser Geschäftsordnung bewegen. Die Worte von Herrn, wie heisst er dort, Horrer, die möchte ich gar nicht kommentieren. Glücklicherweise wird er nicht mehr im Rat sitzen, dass er mit seinen Worten diesen Rat nicht mehr so drangsaliieren kann.

Koch: Schauen Sie, ab den Ausführungen der Kommissionspräsidentin habe ich dann doch etwas gestaunt, aber auch ab den Ausführungen des entsprechenden Mehrheitssprechers. Was ich gestern bereits bemängelt habe, waren eben die Grundlagen, die fehlenden Grundlagen einer Kommission, die Zahlen, die Daten, die nicht geliefert wurden. Und die haben wir auch nicht erhalten. Und jetzt hat es anscheinend über Nacht funktioniert. Nämlich genau das, was Sie gebraucht hätten, um eine seriöse, saubere, gute Botschaft aufzuarbeiten. Ob diese Zahlen dann stimmen, weiss ich nicht, das können wir jetzt nicht kontrollieren. Wir verlassen uns mal darauf. Was ich aber auch auf das Votum von Kollege Horrer entgegennehmen möchte, schauen wir uns doch die Realität an. Und warum hat Kollege Loi in seinem Antrag eben auch die Lieferwagen reingegenommen? Er hat die Begründung gestern geliefert, denn auch in diesem Bereich gibt es viele Fahrzeuge, die nicht elektrifiziert werden können. Und das stimmt nicht, was Sie uns jetzt gesagt haben, Frau Kommissionspräsidentin. Schauen wir uns doch nur mal die Tatsachen an, ich nehme nochmals meine Datenliste vom 31.12.2025 zur Hand. Total immatrikulierte Fahrzeuge, inklusive Anhänger, inklusive allem, was sich auf unseren Strassen bewegt: 194 198, davon sind 14 145 in der Kategorie Lieferwagen. Ein doch beachtlicher Anteil der Fahrzeuge. Und diese sind für all unsere KMUs tagtäglich unterwegs. Und diese Fahrzeuge, und darum habe ich gestern dem Regierungsrat die Frage gestellt bezüglich der einfachen Strassenverkehrssteuer, ob diese wirklich zumindest mit der Vollelektrifizierung und den Hybriden reduziert oder zumindest dann diesen Rabatt bekommen, das wurde mit ja beantwortet. Aber diese werden nach Gewicht besteuert. Sie haben zwar im Moment den Rabatt, aber sie haben nicht den Gewichts- und Nennleistungsfaktor, den sie reduzieren können. Das heisst, durch die Elektrifizierung werden diese Fahrzeuge schwerer. Und sie werden nicht den Rabatt wie bei den Personenwagen haben, denn sie haben nur die Rabattstufe, die zählt. Unser Ziel ist es, den Rabatt auf null zurückzufahren. Das heisst, Sie werden diese Fahrzeuge künftig höher besteuern, und das ist falsch. Und deshalb kommt auch Kollege Loi und sagt, auch die Lieferwagen müssen betrachtet werden.

Und wenn uns Kollege Horrer jetzt hier erzählt, das ist systemfremd und so was hat man noch nie gehört, dann müssen Sie die Vernehmlassung der Dachorganisation der Wirtschaft lesen. Man hat genau das gefordert. Man hat nämlich gesagt, wir brauchen eine Unterscheidung

zwischen Personenwagen und Nutzfahrzeugen und man verlangt, dass eben diese Nutzfahrzeuge auch in anderen Kategorien dahingehend entlastet werden, dass wir die Dekarbonisierung hinbekommen. Und das hat Ihnen Kollege Loi gestern ausgeführt. Die neuen Technologien tragen massiv zur Dekarbonisierung bei, auch wenn sie nicht vollelektrisch sind, aber es nützt und es ist eine Übergangstechnologie.

Und dann eben dazu zu den Zahlen, dass wir das einfach elektrifizieren können. Von den 14 145 Lieferwagen sind Stand 31.12.2025 526 Fahrzeuge vollelektrisch unterwegs. Das ist die Realität. Und das ist eben genau das, was Kollege Loi ausgeführt hat. Es ist vielfach einfach noch nicht möglich mit der aktuellen Technologie auf dem Markt. Sie müssen noch Verbrennungstechnologien einsetzen können, aber dort können Sie effiziente Fahrzeuge beschaffen. Und das müsste eigentlich unser Ziel sein von so einem Gesetz. Deshalb, ich werde zwar den Antrag der Kommissionsmehrheit unterstützen, bin aber nicht glücklich mit dem, und ich meine, wir haben hier das volle Potenzial für diesen Antrag nicht ausgeschöpft.

Pfäffli: Gestern habe ich den Antrag, Hybridfahrzeuge nicht mehr zu fördern, unterstützt. Ich bin davon ausgegangen, es geht um Personenwagen, und da bin ich nach wie vor der Meinung, dass es richtig ist, dass wir hier konsequent auf Dekarbonisierung setzen. Beim Antrag von Kollege Loi ist es etwas anders aus meiner Sicht. Ich bin Gewerbetreibender. Wir haben eine relativ grosse Flotte in unserem Betrieb. Bei den Personenwagen ist es selbstverständlich, dass wir elektrisch genug Auswahl haben, dass wir diese in unsere Flotte integrieren können. Bei leichten Nutzfahrzeugen wird es schon schwieriger. Wir haben die Topografie, die 4x4-Technik ist absolut zwingend, und da ist das Angebot eingeschränkter. Und bei den schweren Nutzfahrzeugen, da erlebe ich tagtäglich, da ist die Technik einfach noch nicht so weit, dass wir hier voll auf elektrifizierte Fahrzeuge setzen können. Und in dem Sinn macht eigentlich der Vorschlag von Kollege Loi durchaus Sinn, dass wir hier für eine gewisse Übergangszeit die maximal mögliche Variante betreffend Elektrifizierung und Dekarbonisierung wählen. Und in diesem Sinn bin ich wirklich dankbar, wenn Sie hier im Interesse des Bündner Gewerbes eine doch moderate Lösung mitunterstützen. Ich bin bei Kollege, wer hat das gesagt, betreffend Lieferwagen, ja, auch hier hätte man durchaus beim ursprünglichen Antrag bleiben können. Nehmen wir den Spatz in die Hand und lassen die Taube auf dem Dach. Ich bin für die Kommissionsmehrheit.

Horrer: Ja, ich wiederhole nochmals die inhaltlichen Geschichten. Sie haben hier, Sie produzieren mit diesem neuen Anreiz tatsächlich keinen Anreiz. Er verdient nicht einmal das Wort. Niemand wird durch diese Rabattierung oder diesen Bonus irgendwie bewegt, ein anderes Fahrzeug zu kaufen als das, das er ohnehin kaufen würde. Diese Gesetzesänderung, die wir heute diskutieren hin oder her. Sie unterlaufen den Grundgedanken, die Elektrifizierung des Fahrzeugparks. Kollege Koch, Ihre Ausführungen zu Lieferwagen waren spannend, nur Lieferwagen stehen gar nicht mehr zur Debatte, weder

bei der Mehrheit noch bei der Minderheit. Da müssen Sie sich dann vielleicht besser koordinieren und dann die Lieferwagen drin lassen im Antrag, wenn Sie das formulieren möchten, ich weiss es auch nicht genau.

Zum Inhaltlichen, Kollege Butzerin, zum Prozessualen, Entschuldigung. Kollege Butzerin hat gesagt, wir seien ja jederzeit in der Lage, einen Spontanantrag zu beurteilen. Jeder hat zu jeder Zeit das Recht, einen Antrag zu stellen. Wir bewegen uns immer im Rahmen der Geschäftsordnung. Aber wie wir gestern beispielhaft bewiesen haben, sind wir nicht in der Lage, schlecht vorbereitete Spontananträge zu beurteilen. Darum brauchten wir ja diese Sitzung und so weiter und so fort. Darum musste ich ja heute Morgen auch etwas deutlicher werden. Und diese Deutlichkeit, liebe Kolleginnen und Kollegen, die ist dem Prozess geschuldet, den Sie aufgezogen haben. Und es sieht die Geschäftsordnung explizit auch vor, in diesem Rat, dass Ihnen bei Gelegenheit einmal jemand den Spiegel vorhält. Und das, liebe Kolleginnen und Kollegen, müssen einige hier drin vielleicht lernen, einfach hinzunehmen und sich bei Gelegenheit ein bisschen ein dickeres Fell zulegen. Please, liebe bürgerliche Männer, seien Sie nicht so Snowflakes.

Standespräsidentin Favre Accola: Grossrat Koch, Sie sprechen bereits zum zweiten Mal.

Koch: Ja, vielen Dank Frau Standespräsidentin, das ist mir bewusst. Ich möchte doch aber auf Kollege Horrer noch etwas entgegenen. Schauen Sie, Herr Kollege Horrer, die Geschäftsordnung sieht eben auch vor, dass man diese spontanen Anträge stellt. Und die Geschäftsordnung sieht dann auch vor, dass die Kommission die Möglichkeit hätte, sich zurückzuziehen und das zu beraten. Das wurde nicht gemacht. Auch hier wurde leider diese Option nicht von der Kommission ausgeschöpft, sondern es wurde ein Ordnungsantrag gestellt durch Kollege Loepfe, und dem wurde dann stattgegeben und es wurde sich zurückgezogen. Und genau hier ist das Problem. Sie können mir jetzt schon vorwerfen, dass die Lieferwagen nicht drin sind. Die Lieferwagen waren im ursprünglichen Antrag von Kollege Loi drin. Die waren erwähnt. Er wollte das. Die Kommission hat sich zurückgezogen, im jetzt vorliegenden Vorschlag sind sie draussen. Nach dem Ordnungsantrag von Kollege Loepfe hatte ich gar keine Möglichkeit mehr, irgendetwas dazu zu sagen, dass mir das wichtig ist. Das hat die Kommission verpasst. Die Kommission hätte zuerst weiter zuhören können, hätte den Rat abholen können, sich dann zurückziehen und beraten, wenn man das wirklich gewollt hätte. Aber das war wohl nicht der Wille des Kommissionspräsidiums. Und jetzt hier einfach auszuteilen und den Prozess zu verfälschen, das ist nicht okay in dieser Tonalität.

Standespräsidentin Favre Accola: Wenn es keine weiteren Wortmeldungen aus dem Plenum gibt, dann erteile ich nun Regierungsrat Peyer das Wort.

Regierungsrat Peyer: Vielleicht einmal zur Ausgangslage. Grossrat Koch hat ein weiteres Mal behauptet, die Zahlen seien nicht zur Verfügung gestanden, man hätte

nicht rechnen können, die Kommission habe keine Möglichkeiten gehabt, Fragen zu stellen usw. Lieber Jan, das ist schlicht und einfach nicht wahr, Punkt. Seit letztem September stehen alle Unterlagen zur Verfügung. Externer Bericht, Botschaft mit allen Details. Man hätte seit letztem September täglich bei uns vorbeikommen, anrufen können und wir hätten alles, was offenbar noch nicht vorhanden war, auch noch geliefert. Einige deiner Fraktionskollegen haben das tatsächlich gemacht. Der Chef des Tiefbauamtes und der Chef des Strassenverkehrsamtes waren persönlich bei Thomas Gort und haben die Fragen, die er noch hatte, noch mit ihm besprochen. Es ist also möglich. Und die gleiche Möglichkeit hätte auch der liebe Kollege Bruno Loi gehabt. Bei den Branchenverbänden war diese Vorlage kein Thema mehr, nachdem die Botschaft verabschiedet wurde. Ich war am letzten Samstag beim ASTAG. Kein Thema, unsere Vorlage. Kein Thema. Und lieber Bruno, wenn du mir das nicht glaubst, frag deinen Sohn, der war nämlich auch dort. Also so viel einfach zu den Fakten, was vorhanden war und was nicht.

Jetzt ist es natürlich erlaubt, hier trotzdem noch Spontananträge zu stellen. Das haben Sie gemacht und ich konzentriere mich jetzt darauf, was im Antrag steht und was die Kommissionsmehrheit und die Minderheit gemacht haben. Nun, die Logik der Vorlage wird tatsächlich mit dem Mehrheitsantrag der Kommission durchbrochen. Die Logik der Vorlage ist, dass wir elektrische und teilelektrische Fahrzeuge, egal welcher Kategorie, fördern und die anderen eben nicht. Und wenn Sie jetzt hier eine Ausnahme machen, wenn Sie der Kommissionsmehrheit folgen, dann machen Sie hier eben eine Ausnahme und verlassen ein bisschen den Weg, der eigentlich aufgegleist wurde. Lieferwagen wurden auch bis heute nicht rabattiert. Das wäre etwas ganz Neues gewesen, und ich bin froh, dass die Kommissionsmehrheit mindestens darauf verzichtet, weil dann hätten wir die Logik der Vorlage definitiv durchbrochen. Kommt dazu, dass 20 Prozent aller eingelösten Lieferwagen von Privaten eingelöst sind, nicht von Unternehmen. Es wäre dann sehr schwierig zu erklären gewesen, warum Sie Ihr Privatauto mit Diesel nicht rabattieren können, aber den Lieferwagen, den sie privat fahren, schon. Aber das ist jetzt vom Tisch und ich glaube, das ist gut so. Ich vertrete hier auch Partikularinteressen, nämlich die Partikularinteressen von fünf Personen in diesem Kanton, nämlich der Regierung, und unsatzgemäss bleibt die Regierung bei der Botschaft.

Standespräsidentin Favre Accola: Ich erteile nun der Minderheitssprecherin, Grossrätin Mazzetta, das Wort.

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Danke, ich glaube, es sind alle Fakten auf dem Tisch. Unterstützen Sie in der Logik dieses Gesetzes den Minderheitsantrag.

Standespräsidentin Favre Accola: Grossrat Berweger, Sie sprechen für die Mehrheit.

Berweger; Sprecher Kommissionsmehrheit: Es wurde alles gesagt. Bitte unterstützen Sie den Mehrheitsantrag. Es geht um die Bündner Wirtschaft, wie auch Grossrat

Pfäffli ausgeführt hat. Ich bitte Sie darum, die Mehrheit zu unterstützen.

Standespräsidentin Favre Accola: Somit kommen wir zur Abstimmung. Wenn Sie den Antrag der Kommissionsmehrheit unterstützen wollen, dann drücken Sie bitte die Taste Plus. Wenn Sie den Antrag der Kommissionsminderheit und der Regierung unterstützen wollen, dann drücken Sie bitte die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie sind dem Antrag der Kommissionsmehrheit mit 90 zu 26 Stimmen bei 1 Enthaltung gefolgt.

Abstimmung

Der Grosse Rat folgt dem Antrag der Kommissionsmehrheit mit 90 zu 26 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Standespräsidentin Favre Accola: Bei Art. 11 Abs. 3 haben wir einen Eventualantrag. Da Sie bei Art. 10 der Kommissionsmehrheit und Regierung gefolgt sind, ist dieser Antrag hinfällig geworden. Somit ist dieser Artikel gemäss Botschaft beschlossen. Gibt es Wortmeldungen zu Abs. 4? Ich stelle fest, dass dies nicht der Fall ist.

Art. 11 Abs. 3 und 4

Antrag Kommission und Regierung

Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Dann haben wir den nächsten Antrag bei Abs. 5. Frau Kommissionspräsidentin.

Antrag Kommission und Regierung

Ändern Abs. 5 wie folgt:

Die Regierung regelt die Einzelheiten **und bestimmt die Ermässigungsansätze gemäss Absatz 2** in einer Verordnung.

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Da wir mit dem Art. 11 Abs. 2 bei der Ermässigung für die umweltfreundlichen Fahrzeuge eine gewisse Flexibilität bei der Höhe des Bonus beschlossen haben, damit die Regierung eben flexibel auf neue Gegebenheiten reagieren kann, muss die Regierung die Ermässigungsansätze in der Verordnung konkretisieren. Aber natürlich immer mit dem Ziel, die Ertragsneutralität zu wahren. Vielleicht hören wir noch etwas dazu, falls jemand da noch eine Aussage von der Regierung haben möchte. Bitte unterstützen Sie diese Anpassung von Art. 11 Abs. 5.

Standespräsidentin Favre Accola: Frau Mazzetta wünschen Sie nochmals das Wort? Gut, vielen Dank. Das Mikrofon ist offen für weitere Mitglieder der Kommission. Das Wort ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat, Sie haben das Wort. Er wünscht das Wort nicht. Somit ist dieser Änderungsantrag beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Nach diesem Art. 11 haben wir einen Änderungsantrag mit Mehrheit und Minderheit zum Einfügen eines neuen Artikels. Ich erteile sogleich das Wort dem Sprecher der Kommissionsmehrheit, Grossrat Horrer.

Neuer Artikel

a) Antrag Kommissionsmehrheit (6 Stimmen: Mazzetta [Kommissionspräsidentin], Berther, Danuser [Cazis], Horrer, Müller, Sax; Sprecher: Horrer)

Einfügen neuer Artikel wie folgt:

Anpassung an die Teuerung

¹ Die Regierung ist berechtigt, die Strassenverkehrssteuern für das folgende Kalenderjahr an den Index der Konsumentenpreise anzupassen, wenn sich dieser im Juli des laufenden Kalenderjahres um mehr als fünf Prozentpunkte verändert hat und diese Entwicklung voraussichtlich anhalten wird.

² Für den Teuerungsausgleich ist der Landesindex der Konsumentenpreise auf der Indexbasis Dezember 2025 massgebend.

b) Antrag Kommissionsminderheit (4 Stimmen: Berweger, Della Cà, Gort, Jochum [Kommissionsvizepräsident]; Sprecher: Jochum [Kommissionsvizepräsident]) *und Regierung*

Gemäss Botschaft

Horrer; Sprecher Kommissionsmehrheit: Beim vorliegenden Mehrheitsantrag handelt es sich eigentlich um eine rein technische Geschichte. Schauen Sie, es ist eigentlich unüblich, dass man in Gesetze nackte Zahlen reinschreibt und diese dann nicht indexiert oder an die Inflation anpasst. Verpasst man das, ist eigentlich bei dieser Vorlage die Ertragsneutralität nicht gewährleistet. Die Inflation bewirkt, dass einfach ein Franken heute deutlich mehr Wert ist als ein Franken in 10, in 15, in 20 Jahren oder nur schon in 5 Jahren. Und die Ertragsneutralität sicherzustellen bedeutet, diese Frankenbeträge, die absolut im Gesetz als Beträge stehen, dort die Möglichkeit zu haben, diese der Inflation anzupassen, damit die Einnahmen immer sozusagen auf dem Stand heute sind, als der Gesetzgeber den Beschluss gefasst hat. Darum schlagen wir Ihnen diese Möglichkeit vor, als Kommissionsmehrheit, die Beträge der Inflation anzupassen. Sie sehen die Formulierung des Antrages, die wir gewählt haben das ist die Formulierung der Vernehmlassungsvorlage der Regierung. Die Formulierung ist auch keine automatische, sage ich jetzt mal, Anpassung, kein Automatismus, sondern der Regierung wird das Recht gegeben, sie wird sozusagen berechtigt, eine Anpassung an die Inflation unter den im Absatz genannten Bedingungen zu machen. Die Regierung wird das sicherlich, sie ist bürgerlich zusammengesetzt, mit dem entsprechenden Augenmass umsetzen. Und wir als Gesetzgeber folgen hier den Grundsätzen der guten Gesetzgebung, indem wir nicht einfach Frankenbeträge absolut, ohne die Möglichkeit, das der Teuerung anzupassen, ins Gesetz schreiben. Ich bedanke mich darum, wenn Sie der Kommissionsmehrheit folgen.

Standespräsidentin Favre Accola: Das Wort ist nun offen für den Sprecher der Kommissionsminderheit, Grossrat Jochum.

Jochum; Sprecher Kommissionsminderheit: Die Kommissionsminderheit und die Regierung beantragen, keinen neuen Artikel für die Anpassung an die Teuerung einzuführen. Die Teuerungsanpassung wurde bereits in der Vernehmlassung abgelehnt. Gemäss Botschaft Seite 519 hat die Regierung entschieden, die Teuerungsanpassung nicht in den Botschaftsentwurf aufzunehmen. Wie gesagt, ein Ziel der Revision ist, die Verkehrssteuer neuen Technologien anzupassen, damit die Einnahmen gesichert bleiben und die Ertragsneutralität gesichert ist. Jetzt können wir behaupten, wie es aussieht, dass die neuen Steuern und Abgaben und deren Berechnung bereits aus heutiger Sicht so korrekt sind, dass sie nur noch der Teuerung angepasst werden müssen und dann wir in den nächsten zehn Jahre Ruhe haben. Das Gesetz soll ja 2035 revidiert werden. Auch das ist in der Botschaft nachzulesen, auf Seite 515. Dass dem nicht so ist, hat die gestrige Diskussion gezeigt und auch die heutige Diskussion. Mehreinnahmen von 5 bis 6 Millionen Franken, Überschüsse die in der Staatskasse landen, technologische Entwicklung, Anpassungen, die die Regierung machen kann. Darüber hinaus haben wir auch in der Kommission diskutiert, dass eigentlich eine zweijährige Überprüfung der Steuern und Abgaben durch die Regierung stattfinden soll, eben damit die Ertragsneutralität sichergestellt werden kann. Bei grossen Abweichungen bei der Spezialfinanzierung kann somit die Regierung intervenieren. Bei einer solchen Situation, wie wir sie hier vorfinden, ist die Einführung eines Steuerausgleichs fehl am Platz. Bleiben wir bei der Regierung und der Kommissionsminderheit. Lehnen wir die Einführung eines neuen unnötigen Artikels zur zusätzlichen Bürokratie und Mehraufwand ab.

Standespräsidentin Favre Accola: Das Mikrofon ist offen für weitere Mitglieder der Kommission. Ich stelle fest, dass es keine Wortmeldungen aus der Kommission gibt. Entsprechend öffne ich das Mikrofon für das Plenum. Es gibt auch hier keine Wortmeldungen. Entsprechend erteile ich nun das Wort dem Regierungsrat.

Regierungsrat Peyer: Ich sehe, die Batterien sind langsam leer. Es ist vielleicht für die Vorlage nicht so schlecht. Die Regierung hat Ihnen in der Vernehmlassung vorgeschlagen, in diesem Gesetz vorzusehen, dass unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit besteht, die Steuertarife an die Teuerung anpassen zu können. Wie Grossrat Jochum richtig ausgeführt hat, wurde diese Regelung in der Vernehmlassung aber nicht für gut befunden, und deshalb haben wir sie wieder herausgenommen. Es liegt jetzt am Grossen Rat zu entscheiden, ob er sie jetzt definitiv drin will oder nicht. Die Regierung bleibt usanzgemäss bei der Botschaft.

Standespräsidentin Favre Accola: Grossrat Jochum, wünschen Sie als Sprecher der Minderheit nochmals das Wort? Nein, er verneint. Ich frage Grossrat Horrer, ob Sie als Sprecher der Mehrheit? Nein, er verneint eben-

falls. Damit kommen wir zur Abstimmung. Wer der Kommissionsmehrheit folgen will, drücke bitte die Taste Plus. Wer der Kommissionsminderheit und Regierung folgen möchte, drücke die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie sind dem Antrag der Kommissionsminderheit und Regierung mit 71 zu 39 Stimmen bei 1 Enthaltung gefolgt.

Abstimmung

Der Grosse Rat folgt dem Antrag der Kommissionsminderheit und Regierung mit 71 zu 39 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 12. Frau Kommissionspräsidentin?

Art. 12

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Wort ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist dieser Artikel beschlossen. Wir kommen nun zu 3.2 Steuerberechnung Art. 13. Frau Kommissionspräsidentin?

Angenommen

3.2. STEUERBERECHNUNG

Art. 13

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Hier vielleicht nur kurz. Wie bereits eingangs oder gestern eingangs gesagt, soll für Autos mit Batterien oder auch mit Wasserstoffbrennzellen der gleiche Berechnungsgrundsatz wie bei den Verbrennungsmotoren gelten im Sinne der Technologieneutralität. Da diese Fahrzeuge aber schwerer sind und die Normleistung eines Elektrofahrzeuges nicht eins zu eins mit der Normleistung eines Verbrennungsmotors vergleichbar ist, muss ein technischer Ausgleich erfolgen, und das finden Sie hier in diesem Artikel.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Bevor wir Art. 14 behandeln, ziehen wir gemäss Protokoll die Beratung von Art. 55 Abs. 5 der Fremdänderung zum Strassengesetz vor. Art. 55. Abs. 5 Strassengesetz, bitte blättern Sie

auf Seite 19 der Synopse. Sie haben es vielleicht bemerkt, hier hat sich im Protokoll ein kleiner Fehler eingeschlichen. Es handelt sich eben um einen neuen Abs. 5 und nicht 6. Ich erteile nun Grossrat Gort das Wort.

Beratung der Fremdänderung Art. 55 Abs. 5 des Strassengesetzes des Kantons Graubünden (StrG)

Art. 55 neuer Absatz

a) *Antrag Kommissionsmehrheit* (8 Stimmen: Mazzetta [Kommissionspräsidentin], Berther, Berweger, Danuser [Cazis], Horrer, Jochum [Kommissionsvizepräsident], Müller, Sax; Sprecherin: Mazzetta [Kommissionspräsidentin]) *und Regierung*
Gemäss Botschaft

b) *Antrag Kommissionsminderheit* (2 Stimmen: Della Cà, Gort; Sprecher: Gort)
Einfügen neuer Absatz 5 wie folgt:

Sobald das Strassenvermögen 100 Millionen Franken übersteigt, muss die Regierung Rabatt auf sämtliche Personenwagen bei den Strassenverkehrssteuern im Umfang des Überschusses des Strassenvermögens beschliessen.

Gort: Wie bereits beim Eintreten gesagt, geht die SVP von erheblichen Mehrsteuereinnahmen aus. Dies versuchten wir mit zwei Anträgen zu verhindern. Jener bei Art. 14 soll der Regierung mehr Flexibilität erteilen, damit Sie dem entgegenwirken kann. Was wir mit diesem Antrag verhindern wollten, dass die zu hohen Steuererträge vom Strassenvermögen in den allgemeinen Staatshaushalt fliessen. Und hier besteht eben die Fehlüberlegung der Regierung, dass wir einen Puffer schaffen, diese bleiben nicht im Strassenvermögen, sondern fliessen in den allgemeinen Staatshaushalt. Wir sind klar der Meinung, dass das nicht passieren darf.

Wie von Regierungsrat Peyer gesagt, besuchten die Amtsleiter Reich und Knuchel mich und zeigten mir auf, dass mein Antrag sehr schwierig umsetzbar ist und sehr viel Aufwand verursachen wird. Die SVP anerkennt, dass dies, wenn überhaupt, nur mit einem enormen bürokratischen Aufwand vollzogen werden kann, was sicher auch nicht zielführend ist. Grossrat Koch wird deshalb zu einem späteren Zeitpunkt in der Debatte einen entsprechenden Antrag stellen, welcher die Plafonierung im Strassenvermögen aufheben soll. Deshalb ziehe ich hier meinen Antrag zurück.

Der Antrag der Kommissionsminderheit wird zurückgezogen.

Standespräsidentin Favre Accola: Sie haben gehört, Grossrat Gort zieht seinen Antrag zurück. Wir kommen nun zu Art. 14. Wir blättern in der Synopse zurück auf Seite 11 und kommen zu Art. 14 EGzSVG.

Wir haben anscheinend ein technisches Problem und zwar mit dem CMI. Viele haben Probleme sich einzuloggen. Es gilt, dieses Problem zu beheben, und wir ziehen daher die Pause vor. Ich bitte Sie, pünktlich um

9.45 Uhr sich wieder hier im Saal einzufinden. Bis dann sollten wir die Probleme hoffentlich gelöst haben.

Pause

Standespräsidentin Favre Accola: Darf ich Sie bitten, Platz zu nehmen? Gerne informiere ich Sie, dass es sich nicht um ein CMI-Problem handelt, sondern um ein Netzwerkproblem des Kantons Graubünden. Das Amt für Informatik arbeitet aktuell unter Hochdruck an der Lösung. Sie haben zwischenzeitlich alle Unterlagen zum EGzSVG per E-Mail zugestellt bekommen. Bitte schauen Sie in Ihrem E-Mail-Fach nach, Sie können dort die Unterlagen beziehen. Sollte sich das Problem nicht lösen, dann werden Sie auch zu den nächsten Geschäften die Unterlagen dann per E-Mail erhalten.

Wir kommen zum Art. 14. Ich bitte Sie, blättern Sie in der Synopse zurück auf Seite 11 und kommen zu Art. 14 EGzSVG. Der Antrag der Kommissionsminderheit bei Art. 55 Abs. 5 Strassengesetz wurde zurückgezogen. Grossrat Gort, ich frage Sie an, ob Sie an Ihrem Änderungsantrag bei Art. 14 EGzSVG festhalten?

Art. 14

a) *Antrag Kommissionsmehrheit* (8 Stimmen: Mazzetta [Kommissionspräsidentin], Berther, Berweger, Danuser [Cazis], Horrer, Jochum [Kommissionsvizepräsident], Müller, Sax; Sprecherin: Mazzetta [Kommissionspräsidentin]) *und Regierung*
Gemäss Botschaft

b) *Antrag Kommissionsminderheit* (2 Stimmen: Della Cà, Gort; Sprecher: Gort)
Ändern Abs. 2 und 3 wie folgt:

² Der Gewichtsanteil beträgt **maximal** 0.201 Franken pro Kilogramm.

³ Der Leistungsanteil beträgt **maximal**:

...

Gort: Ja, ich halte daran fest.

Standespräsidentin Favre Accola: Gut, dann erteile ich in diesem Falle das Wort der Sprecherin der Kommissionsmehrheit. Kommissionspräsidentin Mazzetta, Sie können sprechen.

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Also ich habe richtig verstanden, wir sind bei Art. 14. Die Kommissionsminderheit will hier eine Flexibilisierung der Frankenbeträge für die Berechnung der Verkehrssteuer für Personenwagen, einerseits beim Gewicht, das ist im Abs. 2, wie auch bei der Leistung im Abs. 3. Die Kommissionsmehrheit ist aber auch hier der Meinung, dass dies unnötig ist. Die Argumente sind hier die gleichen wie vorher. Wir haben eine fein austarierte Vorlage vor uns mit umfassenden Berechnungen, die vier wichtige Grundsätze verfolgen: Die Ertragsneutralität, Ertragsstabilität, ökologische Lenkungswirkung der Verkehrssteuer. Der Spielraum für Anpassungen bei den Preisen ist darum kaum vorhanden. In der Botschaft verspricht die Regierung zudem, dass sie die Entwicklung des vorgeschlagene-

nen Steuermodells mit der zugrundeliegenden Bemessungsgrösse fortlaufend überprüfen wird und ob die getroffenen Annahmen dann tatsächlich eintreten. Damit ist sichergestellt, dass die erforderlichen gesetzlichen Anpassungen rechtzeitig vorgenommen werden können. Spätestens per 1. Januar 2035 wird das Gesetz einer Teilrevision unterzogen. Eine solche Ausgangslage ist bei einem Gesetz äusserst selten und ermöglicht, rasch reagieren zu können. Auch deshalb ist die vorgeschlagene Flexibilisierung unnötig. Folgen Sie also bitte der Kommissionsmehrheit und der Regierung und lehnen Sie diese scheinbar kleine Anpassung ab, denn damit wird die Umsetzung dieses Gesetzes nur unnötig verkompliziert und aufwändiger.

Standespräsidentin Favre Accola: Das Wort ist offen für den Sprecher der Kommissionsminderheit. Grossrat Gort, Sie können sprechen.

Gort: Ich spreche hier gleich zu beiden Anträgen, Art. 14 Abs. 2 und 3, den Gewichtsanteil sowie den Leistungsanteil. Hier sind in der Botschaft fixe Sätze definiert. Die SVP ist klar der Meinung, dass in dieses Gesetz nur Maximalsätze geschrieben werden sollen. Denn tun wir das nicht, zementieren wir hier einen Satz, welche nur durch eine Gesetzesänderung wieder angepasst werden kann. Und ich frage mich dann ernsthaft, was die Regierung tun wird, wenn sie bemerkt, dass die Steuereinnahmen zu hoch sind. Dies hat sich beim Eintreten auch Grossrat Hohl gefragt. Kollege Bettinaglio meinte beim Eintreten, man solle dann, wenn die Steuereinnahmen zu hoch sind, wieder den parlamentarischen Prozess beginnen und Korrekturen vorbringen. Ich bin der Meinung, das ist falsch und viel zu träge und ich traue der Regierung zu, dass sie das in ihrer Kompetenz in der Verordnung festlegen können und sollen. Deshalb bitte ich Sie, den Minderheitsantrag zu überweisen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Wort ist offen für das Plenum. Ich erteile Grossrat Lehner das Wort.

Lehner: Abs. 1 und 2 verstehe ich ganz gut und kann ich auch gut unterstützen. Bei Abs. 3 habe ich aber etwas Mühe, und zwar mit dieser künstlich eingebauten Progression. Autos mit mehr Leistung zahlen sowieso mehr, aber wieso ab 90 Kilowatt 50 Prozent mehr und ab 180 Kilowatt nochmals 50 Prozent mehr? Das heisst 100 Prozent mehr pro Kilowatt. Ich fände es absolut genügend und genug, wenn man unter Abs. 3 einfach die Normleistung mit pauschal maximal 1.10 Franken pro Kilowatt besteuern würde, ohne Differenzierung und ohne Progression.

Standespräsidentin Favre Accola: Ist dies ein Antrag? Ich stelle fest, dass dies kein Antrag ist. Das Wort ist immer noch offen für das Plenum. Ich erteile Grossrat Hohl das Wort.

Hohl: Ich habe es, wie Kollege Gort schon gesagt hat, auch in meinem Eintretensvotum bereits erwähnt, die Regierung und die Kommission haben in dieser Bot-

schaft wirklich nur Meccanos eingebaut, die gröber nach oben korrigieren können, also zu Mehreinnahmen korrigieren können. Hier haben wir die Möglichkeit, flexibel auch nach unten zu korrigieren können. Wir wissen eben, es ist schwer, wirklich schwer vorherzusagen, wohin wir mit dieser Gesetzesrevision gelangen und der Meccano, den Kollege Bettinaglio gestern vorgeschlagen hat, dass wir dann wieder legisfizieren, der dauert einfach zu lange. Von daher ist es absolut gerechtfertigt und ich denke auch in der Rechtssetzungslehre eigentlich üblich, dass wir keine Fixbeträge in ein Gesetz reinpacken, sondern hier die Möglichkeit geben, auch nach unten zu korrigieren, wenn dies erforderlich sein sollte. Vielen Dank für die Unterstützung des Minderheitsantrags.

Metzger: Ich habe die gleiche Haltung wie Kollege Lehner und trage noch zusätzlich vor, in unserem Kanton mit den Pässen sind wir auf leistungsstärkere Fahrzeuge angewiesen, die übrigens bei Passfahrten nicht zum Spass, sondern für die Verbindung nach Chur, auch wenn Sie zum Grossen Rat fahren, da sind leistungsstarke Fahrzeuge sicherer als leistungsschwache im Verkehr. Und das hat auch nichts mit Abnutzung der Infrastruktur oder sonst wie etwas zu tun. Das ist purer Ideologismus.

Koch: Ich glaube, es ist richtig, hier diesen Antrag der Kommissionsminderheit zu unterstützen. Und ich traue es der Regierung auch zu, dass sie ihren Spielraum hier dann eben richtig ausnutzt. Gestern wurde uns seitens des Regierungsrates ausgeführt, dass er davon ausgeht, dass im ersten Jahr ein Überschuss von 5 Millionen Franken entstehen wird, sei ein sogenannter Puffer, der dann eben entsteht. Und ich möchte dem Regierungsrat eben hier die Kompetenz geben, dass, wenn sich die Elektrofahrzeuge nicht genug schnell entwickeln, dass wir über die Rabattierung der Elektrofahrzeuge und glücklicherweise auch der Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge eben diesen Puffer wieder zur Ertragsneutralität bringen, dass er einen weiteren Steuerungsmechanismus hat. Und dieser Steuerungsmechanismus gehört in die Verordnung. Dort kann er dann die Sätze effektiv festlegen und über die Dauer des Gesetzes die Ertragsneutralität sicherstellen. Ich glaube, es ist richtig daher, diesen Antrag der Kommissionsminderheit zu unterstützen. Tun Sie dies auch.

Standespräsidentin Favre Accola: Wenn es keine weiteren Wortmeldungen aus dem Plenum gibt, dann erteile ich nun Regierungsrat Peyer das Wort.

Regierungsrat Peyer: Ich habe Ihnen tatsächlich ausgeführt, dass wir die Vorlage durchgerechnet haben. Und wir haben das gemacht, indem wir letzte Woche noch einen Rechnungslauf quasi fingiert haben, mit den Angaben, wie sie in der Vorlage dargestellt sind ohne die Änderungen, die jetzt eingebracht wurden, z. B. die Rabattierung der schweren Motorfahrzeuge, die rund 660 000 Franken ausmacht. Und mit diesen Berechnungen kommen wir zum Schluss, dass wir eben ertragsneutral sind über die nächsten acht Jahre betrachtet. Wenn Sie jetzt diesem Antrag zustimmen, das maximal hineinzuschreiben und der Regierung Spielraum zu

geben, dass wenn wir mehr als ertragsneutral werden und massive Mehreinnahmen hätten, dann könnten wir das nach unten korrigieren. Wir gehen aber nicht davon aus, dass es die nächsten Jahre der Fall sein wird. Ich habe Ihnen auch ausgeführt, dass wir einen Beitrag im Rahmen des BKIG leisten, rund 17 Millionen Franken, die müssen wir dann schon rausrechnen, und dass wir das nicht überschreiten. Deshalb ist die Regierung nach wie vor der Meinung, dass es nicht notwendig ist, diese Änderung zu machen. Falls Sie sie trotzdem machen, einfach zuhause des Protokolls, dann geben Sie damit auch der Regierung die Möglichkeit, dies in der Verordnung so entsprechend dann auch festzuhalten, auch wenn es hier nicht explizit erwähnt ist. Ich bitte Sie aber mit der Mehrheit und der Regierung gemäss Botschaft zu gehen.

Standespräsidentin Favre Accola: Dann erteile ich dem Sprecher der Minderheit nochmals das Wort. Grossrat Gort, Sie können sprechen.

Gort; Sprecher Kommissionsminderheit: Besten Dank, ist nicht erwünscht.

Standespräsidentin Favre Accola: Kommissionspräsidentin Mazzetta, Sie erhalten als Sprecherin der Mehrheit das Schlusswort.

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Wir haben Regierungsrat Peyer gehört, es wurde hier seriös gerechnet. Also stimmen Sie mit der Regierung und mit der Mehrheit.

Standespräsidentin Favre Accola: Damit kommen wir nun zur Abstimmung. Wer der Kommissionsmehrheit und Regierung folgen will, drücke die Taste Plus. Wer der Kommissionsminderheit folgen möchte, drücke die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie sind dem Antrag der Kommissionsmehrheit und Regierung mit 64 zu 52 Stimmen bei 0 Enthaltungen gefolgt.

Abstimmung

Der Grosse Rat folgt dem Antrag der Kommissionsmehrheit und Regierung mit 64 zu 52 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 15. Frau Kommissionspräsidentin?

Art. 15

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Wort ist offen für das Plenum. Grossrat Cortesi, Sie können sprechen.

Cortesi: Ich setze eigentlich mit der gleichen Sichtweise an, wie das mein Kollege Grossrat Lehner vorhin gemacht hat. Für mich ist unverständlich, weshalb bei der Leistung eine Steigung eingebaut werden muss. Das war aber immer schon so, das habe ich auch gestern erwähnt, das hat man damals auch mit dem Hubraum gemacht. Leistung finde ich besser, genauer, aber warum da noch Knicke eingebaut werden müssen, eine Progression eingebaut werden muss, um wirklich die leistungsstarken Fahrzeuge stärker zu besteuern. Ich werde aber auch keinen Antrag dazu stellen. Ich halte einfach fest, ich finde das nicht gut. Ich finde das falsch. Für mich ist das der wesentliche Grund, warum mir dieses Gesetz auch nicht passt, oder einer der wesentlichen Gründe. Ich bringe Ihnen zwei Beispiele. Eines habe ich gestern angetönt, und es geht natürlich nicht um mich, es geht um die Gesetzgebung, die wir jetzt haben. Da draussen steht meine Vespa. Die hat, wie ich gestern gesagt habe, nicht 22 Kilowatt, sondern die hat 22 PS, das sind etwa 16 Kilowatt. Ich bezahle also zwei Mal diese 12,5 Kilowattpauschale von 56.70 Franken. Die genau gleiche kann man kaufen, exakt genau gleich, Karosserie alles identisch, mit 125 Kubik. Die hat dann ungefähr 10 oder 11 Kilowatt, und da bezahlt man die Hälfte. Jetzt kann man sagen, ja gut, wer sich ein stärkeres Fahrzeug leisten kann, der soll auch mehr bezahlen, aber es geht hier ja um Verkehrssteuern. Und wenn Sie das ganze Spiel weiterdenken, dann ist es ganz klar so, dass man einfach eine Ideologie anwendet und quasi sagt, wer leistungsstärkere Fahrzeuge benutzt, den kann man einfach mehr abschöpfen. Und das finde ich absolut nicht in Ordnung und deshalb finde ich diese Gesetzgebung eben keine gute Gesetzgebung.

Standespräsidentin Favre Accola: Gibt es weitere Wortmeldungen aus dem Plenum? Wenn nicht, dann erteile ich nun Regierungsrat Peyer das Wort. Er wünscht es nicht. Somit ist der Art. 15 beschlossen. Wir kommen nun zum Art. 16. Frau Kommissionspräsidentin.

Angenommen

Art. 16

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 17. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 17

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 18. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 18

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat ist nicht anwesend. Somit ist auch dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 19. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 19

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Wort ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch Art. 19 beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 20. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 20

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch Art. 20 beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 21. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 21

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch Art. 21 beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 22. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 22

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch Art. 22 beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: 4. Strassenverkehrsgebühren. Art. 23. Frau Kommissionspräsidentin.

4. Strassenverkehrsgebühren**Art. 23**

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Auch hier keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Wort ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: 5. Strafverfahren.
Art. 24. Frau Kommissionspräsidentin.

5. Strafverfahren

Art. 24

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Wort ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat. Somit ist auch Art. 24 beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: 6. Schlussbestimmungen, Art. 25. Frau Kommissionspräsidentin.

6. Schlussbestimmungen

Art. 25

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Wort ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen zu II. 1. Der Erlass Strassengesetz des Kantons wird wie folgt geändert. Art. 55 Abs. 3. Frau Kommissionspräsidentin.

II.

1.

Der Erlass «Strassengesetz des Kantons Graubünden (StrG)» BR 807.100 (Stand 1. Januar 2016) wird wie folgt geändert:

Art. 55 Abs. 3

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Wort ist offen für das Plenum. Ich erteile Grossrat Koch das Wort.

Koch: Ich habe hier einen Antrag, den ich der Kommission und der Regierung heute Morgen zugestellt habe, und zwar geht es um Abs. 4. Sie wissen es, im Jahr 2015 in der Session in Arosa wurde das damals nach einer langen Debatte entschieden, hier festzulegen, dass die Strassenschuld auf 250 Millionen Franken und das Strassenvermögen auf 100 Millionen Franken zu begrenzen ist. Im Jahr 2016 ist dieses Gesetz dann in Kraft getreten und seit diesem Zeitpunkt haben wir ein Strassenvermögen von 100 Millionen Schweizer Franken. Sämtliche Überschüsse, die generiert werden in der Strassenrechnung, fliessen dann in den allgemeinen Staatshaushalt. Sprich, sie stehen nicht mehr dort zur Verfügung, wo sie eigentlich erhoben wurden. Ich war immer schon der Meinung, auch damals in Arosa und habe mich dafür eingesetzt und stark dafür gekämpft, dass wir das eben nicht machen, dass es dann entweder zu einer Steuerreduktion kommt, wie das der Auftrag Gort wollte, oder eben, dass das Strassenvermögen dann frei nach oben ist. Wenn wir nun die Debatte der letzten Tage anhören, können wir es nicht von der Hand weisen, dass wir hier mit Unsicherheiten behaftet sind. Und der Regierungsrat, ich habe es gerade vorhin erwähnt, hat uns eben auch ausgeführt, dass er den Puffer von 5 Millionen Franken im ersten Jahr haben wird. Nur, meine geschätzten Kolleginnen und Kollegen, es ist kein Puffer. Denn wenn sie überschüssen und das Strassenvermögen ist 100 Millionen Franken, dann geht dieser Puffer einfach in den allgemeinen Staatshaushalt. Der Puffer wird nicht vorhanden sein in der Strasse. Und daher bin ich der Ansicht, dass es richtig ist, eben diesen Puffer zu schaffen. Es wäre auch richtig gewesen, dem Regierungsrat vorher die Möglichkeit zu geben, flexibel zu reagieren, aber das wollten wir nicht. Aber dann sollten wir jetzt hier mindestens diesen Puffer schaffen und wenn das Geld in der Strasse eingenommen wird, eben auch der Strasse und hoffentlich dann irgendwann für den Projektschub, den wir dann vorwärtstreiben können, auch wirklich zur Verfügung steht.

Ich stelle Ihnen daher den Antrag, neu Abs. 4 zu formulieren «die Strassenschuld ist auf 250 Millionen Franken begrenzt.» Punkt. Unterstützen Sie diesen Antrag im Sinne, dass wenigstens das Geld, das allenfalls zu viel erhoben wird, auch wieder der Strasse zur Verfügung gestellt wird und nicht im allgemeinen Staatshaushalt verschwindet. Und dann möchte ich doch noch etwas ausführen, das mich vorhin etwas stutzig gemacht hat, wenn der Herr Regierungsrat auf unseren Entscheid beim BKIG zurückkommt, die 30 Prozent der LSVA-Gelder meiner Meinung nach immer noch für den BKIG zu missbrauchen. Uns wurde dort klar gesagt, dass es keinen Einfluss auf die Strassenrechnung hat. Jetzt tönt es bereits anders. Wir sind anderthalb Jahre später und es tönt anders, dass wir anscheinend doch den Fokus darauflegen müssen, wo die Einnahmen hinfließen. Und das finde ich nicht in Ordnung. Aber Sie wissen es, ich war auch damals schon dagegen, dieses Geld aus der LSVA dafür zu missbrauchen. Wir werden diese Quittung dann bekommen, indem wir dann eben zu wenig Geld hier zur Verfügung haben. Aber schaffen wir wenigstens diesen Puffer, schaffen wir die 100 Millionen Obergrenze ab, das ist jetzt unsere Chance hier, das

Geld, das wir für die Strasse einnehmen, auch irgendwann wieder für die Strasse einsetzen zu können.

Standespräsidentin Favre Accola: Ich halte fürs Protokoll fest, dass der Abs. 3 beschlossen ist.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir haben einen Änderungsantrag zu Abs. 4 von Grossrat Koch. Ich erteile zuerst der Kommissionspräsidentin, Grossrätin Mazzetta, das Wort.

Art. 55 Abs. 4

Antrag Koch

Ändern wie folgt:

Die Strassenschuld ist auf 250 Millionen Franken ~~und das Strassenvermögen auf 100 Millionen Franken begrenzt.~~

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Wir konnten diesen Antrag, den wir heute Morgen bekommen haben, in der KUVe nicht diskutieren. Was ich aber sagen kann, und das habe ich schon in der Eintretensdebatte ausgeführt, im Rahmen der vorliegenden Revisionen wurde nicht untersucht, ob die Einnahmen aus den Verkehrssteuern weiterhin in der derzeitigen Höhe erforderlich sind. In der Kommission wurde zwar darauf hingewiesen, dass eine Gesamtschau mit einem langfristigen Finanzplan für den Strassenbau fehle. Aber wie gesagt, war das nicht Gegenstand dieser Vorlage. Diese Frage müssen wir im Rahmen vom Strassenbauprogramm diskutieren. Darum ist dieser Antrag auf Streichung hier fehl am Platz. Bitte bleiben Sie bei der Botschaft und lehnen Sie diesen Streichungsantrag ab.

Standespräsidentin Favre Accola: Das Wort ist offen für weitere Mitglieder der Kommission. Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Ich erteile nun Grossrat Hohl das Wort.

Hohl: Kollege Koch hat dies richtig ausgeführt, wenn wir von einem Puffer sprechen, müssen wir die Gelder auch für die Strasse zur Verfügung behalten. Und das werden wir nach dem jetzigen Meccano nicht. Wir haben ein Strassenvermögen von 100 Millionen Franken. Das ist dort gedeckelt. Alles, was wir jetzt mehr einnehmen, wird in den kommenden Jahren in den allgemeinen Staatshaushalt fliessen. Ich muss auch etwas kritisch anmerken, jetzt, wo wir das Gesetz dann bald durchberaten haben, wir haben eigentlich die Strassenverkehrssteuer nicht ertragsneutral ausgestaltet. Regierungsrat Peter Peyer hat gestern erwähnt und Kollege Koch hat jetzt auch darauf hingewiesen, die 16 Millionen Franken der LSVA, die haben eigentlich nichts mit der Verkehrssteuer zu tun. Die Strassenverkehrssteuer wird steigen, um die 16 Millionen Franken, die in den Green Deal fliessen, zu kompensieren. Und das ist eigentlich, war nicht Teil des Auftrags. Umso essentieller ist es jetzt, dass wir die höheren Mittel dann auch für die Strasse zur Verfügung haben.

Ich kann noch schnell aus der Green Deal-Botschaft vorlesen, da steht nämlich: «Angesichts des Strassenvermögens von 100 Millionen Franken erscheint eine Ertragseinbusse für die Spezialfinanzierung Strasse aus heutiger Sicht tragbar.» Das ist in Zusammenhang mit den LSVA-Mitteln so erwähnt worden. Aber es ist jetzt offenbar nicht mehr tragbar. Wir müssen die 16 Millionen Franken über die Strassenverkehrssteuer kompensieren, und jetzt ist es ganz essentiell für alle, die in der Peripherie wichtige Projekte haben an der Strasse, dass wir diese Mittel dann auch für die Strasse reservieren. Darum bitte ich Sie dringend, diesem Antrag von Kollege Koch zuzustimmen.

Standespräsidentin Favre Accola: Gibt es weitere Wortmeldungen aus dem Plenum? Wenn nicht, dann erteile ich nun Regierungsrat Peyer das Wort.

Regierungsrat Peyer: Vielleicht nochmals, ohne dass ich der absolute Spezialist dafür bin, aber die Behauptung, dass LSVA-Gelder, weil sie jetzt für Klimaschutzmassnahmen gebraucht werden, quasi missbraucht würden, ist einfach falsch. Auch wenn man es noch zwanzigmal so sagt, sie bleibt falsch. Ein Teil der LSVA-Gelder war bei der Einführung immer zweckbestimmt für eben solche Massnahmen, und wir haben sie jetzt im Zusammenhang mit dem BKIG dieser Zweckbestimmung zugeführt. Vorher war es eigentlich missbräuchlich, wenn wir da genau sein möchten. Da bist du mit mir einverstanden, Jan.

Jetzt ist die Frage, sollen wir hier den Deckel, den wir in Arosa gemeinsam geschaffen haben im Parlament, auflösen oder nicht? Aus Sicht der Regierung sollten wir das nicht tun, und zwar nicht, weil wir vielleicht in den nächsten Jahren nicht Mehrbedarf hätten, aber wir machen das hier wieder mit einem Hüftschuss, ohne uns zu fragen, was ist dann genau in den nächsten Jahren im Strassenbauprogramm los. Sie haben den Auftrag Michael, der wurde schon mehrfach erwähnt, überwiesen, und wir sehen, dass der Finanzbedarf für das kantonale Strassennetz in den kommenden Jahren steigen wird. Wir gehen nicht davon aus, dass wir in den nächsten Jahren noch Überschüsse haben, wie wir sie in wenigen Jahren und oft auch nur in geringem Masse hatten. Deshalb sagen wir, wir sollten diese Diskussion tatsächlich führen, aber im Rahmen des nächsten Strassenbauprogrammes, wo wir dann eben sehen, was für Projekte vorhanden sind und welchen Mittelbedarf wir tatsächlich dafür haben, und nicht jetzt, wo wir das nicht sehen.

Und vielleicht noch ein Punkt: Es wird so dargestellt wie, wenn es tatsächlich noch Überschüsse geben würde in den kommenden Jahren, wovon wir nicht ausgehen, dass die dann quasi verloren sind. Dem ist natürlich nicht so. Sie fliessen zu Recht in den allgemeinen Staatshaushalt zurück, wo wir sie dann wieder für andere Projekte investieren können. Also es ist nicht irgendwie Geld, das verpufft und dann weg ist, sondern es wird andernorts, dann, wo es sinnvoll ist, wiederverwendet. Und deshalb bitte ich Sie, im Namen der Regierung auch, hier keinen Schnellschuss zu machen und bei der Botschaft zu bleiben.

Standespräsidentin Favre Accola: Grossrat Koch, wünschen Sie nochmals das Wort?

Koch: Ja, gerne, vielen Dank. Also schauen Sie, Herr Regierungsrat, über die 30 Prozent werden wir uns nicht mehr einig. Aber Sie haben recht, das Gesetz lässt es eben, das Bundesgesetz, ich kann den Artikel jetzt leider nicht mehr aufrufen, weil unser System nicht funktioniert, das Bundesgesetz lässt es zu, diese 30 Prozent wegzunehmen und dafür zu verwenden. Aber das ist meiner Meinung nach immer noch ein Fehler im Gesetz, dass das geht. Und auf das will ich hinaus, aber das ist so und das haben wir jetzt beschlossen und damit müssen wir leben. Auf den Rest hat auch Kollege Hohl entsprechend richtig hingewiesen, was uns beim BKIG verkauft wurde und was jetzt offensichtlich Realität ist.

Und wenn Sie jetzt schon davon sprechen, dass der Finanzbedarf der Strasse steigen wird, und ich hoffe wirklich, das wird er, und ich glaube, die meisten hier drin hoffen mit mir, dass er das wird, wenn wir die Projekte endlich vorwärtsbringen, auf die wir dringend warten, dann ist es aber eben umso wichtiger, dass wir auch die 5 Millionen Franken, die Sie im ersten Jahr, wenn ich Ihren Zahlen jetzt glaube, die im ersten Jahr Überschuss generieren, eben nicht in den allgemeinen Staatshaushalt geben, sondern für die Strasse reserviert lassen. Denn wo ich nicht bei Ihnen bin, ist, das Geld ist verpufft, aus Sicht der Strasse ist es weg. Im allgemeinen Staatshaushalt wird es für andere Zwecke gebraucht. Mit einem Teil der Zwecke bin ich einverstanden, mit vielem wahrscheinlich nicht. Aber es wird nicht mehr für die Strasse, dort, wo es erhoben wurde, verwendet. Und da bin ich einfach der Meinung, wenn wir nur die ersten drei Jahre Überschüsse machen, diese gehören in die Strasse und das Geld soll wieder dort verwendet werden. Daher stimmen Sie diesem Antrag zu, ich glaube, er ist einfach formuliert, ich glaube, er ist in seiner Wirkung sehr klar, was wir wollen, und das, meine ich, wäre dann auch gute Gesetzgebung.

Standespräsidentin Favre Accola: Bevor wir zur Abstimmung kommen, lese ich Ihnen den Antrag nochmals vor. Art. 55 Abs. 4 ist wie folgt anzupassen: Die Strassenschuld ist auf 250 Millionen Franken begrenzt. Wenn Sie dem Änderungsantrag von Grossrat Koch folgen wollen, dann drücken Sie bitte die Taste Plus. Wenn Sie bei der Botschaft bleiben wollen, drücken Sie bitte die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie sind dem Änderungsantrag von Grossrat Koch mit 71 zu 42 Stimmen bei 0 Enthaltungen gefolgt.

Abstimmung

Der Grosse Rat stimmt dem Antrag Koch mit 71 zu 42 Stimmen bei 0 Enthaltungen zu.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 56 Abs. 1. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 56 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Wort ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Ich erteile nun Grossrat Hohl das Wort für seinen Antrag. Bitte sprechen Sie.

Antrag Hohl

Einfügen neuer Artikel im «Gesetz über die Förderung und Finanzierung von Massnahmen zu Klimaschutz und Innovation in Graubünden (Bündner Klima- und Innovationsgesetz, BKIG)» BR 820.400 (Stand 31.12.2025) wie folgt:

Art. 24a

Finanzierung der Ermässigungen

¹ Die Steuerermässigungen gemäss Artikel 11 Absatz 2 des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr werden nach diesem Gesetz finanziert.

Hohl: Ich bin sehr dankbar, dass ich meinen Antrag bringen darf, dass dies auch gemäss Geschäftsordnung ordentlich erledigt werden kann, und es ist definitiv kein Hüftschuss, denn der Antrag wurde verdankenswerterweise von Mitarbeitern der Kantonalen Verwaltung ausgearbeitet, weil ich mir nicht sicher war, wie ich ihn rechtsetzerisch richtig ausführen muss. Und daher, auch wenn die Mitarbeitenden vermutlich mit dem Antrag nicht einverstanden sind, haben sie mir da sehr geholfen, denn ich habe der Kommissionspräsidentin und dem Fraktionspräsidenten diesen Antrag auch rechtzeitig gestellt.

Die Ökologisierung der Strassenverkehrssteuer war von jeher als Massnahme des Green Deals geplant. Diese wurde schon in der Botschaft Green Deal 1 explizit als Massnahme KSV-2.3 aufgeführt. Bei der Beantwortung unseres Auftrags, der zu dieser Gesetzesrevision geführt hat, wurde die Massnahme ebenfalls weiterhin als Massnahme des Green Deals erwähnt. Es wurde dann jedoch ausgeführt, dass die für den Green Deal geplante Massnahme nicht gleichzeitig mit der zweiten Botschaft des Green Deals vorgelegt werden könne, sondern zeitlich verzögert. Nun behandeln wir heute mit dem Bonus für vollelektrische und Hybridfahrzeuge klar diese Massnahme KSV-2.3 aus dem Green Deal. Finanziert werden soll der Bonus nun aber aus der Strassenrechnung, unabhängig vom Green Deal. Wenn es nun angeht, dass wir Massnahmen, welche uns als Teil des Green Deals verkauft worden waren, noch neben dem Green Deal zusätzlich finanzieren, dann wird das Paket des Green Deals immer grösser als ursprünglich vom Grossen Rat gewollt. Ich akzeptiere auch die Haltung nicht, dass die Massnahme den Green Deal unterlaufen würde, denn die

Förderung neuer Antriebssysteme wurde von der Regierung im Handlungsfeld Verkehr als wirksamste Massnahme in diesem Bereich damals herausgestrichen. Nur weil Mittel aus der Verkehrsfinanzierung, wie wir vorhin gesprochen haben, auch vorgesehen sind, um den Green Deal-Topf zu öffnen, bedeutet dies nicht automatisch, dass die Green Deal-Mittel nicht verwendet werden sollen, um ökologisch sinnvolle Massnahmen aus dem Segment der Verkehrsfinanzierung zu unterstützen. Entsprechend beantrage ich Ihnen hier, mir bei folgendem Antrag zu folgen. Bei meinem Antrag handelt es sich um eine Fremdänderung im Gesetz über die Förderung und Finanzierung von Massnahmen zu Klimaschutz und Innovation in Graubünden, Bündner Klima- und Innovationsgesetz BKIG, und er lautet: Es sei im Bündner Klima- und Innovationsgesetz BKIG folgender neuer Artikel einzusetzen. Neuer Art. 24a Finanzierung der Ermässigungen. Abs. 1, Die Steuerermässigungen gemäss Art. 11 Abs. 2 des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr werden nach diesem Gesetz finanziert. Gemeint ist nach dem Klima- und Innovationsgesetz. Ihre Unterstützung für diesen Antrag würde mich sehr freuen. Bleiben wir konsequent, dass wir Massnahmen des Green Deals auch über den Green Deal finanzieren. Vielen Dank für die Unterstützung.

Standespräsidentin Favre Accola: Ich erteile nun der Kommissionspräsidentin das Wort.

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Auch diesen Antrag konnten wir in der KUVe-Kommission nicht besprechen, ich werde mich also als Kommissionspräsidentin dazu nicht äussern. Ich würde mich aber gern als Mitglied dieses Rates zu diesem Antrag äussern. Die Frage ist, ob jetzt oder vielleicht nachher?

Standespräsidentin Favre Accola: Bitte sprechen Sie.

Mazzetta: Der Antrag Hohl scheint auf den ersten Blick nachvollziehbar. Wenn man aber die Logik des Klima- und Innovationsgesetzes berücksichtigt, liegt die Finanzierung des Bonus für E-Autos aber völlig quer in der Landschaft. Die Fördertatbestände im Klima- und Innovationsgesetz folgen der folgenden Logik: Erstens werden bestehende Förderungen mit einem Klimabonus noch stärker gefördert. Das ist nicht das, was der Antrag Hohl will. Das wäre auch unsinnig, sonst müsste man den Bonus auf den Bonus auszahlen. Zweitens: Das Klimagesetz fördert vor allem auch Innovationen, z. B. Negativemissionstechnologien. Auch diese Voraussetzung ist hier nicht erfüllt. E-Autos sind schon lange auf dem Markt und keine Innovation mehr. Drittens: Die Green Deal-Gelder sollen anhand der Wirksamkeit, der Umsetzungsreife und der Kosteneffizienz der Massnahmen erfolgen. Die Wirksamkeit des Bonus für E-Fahrzeuge ist, wie ich einleitend ausgeführt habe, laut Untersuchungen sehr gering, also ist auch diese Voraussetzung nicht erfüllt. Ausserdem, mit der Formulierung wäre wahrscheinlich auch die Rabattierung der Dieselfahrzeuge gemäss dem abgeänderten Antrag Loi auch noch mit den Green Deal-Geldern zu finanzieren. Damit wird die Fremdänderung völlig absurd. Ich werde diesen

Antrag daher ablehnen und bleibe bei der Botschaft und empfehle das auch den Ratsmitgliedern.

Standespräsidentin Favre Accola: Das Wort ist offen für weitere Mitglieder der Kommission. Das Mikrofon ist offen für das Plenum. In diesem Falle erteile ich nun das Wort Regierungsrat Peyer.

Regierungsrat Peyer: Die Regierung konnte diesen Antrag ebenfalls nicht diskutieren. Weil es im Wesentlichen das BKIG betrifft, wird nachher mein Regierungskollege Jon Domenic Parolini noch im Detail auf den Antrag eingehen. Was ich Ihnen schon sagen kann: Wir haben die ganze Konzeption für die Strassenverkehrssteuer so gemacht, dass diejenigen, die sich, sage ich einmal, freundlich für die Umwelt und die Infrastruktur verhalten, einen ermässigten Tarif bekommen, also keinen Bonus, sie bekommen nicht noch etwas obendrauf, sondern einen ermässigten Tarif, und diejenigen, die das Gegenteil machen, dies finanzieren, indem sie etwas mehr bezahlen. Es ist deshalb nicht nötig, hier noch eine Zusatzrunde oder Zusatzschleife zu drehen über das BKIG. Das verkompliziert die ganze Sache und bedeutet nichts als bürokratischen Aufwand. Es profitiert niemand davon. Eine Auslagerung in die Spezialfinanzierung Klimafonds würde einfach das Gleichgewicht, das wir jetzt hergestellt haben, verzerren und wäre auch nicht sachgerecht. Sie würde auch nicht bedeuten, dass wirklich mehr Geld jetzt in die Strassenrechnung fliessen würde. Und der Grundsatz der Ertragsneutralität, der ja auch im Auftrag mitenthalten war, würde auch nicht mehr stimmen. Deshalb empfiehlt Ihnen die Regierung aus Sicht rein der Strassenverkehrssteuergesetzgebung, diesen Antrag abzulehnen. Weshalb es auch im BKIG keinen Sinn macht, wird Ihnen nun mein Kollege ausführen.

Standespräsidentin Favre Accola: Ich erteile nun Regierungsrat Parolini das Wort.

Regierungsrat Parolini: Grossrat Hohl beantragt Ihnen die Fremdänderung beziehungsweise eine Ergänzung des Bündner Klima- und Innovationsgesetzes. Konkret sollen sämtliche Steuerermässigungen gemäss Art. 11 Abs. 2 des Strassengesetzes künftig über die Spezialfinanzierung Klimaschutz und Innovation finanziert werden. Wir lehnen diesen Antrag ab, und zwar aus mehreren Gründen.

Erstens: Die Verkehrssteuer funktioniert bereits. Sie soll ertragsneutral ausgestaltet sein und entspricht damit genau dem Auftrag des Grossen Rates. Gleichzeitig entfaltet sie ihre ökologische Wirkung im System selbst. Wer mehr verursacht, bezahlt mehr, und wer emissionsärmer fährt, wird entlastet. Dafür braucht es keine zusätzlichen Mittel aus anderen Töpfen. Hinzu kommt, dass die Ermässigungen regelmässig überprüft und bei Bedarf angepasst werden können. Wenn der Anteil emissionsärmerer Fahrzeuge deutlich zunimmt, lassen sich die Vergünstigungen gezielt reduzieren und die Lenkungswirkung bleibt damit erhalten und Mitnahmeeffekte werden begrenzt. Die heutigen Ermässigungen sind somit bereits vollständig finanziert durch die Verkehrs-

steuern selbst. Der Antrag Hohl würde nun dazu führen, dass genau diese Ermässigungen ein zweites Mal finanziert werden. Konkret bedeutet das, rund 4 bis 5 Millionen Franken pro Jahr würden doppelt erhoben, einmal bei den Fahrzeughalterinnen und -haltern und ein weiteres Mal aus öffentlichen Mitteln, namentlich aus der Spezialfinanzierung Klima und Innovation.

Zweitens ist der Antrag weder notwendig noch geeignet, um die Finanzierung der Strassen sicherzustellen. Mit der heutigen Ausgestaltung ist diese Finanzierung gemäss aktuellem Kenntnisstand bis mindestens 2034 gesichert. Der Antrag würde zwar zusätzliche Mittel verschieben, er schafft jedoch keinen Mehrwert. Im Gegenteil. Diese Mittel würden an anderer Stelle fehlen und könnten im Extremfall, obwohl jetzt dann das Strassenvermögen erhöht wird, sogar im allgemeinen Staatshaushalt landen. Entscheidend ist zudem, dass für den Fall steigender Kosten bereits wirksamere Instrumente bestehen. So wurden automatische Auffangmechanismen geschaffen. Überschreitet die Strassenschuld die 100 Millionen Franken, werden der Strassenrechnung automatisch zusätzliche Mittel zugewiesen, bei Bedarf deutlich mehr, als der Antrag Hohl vorsieht. Zudem wird die Finanzierung im Rahmen des nächsten Strassenbauprogramms 2029 bis 2032 voraussichtlich in der Aprilsession 2028 ohnehin erneut überprüft.

Drittens hätte der Antrag keine zusätzliche Wirkung, würde aber erhebliche Mitnahmeeffekte auslösen. Sämtliche bestehenden Steuerermässigungen, auch für Fahrzeuge, die bereits seit Jahren immatrikuliert sind, würden aus der Spezialfinanzierung Klima und Innovation finanziert. Diese Mittel hätten keine steuernde Wirkung mehr, sondern würden bestehende Vorteile lediglich nachträglich finanzieren. Die Vorlage der Regierung geht bewusst einen anderen Weg. Sie stellt einen schrittweisen Übergang zu einem langfristig tragfähigen System sicher und setzt damit auch den früheren Auftrag von Grossrat Hohl aus dem Jahre 2023 um. Zudem zeigen Erfahrungen aus anderen Kantonen, dass Steuerermässigungen nur eine begrenzte Lenkungswirkung entfalten. In Kantonen ohne solche Erleichterung ist der Anteil an Elektrofahrzeugen teilweise gleich hoch oder sogar noch höher als in Graubünden.

Schliesslich wirft der Antrag auch rechtliche Fragen auf. Die Mittel der Spezialfinanzierung Klimaschutz und Innovation sind zweckgebunden. Sie sollen Massnahmen fördern, die zur Reduktion von Treibhausgasemissionen beitragen, die Anpassung an den Klimawandel unterstützen oder die Ressourceneffizienz verbessern. Die Finanzierung bestehender Steuerermässigungen erfüllt diesen Zweck, wenn überhaupt, nur in sehr geringem Umfang. Zusammengefasst lässt sich festhalten, der Antrag hat keine zusätzliche Wirkung, führt zu einer doppelten Finanzierung bereits gedeckter Kosten, ist für die Sicherstellung der Strassenfinanzierung nicht erforderlich und verursacht vor allem erhebliche Mitnahmeeffekte. Gleichzeitig ist eine Vereinbarkeit mit den Grundsätzen der zweckgebundenen Mittelverwendung zumindest fraglich. Aus diesen Gründen beantragt die Regierung Ihnen, den Antrag von Grossrat Hohl abzulehnen.

Standespräsidentin Favre Accola: Grossrat Hohl, Sie haben nochmals das Wort.

Hohl: Ich bedanke mich für die extrem ausführlichen Ausführungen. Die Begründung ist natürlich bestechend. Aber ich muss auch sagen, der Antrag ist ja eigentlich nicht meine Idee. Ich beziehe mich lediglich auf das, was uns die Regierung vor ein paar Jahren gesagt hat. Sie hat uns gesagt, diese Ökologisierung der Verkehrssteuer, die wir heute und gestern vielfach auch hier im Rat erwähnt haben, dass diese aus dem Green Deal finanziert werden soll. Das ist nicht meine Idee, das ist nicht neu. Sie schiessen sich eigentlich jetzt alle selber ins Bein. Das war Ihre Botschaft. Ich weiss, es ist etwas lästig, wenn man plötzlich mit den eigenen Worten von vor ein paar Jahren konfrontiert wird. Aber ich verlasse mich eigentlich auf das, was uns in Botschaften erzählt wird oder geschrieben wird, und wenn das drei, vier Jahre später keinen Wert mehr hat und dann wortreich widerlegt wird, warum das alles so blöde ist, dann muss ich sagen, ja dann ist das eigentlich sehr ärgerlich, weil dann können wir die alten Botschaften wegwerfen.

Auch ich habe heute den Fall der LSVA erwähnt. Die LSVA, das war auch in der Klimabotschaft, wurde erwähnt, die LSVA à 16 Millionen Franken, die ist tragbar für die Strassenrechnung. Heute überkompensieren wir das. Wir werden 5 Millionen Franken mehr Ertrag in der Strassenrechnung haben. Das haben wir heute mehrfach gehört, obwohl wir 16 Millionen Franken in den Klimaschutz einzahlen. Daher finde ich, ist einfach auch allen geschuldet, die dem Green Deal zugestimmt haben, dass diese Massnahmen, die einmal erwähnt worden sind, dass sie durch den Green Deal finanziert werden, jetzt auch so finanziert werden. Von daher können Sie sich selber jetzt überlegen, das ist mir eigentlich Wurst. Ich halte klar daran fest, weil so wurde es mir damals verkauft und so will ich es auch jetzt haben. Von daher bedanke ich mich recht herzlich für die breite Unterstützung meines Antrages.

Standespräsidentin Favre Accola: Kommissionspräsidentin Mazzetta, Sie haben das Schlusswort.

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Ich empfehle Ihnen sehr, vor allem nach diesen ausführlichen Ausführungen von Regierungsrat Parolini, bleiben Sie bei der Botschaft, machen Sie hier nicht ein Fass ohne Boden auf.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zur Abstimmung. Ich lese Ihnen den Antrag nochmals vor. Neuer Art. 24a im BKIG, Finanzierung der Ermässigungen. Die Steuerermässigungen gemäss Art. 11 Abs. 2 des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr werden nach diesem Gesetz finanziert. Wer dem Antrag von Grossrat Hohl auf eine Fremdänderung im BKIG zustimmen will, drücke die Taste Plus. Wer diesen Antrag ablehnt, drücke die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben den Antrag Hohl mit 65 zu 49 Stimmen bei 0 Enthaltungen abgelehnt.

Abstimmung

Der Grosse Rat lehnt den Antrag Hohl mit 65 zu 49 Stimmen bei 0 Enthaltungen ab.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen zu einer weiteren Fremdänderung. Zweitens: Der Erlass Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt wird wie folgt geändert: Art. 15 Abs. 2. Frau Kommissionspräsidentin.

2.

Der Erlass «Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (EGzumBSG)» BR 877.100 (Stand 1. Januar 2011) wird wie folgt geändert:

Art. 15 Abs. 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Wort ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir sind nun bei III. Der Erlass «Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr» wird aufgehoben. Frau Kommissionspräsidentin.

III.

Der Erlass «Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EGzSVG)» BR 870.100 wird aufgehoben.

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist diese Aufhebung beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: IV. Referendum und Inkrafttreten. Gibt es dazu noch Wortmeldungen?

IV.

Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum. Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes.

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Dann sind wir auf Seite 21 der Synopse angelangt, respektive Seite 557 der Botschaft. Der Erlass Verordnung über die Verkehrsteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger wird aufgehoben. Frau Kommissionspräsidentin.

2. Aufhebung der Verordnung über die Verkehrsteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger**I.**

Der Erlass «Verordnung über die Verkehrsteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger» BR 870.120 wird aufgehoben.

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkung.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Aus dem Plenum? Herr Regierungsrat? Somit ist diese Aufhebung beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Gibt es noch Wortmeldungen zu II., III. oder IV.? Ich stelle fest, dass dies nicht der Fall ist. Dann sind wir mit der Beratung durch.

II.

Keine Fremdänderungen.

III.

Keine Fremdaufhebungen.

IV.

Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Aufhebung.

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Möchte jemand auf einen Punkt zurückkommen? Wünscht jemand eine zweite Lesung? Ich erteile Grossrat Koch das Wort.

Koch: In vollem Bewusstsein, dass ich mich damit sehr beliebt machen werde, stelle ich Ihnen im Namen der SVP-Fraktion den Antrag auf eine zweite Lesung. Warum kommen wir dazu? Wenn ich mir die Ziele der Botschaft anschau, Ertragsneutralität, ökologische Lenkungswirkungen und Vollzugstauglichkeit. Ertragsneutralität, glaube ich, haben wir mehrfach gehört, sind wir klar der Meinung, Ziel nicht erreicht. Ökologische Lenkungswirkungen, wir haben es Ihnen immer wieder ausgeführt, die ökologische Lenkungswirkung beschränkt sich auf Plug-in-Hybride und vollelektrische Fahrzeuge. Wir nutzen den Spielraum hier nicht, den uns eben auch moderne Verbrennungsfahrzeuge bieten würden und dass wir auch als Übergang durchaus im Sinne der Lenkung unterstützen könnten. Und wir haben zur ökologischen Lenkungswirkung gerade vorhin mit Kollege Hohl debattiert, dass uns das anders versprochen wurde. Die ökologische Lenkungswirkung wurde uns versprochen, dass diese aus dem BKIG finanziert wird. Auch das haben wir nicht eingehalten. Dann zur Vollzugstauglichkeit, ich glaube, hier haben wir mit dem Art. 55 etwas Gutes gemacht, dass wir wenigstens eine Lösung gefunden haben, die sich im Vollzug einfach umsetzen lässt. Aber zusammengefasst sind wir klar der Meinung, Ertragsneutralität müssen wir nochmals über die Bücher. Wir brauchen mehr Flexibilisierung für die Regierung, dass wir eben die Korrektur nach unten vornehmen können, wenn wir überschüssen. Und die ökologische Lenkungswirkung muss aus dem BKIG finanziert werden. In diesem Sinne unterstützen Sie den Antrag auf eine zweite Lesung, dass wir hier ein wirklich gutes Gesetz hinbekommen.

Antrag SVP (Koch)

Zweite Lesung

Standespräsidentin Favre Accola: Sie haben gehört Grossrat Koch beantragt im Namen der SVP eine zweite Lesung. Wünscht jemand das Wort zu diesem Antrag? Wenn nicht, dann stimmen wir über die zweite Lesung ab. Wer dem Antrag auf eine zweite Lesung folgen will, drücke die Taste Plus. Wer den Antrag auf eine zweite Lesung nicht unterstützt, drücke die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben den Antrag auf eine zweite Lesung mit 90 zu 25 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

Abstimmung

Der Grosse Rat lehnt den Antrag SVP (Koch) auf eine zweite Lesung mit 90 zu 25 Stimmen bei 1 Enthaltung ab.

Standespräsidentin Favre Accola: Damit kommen wir nun zu den Schlussabstimmungen. Sie finden die Anträge auf Seite 538 der Botschaft. Zweitens, der Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr zuzustimmen. Dieser Beschluss

unterliegt dem fakultativen Referendum. Wir kommen zur Abstimmung. Wer diesem Antrag zustimmen will, drücke die Taste Plus. Wer diesen Antrag ablehnt, drücke die Taste Minus. Für Enthaltungen die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben dem Antrag mit 90 zu 25 Stimmen bei 0 Enthaltungen zugestimmt.

Wir kommen zu Drittens, die Verordnung des Grossen Rates über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger aufzuheben, sofern die Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr in Kraft tritt. Wir kommen nun zur Abstimmung. Wer diesem Antrag zustimmen will, drücke die Taste Plus. Wer diesen Antrag ablehnt, drücke die Taste Minus. Für Enthaltungen bitte drücken Sie die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben dem Antrag mit 115 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen zugestimmt.

Wir kommen nun zu Viertens, den Auftrag Hohl betreffend Umbau und Sicherung der Zukunftstauglichkeit der Strassenverkehrssteuer in Graubünden als erledigt abzuschreiben. Wir kommen nun zur Abstimmung. Wer den Auftrag Hohl abschreiben will, drücke die Taste Plus. Wer die Abschreibung ablehnt, drücke die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben den Auftrag Hohl mit 111 zu 3 Stimmen bei 0 Enthaltungen abgeschrieben. Damit sind wir nun ganz am Schluss dieses Sachgeschäfts. Kommissionspräsidentin Mazzetta, ich erteile Ihnen nun das Schlusswort.

Schlussabstimmungen

2. Der Grosse Rat stimmt der Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EGzSVG; BR 870.100) mit 90 zu 25 Stimmen bei 0 Enthaltungen zu.
3. Der Grosse Rat hebt die Verordnung des Grossen Rates über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger (BR 870.120) mit 115 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen auf, sofern die Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr in Kraft tritt.
4. Der Grosse Rat schreibt den Auftrag Hohl betreffend Umbau und Sicherung der Zukunftstauglichkeit der Strassenverkehrssteuer in Graubünden mit 111 zu 3 Stimmen bei 0 Enthaltungen als erledigt ab.

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Ich danke Ihnen für die Zustimmung zum Gesetz und auch für die anregende Diskussion. Die Debatte ist zwar zeitweise etwas chaotisch verlaufen. Am Schluss haben wir es aber doch noch geschafft, eine geregelte Debatte zu dieser sehr technischen Vorlage abzuhalten. Die rasche technische Entwicklung wird dafür sorgen, dass die Überprüfung dieses Gesetzes zur Daueraufgabe wird, und vielleicht werden einige von Ihnen hier im Rat schon die nächste Revision dann erleben können. Ich möchte hier noch meinen Dank aussprechen für die wertvolle Unterstützung bei der Vorberatung dieser Vorlage und beim gestrigen Timeout. Allen voran Regierungsrat Peter Peyer, dem Amtsleiter Strassenverkehrsamt Claudio Reich, dem Abteilungsleiter Administration und stellvertretenden Amtsleiter Richard Peretti, der Generalsekretärin Regula Hunger, der Leiterin Gesetzgebungsdienst Christa Baumann.

Danken möchte ich auch den Kommissionsmitgliedern für ihre grosse Arbeit und die engagierten Diskussionen und nicht zuletzt unserem Ratssekretär, Patrick Barandun, für seine sehr wertvolle Unterstützung.

Standespräsidentin Favre Accola: Damit kommen wir bereits zum nächsten Sachgeschäft. Die Unterlagen dazu haben Sie in Ihrer E-Mail-Box vorgefunden. Ich bitte Sie, Ihre E-Mails zu konsultieren, damit Sie Zugriff auf Ihre Unterlagen haben. Das nächste Sachgeschäft ist der Erlass eines Gesetzes über die Höhere Berufsbildung, kurz GHB. Das Geschäft wurde von der KBK vorberaten und wird im Rat von Kommissionspräsidentin Gabriela Menghini-Inauen vertreten. Für die Regierung spricht Regierungsrat Parolini, Vorsteher des Erziehungs-, Kultur- und Umweltschutzdepartementes. Wir beginnen auch hier mit der Eintretensdebatte und führen danach die Detailberatung. Ich erteile nun Kommissionspräsidentin Menghini-Inauen das Wort. Sie können sprechen.

Erlass eines Gesetzes über die Höhere Berufsbildung (GHB) (Botschaften Heft Nr. 9/2025-2026, S. 605)

Eintreten

Antrag Kommission und Regierung

Eintreten

Menghini-Inauen; Kommissionspräsidentin: Come presidente della Commissione della formazione e della cultura, per l'entrata in materia mi esprimerò sulla situazione iniziale, sui punti principali di questa nuova legge sulla formazione professionale superiore, sulle risorse finanziarie necessarie come pure sul lavoro svolto dalla commissione preparatoria.

Ich beginne mit der Ausgangslage. Das Gesetz über die Höhere Berufsbildung ist für den Bildungs- und Wirtschaftsstandort Graubünden von grosser Bedeutung. Die höhere Berufsbildung steht heute in einem dynamischen und anspruchsvollen Umfeld. Der Fachkräftemangel ist im Kanton Graubünden in vielen Branchen deutlich spürbar. Gleichzeitig verändern sich Berufsbilder rasant, insbesondere auch durch die Digitalisierung. Das stellt neue Anforderungen an Aus- und Weiterbildungen und erhöht den Bedarf an gut qualifizierten Fach- und Führungskräften. Und genau hier kommt der höheren Berufsbildung eine Schlüsselrolle zu. Sie ist nämlich ein zentraler Bestandteil unseres dualen Bildungssystems auf Tertiärstufe. Mit ihrer starken Praxisorientierung bildet sie jene Fachkräfte aus, die unsere Wirtschaft, insbesondere die kleinen und mittleren Unternehmen, dringend benötigt. Auch auf Bundesebene ist diese Bedeutung erkannt worden. Verschiedene Massnahmen zielen darauf ab, die höhere Berufsbildung besser zu positionieren und ihre Attraktivität zu steigern. Gleichzeitig bleibt der Wettbewerb unter den Bildungsanbietern hoch und die Rahmenbedingungen entwickeln sich laufend weiter. Für unseren Kanton hat die höhere Berufsbildung eine ganz besondere Bedeutung. Sie trägt wesentlich dazu bei, dass Fachkräfte im Kanton selber ausgebildet und gehalten

werden können. Denn Studien zeigen, Weiterbildungen werden in der Regel dort absolviert, wo entsprechende Angebote vorhanden sind. Wenn wir also attraktive Bildungsangebote vor Ort schaffen, stärken wir nicht nur die Ausbildung, sondern auch die regionale Wirtschaft und verhindern damit Abwanderung.

Die höhere Berufsbildung in Graubünden steht aber auch vor grossen Herausforderungen. Die geografische Lage, die teilweise kleinen Institutionen und die demografische Entwicklung erschweren es, ein breites und stabiles Angebot aufrecht zu erhalten. Viele Bildungsangebote konzentrieren sich auf die grossen Zentren ausserhalb des Kantons. Und genau deshalb ist es zentral, unsere eigenen Strukturen gezielt zu stärken. Heute verfügt Graubünden über eine vielfältige, aber auch heterogene Bildungslandschaft in der höheren Berufsbildung, mit kantonalen und privaten Institutionen, die sich in Grösse, Angebot und Ausrichtung deutlich unterscheiden. Diese Vielfalt ist eine Stärke, stellt aber auch Anforderungen an die Steuerung und Finanzierung. Und gerade bei der Finanzierung zeigt sich Handlungsbedarf. Um den unterschiedlichen Bedürfnissen der Institutionen gerecht zu werden, braucht es deshalb flexiblere und stärker leistungsorientiertere Lösungen. Dieser Aspekt wird mit der Einführung der Pauschalfinanzierung, neben der heute geltenden Defizitfinanzierung, berücksichtigt.

Der Grosse Rat hat im Zusammenhang mit der Berufsbildung zwei Vorstösse überwiesen. Zum einen den Auftrag Heini, welcher eine nachhaltige Stärkung der beruflichen Grund- und Weiterbildung sowie deren angemessene Finanzierung auf allen Stufen fordert. Und zweitens den Auftrag Müller, welcher eine gezielte finanzielle Unterstützung von Personen beim lebenslangen Lernen fordert. Mit diesem Gesetz über die Höhere Berufsbildung wird diesem Anliegen entsprechend Rechnung getragen.

Schliesslich ist hervorzuheben, dass der Kanton Graubünden der erste Kanton zu sein scheint, welcher diesem wichtigen Bildungsbereich ein eigenständiges Gesetz widmet. Das ist ein bildungspolitischer Meilenstein und ein klares Zeichen für die Bedeutung, die wir der höheren Berufsbildung beimessen. Damit wird die höhere Berufsbildung im Kanton Graubünden gezielt gestärkt, weiterentwickelt und zukunftsfähig ausgestaltet.

Ich komme zu den finanziellen Auswirkungen. Dieses neue Gesetz weist Mehrkosten von jährlich rund 4 Millionen Franken auf, für die nächsten vier Jahre. In den ersten beiden Jahren sind es rund 3,3 Millionen Franken. Den grössten Anteil machen dabei die Mehraufwendungen aufgrund der Einführung der Pauschalfinanzierung aus, die je nach Entwicklung der Institutionen zwischen rund 2,25 und 2,95 Millionen Franken pro Jahr liegen werden. Hinzu kommen Beiträge an Studiengebühren von rund 500 000 Franken jährlich, sowie etwa 250 000 Franken pro Jahr für Massnahmen im Bereich Zusammenarbeit und Wissens- und Technologietransfer. Gleichzeitig führt der Wegfall des bisherigen Trägerschafts-Beitrags unter der Defizitfinanzierung zu Mindereinnahmen von rund 300 000 Franken pro Jahr. Insgesamt ergeben sich also für die Jahre 2027 bis 2030 zusätzliche Kosten von rund 14,6 Millionen Franken. Der personelle Bedarf beträgt für den Kanton rund

0,3 Stellen, für Gemeinden und Regionen entstehen hingegen keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen.

Ich komme noch zur Kommissionsarbeit. Die Vorlage wurde von der Kommission für Bildung und Kultur während einem Sitzungstag im Beisein von Regierungsrat Jon Domenic Parolini, Amtsleiter Gion Lechmann mit seinen Abteilungsleitern Sabine Leisinger und Fabio Camichel ausgiebig diskutiert. Die Beratung von verschiedenen Themenbereichen hat entsprechend Zeit für sich beansprucht und die KBK hat verschiedene Fragen gestellt, um die Vorlage besser einschätzen und die Entscheidungsgrundlagen schärfen zu können. Insbesondere wurden auch die Chancen und Risiken der neu eingeführten Pauschalfinanzierung für privat getragene höhere Fachschulen detailliert erläutert. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die Geschäftsprüfungskommission der KBK mit Datum 9. März 2026 einen Mitbericht zu diesem Geschäft unterbreitet hat. Der Mitbericht enthält auch eine Aktennotiz des Amts für Höhere Bildung mit Erläuterungen und verschiedenen Fragen der GPK und entsprechende Antworten des Amts. Im Mitbericht informiert die GPK die KBK insbesondere über ihre Einschätzungen zu den finanziellen Aspekten der Botschaft und stellt der KBK den Antrag, die Zusammensetzung und Berechnung des Pauschalbeitrags zu überprüfen. Deshalb liess sich die KBK an ihrer Vorberatungssitzung vom Amt und Departement die aufgeführten Finanzierungsthemen in einer Präsentation besonders detailliert aufzeigen und erläutern und konnte somit die Erkenntnisse in der Beratung berücksichtigen. Am Schluss blieben keine Fragen mehr offen, weder zu diesem Teilaspekt noch zum Rest der Vorlage. Die KBK konnte somit ihre Vorberatung abschliessen und Ihnen, geschätzte Mitglieder des Grossen Rates, nun die Empfehlung der Kommission in Form eines Beschlussprotokolls unterbreiten.

Die Kommission ist überzeugt, dass diese Finanzierungsform eine angemessene Alternative zur bestehenden Defizitfinanzierung darstellt. Die Gesetzesvorlage wird deshalb vollumfänglich unterstützt. Uneinigkeit besteht einzig bei den Beiträgen des Kantons an Studiengebühren. Eine Kommissionsmehrheit möchte dort einen Mindestsatz definieren, während eine Kommissionsminderheit bei der Botschaft und der Regierung bleibt. Aber dazu mehr später.

Damit komme ich zum Schluss und ich bitte Sie, geschätzte Damen und Herren des Grossen Rates, auch im Namen der Kommission auf die Vorlage einzutreten.

Standespräsidentin Favre Accola: Das Wort zum Eintreten ist offen für weitere Mitglieder der Kommission. Ich erteile Grossrat Epp das Wort.

Epp: Wir beraten heute den Erlass eines neuen Gesetzes für die Höhere Berufsbildung. Der Kanton Graubünden beschreitet mit dieser Vorlage Neuland. Als erster Kanton der Schweiz schafft er ein eigenständiges Gesetz für die höhere Berufsbildung. Dies ist kein Zufall und keine Selbstverständlichkeit, es ist eine Notwendigkeit. Die Botschaft der Regierung vom 16. Dezember 2025 zeichnet ein klares Bild. Die höhere Berufsbildung steht unter

Druck. Der Fachkräftemangel betrifft nahezu alle Branchen. Die Digitalisierung verändert Berufsbilder in atemberaubendem Tempo. Die demografische Entwicklung verstärkt den Wettbewerb um gut ausgebildete Arbeitskräfte. Und die geografischen Besonderheiten unseres Kantons, die dezentrale Siedlungsstruktur, die topografischen Herausforderungen, die klein- und mittelständisch geprägte Wirtschaft verlangen nach massgeschneiderten Lösungen. Die höhere Berufsbildung ist das Rückgrat der KMU-Wirtschaft und die KMU-Wirtschaft ist das Rückgrat der Besiedelung unseres Kantons. Wer die höhere Berufsbildung stärkt, stärkt die Wirtschaft. Wer die Wirtschaft stärkt, stärkt die dezentrale Besiedelung. Und wer die dezentrale Besiedelung stärkt, stärkt den Zusammenhalt unseres Kantons. Diese Kette ist so einfach wie zwingend.

Die Regierung legt uns eine Vorlage vor, die vier zentrale Stossrichtungen verfolgt. Emprem: Die höhere Berufsbildung erhält ein eigenes Gesetz und wird damit aus dem Schatten der Hochschulgesetzgebung herausgeführt. Dies ist ein starkes bildungspolitisches Signal. Die praxisorientierte Tertiärbildung ist der akademischen Bildung gleichwertig, nicht gleichartig, aber gleichwertig. Secund: Mit der Einführung der Pauschalfinanzierung neben der bestehenden Defizitfinanzierung erhalten die Institutionen Wahlfreiheit. Sie können je nach Grösse, Angebotsbreite und strategischer Ausrichtung die für sie passende Finanzierungsform wählen. Die Pauschalfinanzierung ist leistungsorientiert, schafft unternehmerische Freiheiten und setzt Anreize für effiziente Mittelverwertung. Tierz: Die Studierenden selbst werden gestärkt. Die Beiträge an Studiengebühren von 20 bis 25 Prozent senken die Hürden für den Zugang zur höheren Berufsbildung. Wer sich weiterbilden will, soll dies nicht aus finanziellen Gründen lassen müssen, ausserdem werden Fachkräfte im Kanton Graubünden dadurch gefördert. Quart: Die Förderung des Wissens- und Technologietransfers verbindet Bildung, Forschung und Wirtschaft. Die dafür vorgesehenen Mittel von jährlich 250 000 Franken sind ein erster wichtiger Schritt, um Innovationen zu ermöglichen, für die sich die Institutionen der höheren Berufsbildung bisher nicht auf nationale Forschungsfonds bewerben konnten.

Nun noch ein Wort zur finanziellen Situation. Die finanziellen Auswirkungen des GHB sind nicht nur vertretbar, sie sind eine weise Investition in die Zukunft unseres Kantons. Erstens: Die jährlichen Mehrkosten von rund 4 Millionen Franken sind überschaubar und gut begründet. Zum Vergleich: Der Kanton Graubünden gibt jährlich rund oder über 200 Millionen Franken für das Bildungswesen im Tertiärbereich aus. 4 Millionen Franken, das sind gerade einmal 2 Prozent dieser Summe. Für diesen Betrag erhalten wir eine Stärkung der Fachkräftebasis unserer KMU, eine Entlastung der Studierenden durch Beitragssenkungen von 20 bis 25 Prozent, eine neue unternehmerische Freiheit für unsere Bildungsinstitutionen und eine erste Förderung des Wissenstransfers zwischen Bildung und Wirtschaft. Die Ausgaben des Kantons haben so direkte und nachhaltige Wirkung auf die Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft. Zweitens: Die Mehrausgaben sind gebundene Ausgaben. Sie fliessen dorthin, wo sie hingehören. Die Beiträge an Studien-

gebühren, die pauschal und pro Studierende, die Investitionsbeiträge, all dies sind keine beliebig verteilbaren Subventionen. Sie sind zweckgebunden, transparent und nachvollziehbar. Drittens: Die Vorlage ist regionalpolitisch klug. Die Zusatzpauschale für kleine Klassen ermöglicht Bildungsangebote in den Tälern, wo die Studierendenzahlen gering sind. Ohne diese Regelung würden allfällige Angebote verschwinden oder gar nicht erst erbracht. Mit dieser Regelung bleiben oder kommen sie, nicht aus wirtschaftlichem Kalkül, sondern aus regionalpolitischer Vernunft. Das kostet Geld, aber es kostet weniger, als wenn die Menschen abwandern, weil die Bildungsangebote fehlen. Viertens: Die Vorlage ist eine Antwort auf den Fachkräftemangel und Fachkräftemangel ist teurer als Bildung. Jede unbesetzte Stelle kostet die Wirtschaft. Jeder Abwanderung von Fachkräften folgen Wertschöpfungsverluste. Jeder Jugendliche, der mangels finanzieller Mittel auf eine Weiterbildung verzichtet, ist ein verschenktes Potential. 4 Millionen Franken pro Jahr sind kein Luxus, es ist eine Notwendigkeit. E buca sco davos: Diese Vorlage ist ein Zeichen, ein Zeichen, dass der Kanton Graubünden bereit ist, in seine eigene Zukunft zu investieren. Ein Zeichen, dass die Politik die Bedeutung der höheren Berufsbildung erkannt hat. Ein Zeichen, dass wir den Fachkräftemangel nicht nur beklagen, sondern aktiv bekämpfen. 4 Millionen Franken sind viel Geld, aber sie sind gut angelegtes Geld. Sie sind eine Investition mit hoher Rendite in Arbeitsplätze, in Wettbewerbsfähigkeit, in die dezentrale Besiedelung, in die Zukunft unseres Kantons. Lassen Sie uns heute ein Signal setzen. Wir investieren in die höhere Berufsbildung, wir investieren in die Fachkräfte von morgen, wir investieren in Graubünden.

Nies facit: Die höhere Berufsbildung ist kein blosses Anhängsel der akademischen Bildung. Sie ist ein eigenständiger, gleichwertiger und für unseren Kanton existenziell wichtiger Pfeiler des Bildungssystems. Quella nova lescha ei impurtonta. Es ist der erste Schritt zu einer neuen Sichtbarkeit und Wertschätzung der höheren Berufsbildung. Besten Dank der Regierung für die Vorlage. Die Mitte-Fraktion ist für Eintreten, Anpassung von Art. 23 und Verabschiedung des neuen Gesetzes.

Dietrich: Ich werde meine Eintrittsworte auf Romanisch halten. Cun la Lescha davart la furmaziun professiunala superiura mettein nus in signal impurtont per sviluppar vinavon nies sistem dual da formaziun ch'ei secumprovaus. Il cantun Grischun ha enconuschentamein sfidas individualas e particularas. Ina ferma formaziun professiunala ei da gronda impurtonza ton per segirar il diember e la qualitat dallas persunas spezialisadas sco era per rinforzar la forza economica e sociala. Che quella part dalla formaziun vegn ussa reglada en ina lescha independenta ei consequent e rinforzescha la muntada strategica ch'ei giavischada.

In special engraziament admettel jeu agl Uffeci per la formaziun media-superiura. La proposta ei vegnida elavurada cun gronda cumpetenza e premura. Igl ei reussiu fetg bein da presentar ils connexs complexs sco era ils differents models da finanziaziun cun las differents fuormas da sustegn finanziel a moda clara ed entelgeivla. Quei oravontut grazia a las explicaziuns en la

procedura cul cunrapport dalla Cumissiu da gestiun (GPK) e la presentaziun duront la sesida dalla cumissiu (KBK). Igl ei gartegiau da crear ina basa transparenta che ha lubiu da tractar la lescha a moda fetg efficienta.

Gia en las rispostas dalla consultaziun ei semussau in grond sustegn dalla proposta elavurada. Impurtonts resuns ord la consultaziun ein lu vegni surpri. E da menziunar positivamein ei natrualmein era che las treis incaricas parlamentaras, Müller, Heini e Brunold, han saviu dar a quella lescha la direcziun necessaria.

Il sustegn vast sur tuttas partidas ora ei era semussaus claramain ella lavur dalla cumissiu, aschia che mo in sulet artechel ha la finala procurau per ina proposta d'adattaziun.

In artechel supplementar pusseivel en connex cun «habitar e mensa» havein mia collega Nora, ch'ei oz absenta, ed jeu laschau cumbien duront la sesida da cumissiu. Quei suenter haver udiu las explicaziuns digl uffeci e grazia era a la discussiun cun las responsablas dallas autras partidas. Collega Degiacomi vegn denton cuort ad explicar quella tematica en in votum.

Nus savein pia decider oz sin ina basa fetg, fetg solida e cun in sustegn finanziel adequat, sco quei che collega Epp ha era detg. Jeu supplicheschel el num da l'entira Partida socialdemocrata perquei el senn d'entrar en la discussiun da quella fatschenta cun ina lescha che perschuada sin tut ils camps.

Furger: Quale vicepresidente della Commissione formazione e cultura, approfitto per esprimere alcuni punti forti di questa legge. Il nostro Governo del Cantone Grigioni aveva avviato una consultazione per proporre una legge dedicata alla formazione professionale superiore. Questa iniziativa mirava a potenziare e modernizzare il sistema formativo, adattandolo alle attuali necessità economiche e territoriali. Tale intervento sottolinea il ruolo cruciale della formazione superiore nell'economia locale e regionale. Gli obiettivi principali della nuova legge sono: la revisione della normativa, scusate, la revisione della normativa si inserisce nel contesto dell'aggiornamento della legge sulle scuole universitarie e sulla ricerca. Il Governo punta a sviluppare un settore terziario della formazione professionale superiore che risponda alle specifiche esigenze del Cantone.

In particolare si vuole: sostenere il settore formativo attraverso margini giuridici e materiali adeguati; rispondere alle particolari sfide territoriali, economiche e demografiche del Cantone; differenziare nettamente i settori di formazione professionale superiore e scuole universitarie. Questo approccio evidenzia l'importanza sociale ed economica della formazione professionale superiore, fondamentale per affrontare la crescente richiesta di specialisti in vari ambiti professionali. Quali possono essere le opportunità per il futuro: la legge intende fornire un quadro giuridico che consenta agli istituti di formazione professionale superiore di: collaborare con le imprese regionali per creare percorsi formativi innovativi e flessibili; sviluppare e finanziare nuovi enti formativi che possano rispondere alle esigenze future; garantire una chiara distinzione rispetto alla formazione professionale di base, promuovendo il settore terziario come una realtà autonoma e specializzata. Una risposta alle sfide

del mercato: la proposta legislativa non solo mira a migliorare il sistema formativo, ma rappresenta anche una risposta concreta alla necessità di professionisti qualificati.

Grazie a un'offerta formativa mirata, si potranno sostenere meglio sia l'economia locale, sia le esigenze dei giovani che desiderano accedere a percorsi di crescita professionale competitivi.

Lehner: Die Bedeutung der höheren Berufsbildung sowie des dualen Bildungssystems ist unbestritten für uns alle. Die Zielsetzung, die Tertiärstufe künftig mit separaten Gesetzen zu regeln und folglich auch den Teil der höheren Berufsbildung analog Hochschulbereich, Gesetz über Hochschulen und Forschung GHF, mit eigenständigen Gesetzen zu versehen, wird klar unterstützt. In diesem Zusammenhang scheint eine Entflechtung des Teils der höheren Berufsbildung aus dem aktuellen Gesetz über die Berufsbildung und weiterführende Bildungsangebote sinnvoll.

Zum Inhalt: Die Einführung einer Pauschalfinanzierung und damit verbunden die grundsätzliche Absicht, die Ablösung der Defizitfinanzierung zu erreichen, wird von der SVP unterstützt. Damit werden Anreize für eine wirtschaftliche Betriebsführung geschaffen und die Motivation zur Innovation gestärkt. Die Flexibilisierung des Finanzierungssystems schafft grundsätzlich bessere Rahmenbedingungen für die höhere Berufsbildung und trägt somit der Aufrechterhaltung eines dezentralen Bildungsangebots angemessene Rechnung. Wir begrüßen eine aktivere Rolle des Kantons im Bereich der Förderung der höheren Berufsbildung oder einfach der Berufsbildung. Und dies ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Wichtig für eine gute Gesetzgebung ist, dass wir die nötige Flexibilität beibehalten. Deshalb werde ich auch in der Detailberatung unter Art. 23 die Kommissionsminderheit und die Regierung vertreten, um genau diesen Punkt zu unterstreichen. Zusammenfassend unterstützt die SVP dieses Gesetz und ist für Eintreten.

Censi: La formazione professionale superiore è una particolarità svizzera. I suoi corsi e i suoi titoli sono poco conosciuti nei Paesi in cui non esiste il sistema della formazione professionale duale e dove spesso formazioni simili vengono svolte nelle università. Con questa legge specifica, si intende rafforzare in modo mirato la formazione professionale superiore e adeguarla agli attuali sviluppi della politica formativa e del mercato del lavoro. In considerazione della carenza di specialisti e della grande importanza che la formazione professionale superiore riveste per l'economia delle piccole e medie imprese e per l'attrattiva residenziale del Cantone, in futuro la formazione professionale superiore dovrà essere disciplinata in una legge specifica, che andremo a discutere dopo. In questo modo a livello terziario il sistema di formazione duale viene rappresentato da due leggi complementari: questa orientata sulla parte pratica, e quella già vigente sulle scuole universitarie e sulla ricerca. In questo ambito volevo citare l'incarico del collega e impresario Heini, discusso e approvato nella sessione di ottobre del 2023, volto a rafforzare la formazione professionale nei Grigioni: la formazione professionale è un

compito importante, è un compito di tutti ed è un compito comune di Confederazione, Cantoni e organizzazioni del mondo del lavoro. Sono a favore dell'entrata in materia.

Cola: Es wurde alles bereits sehr ausführlich von meinen Kommissionskolleginnen und -kollegen ausgeführt und aus diesem Grund versuche ich, mich möglichst kurz zu halten. Graubünden übernimmt mit diesem Gesetzesvorhaben eine echte Vorreiterrolle. Wir sind damit der erste und bislang einzige Kanton, der diesen entscheidenden Schritt für unsere Bildungslandschaft wagt, und darauf dürfen wir echt stolz sein.

Die FDP-Fraktion unterstützt die Vorlage aus drei strategischen Gründen. Wir bilden das duale Bildungssystem auf Tertiärstufe endlich sauber ab. Neben dem Gesetz für die Hochschulen erhält die praxisorientierte Bildung mit dem GHB einen ebenbürtigen Platz. Der Kanton übernimmt künftig bis zu 25 Prozent der Studiengebühren. Diese Beiträge müssen zwingend an die Studierenden weitergegeben werden. Das macht die Weiterbildung in Graubünden finanziell attraktiver und hilft uns im harten Wettbewerb um Fachkräfte. Wer sich in unserem Kanton weiterbildet, bleibt oft auch hier tätig. Das stärkt die Besiedlung in den Regionen und stützt unsere lokale Wirtschaft. Ein weiterer, sehr wichtiger Kernpunkt der Vorlage ist die Finanzierung. Bereits anerkannte Schulen erhalten die Wahlmöglichkeit zwischen der Defizitgarantie und der neuen Pauschalfinanzierung. Sehr wichtig ist hierbei festzuhalten, wer sich für das Modell der Pauschale entscheidet, wählt damit den Weg der Eigenverantwortung. Ein Wechsel zurück ins System der Defizitdeckung ist nicht mehr möglich. Das bedeutet ganz klar, wer in guten Zeiten von der Pauschale profitiert, trägt auch das volle Risiko in schwierigen Zeiten. Die Schulen sind in der Pflicht, in starken Jahren zwingend Rücklagen zu bilden, um Durststrecken bei schwankenden Studierendenzahlen selbstständig zu überbrücken. Das schafft Anreize für effizientes Wirtschaften und schont langfristig das Budget des Kantons vor unvorhersehbaren Nachforderungen.

Zusammenfassend: Dieses Gesetz stärkt die Gleichwertigkeit von beruflicher und akademischer Bildung und entlastet die Studierenden direkt bei den Studienkosten. Gleichzeitig setzen wir auf finanzielle Eigenverantwortung der Institutionen und schaffen Planungssicherheit für den Kanton. Die FDP-Fraktion ist für Eintreten.

Standespräsidentin Favre Accola: Das Wort ist nun offen für das Plenum. Ich erteile Grossrat Heini das Mikrofon.

Heini: Als Eigentümer eines KMUs und als Vorstandsmitglied des Bündner Gewerbeverbandes als erstes ein grosses Kompliment an die Regierung und an das involvierte Amt unter der Leitung von Dr. Gion Lechmann, zum einen für das neue Gesetz an sich und zum andern auch für dessen Inhalt. Dieses neue Gesetz erhöht den Stellenwert der höheren Berufsbildung und stellt mehr finanzielle Mittel für diese Weiterbildung zur Verfügung. Dies stärkt auch die berufliche Grundbildung. Die höhere Berufsbildung ist für das Gewerbe in unserem

Kanton von enormer Bedeutung. Viele Branchen bilden ihre Kader fast vollständig an Schulen der höheren Berufsbildung aus. Diese Schulen sollten qualitativ gut sein, sich in der Nähe des Wohn- und Arbeitsortes befinden und bezahlbar sein. Nur so können wir genügend junge Leute motivieren, eine entsprechende Weiterbildung zu absolvieren. Gute und regionale Weiterbildungsmöglichkeiten helfen uns auch bei der Gewinnung neuer Lernender. Wenn wir den jungen Schulabgängerinnen und Schulabgängern bereits vor der Berufswahl aufzeigen können, wie ein spannender Karriereweg auch ohne Studium aussehen kann, so sind sie eher bereit, eine Berufslehre zu wählen. Sind die Probleme des Gewerbes mit diesem neuen Gesetz gelöst? Natürlich nicht. Die Gewinnung und die Weiterbildung von genügend Fach- und Führungskräften bleibt aufgrund der demografischen Entwicklung in unserem Kanton eine grosse Herausforderung. Dabei sind die Berufsverbände und in erster Linie die einzelnen Unternehmen weiterhin stark gefordert. Mit der Erarbeitung dieses neuen Gesetzes hat die Regierung einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung getan. Es ist jetzt an uns, dieses Gesetz zu beraten und, so hoffe ich, auch zu verabschieden. Ich bin für Eintreten.

Bavier: Das vorliegende Gesetz soll sicherstellen, dass möglichst viele Angebote der höheren Berufsbildung im Kanton angeboten werden können. Im vorliegenden Gesetzesentwurf geht es um verschiedene Bildungsinstitutionen mit kantonaler Trägerschaft wie das Bildungszentrum für Bildung und Soziales oder den Plantahof und um Institutionen ohne kantonale Trägerschaft. Zu letzteren fünf Institutionen im Kanton zählen der Verein ibW inklusive Bildungszentrum Wald Maienfeld, die EHL Passugg, die HFT GR Academia Engiadina AG und die Höhere Fachschule für Sozialpädagogik HFS in Zizers. Der Kanton hat diese Bildungsinstitutionen in den letzten Jahren mit rund 10 Millionen Franken jährlich unterstützt. Neu können diese Organisationen zwischen einer Defizitfinanzierung und einer Pauschalfinanzierung wählen. Einerseits gewährt die Pauschalfinanzierung einen grösseren finanziellen Handlungsspielraum, andererseits müssen die Bildungsinstitutionen beim Modell der Defizitfinanzierung Reserven bilden können, um auch im Fall von sinkenden Zahlen der Studierenden ihr Bildungsangebot aufrecht zu erhalten. Zudem gewährt der Kanton den erwähnten Institutionen eine Grundpauschale, eine Pauschale für Organisationsentwicklung und eine Zusatzpauschale für eine Klasse mit weniger als zehn Personen.

Gemäss Zusammenstellung auf Seite 650 der Botschaft rechnet das Amt für Höhere Bildung mit einem jährlichen Mehraufwand zwischen 3,3 Millionen Franken 2027 und 4 Millionen Franken 2030 bei Annahme dieses Gesetzes. Über die Hälfte der Mittel werden auch zukünftig an die ibW gehen, was aufgrund der 1400 Studierenden auch richtig ist. Die ibW ist ein non-profit-orientierter Verein, der getragen wird von Berufsverbänden und Gewerkschaften, und deckt mit seinen 15 Fachrichtungen die höhere Fachausbildung für die Bereiche Wirtschaft, Technik, Bau und Holz, Gestaltung und

Wald ab. Die ibW ist somit für die Ausbildung der Fachkräfte in Graubünden systemrelevant.

Die höhere Fachausbildung ist das Rückgrat der KMU-Wirtschaft. Das vorliegende Gesetz ist somit ein wichtiger Meilenstein zur Stärkung der Berufsbildung in Graubünden. Das neue Gesetz soll mithelfen, die eingangs erwähnten Bildungsinstitutionen zu stärken, ihnen mehr Sichtbarkeit zu verleihen und mit der Ausbildung von Fachkräften dem Fachkräftemangel in Graubünden entgegenzuwirken. Die Pauschalfinanzierung besteht aus den festgelegten HSFV-Beiträgen und zielt darauf ab, einen schweizweit anerkannten Vergleichsstab im Bereich der Kosten von Bildungsgängen HF zu verwenden. Die Finanzierung des neuen GHB ist grosszügig ausgelegt, was nach Meinung der GLP auch richtig ist, denn die höhere Fachausbildung hat gerade in einer peripheren Region wie Graubünden eine enorm wichtige Bedeutung. Bund und Kanton geben für den Tertiär A-Bereich, sprich für die ETH und die Universitäten, jährlich 10 Milliarden Schweizer Franken aus, während der Tertiär B-Bereich, sprich die höheren Fachschulen, 500 Millionen Franken erhalten. Das ist 20 Mal weniger. Objektivweise muss aber auch erwähnt werden, dass wir im Tertiär A-Bereich in der Schweiz rund 172 000 Studenten haben, während wir im Tertiär B-Bereich 37 000 Studierende zählen. Dies wirkt sich indirekt auf die Studiengebühren aus. Während die Semestergebühren an den Universitäten zwischen 800 und 1000 Franken kosten, bezahlen die Fachhochschüler zwischen 2000 und 3500 Franken. Diese Ungerechtigkeit kann mit dem vorliegenden Gesetz nicht gänzlich eliminiert werden. Das neue GHB trägt jedoch dazu bei, dass die Studiengebühren nicht weiter erhöht werden müssen und je nach Lehrgang sogar leicht gesenkt werden können. Die GLP ist für Eintreten.

Degiacomi: Die demografische Entwicklung trifft den Kanton Graubünden in den kommenden Jahren mit voller Wucht. Der Anteil der erwerbsfähigen Bevölkerung wird im Unterschied zu den meisten anderen Kantonen signifikant sinken. Ich habe keinen Zweifel, dass das Bewusstsein für diese Thematik mittlerweile ins breite Bewusstsein des Grossen Rates geflossen ist. Wie kaum ein anderer Kanton sind wir von einem Brain-Drain, also einer Abwanderung oder einem Verlust von Fachkräften, betroffen. Grossrat Epp hat es diesbezüglich in seinem Eintretensvotum auf den Punkt gebracht: Abwanderung ist teurer als Bildung. In dieser Situation kommt der Berufsbildung, der weiterführenden und höheren Bildung sowie den Hochschulen in Graubünden zentrale Bedeutung zu. Sie sorgen nämlich dafür, dass weniger Fachkräfte abwandern und junge Fachleute nach Graubünden kommen. Ich habe sie deshalb schon öfters als unsere Brain-Gain-Maschinen bezeichnet. Wir haben im Namen der Bündner Wirtschaft allen Grund, den Bildungsangeboten und deren Zielgruppen unsere höchste Aufmerksamkeit zu schenken. Das vorliegende neue Gesetz über die Höhere Berufsbildung löst diesbezüglich natürlich noch nicht alle Probleme. Es ist jedoch ein sehr wichtiger Schritt insbesondere zur Verbesserung der Finanzierung der davon betroffenen Bildungseinrichtun-

gen. Ich möchte dies, wie viele Rednerinnen und Redner vor mir, ausdrücklich positiv würdigen.

In der bisherigen Debatte oder Eintretensdebatte praktisch unbemerkt blieb ein Punkt, der in der Botschaft auch keine Erwähnung findet. Aber er findet sich dennoch aktuell in einer Fremdänderung des Gesetzes über die Berufsbildung. Darauf möchte ich kurz Ihre Aufmerksamkeit lenken. Auf Seite 664 der Botschaft finden Sie im Gesetzestext eine Änderung von Art. 30 Abs. 1 und 2, in welcher es um Angebote für Wohnen und Verpflegung geht. Zugegeben, die Fremdänderung ist rein formaler und nicht materieller Natur. Deshalb kann ich nachvollziehen, dass ich keine erläuternden Ausführungen in der Botschaft finde. Und doch bin ich der Ansicht, dass hier eine Chance verpasst wurde. Unser Wirtschaftsstandort ist darauf angewiesen, dass wir ausserkantonale Fachkräfte zum Zwecke der Ausbildung nach Graubünden locken. Ein im schweizerischen Schnitt überdurchschnittlich attraktives Angebot im Bereich Verpflegung und beim studentischen Wohnen wären dafür sehr wichtige Rahmenbedingungen. Generell muss ich feststellen, dass beim Kanton diesbezüglich kaum ein Bewusstsein vorhanden ist.

Überall dort, wo der Kanton selber tätig ist, achtet er zwar peinlich genau auf gute Verpflegungslösungen oder teilweise auch hochwertiges Wohnen, z. B. Mensa der Kantonsschule, Konvikt, Plantahof, neues Zivilschutz- ausbildungszentrum Meiersboden und die Verpflegungslösung sogar in der sinergia. Wenn er dies jedoch nicht selbst tut, fehlt das dringend benötigte Gehör des Kantons. In der Praxis werden Bildungseinrichtungen auf die fehlenden gesetzlichen Grundlagen verwiesen, und tatsächlich sind die gesetzlichen Grundlagen, angefangen vom Gesetz über die Berufsbildung über das Gesetz über die Mittelschulen sowie nun das Gesetz über die Höhere Berufsbildung und das Gesetz über die Hochschulen und Forschung, mindestens in diesem Bereich in keiner Art und Weise systematisch. Mal wird Bau, Unterhalt, Einrichtung und Betrieb übernommen, mal nur das eine oder nur das andere. Das vorliegende Gesetz hätte diesbezüglich eine Chance geboten, bildungsstufenübergreifend Überlegungen anzustellen. Es kann doch nicht im Interesse des Kantons sein und der Volkswirtschaft, dass nur kantonseigene Bildungsangebote über gute Verpflegungs- und Wohnangebote verfügen, sondern dass wir auf allen Stufen und unabhängig von der Trägerschaft ein attraktives Angebot haben, natürlich sofern ein nennenswerter Bedarf dafür gegeben ist. Faktisch ist dies heute nicht der Fall.

Ich habe deshalb mit dem Gedanken gespielt, einen Änderungsantrag zum vorliegenden Gesetz zu stellen. Nach diversen Kontakten und nachdem ich diesen Punkt rechtzeitig in die Kommission vorher gebracht habe und das dort auch diskutiert wurde, verzichte ich jedoch darauf. Denn tatsächlich besteht aktuell im Bereich der höheren Berufsbildung nicht der höchste Bedarf diesbezüglich, sondern viel höher im Bereich der Hochschulen und der Berufsbildung. Nichtsdestotrotz möchte ich mit meinem Votum für die Bedeutung von Verpflegungs- und Wohnlösungen für Lernende und Studierende in Graubünden sensibilisieren. Zusammengefasst, ich bin für Eintreten und werde keinen Änderungsantrag stellen.

Nicolay; GPK-Präsidentin: Die Geschäftsprüfungskommission des Grossen Rates hat sich in den letzten Monaten vertiefter mit dem Gesetz über die Höheren Fachschulen und mit den Beiträgen an die ibW befasst. Unter anderem hat auch ein Gespräch mit dem Leiter des AHB und mit Vertretern des Trägervereins der ibW stattgefunden. Wie bereits von der KBK-Präsidentin ausgeführt, hat die GPK der KBK für ihre Vorberatung dieses Geschäftes einen Mitbericht im Sinne von Art. 21 des Gesetzes über den Grossen Rat unterbreitet. Die GPK interessierte sich beim vorliegenden Erlass vor allem für die genaue Berechnung des Pauschalbeitrages. Laut den Angaben in der Botschaft rechnet der Kanton bei Annahme des Gesetzes mit einem jährlichen Mehraufwand zwischen 3,3 und 4 Millionen Franken. Für die GPK war die genaue Berechnung des Pauschalbeitrags nicht umfangreich und nachvollziehbar genug in der Botschaft erklärt.

Die GPK hat den Leiter des AHB zu einem Gespräch eingeladen. Die GPK hat vorgängig Fragen gestellt, welche an der Sitzung anhand einer ausführlichen Präsentation beantwortet wurden, und die Berechnung des Pauschalbeitrages nachvollziehbar dargelegt. Aufgrund der aus Sicht der GPK nicht ganz klaren Ausführungen in der Botschaft hat sie sich entschieden, die vorliegenden Informationen in Form eines Mitberichts an die KBK weiterzugeben, und beantragte der Kommission, die Zusammensetzung und die Berechnung der Pauschalfinanzierung zu überprüfen. Wie Frau Kommissionspräsidentin ausgeführt hat, hat die KBK das in ihrer vorberatenden Sitzung auch gemacht.

Den Mitgliedern der GPK ist bewusst, dass die höheren Fachschulen von grosser Bedeutung sind für den Kanton Graubünden und viel dazu beitragen, dem Fachkräftemangel in unserem Kanton entgegenzuwirken. Zudem ist ihnen auch bewusst, dass durch die periphere Lage höhere Beiträge an die Institutionen aufgrund der eher tieferen Studierendenzahl zu verrichten sind. Trotzdem möchte die GPK auch hier auf die in den nächsten Jahren steigenden Ausgaben an Dritte aufmerksam machen und verlangte deshalb, dass in der Vorberatung diese transparent ausgewiesen werden. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit und für die Kenntnisnahme.

Koch: Zuerst lassen Sie mich meine Interessensbindung offenlegen. Ich bin Mitglied des Vorstandes der ibW und spreche hier auch in dieser Funktion. Zuerst möchte ich, und das mache ich wirklich gerne, Herr Regierungsrat, Ihnen und Ihrem zuständigen Departement gratulieren. Ich glaube, Sie haben hier wirklich eine gute Aufgabe gemacht, Sie haben uns hier eine sehr, sehr gute Botschaft vorgelegt. Wir haben die Gründe dazu ausführlich gehört von den Sprecherinnen und Sprechern vorher. Aber ich darf auch als Institution sagen, wir begrüßen ausdrücklich diese Wahlfreiheit. Denn schauen Sie, Bildung ist ein Markt. Das müssen wir uns bewusst sein. Wir haben auch gehört, und wir können es in der Botschaft lesen, wie dieser Markt eben funktioniert. Die Studierenden wollen dort zur Ausbildung gehen, wo sie arbeiten, und am liebsten möglichst das ganze Angebot dort haben. Also wenn wir in der zukünftigen Entwicklung diese Fachkräfte hier behalten wollen, dann müssen

wir sie auch hier ausbilden können. Und dazu brauchen wir starke Institutionen. Mit der Pauschalfinanzierung entlassen wir diese eben in die unternehmerische Freiheit, die sie brauchen. Sie erhalten die Flexibilität und können dann eben die Mittel auch effizient einsetzen. Es ist klar, Kollegin Cola hat es sauber ausgeführt, es kommen schwierige Zeiten auch auf diese Institutionen zu. Der Schritt, in welche Richtung gehen wir, gehen wir weg von der Defizitfinanzierung, wollen wir diese Pauschalfinanzierung, will gut überlegt sein, aber er bietet auch grosse Chancen. Ich glaube, diese Chancen gilt es zu packen. Das Gesetz ermöglicht es. Wir werden viele der Artikel nachher noch im Detail einzeln diskutieren, insbesondere wenn es dann um einen Änderungsantrag geht. Aber ich möchte es wirklich nochmals festhalten, Herr Regierungsrat, vielen Dank. Sie haben die Aufträge, die dazu geführt haben, sehr gut aufgenommen. Sie haben hier wirklich eine hervorragende Arbeit geleistet.

Standespräsidentin Favre Accola: Wenn es keine weiteren Wortmeldungen aus dem Plenum gibt, dann erteile ich nun Regierungsrat Parolini das Wort.

Regierungsrat Parolini: Herzlichen Dank für die Diskussion und herzlichen Dank auch für die wohlwollende Aufnahme und sogar die Gratulationen, die da ausgesprochen wurden, das ist nicht so selbstverständlich, dass ich das von Grossrat Koch höre, nehme es gern so zur Kenntnis, danke.

Im Bereich der höheren Berufsbildung herrscht eine grosse Dynamik, hervorgerufen durch die aktuelle Debatte rund um den Fachkräftemangel in zahlreichen Berufsbranchen. In Graubünden wie auch schweizweit wird die Bedeutung von Absolvierenden mit einer beruflichen Weiterbildung, sei es mit Abschluss Höhere Fachschule HF oder mit einer eidgenössischen Berufsprüfung BP oder höheren Fachprüfung HFP, das die drei Abkürzungen, immer grösser. Mit ihrer arbeitsmarktorientierten Ausbildung sind sie gefragte Fach- und Führungskräfte insbesondere bei den KMUs. Verschiedene politische Vorstösse auf nationaler wie auch auf kantonaler Ebene verlangen deshalb eine bessere Positionierung und allgemeine Stärkung der Berufsbildung im Allgemeinen, aber insbesondere auch der höheren Berufsbildung. Der kontinuierliche, durch die Digitalisierung beschleunigte Wandel in der Arbeitswelt verlangt dynamische Anpassungen der Berufsbilder sowie der entsprechenden Aus- und Weiterbildungen in der höheren Berufsbildung.

Zur Stärkung der höheren Berufsbildung hat der Bund mit der Einführung der Subjektfinanzierung für Absolvierende von Vorbereitungskursen zu den eidgenössischen Prüfungen die Bundesbeiträge auf Tertiärstufe angeglichen, indem er die Ausbildungskosten teilweise an die Absolvierenden zurückerstattet. Zudem hat sich das Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation mit der Lancierung des Projektes Positionierung HF zum Ziel gesetzt, die höheren Fachschulen national und international besser zu positionieren und deren Arbeitsmarktorientierung mit gezielten Massnahmen weiter zu stärken. Die geografische Konzentration der Institutionen mit Angeboten der höheren Berufsbildung in den nationalen Ballungszentren stellt zusammen mit den

variierenden Betriebsgrössen in Graubünden eine regionalpolitische Herausforderung dar. Angesichts des möglichen Rückgangs innerkantonal Studierender in Folge der demografischen Entwicklung sowie der erwähnten schweizweiten Herausforderung ist es unerlässlich, die innerkantonale berufliche Aus- und Weiterbildung stärker zu fördern. So können sich die heutigen Institutionen der höheren Berufsbildung regional, kantonal und auch national besser positionieren und dadurch das wirtschaftliche Wachstum im Kanton Graubünden stärken. Deshalb müssen auch auf kantonaler Ebene die gesetzlichen Rahmenbedingungen der höheren Berufsbildung an die heutigen Bedürfnisse angepasst werden.

Für die Arbeitsmarktpolitik ist es von grosser Bedeutung, welche Bildungsangebote der Höheren Fachschulen den potentiellen kantonalen Studierenden offenstehen. Auswertungen des Bundesamtes für Statistik zeigen anhand der Zahlen von 2016 bis 2022 klar, dass berufliche Weiterbildungen prioritär im eigenen Kanton besucht werden, sofern das gewünschte Angebote vorhanden ist. Wenn Studierenden die Möglichkeit geboten wird, ihre berufliche Weiterbildung in unmittelbarer Nähe ihres Arbeitsplatzes zu absolvieren, erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, dass sie sich überhaupt für eine berufliche Weiterbildung entscheiden. Das erworbene Wissen kann so dann in lokale Unternehmungen einfließen. Ein attraktives Ausbildungsangebot trägt auch dazu bei, der Abwanderung von qualifizierten Arbeitskräften, ich habe von zwei Vorrednern vom Brain-Drain gehört, mit spezifischem Know-how in urbane Ballungszentren entgegenzuwirken.

In Graubünden sind die Träger der Höheren Fachschulen entweder privat- oder öffentlich-rechtlich ausgestaltet. Das Bildungszentrum für Gesundheit und Soziales BGS ist die einzige Höhere Fachschule in Graubünden mit kantonaler Trägerschaft. Als Höhere Fachschulen ohne kantonale Trägerschaft hat die Regierung auf der Grundlage von Art. 26 des Berufsbildungsgesetzes die ibW, Höhere Fachschule Südostschweiz, die EHL Hotelfachschule Passugg, die Höhere Fachschule für Sozialpädagogik Zizers und die Academia Engiadina AG in Samedan beitragsrechtlich anerkannt. Der Plantahof, welcher in die Kantonale Verwaltung integriert ist, bietet verschiedene Bildungsangebote der höheren Berufsbildung im Bereich Landwirtschaft. Nebst Kursen zum Erlangen einer eidgenössischen BP oder HFP wird in Zusammenarbeit mit Arenenberg im Thurgauischen und dem landwirtschaftlichen Bildungszentrum Rheinhof Salez, St. Gallen der Bildungsgang HF in Agrartechnik angeboten. Und im Auftrag der Stiftung Interkantonale Försterschule Maienfeld bietet die ibW Höhere Fachschule Südostschweiz am Bildungszentrum Wald in Maienfeld Bildungsangebote im Bereich Waldwirtschaft an.

Durch das vorliegende, neue Gesetz über die höhere Berufsbildung soll die höhere Berufsbildung stärker gefördert werden und die Rahmenbedingungen an die heutigen Bedürfnisse angepasst werden. Die höhere Berufsbildung stösst nicht nur auf nationaler Ebene, sondern auch auf kantonaler Ebene in Graubünden politisch und wirtschaftlich auf grosses Interesse. Aufgrund des Fachkräftemangels in verschiedenen Berufsbranchen

werden Forderungen nach einer Stärkung der höheren Berufsbildung laut. Bereits im Zuge der Teilrevision des Gesetzes über Hochschulen und Forschung hat die Bündner Regierung ihre Absicht bekundet, den für den Kanton Graubünden wichtigen Bereich der höheren Berufsbildung ebenfalls gezielt auszubauen und zu fördern. Und um dies zu erreichen, gilt es, den bestehenden materiellen und rechtlichen Spielraum auszuschöpfen. Namentlich mit Blick auf die besonderen räumlichen, wirtschaftlichen und demografischen Verhältnisse des Kantons Graubünden sollen auf der Tertiärstufe die beiden Bereiche höhere Berufsbildung und Hochschulen in eigenständigen Gesetzen geregelt werden. Damit kann der grossen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedeutung der höheren Berufsbildung für unseren Kanton Ausdruck verliehen werden.

Mit dem GHB werden die folgenden Ziele verfolgt: Die höhere Berufsbildung in Graubünden soll an Sichtbarkeit gewinnen, ihre Positionierung soll gestärkt werden, damit sie sich bestmöglich auch weiter entwickeln kann. Die beiden Tertiärbereiche höhere Berufsbildung und Hochschulen decken thematisch, methodisch und infrastrukturell die Tertiärstufe mit je einem eigenständigen Gesetz ab. Das neu zu schaffende GHB und das bestehende GHF sind zwei zueinander komplementäre Gesetze. Sie widerspiegeln die Bedeutung des dualen Bildungssystems auf Tertiärstufe mit einem jeweils stark ausgeprägten, praxisorientierten beziehungsweise wissenschaftlichen Fokus. Und zur Förderung des Wissens- und Technologietransfers soll der Austausch zwischen allen Bildungsstufen, Universitäre, Forschungsinstitutionen, Fachhochschulen und Instituten der höheren Berufsbildung sowie der Sekundarstufe 2 und der Wirtschaft gefördert werden. Und das neue GHB soll die höhere Berufsbildung stärken. Die höhere Berufsbildung ist wiederum das Rückgrat der KMU-Wirtschaft, die ihrerseits überwiegend das Rückgrat auch der Besiedlung, der dezentralen Besiedlung auch im Kanton bildet.

Und damit die Rahmenbedingungen für die Institutionen der höheren Berufsbildung den gestiegenen Anforderungen gerecht werden, soll neben der heute geltenden Defizitfinanzierung die Pauschalfinanzierung als neue Finanzierungsform eingeführt werden. Die höhere Berufsbildung und die berufliche Grundbildung sollen durch eigenständige Gesetze auch entflochten werden.

Nun, ich danke Ihnen für die Diskussion und ich freue mich auf die Ausführungen während der Detailberatung.

Standespräsidentin Favre Accola: Ich stelle fest, dass Eintreten nicht bestritten und somit beschlossen ist.

Eintreten ist nicht bestritten und somit beschlossen.

Standespräsidentin Favre Accola: Mit Blick auf die Uhr schalten wir nun eine Mittagspause ein. Bevor ich Sie in die Mittagspause entlasse, erinnere ich die Mitglieder der KJS an ihre Mittagssitzung. Ich bitte Sie, sich pünktlich wieder um 14 Uhr hier einzufinden, damit wir da die Beratung unseres Geschäfts fortsetzen können. Vielen Dank und «an Guata».

Schluss der Sitzung: 11.55 Uhr

Für die Genehmigung des Protokolls

durch die Redaktionskommission:

Die Standespräsidentin: Valérie Favre Accola

Der Protokollführer: Gian-Reto Meier-Gort

Mittwoch, 22. April 2026 Nachmittag

Vorsitz: Standespräsidentin Valérie Favre Accola

Protokoll: Laura Beeli

Präsenz: anwesend: 118 Mitglieder
entschuldigt: Dürler, Kappeler

Sitzungsbeginn: 14.00 Uhr

Standespräsidentin Favre Accola: Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, darf ich Sie bitten, Platz zu nehmen, damit wir mit den Geschäften fortfahren können? Geschätzte Ratsmitglieder, bevor wir weiterfahren, habe ich ein paar Informationen zum Geschäftsverkehr: Der Ausfall im kantonalen Netzwerk mit Auswirkung unter anderem auf das CMI dauert an. Das Ratssekretariat wird Ihnen nun in regelmässigen Abständen die neu eingereichten Vorstösse informationshalber per E-Mail zustellen. So können Sie diese zumindest schon lesen. Für den Fall, dass das Netzwerkproblem nicht bis heute Abend behoben werden kann, wird das Ratssekretariat zudem ab morgen früh eine alternative analoge Möglichkeit zur Unterzeichnung der Vorstösse anbieten. Und wie bereits heute Vormittag gehandhabt, erhalten Sie die Beratungsunterlagen weiterhin auch per E-Mail zugestellt. Wir kommen nun zur Detailberatung. Bitte nehmen Sie das Protokoll der KBK vom 13. März 2026 zur Hand. Den Gesetzesentwurf finden Sie ab Seite 657 der gelben Botschaft. Ich beginne: I. Der Erlass «Gesetz über die Höhere Berufsbildung (GHB)» wird als neuer Erlass publiziert. 1. Allgemeine Bestimmungen, Art. 1. Frau Kommissionspräsidentin.

Erlass eines Gesetzes über die Höhere Berufsbildung (GHB) (Botschaften Heft Nr. 9/2025-2026, S. 605)
(Fortsetzung)

Detailberatung

I.

Der Erlass «Gesetz über die Höhere Berufsbildung (GHB)» BR 426.000 wird als neuer Erlass publiziert.

1. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Menghini-Inauen; Kommissionspräsidentin: Art. 1. Gegenstand des GHB sind Höhere Fachschulen und Institutionen mit Vorkursen BP, also eidgenössische Berufsprüfung, und HFP, eidgenössische Höhere Fachprüfung, und mit Sitz im Kanton Graubünden. Die Regelungen des Bildungszentrums Gesundheit und Soziales BGS als einzige Höhere Fachschule mit kantonaler Trägerschaft bleiben im eigenen Gesetz, nämlich dem Gesetz für Ausbildungsstätten im Gesundheits- und Sozialwesen, AGSG. Dort finden sich die fachlichen Bestimmungen zum Bildungsgang Pflege HF und deren Institutionen sowie die Bestimmungen aufgrund der laufenden Umsetzung der Pflegeinitiative.

Standespräsidentin Favre Accola: Das Wort ist offen für weitere Mitglieder der Kommission. Das Wort ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen zum Art. 2. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Menghini-Inauen; Kommissionspräsidentin: Das GHB bezweckt die Förderung von Höheren Fachschulen und Institutionen der Höheren Berufsbildung, um die verschiedenen Branchen der Bündner Wirtschaft mit Fach- und Führungskräften zu versorgen. Und damit unterstützt der Kanton die Höhere Berufsbildung subsidiär zu den von ihr erhobenen Studiengebühren.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Wort ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 3. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 3

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Menghini-Inauen; Kommissionspräsidentin: Analog zum Gesetz über Hochschulen und Forschung, das GHF, ist die Regierung für die Festlegung einer kantonalen Strategie der Höheren Berufsbildung zuständig und die Erarbeitung dieser Strategie soll unter Einbezug der involvierten Akteure und in Abstimmung mit den kantonalen Departementen erfolgen. Und mit diesen beiden Strategien, also GHF und GHB, werden die kantonalen Ziele der Tertiärstufe abgebildet.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrophon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch Art. 3 beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 4. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 4

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Menghini-Inauen; Kommissionspräsidentin: Ja, mit diesem Artikel soll der horizontale Austausch innerhalb der Tertiärstufe, also Tertiär A und B, gestärkt werden und deshalb soll die Förderung der Zusammenarbeit auch hier analog zum GHF explizit im Gesetz erwähnt werden. Und Änderungen von Schulgeldvereinbarungen, also interkantonale Vereinbarungen wie HFSV, beschliesst in letzter Instanz wie bisher die Regierung.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Wort ist offen für das Plenum. Grossrätin Rutishauser, Sie können sprechen.

Rutishauser: Mit diesem Gesetz stärken wir die Höhere Berufsbildung und erhöhen gleichzeitig ihre Sichtbarkeit. Das ist wichtig für die Fachkräftesicherung in unserem Kanton. So weit, so gut. Aber etwas fehlt leider im Gesetz: Die Höhere Berufsbildung in der Schweiz funktioniert partnerschaftlich. Sie wird getragen von Staat, Kanton, Leistungserbringenden, Bildungsinstitutionen, Organisationen der Arbeitswelt, Fach- und Berufsverbänden. Die Botschaft erwähnt die Bildungsinstitutionen und die Wirtschaft, aber wo bleiben die Berufs- und Fachverbände? In der Vernehmlassungsantwort für den Pflegeberufsverband hatte ich wie offenbar weitere Teilnehmende gefordert, dass auch diese in die Zusammenarbeit einbezogen werden sollen. Dies ist in der Botschaft auf Seite 637 ausgeführt. Leider fehlt deren Er-

wähnung im Gesetz. Berufsverbände bringen Fachwissen ein, aber ausserdem vertreten sie die Interessen ihrer Mitglieder, also jener Fachpersonen, die täglich in der Praxis stehen, Verantwortung tragen und Qualität sichern. Diese Perspektive ist entscheidend für die Weiterentwicklung der Höheren Berufsbildung und für die langfristige Versorgungssicherheit. Die Weiterentwicklung der Höheren Berufsausbildung gelingt nur im Zusammenspiel aller zentralen Akteure. Deshalb meine Frage an den Regierungsrat: Wie wird die Mitwirkung der Berufs- und Fachverbände in der Umsetzung des Gesetzes sichergestellt?

Standespräsidentin Favre Accola: Das Wort ist immer noch offen für das Plenum. Wenn es keine weiteren Wortmeldungen gibt, dann erteile ich nun Regierungsrat Parolini das Wort.

Regierungsrat Parolini: Grossrätin Rutishauser fragt nach dem Kontakt und dem Austausch mit den Berufsverbänden. Ja, es stimmt, hier im Art. 4 steht geschrieben, «kooperieren in ihrem Aufgabenbereich insbesondere mit der Wirtschaft und mit Institutionen des Bildungsbereichs». Es ist erstens einmal die Frage der Wirtschaft: Die Wirtschaft umfasst je nach Definition einige Bereiche, die vielleicht jetzt nicht explizit unter Wirtschaft verstanden werden. Und von daher würde ich meinen, dass mit dieser Formulierung auch die Fachverbände oder die Berufsverbände auch gemeint sind, die jetzt Sie vertreten, wenn ich an Ihre Berufsgattung denke. Und der Austausch ist da natürlich sehr wichtig. Im Übrigen in den Hochschulen oder in den Höheren Fachschulen, in der Regel hat es in den Hochschulräten auch Vertretungen der verschiedenen Berufsverbände. Wenn ich an das BGS denke, ist es klar, dass dort die Berufsverbände auch involviert sind. Und ich glaube, dass da ein erster Kontakt bereits besteht. Und dann im Zusammenhang mit den Leistungsvereinbarungen, die dann abgeschlossen werden mit dem Kanton, ist man immer wieder in Kontakt, direkt oder indirekt, auch mit den Vertretern der verschiedenen Berufe.

Standespräsidentin Favre Accola: Somit ist auch dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu 2. Höhere Fachschulen mit kantonalen Trägerschaft, Art. 5. Frau Kommissionspräsidentin.

2. Höhere Fachschulen mit kantonalen Trägerschaft

Art. 5

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Menghini-Inauen; Kommissionspräsidentin: Ja, in diesem Artikel geht es um die Möglichkeit, neue Höhere Fachschulen mit kantonalen Trägerschaft zu schaffen. Die Zuständigkeit für die Schaffung solcher Institutionen liegt beim Grossen Rat und mit dieser Kompetenz zur

Schaffung geht es im Umkehrschluss auch um die Befugnis zur Schliessung solcher Institutionen. Aber für die Schaffung neuer Institutionen sind die im Artikel aufgeführten Kriterien zu berücksichtigen und die Institutionen werden als selbständige Anstalten des kantonalen öffentlichen Rechts ausgestaltet.

Standespräsidentin Favre Accola: Das Wort ist offen für weitere Mitglieder der Kommission. Das Wort ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen zu Art. 6. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 6

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Menghini-Inauen; Kommissionspräsidentin: Hier geht es um die Definition der bestehenden Höheren Fachschulen analog GHF.

Standespräsidentin Favre Accola: Das Mikrofon ist offen für weitere Mitglieder der Kommission. Für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 8, 7, ich korrigiere mich. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 7

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Menghini-Inauen; Kommissionspräsidentin: Dieser Artikel legt die Organisationsstruktur einer Höheren Fachschule mit kantonalen Trägerschaft fest und regelt die entsprechenden Rahmenbedingungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch Art. 7 beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Und wir kommen nun zu Art. 8. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 8

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Menghini-Inauen; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch Art. 8 beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen zu Art. 9. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 9

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Menghini-Inauen; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist Art. 9 beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 10. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 10

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Menghini-Inauen; Kommissionspräsidentin: Ja, der betrifft die Mitarbeiter dieser Institutionen, für welche das kantonale Personalrecht gilt.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 11. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 11

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Menghini-Inauen; Kommissionspräsidentin: Ja, die geltende Regelung wird unverändert beibehalten mit diesem Artikel. Das heisst, höhere Fachschulen werden von der Regierung mittels eines vierjährigen Leistungsauftrags mit Globalbeitrag geführt, aktuell das BGS eben mit einem Leistungsauftrag 2025-2028.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch Art. 11 beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 12. Frau Kommissionspräsidentin?

Art. 12

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Menghini-Inauen; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch Art. 12 beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu 3. Institutionen der Höheren Berufsbildung ohne kantonale Trägerschaft, Art 13. Frau Kommissionspräsidentin.

3. Institutionen der Höheren Berufsbildung ohne kantonale Trägerschaft

Art. 13

Antrag Kommission und Regierung

Menghini-Inauen; Kommissionspräsidentin: Ja, dieser Artikel regelt die Kriterien für die beitragsrechtliche Anerkennung. Und die heute beitragsrechtlich anerkannten Institutionen der Höheren Berufsbildung sind der Verein IBW, die HFS Zizers, die HFT GR Academia Engiadina AG und die EHL Passugg. Diese sind mit Inkrafttreten dieses Gesetzes weiterhin als beitragsrechtlich anerkannt.

Standespräsidentin Favre Accola: Das Mikrofon ist offen für weitere Mitglieder der Kommission. Für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist Art. 13 beschlossen.

Angenommen

Wir kommen nun zu Art. 14. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 14

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Menghini-Inauen; Kommissionspräsidentin: Ja, der Leistungsauftrag an die Institutionen der Höheren Be-

rufsbildung wird in Form eines Rahmenkontrakts mit Jahreskontrakt ausgestellt. Dies entspricht der bisherigen Regelung.

Standespräsidentin Favre Accola: Das Mikrofon ist offen für weitere Mitglieder der Kommission. Das Wort ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 15. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 15

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Menghini-Inauen; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Wort ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch Art. 15 beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen zu Art. 16. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 16

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Menghini-Inauen; Kommissionspräsidentin: Ja, neu kann der Grosse Rat eine bestehende Institution der Höheren Berufsbildung mit privater Trägerschaft in eine öffentlich-rechtliche Höhere Fachschule mit kantonaler Trägerschaft überführen. Und die Kriterien sind, wie bereits erwähnt, für diesen Wechsel im Art. 5 Abs. 2 definiert.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Wort ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen zu 4. Finanzierung, 4.1 Beiträge an Institutionen mit Leistungsauftrag, Art. 17. Frau Kommissionspräsidentin.

4. Finanzierung

4.1. BEITRÄGE AN INSTITUTIONEN MIT LEISTUNGSAUFTRAG

Art. 17

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Menghini-Inauen; Kommissionspräsidentin: In Art. 17 geht es um die Verankerung der drei Finanzierungsformen, also Global-, Defizit- und Pauschalfinanzierung. Die Globalfinanzierung kommt für Institutionen mit kantonaler Trägerschaft zur Anwendung, aktuell wie gesagt nur das BGS. Institutionen der Höheren Berufsbildung, die nach Inkrafttreten des GHB beitragsrechtlich anerkannt werden, werden mit der leistungsabhängigen Pauschalfinanzierung unterstützt. Diese Finanzierungsform ist, wie gesagt, leistungsabhängig und berechnet sich aus der Anzahl der studierenden Personen mit HFSV-Wohnsitz Kanton Graubünden. Dieses Modell schafft Anreize für die Rekrutierung von studierenden Personen mit HFSV-Wohnsitz Graubünden und sorgt für eine effiziente Mittelverwendung, wir haben es heute bereits gehört in der Eintretensdebatte. Und es ist so, dass heute anerkannte Institutionen der Höheren Berufsbildung bei der Defizitfinanzierung bleiben können oder in die leistungsabhängige Pauschalfinanzierung wechseln können. Bei der Defizitfinanzierung fällt der Trägerschaftsbeitrag in Höhe von 2,5 Prozent des Beitragsdefizits weg.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Wort ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat?

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen zu Art. 18. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 18

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Menghini-Inauen; Kommissionspräsidentin: Hier geht es um die Zusammensetzung und Berechnung des Pauschalbeitrags. Dieser setzt sich aus zwei Elementen zusammen: Einerseits die Grundpauschale, welche sich am entsprechenden interkantonalen Vergleichswert HFSV-Beitrag orientiert. Dieser widerspiegelt repräsentativ die durchschnittlichen Kosten eines Bildungsgangs HF und kommt in allen Kantonen zur Anwendung. Er wird pro studierende Person mit HFSV-Wohnsitz Graubünden ausgerichtet. Die HFSV sieht vor, dass die kantonalen Beiträge in der Regel 50 Prozent der durchschnittlichen Kosten abgelten. Dabei werden die Kosten nur bis zu definierten Referenzwerten hinsichtlich Klassengrösse und Anzahl Lektionen angerechnet. Und durch eben diese sogenannte Plafonierung werden nur rund 41 Prozent der Gesamtkosten durch die HFSV-Tarife gedeckt. Und damit diesem negativen Effekt der Kostenplafonierung auf den Kanton Graubünden entgegenge wirkt werden kann, wird die Grundpauschale auf 100 Prozent der effektiven Vollkosten angehoben. Dann zweitens die Pauschale für Organisationsentwicklung: Diese Pauschale orientiert sich einerseits an den Erfahrungswerten der Bildungsinstitutionen und andererseits an der Breite des Bildungsangebots. Die Pauschale beträgt je nach Anzahl Bildungsbereiche mindestens

4000 bis maximal 6000 Franken und wird pro studierende Person mit HFSV-Wohnsitz Graubünden ausgerichtet. Diese Pauschale stellt sicher, dass zum Beispiel Digitalisierungsvorhaben, Organisationsentwicklung sowie kleinere Einrichtungen wie zum Beispiel Mobiliar und Ausstattung abgedeckt sind. Die grösseren baulichen Investitionsbeiträge, die werden dann im Art. 19 geregelt.

Dann zusätzlich zum Pauschalbeitrag kann die Regierung als Fördermassnahme eine Zusatzpauschale pro Bildungsgang HF beziehungsweise pro Vorkurs gewähren. Dabei geht es um die Unterstützung von Bildungsangeboten, welche aus rein betriebswirtschaftlichen Gründen nicht durchgeführt würden, zum Beispiel aufgrund geringerer Anzahl Studierender, oder eine besondere wirtschaftliche Bedeutung haben. Die Beiträge betragen pauschal 5000 Franken für einen Vorkurs mit weniger als zehn Personen beziehungsweise pauschal 10 000 Franken für einen Bildungsgang HF mit weniger als zehn Personen und werden pro Klasse und Semester ausgerichtet.

Zu den Mehrkosten aus diesem Artikel: Es wird mit Mehrkosten gerechnet zwischen 2,25 Millionen Franken für die Jahre 2027 und 2028 und 2,95 Millionen Franken dann für die Jahre 2029 und 2030. Also insgesamt 10,4 Millionen Franken über vier Jahre. Das ist das eine. Und das andere ist, wie vorhin erwähnt, die Streichung des Trägerschaftsbeitrags unter der Defizitfinanzierung: Dies hat eine finanzielle Auswirkung von 300 000 Franken pro Jahr. Also insgesamt 1,2 Millionen Franken über diese vier Jahre.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Wort ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 19. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 19

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Menghini-Inauen; Kommissionspräsidentin: Ja, wie erwähnt, da geht es um die Investitionsbeiträge. Diese bleiben wie bis anhin gleich geregelt. Gemäss Art. 45 des Berufsbildungsgesetzes ist es so, dass alle kantonalen Höheren Fachschulen oder beitragsrechtlich anerkannten Institutionen der Höheren Berufsbildung gemäss gängiger Praxis Anträge für Investitionsbeiträge stellen können, sofern das Mindestinvestitionsvolumen 200 000 Franken beträgt.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Wort ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch Art. 19 beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir sind nun bei Art. 20. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 20

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Menghini-Inauen; Kommissionspräsidentin: Ja, hier geht es darum, dass der Kanton den beitragsrechtlich anerkannten Institutionen Beiträge für Projekte zur Förderung von WTT zusammen mit einem Partner aus der Wirtschaft oder der Branche ausrichten kann. Es handelt sich dabei nicht um eine parallele Förderung von Forschungsinfrastruktur oder Aufbau von Forschungseinheiten als Konkurrenz zu den Fachhochschulen. Es geht lediglich darum, dass Institutionen der Höheren Berufsbildung die Möglichkeit erhalten, Mittel zur Umsetzung von Projekten in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft zu beantragen. Und zudem soll die Bestimmung den in Art. 4 erwähnten Auftrag zur Zusammenarbeit und Kooperation innerhalb der Tertiärstufe sowie im Bereich der vertikalen Zusammenarbeit erleichtern. Und dies ist analog zu den Bestimmungen im GHF formuliert. Es ist eine Kann-Formulierung und der Mehraufwand für diese Massnahmen liegt bei 250 000 Franken pro Jahr, heisst insgesamt eine Million Franken über vier Jahre.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Wort ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Sie dürfen sprechen.

Regierungsrat Parolini: In der Kommission wurde gewünscht, oder auch nachträglich durch Anfragen, die wir bekommen haben, wurde gewünscht, dass ich zu diesem Art. 20 Abs. 1 eine Protokollerklärung abgebe, wie wir es dann in der Verordnung formulieren wollen. Und die Kommissionspräsidentin hat an sich inhaltlich bereits gesagt, um was es geht, aber ich gebe hier die Protokollerklärung gerne noch wieder: Die für Projekte nach Art. 20 Abs. 1 GHB benötigte Infrastruktur ist vollumfänglich von den beteiligten KMUs bereitzustellen. Investitionen in den Aufbau eigener Forschungsinfrastruktur werden an Höheren Fachschulen mit öffentlichen Mitteln nicht unterstützt. Damit soll eine Doppelfinanzierung von Forschungsinfrastruktur vermieden werden, die im Hochschulbereich bereits vorhanden ist. Wissenschaftliche Forschung mit eigener dazugehöriger Forschungsinfrastruktur soll somit weiterhin Aufgabe der Hochschulen sein.

Standespräsidentin Favre Accola: Somit ist auch dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Wir kommen nun zu Art. 21. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 21

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Menghini-Inauen; Kommissionspräsidentin: Mit diesem Artikel wird der Wechsel der Finanzierungsform geregelt. Ein Wechsel von der Defizit- zur Pauschalfinanzierung ist einmalig möglich. Mit der Wahl zwischen diesen beiden Finanzierungsformen kann den Bedürfnissen der unterschiedlich aufgestellten Institutionen bezüglich Lage, Grösse, Angebotsbreite und Struktur Rechnung getragen werden. Und die Kriterien für einen Wechsel werden von der Regierung festgelegt.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Wort ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist Art. 21 beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: 4.2 Weitere Beiträge, Art. 22. Frau Kommissionspräsidentin.

4.2. WEITERE BEITRÄGE

Art. 22

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Menghini-Inauen; Kommissionspräsidentin: Ja, mit diesem Artikel kann eine ausserkantonale Institution, welche im Kanton Graubünden eidgenössisch anerkannte Bildungsgänge HF anbietet, pro studierende Person mit HFSV-Wohnsitz Graubünden Semesterbeiträge nach HFSV erhalten.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Wort ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 23. Hier haben wir im Abs. 1 einen Änderungsantrag mit Mehr- und Minderheit. Frau Kommissionspräsidentin, ich erteile Ihnen zuerst das Wort für allgemeine Ausführungen.

Art. 23

a) Antrag Kommissionsmehrheit (Cola, Dietrich, Epp, Furger, Kaiser, Messmer-Blumer, Stiffler; Sprecherin: Messmer-Blumer)

Ändern Abs. 1 wie folgt:

Der Kanton richtet für studierende Personen in Bildungsgängen HF mit HFSV-Wohnsitz Graubünden Beiträge an die Studiengebühren aus; diese betragen **20 bis 25 Prozent** der Studiengebühren des entsprechenden Bildungsgangs HF.

b) *Antrag Kommissionsminderheit* (Menghini-Inauen [Kommissionspräsidentin], Butzerin, Lehner; Sprecher: Lehner) und *Regierung*
Gemäss Botschaft

Menghini-Inauen; Kommissionspräsidentin: In diesem Artikel geht es um die Beiträge an Studiengebühren. Die sollen dazu dienen, dass studierende Personen mit HFSV-Wohnsitz Graubünden beim Besuch eines Bildungsganges HF an einer Institution der Höheren Berufsbildung mit Sitz im Kanton Graubünden eine Vergünstigung bei den Studiengebühren erhalten. Dies kann sich positiv auf die Anzahl Studierenden auswirken. Die Beiträge werden der Institution ausgerichtet, welche die Beiträge bei den Studiengebühren der Studierenden in Abzug bringen muss. Falls Studierende mit HFSV-Wohnsitz Graubünden einen Bildungsgang HF ausserhalb des Kantons besuchen, weil ein entsprechendes Angebot in Graubünden fehlt, können ebenfalls Beiträge an Studiengebühren anfallen. Gemäss Botschaft sollen die Beiträge höchstens einen Viertel der Studiengebühren betragen. Dies entspricht Mehrkosten von jährlich 500 000 Franken, also insgesamt 2 Millionen Franken über vier Jahre. Und zu diesem Artikel gibt es wie von der Standespräsidentin erwähnt einen Mehrheits- und einen Minderheitsantrag.

Standespräsidentin Favre Accola: Nun erhalten Sie, Grossrätin Messmer-Blumer, das Wort als Sprecherin der Kommissionsmehrheit.

Messmer-Blumer: Mit dem Gesetz über die Höhere Bildung setzen wir ein wichtiges Zeichen für die Höhere Berufsbildung in unserem Kanton. Die Bildungsgänge an Höheren Fachschulen sind ein wichtiger Pfeiler unseres dualen Bildungssystems. Sie ermöglichen Berufsleuten eine praxisnahe Weiterbildung auf Tertiärstufe und sorgen dafür, dass unsere Betriebe und unsere Wirtschaft über qualifizierte Fach- und Führungskräfte verfügen. Wir wollen die Höhere Berufsbildung stärken, das haben wir heute schon mehrfach gehört und da sind wir uns auch alle einig. Der Kanton beteiligt sich zu einem grossen Teil an der Finanzierung der Höheren Fachschule beziehungsweise an den Institutionen der Höheren Berufsbildung. Mit dem Beitrag an die Studiengebühren setzen wir zusätzlich ein klares Zeichen zugunsten der Fachkräfte. Genau darum geht es bei diesem Änderungsantrag: Wir schlagen vor, dass der kantonale Beitrag an die Studiengebühren zwischen 20 und 25 Prozent liegen soll. Damit wird einerseits sichergestellt, dass der Kanton einen verlässlichen Beitrag leistet. Andererseits bleibt der Regierung innerhalb dieses Rahmens weiterhin ein gewisser Spielraum. Gerade für Studierende an Höheren Fachschulen ist eine gewisse Planungssicherheit wichtig. Viele absolvieren ihre Ausbildung berufsbegleitend, tragen einen grossen Teil der Kosten selbst und investieren viel Zeit und Engagement in ihre Weiterbildung. Ein klar definierter Mindestbeitrag des Kantons zeigt, dass wir diese Leistung anerkennen und unterstützen. Der vorgeschlagene Beitrag von 20 bis 25 Prozent ist massvoll, gibt Planungssicherheit für die Studierenden und setzt ein klares Zeichen für die Höhere Bildung

in unserem Kanton. Ich bitte Sie deshalb, den Änderungsantrag der Kommissionsmehrheit zu unterstützen, besten Dank.

Standespräsidentin Favre Accola: Ich erteile nun Grossrat Lehner das Wort als Sprecher der Kommissionsminderheit.

Lehner: Wo wir Spielraum haben, da sollen wir auch diesen behalten und anwenden können. Das ist sehr wichtig. Und das ist genau bei diesem Punkt wie die Regierung das sagt, mit einem Viertel, also bis zu 25 Prozent und wir würden uns automatisch selber limitieren. Wir wissen auch nicht, wie es in fünf oder in zehn oder in fünfzehn Jahren aussieht. Wissen wir nicht. Also bitte, seien Sie so lieb und kommen Sie mit der Regierung und mit der Kommissionsminderheit und bleiben wir so frei wie möglich, ja, besten Dank.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der KBK? Ich erteile Grossrat Dietrich das Wort.

Dietrich: Gerne nochmals auf Romanisch. Egl artechel 23 discurrin nus d'in instrument central da quella lescha. El pertucca in sustegn concret ch'ei efficients e secumprovaus. Las contribuziuns vegnan numnadamein dabien directamein allas studentas ed als students cun reducir lur cuosts da scolaziun, malgrad che la contribuziun vegn gie pagada formalmein allas instituziuns. Impurtont en quei connex ei era ch'il dretg sin stipendis individuals resta supplementarmein intacta. Ei setracta pia d'in sustegn complementar per studentas e students cun domicil HFSV el cantun Grischun. Ina investiziun en nossas persunas dil fatg spezializadas ed el liug da formaziun Grischun. Il messadi preveda ch'il cantun paga contribuziuns da maximal 25 procents. Quei vein nus udiu. Ella ordinaziun vegn quella quota fixada schizun, actualmein sin in fixum da 25 procents. Quei ei legreivel e demuossa che la voluntad da sustegn ei da principi avon maun. Decisiv ei ussa denton, che quei sustegn vegni segirau a liunga veta ed a moda ligionta.

La Partida socialdemocrata ha ord quei motiv tschentau en discussiun g'emprem duront la discussiun in sustegn minimal da 20 procents, per evitar che la contribuziun crodi el futur sin ina procentuala marginala. Suentar las bunas explicaziuns digl uffeci, e dil signur Jon Domenic Parolini, en connex cun reglas da finanzas havein nus desistiu da far la proposta. Sin quella basa ha denton la Partida miez lu proponiu ina procentuala denter 20 tochen 25 procents che nossa partida sustegn medemamein cun perschasiun. Quella rama pli stretga e definida vegn aschia numnadamein taxada finanzielmein sco expensas ligiadas, quei che fuss cun nossa proposta minimala buca dispert stau il cass. La finamira da quella lescha ei, da rinforzar la formaziun professiunala superiura ch'includa in sustegn segirau per nossas studentas e nos students. Ed ultra da quei corrispunda quella proposta dalla Partida miez ussa era diltuttafatg alla incarica Müller. Lein pia crear las premissas finanzialas e necessarias persunter. El num da nossa fracziun supplicheschel jeu Vus d'acceptar la proposta dalla maioritad. Ed engrazieli fetg persunter!

Butzerin: Konsequenterweise hätte eigentlich die Mehrheit dafür plädieren müssen, dass wir fix 25 Prozent an die Studiengebühren ausrichten. Für mich ist dies wieder so eine Zwitterlösung, die entstanden ist, 20 bis 25 Prozent. Es geht hier um 100 000 Franken. Wir haben gesagt, bei 25 Prozent macht das 500 000 Franken aus, bei 20 Prozent sind es demnach 400 000 Franken. Es geht da um einen Spielraum von 100 000 Franken. Ich traue der Regierung zu, dass sie den Spielraum ausnützt, auch bei 0 bis 25 Prozent und meines Wissens ist es so, dass die Regierung auch vorgesehen hat, mit einem Start mit 25 Prozent zu operieren. Ich höre auch in diesem Rat immer wieder, das ist auch im eidgenössischen Parlament so, wir haben ja eidgenössische Parlamentarier auf der Tribüne, wenn sie noch dort sind, sie waren zu mindestens dort, dass wir immer wieder monieren, wir hätten fixe Ausgaben, an denen man nicht mehr schrauben könne. Je enger wir die Spatzung feststellen, umso weniger Spielraum haben wir nachher in den Debatten in diesem Rat. Ich bin sicher, dass die Regierung in der Lage ist, abzuschätzen, welchen Beitrag an Studiengebühren wir zu leisten haben. Das kann sie auch. Und sie beginnt ja mit 25 Prozent. Also schränken wir uns doch nicht mehr ein, also auch die 0 bis 25. Konsequenterweise hätte man, wenn man sicher sein wollte, dass das mehr gibt, und das kann ich noch verstehen, wir müssen unsere Studierenden unterstützen, dann hätte man doch konsequenterweise sagen müssen, wir machen gerade fix 25 Prozent. Es geht da um 100 000 Franken. Dann hätte man diese 100 000 Franken auch noch gerade fixieren können. Also ich sehe eigentlich nicht ein, warum man das nicht so machen kann. Also da kann man durchaus für 0 bis 25 sein und der Regierung diesen Spielraum lassen.

Standespräsidentin Favre Accola: Wenn es keine weiteren Wortmeldungen aus der KBK gibt, dann ist das Wort offen nun für das Plenum. Ich sehe, es gibt keine weiteren Wortmeldungen aus dem Plenum. Entsprechend erteile ich nun Regierungsrat Parolini das Wort.

Regierungsrat Parolini: Mit den in der Botschaft aufgeführten Mehraufwendungen von jährlich total zwischen 3,3 bis 4 Millionen Franken kann der maximale Beitrag von 25 Prozent umgesetzt werden und für diese Position wurde eine Gesamtsumme von 500 000 Franken eingesetzt. Und in der Botschaft wird auch mehrfach erwähnt, dass sich der Beitrag zwischen 20 bis 25 Prozent bewegen soll. Damit ist die Stossrichtung gegeben, dass die Regierung beabsichtigt, den Beitragssatz in diesem Bereich festzulegen und in der Verordnung wird in diesem Sinne auch der maximale Anteil bei 25 Prozent vorgeschlagen. Mit diesem Vorschlag haben wir einfach einen grösseren Spielraum. Die Kommissionsmehrheit möchte diesen Spielraum einengen mit 20 bis 25 Prozent. Eine Überlegung seitens der Regierung ist auch, da auf Bundesebene verschiedene Bewegungen im Bereich der Höheren Berufsbildung am Laufen sind und hier, wie bei den eidgenössischen Berufsprüfungen BP und HFP auch, eine mögliche Subjektfinanzierung für Studierende in HF-Bildungsgängen durch den Bund bereits zur Diskussion stand, ist es für die Regierung relevant, einen wie

vorgeschlagenen grösseren Spielraum zu haben. Und darum haben wir in der Botschaft auch formuliert maximal ein Viertel.

Standespräsidentin Favre Accola: Bevor wir zur Abstimmung schreiten, erteile ich dem Minderheitssprecher, Grossrat Lehner, nochmals das Wort. Bitte, Sie können sprechen.

Lehner: Ich bleibe bei meinem Votum. Lassen Sie es offenbleiben, lassen wir uns diesen Spielraum, schränken wir uns nicht unnötigerweise ein. Gehen Sie mit der Minderheit und mit der Regierung, besten Dank.

Standespräsidentin Favre Accola: Grossrätin Messmer-Blumer, Sie haben ebenfalls nochmals das Wort als Sprecherin der Mehrheit.

Messmer-Blumer: Die Regierung argumentiert, dass ein Mindestbeitrag den Handelsspielraum einschränken könnte, insbesondere, falls sich auf Bundesebene etwas ändern sollte. Dieses Argument ist nachvollziehbar, aber aus meiner Sicht nicht entscheidend, zumindest nicht für den Kanton. Sollte der Bund tatsächlich eine Subjektfinanzierung für HF-Studierende einführen, dann sind wir froh und zufrieden. Allerdings müsste dann das Sparpaket des Bundes einen Steilpass oder eine steile Kurve nehmen, damit es dazu kommt. Und dann kann der Kanton jederzeit reagieren und das Gesetz entsprechend anpassen, wenn das Unwahrscheinliche eintritt. Der Grosse Rat hat jederzeit die Möglichkeit, gesetzliche Bestimmungen zu ändern. Wir entscheiden heute über die Situation, wie sie aktuell besteht, und hier ist ein klarer Rahmen sinnvoll und gerechtfertigt. Deshalb bitte ich Sie nochmals, dem Mehrheitsantrag zu folgen und die 20 bis 25 Prozent zu fixieren, besten Dank.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zur Abstimmung. Wer den Antrag der Kommissionsmehrheit unterstützt, drücke die Taste Plus. Wer den Antrag der Kommissionsminderheit und der Regierung unterstützt, drücke die Taste Minus. Wer sich enthalten möchte, drücke die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben dem Antrag der Kommissionsmehrheit mit 61 zu 53 Stimmen bei 2 Enthaltungen zugestimmt.

Abstimmung

Der Grosse Rat folgt dem Antrag der Kommissionsmehrheit mit 61 zu 53 Stimmen bei 2 Enthaltungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Bevor wir weiterfahren, frage ich Sie an, ob es noch Wortmeldungen zu Art. 23 Abs. 2 gibt. Wenn das nicht der Fall ist, fahren wir weiter und kommen nun zu II. Der Erlass «Gesetz über die Berufsbildung und weiterführende Bildungsangebote» wird wie folgt geändert: Art. 1 Abs. 1 und 2, gibt es dazu Wortmeldungen? Somit beschlossen.

II.

Der Erlass «Gesetz über die Berufsbildung und weiterführende Bildungsangebote (BwBG)» BR 430.000 (Stand 1. Januar 2016) wird wie folgt geändert:

Art. 1 Abs. 1 und 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 5 Abs. 1. Gibt es dazu Wortmeldungen? Somit beschlossen.

Art. 5 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 8 Abs. 2. Gibt es dazu Wortmeldungen? Somit gilt auch dieser Artikel als beschlossen.

Art. 8 Abs. 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 12 Abs. 1. Gibt es dazu Wortmeldungen aus dem Rat? Dies ist nicht der Fall. Somit ist auch dieser Artikel beschlossen.

Art. 12 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir sind nun bei Art. 14, Überschrift und Abs. 1. Gibt es dazu Wortmeldungen? Somit ist auch dies beschlossen.

Art. 14 Überschrift und Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir sind nun bei Art. 16 Abs. 1. Gibt es dazu Wortmeldungen aus dem

Rat? Dies ist nicht der Fall. Somit gilt auch dieser als beschlossen.

Art. 16 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 19, Überschrift und Abs. 1. Gibt es dazu Wortmeldungen aus dem Rat? Somit ist auch dies beschlossen.

Art. 19 Überschrift und Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Art. 20 Abs. 1 und 2. Gibt es dazu Wortmeldungen? Ich erteile Grossrat Loepfe das Wort.

Art. 20 Abs. 1 und 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Loepfe: In Art. 20 Abs. 1 steht, dass der Kanton an anwendungsorientierte Forschungs- und Entwicklungsprojekte sowie an Massnahmen im Bereich des Wissens- und Technologietransfers der regionalen Wirtschaft, die in Zusammenarbeit mit einer Institution der Höheren Berufsbildung durchgeführt und von einem Verband mitfinanziert werden, Beiträge von höchstens 50 Prozent der Gesamtkosten ausrichtet. Dieser Absatz stellt zumindest eine Frage und die Frage habe ich Regierungsrat Parolini schon gestellt. Und ich glaube, er hat auch eine Antwort vorbereitet, wo es darum geht, dass die anwendungsorientierte Forschung und Entwicklung eigentlich etwas sind, das den Fachhochschulen vorbehalten sein sollte. Kann er vielleicht eine Ausführung machen, was genau damit gemeint ist?

Standespräsidentin Favre Accola: Ich erteile Regierungsrat Parolini das Wort.

Regierungsrat Parolini: Meines Wissens sind wir jetzt bei der Behandlung des Gesetzes über die Berufsbildung und weiterführende Bildungsangebote, Art. 20. Und diese Bemerkung, die Grossrat Loepfe gemacht hat, betraf Art. 20 des GHBs. Und als ich meine Protokollerklärung vorhin abgelesen habe, habe ich den Grossrat Loepfe im Saal vermisst. Also, Sie können im Protokoll da nachlesen, was ich gesagt habe.

Standespräsidentin Favre Accola: Somit ist auch dies geklärt. Gibt es noch weitere Wortmeldungen? Wenn nicht, dann gilt dieser Artikel als beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 25 Abs. 1, 1bis und 2. Gibt es dazu Wortmeldungen? Wenn nicht, dann ist auch dies beschlossen.

Art. 25 Abs. 1, 1bis und 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen zum Titel nach Art. 25. Gibt es dazu Wortmeldungen? Somit ist auch dies beschlossen.

Titel nach Art. 25

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir sind nun bei Art. 26. Gibt es dazu Wortmeldungen? Somit beschlossen.

Art. 26

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir sind nun bei Art. 27. Gibt es dazu Wortmeldungen? Somit ist auch Art. 27 beschlossen.

Art. 27

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir sind nun beim Titel nach Art. 28. Gibt es dazu Wortmeldungen? Dies ist nicht der Fall. Somit beschlossen.

Titel nach Art. 28

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir sind bei Art. 30 Abs. 1 und 2. Gibt es dazu Wortmeldungen aus dem Rat? Wenn nicht, dann gilt auch dies als beschlossen.

Art. 30 Abs. 1 und 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir sind nun bei Art. 31 Abs. 2. Gibt es dazu Wortmeldungen aus dem Rat? Dies ist nicht der Fall, somit beschlossen.

Art. 31 Abs. 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir sind nun bei Art. 33 Abs. 1. Gibt es dazu Wortmeldungen? Dies ist nicht der Fall, somit beschlossen.

Art. 33 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir sind bei Art. 35 Abs. 1. Gibt es dazu Wortmeldungen? Somit gilt dieser Artikel als beschlossen.

Art. 35 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir sind nun bei Art. 39. Gibt es dazu Wortmeldungen? Dies ist nicht der Fall. Somit gilt auch Art. 39 als beschlossen.

Art. 39

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir sind nun bei Art. 40 Abs. 1. Gibt es dazu Wortmeldungen? Dies ist nicht der Fall. Somit ist auch Art. 40 Abs. 1 beschlossen.

Art. 40 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir sind nun bei Art. 42 Abs. 1. Gibt es dazu Wortmeldungen? Somit ist auch dieser Artikel beschlossen.

Art. 42 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir sind nun bei Art. 43 Abs. 1 und Abs. 2. Gibt es dazu Wortmeldungen? Somit ist auch dies beschlossen.

Art. 43 Abs. 1 und 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir sind nun bei Art. 44 Abs. 1. Gibt es dazu Wortmeldungen? Somit ist auch dies beschlossen.

Art. 44 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir sind bei Art. 46 Abs. 1. Gibt es dazu Wortmeldungen? Dies ist nicht der Fall, somit beschlossen.

Art. 46 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir sind bei Art. 47 Abs. 1. Gibt es dazu Wortmeldungen? Somit ist auch dies beschlossen.

Art. 47 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir sind bei Art. 48 Abs. 1 und Abs. 2. Gibt es dazu Wortmeldungen aus dem Rat? Somit ist auch dies beschlossen.

Art. 48 Abs. 1 und 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Art. 50 Abs. 1 und 2. Gibt es dazu Wortmeldungen? Somit beschlossen.

Art. 50 Abs. 1 und 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir sind nun bei Art. 52. Gibt es dazu Wortmeldungen? Somit beschlossen.

Art. 52

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: III. Keine Fremdaufhebungen und IV. Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum. Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens. Gibt es dazu Wortmeldungen? Ich stelle fest, dass dies nicht der Fall ist.

III.

Keine Fremdaufhebungen.

IV.

Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum. Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes.

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Damit sind wir mit der Beratung durch. Ich frage den Rat an, möchten Sie auf einen Punkt zurückkommen? Wünscht jemand eine zweite Lesung? Somit kommen wir zur Schlussabstimmung. Sie finden die Anträge auf Seite 652 der gelben Botschaft: Erstens, auf die Vorlage einzutreten, das haben wir getan. Zweitens, dem Erlass eines Gesetzes über die Höhere Berufsbildung zuzustimmen. Wer dem Erlass eines Gesetzes über die Höhere Berufsbildung zustimmt, drücke die Taste Plus. Wer dies ablehnt, drücke die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben

dem Erlass eines Gesetzes über die Höhere Berufsbildung mit 112 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen zugestimmt.

Schlussabstimmung

2. Der Grosse Rat stimmt dem Erlass eines Gesetzes über die Höhere Berufsbildung (GHB; BR 426.000) mit 112 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen zu.

Standespräsidentin Favre Accola: Damit sind wir nun am Schluss dieses Geschäfts. Frau Kommissionspräsidentin, Sie haben nun das Schlusswort.

Menghini-Inauen; Kommissionspräsidentin: Ich danke Ihnen auch im Namen der Kommission ganz herzlich, geschätzte Grossrätinnen und Grossräte, für die Debatte zum Gesetz über die Höhere Berufsbildung und für Ihre Unterstützung dieser Vorlage. Die vorliegende Gesetzgebung ist das Ergebnis gründlicher Beratungen mit dem Ziel, die Höhere Berufsbildung im Kanton Graubünden gezielt zu stärken und an die heutigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Anforderungen anzupassen. Sie trägt der grossen Bedeutung dieses Bildungsbereichs für unseren Arbeitsmarkt und insbesondere für unsere KMU-Wirtschaft Rechnung. Mit dem neuen Gesetz schaffen wir klare und zeitgemässe Rahmenbedingungen. Besonders hervorzuheben ist die Weiterentwicklung der Finanzierung, die den Institutionen mehr Flexibilität und gleichzeitig mehr Planungssicherheit geben soll. Damit ermöglichen wir eine gezielte Förderung bestehender Angebote und schaffen gleichzeitig auch Raum für Weiterentwicklung und Innovation.

Die Debatte hat aber natürlich auch gezeigt, dass diese Weiterentwicklung mit zusätzlichen finanziellen Mitteln verbunden ist und entsprechende Verantwortung mit sich bringt. Es ist daher entscheidend, dass die eingesetzten Mittel wirkungsvoll zur Stärkung des Bildungs- und des Wirtschaftsstandorts Graubünden beitragen. Denn die Höhere Berufsbildung ist das Rückgrat der KMU-Wirtschaft und diese wiederum bildet überwiegend auch das Rückgrat der dezentralen Besiedelung in unserem Kanton. Ich komme damit zum Schluss und möchte meinen Dank ausrichten an die Regierung und den Departementsvorsteher für die Ausarbeitung dieser Vorlage, an die Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung für die sehr professionelle Begleitung in diesem Geschäft sowie an meine Kommissionskolleginnen und -kollegen für die konstruktive und engagierte Arbeit und schliesslich auch an den Ratssekretär Gian-Reto Meier für die grossartige Unterstützung. A tutti i coinvolti auguro un buon lavoro e ringrazio per la cortese attenzione.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zum nächsten Sachgeschäft, Teilrevision der Verfassung des Kantons Graubünden und des Gesetzes über die politischen Rechte, kurz: Einführung Stimmrechtsalter 16. Die Unterlagen zu diesem nächsten Sachgeschäft wurden Ihnen ebenfalls per E-Mail zugestellt. Das Geschäft wurde von der KSS vorberaten und wird hier im Rat von Kommissionspräsident Kevin Brunold vertreten. Für die Regierung spricht Regierungspräsident Martin Bühler, Vorsteher des Departementes für Finanzen und Gemein-

den. Wir führen zuerst eine Eintretensdebatte und gehen dann in die Detailberatung. Ich erteile Kommissionspräsident Brunold das Wort zum Eintreten.

Teilrevision der Verfassung des Kantons Graubünden und des Gesetzes über die politischen Rechte im Kanton Graubünden (Einführung Stimmrechtsalter 16) (Botschaften Heft Nr. 10/2025-2026, S. 703)

Eintreten

Antrag Kommission und Regierung

Eintreten

Brunold; Kommissionspräsident: Buna sera ensemen, jeu giavischel a Vus ina buna sessiun d'avrel. Avon che jeu discuorel dalla fatschenta dad oz, vi jeu nizzegiar la caschun da discuorer dil Sechseläuten. E perquei midel jeu en tudestg. Das Sechseläuten liegt jetzt nur zwei Tage hinter uns und ich bin immer noch begeistert. Es war ein wahrlich eindrückliches Ereignis und alle von Ihnen, welche auch dabei sein durften, können es bestätigen. Der Kanton Graubünden hat einen fulminanten Auftritt als Gastkanton hingelegt. Ich möchte der Regierung, allen Verantwortlichen beim Kanton sowie auch allen Mitwirkenden beim Gastauftritt von Herzen gratulieren. Sie haben beste Werbung für unseren Kanton gemacht. Damit haben sie einen grossen Dienst für unsere interkantonale Beziehung geleistet und sie haben beste Werbung für den Bündner Tourismus gemacht. Grazia fetg a Vus tuts e viva l'amicezia denter Turitg ed il Grischun.

Lein vegnir anavos tier la fatschenta ch'ei tractantada oz: las revisiuns parzialas dalla Constituziun cantunala e dalla Lescha davart ils dretgs politics en il cantun Grischun. Oz debatein nus davart in ordvart interessanta damonda, tier la quala ils meinis divergeschan considerablamein. Duei il cantun Grischun conceder a ses giuvens gia naven da 16 onns il dretg da votar activamein, ni buc? Jeu sun fetg spannegiaus silla discussiun. Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, wie ich gerade erläutert habe, behandeln wir heute die Botschaft zur Einführung des Stimmrechtsalters 16, welche eine Teilrevision der Verfassung des Kantons Graubünden und des Gesetzes über die politischen Rechte im Kanton Graubünden vorsieht. Die KSS hat dieses Geschäft anlässlich ihrer Sitzung vom 18. März vorberaten. Der Anstoss für dieses Geschäft kam nicht von der Regierung, sondern aus dem Grossen Rat, auf Wunsch der Jugendsession Graubünden. Mit der vorliegenden Teilrevision der Kantonsverfassung und des Gesetzes über die politischen Rechte im Kanton Graubünden soll der in der Junisession 2022 überwiesene Auftrag Derungs betreffend Einführung von Stimmrechtsalter 16, aktives Wahl- und Stimmrecht, umgesetzt werden. Der Auftrag wurde vom Grossen Rat klar mit 82 Ja- und 26 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen überwiesen. Dieser verlangt die Kantonsverfassung dahingehend zu ändern, dass im Kanton Graubünden wohnhafte Personen mit Schweizer Bürgerrecht ab dem vollendeten 16. Lebensjahr in Kantons- und

Gemeindeangelegenheiten über das aktive Wahl- und Stimmrecht verfügen.

Mit der vorgeschlagenen Teilrevision der Kantonsverfassung soll die erforderliche Rechtsgrundlage für das Stimm- und aktive Wahlrecht von im Kanton Graubünden wohnhaften Schweizer Bürgerinnen und Bürgern ab dem zurückgelegten 16. Lebensjahr in kantonalen und kommunalen Angelegenheiten geschaffen werden. Gleichzeitig soll mit der vorgeschlagenen Teilrevision des Gesetzes über die politischen Rechte im Kanton Graubünden die erforderliche Rechtsgrundlage für das Stimm- und aktive Wahlrecht von Auslandschweizerinnen und -schweizern ab dem 16. Lebensjahr auch in kantonalen Angelegenheiten geschaffen werden. Ob Auslandschweizerinnen und -schweizer das Stimm- und Wahlrecht in kommunalen Angelegenheiten gewährt wird, entscheiden weiterhin die Gemeinden. Die vorgesehenen Änderungen in der Verfassung und dem Gesetz fokussieren sich auf die Senkung des aktiven Stimmrechtsalters. In der Vernehmlassung wurden viele andere Wünsche platziert, welche aber nicht bei dieser Revision berücksichtigt wurden. Auf Seite 711 der Botschaft sind die Anliegen aufgeführt, welche nicht berücksichtigt wurden. Es sind dies das Ausländerstimmrecht: Die Forderung von Grünen und SP, das Stimm- und Wahlrecht für Ausländerinnen und Ausländer in die Vorlage aufzunehmen, wurde nicht berücksichtigt, da sie nicht Teil des ursprünglichen Auftrags war und thematisch darüber hinaus geht. Das Familienstimmrecht: Der Vorschlag der Grünen, dass Eltern stellvertretend für minderjährige Kinder zusätzlich abstimmen können, wurde ebenfalls nicht aufgenommen, da dieses Anliegen bei der vorliegenden Revision sachfremd wäre. Dann die stärkere Verankerung der politischen Bildung, der Antrag der SP, im Zuge der Revision auch einen Bezug zur politischen Bildung insbesondere an Berufs- und Mittelschulen aufzunehmen, wurde ebenfalls nicht berücksichtigt, da kein direkter Zusammenhang mit der Regelung des Stimmrechtsalters vorliegt. Die Regierung hat die Nichtberücksichtigung dieser Anliegen wie folgt begründet: Der Fokus der Vorlage liegt ausschliesslich auf dem Stimm- und Wahlrechtsalter. Die Aufnahme weiterer Themen würde den Grundsatz der Einheit der Materie verletzen. Mit der Aufnahme dieser Punkte besteht auch eine Gefahr, die Vorlage zu überfrachten und das ursprüngliche Anliegen zu verwässern. Und zudem wurde das Ausländerstimmrecht erst kürzlich im Grossen Rat abgelehnt.

Die KSS hat in ihrer Sitzung die Argumente diskutiert, welche aus Sicht der Kommissionsmitglieder für oder gegen die Einführung von Stimmrechtsalter 16 sprechen. Gerne fasse ich diese kurz zusammen. Gegen die Senkung des Stimmrechtsalters wurden in der KSS unter anderem folgende Punkte vorgebracht: Die fehlende politische Reife der Jugendlichen, das Auseinanderfallen von zivil- und staatsrechtlichen Rechten und Pflichten durch verschiedene Altersschwellen, die grössere Gefahr der Beeinflussung von jungen Menschen, das Risiko, dass die Stimmbeteiligung bei den 18- bis 25-Jährigen tief sein könnte und so die Gesamtstimmeteiligung gedrückt werden könnte, und bislang hat nur der Kanton Glarus ein tieferes Stimmrechtsalter eingeführt. In zahl-

reichen anderen Kantonen wurde es abgelehnt. Für die Senkung des Stimmrechtsalters wurden in der KSS folgende Punkte vorgebracht: Der Auftrag wurde vom Grossen Rat mit deutlicher Mehrheit an die Regierung überwiesen. Das Stimmrechtsalter 16 ist jetzt reif, um es der Bevölkerung zur Abstimmung vorzulegen. In der Vernehmlassung wurde das Anliegen auch mehrheitlich mitgetragen. Das Stimmrechtsalter 16 ist für jene gedacht, die sich mit 16 bereits für die Politik interessieren. Wer nicht will, muss auch nicht abstimmen oder wählen. Dann auch das Argument für die politische Reife: Besteht zwischen 16 und 18 Jahren kein grosser Unterschied. Weiter, der Jugend soll die Chance geboten werden, dass sie die Zukunft früher aktiv mitgestalten kann. Mit der Einführung des Stimmrechtsalters 16 kann auch ein wenig der demografischen Entwicklung entgegenge wirkt werden, da der Anteil älterer Menschen, die abstimmen und wählen, immer grösser wird. Und dann noch das Argument: Das Risiko, dass die Abstimmungsergebnisse komplett auf den Kopf gestellt würden, ist nicht hoch, denn mit der Einführung würden zirka 3000 zusätzliche Stimmberechtigte dazu gekommen, welche wohl nicht immer abstimmen gehen würden.

Ich hoffe, dass die Kommissionsmitglieder in der heutigen Debatte ihre Gedanken mit dem Grossen Rat teilen werden, und ich freue mich auf eine spannende Debatte hier im Rat mit Ihnen allen. So weit der Überblick zur heutigen Teilrevision der Verfassung des Kantons Graubünden und des Gesetzes über die politischen Rechte im Kanton Graubünden. Die KSS hat sich an ihrer Sitzung vom 18. März einstimmig für das Eintreten entschieden. Bei der Abstimmung zu den Änderungen in der Kantonsverfassung und dem Gesetz über die politischen Rechte gab es in der Kommission eine Mehrheit, die diesen Änderungen zustimmt, und eine Minderheit, die diese Änderungen ablehnt. Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, ich möchte Sie bitten, auf das Geschäft einzutreten. Und dann namens der Kommissionsmehrheit möchte ich Sie bereits jetzt bitten, in der Detailberatung den Weg freizumachen, damit die Bündner Stimmbevölkerung in einer Volksabstimmung über das Stimmrechtsalter 16 abschliessend entscheiden kann.

Standespräsidentin Favre Accola: Das Wort ist nun offen für weitere Mitglieder der Kommission. Ich erteile Grossrat Morf das Wort.

Morf: Im Namen der SVP-Fraktion spreche ich mich klar gegen die Einführung des Stimmrechtsalters 16 aus. Ich möchte dies anhand von vier Punkten begründen. Erstens die politische Reife: Viele 16-Jährige befinden sich noch in ihrer Entwicklung und verfügen oft noch nicht über die nötige politische und gesellschaftliche Reife, um komplexe Entscheidungen zu treffen. Politische Urteile verlangen nicht nur Wissen, sondern auch Lebenserfahrung und Verantwortungsbewusstsein. Eigenschaften, die in der Regel erst mit der Volljährigkeit gefestigt sind. Punkt zwei und das ist der wichtigste Punkt: Rechte und Pflichten müssen zusammenpassen. In der Schweiz erhält man mit 18 Jahren die volle rechtliche Verantwortung. Erst dann kann man eigenständig Verträge abschliessen, ist vollständig strafmündig und

übernimmt umfassende Pflichten gegenüber Staat und der Gesellschaft. Gleichzeitig dürfen 16-Jährige heute zum Beispiel keinen Lehrvertrag selbst unterschreiben, keine Spirituosen kaufen oder auch nicht Autofahren. Es hat klare Gründe, weshalb diese eingeschränkten Rechte gelten. Es ist widersprüchlich, ihnen politische Mitbestimmung zu geben, ohne ihnen gleichzeitig die volle Verantwortung zu übertragen. Mit diesem neuen Gesetz wäre es sogar möglich, dass Personen über Steuererhöhungen abstimmen, ohne selbst steuerpflichtig zu sein. Punkt drei, die Gefahr der Beeinflussung: Jüngere Jugendliche sind stärker durch ihr Umfeld geprägt, sei es durch Eltern, Schule oder vor allem heute durch soziale Medien. Das Risiko ist daher grösser, dass Entscheidungen weniger unabhängig getroffen werden. Viertens reden wir noch über die Stimmbeteiligung: Schon heute zeigt sich, dass viele junge Erwachsene zwischen 18 und 25 Jahren leider nur selten abstimmen. Es ist daher fraglich, ob eine Senkung des Stimmrechtsalters tatsächlich zu einer höheren politischen Beteiligung führen würde. Im Kanton Glarus, der einzige Kanton, der das heute kennt, ist die Stimmbeteiligung jedenfalls nicht gestiegen.

Was ist mein Fazit, die Zusammenfassung? Wenn wir das Stimmrechtsalter senken wollen, müssten wir konsequenterweise auch die Volljährigkeit auf 16 Jahre herabsetzen. Denn aktives und passives Stimmrecht gehören nun einmal zusammen. Nur wer auch die volle Verantwortung trägt, sollte über die Geschicke unseres Kantons mitentscheiden. Eine Aufspaltung dieser Rechte schwächt die Glaubwürdigkeit und die Repräsentativität unserer demokratischen Entscheide. Nicht zuletzt hat auch die Bevölkerung klar Stellung bezogen: Am 15. Mai 2022 wurde im Kanton Zürich eine entsprechende Vorlage mit rund 65 Prozent Nein-Stimmen deutlich abgelehnt. 161 von 162 Gemeinden waren dagegen. Ich bitte Sie deshalb, diese Vorlage abzulehnen.

Michael (Donat): Seit einigen Jahren ist national und kantonal die politische Diskussion zur Einführung von Stimmrechtsalter 16 im Gange. National haben sich die Bestrebungen dafür im Sande verlaufen. In verschiedenen Kantonen sind zum jetzigen Zeitpunkt aber noch Vorlagen hängig. In Graubünden hat die Jugendsession dieses Anliegen aufgenommen und darauf hingearbeitet, dass das Stimmrechtsalter 16 auf unsere Traktandenliste im Grossen Rat kommt. So konnte und kann das schon länger geplante, pendente Anliegen breit diskutiert werden. Mit der Überweisung des Auftrages Derungs an der Junisession 2022 haben wir den Weg frei gemacht für die vorliegende Botschaft. Jetzt fehlt für die definitive Entscheidungsfindung durch eine Volksabstimmung noch unser Ja zur Teilrevision der Kantonsverfassung. Bei der Sinnhaftigkeit der Einführung des Stimmrechtsalters 16 auf kantonaler und kommunaler Ebene bin ich gespalten.

Grundsätzlich schätze ich die Thematisierung des Anliegens durch die Jugendsession. Es zeugt von Interesse eines Teils der Jugendlichen, bereits nach der obligatorischen Schulzeit politisch mitbestimmen zu wollen. Realistischerweise können wir aber feststellen, die politische Reife und das Interesse ist mit 16 Jahren sicher unter-

schiedlich ausgeprägt. Vor allem das Interesse, politisch mitbestimmen zu wollen, ist gemäss meiner Einschätzung bei den 16- bis 18-Jährigen noch tiefer als bei der übrigen Bevölkerung. Etwas speziell finde ich auch die Abweichung der politischen und zivilrechtlichen Mündigkeit. Auf der anderen Seite sehe ich eine Einführung von Stimmrecht 16 nicht als Kleinigkeit an. Sie betrifft die Grundstruktur unserer Demokratie und die Frage, wer in unserem Kanton politische Entscheidungen mittragen soll. Darum bin ich der Meinung, dass nicht wir im Grossen Rat diese Frage abschliessend beantworten sollten. Ich bin für die Teilrevision der Kantonsverfassung, damit das Volk darüber entscheiden kann. Eine Volksabstimmung schafft Klarheit, Legitimation und Akzeptanz, unabhängig davon, wie man zur Vorlage steht. Lassen wir die Stimmberechtigten entscheiden, ob Graubünden bereit ist für das Stimmrechtsalter 16 in Graubünden. Ich danke Ihnen für die Unterstützung der Vorlage.

Cahenzli-Philipp: Gerne unterstütze ich die Haltung der Mehrheit der Kommission und sage Ja zur Teilrevision des Gesetzes über die politischen Rechte im Kanton Graubünden. Kommissionspräsident Brunold hat den Auftrag Derungs erläutert und heute kann nun der nächste Schritt gemacht werden auf dem Weg zur Volksabstimmung über das Stimmrechtsalter 16. Mit der Zustimmung zur Teilrevision ist also noch nichts entschieden. Und doch gibt es bereits heute gute Gründe, die Vorlage auch inhaltlich und sachlich zu unterstützen. Kommissionspräsident Brunold hat uns ja eingeladen, ein paar Gedanken dazu zu äussern. Mit der Zustimmung können wir den Jugendlichen, die sich seit längerem für dieses Anliegen einsetzen, signalisieren, wir vertrauen euch. Wir zählen auf euch. Wir trauen euch etwas zu. Und das dürfen wir. Als Beispiel wird auf Seite 710 der Botschaft eine Studie aufgeführt. Die Studie sagt, dass den, oder attestiert den 16- bis 17-Jährigen eine ähnliche politische Reife wie der Vergleichskategorie der 18- bis 25-Jährigen. Fehlende Reife, wie sie manchmal aufgeführt wurde, auch heute, kann somit kein Argument sein. Man weiss allerdings aus Erfahrungswerten, dass kaum alle vom aktiven Wahl- und Stimmrecht Gebrauch machen werden. Doch diejenigen Jugendlichen, die interessiert sind, die werden sich informieren und die sind bereit, sich an Wahlen und Abstimmungen zu beteiligen. Öffnen wir doch den interessierten die Türen. Freuen wir uns über alle, die sich beteiligen wollen.

Ein weiteres Argument ist für mich die staatskundliche Bildung. Das Stimmrechtsalter 16 würde eine Lücke schliessen zwischen der Bildung, die in diesem Alter eben stattfindet, die unbedingt stattfinden muss, die für mich sogar eine Voraussetzung ist für die Senkung auf das Stimmrechtsalter 16, und eben der Möglichkeit, die politischen Rechte dann auch bereits aktiv auszuüben. Es ist eine praxisnahe Auseinandersetzung mit aktuellen Fragestellungen und das macht die Politik erfahrbar und das wiederum entwickelt ein nachhaltiges, oder kann zumindest und so ist die Hoffnung, ein nachhaltiges politisches Engagement. Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, Graubünden ist durch die demografische Entwicklung sehr stark herausgefordert. Wir sollten daher

alle Möglichkeiten ausschöpfen, um junge Menschen früh einzubinden und sie partizipieren zu lassen. Ich sehe das als Chance und nicht zuletzt als Nachwuchsförderung für unser Milizsystem. Die Frage zum Stimmrechtsalter 16 ist bedeutsam. Sie soll in der Bevölkerung diskutiert und abschliessend entschieden werden. Ich bitte Sie im Namen der SP-Fraktion auf die Vorlage einzutreten, ihr zuzustimmen und die Teilrevision zu Händen der Volksabstimmung zu verabschieden.

Standespräsidentin Favre Accola: Wenn es keine weiteren Wortmeldungen aus der Kommission gibt, öffne ich nun das Wort für das Plenum. Grossrat Cortesi, Sie können sprechen.

Cortesi: Junge politisch interessierte 16-Jährige können und sollen sich politisch aktiv verhalten können. Aber ein aktives Wahl- und Stimmrecht ist völlig übertrieben. Sie können das in Jungparteien machen, sie können ihre Anliegen dort einbringen und später bei der nötigen Reife entsprechend auch diese aktiven Rechte ausüben. Und es ist, es wurde gesagt, es ist falsch, wenn Rechte gegeben werden und Pflichten nicht eingefordert werden. Diese beiden Sachen, die gehören zusammen. Und würde man diesen Grundsatz, Rechte und Pflichten gehören zusammen, befolgen, so müsste man konsequenterweise 15-jährige Junge zur Aushebung einladen und sie mit 16 als Mündige in die RS schicken. Aber niemand will Kinder im Krieg. Nun, wer hat eigentlich Interesse am Stimmrechtsalter 16? Eigentlich müssten es ja die Jugendlichen sein. So wird es auch entsprechend kolportiert und in der Botschaft aufgeführt.

Ich habe vor einigen Tagen eine WhatsApp-Meldung erhalten von einer Lehrperson, die in Landquart tätig ist. Sie unterrichtet dort 14- bis 15-Jährige, die in der zweiten Sekundarschule sind. Ich habe das zuerst nur überflogen und erst beim genaueren Hinsehen habe ich gedacht, das ist jetzt doch noch spannend, was da zum Vorschein kommt. Es ist eine ganz normale Sekundarklasse, sie haben das Thema in der Schule behandelt, es sind 21 Kinder in dieser Schule und sie haben den Auftrag erhalten, in Gruppen, in Zweiergruppen sich Pro und Kontra aufzuschreiben zu diesen, zu dieser Frage. Nun, ich habe eben im zweiten Anlauf das etwas genauer angeschaut und habe gedacht, jetzt drucke ich mir diese Resultate aus. Das sind zehn Blätter, es waren neun Gruppen mit zwei Personen und eine Gruppe mit drei Personen. Und ich erlaube mir Ihnen aus diesen Ergebnissen ein paar Sachen zu zitieren. Um es nochmals zu erwähnen, die Frage, die sie beantworten mussten, war immer Pro und Kontra, oder dafür oder dagegen, wählen und abstimmen mit 16. Pro: Die Jugendlichen können mitbestimmen. Jugendliche sind betroffen. Gewöhnen sich früher an die Verantwortung. Kontra: Keine politische Erfahrung. Schnell beeinflussbar. Gefahr von Trendwahlen. Eine andere Gruppe. Vorteile: Politische Bildung. Politische Rechte ausüben. Es gibt mehr Leute, die wählen. Sie lernen früh, wie Politik funktioniert. Nachteile: Zu jung. Zu früh. Beeinflussung durch andere. Man kennt sich noch nicht so gut aus. Weniger Erfahrung. Noch nicht so viel Interesse. Eine andere Gruppe schreibt bei Pro: Stärkung des politischen

Interessens. Bei Nachteilen: Es fehlt teilweise noch politische Erfahrung. Leicht von anderen beeinflussbar. Die nächste Gruppe: Stimme für die Zukunft bei Pro. Noch nicht so grosses Wissen. Unabhängige Meinungsbildung. Geringe Wahlbeteiligung etc., etc.

Ich gehe nicht alle diese Gruppenarbeiten durch, aber was mir aufgefallen ist und Ihnen vielleicht auch aufgefallen ist, alle dieser zehn Gruppen haben in irgendeiner Art und Weise geschrieben, dass sie, dass die Beeinflussung eine Gefahr darstellt. Jede Gruppe hat darauf hingewiesen, dass sie beeinflusst werden und dass sie das nicht als eine gute Sache sehen. Nun, zu meiner Jugendzeit wurde man mit 20 mündig, das war noch genug früh, wenigstens bei mir, dann mit 18. Nun, Grossrat Brunold sagte vorhin, dass der Unterschied zwischen 18 und 16 eigentlich nicht sehr gross ist, man will also auf 16 runter. Wenn Sie noch zwei Jahre runtergehen würden und gleichzeitig die Pflicht, Kinder im Auto im Kindersitz mitzuführen um zwei Jahre erhöhen würden, ja dann könnten die Kinder direkt aus dem Kindersitz an die Urne. *Heiterkeit.* Meine geschätzten Damen und Herren, der Einblick, der möglich wurde durch diese Gruppenarbeit in dieser normalen Klasse ist für mich wesentlich aussagekräftiger wie die Vorgeschichte, welche zu dieser Botschaft geführt hat. Ich bitte Sie, und ich halte Ihnen das letzte Plakat hoch, machen Sie es so, wie es diese zweite Sekundarklasse in Landquart für richtig findet: Sagen sie Nein zum Stimmrechtsalter 16.

Danuser (Chur): Das Stimmrechtsalter 16 stärkt unsere Demokratie. Es bindet junge Menschen früh in unsere politischen Prozesse ein und fördert damit die politische Bildung und die Stimmbeteiligung. Wir leben in einer Zeit, in der die älteren Generationen aufgrund der geburtenstarken Jahrgänge zahlenmässig immer stärker vertreten sind. Das führt dazu, dass die politischen Gewichte zunehmend in Richtung der Älteren verschoben werden. Auch wenn diese natürlich von Weisheit und Lebenserfahrung geprägt sind, so benötigen wir auch den Veränderungswillen und den Mut zur Zukunft der Jungen. Mit dem Stimmrechtsalter 16 schaffen wir hier kein Gleichgewicht, aber wir setzen ein bewusstes Gegengewicht und stärken die Stimme der jüngeren Generationen. Und selbst bei einer kritischen Betrachtung zeigen Untersuchungen, das Stimmrechtsalter 16 hat keine negativen Auswirkungen auf die Qualität unserer Demokratie. 16- und 17-Jährige sind politisch gleich reif wie junge Erwachsene zwischen 18 und 25. Und Kollege Cortesi, alle negativen Punkte, die Sie gerade vorgelesen haben, betreffen auch die 18-Jährigen. Auch mit 18 hat man keine politische Erfahrung und ist beeinflussbar. Es gehört zu unserer Entwicklung dazu, man ist immer irgendwann am Anfang. Und ich gehe davon aus, dass man auch mit 60 und 70 noch beeinflussbar ist. Entwickeln wir unsere Demokratie weiter und machen sie zukunftsfähig. Wir Grünliberalen unterstützen das Stimmrechtsalter 16.

Kuoni: Ich kann es vorwegnehmen und es wird Sie nicht überraschen, die FDP ist sich bei diesem Thema uneinig. *Heiterkeit.* Bereits im Vernehmlassungsverfahren haben wir weder eine befürwortende noch eine ablehnende

Stellungnahme vorgenommen beziehungsweise ganz auf eine Vernehmlassung verzichtet. An der Junisession 2022 hat dieser Rat den Auftrag Derungs mit grossem Mehr überwiesen. Die Mehrheit der FDP hat damals den Auftrag ebenfalls unterstützt und auch die Regierung war für die Einführung des Stimmrechtsalters 16, wenn auch zwiegespalten. Schauen wir einmal auf die nationalen Entwicklungen seit dem Vorstoss: Seit der Überweisung des Auftrags Derungs wurden unzählige Vorstösse und Initiativen betreffend die Herabsetzung des Stimmrechtsalters bereits in den Kantonen durch die jeweiligen Legislativen oder das Volk mit der einzigen Ausnahme des Kantons Glarus deutlich abgelehnt. Zuletzt hat sich der Kanton Luzern, wo sich eine Volksmehrheit mit fast 79 Prozent Nein-Stimmen, gegen eine Senkung ausgesprochen. Auf Bundesebene ist das Thema seit Februar 2024 vom Tisch.

Das Stimmrechtsalter 16 sehen nach wie vor verschiedene Kolleginnen und Kollegen meiner Fraktion nicht ganz unproblematisch, weil dadurch die zivilrechtliche von der politischen Mündigkeit abweichen würde. Sie möchten die aktuellen Regelungen der politischen Rechte, die harmonisiert und abgestimmt sind auf die zivilen Rechte, beibehalten. Auf eine unnötige und inkonsequente Unterscheidung zwischen Aktiv- und Passivwahlrecht soll verzichtet werden. Auf der anderen Seite werden die Demokratieförderung und die Einbindung der jungen Stimmbevölkerung sowie die Partizipationsmöglichkeit im politischen Prozess für die Jugendlichen als wichtiges Argument für die Vorlage gesehen. In diesem Sinne sind wir für Eintreten und werden die Vorlage mehrheitlich der Bevölkerung zur Abstimmung vorlegen. Die Bündner Bevölkerung ist mündig, sie soll entscheiden, ob die Jugendlichen in Zukunft mitbestimmen sollen oder nicht.

Derungs (Lumbrein): Ich möchte gerne nochmals in Erinnerung rufen, woher dieses Anliegen kommt. Der Kommissionspräsident hat das in seinem Votum auch bereits ausgeführt, aber ich möchte das nochmals betonen. Das Anliegen des Stimmrechtsalters 16 stammt von der Jugendsession Graubünden, welche dazu im April 2019 eine entsprechende Petition eingereicht hat. Danach sind die Jungparteien auf verschiedene Vertreter vom Grossen Rat zugekommen und daraus ist dann der Auftrag entstanden, der auch als überparteilicher Auftrag eingereicht wurde, nämlich als Zweit- und Dritunterzeichnerinnen waren Vertreterinnen aus der SVP und der SP, die heute auch hier bei uns anwesend sind im Rat. Und das Ziel war eigentlich von Anfang an klar, es ging uns vor allem mit dem Auftrag darum, dass wir das Anliegen der Jugendsession zur Volksabstimmung bringen. Wir wollten dem Bündner Stimmvolk die Möglichkeit geben, darüber zu entscheiden, ob wir den 16- und 17-Jährigen das aktive Stimm- und Wahlrecht auf kommunaler und kantonaler Ebene einräumen möchten oder nicht. Diesen Wunsch haben wir dann mit einem ersten Schritt in der Junisession 2022 auch erfüllt und den Auftrag an die Regierung überwiesen. Ich kann auch nur empfehlen, die damalige Debatte nochmals nachzulesen für die, die interessiert sind, dort wurden eigentlich alle Argumente bereits ausgetauscht.

Ich möchte aber doch noch einen Punkt aufnehmen, Grossratskollegin Danuser hat auch darauf hingewiesen. Das glaube ich, das ist auch einer der entscheidenden Punkte auch in Bezug auf die Diskussion dann in der Bevölkerung und es geht um die Demografie. Je länger, je mehr verschiebt diese sich zu Gunsten der älteren Bevölkerung. Es ist keine Kritik an die älteren Generationen, aber es ist eine Tatsache, dass jüngere Generationen bei Entscheidungen, die vor allem auch ihre Zukunft betreffen, zunehmend unterrepräsentiert sind. Und wie auch Grossratskollegin Danuser bereits ausgeführt hat, mit der Senkung des Stimmrechtsalters 16 lösen wir das nicht auf, aber wir entschärfen zumindest die Problematik ein wenig. Dann, das hatte ich auch bereits in meinem Votum im 2022 ausgeführt, ich werde das jetzt nicht nochmals gesamtheitlich vorlesen, aber wir hatten schon verschiedene Abstimmungen oder Anpassungen beim Stimm- und Wahlrecht. Erst seit 1971 können die Frauen abstimmen, es gab dann im 1979 auf Bundesebene eine Abstimmung, um das Stimmrechtsalter von 20 auf 18 Jahre zu senken, das wurde damals knapp abgelehnt. Danach haben dann verschiedene Kantone das eingeführt und im Jahre 1991 wurde es dann auch auf Bundesebene eingeführt.

Also auch dort hatten wir bei diesem Übergang verschiedene juristische Unsauberkeiten, würde ich sagen. Das liegt ein bisschen im Prozess. Und darum spricht eigentlich auch nichts dagegen, dass die Kantone hier vorangehen und sich für das Stimmrechtsalter 16 aussprechen, auch wenn das jetzt auf Bundesebene aktuell nicht das prioritärste Thema ist. In diesem Sinne bin ich der Regierung dankbar und auch der Vorberatungskommission, dass sie der Vorlage grossmehrheitlich zustimmen. Ich empfehle dies auch zu machen und auch in der Mitte-Fraktion werden wir grossmehrheitlich der Vorlage zustimmen und somit den Weg freimachen für die Volksabstimmung. Geben wir dem Stimmrechtsalter 16 eine Chance in unserem Kanton. Besten Dank für die Unterstützung.

Grass: Bereits in der Junisession 2022 haben wir über den Auftrag Derungs, also über die Einführung des Stimmrechtsalters 16, welches das aktive Wahl- und Stimmrecht umfasst, hier debattiert und die Argumente der Befürworter sind dieselben geblieben. Bis anhin habe ich jedenfalls nichts Neues gehört im Vergleich zum Protokoll von damals. Als einer von zwei Rednern, welcher sich in der Junisession 2022 gegen den Auftrag Derungs ausgesprochen hat, ergreife ich heute wieder das Wort. Ich hätte es mir einfach machen können und mein Votum von damals wiederholen können. Auch wenn ich nach wie vor zu meinen Aussagen stehe und diese auch noch aus heutiger Sicht völlig korrekt sind, möchte ich, da zu diesem Zeitpunkt noch das alte Parlament der letzten Legislatur tagte, nochmals kurz meine Argumente wiederholen und noch ein paar neue Aspekte einbringen, weshalb es nicht richtig ist, das Stimmrechtsalter 16 einzuführen. Die Einführung des aktiven Stimmrechtsalters 16 führt zu einem Verlust der Glaubwürdigkeit und Repräsentanz demokratischer Entscheidung. Denn das aktive und passive Stimmrecht gehören zusammen und nur aus einer politischen Gesamtverantwortung

wortung können ganzheitliche Entscheide gefällt werden. Mit der Aufspaltung des Stimmrechts entbindet man die jungen Wahlberechtigten von der Pflicht, nötigenfalls auch Verantwortung zu übernehmen. Es stimmt auch nicht mit der ganzen gesamten Rechtsordnung überein. Die Jungen sind erst ab 18 überhaupt rechtsgeschäftlich handlungsfähig. Sie können auch einen Lehrvertrag nicht alleine unterschreiben. Und somit stellt sich für mich die Frage, ob sie berechtigt sind, den Stimmrechtsausweis alleine zu unterschreiben. Oder ob hierzu allenfalls die zusätzliche Unterschrift der Erziehungsberechtigten erforderlich ist. Hierzu hätte ich gerne eine Auskunft von Regierungspräsident Bühler.

Die Befürworter von Stimmrechtsalter 16 argumentieren, dass mit dessen Einführung der Abwanderung junger Menschen entgegengewirkt werden kann und somit der demografischen Wirkung Gegensteuer gegeben wird. Wie man zu diesem Schluss kommt, ist mir fraglich. Denn Jugendliche im Alter von 16 Jahren können in der Regel nicht selber entscheiden, wo sie wohnen wollen. Dafür sind die Eltern zuständig. Und kaum ein Jugendlicher wird sich einen Ausbildungsplatz an dem Ort aussuchen, wo bereits mit 16 Jahren abgestimmt werden kann. Ansonsten müsste der Kanton Glarus geradezu mit Jugendlichen überrannt werden, denn Glarus ist immer noch der einzige Kanton in der Schweiz, welcher das Stimmrechtsalter 16 kennt. Und auch eine junge Familie wird ihren Wohnort wohl kaum nach dem Kriterium Stimmrechtsalter 16 festlegen, damit ihre Kinder dann mit 16 Jahren abstimmen können. Da sind Faktoren wie bezahlbarer Wohnraum, Nähe zum Arbeitsplatz sowie Freizeit-, Sport- und Kulturangebote ausschlaggebend. Also dieses Argument für ein Ja zum Stimmrechtsalter 16 ist wirklich an den Haaren herbeigezogen. Weiter wurde in der Junisession 2022 argumentiert, was im Protokoll nachzulesen ist, dass Jugendliche Sachverhalte beurteilen und entsprechend entscheiden können und sie dies im Strassenverkehr als Töffli- und Rollerfahrer beweisen, indem sie gefährliche Verkehrssituationen beurteilen können. Aber genau hier treten Probleme auf: Denn seit der Herabsetzung des Führens von stärkeren und schnelleren Motorrädern von 18 auf 16 Jahre, hat dazu geführt, dass die Unfälle massiv angestiegen sind. Dies zeigt auf, dass 16-Jährige in der Entwicklung und Reife eben nicht gleich weit sind wie 18-Jährige. Und deshalb soll ihnen der Gang an die Urne weiterhin erst mit 18 Jahren möglich sein. Daher bitte ich Sie, folgen Sie bei den Anträgen der Kommissionsminderheit, damit das Stimmrechtsalter 18 weiter bestehen bleibt. Ansonsten freue ich mich für den Abstimmungskampf, denn die SVP hat bewiesen, dass sie nötigenfalls auch alleine Abstimmungen gewinnen kann. Ich erinnere Sie nur an die Fallschirm-Initiative.

Müller: Als Zweitunterzeichnerin des ursprünglichen Auftrags erlaube ich mir auch noch eine kurze Bemerkung, obwohl die kurze Bemerkung auch schon fast eine Wiederholung ist, habe ich gemerkt. Trotzdem, ich möchte mich vor allem meinem Vorredner Gian Derungs anschliessen, ich glaube, die inhaltliche Diskussion, die haben wir geführt in der Junisession 2022, auch wenn ich ein gewisses Verständnis habe für diejenigen, die

dazumal noch nicht im Rat waren. Es war eben eine deutliche Mehrheit, die dazumal den Vorstoss überwiesen hat und damit eben den Grundsatzentscheid schon getroffen hat, dass man die Vorlage vors Volk bringen möchte. Und jetzt zur Wiederholung: Ich möchte auch nochmals kurz erwähnen, woher kommt dieses Anliegen eigentlich? Auch wenn Gian und ich 2022 noch ein bisschen jünger waren, waren wir doch nicht die Jüngsten, die sich dafür eingesetzt haben, sondern es waren eben die Bündner Jugendlichen, die sich schon 2016, aber dann auch insbesondere 2019 im Rahmen der Bündner Jugendsession für diese Forderung entschieden haben. Und der Verein der Jugendsession, ich bin nicht mehr ganz sicher, ob es schon ein Verein war, aber die Organisation Jugendsession hat sich dann dafür entschieden, im Nachgang zur Jugendsession 2019 einen umfassenden Bericht zu machen zu diesem Stimmrechtsalter 16 und wurde dann auch in den Grossratsfraktionen vorstellig.

Ich freue mich sehr, dass wir heute einmal den Jugendlichen zeigen können, dass sie etwas in der Politik bewegen können, auch wenn sie selbst nicht gewählt sind, im Rahmen eben zum Beispiel der Jugendsession. Und klar, es ist mir auch bewusst, das Stimmrechtsalter 16, das hat vor dem Volk in den letzten Jahren in anderen Kantonen einen sehr schweren Stand gehabt. Ich möchte aber ehrlich gesagt nicht daraus schliessen, dass das für Graubünden auch der Fall ist. Wir gehen noch manchmal einen Sonderweg in Graubünden und auch die Angst davor, dass die SVP alleine eine Abstimmung gewinnen kann, ich glaube, das würde mich nicht davon abhalten, das so auch von der Bevölkerung entscheiden zu lassen. Ich möchte noch eine Schlussbemerkung machen: Ebenfalls mein Kollege Derungs hat das schon ein bisschen angetönt, die dritte Unterzeichnerin auf dem Vorstoss ist die aktuell höchste Bündnerin. Vielleicht überzeugt das noch die eine oder andere Person auf der Gegenseite. Und auch die Person bei der Jugendsession, die sich am stärksten engagiert hat, kam von den Jungfreisinnigen, Yannik Gartmann. Und ja, eben das mit Blick da rüber, vielleicht motiviert das Sie noch, diesem Anliegen mindestens im Sinne von die Bündner Bevölkerung soll darüber entscheiden, eine Chance zu geben.

Rauch: Vieles wurde bereits gesagt, ich kann mich also kurzhalten, was ja im Parlament bekanntlich recht gut ankommt. Die SVP-Fraktion lehnt das Stimmrechtsalter 16 ab. Es gibt ein Argument dafür, das ist klar, und zwar, wir bekommen eine Volksabstimmung, und ja, das Volk wird dann definitiv entscheiden mit einer schönen Kampagne und ich denke und hoffe mit einer klaren Ablehnung, welche in anderen Kantonen jeweils ziemlich eindeutig war. Trotzdem, ganz kurz, gibt es gewichtige Gründe, die Vorlage heute schon abzulehnen. Erstens, bereits gesagt, die politische Mündigkeit mit 16, für alles andere die Volljährigkeit mit 18, das geht nicht auf. Zweitens, eine Trennung von aktivem und passivem Wahlrecht überzeugt ebenfalls nicht und drittens, wer vollumfänglich mitbestimmen will, der sollte auch vollumfänglich steuerlich und rechtlich Verantwortung tragen. Die meisten 16-Jährigen zahlen kaum Steuern und viele zahlen ja nicht einmal ihr Handy-Abo selbst.

Und auch die Erfahrungen aus Glarus oder aus unseren Nachbarländern, Österreich, diverse Umfragen zeigen, die Stimmbeteiligung der Jugendlichen ist eher tief. Letztens hatten wir hier im Grossen Rat eine Oberstufenklasse zu Besuch und auf die Frage, wer das Stimmrechtssalter 16 befürwortet, meldete sich niemand, nicht einmal zögerlich. Das war ein ziemlich klares Stimmungsbild.

Und dann wäre ich bei den nicht messbaren Argumenten wie Nachwuchsförderung oder Stärkung der Demokratie, wie Grossrätin Danuser gesagt hat, wäre ich ja schon noch vorsichtig. Gerade aktuell erleben wir so einen Fall: In der Botschaft zur Fallschirm-Initiative stand einst der Satz, sie könnte bewirken, dass sich fähige Personen nicht mehr für das Regierungsamt zur Verfügung stellen. Nun haben wir so viele Kandidierende wie noch nie, was auch immer das heisst. Und noch etwas, liebe FDP- und liebe Mitte-Kolleginnen und -Kollegen, damals bei der Fallschirm-Initiative habt Ihr uns vorgeworfen, dass wir die Entscheide des Grossen Rates nicht akzeptieren, indem wir eine Initiative lanciert haben und es so zu einer Volksabstimmung gekommen ist. Heute tönt es so, als wärt Ihr die, die sehr gerne eine solche Vorlage dem Volk zur Abstimmung unterbreiten wollt. Aber vermutlich hat es eher damit zu tun, dass einige hier im Raum nicht den Mut haben, Nein zu sagen. Ich aber schon, wir plädieren darum für Eintreten, aber dann für eine klare Ablehnung dieser Vorlage.

Censi: L'ha detto prima il nostro capogruppo, Christof Kuoni: i liberali sono piuttosto, diciamo, divisi, dibattuti su questo tema. Io sono piuttosto scettico su questa tematica e sono anche scettico che potremmo reclutare, come qualcuno ha detto prima, maggior giovani in politica e coinvolgerli maggiormente. La maturazione dell'interesse ai temi politici necessita di tempo e un'adeguata formazione, penso in particolare a ciò che stiamo facendo anche a livello di civica nelle scuole secondarie. Inoltre, non dimentichiamoci che il raggiungimento dei 18 anni, è stato già detto prima, non voglio ripeterlo, comporta una tappa simbolica e importante per i nostri giovani. Lavoro nel mondo della scuola, sono direttore scolastico, sono spesso a contatto con i giovani in ambito associativo, nello sport, quindi ho piena fiducia nei nostri giovani, però credo che mantenere la situazione attuale in materia di diritto di voto sia più ragionevole.

Said Bucher: Es freut mich als jahrzehntelange Auslandschweizerin, dass bei der Botschaft zur Teilrevision über die politischen Rechte auch die Auslandschweizerinnen und -schweizer berücksichtigt wurden. Auslandschweizerinnen und -schweizer haben in der Regel eine enge Bindung an die Schweiz. Für sie ist die Schweiz oft wie ein Heimathafen, von wo aus sie die Reise in die Welt oder möglicherweise an einen dauerhaften Wohnort in ein anderes Land führt oder zurück in die Schweiz wie bei mir. Ich bin zwar in Luzern geboren, fühle mich in Graubünden jedoch sehr wohl und bin stolz darauf, meine politischen Rechte und Aufgaben wahrzunehmen. So ist es mir kaum überraschenderweise sehr wichtig, dass auch die Schweizerinnen und Schweizer ausserhalb der Schweiz möglichst stark in den politischen Diskurs

integriert werden. Auch für die 16-jährigen Auslandschweizer gilt für mich, warum sollte hier nicht ein Teil durchaus wohlüberlegte politische Entscheide treffen können? Wie bereits gesagt, gibt es auch 18-, 30-, 50-Jährige und 80-Jährige, die hier vor grösseren Herausforderungen stehen. Diese Teilrevision ist, also das Wahlrecht auszuüben oder Stimmrecht, diese Teilrevision ist fundamental und löst hoffentlich eine Diskussion in der Bevölkerung aus. Das würde nochmals darauf aufmerksam machen, dass ein Wahl- und Stimmrecht bei Weitem in der Welt nicht mehr selbstverständlich ist. Es ist wichtig, dass die Stimmbevölkerung eine Antwort auf die Frage zur Ausübung des Wahl- und Stimmrechtes ab 16 gibt. Die hier diskutierten Vor- und Nachteile eines Stimmalters 16 können auch in den Familien geführt werden und sollen auch. Deshalb bin ich für Eintreten und Annahme der Anträge.

Kocher: Wir diskutieren heute über das Stimmrechtsalter 16. Man kann dafür, man kann dagegen sein, das ist völlig legitim. Was mich aber stört, sind die scheinbar einschlägigen Argumente der SVP dagegen. Die sind teilweise eher fragwürdig. Wer Rechte hat, soll auch Pflichten haben, klingt gut. Kollege Morf hat gesagt, 16-Jährige können keine Verträge abschliessen, das ist schlicht falsch. Tagtäglich schliessen Jugendliche Verträge ab beim Einkaufen, beim Abschluss von Abos, bei Vereinsmitgliedschaften, 16-Jährige können sich strafbar machen, haben Rechte und Pflichten. Entscheidend ist nicht immer das Alter allein, sondern auch die Urteilsfähigkeit. Wer versteht, was er tut, kann und muss entsprechend handeln, muss auch entsprechend Verantwortung übernehmen. Das Argument der Vertragsmündigkeit ist schlicht unzutreffend. Dann das Argument, man dürfe nicht über Dinge entscheiden, die einen nicht betreffen, zum Beispiel über Steuern, obwohl keine Steuerpflicht besteht. Wir entscheiden ständig über Dinge, die uns nicht betreffen oder die jemand anderen betreffen oder die uns so stark betreffen, dass wir Partikularinteressen haben. Demokratie funktioniert nicht nach diesem Prinzip «nur wer betroffen ist, darf mitreden». Sonst müssen wir das ganze System umkrempeln. Ich habe zum Beispiel über Elektroautos abgestimmt, obwohl ich einen 20-jährigen Diesel-Volvo fahre.

Ein weiteres Argument ist die fehlende Reife. Vorneweg muss ich sagen, es war mir nicht bewusst, dass wir Entwicklungspsychologen in der SVP haben, und wir haben einen Haufen. Wenn ich zukünftig Fragen habe, wende ich mich an Kollege Grass oder Kollege Cortesi. Es ist schon verrückt, wie man plötzlich mit 17, wenn man dann 18 wird, dann macht es Klick und dann sind wir hier. Ich habe auch durchaus schon ältere Personen im Leben getroffen, ältere als ich, so alte wie ich, jüngere als ich, die nicht so reif waren, wie sie hätten sein sollen, auch ich war nicht immer ganz dort, wo man dann immer genau hätte sein wollen. Reife ist keineswegs immer eine Frage des Alters, und das wissen alle hier. Dasselbe gilt für die Beeinflussbarkeit. Ist es nicht selbst so, dass Erwachsene, ich meine jetzt so die richtig reifen, so die mit Lebenserfahrung, so viel, sich auch beeinflussen lassen von Medien, von Nachbarn, von Geschichten, von Zahlen. Wir alle lassen uns ständig und immer wieder

beeinflussen oder haben das Gefühl, die anderen würden sich dann beeinflussen lassen oder von den linken Medien oder von den rechten Medien, da können wir auf und ab diskutieren.

Und schliesslich, wenn sich jemand für Politik interessiert, sich eine Meinung bilden kann und sich einbringen möchte, warum sollten wir das verhindern? Ob 16, 17 oder 18 macht keinen fundamentalen Unterschied. Und die Stimmbeteiligung, das ist mein absolutes Lieblingsargument, die Stimmbeteiligung der Frauen ist ja tiefer als die Stimmbeteiligung der Männer. Vielleicht sollten wir das auch wieder abschaffen. Wenn es nach der SVP gegangen wäre, hätten wir es ja gar nicht bekommen. Ich glaube, das Argument, die kommen da nicht raus, die gehen ja dann gar nicht hin, das ist doch schlichtweg kein Argument. Und Herr Cortesi, Sie haben erzählt über die Schulkasse, das ist ja fantastisch, die haben sich wahnsinnig differenziert damit auseinandergesetzt, haben darüber geredet und haben sich eine Meinung gebildet. Das ist genau das, was man in der Politik machen muss und machen kann, wenn man sich interessiert. Und Herr Kollege Rauch, es freut mich immer wieder, wenn die SVP Mut ins Feld führt, weil grundsätzlich macht ihr ja eher Wahlkampf mit Angst. Es freut mich, wenn ihr zwischendurch auch mutig seid und ich bin der Meinung, wir sollten die Entscheidung nicht paternalistisch fällen von hier und vornwegnehmen, sondern überlassen wir das der Bündner Bevölkerung und wir haben ja Glück, es stimmen nur die richtig Reife ab über dieses Stimmrechtsalter und dann kommt es ja, wie es kommen muss, aber überlassen wir es doch bitte denen.

Metzger: Aber es ist halt schon so, dass volljährig nur jemand ist, der das 18. Lebensjahr vollendet hat. Da werden Sie mir Recht geben, Frau Kollegin Kocher. So steht es im Zivilgesetzbuch. Und Handlungsfähigkeit besitzt, wer volljährig ist und urteilsfähig ist. Auch so steht es im Zivilgesetzbuch, Art. 13. Dass sie auch als nicht Volljähriger aber Handlungsfähiger Vorteile begründen können, zum Beispiel das Mars am Kiosk kaufen können, das steht ausser Diskussion, für das gibt es auch eine Regelung im Zivilgesetzbuch. Und dass der gesetzliche Vertreter, die Eltern, nachträglich auch solche Verträge, denen mündlich oder konkludent, also mit ihrem Handeln zustimmen können, auch das steht im Zivilgesetzbuch. Aber ich komme zurück. Volljährig ist eben nur jemand, der das 18. Lebensjahr vollendet hat und das gilt in Genf, das gilt im Val Müstair, in Schaffhausen und in Lugano. Rechtsgebiete sollten doch untereinander in Einklang zu bringen sein. Wir brauchen Vereinfachung statt Verkomplizierung. Das aktive Wahlrecht und Stimmrecht auf 16 Jahre senken, aber das passive Wahlrecht im Einklang mit der zivilrechtlichen Volljährigkeit und der Steuerpflicht bei 18 belassen, das ergibt einen künstlichen Zwischenstatus. Politisch quasi teilweise mündig, rechtlich aber weiterhin minderjährig, nicht steuerpflichtig und nicht wählbar, das ist kein sauberer Rechtszustand, sondern ein Bruch in der Systematik. Recht sollte klar und in sich stimmig sein. Wer als Verfassungs- und Gesetzgeber, ich habe vorher die Gesetzesartikel, die gesamtschweizerisch gelten,

zitiert, wer als Verfassungs- und Gesetzgeber politische Rechte verleiht, der muss doch erklären können, warum dieselbe Person für Verträge, für volle Eigenverantwortung und für die Ausübung der öffentlichen Ämter, also passives Wahlrecht, aber auch für die Steuerpflicht weiterhin anders behandelt wird. Das Schweizerische Zivilgesetzbuch, also der schweizerische Gesetzgeber traut 16-Jährigen die volle, also die Volljährigkeit nicht zu und die volle Handlungsfähigkeit auch nicht. Genau diese Widersprüchlichkeit zeigt doch, dass die beabsichtigte Verfassungsänderung nicht überzeugt. Grossrat Kunz wies im Jahre 2022 im Grossen Rat sinngemäss darauf hin, die Rechtsordnung solle nicht auseinandergezogen werden. Das war der Hinweis auf den Kern des Problems. Ein Staat braucht kohärente Regeln, keine in sich widersprüchlichen Rechtslagen. Darum kein Stimmrechtsalter 16.

Standespräsidentin Favre Accola: Ich möchte noch versuchen, die Eintretensdebatte vor der Pause abzuschliessen. Es ist in Ihrem Sinne, sich kurz zu halten, wenn Sie früher in die Pause wollen, und sonst gerne weiterhin ausführlich. Grossrätin Righetti, Ihr Mikrophon ist offen.

Righetti: Allora, abbiamo sentito varie, vari argomenti favorevoli, vari argomenti contrari a questa proposta. Io devo partire da qui, per me: io ho piena fiducia nei giovani, piena fiducia nei giovani. Li vediamo oggi giorno confrontarsi con un mondo non facile, instabile, senza grandi sicurezze, e sicuramente in continuo cambiamento. E nonostante questo, trovano il modo di orientarsi e di adattarsi. Questo per me merita rispetto e fiducia. Proprio per questo, però, sento anche la responsabilità di essere onesta anche quando il tema è delicato. Io qui mi distanzio probabilmente da quel che è la maggioranza della frazione. Il punto non è se i giovani siano capaci o meno. I giovani sono capaci, a 16 anni e a 18. Non ripeto argomenti a favore o contrari rispetto a quanto è già stato detto, perché ci sono temi anche favorevoli a questo e contrari che posso sostenere. Un punto che per me non va dimenticato oggi giorno è la chiarezza. Ai giovani non stiamo dando la chiarezza che hanno bisogno. I giovani hanno bisogno di chiarezza. Qui ci sono colleghi più giovani e meno giovani, ma sono certa che i meno giovani anche, anche i meno giovani, ricordano il giorno del diciottesimo compleanno. Sono certa di questo. Perché è una soglia importante, è una soglia a cui io ritengo che vada ancora dato il giusto valore, indipendentemente dalla, sì, dall'età di voto, credo che valga ancora la pena mantenere, sì, il raggiungimento di, sì, della maturità che siano diritti e doveri in maniera chiara e non confusa. Per certe cose 16 anni sì, per altre no. Per questo motivo appunto, per il motivo che per me mantenere quella soglia che tutti noi ancora oggi ricordiamo, non riesco a sostenere questa proposta.

Degiacomi: Ja, die politische Reife und Lebenserfahrungen von 16- und 17-Jährigen wird von einem Teil in diesem Rat offenbar abgesprochen. Den Vogel abgeschossen haben jetzt aber tatsächlich zwei Vertretende aus der SVP. Sie haben doch wortreich ausgeführt, wie

14-, 15-Jährige sich gegen diese Senkung des Stimmrechtsalters ausgesprochen haben. Trauen Sie denn den 14-, 15-Jährigen eher zu, politisch mündig und lebenserfahren zu sein als 16-, 17-Jährigen? Es hat mich irgendwie belustigt, aber irgendwie auch verwirrt. Ich erwarte keine Antwort von Ihnen.

Bavier: Ja, ich möchte die Debatte nicht verlängern, aber ich möchte einfach noch eine Lanze für die Jungen brechen. Ich gehöre sicher nicht zu den Jüngeren in diesem Rat, mindestens, was mein Alter von 68 Jahren betrifft, trotzdem eben möchte ich eine Lanze für die Jungen brechen. Ich möchte damit vor allem dem Generationenkonflikt entgegenreten. Ich bin in einer Zeit geboren, wo niemand über Umweltschutz sprach, und wir haben in den 70er-Jahren so gelebt, als ob es kein Morgen gäbe. Gerade aus diesem Grund ist es für mich legitim, dass sich Jugendliche für das Klima, für ihre Zukunft, für Chancengleichheit und für eine gerechtere Welt einsetzen. Das können wir zwar jetzt auch schon, aber das können sie besser, wenn wir ihnen die Möglichkeit mit 16 Jahren geben. Dieser Rat hat heute die Möglichkeit, ein Zeichen zu setzen, ein Zeichen, dass wir den Jungen etwas zutrauen und dem Volk die Möglichkeit geben, wenigstens über das Stimmrechtsalter abzustimmen.

In der Schweiz sind gerade einmal fünf Prozent der Bürger in einer politischen Partei. Wenn wir unsere vielseitige Parteienlandschaft, die unsere Schweiz auszeichnet, aufrechterhalten wollen, so ist es wie im Sport. Wir müssen auf die Jungen zugehen, wir müssen sie abholen und für die politische Arbeit motivieren. Ich habe elf Jahre im Kanton Glarus gearbeitet und im Kanton Glarus hat das Stimmrechtsalter 16 keine Nachteile. Auch werden die Jugendlichen im Kanton Glarus nicht weniger oder mehr manipuliert als in anderen Kantonen. Ich bitte Sie, hier für das Stimmrechtsalter 16 zu stimmen.

Standespräsidentin Favre Accola: Grossrat Cortesi, Sie wünschen nochmals das Wort.

Cortesi: Ja, und ich werde mich kurzhalten, weil alle wollen wir ja den Kaffee trinken. Ich möchte nur ganz kurz auf Grossrätin Kocher eingehen: Sie haben das sehr gut zusammengefasst. Sie haben gesagt, Schulklassen haben sich eine Meinung gebildet, Sie haben das positiv erwähnt. Ja natürlich, das haben sie gemacht und ich habe diese Zettel nochmals hervorgeholt. Ich gebe sie Ihnen nachher zum Nachlesen und lese Ihnen drei Zitate vor: «Unsere Meinung: Man sollte erst ab 18 Jahren wählen dürfen», «Fazit: Wir sind der Meinung, dass es keine gute Entscheidung ist, weil man als Jugendlicher nicht oft mit diesem Thema konfrontiert wird», und noch eine dritte, «Unsere Meinung: Wir finden, 16-Jährige haben noch kein so grosses Wissen über Politik, deshalb würden wir es so lassen, wie es ist». Natürlich, es ist auch lobenswert, dass Lehrerinnen und Lehrer solche Themen besprechen in der Schule und ich selber war erstaunt, erfreut auch, ich gebe es zu, aber ich war erstaunt über diese Klarheit dieser neutralen Aussagen von diesen Jugendlichen. Ich gehe davon aus, die wurden nicht instruiert, ganz im Gegenteil von vielleicht anderen

Sachen, die da abgehen. Also, Sie haben es auf den Punkt gebracht, richtig, die sollen sich eine Meinung bilden, das wäre das Richtige, und sie kommen zu dem Schluss, dass man Nein sagen soll zum Stimmrechtsalter 16. Ich danke Ihnen und ich hoffe, wir können jetzt zum Kaffee.

Binkert: Keine Angst, ich halte mich wie immer kurz. Die Gegner vom Stimmrechtsalter 16 widersprechen sich selber. Die Gegner haben anscheinend Angst vor Beeinflussung, Schwächung der demokratischen Entscheide, fehlende Übernahme von Verantwortung, zu wenig politische Erfahrung etc., etc., um uns dann im gleichen Atemzug zu erklären, dass die Stimmbeteiligung zu gering ist, um die Einführung zu rechtfertigen. Vor was sollen wir denn nun also Angst haben? Ich bin der Meinung, dass wir uns nichts verbauen und keine Nachteile zu erwarten sind. Auch wenn Kollege Metzger dies rechtlich in Frage stellt, da gibt es in unserem Rechtssystem noch weit grösseren Handlungsbedarf. Sehen wir es als einen Beitrag zur Ausbildung unserer politischen Entscheidungsträger und -trägerinnen der Zukunft, lassen wir also unsere Bevölkerung mit ihren Jugendlichen über die Einführung diskutieren und dann selbstverständlich nur die über 18-Jährigen über die politische Partizipationsmöglichkeit der 16- und 17-Jährigen bestimmen, denn diese sind anscheinend, wie wir jetzt noch einmal gehört haben, viel zu bescheiden, wie die Klassenarbeit in Landquart oder die Befragung von Jugendlichen beweist. Denn ich finde, unsere Jugendlichen sind zum Teil reifer und selbstreflektierter als sie es sich selber eingestehen. Danke für Ihre Aufmerksamkeit und ich denke, «viva bim Kafi».

Biert: Wir haben gehört, liebe Kollegen und liebe Kolleginnen, dass das Anliegen bei der Jugendsession deponiert wurde. Mario, du zitierst eine Klasse, aber es hat eine Jugendsession hier stattgefunden, die einen Auftrag überwiesen hat. Nehmen wir doch diese Jugendlichen ernst, sie möchten mitsprechen. Geben wir ihnen doch den Mut und das Vertrauen und sprechen Sie sich doch jetzt endlich einmal aus, das Vertrauen auch den Jugendlichen zu geben.

Standespräsidentin Favre Accola: Ich stelle fest, dass es keine weiteren Wortmeldungen aus dem Plenum gibt und erteile dem Regierungspräsidenten nun das Wort.

Regierungspräsident Bühler: Es wurde gesagt, der Anstoss zur vorliegenden Teilrevision der Kantonsverfassung und des Gesetzes über die politischen Rechte im Kanton Graubünden gab der in der Junisession 2022 mit 82 zu 26 Stimmen überwiesene Auftrag Derungs, also sehr klar, betreffend Einführung von Stimmrechtsalter 16. Die Regierung beantragte damals, den Auftrag zu überweisen und dies auch aufgrund der breiten politischen Unterstützung des Anliegens und vor dem Hintergrund der seinerzeitigen aktiven Diskussionen in anderen Kantonen sowie auf Bundesebene. Sie wies gleichzeitig aber auch darauf hin, dass sie das Stimmrechtsalter 16 als nicht ganz unproblematisch erachte, weil dadurch die politische von der zivilrechtlichen Mündigkeit abwei-

chen würde und weil dadurch eine unterschiedliche Altersschwelle für das aktive und das passive Wahlrecht geschaffen werde. Diese Differenzierung war bei der Überweisung von der Regierung genannt. Mit Blick auf die anderen Kantone und den Bund kennt einzig der Kanton Glarus, auch das wurde gesagt, das Stimmrechtsalter 16. In zahlreichen anderen Kantonen und auf Bundesebene blieben Versuche, das Stimmrechtsalter 16 einzuführen, bisher erfolglos.

Der Hauptpunkt der vorliegenden Teilrevision bildet die Senkung des Stimm- und aktiven Wahlrechtsalters in Kantons- und Gemeindeangelegenheiten auf das zurückgelegte 16. Lebensjahr. Und das heisst, nach der künftigen Regelung soll das Stimm- und aktive Wahlrecht in Kantons- und Gemeindeangelegenheiten allen Schweizer Bürgerinnen und Bürgern zustehen, die das 16. Lebensjahr zurückgelegt haben und im Kanton wohnen. Nach der künftigen Regelung soll ferner auch das Stimm- und aktive Wahlrecht von Auslandschweizerinnen und -Schweizern in Kantonsangelegenheiten auf das zurückgelegte 16. Lebensjahr gesenkt werden. Wichtig auch, das passive Wahlrecht, das heisst das Recht gewählt zu werden, bildet nicht Gegenstand der Teilrevision. Das passive Wahlrecht bleibt unverändert beim zurückgelegten 18. Lebensjahr. Und wichtig auch, die Gemeinden entscheiden weiterhin, ob sie Auslandschweizerinnen und -Schweizern sowie Ausländerinnen und Ausländern das Stimm- und Wahlrecht in kommunalen Angelegenheiten gewähren. Gewähren sie diesen Personen das Stimm- und Wahlrecht, gilt es dann aber automatisch auch für das Stimm- und aktive Wahlrechtsalter 16. Das einfach noch einmal zur Ausgangslage und zur Begründung und Einordnung, wie die Regierung geantwortet hat oder reagiert hat auf den Vorstoss, und warum, dass er eben überwiesen wurde.

Dann noch zur Frage von Grossrat Grass: Es ist so, dass mit der Unterschrift auf dem Stimmrechtsausweis einfach bestätigt wird, dass man nicht an der Urne, sondern brieflich abstimmen möchte. Und das ist möglich mit 16 Jahren. Diese Ausführungen wurden hier gemacht und das wird so beurteilt, dass das geht. Hingegen spannend durchaus an der Frage, beispielsweise das Unterschreiben von Wahlvorschlägen wäre somit nicht möglich, weil die Beurteilung ist, dass das dann Teil des passiven Wahlrechts wäre, weil man ja stellvertretend sein könnte, falls im Einerwahlkreis der Gewählte nicht präsent sein kann. Also langer Rede kurzer Sinn, es geht mit 16 Jahren, aber nur für den Stimmrechtsausweis, nicht für die Wahlvorschläge. Und dann vielleicht noch ein weiteres Faktum einfach zur Einordnung, die letzten und neusten Zahlen zu den 16- und 17-Jährigen im Vergleich zur Botschaft: Also Ende 2024 gab es 2893 Personen, das sind die neusten Zahlen, die wir erheben konnten, mit schweizerischer Staatsangehörigkeit, die im Kanton Graubünden leben auf die gut 145 000 Stimm- und Wahlberechtigten. Bis jetzt macht das dann eine Veränderung um 2 Prozent aus. Aufgrund dieser Ausführungen und aufgrund der Anweisung der Standespräsidentin nicht länger zu werden, beantrage ich Ihnen auf die Vorlage einzutreten.

Standespräsidentin Favre Accola: Ich stelle fest, dass Eintreten nicht bestritten und somit beschlossen ist. Ich entlasse Sie in die Nachmittagspause und bitte Sie, sich pünktlich um 16.50 Uhr wieder hier einzufinden.

Eintreten ist nicht bestritten und somit beschlossen.

Standespräsidentin Favre Accola: Geschätzte Grossrätinnen und Grossräte, darf ich Sie bitten, Platz zu nehmen? Gerne zuerst die erfreulichen Nachrichten: Das Netzwerk funktioniert wieder, sie haben somit wieder Zugriff aufs CMI. Dann hat jemand in der Kaffeepause eine solche Tasche liegen gelassen? Falls ja, können Sie sie gerne hier vorne bei der Ratsleitung abholen.

Die Besitzerin wurde bereits gefunden. Ich bitte Sie erneut, Platz zu nehmen, damit wir mit der Detailberatung fortfahren können. Dazu nehmen Sie bitte das Protokoll der KSS vom 18. März 2026 zur Hand. Zudem finden Sie die Gesetzesentwürfe auf Seite 719 der magentafarbenen Botschaft. Ich beginne mit der Verfassungsrevision. I. Der Erlass «Verfassung des Kantons Graubünden» wird wie folgt geändert: Art. 9 Abs. 1., Herr Kommissionspräsident.

Detailberatung

1. Teilrevision Kantonsverfassung

I.

Der Erlass «Verfassung des Kantons Graubünden» BR 110.100 (Stand 1. Januar 2025) wird wie folgt geändert:

Art. 9 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Brunold; Kommissionspräsident: Ich möchte mich zuerst bei Ihnen herzlich für die Eintretensdebatte bedanken. Diese war sehr spannend. Ich habe insgesamt 22 Wortmeldungen gezählt mit dem Regierungspräsidenten und mit mir und das war glaube ich auch für dieses Thema sehr würdig. Ich danke auch Grossrat Cortesi für das Beispiel aus der Schule in Landquart. Dieses war mir ebenfalls bereits bekannt. Und sehr spannend, wie eigentlich mit Pros und Kontras auch diese Themenstellung hier abgearbeitet wurde und ja, wurde zuletzt ein demokratischer Entscheid gefällt und eigentlich zeugt das ja auch schon von rechter politischer Reife. Herzlichen Dank für dieses Beispiel auch zur Inspiration. Und ich hoffe nicht, wenn wir dann dieses Thema hier behandeln haben, dass die Schulen dann nichts mehr zu diskutieren haben. Für die Detailberatung bleibe ich recht kurz, wir haben eigentlich das Wichtigste in der Eintretensdebatte besprochen und gebe gerne das Wort zurück an die Standespräsidentin.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Wort ist offen für das Plenum. Herr Regierungspräsident? Somit ist dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir haben weder Fremdänderungen noch Fremdaufhebungen in der Teilrevision der Kantonsverfassung. Dann IV. Diese Teilrevision untersteht dem obligatorischen Referendum. Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens. Gibt es dazu Wortmeldungen? Wenn das nicht der Fall ist, dann kommen wir zur Teilrevision des Gesetzes über die politischen Rechte. I. Der Erlass «Gesetz über die politischen Rechte im Kanton Graubünden» wird wie folgt geändert: Art. 3 Abs. 3, Herr Kommissionspräsident.

II.

Keine Fremdänderungen.

III.

Keine Fremdaufhebungen.

IV.

Diese Teilrevision untersteht dem obligatorischen Referendum. Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

2. Teilrevision Gesetz über die politischen Rechte im Kanton Graubünden (GPR)

I.

Der Erlass «Gesetz über die politischen Rechte im Kanton Graubünden (GPR)» BR 150.100 (Stand 1. Januar 2026) wird wie folgt geändert:

Art. 3 Abs. 3

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Brunold; Kommissionspräsident: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Wort ist offen für das Plenum. Herr Regierungspräsident? Somit ist dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir haben weder Fremdänderungen noch Fremdaufhebungen in der Teilrevision des Gesetzes über die politischen Rechte. Dann IV. Diese Teilrevision untersteht dem fakultativen Referendum. Sie tritt nur in Kraft, wenn die Teilrevision der Kantonsverfassung angenommen wird. Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens. Gibt es dazu Wortmeldungen? Bevor wir zu den Anträgen kommen, frage ich Sie der Form halber an, ob jemand auf einen Artikel zurückkommen möchte oder ob eine zweite Lesung gewünscht wird? Ich stelle fest, dass beides nicht gewünscht wird. Damit kommen wir zu den Anträgen auf Seite 717 der Botschaft und Seite 6 des Protokolls der KSS. Wir behandeln jeden Antrag separat, führen die Diskussion soweit gewünscht zu den Anträgen und stimmen dann ab. Sind Sie damit einverstanden? 2. Die Teilrevision der Kantonsverfassung des Kantons Graubünden, Stimmrechtsalter 16, zuhanden der Volksabstimmung zu verabschieden. Herr Kommissionspräsident.

II.

Keine Fremdänderungen.

III.

Keine Fremdaufhebungen.

IV.

Diese Teilrevision untersteht dem fakultativen Referendum. Sie tritt nur in Kraft, wenn die Teilrevision der Kantonsverfassung vom ... angenommen wird. Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Schlussabstimmungen

2. die Teilrevision der Kantonsverfassung des Kantons Graubünden (Stimmrechtsalter 16) zuhanden der Volksabstimmung zu verabschieden;

a) Antrag Kommissionsmehrheit (7 Stimmen: Brunold [Kommissionspräsident], Cahenzli-Philipp [Kommissionsvizepräsidentin], Michael [Donat], Michael [Cas-

tasegna], Saratz Cazin, Schläpfer, Schutz; Sprecher: Brunold [Kommissionspräsident]) *und Regierung*
Gemäss Botschaft

b) *Antrag Kommissionsminderheit* (2 Stimmen: Krättli, Morf; Sprecher: Morf)
die Teilrevision der Kantonsverfassung des Kantons Graubünden (Stimmrechtsalter 16) **abzulehnen und nicht** zuhanden der Volksabstimmung zu verabschieden;

Brunold; Kommissionspräsident: Sie haben die Debatte gehört beim Eintreten. Wir haben gesehen, es gibt Gründe, die sprechen für das Stimmrechtsalter 16, es gibt solche, die dagegensprechen. Wir haben festgestellt, dass die Debatte, wenn wir sie schon hier drin so breit führen, wahrscheinlich auch in der Bevölkerung sehr breit geführt werden wird und die Kommissionsmehrheit beantragt Ihnen, dass wir den Weg frei machen zu, dass das Volk auch darüber abstimmen soll, und darum empfehle ich Ihnen, der Kommissionsmehrheit zu folgen und die Teilrevision der Kantonsverfassung zuhanden der Volksabstimmung zu verabschieden. Besten Dank für Ihre Unterstützung.

Standespräsidentin Favre Accola: Ich frage Grossrat Morf an, ob er an seinem Antrag festhält, dem Minderheitsantrag. Ich erteile Ihnen das Wort. Moment, bitte drücken Sie die Taste, dann finde ich Sie schneller.

Morf: Ja, wie gesagt, wir haben die Sache diskutiert. Für die SVP gilt, Rechte und Pflichten gehören zusammen. Wer mitbestimmen will, soll auch die volle Verantwortung tragen, rechtlich, finanziell und auch gesellschaftlich. Wir bleiben dabei.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Wort ist offen für das Plenum. Herr Regierungspräsident, Sie haben das Wort. Sie wünschen es nicht. Dann gebe ich erneut das Wort an den Sprecher der Minderheit, Grossrat Morf. Gerne dürfen Sie drücken, wenn Sie das Wort erneut wünschen. Sie wünschen es nicht. Herr Kommissionspräsident Brunold, Sie dürfen für den Mehrheitsantrag nochmals sprechen, das Mikrofon ist frei. Sie wünschen es ebenfalls nicht. Damit kommen wir direkt zur Abstimmung. Wer dem Antrag der Kommissionsmehrheit und Regierung zustimmen möchte, drücke die Taste Plus. Wer dem Antrag der Kommissionsminderheit zustimmen möchte, drücke die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie sind dem Antrag der Kommissionsmehrheit mit 73 zu 34 Stimmen bei 1 Enthaltung gefolgt.

Abstimmung

2. Der Grosse Rat verabschiedet die Teilrevision der Kantonsverfassung des Kantons Graubünden (Stimmrechtsalter 16) mit 73 zu 34 Stimmen bei 1 Enthaltung zuhanden der Volksabstimmung.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir sind nun beim nächsten Antrag: 3. der Teilrevision des Gesetzes über die politischen Rechte im Kanton Graubünden,

Stimmrechtsalter 16 für Auslandschweizerinnen und -schweizer, zuzustimmen.

3. der Teilrevision des Gesetzes über die politischen Rechte im Kanton Graubünden (Stimmrechtsalter 16 für Auslandschweizerinnen und -schweizer) zuzustimmen;

a) *Antrag Kommissionsmehrheit* (7 Stimmen: Brunold [Kommissionspräsident], Cahenzli-Philipp [Kommissionsvizepräsidentin], Michael [Donat], Michael [Casasegna], Saratz Cazin, Schläpfer, Schutz; Sprecher: Brunold [Kommissionspräsident]) *und Regierung*
Gemäss Botschaft

b) *Antrag Kommissionsminderheit* (2 Stimmen: Krättli, Morf; Sprecher: Morf)
die Teilrevision des Gesetzes über die politischen Rechte im Kanton Graubünden (Stimmrechtsalter 16 für Auslandschweizerinnen und -schweizer) **abzulehnen**;

Standespräsidentin Favre Accola: Ich frage den Rat hier an, ob dazu noch Diskussion gewünscht wird. Das sieht nicht so aus. Damit kommen wir gleich zur Abstimmung. Wer dem Antrag zustimmen will, drücke die Taste Plus. Wer den Antrag ablehnt, die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben dem Antrag mit 74 zu 34 Stimmen bei 1 Enthaltung zugestimmt.

Abstimmung

3. Der Grosse Rat stimmt der Teilrevision des Gesetzes über die politischen Rechte im Kanton Graubünden (Stimmrechtsalter 16 für Auslandschweizerinnen und -schweizer) mit 74 zu 34 Stimmen bei 1 Enthaltung zu.

Standespräsidentin Favre Accola: Dann bleibt noch ein Antrag übrig: 4. den Auftrag Derungs betreffend Einführung von Stimmrechtsalter 16, aktives Wahl- und Stimmrecht, als erledigt abzuschreiben. Gibt es dazu noch Wortmeldungen? Dann stimmen wir ab. Wer den Auftrag Derungs abschreiben will, drücke die Taste Plus. Wer den Auftrag nicht abschreiben will, die Taste Minus. Für Enthaltungen die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben den Auftrag Derungs mit 111 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung abgeschlossen.

Abstimmung

4. Der Grosse Rat schreibt den Auftrag Derungs betreffend Einführung von Stimmrechtsalter 16 (aktives Wahl- und Stimmrecht) mit 111 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung als erledigt ab.

Standespräsidentin Favre Accola: Damit sind wir am Ende des Sachgeschäfts. Kommissionspräsident Brunold, Sie haben das Schlusswort.

Brunold; Kommissionspräsident: Herzlichen Dank für die spannende und konstruktive Debatte. Sie haben nun den Weg freigemacht, damit unsere Chefinnen und Chefs, die Bündner Stimmbevölkerung, über das Stimmrechtsalter 16 entscheiden können. Wir dürfen gespannt

sein, wie der Entscheid ausfallen wird. Ich hoffe, dass sich unsere Bevölkerung über die Generationsgrenzen hinweg diese Frage stellen wird und dass diese sehr vertieft miteinander debattiert wird.

Zum Schluss möchte ich gerne danken. Ich möchte mich bei allen, die an diesem Geschäft beteiligt waren, bedanken. Ein herzliches Dankeschön geht an die Mitglieder der KSS. Ebenfalls möchte ich mich bei Regierungspräsident Martin Bühler, bei Kanzleidirektor Daniel Spadin und beim juristischen Mitarbeiter der Standeskanzlei, Christian Wulz, bedanken. Und ein grosses «grazia fetg» geht an den Leiter des Ratssekretariats, Patrick Barandun, welcher die KSS bei diesem Geschäft begleitet hat. Grazia fetg per vossa atenziun ed jeu giavischel a vus tuts aunc ina biala sera ed ina buna sessiun d'avrel.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir behandeln nun den Auftrag Oesch betreffend Beibehaltung der Steuerabzüge für energetische Sanierungen. Die Regierung beantragt, diesen abgeändert zu überweisen. Damit entsteht automatisch Diskussion. Grossrätin Oesch, Sie haben das Wort.

Auftrag Oesch betreffend Beibehaltung der Steuerabzüge für energetische Sanierungen (Wortlaut GRP 2/2025-2026, S. 200)

Antwort der Regierung

Am 20. Dezember 2024 verabschiedete die Bundesversammlung das Bundesgesetz über den Systemwechsel bei der Wohneigentumsbesteuerung (BBl 2025 23). Es sieht insbesondere die Abschaffung der Eigenmietwertbesteuerung vor. Am 28. September 2025 schuf die Stimmbevölkerung die Voraussetzungen für den Systemwechsel.

Nach Inkrafttreten des neuen Bundesgesetzes werden verschiedene Abzüge bei der direkten Bundessteuer nicht mehr zugelassen. Dies gilt insbesondere für Investitionen, die dem Energiesparen und dem Umweltschutz dienen. Die Kantone können diese Aufwendungen jedoch weiterhin zum Abzug vorsehen, bis das Ziel einer ausgeglichenen Treibhausgasbilanz erreicht ist, längstens jedoch bis 2050 (vgl. Art. 78h Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden [StHG; SR 642.14], noch nicht in Kraft).

Der Bundesrat hat den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesgesetzes noch nicht bestimmt. Er hat lediglich den 1. Januar 2028 als frühestes Datum kommuniziert. Vor diesem Hintergrund hat die Regierung am 8. Dezember 2025 entschieden, die Beibehaltung der genannten Abzüge zu prüfen. Die Prüfung soll bei der Erarbeitung der Teilrevision des kantonalen Steuergesetzes vertieft erfolgen. Gleiches gilt für die Abzüge für Kosten denkmalpflegerischer Arbeiten und für Rückbaukosten im Hinblick auf den Ersatzneubau.

Aufgrund dieser Ausführungen beantragt die Regierung dem Grossen Rat, den vorliegenden Auftrag wie folgt abzuändern:

Die Regierung wird beauftragt, bei der Erarbeitung der Teilrevision des kantonalen Steuergesetzes zu prüfen, ob Investitionen in Energiesparen und Umweltschutz bei Liegenschaften des Privatvermögens weiterhin (bis das Ziel einer ausgeglichenen Treibhausgasbilanz erreicht ist, längstens jedoch bis 2050) steuerlich abzugsfähig bleiben sollen.

Oesch: Ich danke der Regierung für die Ausführungen und die Empfehlung der Überweisung des Auftrags, allerdings mit einer Anpassung. Die Anpassung meines Auftrages überzeugt mich nicht. 40 Grossräte und Grossrätinnen wollten eine Teilrevision des kantonalen Steuergesetzes mit dem Ziel, dass Investitionen in Energiesparen und Umweltschutz bei Liegenschaften des Privatvermögens weiterhin steuerlich abzugsfähig sind. Dies auch allenfalls zeitlich befristet. Die Regierung möchte jetzt lediglich prüfen, ob Investitionen in Energiesparen und Umweltschutz bei Liegenschaften im Privatvermögen weiterhin, bis das Ziel der ausgeglichenen Treibhausgasbilanz erreicht ist, längstens jedoch 2050, steuerlich abzugsfähig bleiben sollen. Doch genau da liegt das Problem: Prüfen reicht hier nicht mehr. Wir wissen bereits, worum es geht: Auf Bundesebene wurde der Systemwechsel bei der Wohneigentumsbesteuerung via Volksabstimmung beschlossen, nämlich die Abschaffung des Eigenmietwerts. Und damit fallen auf Bundesebene neben den allgemeinen Abzügen auch die Abzüge für energetische Investitionen weg. Gleichzeitig gibt der Bund uns aber die Möglichkeit, also den Kantonen, weiterhin solche Abzüge vorzusehen, also bis spätestens 2050. Die Frage ist also nicht, ob wir dürfen, die Frage ist, ob wir wollen. Und hier erwarte ich eine klare Antwort.

Denn eines dürfen wir nicht vergessen: Vor der Abstimmung über die Abschaffung des Eigenmietwerts wurde der Bevölkerung genau das in Aussicht gestellt. Es wurde gesagt, dass die Abzüge für die energetischen Sanierungen auf Bundesebene wegfallen würden, aber auf kantonomer Ebene würden diese Abzüge möglicherweise bestehen bleiben. Der Stimmbevölkerung wurde gesagt, dass wir Politiker uns dafür einsetzen werden, dass diese Abzüge für energetische Sanierungen beibehalten werden. Und wenn wir jetzt einfach sagen, ja, wir prüfen das dann bei der allgemeinen Revision, dann ist das politisch einfach zu wenig verbindlich und gegenüber der Stimmbevölkerung problematisch. Denn hier geht es nicht um eine Detailfrage. Es geht um einen klaren Bezug der Ausrichtung der Steuergesetzrevision und der Planungssicherheit. Eine Hauseigentümerin, die heute eine Wärmepumpe plant, oder ein Eigentümer, der über eine Photovoltaik-Anlage oder eine energetische Sanierung nachdenkt, diese möchten jetzt entscheiden. Und wenn wir keine klare Richtung vorgeben, führt dies einfach zu einer Unsicherheit. Dann könnten Projekte einerseits aufgeschoben oder gar nicht an die Hand genommen werden. Andererseits könnten Projekte aber auch im Schnellzugstempo geplant und umgesetzt werden. Das ist eine unnötige Belastung. Und das hat auch eine wirtschaftliche Dimension: Für das lokale Gewerbe ist es entscheidend, dass Projekte planbar sind, dass Aufträge sauber vorbereitet und ohne extremen Zeitdruck umge-

setzt werden können. Und auch die Bewilligungsbehörden könnten mit einer Flut an Bewilligungsgesuchen überlastet werden. Wenn wir heute also keine Klarheit schaffen, riskieren wir genau das oder aber das Gegenteil. Entweder Investitionszeitdruck oder aber Verzicht auf Investitionen.

Dann möchte ich auch noch ein Argument der linken Ratsseite aufnehmen: Es wird gesagt, dass es widersprüchlich wäre, wenn einerseits der Eigenmietwert abgeschafft worden wäre, aber andererseits die Abzüge beibehalten würden. Ich halte das aber eindeutig für eine zu pauschale Betrachtung. Hier geht es nicht um irgendwelche allgemeinen Abzüge. Es geht um gezielte Abzüge für energetische Sanierungen. Und genau das ist hier der entscheidende Punkt: Diese Investitionen sind nicht in jedem Fall zwingend notwendig. Niemand ist verpflichtet, eine heute funktionierende Ölheizung zugunsten zum Beispiel einer Wärmepumpe zu ersetzen oder eine zusätzliche Dämmung vorzunehmen. Aber genau solche Investitionen sind klimapolitisch sinnvoll. Und genau hier wirken steuerliche Anreize: Sie machen aus einer optimalen Investition eine attraktive Entscheidung. Sie motivieren Eigentümerinnen und Eigentümer, früher und konsequenter in klimafreundliche Lösungen zu investieren. Wenn wir diese Anreize jetzt schwächen, dann gefährden wir nicht nur einzelne Projekte, sondern auch das Erreichen unserer Klimaziele. Der Auftrag verlangt nichts Aussergewöhnliches: Er verlangt lediglich, dass die Regierung die Teilrevision so vorbereitet, dass diese Abzüge bei energetischen Sanierungen weiterhin möglich bleiben. Das ist eine Richtungsentscheidung. Und genau diese Richtung sollten wir heute vorgeben. Und deshalb bitte ich Sie, folgen Sie nicht der abgeschwächten Version der Regierung, überweisen Sie den Auftrag im ursprünglichen Sinn. Für klare Verhältnisse, für Planungssicherheit, für den Klimaschutz und für unsere Wirtschaft im Kanton Graubünden.

Die Erstunterzeichnerin hält am Auftrag in der ursprünglichen Fassung fest.

Standespräsidentin Favre Accola: Sie haben gehört, Grossrätin Oesch wünscht, den Auftrag im ursprünglichen Sinne zu überweisen. Gibt es weitere Wortmeldungen? Ich erteile Grossrat Hohl das Wort.

Hohl: Ich gebe Grossratskollegin Laura Oesch zu 100 Prozent Recht. Ich denke, wenn wir wissen, in welche Richtung, dass wir stossen, wir als Parlament, sollten wir nicht nur prüfen lassen, sondern hier bereits die Richtung vorgeben. Es haben sehr viele den Auftrag mitunterzeichnet und die Argumente der Regierung sind mir nicht ganz klar geworden, warum man jetzt nur prüfen will. Am Schluss ist klar, wir entscheiden dann bei der Gesetzesrevision, wie das schlussendlich aussieht, und ob es reinkommt. Es ist erst dann in Stein gemeisselt, aber wir sollten hier mutiger sein und die Richtung vorgeben.

Heini: Es ist schon so, grundsätzlich macht es keinen grossen Unterschied, ob wir den Auftrag im ursprünglichen Sinn oder in abgeänderter Form überweisen. In

beiden Fällen wird das künftige Parlament die Gesetzesänderung beraten und verabschieden. Ich bleibe jedoch auch bei der ursprünglichen Fassung, denn es gibt eben auch den kleinen Unterschied. Einmal nach innen: Für das neue Parlament ist es bei der Detailberatung verbindlicher, wenn der Auftrag eine klare Forderung enthält, anstatt lediglich eine Prüfung der Abzüge vorsieht. Und auch aussen: Mit der Originalfassung können wir kommunizieren, dass vorgesehen ist, die Abzüge für energetische Investitionen weiterhin zu ermöglichen. Mit dem abgeänderten Auftrag können wir lediglich sagen, dass diese Abzüge im Rahmen der Detailberatung diskutiert werden. Also, wenn Sie noch nicht wissen, ob die Anzüge sinnvoll sind und zuerst noch diskutieren möchten, stimmen Sie für die abgeänderte Version. Wenn Sie aber bereits heute überzeugt sind, dass die befristete Beibehaltung der Abzüge für energetische Investitionen eine gute Sache ist, dann machen Sie heute Nägel mit Köpfen und überweisen Sie den Auftrag im ursprünglichen Sinn. Aber das Wichtigste ist, überweisen Sie den einen oder Auftrag wenigstens. Das ist das Wichtigste.

Baselgia: Der Auftrag von Grossrätin Oesch verlangt nach meiner Interpretation zwei Zielsetzungen: Erstens, Investitionen in Energieeffizienz und Klimaschutz sollen weiterhin unterstützt werden und zweitens, die lokale Wirtschaft soll gestärkt werden. Das finde ich gut, das passt. Das sind nämlich die Zielsetzungen des Green Deals und dahinter stehen wir. Mit dem von Grossrätin Oesch aufgezeigten Weg sind wir aber nicht einverstanden. Sie wissen alle ganz genau, wie Steuerabzüge wirken. Wer viel verdient und ein grosses Vermögen hat, profitiert viel stärker als jene, die wenig verdienen und kein Vermögen haben. Steuerabzüge funktionieren immer nach der Logik, wer hat, dem wird gegeben. Wenn es aber der Auftraggeberin wirklich um Klimaschutz und Energieeffizienz oder um die Stärkung des lokalen Gewerbes geht, dann müssten eigentlich vor allem jene Personen unterstützt werden, welche sich eben energetische Sanierungen aus der eigenen Tasche und ohne Förderbeiträge nicht einfach so leisten können. So weit gehe ich nicht, aber es ist für uns nicht nachvollziehbar, dass die genau gleiche energetische Massnahme bei Gutverdienenden und Vermögenden stärker vergünstigt wird als eben dieselbe Massnahme bei Wenigverdienenden. Geschätzte Grossrätin Oesch, es gibt bessere Wege, die Ziele Ihres Auftrages zu erreichen. Wir würden mit Ihnen gehen, wenn die gleiche energetische Massnahme auch im gleichen Umfang vergünstigt würde. In dieser Form lehnen wir den Auftrag aber ab.

Zanetti Livio (Landquart): Ich werde den Auftrag nicht überweisen und wenn überhaupt, die abgeänderte Version im Sinne der Regierung. Ein Auftrag ist jeweils bindend für die Regierung, diese muss dann entsprechend bei der Revision dieses Anliegen mitaufnehmen und eine ansprechende Vorlage uns unterbreiten. Aber der Auftrag ist nicht bindend für uns als Grosser Rat. Wir müssen bedenken, die Legislaturperiode ändert jetzt in der Junisession und ein neu zusammengesetzter Grosser Rat wird dann im August das erste Mal tagen und die Steuergesetzesrevision wird zu einem späteren Zeitpunkt die-

sem Grossen Rat unterbreitet. Aber eben nicht in der Konstellation wie jetzt, sondern mit anderen Vertreterinnen und Vertretern. Der Bundesrat hat entschieden, wann entsprechend diese Gesetzesänderung in Kraft treten wird, anfangs 2029, das Volk hat auch bereits entschieden. Ich meine, es wäre jetzt falsch, ein Zeichen zu setzen und den Investitionswilligen zu sagen, ja, ihr könnt dann in Zukunft allenfalls einen Abzug machen, ohne, dass wir die Gesetzesrevision bereits verabschiedet haben. Das ist diesen Personen Sand in die Augen gestreut. Das können wir nicht machen. Es wäre fatal, wenn entsprechend dann die Planungen gemacht werden, ich mache es dann und dann etc. und dann kommt dann eben der neue Grosse Rat und entscheidet anders und das darf er. Das ist nicht redlich. Aus diesem Grund finde ich, die Regierung wird bei der Gesetzesvorlage diese Variante entsprechend prüfen, uns auch aufzeigen, was es kostet. Wir werden dann entsprechend die Fakten auf dem Tisch haben mit allen Zahlen und Mindereinnahmen und erst dann können wir seriös entscheiden, was der richtige Weg ist. Aus diesem Grund ist es für mich klar, dass wir diesen Auftrag nicht mehr überweisen müssen, denn die Regierung wird die Arbeit sowieso machen.

Standespräsidentin Favre Accola: Gibt es noch weitere Wortmeldungen aus dem Rat? Ich erteile Grossrat Hohl das Wort.

Hohl: Das Votum von Kollege Zanetti erstaunt mich jetzt doch. In Ihrer Argumentation in der Konsequenz dürften wir ja keinen Auftrag mehr jetzt überweisen. Weil er geht immer an das nächste Parlament. Ich weiss nicht, kennen Sie die Aufträge Vetsch I, II und III?

Standespräsidentin Favre Accola: Grossrat Zanetti, Sie wünschen nochmals das Wort.

Zanetti Livio (Landquart): Ja, nur kurz. Ja, kenne ich und es ist schon paar Jahre her, ich weiss nicht mehr, es ging um ein Behördenrefere..., weiss nicht, was genau. Aber es war auch schon so, dass der Grosse Rat den Auftrag überwiesen hat. Die Regierung wollte das nicht. Es kam dann die Botschaft im Sinne des Grossen Rates beim Zeitpunkt der Auftragsüberweisung und was hat der Grosse Rat gesagt? «Das wollen wir gar nicht», und abgelehnt. Das war schon Tatsache, ist etwa zehn Jahre her. Also das kann es sein. Und wir können hier keine Garantie abgeben, dass dieser Abzug in Zukunft gewährt wird. Das können wir erst, wenn die Gesetzesrevision verabschiedet ist und in Kraft getreten ist.

Standespräsidentin Favre Accola: Grossrätin Oesch wünscht nochmals das Wort.

Oesch: Ja, es ist so, dass am Ende der Grosse Rat über die Gesetzesrevision entscheiden wird. Aber wir wissen alle, wer da diese Vorlage erarbeiten wird: Es ist die Verwaltung und die hat den Auftrag von der Regierung. Wenn jetzt also die Regierung der Verwaltung den Auftrag gibt, die Gesetzesrevision in die Richtung das zu formulieren, dass nachher diese energetischen Sanierungen abzugsfähig bleiben, dann wird zuerst einmal diese

Vorlage in die Vernehmlassung gehen. Wir alle, also unsere Parteien, können dazu Stellung nehmen usw. Es wird vielleicht Anpassungen geben. Und dann kommt es in eine Kommission und wir haben hier heute über das Gesetz über die Höhere Berufsbildung gesprochen. Und wenn ich jetzt sehe, da haben wir eine Botschaftsversion und wir haben Anträge der vorberatenden Kommission. Und eigentlich ist die vorberatende Kommission sehr zufrieden mit der Arbeit, welche die Verwaltung natürlich im Auftrag der Regierung gemacht hat. Und genau um das geht es hier. Wenn die Regierung die Verwaltung anweist, einen Entwurf zu machen für diese Teilrevision, welche die Abzüge weiterhin, also für die energetischen Sanierungen, nicht im Allgemeinen, aber für die energetischen Sanierungen beibehalten möchte, ist es einfach einfacher, dass es nachher auch tatsächlich in der vorberatenden Kommission auch so bestätigt wird. Und in diesem Sinne ist es eben genau sehr wichtig, dass man den Auftrag in der ursprünglichen Form überweist. Und selbstverständlich hat der Grosse Rat, der nachher die Gesetzesvorlage beraten wird, das letzte Wort und kann nachher immer noch abändern, wenn es denn so sein sollte.

Standespräsidentin Favre Accola: Wenn es keine weiteren Wortmeldungen gibt aus dem Plenum, dann erteile ich nun Regierungspräsident Bühler das Wort.

Regierungspräsident Bühler: Vielen Dank für diese Diskussion. Vielleicht zuerst die Änderung, die wir erfahren haben, seit der Einreichung des Auftrags von Grossrätin Oesch. Inzwischen wurde definiert, bis wann, dass die Umsetzung der Abschaffung der Eigenmietwertbesteuerung und die mögliche Einführung einer neuen Liegenschaftssteuer auf vorwiegend selbstgenutzte Zweitwohnungen erarbeitet werden kann, und das ist auf den 1.1.2029. Also inzwischen haben wir den Zeitplan. Das Zweite, das ist repetitiv, aber ist bedeutsam: Die Regierung hat am 8. Dezember 2025 dem DFG und der Steuerverwaltung den Auftrag gegeben, eine Botschaft, respektive zuerst die Vernehmlassungsunterlagen, dann die Botschaft, zu erarbeiten zur Einführung dieser neuen Liegenschaftssteuer. Also hier wurde eine Entscheidung gefällt in diese Richtung. Und im Rahmen dieser wurde eben auch der Auftrag Oesch diskutiert und hat die Regierung entschieden, man beantragt die Änderung des Auftrags, weil man, bevor man eine Stossrichtung definiert, die Auswirkungen gut kennen möchte. Es geht um eine Güterabwägung letztlich.

Das ist der erste Grund, weshalb die Regierung den Änderungsantrag gestellt hat, und der zweite ist, wir reden hier nicht nur über uns selber, sondern ob diese Abzüge bleiben, und da betrifft es ja auch die Kosten für denkmalpflegerische Arbeiten und die Rückbaukosten im Hinblick auf Ersatzneubau. Also das geht alles miteinander, braucht es, und wollen wir konkrete Zahlen erarbeiten für jede einzelne Gemeinde. Und da sind wir dran. Und wenn man diese Zahlen hat, dann sieht man die effektiven Auswirkungen und auf dieser Basis möchte die Regierung diesen Stossrichtungsentscheid dann fällen. Und wie Sie alle selbst gesagt haben, dann bleibt immer noch die gleiche Bandbreite an Entscheidungs-

möglichkeiten, wie es jetzt ist. Deshalb beantragt die Regierung, dass man diesen Auftrag auf «prüfen» abändert. Nicht weil man eine andere Richtung jetzt vorwegnehmen will, sondern weil man eben genau letztlich basierend auf den Auswirkungen argumentieren möchte.

Standespräsidentin Favre Accola: Wünschen Sie, Grossrätin Oesch, als Erstunterzeichnerin nochmals das Wort, bevor wir zur Abstimmung gelangen? Ihr Mikrofon ist offen.

Oesch: Ja, also wir haben gehört, dass da noch nicht alle Zahlen auf dem Tisch liegen und das ist klar, oder. Wir haben da jetzt eine neue Ausgangslage. Und ich möchte jetzt auch noch Folgendes sagen: Ich habe hier auch nicht gesagt, oder die Unterzeichnenden dieses Auftrags, dass wir eine 100-prozentige Abzugsfähigkeit erwarten. Also das heisst, wenn die Regierung zum Schluss kommen würde, dass das jetzt plötzlich wahnsinnig teuer würde für den Kanton oder eben sehr hohe Steuerausfälle bedeuten würde, könnte man immer noch sagen okay, wir machen nicht eine 100-prozentige Abzugsfähigkeit, sondern zum Beispiel eine 50-prozentige Abzugsfähigkeit. Also der Spielraum der Regierung bleibt vorhanden, auch wenn wir sagen, vom Grundsatz her wollen wir diese Abzugsfähigkeit beibehalten. Und daher überzeugt mich die Argumentation der Regierung nicht. Ich bitte Sie, den Auftrag im ursprünglichen Sinn zu überweisen. Aber sonst ebenfalls besser noch auch in der abgeänderten Form wie gar nicht. Ich danke Ihnen für die Überweisung.

Standespräsidentin Favre Accola: Damit kommen wir zur ersten Abstimmung: Wer den Antrag der Regierung auf Abänderung des Auftrags unterstützt, drücke die Taste Plus. Wer den Antrag von Grossrätin Oesch, den Auftrag im ursprünglichen Sinne zu behandeln, annehmen möchte, drücke die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie sind dem Antrag der Regierung mit 89 zu 16 Stimmen bei 0 Enthaltungen gefolgt.

Abstimmung

Der Grosse Rat überweist den Auftrag im Sinne des Antrags der Regierung mit 89 zu 16 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zur zweiten Abstimmung. Und zwar, ob wir den Auftrag im Sinne des Abänderungsantrags der Regierung an die Regierung überweisen wollen. Wenn Sie den Auftrag Oesch betreffend Beibehaltung der Steuerabzüge für energetische Sanierungen überweisen möchten, drücken Sie die Taste Plus. Wenn Sie den Auftrag nicht überweisen möchten, die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben den Auftrag Oesch betreffend Beibehaltung der Steuerabzüge für energetische Sanierungen im Sinne des Abänderungsantrags der Regierung mit 79 zu 26 Stimmen bei 1 Enthaltung überwiesen.

Abstimmung

Der Grosse Rat überweist den Auftrag im Sinne des Antrags der Regierung mit 79 zu 26 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir behandeln nun den Auftrag Gredig betreffend Kostenumlagerung im ÖV zu den Gemeinden. Die Regierung beantragt, diesen in abgeänderter Form zu überweisen. Damit entsteht automatisch Diskussion. Grossrat Gredig, Sie haben das Wort.

Auftrag Gredig betreffend Kostenumlagerung im ÖV zu den Gemeinden (Wortlaut GRP 2/2025-2026, S. 201)

Antwort der Regierung

In der Augustsession 2022 hatte der Grosse Rat das totalrevidierte Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV; BR 872.100) beschlossen, welches am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist. Die Totalrevision war im Wesentlichen von drei Zielen geprägt: massgeschneiderte Planung und Steuerung, bedarfsgerechte und finanzierbare Bestellung sowie gezielte Förderung des kantonalen Angebots im öffentlichen Verkehr (ÖV). Mit der Revision wurden auch die kantonalen Beiträge an Zusatzerschliessungen erhöht, welche für die Gemeinde eine Möglichkeit sind, gemeinsam mit dem Kanton Angebote zu bestellen, die über den von Bund und Kanton finanzierten regionalen Personenverkehr (RPV) hinausgehen. Der Grosse Rat erhöhte den Kantonsbeitrag auf 50 bis 80 Prozent. Im alten GöV lag dieser bei 20 Prozent.

Aufgrund der Verknappung der Bundesmittel, mithin im ÖV, hat der Bund jüngst seine Bestellpolitik für den RPV verschärft. So reduziert er seine Mitfinanzierung ab einer gewissen Anzahl Kurspaare (der sog. Toleranz), wenn Kanton und Gemeinden Zusatzerschliessungen auf diesen RPV-Linien bestellen. Dies führt dazu, dass – wenn Kanton und Gemeinden weiterhin auf Zusatzerschliessungen bestehen – sie nicht nur diese, sondern noch dazu die wegfallenden RPV-Kurspaare bezahlen müssen.

Der vorliegende Auftrag fordert nun die finanzielle Entlastung der Gemeinden bei den Zusatzerschliessungen. Wie dargelegt, entstand der zusätzliche Finanzierungsbedarf nicht – wie im Auftrag beschrieben – infolge einer Lastenverschiebung von Kanton zu Gemeinden, sondern weil sich der Bund aus der Mitfinanzierung eines gewissen Teils des Angebots im RPV zurückzieht. Dies macht die grosse Abhängigkeit des Kantons vom Bund bezüglich der Finanzierung des ÖV und die damit verbundenen Risiken ebenso deutlich, wie die Tatsache, dass die Dynamik in der Steuerung, Finanzierung – welche stets unter dem Finanzierungsvorbehalt des Bundesparlaments bzw. des Grossen Rats steht – und Angebotsentwicklung des ÖV auch die Gemeinden betrifft. Aufgrund dessen ist auch klar, dass weder der Kanton gegenüber dem Bund noch die Gemeinden gegenüber dem Kanton die Wahrung eines Besitzstandes geltend

machen können. Nichtsdestotrotz ist festzuhalten, dass in den Jahren vor und nach der Totalrevision GöV der ÖV im Kanton beträchtlich ausgebaut werden konnte (44 Prozent Steigerung der Kurskilometer auf der Strasse (Bus) in den Jahren 2019 bis 2025, bei der Bahn 35 Prozent). Die vom Kanton getragenen Abgeltungen erhöhten sich in diesem Zeitraum von 35 Mio. Franken im Jahr 2019 auf 57 Mio. Franken im Jahr 2025 bzw. um 62 Prozent. Die zur Fahrleistung überproportionale Zunahme der Abgeltungen ist durch die grossen Investitionen der RhB verursacht. Welche Auswirkungen das Sparprogramm des Bundes künftig noch haben wird, ist nicht absehbar.

Eine erneute Revision des GöV, die dem Kanton die 100-prozentige Finanzierung und somit die alleinige Bestellung der Zusatzerschliessung übertragen würde, erachtet die Regierung nicht als zielführend. Damit würde den Gemeinden die Möglichkeit genommen, bei regional besonderen Bedürfnissen das Angebot punktuell zu stärken. Eine Bestellung durch die Gemeinden ohne jegliche Mitfinanzierung erscheint mit Blick auf den Grundsatz der fiskalischen Äquivalenz nicht als gerechtfertigt. Da der Beitragsrahmen im Gesetz festgelegt ist, macht eine Revision der Verordnung keinen Sinn. Ebenso wenig zielführend wäre eine Anpassung der Minimalwerte der Zusatzerschliessung (Nachfrage und Wirtschaftlichkeit) in Anhang 2 der Verordnung. Dies würde den Kostendeckungsgrad über die ganze RPV-Linie senken und könnte zur Folge haben, dass sich der Bund aus der Mitfinanzierung zurückzieht.

Die Regierung ist bereit, die Vollzugspraxis für die Festlegung des Kantonsanteils bei der Bestellung der Zusatzerschliessung wie folgt festzulegen: Im ersten Jahr übernimmt der Kanton 80 Prozent der ungedeckten Kosten der Zusatzerschliessung, im zweiten 60 Prozent und ab dem dritten 50 Prozent. Die Gemeinden verpflichten sich bei einer gemeinsamen Bestellung zu einer Beteiligung von 20 Prozent im ersten Jahr, von 40 Prozent im zweiten Jahr und von 50 Prozent der ungedeckten Kosten ab dem dritten Jahr. Dies gewährt eine für alle Regionen und Gemeinden transparente, nachvollziehbare und gleiche Praxis. Die degressive Finanzierung bewirkt zudem, dass Zusatzerschliessungen dort bestellt werden, wo Aussichten bestehen, dass diese mittelfristig in das RPV-Angebot ohne Mitfinanzierung durch die Gemeinden überführt werden können.

Aufgrund dieser Ausführungen beantragt die Regierung dem Grossen Rat, den vorliegenden Auftrag wie folgt abzuändern: Der Kantonsanteil bei der gemeinsamen Bestellung der Zusatzerschliessung wird im Rahmen der Vollzugspraxis degressiv festgelegt: Im ersten Jahr übernimmt der Kanton 80 Prozent der ungedeckten Kosten der Zusatzerschliessung, im zweiten 60 Prozent und ab dem dritten 50 Prozent.

Gredig: Ich gebe es zu, der Auslöser dafür, dass ich mich in den letzten Monaten sehr intensiv mit der ÖV-Finanzierung auseinandergesetzt habe, ist ein Partikularinteresse. Bereits vor längerer Zeit haben die Stadt Chur, die Gemeinden Trimmis und Untervaz vom Amt für Energie und Verkehr die Info erhalten, dass der Kanton künftig nur noch halb so viele Busse auf der Linie 3

bezahlt, wie er das in der Vergangenheit gemacht hat. Den Rest, den können wir künftig selber bezahlen. Und mitzureden haben die Gemeinden dabei nichts, schliesslich hat der Grosse Rat das so beschlossen. Doch haben wir das? Ich habe zuerst an mir gezweifelt. Habe ich vielleicht in der Debatte im Grossen Rat nicht gut zugehört? Nach etwas Recherche zweifle ich mittlerweile eher an der Auslegung des Amtes. Ich zitiere dazu zwei Passagen aus der Botschaft zum Gesetz über den öffentlichen Verkehr aus dem Jahr 2022. Zitat eins: «Im Ergebnis geben die im ÖV-Grundlagenbericht aufbereiteten Erkenntnisse dem Kanton eine belastbare Handhabe und Argumentation, dass der Besitzstand des heutigen Angebots auch in Zukunft gewahrt werden kann». Zitat zwei: «Eine Reduzierung wie auch eine unmittelbar starke Erhöhung der Anzahl Kurspaare pro Tag auf Grund der neuen Regelung sollen jedoch vermieden werden, um einerseits den Besitzstand zu wahren und andererseits Kostensprünge zu vermeiden». Und dann noch: «In den Korridoren, wo der Halbstundentakt mit Retica 30 umgesetzt wird, sollen nach Möglichkeit bei entsprechenden Nachfragepotenzialen auch die anschliessenden Buslinien verdichtet werden».

Nun also die Frage, warum macht der Kanton das trotzdem? Um dieser Frage auf den Grund zu gehen, haben wir gemeinsam mit anderen Grossrätinnen und Gemeinden einen Brief geschrieben, zahlreiche Gespräche geführt und mangels Vorankommens in diesen Gesprächen schlussendlich diesen Auftrag eingereicht. Und leider muss ich nach dem Vorliegen der Antwort sagen, dass ich nun hier sitze und so klug bin als ich das auch zuvor war. Ich bin nämlich nicht schlauer geworden daraus. Ich werde den Verdacht nicht ganz los, dass hier fast schon mutwillig die Tatsachen etwas zurechtgerückt werden. Wir fragen, warum baut der Kanton denn plötzlich beim öffentlichen Verkehr ab? Die Antwort darauf ist, wir bauen aus. Ich finde es schön, dass die RhB plötzlich mehr Personenkilometer zurücklegt und die Surselva ein neues Buskonzept erhalten hat. Aber wenn in ganz vielen anderen Gemeinden gleichzeitig Busangebote gestrichen werden, dann ist diese Aussage schlicht und einfach nicht sehr präzise. Wir fragen, warum überlagert der Kanton plötzlich Kosten, die immer vom Kanton getragen wurden, auf die beteiligten Gemeinden? Die Antwort des Kantons, wir übernehmen zusätzliche Kosten seitens Kantons. Da können wir ja nicht von den gleichen Tatsachen sprechen.

Und hier liegt ein wichtiger Punkt: In der Antwort der Regierung werden die neue Definition der Zusatzerschliessung und die alte miteinander verglichen. Und deshalb kommt man auch zum Ergebnis, dass ja der Kanton die Beitragssätze neuerdings erhöht hat. Nur, in der Zwischenzeit hat sich die Definition, was als Zusatzerschliessung gilt, enorm stark verändert. Meine anfänglich zitierte Hälfte der bisher durch den Kanton finanzierten Kurspaare, die galten früher nicht als Zusatzerschliessung und wurden zu 100 Prozent durch den Kanton finanziert. Neu gelten die kurzerhand als Zusatzerschliessung und müssen im ersten Jahr zu 20, im zweiten Jahr zu 40 und dann je nach Stand zu 50 oder 100 Prozent durch die Gemeinden übernommen werden. Also kurz, was früher regulärer Teil des regionalen Per-

sonenverkehrs war, ist heute plötzlich Zusatzerschliessung. Ich denke, wir wurden hier im Grosse Rat nie darüber informiert, dass plötzlich ein beträchtlicher Teil des bestehenden Angebots umdeklariert werden soll. Ich finde es daher etwas unredlich, diese entstandenen oder entstehenden Kostenumlagerungen einfach zu negieren. Zuletzt haben wir gefragt, warum informiert ihr dann uns Gemeinden nicht einfach transparent zusammen von Anfang an mit einer Gesamtschau der Kosten und der betroffenen Linien? Die Antwort war: «Aha, die anderen Gemeinden haben gar kein Problem. Das seid nur ihr in Chur mit eurem Partikularinteresse. Und vielleicht noch die Trimmiser und die Untervazer». Wenn wir dann aber bei den anderen Gemeinden nachgefragt haben, dann hiess es plötzlich: «Oh doch, wir haben auch Probleme und wir sind auch nicht zufrieden. Und auch bei uns gibt es Kostenumlagerungen». Immerhin, wir sind inzwischen so weit, dass das AEV auch zugibt, dass abgebaut werden soll. Aber nochmals, warum denn? Die Begründung könnte von der ehemaligen deutschen Bundeskanzlerin stammen: Es ist halt alternativlos. Erstens, der Grosse Rat hat das beschlossen. Zweitens, der Bund spart. Wir müssen das an die Gemeinden weitergeben. Und drittens, der Bund hat seine Bestellpraxis bezüglich Toleranz in der Zusatzerschliessung verschärft. Aber ist es wirklich alternativlos? Ich meine, diese Argumente stimmen alle drei nicht. Was der Grosse Rat beschlossen hat, habe ich einleitend schon kurz gesagt. Ich denke nicht, dass wir einen Abbau beschlossen haben. Für die Punkte zwei und drei, dass der Bund ein Sparpaket beschlossen habe oder seine Bestellpraxis verschärft, da habe ich mir überlegt, dann müsste das ja wohl auch in anderen Kantonen der Fall sein. Weil ich hoffe, dass die Bestellpraxis und die Sparpakete des Bundes für alle Kantone gelten. Aus diesem Grund habe ich bei diversen Transportunternehmen, beim Verband öffentlicher Verkehr, ich habe Parlamentsprotokolle konsultiert, ich habe mit zahlreichen Gemeinden gesprochen und auch mit externen Fachleuten. Die Erkenntnis: Nein, der Bund spart nicht. Die Sparbemühungen beim RPV sind komplett aus dem Entlastungspaket rausgefallen. Also dieses Argument stimmt einfach nicht mehr. Und zum letzten Punkt, dass der Bund seine Bestellpraxis verschärft hat: Niemand, ich habe mit diversen Personen aus Fachverbänden und anderen Kantonen gesprochen, niemand wusste etwas von dieser Verschärfung der Bestellpraxis bei der Toleranz. Nun, es mag sein, dass sich alle anderen irren. Ich habe das Gefühl, vielleicht haben auch wir hier etwas eine eigenwillige Auslegung der Realität.

Bevor ich mich nun aber zur Überweisung des Auftrages äussern möchte, mache ich sehr gerne von meinem Recht Gebrauch, der zuständigen Regierungsrätin drei Fragen zu stellen: Erste Frage, das AEV hat in den letzten Jahren und Monaten, in mehreren Schritten und an unterschiedliche Adressaten, Angebotsabbauten beziehungsweise Kostenumlagerungen kommuniziert. Zuletzt in einem Schreiben vom 29. Januar, das an die Gemeindepräsidentinnen der betroffenen Gemeinden ging. Ich bitte Sie, uns eine Zusammenstellung sämtlicher angekündigten Angebotsabbauten beziehungsweise Kostenumlagerungen seit Inkrafttreten des GöV zu liefern. Und zwar

für die betroffenen Linien und die betroffenen Abgeltungen. Frage zwei: Bis am 20. April, also vor zwei Tagen, mussten die Transportunternehmen die Fahrplandaten für den kommenden Fahrplan für alle von der öffentlichen Hand finanzierten Linien bereits an den Fahrplanentwurf der SBB melden. Deshalb ist heute bereits bekannt, welchen Angebotsumfang das AEV bei den Transportunternehmen zur Offertstellung angefordert hat. Die Frage: Auf welchen der oben genannten Linien wurde nun dieser Angebotsabbau durch den Kanton bereits bestellt? Und die dritte Frage, und ich denke, das ist der entscheidende Punkt heute: Wenn nun der Grosse Rat diesen Auftrag im ursprünglichen Sinne überweist, dann wird die Regierung beauftragt, das Angebot im Regionalverkehr vor Inkrafttreten des neuen GöV in einem vergleichbaren Rahmen durch den Kanton, und zwar ohne Lastenverschiebungen auf die Gemeinden, zu finanzieren. Wird die Regierung diesen Auftrag bereits auf den Fahrplan 2027 umsetzen und die angekündigten Angebotsabbauten in diversen Gemeinden rückgängig machen? Ich bedanke mich herzlich für die Beantwortung dieser Fragen und werde mich gerne später noch einmal äussern.

Der Erstunterzeichner hält am Auftrag in der ursprünglichen Fassung fest.

Standespräsidentin Favre Accola: Ich erteile Regierungsrätin Maissen jetzt das Wort oder wünschen Sie es lieber nachher? Besten Dank. Damit erteile ich nun Grossrat Rüegg das Wort.

Rüegg: Nach den Ausführungen von Kollege Gredig möchte ich noch einen weiteren Aspekt beleuchten. Der Auftrag Gredig bringt ein Problem auf den Punkt: Es zeichnet sich eine Entwicklung ab, bei der Gemeinden innert kurzer Frist neue finanzielle Verpflichtungen übernehmen sollen, ohne dass der Umfang der Leistungen, die Kosten und der Prozess bereits genügend geklärt sind. Der Auftrag verlangt keine Ausweitung des Angebotes ins Blaue hinein. Er verlangt vielmehr Planungs- und Finanzierungssicherheit und eine saubere Klärung der Zuständigkeiten. Konkret, das Angebot im Regionalverkehr soll bis zur Klärung offener Fragen weiterhin in einem vergleichbaren Rahmen durch den Kanton bestellt und finanziert werden, ohne unkoordinierte Lastenverschiebung auf die Gemeinden. Und der Grosse Rat soll in jedem Fall einen Bericht über die ergriffenen Massnahmen erhalten. Aus der Region Viamala, stellvertretend für andere Regionen, liegt eine sehr konkrete Entwicklung vor: Ende Januar 2026 wurden mehrere Gemeinden auf einzelnen Bus-/Postautolinien darüber informiert, dass künftige Zusatzangebote, was auch immer jetzt damit gemeint ist, Kollege Gredig hat darauf hingewiesen, durch die Gemeinden zu bestellen und mitfinanziert seien, sofern diese vom Bund nicht oder nicht mehr mitgetragen werden. Das Problem ist nicht nur das Prinzip. Das Problem ist der Prozess und der Zeitplan.

Die betroffenen Gemeinden wurden im Januar 2026 unverbindlich informiert. Angaben zu Kosten und Anzahl betroffener Kurse sollen erst ab Mai 2026 vorliegen,

danach müssten Gemeinden innert weniger Monate definitive Finanzierungsentscheide fällen, diese mit anderen Gemeinden pro Linie koordinieren und rechtzeitig so beschliessen, dass der Kanton die Kurse für den Fahrplanwechsel Dezember 2026 noch bestellen kann. Das ist, nüchtern betrachtet, kaum realistisch umsetzbar. Und wenn Gemeinden aufgrund fehlender Grundlagen oder fehlender Koordination nicht fristgerecht entscheiden können, droht nicht eine geordnete Optimierung, sondern ein Angebotsabbau aus prozessualen Gründen. Das wäre verkehrspolitisch wie regionalpolitisch der falsche Weg. Ich halte die Überweisung des ursprünglichen Auftrags für zentral und sachgerecht. Nicht weil wir den Gemeinden jedes Mitdenken abnehmen wollen, sondern weil der öffentliche Verkehr ein Bereich ist, der nur funktioniert, wenn die Rahmenbedingungen verlässlich, die Finanzierung transparent und die Prozesse machbar sind. Der Auftrag adressiert damit drei legitime Anliegen. Verlässlichkeit: ÖV-Angebote werden langfristig geplant, kurzfristige Umlagerungen ohne klare Regeln schaffen Unsicherheit. Machbarkeit: Gemeindeprozesse sind an Budgetzyklen, Versammlungen und Koordination gebunden. Ohne realistische Fristen drohen Lücken. Gleichbehandlung: Wenn Finanzierung von kurzfristigen Gemeindeentscheidungen abhängt, entstehen regionale Unterschiede. Nicht aufgrund von Bedarf, sondern aufgrund der Kassenlage und des Timings. Gerade deshalb ist die Forderung richtig, dass der Kanton bis zur Klärung offener Punkte das bestehende Angebot weiterhin bestellt und finanziert, mindestens übergangsweise. Und dass der Grosse Rat über die getroffenen Massnahmen verbindliche Berichte erhält. Mit der Überweisung verbinden wir eine klare Erwartung an die Regierung: Transparenz über betroffene Linien und Kurse, Kostenschätzungen und nachvollziehbare Kostenschlüssel, ein realistischer Prozess mit Fristen, die zu den Gemeinden passen, sowie eine Übergangslösung, damit es bis zum Fahrplanwechsel 2026 nicht zu unbeabsichtigten Angebotsreduktionen kommt. Zusammengefasst, der Auftrag verlangt keinen Luxus und keine Ausgaben ohne Steuerung. Er verlangt Regeln und Prozessklarheit, damit der ÖV nicht wegen unklaren Zuständigkeiten oder unrealistischen Fristen ausgedünnt wird. Bitte unterstützen Sie deshalb die Überweisung des Auftrages in der ursprünglichen Form.

Kohler: Mit der Umsetzung des GöV hat die Regierung uns herausgefordert. Die Folge kennen wir, 88 Grossrätinnen und Grossräte haben einen Vorstoss unterzeichnet. Mit der Antwort der Regierung auf den Auftrag Gredig haben wir ein erstes Ziel erreicht: Die Beitragssätze für die Zusatzerschliessung wurden flexibilisiert, das heisst, degressiv ausgestaltet. Damit wendet die Regierung, es war etwas Nachdruck nötig, ihren Spielraum bei der Finanzierung der Zusatzerschliessung neu an. Einleitend zu meinem Votum halte ich Rückblick: Bei der Behandlung des GöV herrschte Euphorie. Das dürfen wir, glaube ich, oder müssen wir, dürfen wir feststellen. Und heute steht die Finanzierung des ÖV an einer Zeitenwende. Ausbau, Ausbau und nochmals Ausbau, das waren die Schlagworte. Diese gehören definitiv der Vergangenheit an. Es geht sogar weiter, und im

neuen Fahrplanverfahren 2027 und 2028 folgt eine Sparrunde. Ich stelle also fest, dass der ÖV, welchen wir für die Erschliessung unserer Täler als so eminent wichtig erachten, Risse bekommt.

Dieser Prozess führt zu eben entweder Abbau oder Kostenumlagerung. Dies auf drei Stufen. Wir haben die Kostenumlagerung eins: Da ist der Kanton im Lead, da wendet der Kanton, oder im Übergang vom alten zum neuen GöV wendet er das Gesetz konsequent an. Das kann man ihm nicht verübeln, da wird ein bisschen aufgeräumt. Wir haben Kostenumlagerung zwei: Da ist der Bund im Lead und wir haben ein GöV verabschiedet. Jetzt passiert, dass der Bund bei diesem regionalen Personenverkehr und der Anzahl Kurspaare etwas genauer hinschaut. Daraus resultieren die Berechnungen für Zusatzerschliessungen, in der Folge natürlich Mehrkosten. Und ich nehme den dritten Block der Kostenumlagerungen: Der wird jetzt auch oder ist eingeleitet worden vom Bund. Die Bundesmittel werden knapper. In der Planung müssen die Transportunternehmungen ihre Offerten anpassen und Kostenreduktionen offerieren. In der Praxis sieht diese Abwägung des Abbaus oder eben Kostenumlagerungen, wie man es dann auch macht in diesen harten Diskussionen, so aus: Ich nehme ein Beispiel vor meiner Haustüre, der Kurs 90.018. In finaler Konsequenz wurden hier nach grossen Diskussionen Kurspaare gestrichen, insgesamt drei. Diejenigen, die am wenigsten frequentiert wurden. Das ist der Todesstoss des Taktfahrplans: Einmal fährt der Bus, ein anderes Mal nicht. Und die Verlässlichkeit fällt dahin.

Wohin geht also die Reise? Ich bin in meiner Funktion auch Fahrplanpräsident der Region 4 und dadurch etwas näher am AEV und der Regierung. Deshalb danke ich der Regierung und dem AEV für die vielen Austauschtreffen, Informationen und Antworten, welche wir auf unsere Fragen erhalten haben. Trotzdem bleiben Fragen in den konzeptionellen Überlegungen zur Ausgestaltung des GöV. Wohin gehen wir also nun in der Unterzeichnung oder dem Überweisen des Vorstosses, wie gehen wir damit um? Ich führe als Drittunterzeichner drei Gründe auf, welche für die Überweisung im ursprünglichen Sinn sprechen: Die Regierung schlägt in ihrer Abänderung vor, die Beitragssätze für Zusatzerschliessungen degressiv anzupassen. Der Grosse Rat soll nicht in die Kompetenz der Regierung eingreifen. Möchten wir in Zukunft einmal Anpassungen, wird die Regierung mit Recht begründen, dass der Grosse Rat das degressive Modell mit der Überweisung ratifiziert habe. Deshalb darf der Vorstoss nicht im Sinne der Regierung überwiesen werden.

Zur Fahrplankonzeption müssen wir eine politische Diskussion führen. Das ist mein zweiter Grund. Im Fahrplanverfahren 2027/2028 fordert der Bund Budgetkürzungen. Wir müssen politisch diskutieren, wie wir mit diesen Budgetkürzungen umgehen wollen. Sind diese Angebote für Kanton und Gemeinden essenziell, sodass wir in Sachen Finanzierung in die Bresche springen sollen? Das müssen wir gemeinsam diskutieren, auf Stufe Kanton und Gemeinden. Wichtig dabei ist, als Basis für diese Diskussionen und eine sachliche Diskussion braucht es ein realistisches ÖV-Konzept. Den Entwurf des alten Konzepts müssen wir schreddern. Er lag

bei der GöV-Debatte nicht vor und war in der Folge dann auch viel zu optimistisch. Wir brauchen also eine konzeptionelle Auslegeordnung zum Ausbau, Abbau und dem Umgang mit fehlenden Mitteln, dies für Bus und Bahn. Und dieses eben ÖV-Konzept, das das letzte Mal nicht vorlag, muss bei den zukünftigen Beratungen vorliegen, denn nur so können wir die Gesamtschau halten und dies ist zentral auch in der Diskussion um die Zusatzerschliessungen.

Als Fahrplanpräsident schildere ich weiter eine operative Herausforderung des Fahrplanverfahrens: Ich kann es kurz machen, Grossrat Rüegg hat geschildert, dass der demokratische Prozess kaum in der nötigen Frist abgehandelt werden kann. 28 Linien sind betroffen, Gemeinde müssen die Finanzierung abklären, Abwägungen vornehmen, demokratische Prozesse einleiten und und und, auch entsprechend entscheiden. Dieser Prozess kann in den vorgegebenen Fristen nicht ordnungsgemäss abgehandelt werden. Ich schlage vor, im Fahrplanverfahren 2025/2026 ist der Kanton mittels Übergangsfrist und einer Zwischenfinanzierung eingesprungen. Dafür danke ich der Regierung. Sie hat also uns Zeit gegeben, die Diskussionen zu führen. Wahrscheinlich dankt auch der Mitarbeiter im AEV, welcher diese Prozesse koordinieren muss, für diese Mehrzeiten. Mindestens dann, wenn er den Job längerfristig ausführen möchte.

Es braucht also eine politische Diskussion, ob eine Zwischenfinanzierung auch für den Kanton Graubünden in Zukunft sinnvoll ist. Dies würde natürlich eine Anpassung des GöV bedingen und klar ist, Zeit brauchen. Ich beantrage also, den Auftrag im ursprünglichen Sinne zu überweisen für eine gezielte Förderung oder heute vielleicht besser gesagt Beibehaltung des ÖVs, danke bestens.

Standespräsidentin Favre Accola: Mit Blick auf die angemeldeten Voten und auch die Länge der gehaltenen Voten gehe ich nicht davon aus, dass wir es schaffen, den Auftrag Gredig heute noch abzuarbeiten. Entsprechend würde ich Sie heute in den Feierabend entlassen.

Schluss der Sitzung: 18.00 Uhr

Für die Genehmigung des Protokolls

durch die Redaktionskommission:

Die Standespräsidentin: Valérie Favre Accola

Die Protokollführerin: Laura Beeli

Donnerstag, 23. April 2026 Vormittag

Vorsitz:	Standespräsidentin Valérie Favre Accola / Standesvizepräsident Fabio Luzio
Protokoll:	Patrick Barandun
Präsenz:	anwesend 120 Mitglieder entschuldigt: –
Sitzungsbeginn:	8.15 Uhr

Standesvizepräsident Luzio: Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, darf ich Sie bitten, Platz zu nehmen? Wir möchten beginnen. Guten Morgen werte Regierungsbank und wertees Ratssekretariat. Bun de a tots ed a tottas sen la tribuna ed ainten ils tgasperts da traducziun e natural tots tgi èn premuro per nossa siertad.

Wir beginnen gleich mit den Nachtragskrediten. Sie haben die Orientierungsliste der GPK zum Budget 2026 erhalten. Ich erteile nun der GPK-Präsidentin das Wort. Grossrätin Nicolay, Ihr Mikrofon ist offen.

Nachtragskredite

Antrag GPK

Von der Orientierungsliste der GPK über die genehmigten Nachtragskreditgesuche zum Budget 2026 Kenntnis zu nehmen.

Nicolay; GPK-Präsidentin: Seit der letzten Orientierung in der Dezembersession 2025 hat die Geschäftsprüfungskommission zwei Nachtragskredite genehmigt. Sie betreffen das Budget 2026 und die Angaben dazu finden Sie in der Orientierungsliste, die Ihnen elektronisch vorliegt. Ich beschränke mich hiermit auf eine Zusammenfassung. 6110, Amt für Energie und Verkehr und 6200, Spezialfinanzierung Strassen Tiefbauamt. Mit einem gemeinsamen Gesuch legte die Regierung der GPK zwei Nachtragskredite im Zusammenhang mit der Verkehrssituation während den Olympischen Winterspielen Milano Cortina 2026 vor. Das von der Regierung vorgängig verabschiedete Konzept umfasste verschiedene Park and Ride-Angebote, Anpassungen beim Fahrplan im öffentlichen Verkehr mit den Trägern Rhätische Bahn, Postauto, Busse und einen Shuttlebetrieb im Munt La Schera-Tunnel der Engadiner Kraftwerke nach Livigno. Für den Verkehr wurde ein Bruttoaufwand von insgesamt 3,846 Millionen Franken erwartet, der mit den beiden Nachtragskrediten abzudecken war. Gemäss den Offerten und Berechnungen wurden beim Amt für Energie und Verkehr Zusatzkosten für die Rhätische Bahn von 0,1 Millionen Franken und für Postauto Graubünden von 1,5 Millionen Franken, also zusammen 1,6 Millio-

nen Franken erwartet. Beim Tiefbauamt ging man von einem Mehrbedarf von 2,246 Millionen Franken für Verkehrslenkung, Park and Ride und den Tunnel Munt La Schera aus. Dem Veranstalter soll der Bruttoaufwand für den Verkehr abzüglich des Ertrags aus dem Park and Ride in Höhe von erwarteten 3,146 Millionen Franken weiterverrechnet werden. Die Mehrleistungen im öffentlichen Verkehr sind nicht im Bestellverfahren enthalten, so dass sich der Bund nicht daran beteiligt. Tarifanpassungen für Bahn, Postauto oder Busse sind nicht möglich. Im Budget 2026 sind im Zusammenhang mit Olympia 2026 beim Amt für Energie und Verkehr bereits Mittel von 650 000 Franken enthalten. Die erwartete Rückzahlung eines Teils des Aufwands durch die italienischen Partner, die gemäss Nachtragskreditgesuch erwartet werden, dürften nicht ganz einfach zu erhalten sein. Als Teilkompensation für den Nachtragskredit werden daher lediglich der erwartete Ertrag aus dem Park and Ride von 700 000 Franken und der ohnehin budgetierte Betrag von 650 000 Franken aufgeführt, womit für den Kanton eine Belastung von rund 2,5 Millionen Franken verbliebe.

Standesvizepräsident Luzio: Vielen Dank, Grossrätin Nicolay. Gibt es weitere Wortmeldungen aus der GPK? Allgemeine Diskussion? Grossrat Metzger, Ihr Mikrofon ist offen.

Metzger: Guten Morgen. Frau Kommissionspräsidentin, Sie haben von italienischen Partnern gesprochen und es dürfte nicht ganz einfach sein, dort etwas zu erhalten. Sind das jetzt Partner oder nicht, und spricht man mit denen und setzt man sich durch, partnerschaftlich?

Nicolay; GPK-Präsidentin: Ich bin nicht ganz sicher, ob es eine Frage war, aber ich denke schon. Natürlich sind die Italiener Partner, das ist klar. Wenn ich mich nicht irre, haben wir ja nachher in der Fragestunde eine Frage dazu, und ich denke, oder ich hoffe, dass wir dann dazu Antworten bekommen.

Metzger: Dann habe ich eine kleine Nachfrage. Was ist für Sie ein Partner?

Nicolay; GPK-Präsidentin: Es gibt verschiedene Partnerschaften. Aber hier ist es natürlich eine zusammenarbeitliche Partnerschaft, mit dem man ja auch zusammenarbeitet und auch weiterhin zusammenarbeiten möchte.

Standesvizepräsident Luzio: Gut, vielen Dank für die Beantwortung der Fragen, Grossrätin Nicolay. Gibt es weitere Wortmeldungen? Weitere allgemeine Diskussionen? Gut. Wünscht die Regierung das Wort? Dies scheint nicht der Fall zu sein. Dann stelle ich fest, dass der Rat von den Nachtragskrediten Kenntnis genommen hat.

Beschluss

Der Grosse Rat nimmt von der Orientierungsliste der GPK über die genehmigten Nachtragskredite, 1. Serie zum Budget 2026, Kenntnis.

Standesvizepräsident Luzio: Wir kommen damit zur Fragestunde. Ich möchte Sie einleitend noch einmal daran erinnern, dass wenn Sie eine Frage gestellt haben und der zuständige Regierungsrat oder die zuständige Regierungsrätin diese Frage beantwortet hat, können Sie eine kurze Nachfrage stellen. Eine kurze Frage, und keine Stellungnahme oder einen Kommentar. Darum bitte ich Sie. Die erste Frage betreffend Einführung des Drug-Checkings im Kanton Graubünden stammt von Grossrätin Bischof. Die Frage wird von Regierungsrat Caduff beantwortet. Bitte, Herr Regierungsrat, Sie können sprechen.

Fragestunde

Bischof betreffend Einführung des Drug-Checkings im Kanton Graubünden

Frage

Um eine präventive und schadensmindernde Drogenpolitik voranzutreiben, braucht es neben dem von der Churer Bevölkerung bewilligten Konsumraum, dem auch die Kontakt- und Anlaufstelle des Kantons angegliedert wird, ein Drug-Checking, das die Drogen auf giftige Streckmittel und gefährliche Mixturen untersucht.

Drug-Checking-Angebote richten sich an alle Konsumierenden von psychoaktiven Substanzen. Der schwer zugänglichen Gruppe von Freizeitkonsumierenden, meistens sind es Jugendliche und junge Erwachsene, soll der Zugang zu präventiven und schadensmindernden Angeboten ermöglicht werden.

Zum Teil haben sich die Drogencocktails rasant in ihrer Zusammensetzung verändert und können lebensbedrohlich sein oder haben ein hohes Abhängigkeitspotential, wie es zum Beispiel bei Fentanyl der Fall ist. Auch das häufig konsumierte Cannabis hat eine im Vergleich zu den 60er-Jahren viel potentere Wirkung (THC-Gehalt bei 10 Prozent bis 20 Prozent, früher etwa 3 Prozent), was das Suchtpotential verstärkt und vermehrt zu psychischen Erkrankungen führt.

Das Drug-Checking führt zur besseren Wahrnehmung von Trends und Dynamiken des Drogenmarkts und hilft, neue psychoaktive Substanzen (NPS) frühzeitig zu erkennen.

Der neueste Bericht der schweizerischen Koordinations- und Fachstelle Infodrog von 2025 zeigt, dass insbesondere junge Männer (80 Prozent) mit einem Hochschulabschluss (46 Prozent) die ganze Palette von Kiffen, Sniffen, Spicken und Co. konsumieren.

Somit stelle ich der Regierung folgende Fragen:

1. Wann ist die Einführung des Drug-Checkings geplant, um den Blindflug in der Drogenpolitik zu beenden?
2. Verfügt der Kanton Graubünden über einen Massnahmenplan zu Fentanyl wie andere Städte und Kantone?

Regierungsrat Caduff: Ich beginne mit einer einleitenden Bemerkung: Unter Drug-Checking versteht man die chemische Analyse von illegalen psychoaktiven Substanzen, um Konsumierende über die tatsächlichen Inhaltsstoffe, Reinheitsgrade und gefährliche Streckmittel aufzuklären. Dies mit dem Ziel, Überdosierung und Gesundheitsschäden durch unvorhersehbare Substanzzusammensetzungen zu verhindern.

Nun zur Beantwortung der Frage eins: Die Kontakt- und Anlaufstelle mit angeschlossenem Konsumraum hat ihren Betrieb am 1. April dieses Jahres aufgenommen. Die Betreiberin, der Verein Überlebenshilfe Graubünden, UHG, sieht vor, dass im Konsumraum während eines Pilotversuchs Substanzen mittels Schnelltests auf Nitazene und/oder Fentanyl getestet werden können. Diese Schnelltests weisen ausschliesslich das Vorhandensein nach und minimieren somit das Risiko, unwissentlich synthetische Opioide zu konsumieren. Es dient auch dazu, eine Einschätzung des Gefahrenpotenzials vorzunehmen, Entscheidungen zu treffen und das Konsumverhalten zu thematisieren. Ebenfalls dient es dem Monitoring, und es werden alle relevanten Zusammenarbeitspartner in anonymisierter Form über positive Befunde informiert. Ein Drug-Checking mittels Laboranalyse kann aktuell nicht angeboten werden. Diese Analyse könnte differenzierte Aussagen zur Zusammensetzung der Substanzen und deren Reinheitsgrade machen und somit auch eine verbesserte Risikoeinschätzung veranlassen. Aktuell ist die UHG daran, die Mitarbeitenden zu schulen, um dann das Drug-Checking in der beschriebenen Form anbieten zu können. Es ist vorerst eine Testphase geplant.

Zu Frage zwei: Der Runde Tisch Sucht hat Abklärungen zu Massnahmen zur Vorbereitung auf einen möglichen Markteintritt hochpotenter synthetischer Opioide getroffen. Bei den Massnahmen geht es um Erkennen der Entwicklung medizinischer Massnahmen und Informationen. Die konkreten Vorbereitungen werden durch die beteiligten Organisationen eigenständig umgesetzt. Beteiligt am Runden Tisch Sucht sind der Verein Überlebenshilfe Graubünden, der Verein Oase, die PDGR mit dem Ambulatorium, die Stadt Chur mit der Stadtpolizei, die Dienststelle Gesellschaft und die Stadtgärtnerei, die Kantonspolizei und das Kantonale Sozialamt, welches die Leitung innehat.

Standesvizepräsident Luzio: Vielen Dank, Regierungsrat Caduff. Grossrätin Bischof, Sie haben die Möglichkeit, eine kurze Nachfrage zu stellen.

Bischof: Ja, ich habe eine kurze Nachfrage. Beim Fentanyl ist ja bekannt, dass ein Antidot, das Naloxon, sehr schnell wirksam ist, weil es dort um den gefährlichen, tödlichen Atemstillstand gehen kann. Und meine Frage ist einfach, wissen Sie, ob genügend Reserven vom Nasenspray Naloxan vorhanden sind? Also gibt es überhaupt Naloxan direkt bei der Konsumstelle?

Regierungsrat Caduff: Wissen tue ich es nicht, aber ich gehe davon aus, dass das Thema am Runden Tisch ist, auch dass man in diesem Fall intervenieren kann und unterstützen kann. Aber ich würde lügen, wenn ich sage, ja ich weiss, es hat dort genügend.

Standesvizepräsident Luzio: Somit kommen wir zur zweiten Frage. Diese wurde von Grossrat Caluori gestellt und betrifft Barbershops im Kanton Graubünden. Regierungsrat Peyer ist für die Beantwortung zuständig. Bitte Herr Regierungsrat, Ihr Mikrofon ist offen.

Caluori betreffend Barbershops im Kanton Graubünden

Frage

Bezugnehmend auf die Anfrage Degiacomi vom 17. Oktober 2017, möchte ich das Problem „Barbershops“ im Kanton Graubünden nochmals aufgreifen. Die Situation hat sich seit 2017 in Bezug auf die Anzahl Geschäfte nicht verbessert. Im Gegenteil, es kommen immer weitere hinzu. Dies nicht nur in der Stadt Chur, sondern auch in anderen Regionen des Kantons. Auch in Graubünden machen sich immer mehr Barbershops mit Tiefstpreisen breit. Deren Rentabilität bezweifle ich sehr. Es stellt sich deshalb die Frage, ob bei solchen Preisen der Landesgesamtarbeitsvertrag GAV, die Mehrwertsteuer, die gesetzlichen Sozialabgaben, die ausländerrechtlichen Bestimmungen sowie wirtschafts- und steuerrechtliche Bestimmungen eingehalten werden. Anfangs dieses Jahres hat der Kanton Zürich in einer gemeinsamen Aktion mit der Kantons- und Stadtpolizei Zürich und dem Amt für Wirtschaft gezielt Barbershops in Zürich kontrolliert. Zwei Drittel der kontrollierten Betriebe haben gegen die gesetzlichen Bestimmungen verstossen.

Dazu hätte ich drei Fragen:

1. Hat der Kanton Graubünden seit 2017 schon Kontrollen analog dem Kanton Zürich durchgeführt?
2. Mit welchen konkreten Massnahmen stellt der Kanton Graubünden sicher, dass diese Geschäfte die gesetzlichen Vorgaben vorbehaltlos erfüllen?
3. Wurden diesbezüglich bei den Barbershops auch schon Verstösse gegen wirtschafts- oder steuerrechtliche Bestimmungen (Geldwäscherei-Gesetz) festgestellt?

Regierungsrat Peyer: Zu den einleitenden Bemerkungen: Die Strafverfolgungsbehörden nehmen Hinweise entgegen, ermitteln wenn möglich und stellen Zusammenhänge zwischen den einzelnen Hinweisen her. Dadurch decken sie organisierte Kriminalität auf und führen die Akteure der Justiz zu. Die zivilen Behörden können aufgrund ihrer Erfahrung in ihren Amtsgeschäften durch Aufmerksamkeit und gezieltes Nachfragen ungewöhnliche Vorgänge erkennen. Diese Erkenntnisse stellen sie den Strafverfolgungsbehörden zur Verfügung oder führen beispielsweise gezielte Kontrollen in Betrieben durch. Jedoch auch die Gesellschaft hat ihre Rolle. Diese muss organisierte Kriminalität verstehen und erkennen, um ihrer Vorgehensweise nicht zum Opfer zu fallen oder sie unwissentlich gar zu unterstützen. Dies betrifft etwa Dienstleistungen, wie solche in Barbershops, die zu aussergewöhnlich tiefen Preisen oder gegen ungewöhnliche Vorauszahlungen angeboten werden. Da die grundlegende Problematik bekannt und erkannt ist, findet seit Jahren ein behördenübergreifender Runder Tisch statt. Im Jahre 2024 wurde dieser mit einer Arbeitsgruppe betreffend Spezialgewerbe ergänzt. Des Weiteren hat der Bundesrat im Dezember 2025 die Strategie der Schweizer Bekämpfung der organisierten Kriminalität gutgeheissen. Sie ist eingebettet in die sicherheitspolitische Strategie der Schweiz und bildet die Grundlage, damit alle Staatsebenen behördenübergreifend und wirksam der wachsenden Bedrohung durch kriminelle Netzwerke begegnen.

Zur ersten Frage: Die Kantonspolizei Graubünden nimmt seit mehreren Jahren Kontrollen im Zusammenhang mit dem sogenannten Spezialgewerbe vor. Zum Spezialgewerbe zählen nebst den erwähnten Barbershops auch weitere Geschäftsfelder wie Imbissläden, Nagelstudios, Shisha-Bars, Gold- und Pelzhändler sowie auch Allerleiläden. Die Kontrollen finden unter anderem auch als Verbundkontrollen, also mit Partnerbehörden, dem AFM, KIGA, ALT, dem Bundesamt für Zoll und Grenzschutz, der Stadtpolizei Chur und anderen statt. Diese Partnerbehörden konzentrieren sich jeweils auf ihre Vollzugsaufgaben. Anlässlich des Runden Tisches organisierte Kriminalität vom 28. Januar 2026 wurde vereinbart, im Verlauf des Jahres 2026 weitere Verbundkontrollen durchzuführen. Da in der Branche, zu welcher die Barbershops zählen, ein allgemeinverbindlich erklärter GAV existiert, obliegt die Kontrolle der orts- und branchenüblichen Arbeitsbedingungen der paritätischen Kommission PK Coiffure. Sie überwacht die Einhaltung der Lohn- und Arbeitsbedingungen gemäss GAV-Bestimmungen und kann zu diesem Zweck in den Betrieben Kontrollen durchführen. Bei Verfehlungen kann sie gegenüber den betreffenden Arbeitsgebenden Konventionalstrafen aussprechen. Die Regierung verfügt nicht über Zahlen zu den durch die PK ausgeführten Kontrollen.

Zur Frage zwei: Das Amt für Industrie, Gewerbe und Arbeit ist das Kontrollorgan im Sinne des Bundesgesetzes gegen die Schwarzarbeit. Es führt Kontrollen im Bereich Schwarzarbeit durch, das heisst, es kontrolliert die Einhaltung der Melde- und Bewilligungspflicht im Sozialversicherungs-, Ausländer- und Quellensteuerrecht. Allfällige ausländerrechtliche Verstösse werden

dem Amt für Migration und Zivilrecht zur Anzeige gebracht. Im Bereich der Sozialversicherungsabgaben und der Steuern werden bei Verdacht auf Verstösse die zuständigen Spezialbehörden, insbesondere Sozialversicherungsanstalt Graubünden und die Steuerverwaltung, informiert, welche die Unterlagen prüfen und in begründeten Fällen Sanktionen einleiten. Das KIGA meldet der PK Coiffure bei Schwarzarbeitskontrollen aufgekommene Verdachtsmomente betreffend Verstösse gegen Mindestlöhne beziehungsweise gegen die orts- und branchenüblichen Arbeitsbedingungen. Im Rahmen des Vollzugs der Verordnung über die Bekanntgabe von Preisen, welche die korrekte Anschrift der Preise von Produkten und Dienstleistungen regelt, wurden im Jahre 2025 im Kontext einer Kampagne des Bundes kantonsweit 39 Barbershops, Coiffeurgeschäfte und Kosmetikstudios durch das KIGA geprüft. Bezogen auf Barbershops wurden in drei Fällen unvollständige oder fehlerhafte Angaben bei der Preisanschrift festgestellt. In einem Fall wurde eine Verwarnung ausgesprochen. Die Mitarbeitenden sind sensibilisiert und durch die kantonalen Runden Tische «organisierte Kriminalität» und «Menschenhandel» gut mit anderen Behörden vernetzt.

Zur dritten Frage: Im Rahmen der Kontrolltätigkeit wurden keine Verletzungen wirtschafts- oder steuerrechtlicher Bestimmungen festgestellt. Selten wird festgestellt, dass Personen ohne Bewilligung arbeiten. Bei Kontrollen im Spezialgewerbe werden hauptsächlich Feststellungen bezüglich anderer ausländerrechtlicher Verstösse, ungenügender Lebensmittelsicherheit, gefälschter Markenprodukte und ungenügender Produktbeschriftung gemacht. Tiefgreifende Überprüfungen der Buchhaltung durch die Kantonspolizei können nicht ohne konkreten Verdacht und entsprechende staatsanwaltschaftliche Durchsuchungsbefehle vorgenommen werden.

Standesvizepräsident Luzio: Vielen Dank, Herr Regierungsrat. Grossrat Caluori, haben Sie eine kurze Nachfrage? Dies ist der Fall. Sie können sprechen.

Caluori: Ich habe keine Nachfrage, ich möchte mich nur bei Regierungsrat Peyer für die ausführlichen Antworten ganz herzlich bedanken.

Standesvizepräsident Luzio: Die nächste Frage wurde ebenfalls von Grossrat Caluori eingereicht, betrifft den Brandschutz im Kanton Graubünden und wird ebenfalls von Regierungsrat Peyer beantwortet. Bitte.

Caluori betreffend Brandschutz im Kanton Graubünden

Frage

Das Unglück in Crans-Montana hat die gesamte Branche tief erschüttert – insbesondere auch die Hotellerie und Gastronomie, die direkt betroffen ist. Für uns als Verband ist es zentral, unsere Mitglieder zeitnah über den Stand der Dinge zu informieren und ihnen Orientierung zu geben. Unmittelbar nach dem Ereignis haben wir

deshalb den Kontakt mit der Gebäudeversicherung Graubünden (GVG) gesucht und gemeinsam mit der GVG sowie HotellerieSuisse Graubünden Massnahmen zur Information und Sensibilisierung in der Branche umgesetzt.

Parallel dazu läuft auf nationaler Ebene die Totalrevision der Brandschutzvorschriften. Als Verband werden wir uns aktiv in die politische Vernehmlassung einbringen. Aus unserer Sicht braucht es jedoch keine generellen Verschärfungen auf Gesetzesstufe. Vielmehr sehen wir Potenzial im Vollzug sowie in einer Stärkung der Eigenverantwortung und der Wahrung der Verhältnismässigkeit.

Die grösste Wirkung für eine wirksame Prävention sind verantwortungsbewusste Unternehmerinnen und Unternehmer sowie gut geschulte Mitarbeitende. Entsprechend engagiert sich GastroGraubünden gemeinsam mit HotellerieSuisse Graubünden und der GVG für Information und Sensibilisierung in der Branche.

Dazu hätte ich folgende Fragen:

1. Ist der Brandschutz im Kanton Graubünden nach der Katastrophe von Crans Montana noch ausreichend?
2. Welche zusätzlichen Massnahmen bzgl. Brandschutz mussten aufgrund des Unglücks in Crans Montana umgesetzt werden?
3. Was ist die Haltung des Kantons Graubünden zu der sich in Bearbeitung befindenden Totalrevision der Brandschutzvorschriften?

Regierungsrat Peyer: Zur ersten Frage: Die national geltenden Brandschutzvorschriften sind in Graubünden über das Brandschutzgesetz und die dazugehörige Verordnung umgesetzt. Die Gebäudeversicherung Graubünden bewilligt und kontrolliert alle Gebäude mit besonderer Gefährdung, zum Beispiel mit hoher Personendichte, erhöhter Brand- oder Explosionsgefahr, Hochhäuser usw. Die Gemeinden sind zuständig für die übrigen Gebäude ohne besondere Gefährdung, wobei die meisten Gemeinden den kommunalen Vollzug an die GVG übertragen haben. Die GVG setzt bei den Bewilligungen und Kontrollen ausschliesslich Brandschutzexpertinnen und -experten mit eidgenössischem Diplom sowie Brandschutzfachpersonen mit eidgenössischem Fachausweis ein. Das System der Bewilligungen und Kontrollen hat sich bewährt. Es ist aber zentral, dass die Gebäudeeigentümer und -betreiber sich ihrer Haftung und Verantwortung bewusst sind. Das bedeutet unter anderem, dass sie sicherstellen müssen, dass die maximale Personenbelegung nicht überschritten wird, dass die Fluchtwege jederzeit zugänglich und nicht verstellt sind oder dass die Nutzer des Gebäudes betreffend Verhalten im Brandfall geschult sind. Auch wenn ein Restrisiko nie gänzlich ausgeschlossen werden kann, so erachten wir den Brandschutz im Kanton Graubünden als ausreichend.

Zur zweiten Frage: Als Sofortmassnahme hat die GVG mit Branchenverbänden und mit der Beratungsstelle für Brandverhütung eine Informationskampagne umgesetzt. Dabei wurden den Betrieben auch Merkblätter und Checklisten zur Verfügung gestellt. Im Nachgang an die Ereignisse in Crans-Montana hat die GVG einen Kontrollschwerpunkt bei Bar- und Clubbetrieben gesetzt. Die kontrollierten Betriebe haben sich dabei sehr kooperativ

gezeigt. Das interkantonale Organ Technische Handelshemmnisse IOTH hat ab 1. April 2026 ein schweizweites Pyroverbot in öffentlich zugänglichen Räumen eingeführt.

Zur dritten Frage: Die Totalrevision der nationalen Brandschutzvorschriften hat die konsequente Umsetzung eines risikobasierten Ansatzes zum Ziel. Dort, wo mehrere Risiken bestehen, soll der Brandschutz verstärkt und mehr kontrolliert werden. Im Gegenzug soll aber dort, wo nachweislich geringere Risiken bestehen, stärker auf die Eigenverantwortung gesetzt werden. Ein weiteres Ziel der neuen Brandschutzvorschriften ist eine nationale Vereinheitlichung des Vollzugs. Eine wichtige Voraussetzung, um die Brandschutzvorschriften schweizweit kompetent und konsequent umzusetzen. Der Kanton Graubünden unterstützt im Grundsatz beide dieser Ziele, sowohl den risikobasierten Ansatz, wie auch die Vereinheitlichung des Vollzugs.

Standesvizepräsident Luzio: Vielen Dank, Regierungsrat Peyer, für die Beantwortung der Frage. Grossrat Caluori, Ihr Mikrofon ist offen.

Caluori: Ich möchte mich hier nochmals bei Regierungsrat Peyer ganz herzlich bedanken. Weil es ist im Sinne von dem Gastro- und Hoteliervverband genau die richtige Einstellung zu dem neuen Gesetz. Wir werden uns in die Vernehmlassung genau gleich einbringen.

Standesvizepräsident Luzio: La prossima domanda arriva dal granconsigliere Censi concernente permessi di dimora e criminalità organizzata nei Grigioni. Consigliere di Stato Peyer, per favore.

Censi concernente permessi di dimora e criminalità organizzata nei Grigioni

Domanda

A seguito di un'importante operazione di polizia quattro persone, residenti nel Comune di Roveredo, sono state arrestate a fine febbraio 2026 poiché sospettate di appartenere a un'organizzazione criminale internazionale attiva nel traffico di stupefacenti e nel riciclaggio di denaro, alcune delle quali titolari di permessi di dimora rilasciati dal Cantone dei Grigioni. Il Municipio di Roveredo ha espresso preoccupazione per i rischi di infiltrazione e per il ruolo dei Comuni nelle procedure di controllo. Il Governo, nella risposta scritta e in seguito nella conferenza stampa del 1 aprile 2026, ha affermato che i permessi sono stati rilasciati conformemente al diritto vigente, annunciando al contempo verifiche interne e una possibile revisione della prassi. Non bisogna inoltre dimenticare che la Strategia della Svizzera per la lotta alla criminalità organizzata insiste sulla cooperazione fra Confederazione, Cantoni e Comuni e sull'uso coerente degli strumenti preventivi.

Chiedo pertanto al Lodevole Governo quanto segue:

1. Come valuta il Governo il funzionamento, nel caso concreto, dello scambio d'informazioni e del coordinamento tra il Cantone dei Grigioni, altri Cantoni (in

particolare il Ticino) e le autorità federali competenti in materia di criminalità organizzata e permessi?

2. Quali adattamenti concreti di prassi intende adottare il Governo per rendere più prudente e rigoroso il trattamento dei casi con possibili collegamenti alla criminalità organizzata (per esempio linee guida interne all'autorità competente, consultazione sistematica delle autorità federali, procedure specifiche per profili sensibili)?
3. Come valuta il Governo l'obbligo per tutti i Cantoni di richiedere l'estratto del casellario giudiziale nell'ambito della procedura di rilascio dei permessi? (vedi mozione Marchesi del 19 marzo 2026 nel Parlamento federale)

Regierungsrat Peyer: Le osservazioni introduttive: la lotta efficace alla criminalità organizzata dipende tra l'altro da uno scambio di dati funzionante a livello intercantonale, ma anche internazionale. Se per la Svizzera venissero meno ad esempio l'Accordo internazionale concernente la libera circolazione delle persone (ALC) e gli accordi di Schengen / Dublino, un corrispondente scambio di dati non sarebbe più possibile.

Domanda 1: nel complesso, lo scambio di informazioni tra i Cantoni, anche quello tra il Cantone dei Grigioni e il Cantone Ticino, nonché con le autorità federali funziona bene. A seconda del caso, i Cantoni inseriscono annotazioni e indicazioni in SIMIC (ZEMIS in tedesco). All'occorrenza ciò consente agli altri Cantoni di richiedere le informazioni e i dossier necessari e di tenerne conto nella loro procedura di rilascio dei permessi. In caso di cambiamento di Cantone e di indirizzo di persone già in possesso di un permesso, i dossier rilevanti vengono richiesti ai Cantoni precedenti in modo sistematico. Al fine di semplificare ulteriormente questo scambio, è in corso un progetto informatico che vede coinvolte le autorità della Svizzera orientale competenti in materia di migrazione. L'obiettivo consiste nell'impiego in tutto il territorio di uno standard di trasmissione unitario, il cosiddetto standard eCH. Ciò consente un flusso di informazioni più efficiente e più rapido. Tra singoli Cantoni, segnatamente San Gallo, Turgovia e Grigioni, questo standard viene già utilizzato con successo. Per uno scambio di informazioni senza lacune è tuttavia necessario che i dossier siano gestiti in modo ordinato e completo da parte dei Cantoni competenti. È decisivo in particolare l'inserimento tempestivo di annotazioni e indicazioni in SIMIC. Se mancano tali inserimenti, non è possibile tenere conto di informazioni rilevanti nella procedura di rilascio dei permessi. Lo scambio di informazioni funziona bene anche nei rapporti con le autorità federali. Ciò vale in particolare per l'Ufficio federale di polizia e la Segreteria di Stato della migrazione. Anche quest'ultimo inserisce i codici corrispondenti in SIMIC, se vi sono indizi o elementi di sospetto riguardanti una persona interessata. A maggio 2026 a Roveredo si terrà una riunione con rappresentanti dei comuni alla quale parteciperanno collaboratori dell'Ufficio del registro di commercio, della Procura pubblica nonché della Polizia cantonale. Al centro dei colloqui sarà posta in particolare la questione delle modalità di verifica dell'attività operativa di società con personalità giuridica. L'obiettivo è

evitare che imprese inattive stipulino contratti di lavoro allo scopo di ottenere in questo modo permessi di dimora. A metà giugno 2026 è inoltre previsto un ulteriore incontro tra le polizie cantonali del Ticino e dei Grigioni, in occasione del quale sarà discussa anche la problematica menzionata.

Domanda 2: la lotta efficace alla criminalità organizzata non inizia con il perseguimento penale, ma già con controlli amministrativi e procedure di rilascio di permessi. I casi di criminalità organizzata non vengono rilevati separatamente nelle statistiche. Essi sono registrati insieme ai reati violenti e a quelli contro il patrimonio. La criminalità organizzata non è percepibile e visibile, ma avviene in modo nascosto. Nel Cantone dei Grigioni la criminalità organizzata si manifesta principalmente nel settore della criminalità contro il patrimonio ed economica. Proprio per questo motivo la sensibilizzazione dei servizi amministrativi e delle autorità, riguardo alla quale nel Cantone stiamo compiendo sforzi comuni, rappresenta una misura importante. La lotta alla criminalità organizzata è un tema di cui si discute da decenni. Tuttavia, un piano d'azione nazionale criminalità organizzata COC esiste solo da dicembre 2025. Nel programma di Governo 2025-2028 è stato inserito un punto centrale di sviluppo relativo alla lotta alla criminalità organizzata. A questo scopo vengono affrontate e attuate le misure stabilite come ad esempio «attuazione della sottrazione patrimoniale nel settore delle categorie di reati caratterizzate da strutture o bande organizzate». Le attività nel settore della criminalità organizzata richiedono però molto personale. Sulla base della tavola rotonda cantonale relativa alla criminalità organizzata, che si tiene da anni almeno una volta all'anno, il Dipartimento sta esaminando la possibilità di istituire un gruppo di lavoro, che veda coinvolti l'Ufficio della migrazione e del diritto civile, l'Ufficio del registro fondiario e del registro di commercio, l'Ufficio per l'industria, arti e mestieri e lavoro nonché la Polizia cantonale, con il compito di sondare il margine di manovra esistente per individuare, impedire e contrastare la criminalità organizzata. Indipendentemente da ciò, l'Ufficio della migrazione e del diritto civile sta esaminando possibili misure e ottimizzazioni nella procedura di rilascio dei permessi. In futuro, i richiedenti dovranno indicare se esistono precedenti penali o procedimenti penali in corso. Queste indicazioni possono dare adito a ulteriori accertamenti, come ad esempio la richiesta di un estratto del casellario giudiziale. In caso di dubbi fondati possono anche confluire nel giudizio materiale e motivare una decisione negativa. Indipendentemente da ciò, già oggi vengono svolti accertamenti approfonditi in caso di indizi di profili sensibili o di possibili legami con la criminalità organizzata. A questo riguardo, il menzionato scambio di informazioni tra i Cantoni assume un'importanza fondamentale.

Domanda 3: un tale obbligo di richiedere sistematicamente un estratto del casellario giudiziale nella procedura di rilascio dei permessi si porrebbe in contrasto con l'ordinamento giuridico vigente e con l'Accordo sulla libera circolazione delle persone. Se le condizioni sono soddisfatte, in virtù dell'ALC i cittadini di Stati UE o AELS hanno diritto al rilascio di un permesso di dimora. La documentazione necessaria a questo scopo è discipli-

nata e limitata in modo esaustivo dalla legislazione a livello nazionale. Un estratto del casellario giudiziale può di conseguenza essere richiesto solo in presenza di indizi concreti di minaccia acuta e attuale per l'ordine pubblico. Infine, si deve considerare che gli estratti del casellario giudiziale hanno una significatività limitata. Anche le persone senza iscrizioni nel casellario giudiziale possono commettere reati. Nel caso specifico, solo una persona su quattro aveva precedenti penali. Le evidenze che verrebbero acquisite tramite la richiesta sistematica di estratti del casellario giudiziale appaiono quindi esigue e non sono proporzionate all'onere supplementare legato all'esame e al prolungamento della durata delle procedure.

Standesvizepräsident Luzio: Grazie mille, Consigliere di Stato Peyer. Granconsigliere Censi ha la possibilità di una breve domanda.

Censi: Ringrazio il Consigliere Peyer per le dettagliate risposte alle mie domande. Avevo un'ulteriore domanda sul piano cantonale: oggi si parla del caso di Roveredo. Chiedo se è stata valutata anche la situazione di criminalità organizzata anche nel resto del Cantone.

Regierungsrat Peyer: Sie erlauben mir, wenn ich hier jetzt auf Deutsch auch antworte? Ja. Ich habe ja vorher schon Ausführung gemacht, unter anderem zu der Anfrage von Grossrat Caluori, wo wir eine weitere, sage ich einmal, beteiligte Gruppierung von Unternehmen, die auch im Zusammenhang mit kriminellen Netzwerken stehen können, auch genauer angeschaut haben. Und deshalb kann man schon sagen, es ist nicht einfach eine Frage des Misoix oder anderer Südtäler, sondern organisierte Kriminalität macht sich in der ganzen Schweiz breit. Sie haben vielleicht auch die entsprechenden Interviews, zum Beispiel mit dem Spezialisten aus dem Tessin, Herrn Lepori, gesehen, der gesagt hat, ja es ist nicht einmal das Misoix, das unbedingt ein Zentrum ist, sondern es ist die Zentralschweiz, die Ostschweiz. Aber es sind auch urbane Zentren wie Zürich, Bern oder Basel. Deshalb ist ja auch genau der Austausch oder die Möglichkeit, Daten zwischen den Polizeien über die Kantons Grenzen hinaus, um eben über die Landesgrenzen hinaus austauschen können, so wichtig.

Standesvizepräsident Luzio: Vielen Dank, Regierungsrat Peyer. Wir kommen nun zur nächsten Frage. Diese wurde gestellt von Grossrätin Maissen, betrifft die Aufenthaltsbewilligung im Misoix für Mafiamitglieder und wird wiederum von Regierungsrat Peyer beantwortet. Bitte, Herr Regierungsrat, Ihr Mikrofon ist offen.

Maissen betreffend Aufenthaltsbewilligung im Misoix für Mafiamitglieder

Frage

Die Berichte in der NZZ vom 14. März und 2. April sowie in der Südostschweiz vom 31. März haben öffentlichkeitswirksam verdeutlicht, dass im Zusammenhang

mit Aufenthaltsbewilligungen im Misox formelle Verfahrensargumente offenbar höher gewichtet wurden als die Vorentscheide und Warnhinweise aus dem Tessin. Für viele Bündnerinnen und Bündner wirft dies die Frage auf, ob die kantonale Migrationspraxis ausreichend eng mit den Sicherheitsbelangen und der Bekämpfung organisierter Kriminalität verknüpft ist. Vor dem Hintergrund, dass das Misox seit längerem als sensibler Raum im Zusammenhang mit organisiertem Verbrechen gilt, besteht aus Sicht der Bevölkerung Bedarf an klareren, kantonsübergreifend abgestimmten und nachprüfbaren Kriterien. In diesem Zusammenhang wird die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen ersucht:

1. Welche rechtlichen oder gesetzlichen Anpassungen auf kantonaler oder interkantonaler Ebene hält der Regierungsrat aus heutiger Sicht für unverzichtbar, damit ablehnende Vorentscheide anderer Kantone bei Aufenthaltsbewilligungen nicht nur zur Kenntnis genommen, sondern verbindlich in die Bewilligungspraxis einbezogen werden?
2. Warum hat sich der Regierungsrat im vorliegenden Fall – trotz eines bereits vorliegenden ablehnenden Entscheids im Tessin und trotz der expliziten Hinweise der betreffenden Behörden – auf formelle Verfahrensargumente gestützt und damit faktisch über die Voreinschätzung eines anderen Kantons hinweg entschieden?
3. Welche konkreten Massnahmen wird der Regierungsrat umgehend einleiten, um sicherzustellen, dass künftige Bewilligungsentscheide im Bereich der Zuwanderung und insbesondere im sensiblen Raum des Misox konsistent auf Grundlage der Sicherheitsinteressen, der Bekämpfung organisierter Kriminalität und eines verlässlichen Informationsaustauschs zwischen den Kantonen erfolgen?

Regierungsrat Peyer: Zu den einleitenden Bemerkungen: Vorweg ist festzuhalten, dass die Entscheide des Amtes für Migration und Zivilrecht im vorliegenden Fall nachvollziehbar und rechtmässig waren. Das AfM erfüllte seine Aufgabe im Bewilligungsprozess konsequent auf Grundlage der geltenden gesetzlichen Bestimmungen. Im Zeitpunkt der Erteilung der Aufenthaltsbewilligung existierten keine Hinweise aus dem Kanton Tessin auf mögliche kriminelle Verflechtungen. Folglich werden formelle Verfahrensargumente auch nicht höher gewichtet, da Warnhinweise seitens anderer Kantone fehlten. Zur ersten Frage. Bereits heute werden Entscheide bezüglich ausländerrechtlichen Akten aus Vorkantonen in den Prüf- und Bewilligungsprozess einbezogen. Lehnt ein anderer Kanton ein Gesuch ab, hat er dies im ZEMIS, also diesem Register, entsprechend zu vermerken, damit die übrigen Kantone im Bedarfsfall die erforderlichen Informationen beziehungsweise Dossiers anfordern und in den jeweiligen Bewilligungsprozess einbeziehen können. Ebenfalls entspricht es der gängigen Praxis, dass bei Kantonswechseln beziehungsweise Adressänderungen von Personen, die bereits über eine Bewilligung verfügen beziehungsweise im ZEMIS erfasst sind, die Dossiers bei den entsprechenden Vorkantonen eingeholt werden. Voraussetzung dafür ist jedoch eine saubere Datenführung durch die Kantone, insbeson-

dere das Setzen der entsprechenden Vermerke und Hinweise. Fehlen diese, können die relevanten Informationen im Bewilligungsprozess nicht berücksichtigt werden. Im vorliegenden Fall wurde der entsprechende Hinweis, oder eben der entsprechende Code, durch den Vorkanton erst mit mehrjähriger Verzögerung gesetzt. Zum Zeitpunkt der Bewilligungserteilung in Graubünden lagen deshalb keinerlei Hinweise vor, die weitergehende Abklärungen oder gar eine Verweigerung der Bewilligung erlaubt hätten. Aus diesem Einzelfall kann jedoch nicht auf ein grundlegendes systemisches Defizit geschlossen werden. Der interkantonale Informationsaustausch funktioniert gut. Darüber hinaus können allfällig ablehnende Entscheide aus Vorkantonen stets nur als Hinweis und nicht als verbindlicher Vorentscheid dienen. Jeder Kanton hat an ihn gerichtete Gesuche neu und umfassend aufgrund der aktuellen Unterlagen zu prüfen.

Zur Frage zwei: Wie in den einleitenden Bemerkungen und bei Antwort eins schon erläutert, stellt sich die Faktenlage anders dar, als in der Frage zwei behauptet. Das Amt für Migration erfüllte seine Aufgabe im Bewilligungsprozess konsequent auf Grundlage der geltenden gesetzlichen Vorgaben. Im konkreten Fall ging Mitte Juli 2021 über die Stadt Chur ein Gesuch um Erteilung einer Aufenthaltsbewilligung EU/EFTA als Arbeitnehmer ein. Dieses wurde im August 2021 bewilligt. Zu diesem Zeitpunkt lagen dem AfM keine konkreten Anhaltspunkte vor, die weitere Abklärungen oder gar eine Verweigerung der Bewilligung gerechtfertigt hätten. Ebenso bestand kein Anlass, Abklärung bei anderen kantonalen Migrationsbehörden vorzunehmen, da im ZEMIS weder entsprechende Vermerke noch Hinweise vorhanden waren. Der Vorkanton setzte den relevanten ZEMIS-Code, der weitergehende Abklärungen ausgelöst hätte, erst am 26. April 2022 und informierte das Amt tags darauf über seinen ablehnenden Bewilligungsentscheid. Trotz dieser neuen Information bestand angesichts der damaligen Sach- und Rechtslage keine belastbare Grundlage, ein ausländerrechtliches Verfahren zum Widerruf der Aufenthaltsbewilligung einzuleiten. Vor diesem Hintergrund hat sich das AfM auch nicht über eine Voreinschätzung eines anderen Kantons hinweggesetzt.

Zur dritten Frage: Derzeit prüft das Amt Massnahmen und Optimierungen im Bewilligungsprozess. Dabei ist zu berücksichtigen, dass EU-/EFTA-Staatsangehörige bei erfüllten Voraussetzungen gestützt auf das Freizügigkeitsabkommen einen Rechtsanspruch auf eine Bewilligung haben. Die erforderlichen Unterlagen sind gesetzlich festgelegt beziehungsweise beschränkt. Ein Strafregistrauszug darf beispielsweise nur bei konkreten Hinweisen auf eine Gefährdung der öffentlichen Ordnung verlangt werden, etwa bei Einträgen in ZEMIS oder RIPOL. Eine systematische Einforderung ist nicht rechtskonform. Der interkantonale Informationsaustausch funktioniert grundsätzlich zuverlässig. Einzelne Verzögerungen im Austausch, wie bedauerlicherweise vorliegend, sind angesichts des Gesamtvolumens an ausländerrechtlichen Bewilligungen nicht geeignet, dessen Wirksamkeit infrage zu stellen. So bewirtschaftet das AfM per Ende März 2026 über 70 000 Bewilligungen Kategorie C, B, L oder G von ausländischen Personen. Gleichwohl prüft das AfM aktuell zusätzliche Op-

timierungen im Prozess. Vorgesehen ist insbesondere eine Ergänzung der Gesuchformulare um eine Selbsterklärung, in der Gesuchstellende künftig angeben müssen, ob Vorstrafen bestehen oder laufende Strafverfahren hängig sind. Diese Angaben können unter anderem Anlass für weitere Abklärungen geben, zum Beispiel eben einen Strafregistereinzug einverlangen und im Fall begründeter Zweifel einen ablehnenden Entscheid rechtfertigen.

Standesvizepräsident Luzio: Vielen Dank, Regierungsrat Peyer. Grossrätin Maissen, Sie haben die Möglichkeit, eine kurze Nachfrage zu stellen. Sie können sprechen.

Maissen: Besten Dank für die Beantwortung. Ich hätte eine kurze Nachfrage. Offenbar ist der Hinweis der Tessiner erst im April oder bereits im April 2022 eingetroffen und nicht nur ein Eintrag in der Datenbank, sondern auch noch eine zusätzliche Information im Amt. Warum hat der Kanton nicht eine Wiedererwägung gemacht und diesen Hinweis, diesen Vorentscheid des Kantons Tessin tatsächlich ernster genommen? Ich kann das nicht nachvollziehen aufgrund Ihrer Antwort.

Regierungsrat Peyer: Ich kann Ihnen die gesetzlichen Vorgaben gerne nochmals erklären. Es ist eben nicht so, dass einfach ein Hinweis erlaubt, eine Aufenthaltsbewilligung rückgängig zu machen. Es geht darum, dass die bundesgerichtliche Rechtsprechung so ist, dass sie klar sagt, wie lange zurück zum Beispiel Strafregistrauszüge berücksichtigt werden dürfen. Das Bundesgericht sagt, was länger als fünf Jahre zurückliegt, darf nicht mehr berücksichtigt werden, und wenn zusätzlich keine aktuelle Bedrohung von dieser Person ausgeht, darf eine Aufenthaltsbewilligung auch nicht einfach rückgängig gemacht werden. Die Strafregistereinträge dieser betreffenden Person lagen länger zurück und die Einträge für das, was diese Person dannzumal, ich glaube, wenn ich mich richtig erinnere, in den Jahren 2012 und 2015 verurteilt worden war, hätten nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung auch nicht ausgereicht, um eine Aufenthaltsbewilligung zu entziehen.

Standesvizepräsident Luzio: Vielen Dank, Herr Regierungsrat. Die nächste Frage wurde gestellt von Grossrat Crameri und betrifft den Stand der Ortsplanungsrevisionen. Diese Frage wird beantwortet von Regierungsrat Caduff. Bitte, Herr Regierungsrat.

Crameri betreffend Stand der Ortsplanungsrevisionen

Frage

Am 1. Mai 2014 ist die Teilrevision des Raumplanungsgesetzes des Bundes (RPG) inkraftgetreten, welche u. a. in Art. 15 Abs. 2 RPG vorsieht, dass überdimensionierte Bauzonen zu reduzieren sind. Dies bedeutet, dass im Kanton Graubünden tausende Quadratmeter Bauland ausgezont werden müssen, obschon in vielen Gemeinden eine Knappheit an Bauland bzw. an verfügbarem Wohn-

raum besteht. Im Anschluss an die Teilrevision des RPG wurde u. a. der Kantonale Richtplan Siedlung (KRIP-S) überarbeitet und zwischenzeitlich vom Bundesrat genehmigt. Dieser sieht u. a. vor, dass Gemeinden mit überdimensionierter Wohn-, Misch- und Zentrumszone (WMZ) innert fünf Jahren ab Erlass des kantonalen Richtplans Siedlung eine Revision ihrer Ortsplanung durchführen und anhand der Richtplankriterien und der kantonalen Grundlagen die Grösse ihrer WMZ festlegen und eine WMZ-Reduktion im erforderlichen Mass vornehmen müssen. Gestützt auf das teilrevidierte Raumplanungsgesetz und die überarbeiteten Kapitel 2 und 5 KRIP-S sind die Gemeinden zudem angehalten, ihre strategische Ausrichtung der Siedlungsentwicklung für die nächste Planungsperiode sowie damit verbunden die zentralen Handlungen (Aufgaben, Projekte) in einem kommunalen räumlichen Leitbild (KRL) festzuhalten. Auf der Basis u. a. des KRL haben die Gemeinden anschliessend ihre Ortsplanung zu überarbeiten. Im Juli 2025 hat die Regierung zudem die neuen Bevölkerungsperspektiven publiziert, welche für viele Bündner Gemeinden ein deutlich positiveres Bild zeichnen als bisher.

Ich gelange deshalb mit folgenden Fragen an die Regierung:

1. Welche Auswirkungen haben die neuen Bevölkerungsperspektiven auf laufende und bereits beschlossene Ortsplanungsrevisionen?
2. Wie ist der Stand betreffend Anpassung der Ortsplanungsrevisionen an die übergeordneten Vorgaben von Bund und Kanton?
3. Ist die Regierung bereit, den Stand der Ortsplanungsrevision regelmässig zu veröffentlichen?

Regierungsrat Caduff: Einleitend ist festzuhalten, dass die Wohnungsknappheit nicht mit Baulandknappheit gleichzusetzen ist. Im Kanton Graubünden stehen, wie schon in verschiedenen Antworten zu Vorstössen und Fragen ausgeführt wurde, grundsätzlich genügend Bauzonen zur Verfügung, selbst mit den notwendigen Auszonungen. Das Problem ist vielmehr die Mobilisierung der Baulandreserven. Und in diesem Punkt entscheiden die Gemeinden, ob sie eine Mobilisierungspflicht einführen oder nicht. Ausserdem sind die Bevölkerungsszenarien nicht die einzig massgebende Grösse für die Festlegung der Bauzonen. Diese ist vielmehr immer das Ergebnis einer umfassenden Abwägung und Abstimmung aller räumlichen wesentlichen Gesichtspunkte und Interessen. Das Ziel muss eine qualitativ gute Entwicklungsplanung sein und nicht eine Planung, die unwägbaren Prognosen oder Szenarien gerecht wird. Hier sind primär die Gemeinden als Planungsträgerinnen gefragt, die von ihnen angestrebte Siedlungsentwicklung in räumlicher und qualitativer Sinnsicht zu definieren, die damit verbundenen Handlungsfelder substantiiert darzulegen und die Handlungsspielräume auszunutzen. Eine stringente, nachvollziehbare Argumentation seitens der Gemeinden in Bezug auf den Bauzonenbedarf ist dabei aber erforderlich.

Nun zur Frage eins: Rechtskräftige Planungen sind verbindlich. Laufende Genehmigungsverfahren können nicht sistiert werden, ansonsten hängt es vom Stand des

Verfahrens und weiteren Umständen ab. Die Gemeinden werden informiert, wenn das Bundesamt für Statistik oder der Kanton neue Bevölkerungsszenarien erstellt. Diese Rundschreiben enthalten auch Informationen darüber, was die neuen Szenarien für sie bedeuten. Das ist je nach Ausgangslage in den Regionen und ihren Planungsmitteln zu differenzieren. Aus Sicht der Beschwerdeinstanz wird den Gemeinden empfohlen, auf eine möglichst aktuelle Bevölkerungsperspektive zurückzugreifen. Im Übrigen beurteilen sich die Planungen und die Bauzonengrößen nicht nur an den Bevölkerungsszenarien, wie ich einleitend bereits ausgeführt habe.

Zu Frage zwei: Von den Ortsplanungen der 100 Bündner Gemeinden sind in Bezug auf die Umsetzung von RPG 1 derzeit 23 genehmigt, wobei drei davon betreffend Bauzonkapazität teilweise zur Überarbeitung zurückgewiesen werden mussten. 15 sind derzeit im Genehmigungsverfahren, 33 wurden durch das ARE vorgeprüft und 3 befinden sich in Vorprüfung.

Zu Frage drei: Die Angaben über die Anzahl und den Verfahrensstand der Planungen betreffend RPG 1 entsprechend der vorherigen Antwort oder respektive der Antwort zur vorherigen Frage können publik gemacht werden und die Idee ist, diese vierteljährlich aktualisiert zur Verfügung zu stellen.

Standesvizepräsident Luzio: Vielen Dank, Herr Regierungsrat. Grossrat Cramer, Sie haben die Möglichkeit, eine kurze Nachfrage zu stellen.

Cramer: Vielen Dank für die Ausführungen. Herr Regierungsrat, ich habe eine kurze Nachfrage. Sie haben im Jahr 2019 vom DVS die Gemeinden angeschrieben und gesagt, diejenigen Gemeinden, die C-Gemeinden sind also eine überdimensionierte Bauzone haben, müssen eine Planungszone erlassen. Haben Sie die Gemeinden, die jetzt eine positive Bevölkerungsentwicklung aufweisen, angeschrieben und gesagt, sie können die Planungszone wieder aufheben?

Regierungsrat Caduff: Grossrat Cramer, Sie sind ja in einer C-Gemeinde verantwortlich für die Raumplanung. Sie kennen die Antwort. *Heiterkeit.*

Standesvizepräsident Luzio: Die nächste Frage wurde gestellt von Grossrat Derungs und betrifft Bevölkerungsszenarien und Berechnung des Bauzonenbedarfs. Wir bleiben also beim Thema. Diese Frage wird wiederum beantwortet von Regierungsrat Caduff. Bitte.

Derungs betreffend Bevölkerungsszenarien und Berechnung des Bauzonenbedarfs

Frage

Im Zusammenhang mit der akuten Wohnungs- und Baulandnot in zahlreichen Bündner Gemeinden, den stark gestiegenen Bauland- und Wohnungspreisen sowie der nachweislich chronischen Unterschätzung der effektiven Bevölkerungsentwicklung in unserem Kanton durch die

Bevölkerungsszenarien des Bundesamts für Statistik (BFS), auf denen die Berechnung des Bauzonenbedarfs nach Art. 15 RPG basiert, stelle ich der Regierung nachfolgende Fragen.

Gedenkt oder diskutiert die Regierung bereits angesichts der veränderten Ausgangslage und der strukturell zu tiefen BFS Bevölkerungsszenarien folgende Massnahmen:

1. Ein eigenes kantonales Eventualszenario gemäss den technischen Richtlinien Bauzonen (TRB) zur Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung zu erarbeiten und in den Richtplan aufzunehmen, welches die spezifischen Verhältnisse Graubündens realistisch abbildet?
2. Die Rückzonungspflicht der Gemeinden bis zur Neuberechnung des Bauzonenbedarfs auf Basis dieses neuen Szenarios und aktualisierter Daten vorläufig zu sistieren?

Regierungsrat Caduff: Auch hier eine einleitende Bemerkung: Vorab ist darauf hinzuweisen, dass die in der Frage erwähnten technischen Richtlinien Bauzone, Abkürzung TRB, ausschliesslich für die Zusammenarbeit zwischen dem Bund und den Kantonen massgebend sind, wobei sich diese insbesondere auf die gesamte Grösse der Bauzone im Kanton bezieht. Für die Verteilung der Bauzone innerhalb des Kantons auf die Gemeinden spielt die in den TRB dargestellte Methode keine Rolle. Die Methodenwahl obliegt diesbezüglich dem Kanton.

Noch eine weitere Bemerkung, bevor ich zur Beantwortung der Frage eins komme: Es wird von verschiedenen Bevölkerungsszenarien gesprochen. Es ist wichtig, zu verstehen, dass das Bundesamt für Statistik alle fünf Jahre eine Bevölkerungsprognose erstellt. Für die Beantwortung der Frage wesentlich sind die Bevölkerungsszenarien 2015, 2020 und 2025, weil die sich zum Teil recht unterscheiden.

Nun zur Beantwortung der Frage eins: Zur Bestimmung der im Kanton insgesamt benötigten Bauzonkapazität hat sich der Richtplan gemäss bundesrechtlicher Vorgabe grundsätzlich an den Bevölkerungsszenarien des Bundesamtes für Statistik BFS zu orientieren. Als Referenz für Graubünden wurde im kantonalen Richtplan Siedlung, KRIP-S, die Entwicklung gemäss «BFS-Szenario hoch» beschlossen. Ein Überschreiten dieses Szenarios durch den Kanton wird vom Bund berücksichtigt, soweit die reale Entwicklung dies bestätigt hat. Man vergleiche dazu auch Art. 5a Abs. 2 lit. a der Raumplanungsverordnung. Diesbezüglich zeigt sich, dass die reale Bevölkerungsentwicklung im Kanton unterhalb des Mengengerüsts des im KRIP-S angenommenen «BFS-Szenarios hoch» aus dem Jahr 2015 liegt. Sie liegt auch noch unterhalb des aktuellen «BFS-Szenarios hoch» des Jahres 2025. Das «BFS-Szenario 2025 hoch» liegt übrigens bis im Jahr 2037 unter dem «BFS-Szenario hoch» 2015. Vor diesem Hintergrund besteht derzeit kein Raum zur Ausarbeitung eines kantonalen Eventualszenarios. Dennoch möchte ich darauf hinweisen, dass der Kanton im Jahr 2022 eben ein solches kantonales Eventualszenario ausgearbeitet hat, nachdem festgestellt wurde, dass die damalige effektive Bevölkerungsentwicklung über

dem «BFS-Szenario hoch», aber jetzt aus dem Jahr 2020, lag. Damit wurde der im Bundesrecht vorgesehene Handlungsspielraum für die Gemeinden genutzt. Nach Publikation des BFS-Szenarios 2025 wurde das kantonale Eventualszenario allerdings hinfällig, da gemäss Rechtsprechung Planungen auf den aktuellen verfügbaren Grundlagen basieren müssen. Allerdings zeigen sich die neuen BFS-Szenarien 2025 gesamtkantonal betrachtet in Bezug auf den Bedarfshorizont bis 2035 respektive 2040 deutlich besser als die kantonalen Eventualszenarien 2022. Für das Jahr 2030 sind die beiden Szenarien praktisch identisch. Für das Jahr 2035 liegt das BFS-Szenario 2025 um zirka 1,4 Prozent über dem kantonalen Szenario 2022 und für das Jahr 2040 um zirka 3,4 Prozent höher. Sollte sich jedoch eine Konstellation wie in den Jahren 2020 bis 2022 wiederholen, würde der Kanton wieder gleich verfahren.

Zu Frage zwei: Nach dem Gesagten können laufende Verfahren der Gemeinden im Zusammenhang mit ihrer Bauzonendimensionierung nicht sistiert werden. Auch ein kantonales Eventualszenario auf Basis des aktuellen Bevölkerungsszenarios im KRIP-S würde keinen zusätzlichen Spielraum für die kommunalen Ortsplanungen schaffen. Im Übrigen hat der Kanton zur Bemessung und Beurteilung der kommunalen Bauzonengrössen auf Ebene der Nutzungspläne eine auf die Verhältnisse in Graubünden ausgerichtete Methode entwickelt. Es ist die sogenannte WÜK-Methode, welche sich an dem weitgehend überbauten Gebiet orientiert. Die Ergebnisse dieser Berechnung wurden von den Gemeinden mit Blick auf lokale Besonderheiten überprüft. Weiter operieren Prognosen aufgrund ihrer Zukunftsbezogenheit zwangsläufig mit Annahmen und sind dementsprechend mit Unwägbarkeiten verbunden. Gerade bei Gemeinden mit relativ kleiner Gesamtbevölkerung können periodische Prognosen eine hohe Varianz aufweisen. Dies ist zumindest teilweise auf die Grenzen der statistischen Prognosemodelle zurückzuführen. Diesem Umstand trägt die Regierung im Rahmen der Genehmigung von Ortsplanrevisionen dadurch Rechnung, indem sie zur Plausibilisierung der vorhandenen Prognosen regelmässig auch die reale Entwicklung in den betroffenen Gemeinden berücksichtigt. Schliesslich ist zu betonen, dass der Bedarf an Bauland für die nächsten 15 Jahre nicht der einzige Gesichtspunkt für die Festlegung der Bauzonen darstellt. Die Bauzonenausscheidung unterliegt vielmehr, wie die gesamte Raumplanung, einer umfassenden Abwägung und Abstimmung aller räumlichen wesentlichen Gesichtspunkte und Interessen. Das Ziel muss eine qualitativ gute Entwicklung sein und nicht eine Planung, die unabwägbaren Prognosen gerecht werden will. Hier sind primär die Gemeinden als Planungsträgerinnen gefragt, die von ihnen angestrebte Siedlungsentwicklung in räumlicher und qualitativer Hinsicht zu definieren, die damit verbundenen Handlungsfelder substantiiert darzulegen und die Handlungsspielräume auszunutzen.

Standesvizepräsident Luzio: Vielen Dank, Regierungsrat Caduff. Grossrat Derungs, Sie haben die Möglichkeit, eine kurze Nachfrage zu stellen.

Derungs (Lumbrein): Jeu engrazi per la risposta dil cusseglier guvernativ ed hai neginas damondas.

Standesvizepräsident Luzio: Somit kommen wir nun zur nächsten Frage. Diese wurde gestellt von Grossrat Danuser und betrifft die Finanzierung von Zusatzangeboten im öffentlichen Verkehr. Diese Frage wird beantwortet von der Vorsteherin des DIEM, Regierungsrätin Maissen, bitte.

Danuser (Cazis) betreffend Finanzierung von Zusatzangeboten im öffentlichen Verkehr

Frage

Ende Januar 2026 wurden 9 von 19 Gemeinden auf 3 von insgesamt 13 Postautolinien der Region Viamala vom Amt für Energie und Verkehr (AEV) darüber informiert, dass künftig Zusatzangebote im öffentlichen Verkehr durch die Gemeinden zu bestellen und mitzufinanzieren seien. Konkret bedeutet dies, dass Postautokurse, welche vom Bund nicht oder nicht mehr mitfinanziert werden, nur dann angeboten werden können, wenn die Finanzierung ganz oder teilweise durch die Gemeinden sichergestellt ist. Diese unverbindliche Vorinformation des AEV hat bei den betroffenen Gemeinden erhebliche Unsicherheiten ausgelöst, insbesondere hinsichtlich der zu erwartenden Kosten sowie der Anzahl betroffener Kurse. Entsprechende Angaben liegen derzeit noch nicht vor; sie werden den Gemeinden voraussichtlich ab Mai 2026 zur Verfügung gestellt. In der Folge müssen die Gemeinden innert weniger Monate definitive Finanzierungsentscheide fällen und diese mit den übrigen Gemeinden der jeweiligen Linie abstimmen, damit der Kanton die betroffenen Kurse fristgerecht bestellen kann. Dieser Zeitplan ist aus Sicht der Gemeinden nicht realistisch umsetzbar. Ohne eine Anpassung des Vorgehens droht deshalb ein Angebotsabbau im öffentlichen Verkehr auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2026.

Ich gelange deshalb mit folgenden Fragen an die Regierung:

1. Ist die Regierung bereit, aufgrund des für die Gemeinden nicht umsetzbaren zeitlichen Entscheidungsprozesses die Anpassungen auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2027 zu verschieben?
2. Aus welchen jetzt vorliegenden Vorgaben des Bundes wird die Mitfinanzierung gekürzt?

Regierungsrätin Maissen: Zunächst ein paar einleitende Bemerkungen: Die Frage betrifft die Thematik Angebotsplanung und Bestellung des öffentlichen Verkehrs. Betreffend den Bestellprozess ist festzuhalten, dass es sich bei der Bestellung des regionalen Personenverkehrs um einen nationalen Prozess mit national einheitlichen und vorgegebenen Terminen handelt, der sich insbesondere aus der Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr ergibt. In diesem Prozess kann es vorkommen, dass ein sogenanntes Überangebot auf RPV-Linien resultiert. Dies ist zum Beispiel der Fall, wenn die Nutzerfrequenzen ungenügend sind. Solche Angebote werden vom Bund nicht

abgegolten, können aber durch die Kantone weiterhin bestellt werden. Die Kostentragung und die Bestellung regelt das kantonale Recht. Im Kanton Graubünden richtet sich die Bestellung solcher Zusatzangebote im Rahmen der Zusatzerschliessung nach dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden, Art. 8 Abs. 2.

Zur Frage eins: Wie einleitend festgehalten, kann der Kanton die Termine zur Bestellung der Zusatzerschliessung nicht selber festlegen oder ändern. Diese müssen sich in den übergeordneten RPV-Bestellprozess des Bundes einbetten. Der Kanton kann gemäss Art. 10 Abs. 1 der Verordnung über den öffentlichen Verkehr ein während des Bestellprozesses festgestelltes Überangebot als Zusatzerschliessung übergangsmässig und befristet auf zwei Jahre finanzieren. Von dieser Ausnahmeregelung hat der Kanton in den Fahrplanjahren 2025, 2026 für alle betroffenen Überangebote Gebrauch gemacht. Eine Weiterführung dieser Übergangsfinanzierung ist infolge zweijähriger Befristung in Bezug auf dieses bereits bekannte Überangebot nicht möglich. Mit Schreiben vom 17. Januar 2025 wurden die betroffenen Gemeinden darüber in Kenntnis gesetzt. Das heisst, dass die Angebote als Zusatzerschliessung im Fahrplan 2027 nur noch gemeinsam durch Kanton und Gemeinden unter Berücksichtigung der Nachfrage sowie der Wirtschaftlichkeit bestellt werden können. Diese Bestellung setzt nach Art. 12 Abs. 3 des Gesetzes eine gemeinsame Finanzierung voraus. Der Kantonsbeitrag darf maximal 80 Prozent der indirekten Kosten betragen. Neue Überangebote, die heute noch nicht bekannt sind und vom Bund erst noch aufgrund der per Ende April vorhandenen Offerten ausgeschieden werden, werden nach Art. 10 VöV beurteilt beziehungsweise finanziert, jedoch wie bereits ausgeführt lediglich für zwei Jahre.

Zur Frage zwei: Der Bund entscheidet allein über die Anzahl Kurspaare auf einer RPV-Linie. Er macht dies auf der Basis von Bemessungskriterien wie den Nutzerfrequenzen. Der Bund legt das abgeltungsberechtigte Angebot einer RPV-Linie gestützt auf Art. 7 der ARPV fest. Der Kanton kann auf diese Beurteilung des Bundes keinen Einfluss nehmen. Falls der Bund zum Schluss kommt, dass auf einer entsprechenden RPV-Linie ein Überangebot besteht, wird dies dem Kanton mitgeteilt. Der Kanton muss nun entsprechend reagieren, indem er entweder das neue Überangebot streicht oder übergangsmässig finanziert und nach Ablauf von zwei Jahren dieses mit den betroffenen Gemeinden als Zusatzerschliessung bestellt und finanziert.

Standesvizepräsident Luzio: Vielen Dank, Regierungsrätin Maissen. Grossrat Danuser.

Danuser (Cazis): Guten Morgen allerseits. Vielen Dank für die ausführliche Beantwortung. Ich habe keine Nachfrage.

Standesvizepräsident Luzio: Dann kommen wir zur nächsten Frage. Diese wurde gestellt von Grossrat Degiacomi und betrifft Aufenthaltsbewilligung B löst Schutzstatus S ab. Diese Frage wird beantwortet von Regierungsrat Caduff. Bitte.

Degiacomi betreffend Aufenthaltsbewilligung B löst Schutzstatus S ab

Frage

Gemäss Angaben des Staatssekretariates für Migration SEM wurde der Schutzstatus S zwar wieder bis 4. März 2027 verlängert, aber es wurde eine gewichtige Änderung für die Zeit danach angekündigt. Personen mit Schutzstatus S, welche zu diesem Zeitpunkt bereits 5 Jahre Aufenthalt in der Schweiz vorweisen können, sollen eine Aufenthaltsbewilligung B erhalten.

Im Kanton Graubünden befinden sich gemäss Angaben auf der Homepage des Amtes für Migration und Zivilrecht rund 1500 Personen mit Schutzstatus S (andere Zahlen sagen, dass es knapp 3000 sind). 309 Personen sind noch immer kollektiv untergebracht. Die Bezugsquote von Sozialhilfe nimmt bei diesen Personen zwar kontinuierlich ab, liegt schweizweit aber immer noch bei vermutlich mehr als 80 Prozent. Die Gemeinden fragen sich, welche Auswirkungen die Änderungen auf sie haben könnten.

In diesem Zusammenhang bitte ich um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Kann sich die Regierung vorstellen analog zu den «vorläufig aufgenommen Personen» (VA) die materielle Sozialhilfe ebenfalls für 7 Jahre auszurichten, auch wenn der Schutzstatus S in eine Aufenthaltsbewilligung B umgewandelt wird?
2. Welche Auswirkungen haben die angekündigten Änderungen auf die wirtschaftliche Sozialhilfe der Gemeinden (Dossiers/Personen)?
3. Ist ausgeschlossen, dass Personen mit Aufenthaltsbewilligung B in Kollektivstrukturen des Kantons untergebracht sind und durch die Standortgemeinde unterstützt werden müssen?

Regierungsrat Caduff: Auch hier eine einleitende Bemerkung respektive eine Erklärung: In den ersten fünf Jahren erhalten Personen, welche sich in der Schweiz mit Schutzstatus S aufhalten, einen sogenannten Schutzstatus ohne Aufenthaltsbewilligung. Sofern der Schutzstatus nicht aufgehoben wird, wird er eben nach Ablauf dieser fünf Jahre in einen Schutzstatus mit Aufenthaltsbewilligung umgewandelt. Die Aufenthaltsbewilligung ist bis zur Aufhebung des Schutzstatus befristet.

Nun zur Beantwortung der Frage eins: Nein, die Unterstützung hängt grundsätzlich vom Aufenthaltsstatus der Personen ab. Personen mit Aufenthaltsbewilligung sind der einheimischen Bevölkerung gleichgestellt. Die betroffenen Personen haben somit Anspruch auf ordentliche Sozialhilfe. Die materielle Sozialhilfe ist gemäss unserem Gesetz Sache der Gemeinden, der Kanton beteiligt sich daran gemäss Unterstützungsgesetz. Der Kanton erhält für die ersten fünf Jahre für Personen mit Schutzstatus S ohne Aufenthaltsbewilligung die Globalpauschale 1b. Nach der Umwandlung in einen Schutzstatus S mit Aufenthaltsbewilligung erhält der Kanton ab fünf Jahren bis zehn Jahren nach Schutzgewährung die Hälfte der Globalpauschale für nicht erwerbstätige Personen. Hier aber ein wichtiger Hinweis: Die Bundesversammlung hat bekanntlich am 17. März 2026 das Entlastungspaket

verabschiedet und dieses sieht eine Massnahme 37 vor, welche heisst «Vereinheitlichung der Abgeltungsdauer für die Globalpauschalen auf fünf Jahre». Sofern kein Referendum ergriffen wird, entfällt somit ab dem 1. Januar 2027 die Auszahlung der Hälfte der Globalpauschale 2 nach fünfjährigem Aufenthalt von Personen mit Status S.

Frage zwei: Gemäss des bereits von Kollege Peyer erwähnten zentralen Migrationsinformationssystems ZEMIS des Staatssekretariats für Migration vom 16. Februar 2026 gibt es im Kanton Graubünden 1409 Personen mit einem Schutzstatus S. Gemäss Stand vom 16. Februar 2026 werden im Jahr 2027 rund 960 Personen einen Schutzstatus mit Aufenthaltsbewilligung erhalten. Dies entspricht 68 Prozent aller Statusumwandlungen. Von diesen 960 Personen sind ungefähr 300 Personen erwerbstätig. Die restlichen Personen aller Altersgruppen sind nicht erwerbstätig und werden voraussichtlich auf materielle Sozialhilfe angewiesen sein. Von den 960 Personen sind ungefähr 90 Prozent in privatem Wohnraum und zehn Prozent derzeit noch in den vom Kanton respektive vom AfM betriebenen Kollektiveinrichtungen untergebracht. Ein Teil dieser noch in Kollektivunterkünften untergebrachten Personen mit Schutzstatus S ist bereits wirtschaftlich selbstständig und wird im Rahmen bestehender Regelungen ohnehin zeitnah, also noch vor dem Zuständigkeitswechsel, in privaten Wohnraum umziehen.

Zu Frage drei: Es ist grundsätzlich nicht vorgesehen, dass Personen, welche nicht mehr in die Zuständigkeit des Kantons fallen, längerfristig in dem vom Kanton, AfM, betriebenen Kollektiveinrichtungen untergebracht werden. Für die Ausrichtung der materiellen Sozialhilfe ist ausserhalb des Asylbereichs unabhängig von der Unterbringungsform der Wohnort massgebend. Um die Standortgemeinden von Kollektivzentren zu entlasten, werden derzeit mögliche finanzielle Ausgleichsmassnahmen geprüft.

Standesvizepräsident Luzio: Vielen Dank, Regierungsrat Caduff. Grossrat Degiacomi, bitte.

Degiacomi: Besten Dank für die Ausführungen. Ich habe eine kurze Nachfrage. Werden die Gemeinden rechtzeitig informiert, sodass sie in ihren Budgetprozessen wissen, was auf sie zukommen wird?

Regierungsrat Caduff: Ja, die Gemeinden wurden letzte Woche mit einem Brief, jede Gemeinde, informiert über das, was ich jetzt erwähnt habe. Und bei jeder Gemeinde wurde auch aufgeführt, wie viele von den 960 in der jeweiligen Gemeinde sich befinden. Also die Gemeinden wurden letzte Woche schriftlich informiert.

Standesvizepräsident Luzio: Die nächste Frage wurde wiederum gestellt von Grossrat Degiacomi, betrifft die Organisation und Finanzierung der Sozialhilfe und wird wiederum von Regierungsrat Caduff beantwortet. Bitte.

Degiacomi betreffend Organisation und Finanzierung der Sozialhilfe

Frage

Der Auftrag betreffend Organisation und Finanzierung der Sozialhilfe wurde am 28. August 2020 überwiesen. Eine durch den Kanton in diesem Zusammenhang in Auftrag gegebene Studie der Fachhochschule OST wurde im Januar 2023 fertiggestellt und veröffentlicht. Ein Jahr später, im Januar 2024, nahm die Regierung Kenntnis von den Umsetzungsempfehlungen des kantonalen Sozialamts zum Schlussbericht der Fachhochschule OST.

Auf entsprechende Nachfrage im Jahresprogramm 2025 wurde durch die Regierung ausgeführt, dass die Zuständigkeits- und Finanzierungsfragen im Rahmen des Wirksamkeitsberichts zum Finanzausgleich in der ersten Hälfte 2026 im Grossen Rat behandelt werden. Dieser Bericht liegt nun vor und enthält diesbezüglich zwar gewisse Ausführungen, aber die Behandlung des Auftrags wird wiederum hinausgeschoben. In der «Übersicht Zuweisung Geschäfte» gibt es bis Dezember 2027 keinen Hinweis auf eine entsprechende Traktandierung. Ich bitte die Regierung um die Beantwortung der folgenden Fragestellungen:

1. Wieso ist das Geschäft sechs Jahre nach Überweisung noch nicht für die Behandlung im Grossen Rat vorgesehen?
2. Wann ist die Behandlung der Umsetzung des Auftrags betreffend Organisation und Finanzierung der Sozialhilfe im Grossen Rat geplant?
3. Kann der Grosse Rat davon ausgehen, dass der im ursprünglichen Sinn überwiesene Auftrag richtliniengetreu bearbeitet wird?

Regierungsrat Caduff: Ich beginne direkt mit der Beantwortung der Frage eins: Beim Auftrag betreffend Organisation und Finanzierung der Sozialhilfe handelt es sich um einen sehr umfangreichen Auftrag, der verschiedene Aspekte von der operativen Umsetzung bis hin zu sozial- und finanzpolitischen Aspekten beinhaltet. Die Bearbeitung verläuft deshalb in mehreren Teilprojekten. Die Regierung hat Zwischenentscheidungen getroffen und mit dem Entwicklungsschwerpunkt 5.1, welcher heisst «Grundlagen und Instrumente für den gesellschaftlichen Zusammenhang weiterentwickeln», die Aufgabe im Regierungsprogramm 2025-2028 aufgenommen. Die ersten Umsetzungsschritte betreffen die Organisation im Verbundsystem Sozialhilfe. Sie bedürfen keiner Gesetzesänderungen. Es befinden sich folgende Massnahmen bereits in Umsetzung: Es ist einerseits die Digitalisierung der Fallführung und digitale Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden. Dann ist es die Stärkung des fachlichen Austauschs, weiter die Förderung des niederschweligen Zugangs für bedürftige Personen.

Zu Frage zwei: Die Überprüfung der Aufgabenteilung und Finanzierung der materiellen sowie der persönlichen Sozialhilfe ist einerseits Teil des Entwicklungsschwerpunkts 5.1, welchen ich vorher erwähnt habe, und wurde andererseits im Rahmen des zweiten Wirksamkeitsberichts 2021-2026 bearbeitet. Der zweite Wirksamkeitsbe-

richt hält zum Lastenausgleich SLA fest, dass er aktuell vor dem Hintergrund der guten Wirtschaftslage und verbunden mit der tiefen Sozialhilfequote ohne erkennbare wesentliche Fehlanreize funktioniert. Er sieht vor diesem Hintergrund keinen Bedarf für die Anpassung am bestehenden Konzept, weshalb aktuell keine Anpassung vorgeschlagen wird. Neben dem SLA hat die Finanzierung und die Zuständigkeit der Sozialhilfe Auswirkungen auf die effektive Zweckerfüllung der Sozialhilfe im Gesamtsystem der sozialen Sicherheit. Im Bereich der persönlichen Sozialhilfe wird die Gestaltung der Aufgaben und Finanzierungszuständigkeit deshalb im Rahmen des Regierungsprogramms 2025-2028 weiterbearbeitet. Eine Diskussion von Modellen soll in einem ersten Schritt mit den Gemeindevertretern diskutiert werden. Abhängig von den Einschätzungen wird das weitere Vorgehen festgelegt.

Zur dritten Frage: Den Auftrag Degiacomi hat die Regierung angenommen. Er wird entsprechend bearbeitet und wurde in der Zwischenzeit als Entwicklungsschwerpunkt ins Regierungsprogramm aufgenommen. Zwischenergebnisse wurden bereits publiziert. Im Rahmen des Entwicklungsschwerpunkts informiert die Regierung den Grossen Rat regelmässig.

Standesvizepräsident Luzio: Vielen Dank, Regierungsrat Caduff. Grossrat Degiacomi, Sie haben die Möglichkeit, wiederum eine kurze Nachfrage zu stellen. Dies wird nicht gewünscht. Somit kommen wir zur nächsten Frage. Diese wurde gestellt von Grossrat Koch. Die Frage betrifft die Rolle und Kriterien der Regierungsstellungennahmen zu eidgenössischen Abstimmungsvorlagen. Diese Frage wird beantwortet von Regierungspräsident Bühler. Bitte.

Koch betreffend Rolle und Kriterien der Regierungsstellungennahmen zu eidgenössischen Abstimmungsvorlagen

Frage

Die Regierung hat sich kürzlich zur eidgenössischen Volksinitiative «Keine 10-Millionen-Schweiz! (Nachhaltigkeitsinitiative)» im Rahmen eines Medientreffens öffentlich geäussert, eine Abstimmungsempfehlung abgegeben und ein «Faktenblatt» veröffentlicht. Dasselbe hat sie vor kurzem bei der Initiative «200 Franken sind genug» getan – jedoch ohne «Faktenblatt».

Vor diesem Hintergrund bitte ich die Regierung um Beantwortung folgender Fragen:

1. Nach welchen grundsätzlichen Kriterien entscheidet die Regierung, ob und in welcher Form sie sich zu eidgenössischen Abstimmungsvorlagen äussert?
2. Wie grenzt die Regierung dabei ihre Rolle zwischen sachlicher Information und politischer Empfehlung ab?
3. Welche Überlegungen stellt die Regierung an, um bei solchen Stellungnahmen der Vielfalt der politischen Auffassungen im Kanton angemessen Rechnung zu tragen?

Regierungspräsident Bühler: Ich komme sofort zur Beantwortung der Fragen. Die Frage eins: Sofern die Kriterien der bundesgerichtlichen Rechtsprechung erfüllt sind, äussert sich die Regierung mit der nötigen Zurückhaltung seit langer Zeit zu bedeutenden eidgenössischen Vorlagen. Das Bundesgericht hält dazu Folgendes fest, ich zitiere: «Betrifft der Ausgang einer eidgenössischen Volksabstimmung mehrere oder alle Kantone namhaft, dürfen sich die Kantonsregierungen im Vorfeld der Abstimmung dazu öffentlich äussern und eine Abstimmungsempfehlung abgeben. Allerdings müssen sich die kantonalen Interventionen an den Kriterien der Sachlichkeit, der Verhältnismässigkeit sowie der Transparenz messen lassen, wie sie auch für den Bundesrat gelten. Das gleiche gilt für die Konferenz der Kantonsregierungen, wenn eine Mehrheit der Kantone namhaft betroffen ist. Interventionen von Fachdirektorenkonferenzen im Vorfeld einer eidgenössischen Volksabstimmung bleiben ausgeschlossen.» Zitat Ende. Die Regierung entscheidet über eine Information der Öffentlichkeit primär nach dem Kriterium der Betroffenheit. Eine solche ist gegeben, wenn der Kanton von einer eidgenössischen Vorlage namhaft, das heisst erheblich betroffen ist. Je nach Stärke dieser Betroffenheit kann die Regierung verschiedene Intensitätsgrade der Kommunikation wählen. Erster Grad, reiner Positionsbezug, also eine Medienmitteilung. Zweiter, einfache Behördeninformation, zum Beispiel ein Point de Presse oder eine Medienkonferenz. Und dritter Grad, umfassende Behördeninformation inklusive Argumentarien und Faktenblättern.

Zur Frage zwei: Wie ausgeführt, ist die Regierung bei ihrer Kommunikation zu eidgenössischen Abstimmungsvorlagen zur Sachlichkeit, Transparenz und Verhältnismässigkeit verpflichtet. Die Prinzipien bedeuten im Einzelnen das Sachlichkeitsgebot, die Inhalte müssen faktenbasiert, logisch und überprüfbar sein. Das Transparenzgebot, behördliche Informationen müssen als solche klar erkennbar sein, um eine Verwechslung mit privaten Abstimmungskomitees auszuschliessen. Und Verhältnismässigkeit, die Häufigkeit und Art der Auftritte müssen im Verhältnis zur Bedeutung der Vorlage für den Kanton stehen.

Ich komme zur dritten Frage: Die Information der Bevölkerung über die Konsequenzen einer bedeutenden Vorlage für den eigenen Kanton versteht die Regierung als wichtige Aufgabe, um zu einer fundierten Meinungsbildung beizutragen. Die Regierung darf und muss ihre Haltung als demokratisch legitimierte politische Behörde vertreten und eine Abstimmungsempfehlung abgeben, sofern eine namhafte Betroffenheit des Kantons vorliegt. Es ist wichtig, darauf hinzuweisen, dass Stellungnahmen zwingend durch die Gesamtregierung getragen beziehungsweise beschlossen sein müssen. Das Bundesgericht schliesst Interventionen, zum Beispiel von Fachdirektorenkonferenzen explizit aus. Schliesslich bezieht die Regierung in ihre Überlegungen immer auch die interkantonale Situation mit ein. Regelmässig erfolgt die Kommunikation der Regierung zu eidgenössischen Vorlagen im Rahmen von Beschlüssen der Konferenz der Kantonsregierungen, welche mindestens eine Zustimmung von 18 Kantonen voraussetzt, der Regierungskonferenz der Gebirgskantone oder der Ostschweizer Regie-

rungskonferenz. Dies bedeutet in diesen Fällen, dass eine Mehrheit der Kantonsregierungen hinter der Haltung steht.

Standesvizepräsident Luzio: Vielen Dank Regierungspräsident Bühler. Grossrat Koch, Sie haben die Möglichkeit, eine kurze Nachfrage zu stellen.

Koch: Erlauben Sie mir eine kurze Nachfrage. Im Faktenblatt kombiniert die Regierung selektive Quellen, spekulative Szenarien und teilweise Worte wie dürfte, könnte und würde mit klaren Wertungen. Vor dem Hintergrund des von Ihnen zitierten Bundesgerichtsurteils 135/292: wie stellt die Regierung konkret sicher, dass die Kommunikation den Anforderungen eben der Sachlichkeit, der Ausgewogenheit und der Zurückhaltung auch wirklich entspricht, wenn solche Wörter in der Kommunikation verwendet werden?

Regierungspräsident Bühler: Die Regierung bespricht innerhalb der Regierungssitzung die aufbereiteten Grundlagen und beschliesst sie so. In Bezug auf einzelne Wordings ist sicher auch ein Ermessensspielraum da. Das müssten wir im Einzelfall vertiefter prüfen, falls das eine oder andere als gegen eines dieser Gebote verstossend aufgefasst wird.

Standesvizepräsident Luzio: Vielen Dank, Herr Regierungspräsident. Wir kommen nun zur nächsten Frage. Diese wurde gestellt von Grossrat Metzger und betrifft den Sachstand der Richtplananpassung Strassenverbindung zwischen Sils und Maloja. Diese Frage wird beantwortet von Regierungsrat Caduff. Bitte.

Metzger betreffend Sachstand der Richtplananpassung Strassenverbindung zwischen Sils und Maloja

Frage

In der Augustsession 2024 überwies der Grosse Rat den Auftrag betreffend eine sichere Strassenverbindung zwischen Sils und Maloja (Oberengadin-Bergell) (GRP 5/2023-2024, S. 694) im Sinne meines Antrags, den ich mit allen Grossrätinnen und Grossräten der Region Maloja formulieren durfte, mit 85 gegen 17 Stimmen bei 5 Enthaltungen.

Die Regierung erhielt unter anderem den Auftrag, *schnellstmöglich, spätestens bis am 30. September 2025, für den Strassenabschnitt Sils – Plaun da Lej die genehmigungsfähige Anpassung des Koordinationsstandes auf «Festsetzung» im kantonalen Richtplan für die Tunnelvariante zu erarbeiten und dem Bundesrat zur Genehmigung zu unterbreiten (vgl. 1C_528/2018, 1C_530/2018).* Die öffentliche Mitwirkungsaufgabe erfolgte erst im Herbst 2025.

Ich ersuche die Regierung, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Ist die Anpassung des Koordinationsstandes auf «Festsetzung» dem Bundesrat nun zur Genehmigung unterbreitet worden?

2. Falls ja: wann? Falls nein: wann genau wird dies erfolgen?

Regierungsrat Caduff: Ich beginne auch hier mit einer einleitenden Bemerkung: Die Erarbeitung der kantonalen Richtplananpassung, Ausbau Malojastrasse, Abschnitte Silvaplane/Sils und Sils Plaun da Lej, erfolgte koordiniert mit der Anpassung des regionalen Richtplans. Grundlage bildete die geplante Richtplananpassung aus dem Jahr 2020/2021, die der Bund im Sommer 2021 kritisch vorgeprüft hatte. Auf der Basis dieser Vorprüfung erforderte die Richtplanerarbeitung eine sorgfältige Ausarbeitung der langjährigen Projekthistorie inklusiv vertiefter Alternativen und Variantenprüfung mit Ermittlung und Abwägung der verschiedenen Interessen. Im Hinblick auf die möglichst schonende Landschaftseinkerbung im BLN 1908 wurde der Beurteilung der Gesamtwirkung auf die Landschaftswahrnehmung besonders Gewicht beigemessen. Zusätzlich waren aufgrund von Anträgen aus der Region, insbesondere zu den Themen Langsamverkehr auf dem Abschnitt Silvaplane/Sils sowie zur Priorisierung des Ausbauvorhabens zwischen Sils und Plaun da Lej weitergehende Abklärungen und Besprechungen erforderlich. Das ARE unterbreitete die Richtplananpassung am 7. Oktober 2025 dem Bund zur Vorprüfung. Die öffentliche Auflage der kantonalen und regionalen Richtplananpassung erfolgte koordiniert während 30 Tagen von 20. Oktober bis 19. November 2025 und wurde praxismässig auf die Zeit nach Jagd und Herbstferien gelegt. Der Vorprüfungsbericht des Bundes ging am 15. Dezember 2025 mit positivem Ergebnis ein. Seither erfolgt dessen Auswertung. Parallel dazu erfolgt die Auswertung der im Rahmen der Mitwirkung eingegangenen Stellungnahmen und die Bereinigung der Richtplanunterlagen. Aufgrund der regen Teilnahme am Mitwirkungsverfahren und den teilweise umfangreichen Stellungnahmen ist der Aufwand für die Auswertung, die materielle Prüfung und die Dokumentation der Ergebnisse höher als erwartet.

Nun zur ersten Frage: Nein, die Anpassung konnte dem Bund noch nicht zur Genehmigung unterbreitet werden. Zur Frage zwei: Es ist vorgesehen, dass die bereinigten Richtplanunterlagen inklusive Mitwirkungsbericht bis Mitte Mai 2026 vorliegen. Abhängig vom Beschluss der Region an der nächsten Präsidentenkonferenz der Region Maloja am 2. Juli 2026 oder vorgängig im Zirkularverfahren kann mit einem Regierungsbeschluss kurz vor den Sommerferien, spätestens jedoch an der ersten Regierungssitzung nach den Sommerferien gerechnet werden. Anschliessend wird die Anpassung des kantonalen Richtplans dem Bund zur Genehmigung eingereicht. Mit einer Genehmigung des Bundes kann demnach noch in diesem Jahr gerechnet werden.

Standesvizepräsident Luzio: Vielen Dank, Regierungsrat Caduff. Grossrat Metzger, auch Sie haben die Möglichkeit, eine kurze Nachfrage zu stellen. Dies ist nicht der Fall. Somit kommen wir zur nächsten Frage. Diese wurde gestellt von Grossrätin Nicolay und betrifft die Entsorgung von Strassenwischgut. Diese Frage wird beantwortet von Regierungsrat Parolini. Bitte.

Nicolay betreffend Entsorgung von Strassenwischgut

Frage

Seit der Einführung der Abfallverordnung VVEA im Jahr 2016 besteht eine Pflicht zur Aufbereitung von Strassensammlerschlämmen und Strassenwischgut mit überwiegend mineralischer Zusammensetzung.

In der Junisession 2025 hat Grossrat Tomaschett diesbezüglich eine Anfrage eingereicht.

Seit dem 1. Januar 2026 gelten im Kanton Graubünden neue Vorgaben zur fachgerechten Entsorgung von strassenbürtigen Abfällen.

Insbesondere für kleinere Gemeinden ergibt sich daraus eine besondere Herausforderung: die anfallenden Mengen sind häufig zu gering, damit sich eine eigenständige Transportlösung wirtschaftlich realisieren lässt. Zudem sprechen ökologische Gründe gegen lange Transportwege, wenn das Strassenwischgut über grössere Distanzen zu einer externen Anlage transportiert werden muss.

Ich ersuche daher die Regierung, die nachfolgenden Fragen zu beantworten:

1. Wohin werden die Abfälle des Strassenwischguts ab 1. Januar 2026 für die Aufarbeitung gebracht?
2. Wie bewährt sich die nun fast 4 Monate geltende Praxis im Kanton Graubünden?
3. Würde die Regierung regionale Lösungen für die Sammlung und den Transport unterstützen?

Regierungsrat Parolini: Il prüm üna remarcha introductiva: Mineralisches Strassenwischgut weist vor allem im Frühling und im Sommer ähnlich hohe Schadstoffbelastungen wie Strassensammlerschlämme auf, welche wegen der hohen Belastung als Sonderabfall eingestuft werden. Das Strassenwischgut enthält häufig relevante Konzentrationen an Schwermetallen, Kohlenwasserstoffen und PFAS, sogenannte Ewigkeitschemikalien. Eine Ablagerung auf einer Deponie, wie es im Kanton Graubünden bis anhin zum Teil der Fall war, ist deshalb aus ökologischer Sicht ein absolutes No-Go. Der Abtransport von Strassenwischgut für die Aufbereitung in weiter entfernten Aufbereitungsanlagen spielt für die gesamte Ökobilanz eine untergeordnete Rolle, da wie gesagt die Deponierung von Strassenwischgut nicht nur widerrechtlich ist, sondern eine massiv schlechtere Umweltauswirkung hat und auch das Grundwasser gefährden kann.

Die Antwort auf die erste Frage: Strassenwischgut mit überwiegend mineralischer Zusammensetzung muss im Sinne der Abfallverordnung VVEA in geeigneten Anlagen verwertet werden. Die Firmen Blöchlinger AG in Neuhaus, St. Gallen, Regio Recycling in Goldach, St. Gallen, Bon Kanalreinigung AG in Bad Ragaz, St. Gallen und TIB Recycla SA in Mezzovico, Tessin, betreiben Aufbereitungsanlagen für Strassensammlerschlämme und Strassenwischgut. Mehr als die Hälfte der im Kanton Graubünden anfallenden strassenbürtigen Abfälle, Strassensammlerschlämme und Strassenwischgut, werden bereits heute in diesen Anlagen fachgerecht verwertet. Strassenwischgut kann vor der Verwertung vor Ort zwischengelagert werden. Die Zwischenlagerung erfolgt in der Regel in wasserundurchlässigen Mulden oder auf befestigten und fachgerecht entwässerten Flä-

chen, siehe ANU-Vollzugshilfe, bauliche Anforderungen an Umschlag- und Lagerplätze für Abfälle, Stichwort Strassenwischgut. Für die Annahme und Zwischenlagerung von Strassenwischgut ist eine abfallrechtliche Betriebsbewilligung des ANU erforderlich. Viele Gemeinden im Kanton Graubünden sind derzeit dabei, sich entsprechende Zwischenlagermöglichkeiten für Strassenwischgut zu schaffen. So hat zum Beispiel die Gemeinde Davos neu beim Kieswerk Oberrauch ein gemeindeeigenes Absetzbecken errichten lassen. Die Gemeinde Pontresina entsorgt sein Strassenwischgut seit 2026 über das Kieswerk Montebello, welches das Strassenwischgut zwischenlagert und dann einer Entsorgungsanlage zuführt. Im Zeitraum September bis Dezember besteht Strassenwischgut häufig aus reinem, unverschmutztem Herbstlaub. Dieses muss nicht aufbereitet werden, sondern kann in regionalen Kompostier- oder Vergärungsanlagen entsorgt werden gemäss Cercle déchets Ost Vollzugshilfe Entsorgung und Verwertung von Strassenwischgut und unverschmutztem Herbstlaub. Die Antwort auf die zweite Frage: Bereits 2025 wurde ein grosser Teil des im Kanton anfallenden Strassenwischguts in ausserkantonalen Anlagen fachgerecht aufbereitet. Seit Anfang 2026 haben, wie bereits in der Antwort eins beschrieben, weitere Gemeinden ihre Entsorgung umgestellt und entsorgen neu ihr Strassenwischgut gesetztes- und umweltkonform in entsprechenden Aufbereitungsanlagen.

Und die Antwort auf die dritte Frage: Gemäss Art. 35 Abs. 1 des kantonalen Umweltschutzgesetzes sind die Gemeinden für die Entsorgung von Abfällen aus dem öffentlichen Strassenunterhalt aus kommunalen Strassen verantwortlich und müssen deshalb auch die Entsorgungskosten dieser Abfälle tragen. Die Pflicht zur gesetzeskonformen Aufbereitung besteht seit der Einführung der Abfallverordnung im Jahre 2016. In anderen Kantonen, insbesondere in den beiden Nachbarkantonen St. Gallen und Tessin, aber auch beispielsweise im Thurgau oder in Zürich, wird seit diesem Zeitpunkt dieser Pflicht nachgekommen. Da der Stand der Technik für die Aufbereitung von strassenbürtigen Abfällen bis vor kurzem nicht definiert war, duldete das Amt für Natur und Umwelt des Kantons Graubünden als zuständige Vollzugsbehörde die Deponierung. Dadurch konnte notabene sehr viel Geld gespart werden. Vergleiche dazu die Antwort der Regierung zur Anfrage Tomaschett vom 19. August 2025. Die Regierung sieht deshalb keine Veranlassung, regionale Lösungen für die Sammlung und den Transport finanziell zu unterstützen. Zudem fehlt dafür die gesetzliche Grundlage. Fachliche Unterstützung bekommen die Gemeinden und Regionen vom ANU. Das ANU kann zudem die Zwischenlagerung von Strassensammlerschlämmen bewilligen, wenn die abfallrechtlichen Anforderungen erfüllt sind.

Standesvizepräsident Luzio: Angraztg fitg cunsigliier guvernativ Parolini. Grond cunsigliera Nicolay Vous vez la pussebladad da far ena curta dumonda.

Nicolay: Grazcha fich, eau nu d'he üngüna dumanda. Grazcha per la risposta.

Standesvizepräsident Luzio: Somit kommen wir zur nächsten Frage. Diese wurde gestellt von Grossrätin Preisig und betrifft ein unzulässiges Konstrukt bei einem Chalet in St. Moritz zur Steuerumgehung. Diese Frage wird beantwortet von Regierungsrat Caduff.

Preisig betreffend unzulässiges Konstrukt von Peter Spuhler bei seinem Chalet in St. Moritz zur Steuerumgehung

Frage

Aus dem am 10. Februar 2026 publizierten Urteil des Bundesgerichts (BGE 9C_107/2025) geht hervor, dass Peter Spuhler mit der Zwischenschaltung seiner Chalet-AG in St. Moritz eine Steuerumgehung begangen hat. Die Konstruktion sei wirtschaftlich nicht begründet gewesen, sondern diene laut Bundesgericht vor allem dazu, Steuern zu sparen. Er sparte damit rund CHF 865'000. (SRF News vom 11.02.26)

Das Chalet in St. Moritz ist der einzige Vermögenswert der Aktiengesellschaft Chesa Sül Spelm, deren Sitz sich seit 2017 in Frauenfeld TG befindet. Alleinaktionär der Gesellschaft ist Peter Spuhler, der Verwaltungsratspräsident von Stadler Rail. Er war in der Folge auch der einzige Mieter des Hauses. (SRF News vom 11.02.26) Auch der Hinweis, im Haus gebe es gelegentlich genutzte Büroräume, überzeugte das Bundesgericht nicht. Für das Gericht bleibt das Objekt im Kern ein Feriendomizil des Aktionärs, nicht ein echter Geschäftsbetrieb, denn eine Vermietung fände nicht statt. (cash news vom 11.02.26) Gestützt auf diese erneuten unschönen Schlagzeilen aus Graubünden ersuche ich die Regierung, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Geht es beim vorliegenden Fall nicht nur um eine Steuerhinterziehungsumgehung (*nachträgliche Korrektur auf Wunsch der Fragestellerin*), sondern auch um eine Umgehung der Erstwohnungsverpflichtung?
2. Müssen die Regeln für Immobilien- und Besitzgesellschaften verschärft werden?
3. Braucht es mehr Transparenz und eine einheitlichere Missbrauchsprüfung?

Regierungsrat Caduff: Ich beginne auch hier mit einleitenden Bemerkungen: Die fragliche Liegenschaft in St. Moritz befindet sich im Eigentum einer Aktiengesellschaft. Die AG hatte ihren Sitz bis 2017 im Fürstentum Liechtenstein und seither im Kanton Thurgau. Gemäss dem zitierten Bundesgerichtsentscheid und verschiedenen Medienberichten wechselte im Rahmen dieses Vorgangs auch das Aktionariat, das heisst das Unternehmen beziehungsweise deren Aktien wurden im 2017 verkauft. Die Gesellschaft war im Mehrwertsteuerregister eingetragen und machte im Zusammenhang mit einer Sanierung Vorsteuerabzüge geltend, welche zunächst von der eidgenössischen Steuerverwaltung gewährt wurden. Im Verfahren vor Bundesgericht stand im Zentrum die Frage, ob die Gesellschaft überhaupt eine unternehmerische Tätigkeit ausübte und damit mehrwertsteuerpflichtig war. Das Bundesgericht stellte klar, dass diese Frage vorrangig zu prüfen ist, bevor eine allfällige Steuerum-

gehung beurteilt werden kann. Da die bisherige Beurteilung methodisch fehlerhaft war, wurde der Fall zur neuen Prüfung zurückgewiesen. Es ergab sich dabei, dass keine Steuerpflicht bestand. Entsprechend entfällt auch der Anspruch auf Vorsteuerabzug, was eine entsprechende Rückforderung zur Folge hat.

Zu Frage eins: Im einleitenden Text zur Frage wird korrekt von Steuerumgehung gesprochen, in der Frage selbst zuerst jedoch von Steuerhinterziehung. Die Fragestellerin hat das aber korrigiert. Es handelt sich in der Tat nicht um Steuerhinterziehung, sondern das Urteil spricht von Steuerumgehung. Das Bundesgericht qualifiziert die gewählte Struktur ausdrücklich als Steuerumgehung. Ich möchte den Unterschied kurz erläutern. Dabei ist zwischen diesen beiden Begriffen klar zu unterscheiden. Steuerhinterziehung setzt ein strafbares Verhalten voraus, insbesondere durch unrichtige oder unvollständige Angaben gegenüber den Steuerbehörden. Dem gegenüber liegt eine Steuerumgehung vor, wenn eine rechtlich zulässige Gestaltung gewählt wird, die jedoch wirtschaftlich unangemessen erscheint und primär der Steuerersparnis dient. Im vorliegenden Fall wurde die Konstruktion offengelegt. Das Bundesgericht erachtet sie jedoch als missbräuchlich, da ihr keine ausreichende wirtschaftliche Substanz zukam.

Nun zur Frage der Erstwohnpflicht: Das Urteil betrifft ausschliesslich die mehrwertsteuerrechtliche Beurteilung und äussert sich nicht zur Frage einer allfälligen Umgehung der Erstwohnungsverpflichtung. Das Haus wurde im Jahr 1870 gebaut, bestand somit bereits vor dem 12. März 2012. Es handelt sich somit um eine altrechtliche Wohnung, welche frei nutzbar ist. Nach dem Erwerb im Jahr 2017 erfolgte eine umfassende Sanierung. Dem Kanton ist jedoch weder bekannt, ob im Rahmen dieser Sanierung eine Pflicht zur Nutzung als Erstwohnung auferlegt wurde, noch, wie die Liegenschaft derzeit genutzt wird. Zuständig für die Prüfung der Einhaltung solcher Verpflichtungen wäre ohnehin die Gemeinde. Gemäss aktuellem Grundbuchauszug ist keine Erstwohnungsverpflichtung angemerkt. Sollte das Chalet aber über eine Erstwohnaufgabe gemäss Zweitwohnungsgesetz oder gemäss kommunalem Recht verfügen, so hätten sich die Eigentümerschaft und die Nutzerschaft natürlich daran zu halten. Festzuhalten ist jedoch im Allgemeinen, dass es bei der Einhaltung von Erstwohnungsverpflichtungen um die Frage geht, wie die Wohnung respektive das Haus genutzt wird, nicht, wer Eigentümerin oder Eigentümer ist. Insofern können Unternehmen Liegenschaften mit Erstwohnungsverpflichtungen ohne Weiteres im Eigentum haben. Dies stellt keine Umgehung dar.

Zu Frage zwei: Das Bundesgerichtsurteil zeigt keine Regelungslücke im geltenden Recht auf. Vielmehr präzisiert es die anzuwendende Prüfungsreihenfolge und stärkt die bestehende Praxis. Insbesondere hält das Gericht fest, dass zunächst das Vorliegen einer steuerbaren unternehmerischen Tätigkeit zu prüfen ist, bevor eine allfällige Steuerumgehung beurteilt wird. Die bestehenden gesetzlichen Grundlagen ermöglichen es bereits heute, missbräuchliche Gestaltungen zu erfassen und zu korrigieren. Ein unmittelbarer gesetzgeberischer Handlungsbedarf zur Verschärfung der Regelung für Immo-

lien- und Besitzgesellschaften ist daraus nicht abzuleiten. Sofern die Frage auf das Zweitwohnungsgesetz abzielt, gilt nochmals festzustellen, dass die Nutzung massgebend ist, die Eigentumsverhältnisse spielen grundsätzlich keine Rolle.

Zur dritten Frage: Das Urteil trägt zur Klärung und Vereinheitlichung der Missbrauchsprüfung bei, indem es die methodische Vorgehensweise konkretisiert. Dies stärkt die Rechtssicherheit und fördert eine einheitliche Anwendung durch die Behörden. Ein zusätzlicher gesetzgeberischer Bedarf hinsichtlich Transparenz oder weiterer Vereinheitlichungen ist aus Sicht der Regierung derzeit nicht angezeigt. Auch hier, soweit es um das Zweitwohnungsgesetz geht, sind die Gemeinden zuständig für die Prüfung, ob Erstwohnverpflichtungen eingehalten sind oder nicht. Die rechtlichen Instrumente sind vorhanden, es gilt sie anzuwenden.

Standesvizepräsident Luzio: Vielen Dank Herr Regierungsrat. Grossrätin Preisig, Sie haben die Möglichkeit, eine kurze Nachfrage zu stellen. Bitte.

Preisig: Ja, vielen Dank für die Beantwortung meiner Fragen. Vielen Dank auch, dass ich meinen dummen Verschreiber nachträglich noch korrigieren konnte. Das war sehr nett, bin ich auch froh darüber. Ich habe eine kurze Nachfrage. Und zwar hinsichtlich einer möglichen Einführung einer Objektsteuer auf Zweitliegenschaften. Erschwert es da nicht noch, solche Konstrukte, auch die Überprüfung, ob es sich tatsächlich um Zweitliegenschaften handelt oder nicht?

Standesvizepräsident Luzio: Vielen Dank Grossrätin Preisig. Diese Frage wird Regierungsrat Caduff beantworten.

Regierungsrat Caduff: Es spielt keine Rolle, ob Regierungsrat Bühler oder ich sagen, dass wir das im Rahmen der Ausarbeitung der Objektsteuer zu klären haben. *Heiterkeit.*

Standesvizepräsident Luzio: La proxima dumonda è nia messa da grond cunsigliar Rauch e pertotga ils Gis olimpics Milano Cortina ed il concept da traffic e siertad. Chella dumonda vegn raspundia da cunsigliera guvernativa Maissen.

Rauch betreffend Olympische Winterspiele Milano–Cortina – Verkehrs- und Sicherheitskonzept

Frage

Die Olympischen Winterspiele Milano–Cortina erforderten auch vom Kanton Graubünden umfangreiche Vorbereitungen und Abklärungen. Das Konzept hat bezüglich Verkehr auch gut funktioniert. Für die erwarteten Verkehrsströme und Sicherheitsanforderungen wurde ein entsprechendes Konzept erarbeitet, dessen Gesamtkosten gemäss kantonaler Schätzung rund 5,5 Millionen Franken betragen. Im Oktober 2025 wurde kommuniziert, dass ein finanzieller Beitrag aus Italien in Aussicht stehe.

Sollte dieser nicht kostendeckend ausfallen, müssten die verbleibenden Kosten über Gebühren für P+R und Shuttleangebote von den Gästen getragen werden. Im Februar deutete jedoch vieles darauf hin, dass Italien sich nur in geringem Umfang beteiligen wird.

Vor diesem Hintergrund stelle ich der Regierung folgenden Fragen:

1. Wie hoch sind die verbleibenden Kosten des Verkehrs- und Sicherheitskonzeptes, die letztlich vom Kanton Graubünden beziehungsweise vom Bündner Steuerzahler getragen werden müssen?
2. In welcher Form beziehungsweise mit welchem Verbindlichkeitsgrad hat Italien seine finanzielle Beteiligung zugesichert (schriftlich, mündlich oder in anderer Weise)?
3. Welche weiteren Schritte plant die Regierung, falls sich die finanzielle Beteiligung Italiens als unzureichend erweist?

Regierungsrätin Maissen: Zunächst ein paar einleitende Bemerkungen: Die 25. Olympischen Winterspiele wurden vom 6. bis 22. Februar 2026 in Norditalien durchgeführt. Unter anderem an den Austragungsorten Livigno und Bormio in der Nähe der Schweizer Grenze. Aufgrund seiner geografischen Nähe war der Kanton Graubünden direkt von den Auswirkungen dieses grossen internationalen Ereignisses betroffen. Der Zeitpunkt der Olympischen Winterspiele fiel mit der Hochsaison der Wintertourismusorte in Graubünden zusammen. Die Verbindung von Graubünden an die Austragungsorte erfolgte über den Ofenpass sowie durch den einspurigen privat betriebenen Tunnel Munt La Schera, welcher ein verkehrstechnisches Nadelöhr darstellte. Deshalb war es aus kantonaler Sicht wichtig, dass der Verkehrsfluss mit Verkehrslenkungs- und -entlastungsmassnahmen sichergestellt wurde. Dies wurde auch von politischer und touristischer Seite aus den betroffenen Bündner Regionen gefordert.

Zu diesem Zweck wurde mit Regierungsbeschluss vom 14. Oktober 2025 die Koordination der Verkehrslenkung und Ereignisbewältigung im Kanton Graubünden definiert und die Umsetzung des Verkehrskonzeptes Graubünden genehmigt. Zugleich bewilligte die Regierung dafür eine gebundene Ausgabe von brutto 5,484 Millionen Franken, unter Vorbehalt der notwendigen Budgetkredite durch den Grossen Rat. Das Verkehrskonzept Graubünden beinhaltete einen Park and Ride-Betrieb an verschiedenen Standorten um Zerneß, eine Angebotsergänzung im öffentlichen Verkehr bei der Rhätischen Bahn für die Strecke Landquart–Zerneß sowie einen Shuttlebetrieb der Postauto AG durch den Tunnel Munt La Schera nach Livigno aus Richtung Zerneß und Müstair. Die Dimensionierung der Massnahmen beruhte auf Angaben der Veranstalter in Livigno zum Besucheraufkommen.

Erfreulicherweise kann aus heutiger Sicht festgehalten werden, dass das Verkehrskonzept Graubünden funktioniert hat. Der öffentliche Verkehr wurde im Rahmen der Olympischen Winterspiele im Kantonsgebiet stark genutzt und der Strassenverkehr funktionierte fast ohne Störungseffekte. Insgesamt war das Besucheraufkommen

aber etwas niedriger als von den Veranstaltern prognostiziert.

Zur Frage eins: Der Schlussbericht samt Schlussrechnung betreffend das Verkehrskonzept Graubünden behandelt die Regierung anfangs Mai. Das entsprechende Geschäft befindet sich aktuell dienststellenübergreifend in Erarbeitung. Feststeht, dass das Verkehrskonzept Graubünden weniger gekostet hat als im Oktober 2025 durch die Regierung bei der Verabschiedung der gebundenen Ausgabe angenommen. Aufgrund des Mobilitätsverhaltens der Anreisenden an die Olympischen Winterspiele haben die Einsatzleitenden jeweils auf die vorherrschende Situation reagiert und es wurden entsprechende Optimierungsmassnahmen getroffen. Der Parkplatz in Zernez Süd wurde nach wenigen Tagen vollständig geschlossen, der Verkehrsdienst im Landquart Fashion Outlet aufgelöst und der Verkehrsdienst am Vorsortierplatz Champsech zurückgefahren. Im Weiteren wurden auch Dienste der Kontrollposten und von Kundenlenkern storniert.

Zur Frage zwei: Es liegt gegenüber dem Kanton Graubünden keine schriftliche Zusage vor. Wie bereits in der Dezembersession 2025 durch die Regierung in der Antwort auf die Anfrage Mazzetta betreffend Verkehrskonzept für die Olympischen Spiele 2026 ausgeführt, hat die italienische Seite mehrfach lediglich einen Betrag von rund 600 000 Euro in Aussicht gestellt. Sowohl auf politischer als auch auf operativer Ebene wurde der Kontakt mit der italienischen Seite gepflegt und es fanden mehrere Sitzungen statt. Dabei wurde seitens Italiens wiederholt eine finanzielle Kostenbeteiligung am Verkehrskonzept Graubünden in Aussicht gestellt. Diese wurde auch in mehreren Stellungnahmen gegenüber den Medien öffentlich bekräftigt. Eine verbindliche Zusage, insbesondere zur Höhe des Beitrags, liegt jedoch bis heute der Regierung nicht vor. Die Regierung erwartet diesbezüglich zeitnah Klarheit und wird die Interessen des Kantons weiterhin mit Nachdruck vertreten.

Zur Frage drei: Nach der Behandlung des Schlussberichts und der Schlussrechnung durch die Regierung anfangs Mai 2026 ist vorgesehen, dass sich der Kanton erneut mit der italienischen Seite trifft und um die Kostenbeteiligung Italiens ersucht. Der Kanton wird sich dafür einsetzen, dass die effektiv angefallenen Kosten möglichst vollständig seitens der italienischen Seite übernommen werden.

Standesvizepräsident Luzio: Angraztg fitg consigliera guvernativa Maissen. Grond consiglier Rauch, Vous vez la pusseblada da far ena curta dumonda.

Rauch: Grazcha fich pella resposta. Be cuort: Vegn quel Schlussbericht publichà oder staina dumandar davo?

Regierungsrätin Maissen: Es ist vorgesehen, dass wir ausführlich darüber informieren werden. Ob der Schlussbericht auch publiziert wird, ist im Moment noch nicht festgelegt.

Standesvizepräsident Luzio: Somit kommen wir zur zweitletzten Frage. Diese wurde eingereicht von Grossrat Roffler und betrifft die Vernehmlassung der Standortför-

derung 2028 bis 2032. Dies ist nun bereits die achte Frage, die Regierungsrat Caduff beantwortet. Bitte.

Roffler betreffend Vernehmlassung der Standortförderung 2028-2032

Frage

Am 25. Februar schickte der Bundesrat die Botschaft zur Standortförderung 2028-2032 in die Vernehmlassung. Dazu gehören auch die Unterstützung für Schweiz Tourismus und die neue Regionalpolitik (NRP), die Projekte in Berggebieten und Randregionen fördert. In der Botschaft geht man davon aus, dass das Entlastungspaket 2027 wie vorgeschlagen durchs Parlament kommt, und plant bei der Standortförderung weniger Geld ein. Aus der neuen Regionalpolitik will sich der Bund nach 2030 komplett zurückziehen. Der Schweizerische Gemeindeverband und die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete (SAB) fordern den Bund auf, die Vernehmlassung abubrechen.

Dazu meine Fragen an die Regierung:

1. Unterstützt die Bündner Regierung die Forderung des Gemeindeverbandes und der SAB, die Vernehmlassung abubrechen?
2. Wurde die Bündner Regierung in dieser Angelegenheit bereits aktiv beim Bund?
3. Was würde es für Graubünden bedeuten, wenn sich der Bund aus der Regionalpolitik ab 2030 zurückziehen würde?

Regierungsrat Caduff: Ich nehme an, Ihr wolltet testen, ob ich lesen kann. *Heiterkeit.* Ich beginne auch hier mit einer einleitenden Bemerkung: Der Bundesrat hat am 25. Februar 2026 die Vernehmlassung der Botschaft zur Standortförderung 2028-2031 eröffnet. Für diese Zeitspanne sollen knapp 400 Millionen Franken eingesetzt werden. Im Mittelpunkt stehen die administrative Entlastung der KMU, die Unterstützung der KMU beim Zugang zu internationalen Märkten sowie die wirtschaftliche Stärkung der Regionen. Zur Botschaft für Standortförderung wird zum ersten Mal eine Vernehmlassung durchgeführt. Dieses Vorgehen wird von der Regierung begrüsst. In der Tat ist es jedoch ungünstig, eine Botschaft in Vernehmlassung zu geben, während massgebliche Entscheide des eidgenössischen Parlaments, ich spreche hier vom Entlastungspaket 2027, zu erwarten sind. Neben inhaltlichen Punkten fliesst auch dieser Aspekt in die Vernehmlassungsantwort der Regierung des Kantons Graubünden ein respektive ist bereits eingeflossen in die Antworten der Konferenz der kantonalen Volkswirtschaftsdirektoren und der Regierungskonferenz der Gebirgskantone.

Nun zur Frage eins: Der Bundesrat hat das Vernehmlassungsverfahren zur Botschaft Standortförderung 2028-2031 zu einem Zeitpunkt eröffnet, als die parlamentarische Beratung zum Entlastungspaket 2027 noch nicht abgeschlossen war. Die eidgenössischen Räte bestätigten eine Woche nach Start der Vernehmlassung, dass unter anderem die gesetzliche Grundlage für die Regionalpolitik nicht angepasst wird und die Einlagen in den Fonds

für die Regionalentwicklung bestehen bleiben. Somit kann sich der Bund weiterhin in der neuen Regionalpolitik engagieren. Der in der Botschaft Standortförderung angekündigte Rückzug des Bundes aus der Regionalpolitik ab 2031 steht damit zumindest vorerst nicht mehr im Raum. Es lässt sich darüber diskutieren, ob der Zeitpunkt für den Start der Vernehmlassung richtig gewählt wurde. Nichtsdestotrotz unterstützt die Regierung die Forderung nach einem Abbruch der laufenden Vernehmlassung nicht. Dies vor dem Hintergrund, dass seitens Bund klar signalisiert wurde, dass die Entscheide zum Entlastungspaket 2027 in der Botschaft zur Standortförderung 2028-2031 berücksichtigt werden. Sie werden zusammen mit den Inputs aus der aktuellen, laufenden Vernehmlassung in die Überarbeitung der Botschaft einfließen. Einen Abbruch des laufenden Vernehmlassungsverfahrens erachtet die Regierung deshalb nicht als angezeigt.

Zu Frage zwei: Mit dem Entscheid des Parlaments im Entlastungspaket 2027 keine Gesetzesänderung bei der NRP vorzunehmen und die Fonds-Einlagen nicht zu streichen, konnte jüngst ein wichtiger Erfolg zugunsten der NRP verzeichnet werden. Dass seitens Bunds und Bundesparlaments weitere Bestrebungen und Entscheide folgen, welche einen Rückzug des Bundes aus der NRP bewirken, ist keineswegs ausgeschlossen. Der Kanton Graubünden wird die Stellungnahme zur Botschaft Standortförderung deshalb koordiniert, unter anderem mit der vorher bereits erwähnten RKGK, also Regierungskonferenz der Gebirgskantone, sowie der VDK gezielt und aktiv nutzen, um wie bereits zusammen mit dem EP 27 erneut und eindringlich auf die Relevanz der NRP als Instrument der regionalen Wirtschaftsförderung hinzuweisen. Kontakte und Treffen beim Bund und mit den eidgenössischen Parlamentariern aus Graubünden sind etabliert respektive terminiert.

Zur Frage drei: Die NRP ist ein bewährtes Instrument der regionalen Wirtschaftsförderung und als Verbundaufgabe zwischen Bund und Kantonen ausgestaltet. Zieht sich der Bund aus der NRP zurück, würde der Kanton Graubünden das für ihn derzeit zentrale Instrument für die Förderung von Entwicklungsprojekten und Infrastrukturen im Tourismus sowie zur Stärkung der Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit der KMU verlieren. Um, damit ihr ein Bild habt, welchen Stellenwert die NRP im Kanton Graubünden hat, kann ich gern wiedergeben, welche Mittel in den letzten zehn Jahren durchschnittlich pro Jahr aus der NRP gewährt wurden: Es sind rund fünf Millionen Franken A-fonds-perdu-Beiträge an Entwicklungsprojekte pro Jahr und es sind rund 4,7 Millionen Franken Bundesdarlehen und zusätzlich noch 1 Million Franken A-fonds-perdu-Beiträge pro Jahr an Infrastrukturprojekte. Hinzu kommen weitere Mittel, mit denen Projekte im Rahmen der grenzüberschreitenden Interreg-Programme gefördert werden. Das sind etwa 140 000 Franken pro Jahr sowie Mittel des Programms San Gottardo. Da handelt es sich um etwa 0,6 Millionen Franken pro Jahr.

Standesvizepräsident Luzio: Vielen Dank, Regierungsrat Caduff. Im Fach Lesen haben Sie mit Sicherheit bestanden. *Heiterkeit.* Grossrat Roffler, Sie haben die Möglichkeit, eine Nachfrage zu stellen.

Roffler: Ich bedanke mich bei Regierungsrat Caduff für die ausführliche, detaillierte Antwort und habe keine Nachfrage.

Standesvizepräsident Luzio: Vielen Dank. Somit kommen wir zu der letzten Frage. Diese wurde gestellt von Grossrat Sax betreffend Finanzhaushaltsverordnung für die Gemeinden. Diese Frage wird beantwortet von Regierungsrat Böhler.

Sax betreffend Finanzhaushaltsverordnung für die Gemeinden

Frage

Die Finanzhaushaltsverordnung für die Gemeinden (BR 710.200) wurde am 25.09.2012 erlassen und ist seit dem 01.12.2012 in Kraft. Seither wurde die Verordnung zweimal geändert, letztmals am 05.09.2023. In Ergänzung zum Finanzhaushaltsgesetz regelt sie die Grundsätze der Steuerung des Finanzhaushalts, des Kreditrechts, der Rechnungslegung sowie der Rechnungs- und Verwaltungsführung der Gemeinden. Sie dient damit der einheitlichen Anwendung von HRM2 und damit der Vergleichbarkeit.

In Art. 12 der Verordnung sind die Bruttobeträge aufgeführt für Ausgaben, welche über die Investitionsrechnung zu buchen sind, wenn der Bruttobetrag die jeweilige Aktivierungsgrenze übersteigt.

Dazu ergeben sich die folgenden Fragen:

1. Hat sich die Unterscheidung der Aktivierungsgrenze nach Gemeindegrösse aus Sicht der Regierung bewährt?
2. Ist die Aktivierungsgrenze absolut fix anzuwenden durch die Gemeinden oder gibt es einen gewissen prozentualen Ermessensspielraum bei kleinen Überschreitungen? Bspw. bei einer Ausgabe von CHF 50 600 für eine Gemeinde über 1000 Einwohner.
3. Die Verordnung ist seit dem 01.12.2012 in Kraft. In dieser Zeit hat sich die Teuerung um 7 Prozent verändert (gemäss LIK-Teuerungsrechner vom 12.2012 – 03.2026). Sieht die Regierung die Möglichkeit (mindestens im Umfang der Teuerung bzw. aufgrund der gemachten Erfahrungen allenfalls in höherem Umfang), die Aktivierungsgrenzen mit einer Änderung zeitnah anzupassen?

Regierungsrat Böhler: Zuerst einleitende Bemerkungen: Seit dem Rechnungsjahr 2019 legen alle Bündner Gemeinden ihre Jahresrechnungen nach dem HRM2-Standard ab. Die Grundlage hierfür findet sich in der kantonalen Finanzhaushaltsgesetzgebung. Die Anfrage zielt auf die Aktivierungsgrenze für Investitionsausgaben ab. Während der Kanton dafür eine Aktivierungsgrenze von 200 000 Franken anwendet, sind die Grenzen für die Gemeinden abgestuft nach der Bevölkerungsgrösse. Gleiche Aktivierungsgrenzen wie sie der Kanton Graubünden für seine Gemeinden kennt, kommen auch in den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft, Bern, Solothurn, Tessin und Uri zur Anwendung.

Zur ersten Frage: Die Unterscheidung der Aktivierungsgrenze nach Gemeindegrösse hat sich im Grundsatz bewährt, auch wenn diese Abstufung nicht sämtlichen Gemeinden gerecht werden. Die Möglichkeiten für Investitionsausgaben sind je nach finanzieller Stärke einer Gemeinde und wirtschaftlicher Ausrichtung unterschiedlich. Eines der Ziele von HRM2 ist die Vergleichbarkeit der Jahresrechnungen. Um dieses Ziel nicht unnötig zu untergraben, sollten die Aktivierungsgrenzen eingehalten werden.

Zur Frage zwei: In der Praxis sind die Aktivierungsgrenzen nicht absolut fix. Im Sinne einer hohen Gemeindeautonomie und einer zurückhaltenden Finanzaufsicht werden Abweichungen von den Aktivierungsgrenzen toleriert. Zudem haben die Gemeinden ohnehin die Möglichkeit, zusätzliche Abschreibungen zu tätigen, um die politisch und strategisch beabsichtigten Möglichkeiten der Gemeinden nicht einzuschränken. Einschränkungen bestehen lediglich, wenn diese zusätzlichen Abschreibungen zu einem Aufwandüberschuss führen würden oder gar ein Bilanzfehlbetrag vorhanden ist. Die Regierung konnte zudem mit der Revision der Finanzhaushaltsverordnung für die Gemeinden per 2024 eine in der Praxis bestehende Unsicherheit in Bezug auf die Aktivierungspflicht von werterhaltenden Ausgaben für Verwaltungsvermögen klären. So ist der bauliche und betriebliche Unterhalt an Vermögenswerten mit mehrjähriger Nutzungsdauer, welcher die Nutzung im Rahmen der Nutzungsdauer und des Umfangs sicherstellt, der Erfolgsrechnung zu belasten. Das war jetzt ein bisschen technisch, aber korrekt. *Heiterkeit*.

Zur Frage drei: Vorderhand erscheint eine Anpassung nicht vordringlich. Wie gesehen, haben die Gemeinden erheblichen Spielraum, entsprechende Abschreibungen auf die Investitionen zu tätigen, so dass das politische Handeln nicht eingeschränkt ist. Bei einer nächsten Anpassung der Finanzhaushaltsverordnung wird die Regierung die Aktivierungsgrenzen überprüfen und gegebenenfalls anpassen.

Standesvizepräsident Luzio: Vielen Dank, Regierungspräsident Bühler. Grossrat Sax, Sie haben die Möglichkeit, eine kurze Nachfrage zu stellen.

Sax: Vielen Dank, Herr Regierungspräsident, für die Ausführungen, für die Antwort. Auch wenn es technisch korrekt und so ein bisschen schwierig vielleicht war. Ich bin mit der Antwort einverstanden, dankbar für die Aussagen und habe keine weiteren Fragen.

Standesvizepräsident Luzio: Somit wären wir am Ende dieser Fragestunde. Ich möchte mich bei euch bedanken für die Disziplin, die Ihr hattet bei der kurzen Nachfrage, auch wenn vielleicht bei der einen oder anderen Antwort einem ein Kommentar auf der Zunge brennt. Vielen Dank. Gut. Bevor wir zum nächsten Traktandum kommen, darf ich Sie informieren, dass das CMI nun uneingeschränkt funktionieren sollte. Das Amt für Informatik hat gestern mit allen Kräften dafür gesorgt, dass das System wieder auf die Beine kommt und auch unser Ratssekretariat hat beste Arbeit geleistet in dieser Sandwich-Funktion, um diese technischen Probleme zu über-

brücken. Vielen Dank. *Applaus*. Wir kommen somit nun zum nächsten Traktandum. Gut. Nach dieser ausgiebigen Fragestunde habe ich mich dazu hinreissen lassen, *Heiterkeit*, eine Pause einzuschalten. Wir treffen uns wieder hier pünktlich um 10.40 Uhr.

Pause

Standesvizepräsident Luzio: Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, darf ich Sie bitten, Platz zu nehmen. Vielen Dank. Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, wir sind beschlussfähig und werden darum beginnen. Wir kommen nun zum Bericht und Antrag der Präsidentenkonferenz zur Landsession 2027 des Grossen Rates, die wir extra muros abhalten dürfen. Das Geschäft wurde von der Präsidentenkonferenz vorbereitet und wird von Standespräsidentin Favre Accola vertreten. Frau Standespräsidentin, ich erteile Ihnen das Wort.

Bericht und Antrag der PK zur Landsession 2027

Eintreten

Antrag PK
Eintreten

Standespräsidentin Favre Accola: Auch von meiner Seite einen schönen guten Morgen. Bun di. Buongiorno. Gerne darf ich Ihnen zum Bericht und Antrag der Präsidentenkonferenz zur Landsession des Grossen Rats 2027 Nachfolgendes erläutern. Im September 2025 wurde die Landsession 2027 öffentlich zur Bewerbung ausgeschrieben. Innert der Bewerbungsfrist gingen beim Sekretariat vier schriftliche Bewerbungen ein. Region Moesa, Gemeinde Vals, Gemeinde Scuol, Gemeinde St. Moritz. Nach Einsichtnahme in die Bewerbungsdossiers und den Auswertungsbericht des Ratssekretariats diskutierte die Präsidentenkonferenz an ihrer Sitzung vom 12. Januar 2026 die Vorzüge der vier Kandidaturen. Sie stellte dabei fest, dass alle vier Kandidaturen die Anforderungskriterien für die Durchführung der Landsession des Grossen Rats erfüllen. Das Konzept der Gemeinde Vals schneidet am besten ab, weil es unter anderem ein optimales Umfeld für Begegnungen der Politik mit der einheimischen Bevölkerung bietet.

Die Landsession soll im 2021 eröffneten Zentrum Glüs abgehalten werden, welches nur fünf Gehminuten vom Dorfkern entfernt liegt. In Vals ist eine ausreichende Anzahl an Hotelzimmern in den diversen Sternekategorien für alle Sessionsteilnehmenden vorhanden. Die meisten Hotels sind vom Zentrum Glüs aus in fünf Minuten zu Fuss erreichbar. Auch die Verpflegung sämtlicher Gäste ist garantiert. Vals stellt zudem ein spannendes und abwechslungsreiches Rahmenprogramm in Aussicht. Am 16. Februar 2026 konnte ich mir vor Ort in Vals persönlich ein Bild des Austragungsortes machen, und mit Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinde und des Tourismusvereins das Konzept sowie offene Fragen besprechen. Dabei bestätigte sich, dass die Gemeinde

Vals äusserst motiviert sowie bestens geeignet und in der Lage ist, die Landsession 2027 zu organisieren, durchzuführen und einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten. Wie im Bericht ausgeführt, hat sich die PK für Vals als Austragungsort der Landsession 2027 entschieden. Bei diesem Entscheid standen für die PK das Argument der ausgeglichenen, geografischen beziehungsweise regionalen Verteilung der Landsession sowie das Argument der Zentralität der Veranstaltung im Vordergrund. Ich beantrage Ihnen deshalb im Namen der PK, erstens auf das Geschäft einzutreten und zweitens, den Antrag der PK zur Durchführung der Landsession im Juni 2027 in Vals zu unterstützen. Besten Dank.

Standesvizerepräsident Luzio: Vielen Dank, Frau Standespräsidentin. Wünschen weitere Mitglieder der PK das Wort zum Eintreten? Das Wort ist demnach nun offen für das Plenum. Wer möchte sich zum Eintreten äussern. Grossrat Derungs.

Derungs (Lumbrein): Als Bewohner und Grossrat aus dem Kreis Lugnez liegt mir die Kandidatur von Vals besonders am Herzen, auch wenn ich leider daran nicht teilnehmen werden kann. Es freut mich auch zudem, dass eine Delegation von Vals mit der Gemeindepräsidentin Rita Schmid heute hier auf der Tribüne anwesend ist. Herzlich Willkommen. Die Bewerbung von Vals überzeugt inhaltlich wie auch praktisch. Das Zentrum Glüs bietet eine moderne und gut geeignete Infrastruktur, die ich selber bestens kenne und auch die kurzen Wege im Dorf schaffen genau die Nähe zur Bevölkerung und auch unter uns Ratsmitgliedern, die eine Landsession auszeichnen soll. Hinzu kommt, dass Vals als hochwertiger Tourismusort weit über die Region hinaus bekannt ist. Die Gemeinde und auch ihre touristischen Partner sind es gewohnt, Gäste mit Qualität, Verlässlichkeit und Gastfreundschaft zu empfangen, wie auch unsere Standespräsidentin bereits ausgeführt hat. Und nicht zuletzt ist auch die regionale Ausgewogenheit ein wichtiges Argument. Die Surselva ist wieder an der Reihe, das ist richtig und auch fair. Ich erinnere auch gerne daran, dass sich bereits Alt-Grossrat Stefan Schmid im Jahre 2022 mit Überzeugung für Vals als Austragungsort der Landsession 2023 eingesetzt hat und damals grosszügigerweise Klosters den Vortritt gelassen hat. Umso mehr ist es nun an der Zeit, Vals den verdienten Zuschlag zu erteilen. Ich bitte Sie deshalb, der Kandidatur Vals wohlwollend zuzustimmen.

Zanetti (Sent): Id es fich salüdaivel cha las candidaturas vegnan da differentas regiuns e quai demuossa, cha'l Grischun es pront per contribuir ad arrandschamaints plü grond e quai fa da princip plaschair. Sco capo da Scuol pigl eu eir jent il pled in chosa. Eir il cumün da Scuol, il vicepresidente ha annunzà, ha inoltrà insembel cullas pendicularas e la destinaziun üna candidatura per la sessiun extramuros dal 2027. Simil al chantun Grischun es Scuol ün cumün da cunfin: al nord ils vaschins da l'Austria intant cha'l süd as rechatta il Vnuost ed uschea l'Italia. Ün cumün chi fa part, insembel cun Valsot, Zerne, Samignun e la Val Müstair, a la regiun Engiadina Bassa / Val Müstair e chi's rechatta illa regiun dal Parc

Naziunal Svizzer. Jent vaina invidà al Grond cussagl ed a la Regenza grischuna da bandunar la chapitala e dad esser giast dūrant la sessiun dal gün 2027 sülla muntogna a Motta Naluns. Ün lö chi sporscha daplū co las localitats pella gestiun parlamentaria e chi pussibiltescha da contemplar la bellezza alpina da nossa val, da's laschar inspirar da la cuntrada ed üna vista sur cunfins oura e da giodair l'ospitalità valladra. L'intent da la candidatura d'eira dimena, cha'l parlamaint nu banduna be la cità, dimpersè va in muntogna. Alch chi tenor meis avis füss stat dal tuot different e nouv. Quai cha la Conferenza da presidents ha dat la preferenza a Val, quai ch'id es eir inlegiantaivel in vista a l'aspet da la repartiziun geografica e regionala da las sessiuns extramuros, gratulesch eu fingià uossa a Val e giavüsch üna buna sessiun extramuros 2027. Üna buna occasiun per far listess visita sülla Motta Naluns es lura la Festa da luotta grischunglarunaisa fingià quist on e quai in gün.

Censi: La sessione extra muros è un'ottima occasione per avvicinare la politica cantonale alle varie regioni del Cantone. Si tratta quindi di un ottimo esercizio di politica regionale. Ho partecipato con piacere alle sessioni di Pontresina e Klosters, oltre alle sessioni straordinarie di Davos ai tempi del coronavirus. È stata una bella occasione per conoscere nuove realtà e nuove peculiarità del nostro Cantone e dialogare con la gente. Sono sincero, questa proposta mi lascia un po' sorpreso e deluso. Non parlo perché Vals, è presente anche il sindaco, quindi non è un intervento contro Vals, ci mancherebbe, quindi non perché Vals o le altre candidature non siano all'altezza della situazione, ma perché era finalmente l'occasione di riportare il Parlamento cantonale a sud delle Alpi, dopo la prima esperienza riuscita di Poschiavo nel 2009.

Voglio elencare cinque punti che rinforzano questa tesi: si tratterebbe della prima candidatura di una regione, si è voluta portare una candidatura regionale, quindi di tutti e 12 i comuni della Regione Moesa. Questa è dimostrazione dell'importanza delle regioni a seguito della riforma territoriale voluta da Governo, Parlamento e popolazione. Secondo punto: in diverse occasioni si è vista una mancanza di sensibilità verso le valli meridionali, penso al tema discusso questa mattina, penso ai tempi anche del coronavirus. Terzo punto: la Regione Moesa ha dimostrato compattezza e professionalità nell'affrontare il difficile momento dell'alluvione nel giugno 2024. È stata un'ottima dimostrazione di collaborazione tra i sei comuni coinvolti e il Cantone. Quarto punto: è l'occasione per rafforzare il legame tra le regioni di lingua italiana e il resto del Cantone, sottolineando l'importanza della nostra identità culturale e linguistica quale ponte di collegamento verso il Cantone Ticino. In questo contesto la rinascita turistica e ricettiva di San Bernardino, frazione del Comune di Mesocco, costituisce un elemento strategico e simbolico. Il rilancio della località con le sue infrastrutture di nuova generazione e la visione di un turismo sostenibile e di qualità, incarna perfettamente i valori che la Regione Moesa intende promuovere: ospitalità, sviluppo territoriale equilibrato e apertura verso il futuro. Quinto e ultimo punto: la mancanza, al momento, sottolineo al momento, di un Consigliere di Stato, che

pensa, sogna in italiano. Qualora fossi rieletto in Gran Consiglio sono sicuramente contento di raggiungere Vals per questa sessione extra muros, e in questo senso sostengo questa proposta di Vals nel 2027. Spero che queste mie considerazioni siano utili per una futura candidatura, quindi speriamo fra quattro anni. Sono a favore dell'entrata in materia.

Berthod: Als Mitinitiant der Kandidatur St. Moritz möchte ich danken, dass die Bewerbung St. Moritz auch geprüft wurde. Und ich möchte danken auch St. Moritz, der Gemeinde, und danken dem Tourismus, dass sie diese Bewerbung eingereicht haben. Wir hätten natürlich sehr gerne die Landsession bei uns im Engadin durchgeführt, aber da die Session bereits vor wenigen Jahren in Pontresina stattgefunden hat, haben wir trotzdem diese Kandidatur aufgenommen und haben natürlich gehofft, dass wir zum Zuge kommen, aber an dieser Stelle ganz herzliche Gratulation Vals und ich bin sicher, dass die Entscheidung richtig war und dass sie die Regionen im Kanton auch so berücksichtigen. St. Moritz wird sicher bei einer nächsten Ausschreibung wieder dabei sein und die Kandidatur wieder einreichen. Ich hätte noch eine Bitte zum Anforderungskatalog des Kantons. Wenn man vielleicht noch aufführen würde, wie viel Finanzen für so ein Projekt benötigt wird, wäre das eine Ergänzung des Anforderungskriteriums bei einer Bewerbung. Das war bei uns am Anfang ein bisschen eine Diskussion. Ist aber kein Problem von dem her, deshalb vielleicht eine Ergänzung. Nochmals ganz herzliche Gratulation an Vals und ihr seid natürlich immer wieder willkommen im Engadin in St. Moritz. Wir freuen uns immer auf jeden Besuch.

Michael (Castasegna): Io vorrei riprendere un attimo le parole del collega Samuele Censi, più che altro per sottolineare il fatto che alcune aspettative che provengono anche dalle regioni linguistiche, come in questo caso dal Moesano, vanno prese sul serio. Io condivido la scelta della Commissione dei presidenti e della Conferenza dei presidenti. Credo che la soluzione, la proposta di Vals sia per il prossimo anno o per la realizzazione della prossima sessione extra muros, il luogo adatto e giusto. Con il vantaggio che si riesce veramente anche a mettere insieme tutti i rappresentanti, tutte le persone coinvolte su un territorio relativamente piccolo e permettere così uno degli elementi principali anche delle sessioni extra muros: un confronto, un incontro, un'attività anche conviviale di tutto il Parlamento. Vorrei però aggiungere che appunto è importante prendere sul serio determinate richieste. Le sessioni extra muros sono anche occasione per noi per andare a conoscere il territorio del nostro Cantone, per conoscerne le problematiche, per conoscere le persone, gli attori presenti sul territorio. E ritengo che ci sia una certa esigenza, anche di una certa importanza, che permetta a chi sui territori vive, di avere dei rapporti e dei contatti con chi si occupa della politica cantonale. Quindi più che mai è necessario riuscire ad essere presenti anche al sud dei Grigioni, riuscire a essere presenti anche su territori di lingua italiana con il nostro Parlamento, per far veder che esistiamo, che loro fanno parte del nostro Cantone e che la coesione che noi viviamo

qua, all'interno del Cantone dei Grigioni, funziona a livello cantonale anche per la popolazione.

Standesvizepräsident Luzio: Gibt es weitere Wortmeldungen aus dem Plenum? Dies scheint nicht der Fall zu sein. Damit stelle ich fest, dass Eintreten nicht bestritten und somit beschlossen ist.

Eintreten ist nicht bestritten und somit beschlossen.

Standesvizepräsident Luzio: Wir kommen nun zur Detailberatung. Hier stelle ich den Bericht der PK gleich gesamthaft zur Diskussion.

Detailberatung

Antrag PK

Die Landsession des Grossen Rats sei im Juni 2027 in Vals durchzuführen.

Standesvizepräsident Luzio: Frau Standespräsidentin, möchten Sie sich noch einmal äussern?

Standespräsidentin Favre Accola: Keine Bemerkungen mehr.

Standesvizepräsident Luzio: Weitere Mitglieder der PK? Gibt es noch Wortmeldungen aus dem Rat? Dann kommen wir zur Abstimmung beziehungsweise zu den Anträgen der PK. Diese finden Sie auf Seite 7 des Berichtes. Erstens, auf das Geschäft einzutreten. Das haben wir bereits erledigt. Zweitens, die nächste Landsession des Grossen Rats im Juni 2027 in Vals durchzuführen. Wer den Antrag der PK unterstützen und die nächste Landsession des Grossen Rates im Juni 2027 in Vals durchführen möchte, drücke bitte die Taste Plus. Wer den Antrag der PK ablehnt, drücke die Taste Minus, für Enthaltungen die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben den Antrag der PK mit 112 Ja- zu 0 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen angenommen.

Abstimmung

Der Grosse Rat folgt dem Antrag der PK mit 112 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Standesvizepräsident Luzio: Die Landsession findet also im Juni 2027 in der walserdeutschen Sprachinsel in der Val Lumnezia in Vals statt. *Applaus.* Damit übergebe ich die Ratsleitung wieder an die Standespräsidentin und wünsche uns noch gute Diskussionen. Ich bedaure mich selbst schon ein wenig, wenn ich heute Nachmittag bei den Wasserkraftaufträgen als Standesvizepräsident an der Seitenlinie stehen muss.

Standespräsidentin Favre Accola: Ich fange mit ein paar allgemeinen Informationen an. Heute feiert Grossrat Martin Sgier seinen Geburtstag. Wir gratulieren dir, lieber Martin, ganz herzlich. Gratulesch. *Applaus.* Dann ist mein Ziel heute, um 17 Uhr aufzuhören, und wir würden die Pause vorverschieben um 15.30 Uhr, damit

wir anschliessend noch eine Stunde haben, um die Anfragen beziehungsweise Aufträge zu bearbeiten.

Wir haben gestern beim Auftrag Gredig dann die Abendpause eingelegt, es hatten sich noch verschiedene Votanten gemeldet. Ich würde diese bitten, in der Reihenfolge sich anzumelden. Bruno Loi, Grossrat Loi, Grossrätin Stiffler, Grossrat Zindel, Grossrat Gort. Ich erteile Grossrat Loi das Wort.

Auftrag Gredig betreffend Kostenumlagerung im ÖV zu den Gemeinden (Fortsetzung)

Loi: Die Wahrnehmung aus Sicht der Gemeinden Avers und Ferrera ist folgende zu diesem Geschäft. Die Postautoverbindung 90.552 Andeer-Ferrera-Juf ist sehr gut und ist ein wichtiges Transportmittel für Schüler, Touristen und Einheimische. Sie ist ein sehr wichtiges Element des sogenannten Service public und für viele Personengruppen alternativlos. Wichtig zu wissen ist, dass beispielsweise die Gemeinde Avers und Ferrera das bestehende Angebot so nie bestellt haben. Wir wurden mit dem heutigen Angebot beglückt und haben uns über den Ausbau damals sehr gefreut. Das bestehende öV-Angebot bindet unser Tal für alle Personengruppen näher an die nächstgrösseren Orte an. Umso mehr sind wir erstaunt, dass die Postautoverbindungen ins Avers nun faktisch in der heutigen Form wieder ausgedünnt werden sollen, ausser wir bezahlen sie zumindest teilweise künftig selber. Erstaunlich ist auch, dass in ihrem Schreiben auf Seite 2 fast ausschliesslich Linien in die abgelegenen Ortschaften aufgelistet sind. Es fehlen auch Angaben zu den Kriterien, die erfüllt sein müssen, um als regionaler Personenverkehr zu gelten. Oder die Fragen, was gilt als Grunderschliessung, was als Basiserschliessung und was als Zusatzerschliessung, und wo besteht ein Überangebot. Diese Fragen müssten vorgängig fundiert und gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden abgeklärt und diskutiert werden. Ebenfalls müsste auch ein Unterschied zwischen öV-Verbindungen in Seitentäler und öV-Angeboten in Agglomerationen mit mehreren parallel angebotenen öV-Verbindungen gemacht werden.

Ihre Absichten entsprechen nicht den Zielen, die sich Bund und Kanton puncto Ausbau des öffentlichen Verkehrs gesetzt haben. Der Zeitrahmen für eine seriöse Planung und für eine langfristige Budgetierung der Kostenbeteiligungen in den Gemeinden ist viel zu kurz bemessen. Und vermutlich würde die von Ihnen vorgeschlagene Kostenbeteiligung die finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde Avers als Beispiel überstrapazieren. Fragen zum Fahrplanwechsel sowie zu den Möglichkeiten der Bestellung von Zusatzangeboten müssen bedauerlicherweise neu und umfassend diskutiert werden. Ich bitte Sie deshalb, den Auftrag Gredig in der ursprünglichen Form zu unterstützen.

Stiffler: Der öffentliche Verkehr im Kanton Graubünden ist ein Erfolgsmodell und er soll es bleiben und ich glaube, da sind wir uns im Rat auch einig. Was mich beim aktuellen Thema aber grundsätzlich beschäftigt, ist jetzt nicht primär die Frage einzelner Kurse oder Linien und

deren Finanzierung. Darüber haben meine Vorrednerinnen und Vorredner und davon viele Gemeindevertreter im Detail gesprochen. Was mich beschäftigt, ist etwas ganz anderes, nämlich das Wie. Gemeinden erhalten Schreiben, unkoordiniert, wie wir es von den Vorrednern erfahren haben, in denen ihnen in Zukunft Leistungen in Rechnung gestellt werden sollen, die sie so zum Teil ja gar nie bestellt haben. Oder Leistungen, die über Jahre vom Kanton aktiv mitgeprägt und gefördert worden sind. Dieses Vorgehen ist aus meiner Sicht kein partnerschaftlicher Umgang und auch nicht auf Augenhöhe. Das ist eine angedrohte Kostenumlagerung ohne vorgängige strukturierte Diskussion, die es hier dringend bräuchte, ohne Transparenz, ohne politische Legitimation und mit einem sehr, sehr hohen Zeitdruck.

Der Grosse Rat und auch die Regierung haben nie signalisiert, den öffentlichen Verkehr abbauen zu wollen. Im Gegenteil. Ich erinnere Sie an unsere Debatte bei den Entwicklungsschwerpunkten, beim Jahresprogramm vom letzten Dezember. Das haben wir hier behandelt und zur Kenntnis genommen. Da gibt es zwei Punkte, Punkt 8.1, kombinierte Mobilität fördern steht da, Jahresziel unter anderem bedarfsgerechter Ausbau des öffentlichen Verkehrs und Punkt 8.2 Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs. Und natürlich darf punktuell auch mal über einen Abbau von schlecht frequentierten Angeboten nachgedacht werden. Aber dann muss diese Diskussion gemeinsam mit Amt, Gemeinden und Bestellern stattfinden. Wenn nun auf Amtsebene solche Entscheide fallen, die dem politischen Willen klar widersprechen, und die Gemeinden damit allein gelassen werden und sich nicht mehr an Prozesse halten können, um finanzielle Mittel bereitzustellen, dann haben wir ein Problem. Und zwar nicht nur ein finanzielles, sondern ein strukturelles. Auch Grossrat Thomas Rüegg hat gestern nochmals auf den Kern des Auftrags von Simon Gredig hingewiesen. Die Gemeinden brauchen Verlässlichkeit, Machbarkeit und Gleichbehandlung. Und Bottschaften wie die des GöV damals, müssen daher für uns alle klar verbindlich sein.

Wir haben das in der FDP-Fraktion auch besprochen und wir sind deshalb klar für die Überweisung im ursprünglichen Sinn. Wir wollen ein Signal an die Regierung und insbesondere an das betroffene Amt senden, denn der politische Rahmen für den öV wird immer noch hier im Parlament gesetzt und nicht in der Regierung und auch nicht im Amt. Aus diesem Grund bitte ich Sie ebenfalls auch im Namen der Fraktion, den Auftrag im ursprünglichen Sinn zu überweisen.

Zindel: Ich war in die Diskussion im Auftrag der Gemeinde Landquart involviert. Und ich möchte Ihnen an diesem Beispiel aufzeigen, weshalb es den Auftrag in der ursprünglichen Form braucht. Wir haben es ja alle gehört, mit dem Gesetz sollte der öV nicht reduziert, sondern erhalten oder ausgebaut werden. Das ist ein bisschen komisch, wenn man dann eine Sitzung hat mit dem Amt, das sagt, ja, die Regeln haben geändert und der böse Bund spart. Ah, und wir vom Kanton haben in der Vergangenheit mehr bestellt, als wir jetzt bezahlen wollen. So liebe Gemeinden, löst bitte das Problem. Ihr habt diese Optionen, ihr zahlt oder ihr streicht Verbindungen,

opfert also den Taktfahrplan, das war effektiv eine Empfehlung, streicht halt eine Verbindung mittendrin raus. Oder ihr sorgt dafür, dass es mehr Passagiere in den Bussen hat. Aber das wird für die aktuelle Fahrplanperiode nicht mehr reichen, weil das ist ein langfristiger Prozess. Das war unsere Sitzung mit dem Amt. Wir hatten natürlich nicht wahnsinnig Freude daran, haben auch darauf reagiert und gesagt, ja Moment mal, das kann nicht sein, dass diese Linie so schlecht ausgelastet ist. Dieser Wert, diese Nutzungsfrequenzen, dieser Belmax, wie er heisst, das kann irgendwie nicht stimmen für die Linie Landquart-Untervaz. Weil, wenn man den Bus nimmt, hat es immer viele Leute drin. Hat der Kanton gesagt, okay, wir schauen es nochmals an, wir geben eine Überprüfung in Auftrag. Weil der Wert, den uns das Amt letztes Jahr kommuniziert hatte, war noch halb so hoch wie vorher. Und eben unsere Reaktion, das kann nicht sein. Sie haben es nochmals überprüft, es kam ein neuer Wert, und er war tiefer als der alte, aber er war höher als der andere, der uns kommuniziert worden war. Es blieben damit Verbindungen in der Zusatzerschliessung.

Ein anderes Beispiel, der Kurs Landquart nach Igis, da wollte man auch sparen, haben sie den Wert neu berechnet, Problem war gelöst, keine Zusatzerschliessung mehr. Also dieser Umgang, das ist schon ein bisschen sehr speziell. Weil eben so kurzfristig, so dynamisch, was ist jetzt eine Zusatzerschliessung und was nicht, das funktioniert nicht. Und das ist keine Verlässlichkeit und so hat übrigens dann auch der Gemeindevorstand Landquart vor einem Jahr oder im August dann entschieden, nein streichen tun wir nicht aber mehr bezahlen tun wir auch nicht. Wir haben aber nichts mehr gehört. Und ja drum liebe Kolleginnen und Kollegen, Sie sehen, auch im Fall von Landquart lief und läuft es nicht gerade nach dem Mindset, ja es bleibt wie vorher oder wird ausgebaut. Das ist eher eine Strategie der Kostenverschiebung auf die Gemeinden oder ein Abbau des öffentlichen Verkehrs mit den Gemeinden als Sündenbock. Weil die dann entschieden haben, nicht mehr zu bezahlen. Das war nicht das Ziel des Gesetzes. Drum bitte ich Sie, die ursprüngliche Variante des Auftrages zu überweisen, damit die damals beabsichtigte Wahrung des Besitzstandes erhalten bleibt.

Gort: Im Auftrag Gredig wurde bereits auf die Botschaft des GöV verwiesen, in welcher man davon ausgehen konnte, dass es eine gewisse Besitzstandswahrung geben sollte. Das hat Kollege Gredig bereits erwähnt und ich werde den Botschaftstext nicht wiederholen. Gerne zitiere ich aber aus dem damaligen Grossratsprotokoll, als wir das GöV beschlossen hatten. Auf der Seite 123 des Grossratsprotokoll kann man die Aussagen des damaligen Regierungsrates Cavigelli lesen, ich zitiere: «Es ist auch eine Frage gewesen, ob es geldmässige Lastenverschiebungen gäbe zum Nachteil der Gemeinden.» Ich meine, das Gegenteil ist eigentlich der Fall, allerdings auch nur im leichten Umfang. Für mich ist es eine ganz klare Aussage vom damaligen zuständigen Regierungsrat. Von daher ist es für mich jetzt schon etwas bedenklich, wie man seitens Regierung argumentiert und vor allem wie man auf die Gemeinden seitens AEV zukam.

So im Sinne, ab dann habt ihr das zu bezahlen. Ohne je einen Dialog geführt zu haben, bekam die Gemeinde Küblis am 28. Juni 2024 ein Schreiben vom AEV, was für zwei Linien wir mitfinanzieren müssen. Total Kosten 250 000 Franken. Und man bittet um eine verbindliche Rückmeldung bis spätestens 26. Juli 2024. Nun, wie stellt sich die Regierung vor, wie eine Gemeinde so etwas verbindlich entscheiden soll? Entscheidungen, welche im Prinzip eine ganze Region betreffen und einzelne Gemeinden gar nicht entscheiden können. Nicht in dieser Zeit und schon gar nicht während den Amtsferien. Ich finde diesen Umgang mit den Gemeinden nicht sehr respektvoll. Und so forderte das AEV mit diesem Schreiben, dass die Gemeinden in ihren Amtsferien Entscheidungen treffen, welche vermutlich bei vielen Gemeinden gegen ihre Verfassung verstossen würden. Das Votum von Grossrätin Stiffler unterstütze ich voll und ganz und ich bedanke mich dafür. Ich kann ja noch verstehen, dass einzelne Kurse zu bestimmten Zeiten defizitär sind. Dass man dann sich fragen muss, ob man diese weiterführen möchte. Das wäre meiner Meinung nach eine Diskussionsgrundlage mit dem AEV gewesen. Kurse werden aber weder wirtschaftlicher noch ökologisch besser, wenn diese durch die Gemeinden finanziert werden. Ich bitte nun den Rat, den Auftrag Gredig im ursprünglichen Sinn zu überweisen.

Dürler: Ich danke der Gruppe der Kolleginnen und Kollegen um Grossrat Simon Gredig im Namen vieler Gemeinden in unserem Kanton für die geleistete Arbeit und für diesen Auftrag. Die Antwort der Regierung zu diesem Auftrag überzeugt nicht und vor allem, sie löst das Problem nicht. Im Gegenteil, sie weicht aus. Im Kern macht es sich meiner Meinung nach die Regierung zu einfach, wie auch Grossrat Zindel soeben ausgeführt hat. Sie sagt, der Bund ist schuld, der Bund kürzt, der Bund zieht sich zurück. Aber darum geht es hier nicht. Die entscheidende Frage ist, wie geht der Kanton mit den konkreten Anliegen dieses Auftrages um? Ich denke, die Voten der Vorredner zeigen auch, dass die Information über den ganzen Prozess aus dem Amt nicht zufriedenstellend erfolgt ist, denn die Realität ist klar, wenn Gemeinden nicht zahlen, werden bestehende Linien reduziert oder gestrichen. Und wir sprechen hier nicht von Zusatzluxus, sondern von Verbindungen, die seit Jahren bestehen und für die Grundversorgung entscheidend sind. Was für eine Wahl haben die Gemeinden wirklich? Zahlen oder Angebot verlieren.

Welche Linien des RPV betroffen sind, wurde den Gemeinden erst Ende Januar per E-Mail mitgeteilt. Die Frau Regierungsrätin hat heute Morgen in der Fragestunde bereits darauf hingewiesen. In Maienfeld ist zusätzlich auch eine Änderung des Heidi-Busses vorgesehen. Diese Linie war jedoch gar nicht auf dieser Liste aufgeführt, da es keine RPV-Verbindung ist. Sie zeigt aber ein wenig exemplarisch, wie gearbeitet wird. Wir haben innerhalb von zwei Monaten entscheiden müssen, ob wir als Stadt neu als Bestellerin auftreten wollen. Und diese Bestellerrolle, die wurde eben, wie auch von Kollegin Stiffler erwähnt, auch speziell kommuniziert. Wir haben also entschieden, ansonsten wäre die ganze Linie ab 2027 weggefallen. Selbstverständlich ist auch der

Kostenverteiler höher zulasten der Stadt. Abmachungen, welche mit dem AEV seit Jahren gelten, sind plötzlich nichts mehr wert. Kurzfristig, ohne Planungssicherheit. So schafft man Unsicherheit, ebenfalls mit dem ganzen Prozess, wie auch von den Vorrednern erwähnt wurde. Wie es mit den im Schreiben vom Januar aufgeführten Linien weitergeht, haben wir bisher leider auch noch nicht erfahren. Der Kanton muss hier führen, nicht ausweichen. Deshalb braucht es eine klare Korrektur im Sinne dieses Auftrages. Bitte überweisen Sie den Auftrag Gredig im ursprünglichen Sinn.

Danuser (Cazis): Ende Januar 2026 wurden 9 von 19 Gemeinden auf 3 von insgesamt 13 Postautolinien der Region Viamala vom Amt für Energie und Verkehr darüber informiert, dass künftig Zusatzangebote im öffentlichen Verkehr durch die Gemeinden zu bestellen und mitfinanzieren seien. Dies sind alles Kurse in der Peripherie, welche dadurch wieder einmal mehr gekröpft wird. Das war bei der Erarbeitung des neuen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr nicht die allgemeine Stossrichtung. Das enttäuscht. Konkret bedeutet dies, dass Postautokurse, welche vom Bund nicht oder nicht mehr mitfinanziert werden, nur dann angeboten werden können, wenn die Finanzierung ganz oder teilweise durch die Gemeinden sichergestellt ist. Diese unverbindliche Vorinformation des AEV hat bei den betroffenen Gemeinden erhebliche Unsicherheiten ausgelöst, insbesondere hinsichtlich der zu erwartenden Kosten sowie der Anzahl betroffener Kurse. Entsprechende Angaben liegen derzeit noch nicht vor. Sie werden den Gemeinden voraussichtlich ab Mai 2026 zur Verfügung gestellt. In der Folge müssen die Gemeinden in kurzer Zeit definitive Finanzierungsentscheide fällen und diese mit den übrigen Gemeinden der jeweiligen Linie abstimmen. In der verbleibenden kurzen Zeit ist diese Arbeit für die Gemeinden nicht leistbar. Ohne eine Anpassung der Finanzierung droht beim Fahrplanwechsel im Dezember 2026 ein Abbau des Angebots im öffentlichen Verkehr. Die Gemeinden wissen deshalb auch nicht, welche Mittel sie für das Jahr 2027 budgetieren sollen. Ein tragfähiges öV-Konzept fehlt. Zudem sind die bestehenden Strukturen und personellen Ressourcen im Amt den Anforderungen des zeitlich dringlichen Bestellprozesses nicht gewachsen. Zielführend wäre es, wenn das Amt für Energie und Verkehr gemeinsam mit den regionalen Fahrplanpräsidenten und den Gemeinden den Bestellprozess optimierter koordiniert und ein abgestimmtes, realistisches und nützliches Fahrplanangebot erarbeitet. Die Region Viamala ist bereit, diesen Prozess aktiv zu unterstützen. Während dieser hier vorliegenden Phase sollten die bestehenden Angebote sowie die entsprechenden Kosten weiterhin durch den Kanton finanziert werden. Dazu bitte ich die Frau Regierungsrätin auszuführen, welche gesetzlichen Möglichkeiten auf allen Ebenen vorhanden wären oder durch den Grossen Rat rasch festgelegt werden müssen, um die jetzt vorliegende Finanzierung aufrechtzuerhalten. Ich bitte Sie daher, liebe Kolleginnen und Kollegen, den Auftrag Gredig im ursprünglichen Sinne zu überweisen.

Said Bucher: Die Gemeinde Churwalden liegt zwar in der touristischen Destination Lenzerheide, ist jedoch ein mit Mitteln sehr knapp ausgestattetes Dorf. Der öV ist für unsere Gemeinde und auch andere mit geringen finanziellen Mitteln sehr wichtig. Auch in unserem Fall wäre eine allfällige höhere Belastung für die Aufrechterhaltung des öVs, gerade in den Randstunden, auf dem heute sehr gästefreundlichen Standard, ein echtes Problem. Die Gemeinde als Teil der Destination, der sich nun auch touristisch, die sich nun auch touristisch kontinuierlich besser aufstellt, ist die möglichst gute Erreichbarkeit wichtig. Die Möglichkeit, dass die Gäste auch zu Randzeiten in Malix, Churwalden und Parpan ein- und aussteigen können, ist für die Stärkung der Wertschöpfung aus dem Tourismus sehr wichtig. Ich schliesse mich meinen Kollegen bezüglich der Umsetzung der Zusage des Kantons an und erwarte für die Zukunft ein angepasstes neues öV-Konzept, so dass wir uns in den Gemeinden darauf verlassen können, dass Besitzstandswahrung erhalten bleibt und die Zukunft gut geplant werden kann, dies auch mit den neuen Herausforderungen vom Bund und den Kantonen. Ich bin für Überweisung in ursprünglicher Form des Auftrags.

Pfäffli: Jetzt haben eigentlich bisher Gemeindevertreter zu diesem Auftrag gesprochen. Das finde ich gut. Ich möchte noch schnell die Optik eines öV-Benützers einbringen. Schauen Sie, ich bin ein konsequenter öV-Benützer im ganzen Kanton, sogar bis ins Avers zu Kollege Bruno Loi. Was ich dabei schätze ist, dass wir einen öV haben, der qualitativ hochstehend ist, der beim Takt verlässlich ist und der mir persönlich Fahrplanstabilität gewährleistet. Für diese Qualitätsmerkmale bin ich durchaus bereit, für den öV ein höheres Zeitbudget zu investieren. In der heutigen Zeit, wo wir über Dekarbonisierung, wo wir über Energiewende und über Reduzierung des Individualverkehrs sprechen, finde ich, ist der öV absolut zentral. In einem Kanton, der die Peripherie erschliessen muss, der für den Tourismus entscheidend ist, einfach für jedermann. Und in diesem Punkt erwarte ich einfach von der Regierung und stellvertretend für die Regierung vom Amt, dass sie die Voraussetzungen, die wir jetzt als öV-Benützer haben, auf die wir bauen und auf die wir auch in der Zukunft setzen möchten, dass sie die auch gewährleisten. Deshalb bin ich als öV-Benützer und nicht als Gemeindevertreter klar für die Überweisung des Auftrags Gredig im ursprünglichen Sinn, dies im Interesse des öVs im Alltag.

Standespräsidentin Favre Accola: Wenn es keine weiteren Wortmeldungen aus dem Plenum gibt, dann erteile ich nun Regierungsrätin Maissen das Wort.

Regierungsrätin Maissen: Der Schuh drückt, da sind wir uns einig beim Thema Zusatzerschliessungen. Es haben sehr viele Grossrätinnen und Grossräte den Auftrag unterzeichnet. Viele Voten sind jetzt gefallen, und auch bereits im Vorfeld dieses Auftrages haben sehr viele Gespräche zu diesem Thema stattgefunden. Ich war auch an einigen Gesprächen dabei. Wir sind uns, glaube ich, sehr einig. Ich möchte das hier wirklich festhalten, dass das Thema Zusatzerschliessung derzeit die Gemüter

bewegt, sehr viel Aufwand bedeutet und auch einiges an Kopfzerbrechen.

Ich habe Ihnen sehr gut zugehört, um auch die Problematik besser zu verstehen respektive die unterschiedlichen Facetten der Problematik, wo der Schuh genau drückt. Ich habe gehört, das Thema Besitzstand, die Zusammenarbeit zwischen dem Amt und den Gemeinden, die Idee von Übergangfinanzierung im Falle von Überangebot, die Problematik der Mitfinanzierung durch die Gemeinden, der schwierige Bestellprozess und der Zeitdruck, den man hat, um Entscheidungen zu treffen. Das Aushandeln eines Verteilschlüssels zwischen den Gemeinden, die Frage der Verlässlichkeit, Machbarkeit, Gleichbehandlung, die Frage der Datenbasis, worauf beruft man sich überhaupt bei den Diskussionen und Entscheidungen, die Dynamik des Prozesses. Das sind alles Stichworte, die ich mir aus der Diskussion notiert habe.

Den perfekten Lösungsansatz, also die eierlegende Wollmilchsau, die habe ich allerdings noch nicht gehört und ich glaube, es gibt wahrscheinlich auch Gründe dafür. Ich mache mir natürlich keine Illusionen, dass der Auftrag in der ursprünglichen Version überwiesen wird. Trotzdem ist es mir wichtig, dass Sie noch ein paar Sachverhalte kennen und ein paar Zusammenhänge erläutert bekommen.

Lassen Sie mich aber zunächst drei Vorbemerkungen machen. Es wurde ganz am Schluss von Grossrat und öV-Intensivnutzer Pfäffli gesagt, und ich möchte das gerne bestätigen, der Kanton Graubünden verfügt über ein sehr gutes öV-Angebot und darauf dürfen wir stolz sein. Zweite Vorbemerkung: Der Kanton verfolgt nicht das Ziel, den öV abzubauen. Und dritte Vorbemerkung: Die Zusatzerschliessungen, wenn man die Menge, über die wir hier sprechen, ins Verhältnis setzt zum gesamten öV-Angebotskuchen, dann ist das ein relativ kleiner Bestandteil. Nur, weil es in diesem Thema nun etwas harzt und schwierig ist, ist nicht der ganze Bündner öV bedroht. Ich glaube, das ist noch wichtig zu sagen.

Im Wortlaut des Auftrages und auch in diversen Korrespondenzen mit den Erstunterzeichnern wurde immer wieder stipuliert, dass das Angebot unter dem alten GöV, also Gesetz über den öffentlichen Verkehr, welches bis Ende 2022 in Kraft war, besser und umfangreicher gewesen sein soll als dasjenige unter dem neuen Gesetz. Wir haben deshalb die Fahrpläne aller RPV-Buslinien aus dem Jahr 2022 mit denjenigen aus dem Jahr 2026 verglichen. Und die Anzahl der bestellten Kurspaare haben sich in dieser Zeitperiode von 1168 Kurspaaren auf 1367 Kurspaare erhöht. Dies entspricht also, in Bezug auf die Anzahl der Kurspaare, einem Angebotsausbau von 17 Prozent. Dieser Ausbau erfolgte auf 53 von gut 120 RPV-Buslinien. Und wie Sie wissen, wurden die Kurspaare bei der RhB in dieser Periode zusätzlich ebenfalls erhöht. Wir haben also den öV in den letzten Jahren sehr stark ausgebaut, nicht abgebaut, mit den entsprechenden finanziellen Folgen für die Besteller Bund, Kanton und Gemeinden.

Lassen Sie mich etwas zum Bestellprozess sagen, der ja auch kritisiert wird. Ich habe diese Ausführungen bereits heute Morgen bei der Beantwortung der Frage Danuser gemacht. Betreffend den Bestellprozess ist festzuhalten, dass es sich bei der Bestellung des regionalen Personen-

verkehrs um einen nationalen Prozess mit national einheitlichen und vorgegebenen Terminen handelt. Wir haben auf diesen Prozess, auf diese Fristen, keinen Einfluss. Und in diesem Prozess kann es vorkommen, dass ein sogenanntes Überangebot auf RPV-Linien resultiert. Solche werden vom Bund nicht abgegolten und können dann durch die Kantone bestellt werden. Und im Kanton Graubünden richtet sich die Bestellung und die Finanzierung solcher Zusatzangebote nach dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr. Der Bund setzt in der Angebotsplanung für eine Fahrplanperiode immer als erster die Eckwerte. Also in einer ersten Phase des Bestellprozesses entscheidet der Bund allein über die Anzahl Kurspaare auf einer RPV-Linie, die er als abgeltungsberechtigtes Standardangebot betrachtet. Er macht dies auf der Basis seiner Bemessungskriterien, wie zum Beispiel den Nutzerfrequenzen. Der Kanton hat auf diese Beurteilung des Bundes keinen Einfluss.

Falls also der Bund in dieser ersten Phase zum Schluss kommt, dass auf einer entsprechenden RPV-Linie ein Überangebot besteht, wird dies dem Kanton mitgeteilt. Der Kanton muss dann entsprechend reagieren, indem er entweder das neue Überangebot streicht oder übergangsmässig finanziert und nach Ablauf von zwei Jahren dieses mit den betroffenen Gemeinden als Zusatzerschliessung bestellt und finanziert. Und wie Sie aufgrund dieser Ausführungen unschwer erkennen können, handelt es sich bei dieser Bestellung tatsächlich um einen sehr dynamischen Prozess. Grossrat Zindel hat dies kritisiert, ein dynamischer Prozess, der stark vom Bund abhängig ist, aber auch von der Entwicklung der Nachfrage. Es ist also der Bund, der zu Beginn des Prozesses die Eckwerte festlegt, von denen dann hinten raus sehr vieles abhängt.

Lange Zeit waren diese Eckwerte gleich. Der Bund hatte auch die entsprechenden Finanzen dafür. Es bestand Verlässlichkeit. Das wurde auch verschiedentlich gefordert. Auf dieser berechenbaren und stabilen Ausgangslage haben wir in den letzten Jahren das Angebot ausgebaut. Nun hat aber der Bund durch eine Praxisänderung bei der Finanzierung des sogenannten Überangebots unseren Ausbauplänen im öffentlichen Verkehr einen Strich durch die Rechnung gemacht. Grossrat Gredig hat deshalb Recht, wenn er feststellt, dass offenbar die Definition der Zusatzerschliessungen sich geändert habe. Dazu muss man wissen, wie der Bund bei der Finanzierung des RPV vorgeht. Wie ausgeführt, in einem ersten Schritt wird das sogenannte Standardangebot für eine Linie berechnet. Dies erfolgt auf der Basis von Kennzahlen respektive Fahrgastfrequenzen. Dann schlägt der Bund eine sogenannte Toleranz auf das Standardangebot drauf in der Form von zusätzlichen Kurspaaren. Wenn nun dem Kanton und den Gemeinden dieses Angebot immer noch nicht reicht und sie noch mehr Kurspaare auf diesen Linien bestellen möchten, entsteht ein sogenanntes Überangebot. Bisher, bis vor zwei Jahren, hat der Bund dies immer alles mitfinanziert. Dass der Bund tatsächlich an seinen Regeln schraubt, kann ich Ihnen beweisen. Vor einer halben Stunde habe ich eine Medienmitteilung bekommen des Bundesamtes für Verkehr. Ich zitiere Ihnen den entscheidenden Satz daraus: «Zur Förderung des effizienten Mitteleinsatzes im RPV sieht

das BAV nun einen zusätzlichen Schwellenwert vor. Für Bus- und Bahnangebote, die über einen Halbstundentakt hinausgehen, soll für die Mitfinanzierung durch den Bund neu ein minimaler Kostendeckungsgrad von 30 Prozent vorgegeben werden.» Das ist eine neue Regelung ab Fahrplanjahr 2029/2030, vor einer halben Stunde mitgeteilt, die vor allem die Agglomerationen betrifft, dort, wo man ein dichteres Angebot als Halbstundentakt hat. Das bedeutet also für solche Regionen, wenn sie bislang einen Kostendeckungsgrad von 20 Prozent hatten, finanzierte der Bund mit, und neu finanziert er erst mit, wenn sie einen Kostendeckungsgrad von 30 Prozent haben. Wenn man also bei 25 Prozent ist, gibt es da eine Änderung, der Bund finanziert nicht mehr mit. Das ist im Moment die Dynamik auf der Seite der Finanzierung.

Ich gehe nochmals zurück ein paar Jahre. Das betrifft jetzt die Zukunft ab 2029. Im Jahr 2022 hat der Bund das damals bestehende Überangebot von 120 Kurspaaren in unserem ganzen Fahrplanangebot mit dem bekannten Schlüssel von 80 Prozent Bundesfinanzierung und 20 Prozent Kantonsfinanzierung vollständig mitfinanziert. Die Gemeinden trugen bis damals zur Finanzierung nichts bei. Das galt dann auch für die Jahre 2023 und 2024. Nun hat der Bund in zwei Etappen die Regeln verschärft. In den Jahren 2025 und 2026 hat sich der Bund nur noch am Standardangebot und an der Toleranz beteiligt, Überangebote hat er nicht mehr mitfinanziert. Und nun, für die Bestellperiode 2027/2028, hat der Bund mit einem Schreiben vom Januar 2026 in Aussicht gestellt, nur noch die Standardangebote mitzufinanzieren, für den Fall, dass eine festgelegte Toleranz noch durch Zusatzbestellungen überschritten wird. Das heisst also für uns, dass es zu vermeiden gilt, dass die Bestellungen für die Bestellperiode 2027/2028 über die Toleranz hinausgehen. Denn wenn dies trotzdem erfolgt, ergäbe dies eine massive Kostenverschiebung vom Verbund Bund/Kanton hin zum Verbund Kanton/Gemeinden respektive würden wir damit Bundesmittel, die für den RPV bestimmt sind, nicht nutzen und stattdessen überproportional mehr selbst finanzieren müssen.

Lassen Sie mich noch etwas zur Übergangsfinanzierung des Überangebots in der Fahrplanperiode 2025/2026 sagen. Der Kanton hat das vom Bund ausgeschiedene Überangebot in diesen beiden Fahrplanjahren bei allen betroffenen Überangeboten übergangsmässig als Zusatzerschliessung, befristet für zwei Jahre, zu 100 Prozent finanziert. Damit hat er den Handlungsspielraum von Art. 10 Abs. 1 der Verordnung ausgeschöpft. Das heisst, dass diese bereits in der Fahrplanperiode 2025/2026 bestehenden Überangebote künftig als Zusatzerschliessung durch den Kanton in Zusammenarbeit mit den Gemeinden bestellt werden können, aber nicht müssen. Diese Bestellung setzt dann eben eine gemeinsame Finanzierung nach Art. 12 Abs. 3 des GöV voraus. Das heisst also nun, dass die Bestellung 2027/2028 von Kanton und Gemeinden mit Augenmass gemacht werden soll. Vielleicht, ich gebe Ihnen da Recht, hat der Kanton in den vergangenen Jahren mit dem Angebotsausbau etwas überboret. Das mag sehr wohl sein. Und sehr wahrscheinlich wurden auch Linien ausgebaut, die das Potenzial für den Ausbau nicht hatten und auch nicht in Zukunft haben werden. Es war aber sicher nicht zum

Schaden der Gemeinden. Im Gegenteil. Und nun werden wir vom Bund durch eine strikte Umsetzung des Bestellprozesses ziemlich kalt erwischt. Gerade deshalb, das wurde auch in verschiedenen Voten gefordert, ist eine offene Diskussion zwischen Kanton und Gemeinden vor der definitiven Bestellung nötig. Gemeinsam müssen wir das bestellte Angebot planerisch und finanziell optimieren, um ein ausgewogenes, aber auch finanzierbares und trotzdem sehr gutes öV-Angebot für die kommenden Jahre zu erhalten. Wir haben die Gemeinden Anfang 2026, das Schreiben wurde mehrfach erwähnt, umgehend nachdem der Bund seine Vorgehensweise für das Fahrplanjahr 2027 angekündigt hat, informiert, dass wir mit ihnen im Mai dieses Jahres, wenn dann die Offerten der Transportunternehmen auf dem Tisch liegen, Kontakt aufnehmen werden.

Ich möchte noch etwas zur Frage des Besitzstandes, der auch angesprochen wurde, sagen. Grossrat Gredig hat aus der damaligen Botschaft einen Satz zitiert, der dieses Recht belegen soll. Er hat allerdings dabei einen Zwischenteil ausgelassen, der sehr wesentlich ist und der eben gerade in der jetzigen Situation greift. «Im Ergebnis», ich zitiere, «geben die im öV-Grundlagenbericht aufbereiteten Erkenntnisse dem Kanton zusammenfassend eine belastbare Handhabe und Argumentation, dass der Besitzstand des heutigen Angebots», und jetzt kommt der Satzteil, den Grossrat Gredig ausgelassen hat, «unter dem Vorbehalt der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel durch die vorgesehenen Angebotsstufen auch in Zukunft gewahrt werden können.» Also es wurde der Vorbehalt «der zur Verfügung stehenden Mittel» in der Botschaft erwähnt, an dieser Stelle, aber auch an anderen Stellen. Und auf Seite 164 ist zu lesen, «das über die RPV-Vorgaben hinaus gehende Kursangebot», und ich habe Ihnen vorhin erläutert, dass die RPV-Vorgaben vom Bund gemacht werden und derzeit eben verändert werden, «ist neu in Zusammenarbeit mit dem Kanton zu bestellen und zu finanzieren.» Das zu dieser Ausgangslage.

Noch etwas zur früheren Praxis und den Aussagen, die verschiedene Votanten und Votantinnen gemacht haben, dass früher einfach bestellt wurde und heute das nicht mehr gültig sei. Es stimmt, der Kanton hat früher gewisse Zusatzerschliessungen selber zu 100 Prozent finanziert, obwohl eigentlich die gesetzliche Grundlage dafür nicht da war. Der Ausbau wurde teilweise auch etwas nach Gutdünken, ohne klare Kriterien, gemacht. Diese uneinheitliche Praxis war letztlich auch der Treiber dafür, dass man die Revision des Gesetzes angepackt hat. Von dieser uneinheitlichen Praxis haben einige Gemeinden sehr stark profitiert. Aber ich hoffe, Sie teilen mit mir die Meinung, dass diese uneinheitliche Praxis nicht zur Gleichbehandlung führt, dass wir uns an das Gesetz halten sollten und wir wollen nun das in Ordnung bringen und dem Gesetz nachleben. Viele wissen das nicht, aber früher haben viele Gemeinden auch zum Beispiel Schülertransporte selber bestellt und finanziert und heute sind viele Schülertransporte in den RPV aufgenommen worden, das heisst, sie müssen diese nicht mehr mitfinanzieren. Wir haben keine Kenntnisse darüber, wie gross diese Dimension war dieser Bestellungen, gehen davon aus, dass sich diese aber in den

letzten Jahren reduziert haben und sich da tatsächlich Einsparungen für die Gemeinden ergeben haben.

Lassen Sie mich noch etwas zur Beratung der Totalrevision des Gesetzes sagen und kurz darauf zurückblicken. Denn just die Frage der Zusatzererschliessung und die Rolle und Beteiligung der Gemeinden hat alles andere als unbemerkt Eingang ins Gesetz gefunden. Denn in der Botschaft an den Grossen Rat wurde bei der Zusatzererschliessung ein Finanzierungsanteil des Kantons von 0 bis 50 Prozent an die ungedeckten Kosten vorgeschlagen. In der Botschaft wird auch mehrfach ausgeführt, dass die Gemeinden bei einer gemeinsamen Bestellung einer Zusatzererschliessung bei der Finanzierung ebenfalls in der Pflicht sind. Bei der Vorberatung des Gesetzes in der zuständigen Kommission im Juni 2022 wurde der Kantonsanteil an den ungedeckten Kosten auf 50 bis 80 Prozent erhöht. Dieses vorgeschlagene Modell der Mitfinanzierung, also die gemeinsame Finanzierung durch Kanton und Gemeinden, wurde dann anschliessend vom Grossen Rat in der Augustsession 2022 bestätigt. Also, ich möchte Ihnen einfach mitgeben, dass die Frage der Finanzierung der Zusatzererschliessung hier intensiv und aktiv diskutiert wurde. Wir sprechen hier also nicht von einer Regelung, die ohne Diskussion oder durch die Hintertür Eingang gefunden hat.

Nun noch ein letztes Wort, bevor es dann bald 12.00 Uhr ist, zur Entwicklung der Finanzlage des Bundes. Ich habe Ihnen schon Ausführungen gemacht zum verschärften Regelwerk des Bundesamtes für Verkehr. Wie Sie wissen, die Bestellung des RPV ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kanton. Beides sind gleichberechtigte Besteller und beide zahlen mit, aber nicht zu gleichen Teilen. Der Bund finanziert 80 Prozent und der Kanton 20 Prozent. Mit einem Bundesanteil von 80 Prozent haben wir einen so hohen Bundesanteil wie kein anderer Kanton in der Schweiz. Und in allen Kantonen der Schweiz, ausser im Kanton Wallis, im Kanton Glarus und eben bei uns im Kanton Graubünden, leisten die Gemeinden Beiträge an den regionalen Personenverkehr. Die Gemeinden im Kanton Graubünden sind also im Vergleich zu anderen Gemeinden in der Schweiz in einer bevorzugten Situation, zumal eben der öffentliche Verkehr in Graubünden qualitativ auf einem hohen Niveau ist. Wir müssen also, oder dürfen, zur Kenntnis nehmen, dass der Bundesanteil von 80 Prozent sehr vorteilhaft ist für uns, aber in Zeiten von Sparprogrammen eben auch sehr risikobehaftet. Wenn der Bund spart, dann schlägt das voll auf den Kanton und die Gemeinden durch. In der Botschaft zum ursprünglichen Sparpaket wollte der Bundesrat den Verpflichtungskredit für den öffentlichen Verkehr reduzieren. Das Bundesparlament hat dies dann im vergangenen Februar zum Glück verhindert und dem öffentlichen Verkehr sogar noch 70 Millionen Franken zusätzliche Mittel zugesprochen. Man könnte nun meinen, alles in Ordnung. Leider ist es aber nicht so, denn die zusätzlichen Mittel wurden diversen anderen Finanzierungstöpfen, wie zum Beispiel dem Bahninfrastruktur-Fonds zugewiesen. Der Kreditrahmen für die Betriebsbeiträge an den regionalen Personenverkehr wurden für das Jahr 2027 sogar um 3,3 Prozent gekürzt, also für die gesamte Schweiz. Und das spüren wir eben im Kanton Graubünden.

Nun, ich komme kurz noch zum Vorschlag, den die Regierung Ihnen unterbreitet. Der Auftrag hat drei Optionen offengelassen, eine Anpassung des Gesetzes, eine Anpassung der Verordnung oder eine Anpassung der Vollzugspraxis. Die Regierung schlägt Ihnen eine Anpassung der Vollzugspraxis vor, weil die am schnellsten umgesetzt werden kann. Und Grossrat Erich Kohler hat Recht, wenn er sagt, dass eine Vollzugspraxis bisweilen oder bislang nicht da war. Wir haben etwas gebraucht, um die Kriterien festzusetzen, weil aus der Debatte des Grossen Rates, als der Grosse Rat die Spannweite 50 bis 80 Prozent festgelegt hat, aus dieser Debatte konnten wir keine praxistauglichen Kriterien ableiten. Nun schlagen wir Ihnen ein degressives Modell vor, das zuerst, im ersten Jahr die Mitfinanzierung 80 Prozent durch den Kanton ist, im zweiten Jahr 60 und dann im dritten Jahr 50 Prozent. Wenn sich ja die Linie oder die Nutzung dieser Linie positiv entwickelt, kann es ja durchaus auch sein, dass diese Zusatzererschliessungen dann wieder plötzlich in den abgeltungsberechtigten Teil fallen, wo der Bund dann wieder mitfinanziert.

Ich habe mir noch aus der gestrigen Debatte das Zitat von Grossrat Kohler notiert: «Der Grossrat soll nicht in die Kompetenz der Regierung eingreifen.» Das hat mir sehr gut gefallen. Dazu zwei Bemerkungen: Der Auftrag selber nennt die Anpassung der Vollzugspraxis als eine Option. Und die zweite Bemerkung, ich erinnere Sie dann wieder mal bei einem Auftrag zum Wolfsmanagement an diese Aussage, dass sich der Grossrat nicht in die Kompetenz der Regierung einmischen soll.

Nun, ich gehe aber nicht davon aus, dass Sie den abgeänderten Auftrag überweisen werden, sondern den Original-Auftrag. Ich möchte einfach darauf hinweisen, dass die Bestellung für den Fahrplan 2027/2028 auf der bestehenden gesetzlichen Grundlage basieren werden muss. Wir haben keine andere gesetzliche Grundlage. Die betroffenen Gemeinden von Zusatzererschliessungen werden wir begrüßen und mit ihnen anschauen, wie wir mit den entsprechenden Situationen umgehen und wie wir eine Lösung finden werden. Mit Blick dann aber auf die weitere Zukunft denke ich, dass es dann Sinn macht, dass man die Debatte heute im Grossen Rat auswertet, dass wir den Bestellprozess, das Fahrplanverfahren evaluieren. Wir haben ja nach dem neuen Meccano eigentlich noch gar nie miteinander bestellt, und diese neue Rolle der Gemeinden noch gar nie miteinander richtig von A bis Z durchgelebt. Ich glaube, es wird dann notwendig sein, dass wir eine Arbeitsgruppe bilden mit Gemeindevertretern, Fahrplanpräsidentinnen, dass wir dort eine Diskussion miteinander führen, uns mit Lösungsansätzen vielleicht auch aus anderen Kantonen auseinandersetzen, die Rolle der Gemeinden und die Punkte, die ich eingangs erwähnt habe, miteinander kritisch analysieren. Und dann werden wir in dieser Arbeit dann weitersehen, wie wir die Anliegen des Auftrags anpacken wollen und wie wir dann auch Bericht erstatten.

Grossrat Gredig hat in seinem Votum gestern noch drei ganz konkrete Fragen gestellt. Ich bin ihm sehr dankbar, dass er mir diese vorgängig eingereicht hat, so kann ich ihm auch präzise antworten. In der ersten Frage ging es um eine Zusammenstellung sämtlicher angekündigter

Angebotsabbauten seit Inkrafttreten des GöV zu liefern. Ich habe bereits ausgeführt, während den Fahrplanperioden 2022 bis 2026 wurden von Seiten des Kantons weder im Rahmen der RPV-Bestellung noch im Rahmen der Bestellung des Zusatzangebots Abbauten vorgenommen. Und es wurden im Schreiben an die Gemeinden keine Angebotsabbauten angekündigt. Es wurde lediglich informiert, dass für die Fahrplanperiode 2027/2028 die Gefahr von Überangeboten auf einzelnen Linien besteht. Und es wurden Wege, Möglichkeiten aufgezeigt, wie Kanton und Gemeinden miteinander damit umgehen könnten. Das Ausmass von allfälligen Überangeboten kann erst nach Eingang der Erstofferten der Verkehrsunternehmen beurteilt werden, was Ende April der Fall ist. Und dieser Sachverhalt wurde den Gemeinden im Sinne einer transparenten Vorinformation mit besagtem Schreiben mitgeteilt.

Dann die Frage zwei, wo Grossrat Gredig danach fragt, auf welchen der oben genannten Linien der Angebotsabbau für den Fahrplan 2027 effektiv durch das AEV bestellt wurde. Es ist richtig, der provisorische Fahrplan musste von den Transportunternehmen bis zum 20. April im System erfasst werden. Das AEV hat den Transportunternehmen den Auftrag gegeben, grundsätzlich den aktuellen Fahrplan 2026 als provisorischen Fahrplan für die Bestellperiode 2027/2028 im System zu erfassen. Dieser provisorische Fahrplan bildet die Grundlage für die Offertstellung. Um allfällige Überangebote klären zu können, wurde die Offerteinladung mit Abbauoptionen auf einzelnen Linien versehen. Falls dann im Rahmen der Erstofferten Überangebote entstehen, können diese im Rahmen dieser Abbauoptionen entweder abgebaut werden, was ich nicht hoffe, oder eben trotzdem vom Kanton zusammen mit den Gemeinden als Zusatzerschliessung bestellt und finanziert werden. Bis dato wurde also in keiner Art und Weise ein Abbau weder geplant noch bestellt.

Und dann zur Frage drei, ob die Regierung bereits auf den Fahrplan 2027 die Bestellung des RPV im vergleichbaren Rahmen umsetzen wird, kann ich Folgendes sagen: Falls der Grosse Rat den Auftrag Gredig in der ursprünglichen Fassung überweist, muss der Bestellprozess 2027/2028 trotzdem weitergehen. Und der Kanton wird dies mit der skizzierten Vollzugspraxis, basierend auf den aktuell geltenden rechtlichen Grundlagen tun müssen. Und es ist, ich sage es nochmals, verfrüht, bereits heute von Kostenumlagerung und Angebotsabbauten zu sprechen. Dies deshalb, weil die entsprechenden Offerten schlicht und einfach noch nicht vorliegen, sondern erst Ende April beim Kanton eintreffen. Die durch ein altes Überangebot betroffenen Gemeinden werden dann begrüsst, und wir werden miteinander entscheiden, wie wir mit diesen Überangeboten umgehen möchten.

Das meine etwas langen Ausführungen zu diesem sehr komplizierten Thema. Es ist noch nicht abgeschlossen. Wir werden diese Diskussion auf einer politischen Ebene weiterführen müssen.

Standespräsidentin Favre Accola: Sie haben gehört, Grossrat Gredig wünscht, den Auftrag im ursprünglichen Sinne zu überweisen. Ich erteile nun Grossrat Gredig das Wort.

Gredig: Sie haben mich gebeten, mich kurz zu fassen, damit wir in die Mittagspause können. Das werde ich machen. Ich habe die Antworten der Regierungsrätin zur Kenntnis genommen, bin nicht mit allen Punkten einverstanden. Nur ganz kurz, die genannten Zahlen zum Ausbau mögen stimmen, aber die angekündigten Abbauten sind auch nicht, noch nicht vollzogen. Das heisst, die Zahlen sind noch nicht ganz abschliessend. Die Medienmitteilung des BAVs habe ich auch erhalten. Das betrifft nur Angebote mit einem mehr als Halbstundentakt, also 15-Minutentakt, davon haben wir wenige im Kanton, und ich habe mich zum Glück im Vorfeld dieser Diskussion informiert. Mit einer Ausnahme sind alle Linien in diesem Kanton bereits bei über 30 Prozent Kostendeckungsgrad, also wir müssen uns keine Sorgen machen. Dann, Sie wissen, die Verordnung können Sie ändern als Regierung. Also wenn diese Übergangsfrist von zwei Jahren nicht gereicht hat, um sich mit allen Gemeinden da auf eine sinnvolle Lösung zu verständigen, dann können Sie diese Verordnung anpassen und die Übergangsfinanzierung verlängern. Zum unterschlagenen Zitat. Es ist richtig, ich habe nicht gesagt «unter Voraussetzung der zur Verfügung stehenden Mittel.» Ich mag mich auch nicht erinnern, dass Sie dem Grossen Rat mehr Mittel beantragt hätten und dieser diese Mittel nicht gesprochen hätte. Ich glaube also, angesichts der aktuellen Kantonsfinanzen wäre es falsch, zu sagen, dass wir aufgrund fehlender Mittel nicht das bestehende Angebot aufrechterhalten können. Zum Brief und dazu, weshalb der Abänderungsantrag nicht zu bevorzugen ist, hat Grossrat Kohler bereits Ausführungen gemacht. Deshalb nur noch zuletzt, der Prozess ist dynamisch, er war auch in den letzten Jahren schon dynamisch. Es sollte aber keinen Automatismus geben, dass, wenn beim Bund etwas geschraubt wird, dass das automatisch auf die Gemeinden überwältigt wird. Das war in den vergangenen Jahren auch nicht so. Und nun, damit hier nicht weiterhin in einem reinen Verwaltungsakt so viele Millionen Franken vom Kanton zu den Gemeinden verschoben werden, bitte ich Sie in einer sehr abgekürzten Fassung meines Votums, dem Auftrag im ursprünglichen Sinne zuzustimmen und damit in die Mittagspause zu gehen.

Standespräsidentin Favre Accola: Damit kommen wir zur ersten Abstimmung. Wer den Antrag der Regierung auf Abänderung unterstützt, drücke die Taste Plus. Wer den Auftrag von Grossrat Gredig, den Antrag von Grossrat Gredig, den Auftrag im ursprünglichen Sinne zu behandeln, unterstützt, drücke die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie sind dem Antrag von Grossrat Gredig mit 118 Stimmen zu 0 bei 0 Enthaltungen gefolgt.

Abstimmung

In Gegenüberstellung des Antrags Gredig und des Antrags der Regierung obsiegt der Antrag Gredig mit 118 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun bereits zur zweiten Abstimmung, und zwar geht es da-

rum, den Auftrag Gredig im ursprünglichen Sinne zu überweisen. Wenn Sie den Auftrag überweisen möchten, drücken Sie bitte die Taste Plus. Wenn Sie den Auftrag nicht überweisen wollen, die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben den Auftrag Gredig mit 118 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen überwiesen.

Abstimmung

Der Grosse Rat überweist den Auftrag im Sinne des Antrags Gredig mit 118 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Bevor ich Sie in die Mittagspause entlasse, erinnere ich Sie noch gerne an die Repower-Veranstaltung in der bytes. Ich wünsche Ihnen en Guata.

Schluss der Sitzung: 12.10 Uhr

Für die Genehmigung des Protokolls

durch die Redaktionskommission:

Die Standespräsidentin: Valérie Favre Accola

Der Protokollführer: Patrick Barandun

Donnerstag, 23. April 2026 Nachmittag

Vorsitz:	Standespräsidentin Valérie Favre Accola
Protokoll:	Gian-Reto Meier-Gort
Präsenz:	anwesend 118 Mitglieder entschuldigt: Durisch
Sitzungsbeginn:	14.00 Uhr

Standespräsidentin Favre Accola: Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, darf ich Sie bitten, Platz zu nehmen? Wir haben fast 24 Grad, somit erteile ich Ihnen Tenuerleichterung. Des Weiteren möchte ich Sie daran erinnern, ihre Spesen und Entschädigungen im CMI zu erfassen. Wir kommen nun zum Auftrag Spagnolotti, Spagnolotti, entschuldigen Sie, betreffend Antrag zur Anbringung von Signalisationen auf der A13 beim San Fedele-Tunnel. Die Regierung beantragt, den Auftrag in abgeänderter Form zu überweisen. Damit entsteht automatisch Diskussion. Grossrätin Spagnolotti, Sie haben das Wort.

Incarico Spagnolotti concernente richiesta di apposizione segnaletica sulla A13 Galleria San Fedele (Testo GRP 2/2025-2026, p. 202)

Risposta del Governo

La galleria San Fedele è stata realizzata nel quadro dello spostamento dell'autostrada A13 (circonvallazione di Roveredo) ed è stata posta in esercizio nel 2016. Si tratta di una galleria con traffico bidirezionale con una lunghezza complessiva di 2391 metri. La galleria è di proprietà dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) ed è gestita dall'unità territoriale IV del Cantone Ticino. Questi servizi sono pertanto competenti per l'adozione delle misure appropriate per garantire la sicurezza nella galleria San Fedele. Le seguenti considerazioni si basano su informazioni fornite dall'USTRA.

Entrando in galleria, l'aria che circonda il veicolo viene raffreddata fino a raggiungere la temperatura del veicolo o dei vetri. Di conseguenza può formarsi della condensa sul parabrezza. Questo cosiddetto appannamento del parabrezza entrando in galleria è un fenomeno noto. In Svizzera esistono diverse gallerie nelle quali si verifica questo problema. Da indagini della Confederazione è emerso che il rischio di appannamento del parabrezza è significativamente superiore soprattutto in gallerie con traffico bidirezionale e a partire da una lunghezza di oltre 1400 m.

In merito al punto 1: da quando è stata realizzata, la galleria San Fedele a Roveredo è dotata di un impianto

di ventilazione per ridurre al minimo l'appannamento del parabrezza all'ingresso in galleria. Un impianto di questo tipo è stato installato in numerose altre gallerie in tutta la Svizzera. Il sistema che controlla la ventilazione della galleria si attiva automaticamente a partire da un determinato livello di umidità e a determinate temperature.

I corrispondenti parametri vengono adeguati costantemente anche a seguito delle segnalazioni dell'Ufficio tecnico dei Grigioni nonché degli utenti della strada, di modo che l'efficacia della ventilazione della galleria possa essere costantemente ottimizzata per minimizzare l'appannamento del parabrezza. Grazie a un monitoraggio da parte dell'USTRA riguardo all'efficacia dell'impianto e alle regolazioni effettuate su tale base negli ultimi dodici mesi è stato possibile constatare una netta riduzione dell'appannamento del parabrezza. Al fine di ridurre al minimo il rischio di appannamento del parabrezza e di escludere eventuali conseguenze sfavorevoli, il monitoraggio dovrà essere proseguito. A tale scopo, il funzionamento dell'impianto di ventilazione della galleria va costantemente adeguato, se necessario.

Nell'ordinanza sulla segnaletica stradale non sono previsti sistemi di segnaletica come quello installato nella galleria Isla Bella che richiama l'attenzione degli automobilisti sul pericolo provocato dall'appannamento del parabrezza. Tali sistemi rappresentano perciò solo una misura provvisoria fino all'avvenuta attuazione di soluzioni tecniche (adeguamento della ventilazione della galleria ecc.). Una soluzione tecnica come l'adeguamento della ventilazione della galleria va preferita rispetto a una segnaletica, poiché la ventilazione previene effettivamente il pericolo e non si limita soltanto a segnalarlo. Nel frattempo i sistemi di ventilazione e di controllo della galleria Isla Bella sono stati integrati al fine di ridurre al minimo il rischio di appannamento all'ingresso in galleria. La segnaletica non è stata smantellata in considerazione degli investimenti già effettuati, anche se a seguito dell'integrazione del sistema di ventilazione e di controllo non sussiste più una necessità concreta.

Per motivi di sicurezza, al portale della galleria San Fedele dei pannelli luminosi segnalano la presenza di traffico in senso contrario. Un numero elevato di segnali a un portale di galleria comporta una riduzione della loro efficacia, ragione per cui si è rinunciato a posare una segnaletica che richiami l'attenzione sul rischio di ap-

pannamento del parabrezza. Per ridurre in modo duraturo l'appannamento è invece determinante la costante ottimizzazione dell'impianto di ventilazione. In considerazione delle circostanze esposte, al momento attuale presso la galleria San Fedele non è opportuna la posa di una segnaletica, come soluzione tecnica a breve termine richiesta dall'incarico, che inviti ad attivare la ventilazione interna del veicolo e i tergicristalli.

In merito al punto 2: come spiegato al punto 1, il fenomeno dell'appannamento del parabrezza all'ingresso in galleria è noto all'USTRA. Per tale ragione si tiene conto di questa problematica già nella fase di progettazione e costruzione di nuove gallerie o in occasione di risanamenti, installando corrispondenti impianti o modificando quelli esistenti.

In base a quanto esposto il Governo chiede al Gran Consiglio di respingere il presente incarico per quanto riguarda il punto 1 e di accoglierlo per quanto riguarda il punto 2 e di stralciarlo come evaso.

Spagnolatti: Sono parzialmente soddisfatta. Dalla risposta del Lodevole Governo emerge che l'USTRA/ASTRA riconosce la problematica da me sollevata e che negli ultimi mesi sono state adottate misure sull'impianto di ventilazione. Tali interventi hanno portato ad alcuni miglioramenti, ma non hanno risolto definitivamente il problema. La richiesta di posare una segnaletica all'entrata della galleria San Fedele con traffico bidirezionale nasce soprattutto dall'esigenza di richiamare l'attenzione degli automobilisti di passaggio e non solo. In determinati periodi dell'anno, infatti, il traffico sull'A13 è intenso e molti conducenti si trovano improvvisamente con i vetri appannati, senza essere preparati, con il rischio concreto di incidenti, come già accaduto. Si precisa inoltre, che a differenza della menzionata galleria di Isla Bella, l'entrata di quella di San Fedele sul versante nord, si trova in curva, di conseguenza, il livello di pericolo è maggiore. Nella risposta si sostiene che un numero elevato di segnali all'ingresso di una galleria ne riduca l'efficacia, e per questo motivo, si rinuncia a introdurre una segnalazione specifica sul rischio di appannamento, come già avviene appunto alla galleria dell'Isla Bella. Tuttavia, la galleria San Fedele è già dotata di un pannello luminoso che segnala il traffico in senso contrario. L'aggiunta di un'ulteriore indicazione non comporterebbe quindi un eccesso di cartellonistica, ma rappresenterebbe un contributo concreto alla sicurezza. La segnaletica, inoltre, non sarebbe permanentemente in funzione, ma verrebbe attivata esclusivamente al bisogno, in concomitanza con la presenza del fenomeno dell'umidità. Ritengo che a questa problematica non sia stata attribuita la necessaria priorità. L'attenzione dimostrata finora è stata solo parziale e non tiene adeguatamente conto della sicurezza di tutti coloro che transitano sull'A13. Non si tratta di una strada secondaria, ma di un'arteria molto frequentata, soprattutto nei periodi di vacanze, festività e in occasione di chiusure o colonne ferme al Gottardo. Comprendo che il Governo grigionese non abbia competenza diretta sulle strade nazionali, prerogativa dell'USTRA/ASTRA. Tuttavia, è suo dovere segnalare con decisione le carenze in materia di sicurezza che riguardano il nostro Cantone e, se necessario esercitare pres-

sione con azioni concrete. Per quanto attiene il punto 2 apprendo con piacere che venga tenuto conto già nella fase di progettazione o risanamento, di queste problematiche. Quando si parla di sicurezza non basta prenderne atto, ma bisogna anche agire. Vi invito pertanto a voler sostenere il mio incarico nella forma originale come presentato accogliendo anche il punto 1.

La prima firmataria rimane fedele all'incarico nella versione originaria.

Standespräsidentin Favre Accola: Sie haben gehört, Grossrätin Spagnolatti wünscht, den Auftrag in ursprünglicher Version zu überweisen. Gibt es weitere Wortmeldungen? Wenn nicht, dann erteile ich nun Regierungsrätin Maissen das Wort. Sie können sprechen.

Regierungsrätin Maissen: Grossrätin Spagnolatti hat es erwähnt, die Zuständigkeit für diese Strasseninfrastruktur liegt beim Bund, konkret beim dafür zuständigen Bundesamt für Strassen. Unsere Ausführung in der Beantwortung beruhen deshalb auf Auskünften und Einschätzungen des ASTRA. Das ASTRA hat bei der Handhabung der Gefahrensignale eine Signalisationsverordnung und dort ist das Gefahrensignal Windschutzscheibenbeschlag nicht vorgesehen. Weil die Anwendung beim Isla Bella-Tunnel ist, glaube ich, so wie wir das verstanden haben und uns das mitgeteilt worden ist, eher eine Ausnahme und deshalb dort angewendet worden. Grundsätzlich ist die Haltung des ASTRA, dass eine solche Ankündigung einer Gefahr das eigentliche Problem eben nicht behebt. Natürlich, es warnt davor. Und deshalb kann ein solches Signal nur als provisorische Massnahme gelten, bis die technische Lösung umgesetzt ist. Und zudem besteht eben beim Tunnel San Fedele die besondere Situation, dass aus Sicherheitsgründen an beiden Portalen des Tunnels bereits Leuchtschilder vorhanden sind, die auf den Gegenverkehr im Tunnel hinweisen, und dass weitere Signale in einem Tunnelportal ihre gegenseitige Wirkung aufheben würden, weshalb das ASTRA auf eine Signalisation Windschutzscheibenbeschlag bewusst verzichtet und stattdessen eine stetige Optimierung der Tunnelbelüftungsanlage, welche die Problematik von Windschutzscheibenbeschlag nachhaltig verhindert, anstrebt.

Das kann ich Ihnen mitgeben, was uns als Auskunft seitens des ASTRA gegeben wurde und weshalb die Regierung diesen Auftrag abgeändert hat.

Standespräsidentin Favre Accola: Grossrätin Spagnolatti, wünschen Sie nochmals das Wort, bevor wir zur Abstimmung schreiten?

Spagnolatti: È anche vero che la problematica è da anni che esiste e posso aggiungere che la garanzia di strade sicure non è solo un diritto, ma anche un dovere. Quindi è anche importante che il Governo faccia pressioni verso la Confederazione, ma proprio anche il fatto che la strada è su territorio grigionese. Non ho altro da aggiungere.

Standespräsidentin Favre Accola: Damit kommen wir zur ersten Abstimmung. Wer den Auftrag in abgeänder-

ter Form unterstützt, drücke die Taste Plus. Wer den ursprünglichen Auftrag überweisen möchte, die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie die Taste Null. Wir kommen zur Abstimmung. Sie haben den Antrag der Regierung mit 71 zu 35 Stimmen bei 0 Enthaltungen unterstützt.

Votazione

Mettendo a confronto la richiesta Spagnolatti e la richiesta del Governo, la richiesta del Governo ha la meglio con 71 voti contro 35 e con 0 astensioni

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zur zweiten Abstimmung. Wenn Sie nun die Überweisung des abgeänderten Auftrags unterstützen wollen, dann drücken Sie bitte die Taste Plus. Wenn Sie den Auftrag im Sinne des Abänderungsantrags der Regierung nicht überweisen wollen, dann drücken Sie die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben den Auftrag Spagnolatti betreffend Anbringung von Signalisationen auf der A13 beim San Fedele-Tunnel mit 109 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen überwiesen.

Votazione

Il Gran Consiglio accoglie l'incarico ai sensi della richiesta del Governo con 109 voti contro 0 e con 0 astensioni.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zur Anfrage Roffler betreffend Umsetzung von Art. 7a Jagdgesetz und dessen Konkretisierung in der Verordnung. Regierungsrätin Maissen vertritt bei diesem Geschäft die Regierung. Ich frage Grossrat Roffler an, ob er von der Antwort der Regierung befriedigt, teilweise befriedigt oder nicht befriedigt ist. Sie haben vier Minuten Zeit für eine Stellungnahme oder beantragen Sie Diskussion.

Anfrage Roffler betreffend Umsetzung von Artikel 7a Jagdgesetz und dessen Konkretisierung in der Verordnung (Wortlaut GRP 2/2025-2026, S. 199)

Antwort der Regierung

Mit der Einführung von Art. 7a des Bundesgesetzes über die Jagd und den Schutz wildlebender Säugetiere und Vögel (Jagdgesetz, JSG; SR 922.0) wurde die Grundlage geschaffen, analog der Zuständigkeitsordnung für das (geschützte) Steinwild präventiv auch Wolfsbestände zu regulieren. Die Ausführungsbestimmungen der Verordnung über die Jagd und den Schutz wildlebender Säugetiere und Vögel (Jagdverordnung, JSV; SR 922.01) konkretisieren diesen gesetzlichen Auftrag. Das Verhältnis von Ausführungsbestimmungen zu übergeordnetem Gesetz kann umfassender Natur sein, indem die Verordnung alle Aspekte des Gesetzes konkretisiert, oder nur punktueller Natur, wenn die Verordnung einzelne Aspekte des Gesetzes konkretisiert. Wie weit oder eng der Regelungsgegenstand einzelner Ausführungsbestimmungen gefasst wird, hängt insbesondere vom Willen des Gesetzgebers ab. Dieser Wille ergibt sich aus den

Gesetzesmaterialien (parlamentarische Initiative UREK-SR 21.502 «Wachsende Wolfsbestände geraten ausser Kontrolle und gefährden ohne die Möglichkeit zur Regulierung die Landwirtschaft», Bericht der UREK-SR). Danach bildet die proaktive Bestandesregulierung des Wolfs zum Schutz der Land- und Alpwirtschaft das Kernstück der Revisionsvorlage.

Art. 7a Abs. 2 lit. a JSG dient gemäss Gesetzesmaterialien als zentrale Begründung für die Regulierung von Steinbockbeständen. Mit Art. 7a Abs. 2 lit. c JSG wurde der Erhalt jagdbarer Wildhuftierbestände als eigenständiges Ziel eingeführt, das ebenfalls eine Regulierung von Steinbock- oder Wolfsbeständen rechtfertigen kann. Dieser Wille des Gesetzgebers schlug sich auf die Ausführungsbestimmungen nieder.

Die Regierung bekennt sich ausdrücklich zum Schutz und zur Erhaltung der in der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV; SR 101) und im Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG; SR 451) verankerten Lebensräume und Artenvielfalt sowie zu einer nachhaltig bewirtschafteten alpinen Kulturlandschaft. Aktuelle kantonale und nationale Monitoringprogramme ergeben keine Hinweise, dass die Wolfspräsenz derzeit geschützte Lebensräume oder seltene Arten gefährdet.

Zu Frage 1: Die behaupteten Diskrepanzen beruhen auf einer zu weitgehenden Interpretation des Gesetzeswortlauts und einer ökologisch einseitigen Betrachtung. Die Umsetzung von Art. 7a Abs. 2 JSG in der Jagdverordnung ist sowohl fachlich begründet als auch rechtlich korrekt. Die Regierung sieht deshalb aktuell keinen Handlungsbedarf, deswegen beim Bund zu intervenieren. Da aber langfristige ökologische Auswirkungen durch den Wolf in unserer Kulturlandschaft noch unzureichend untersucht sind, unterstützt die Regierung laufende Forschungsinitiativen wie das Projekt «Integriertes Monitoring und Management» (KORA 2022–2025), das eine verbesserte wissenschaftliche Grundlage schaffen soll.

Zu Frage 2: Aus Sicht der Regierung drängt sich die in Art. 7a Abs. 2 lit. a JSG vorgesehene Regulierung zum Schutz der Biodiversität gegenwärtig weder fachlich noch rechtlich auf. Relevante Auswirkungen auf geschützte Offenlandarten wären vor allem dort zu erwarten, wo Bewirtschaftungsaufgaben grossflächig erfolgen. Dafür liegen gegenwärtig keine Belege vor. Eine Regulierung nach Art. 7a Abs. 2 lit. a JSG würde geprüft, wenn kumulativ (i) eine dokumentierte Gefährdung geschützter Lebensräume oder prioritärer Arten, (ii) ein nachweislicher Kausalzusammenhang mit der Wolfspräsenz, und (iii) das Scheitern milderer, verhältnismässiger Schutzmassnahmen vorliegt. Eine generelle oder präventive Regulierung des Wolfs ohne desbezügliche belastbare Nachweise widerspräche den Vorgaben des Bundesrechts.

Zu Frage 3: Die Bestimmung von Art. 7a Abs. 2 lit. c JSG wird durch Art. 4b Abs. 2 lit. b JSV konkretisiert, wonach eine Regulierung zur «Verhütung einer übermässigen Senkung des regionalen Bestands an wildlebenden Paarhufern» (Reh, Hirsch, Gämse, Steinbock, Wildschwein) zulässig ist. Eine Regulation aufgrund einer übermässigen Senkung des Bestandes an jagdbaren Niederwildarten ist in Art. 7a Abs. 2 lit. c JSG somit

nicht vorgesehen. Allerdings wäre gemäss Art. 7a Abs. 2 lit. a JSG eine Regulation des Wolfsbestandes dann möglich, wenn Niederwildarten durch die Wolfspräsenz nachweislich in ihrem Fortbestand gefährdet würden. Es liegen derzeit jedoch keine wissenschaftlichen Belege vor, welche auf einen solchen Effekt hindeuten. Die Regierung wird weiterhin sicherstellen, dass das Monitoring von Wildbeständen – einschliesslich Niederwild – laufend aktualisiert und in die kantonalen Wildtiermanagementstrategien integriert wird. Sollten sich die wissenschaftlichen Erkenntnisse künftig ändern, würde eine Regulierung geprüft.

Roffler: Ich bin mit der Antwort der Regierung teilweise befriedigt und verlange eine Diskussion.

Antrag Roffler
Diskussion

Standespräsidentin Favre Accola: Sie haben gehört, Grossrat Roffler verlangt Diskussion. Wird dagegen opponiert? Dies ist nicht der Fall. Somit ist Diskussion nicht bestritten und beschlossen. Grossrat Roffler, Sie können sprechen.

Diskussion ist nicht bestritten und somit beschlossen.

Roffler: Ich habe Regierungsrätin Maissen meine Frage vorgängig eingereicht und ich habe eine Frage, eine Verständnisfrage, zum strategischen Verständnis von Art. 7a im Jagdgesetz. Versteht die Regierung unter Art. 7a ausschliesslich als reaktives Instrument bei bereits eingetretenen Schäden oder auch als aktives Steuerungsinstrument zur Sicherung der alpinen Kulturlandschaft?

Standespräsidentin Favre Accola: Gibt es weitere Wortmeldung? Ich erteile Grossrat Sgier das Wort.

Sgier: Besten Dank für die Beantwortung der Fragen. In der Antwort der Regierung auf Frage eins wird auf die KORA hingewiesen. Erwähnt wird das Projekt des integrierten Monitorings und Managements. Die Ziele des sogenannten IMMs werden von der KORA folgend umschrieben: Die gewonnenen Erkenntnisse aus der Integration sollen dann im Wildtier- und Landschaftsmanagement umgesetzt werden. Somit frage ich mich, ob nicht mehr bestossene Alpen auch erfasst werden? Noch wichtiger ist, den Grund für die Aufgabe der Alp zu erfassen. Im Zusammenhang mit dem Jagdgesetz Art. 7a stelle ich folgende Frage: Führt eine infolge von Wolfspräsenz reduzierte Bestossung oder Aufgabe von Alpflächen zu einem Rückgang von Offenlandarten? Erachtet die Regierung dies als relevante Biodiversitätsgefährdung? Und wäre ein solcher nachweisbarer Zusammenhang ausreichend, um eine Regulierung nach Art. 7a des Jagdgesetzes zu beantragen?

Zanetti (Sent): Ja, wir haben hier ein bisschen einen Zielkonflikt bei der Alpbewirtschaftung. Einerseits müssen die Weiden wie Trockenstandorte eben beweidet werden, bewirtschaftet werden, damit diese erhalten und

nicht einwachsen. Die Haltung und damit auch die Bewirtschaftung und die Alping, gerade mit Ziegen und Schafen, wird durch den Kanton gefördert, was sehr lobenswert ist. Des Weiteren hat gestern der Kanton eine Mitteilung publiziert, wonach wir gemeinsam unsere Pflanzen schützen sollten. Es ist eine sehr ausführliche Dokumentation und auch verständlich seitens des ANU. Und wenn man diese Seite dann aufschliesst, dann heisst es unter anderem, dass der grösste Handlungsbedarf in Graubünden bei der Sicherung von spezialisierten Arten, also das sind Moore, eben Trockenwiesen und Weiden, im Kulturland und im Siedlungsraum sind und dass die Pflege der Lebensräume der national prioritären Arten mit angemessenen Massnahmen erfolgen soll. Die wirksamste und einfachste Massnahme, damit wir diesem Ziel näherkommen, ist die Pflege mittels der Beweidung, und diese ist je nach Entwicklung der Betriebe nicht immer oder nicht mehr sichergestellt. Und es gibt natürlich ganz verschiedene Gründe, die dazu führen, dass es zu Wechseln kommt, aber eine Komponente ist die Wolfspräsenz. Das ist eine Tatsache. Dieser Prozess der Verbuschung dann ist schleichend und der Verlust der Biodiversität geschieht ja nicht von einem Tag auf den anderen. Deshalb meine Frage: Soll im Sinne des Vorsorgeprinzips bereits dann gehandelt werden können, wenn sich diese negativen Entwicklungen deutlich abzeichnen, oder erst dann, wenn Schäden an Arten oder Lebensräumen eingetreten sind? Ich frage dies auch im Hinblick auf die anstehende Alpsaison, und Bäuerinnen und Bauern, gerade in meiner Region, in meiner Gemeinde, sehen dieser mit gemischten Gefühlen entgegen. Vielen Dank für die Beantwortung dieser Frage.

Standespräsidentin Favre Accola: Wenn es keine weiteren Wortmeldungen aus dem Plenum gibt, dann erteile ich nun Regierungsrätin Maissen das Wort.

Regierungsrätin Maissen: Ich danke den Grossräten Sgier und Roffler, dass sie mir vorgängig ihre Fragen gestellt haben, denn so konnte ich die Antworten auch noch mit dem Amt für Landwirtschaft und Geoinformation und dem Plantahof, die zum Volkswirtschaftsdepartement gehören, abstimmen. Sie haben auch wertvolle Informationen mitgeliefert und ich würde meinen, die Frage von Grossrätin Zanetti sollte mit der Beantwortung der Frage Sgier auch ungefähr und hoffentlich abgedeckt sein.

Zunächst zur Frage von Grossrat Roffler. Was ist das strategische Verständnis der Regierung von Art. 7a der eidgenössischen Jagdgesetzgebung? Wie bereits in der Antwort der Regierung erwähnt, wurde mit der Einführung von Art. 7a des eidgenössischen Jagdgesetzes die Grundlage geschaffen, analog der Zuständigkeitsordnung für das ebenfalls geschützte Steinwild, präventiv auch Wolfsbestände zu regulieren. Der Kanton Graubünden hat in den vergangenen beiden Regulationsperioden den gesetzlichen Handlungsspielraum dieser präventiven Regulation ausgenutzt. Für Wolfsrudel mit auffälligem Verhalten wurde der Abschuss des gesamten Rudels beantragt und in allen Wolfsrudeln, also auch unauffälligen, mit nachgewiesenen Welpen wurde der Abschuss von zwei Dritteln der Welpen beantragt. Dadurch sollen

die Wolfsrudel klein gehalten werden, Abwanderung reduziert und in der Folge auch Konflikte prospektiv reduziert werden.

Die Regierung ist aber auch davon überzeugt, dass bezüglich Wirkung im Zusammenhang mit den Konflikten in der Landwirtschaft noch Erfahrungen gesammelt werden müssen und es in naher Zukunft sicherlich noch eine Anpassung des Wolfsmanagements brauchen wird, um es effizienter und effektiver auszugestalten. Im Umgang mit Grossraubtieren im Kanton Graubünden bildet die Regulation einen wichtigen Pfeiler. Ebenso wichtig sind der Herdenschutz und die Entschädigung von entstandenen Schäden durch Grossraubtiere.

Im Übrigen möchte ich deutlich festhalten, dass sich über die vergangenen Jahre eine verständnisvolle Zusammenarbeit zwischen den Alpverantwortlichen, der Wildhut, der Branche und den Amtsstellen etabliert hat und der Kanton Graubünden bezüglich der Wolfsregulation, des Herdenschutzes, des Herdenschutzhundewesens und der Finanzierung auch im Vergleich zu anderen Kantonen über eine sehr grosse Erfahrung verfügt und diese zielgerichtet auf allen Ebenen umsetzt, um einen gesetzeskonformen Vollzug der Bundesgesetzgebung zu gewährleisten und eine für alle Betroffenen verträgliche Koexistenz zu ermöglichen. Dementsprechend versteht die Regierung Art. 7a als aktives Steuerungsinstrument zur Gewährleistung der Koexistenz zwischen Mensch, Landwirtschaft und Wolf.

Und dann zur Frage Sgier und Zanetti betreffend Folgen der Wolfspräsenz für die Kulturlandschaft. Das ist grundsätzlich eine schwierige, anspruchsvolle Frage, weil sie auf einen hypothetischen Sachverhalt abzielt, welcher der heutigen Situation nicht entspricht. Es ist aber unbestritten, dass die Präsenz von Grossraubtieren Auswirkungen auf die Bündner Land- und Alpwirtschaft hatte und weiterhin haben wird, insbesondere auf die Schaf- und Ziegenhaltung. Lassen Sie mich aber noch ein paar Bemerkungen machen, bevor ich konkret auf die Frage zurückkomme. Eine Online-Umfrage im Auftrag des Amts für Landwirtschaft und Geoinformation im Jahr 2023, welche auf den Fraktionsauftrag Mitte betreffend Auswirkungen der Präsenz von Grossraubtieren auf die Landwirtschaft, den der Bündner Grosse Rat in der Februarsession 2022 überwiesen hatte, basiert, zeigt, dass die Land- und Alpwirtschaft nicht bereit ist, die Bewirtschaftung der Kulturlandschaft und damit verbunden eine wichtige Einkommensgrundlage, aber auch ein traditionelles Kulturgut, aufzugeben. Sie passt sich vielmehr der neuen Ausgangslage an, indem sie die Produktion und die Abläufe auf den Landwirtschaftsbetrieben umstellt, in den Herdenschutz investiert und die Beweidung der Alpen neu organisiert. Massnahmen, wie den Tierbestand zu reduzieren oder auf die Sömmerung zu verzichten, wurden bisher nur in Einzelfällen getroffen.

Im Einleitungstext der Antwort der Regierung wird darauf hingewiesen, dass Monitoring-Programme bisher keinen Kausalzusammenhang zwischen Wolfspräsenz und Rückgang von geschützten Lebensräumen nachweisen konnten. Die Ergebnisse der Umfrage des Amts für Landwirtschaft und Geoinformation zeigen auch, dass vielfältige Kriterien den Entscheid beeinflussen, ob die Bestossung von Alpflächen reduziert oder gänzlich auf-

gegeben werden. Die Frage ist deshalb tatsächlich etwas hypothetisch. Den Nachweis dieses Kausalzusammenhangs betrachten wir als äusserst schwierig und ein solcher wäre mit einem enormen Aufwand verbunden und würde ein breit abgestütztes Langzeitmonitoring bedingen.

Zudem möchte ich erwähnen, dass die Ergebnisse aus verschiedenen Monitoring-Arten heute keine Hinweise auf negative Auswirkungen durch die Wolfspräsenz in den letzten zehn Jahren enthalten. Ich erwähne da beispielhaft ein paar Monitoring-Programme. Eines wird vom Amt von Natur und Umwelt geführt und die Ergebnisse aus dem Monitoring-Programm «Arten und Lebensräume Landwirtschaft» zeigen diesen Zusammenhang nicht. Es betrifft die Erhebungsperiode 2015 bis 2024. Und auf Stufe der Biotope respektive landwirtschaftlich genutzten Flächen liefern die nationalen Monitoring-Programme aktuell keine Hinweise auf negative Auswirkungen durch die Wolfspräsenz in den letzten rund zehn Jahren.

Zu Ihrer Frage, ob eine infolge der Wolfspräsenz reduzierte Bestossung oder Aufgabe von Alpflächen, zu einem Rückgang von Offenlandarten führt, und ob dieser nachweisbare Zusammenhang als relevante Biodiversitätsgefährdung im Sinne von Art. 7a ausreicht, um eine Regulierung zu beantragen, gibt es aktuell keine direkten Leitentscheide oder Urteile, die diesen spezifischen Sachverhalt explizit behandelt. Aber ja, ein nachweisbarer Zusammenhang zwischen Wolfspräsenz, reduzierter Bestossung, Aufgabe von Alpflächen in einem relevanten Umfang und dem Rückgang von Offenlandarten könnte grundsätzlich als relevante Biodiversitätsgefährdung gewertet werden und damit eine Regulierung nach Art. 7a rechtfertigen. Aber es müssen nach unseren Erfahrungen strenge Voraussetzungen erfüllt sein, und zwar kumulativ. Erstens der Nachweis des kausalen Zusammenhangs auf Grundlage von wissenschaftlichen Belegen, die Unzumutbarkeit oder Unwirksamkeit von Schutzmassnahmen, die Verhältnismässigkeit der Regulierung, und es dürften keine milderen Alternativen verfügbar sein. Letztendlich müsste ja dann ohnehin das Bundesamt für Umwelt dem Antrag zustimmen, denn dieses beurteilt, ob die Voraussetzungen für eine Regulierung erfüllt sind. Ich möchte hier deshalb keine falschen Erwartungen wecken. Wir sehen diese Voraussetzungen kumuliert im Moment nicht als erfüllt.

Und zum Schluss noch ein kurzes Gedankenspiel, von welchen Dimensionen wir sprechen. Das Sömmerungsgebiet in Graubünden wird auf rund 155 000 Hektaren geschätzt. Der Anteil an Biodiversitätsflächen liegt heute bei rund 60 000 Hektaren, also über einem Drittel, und der Anteil an inventarisierten Trockenwiesen bei knapp zwei Prozent. Das heisst, der Verlust an Biodiversitätsflächen würde insgesamt die Artenvielfalt nicht allzu sehr bedrohen und noch vertretbar sein, wenn nun zum Beispiel zehn Alpen à durchschnittlich 150 Hektaren nicht mehr bestossen werden könnten. Ich will damit nicht sagen, dass der Verlust dieser Sömmerungsflächen nicht schmerzhaft ist und nicht zu bedauern wäre, aber ich möchte damit nur sagen, dass ich nicht glaube, dass diese Ausgangslage für sich allein, juristisch betrachtet, den Tatbestand der Bedrohung nach Art. 7a Abs. 2 lit. a

für die Flora erfüllen und eine Regulierung des Wolfes rechtfertigen würde. Das, wie wir die heutige Situation einschätzen.

Standespräsidentin Favre Accola: Damit haben wir die Anfrage Roffler behandelt. Wir kommen nun zur Anfrage Zanetti betreffend Autoverlad Vereina. Regierungsrätin Maissen vertritt auch bei diesem Geschäft die Regierung. Ich frage Grossrätin Zanetti an, ob sie von der Antwort der Regierung befriedigt, teilweise befriedigt oder nicht befriedigt ist. Sie haben vier Minuten Zeit für Ihre Stellungnahme oder beantragen Sie Diskussion.

Anfrage Zanetti (Sent) betreffend Autoverlad Vereina (Wortlaut GRP 2/2025-2026, S. 200)

Antwort der Regierung

Der Autoverlad Vereina der Rhätischen Bahn AG (RhB) verbindet Klosters mit Sagliains seit 1999. In rund 18 Minuten werden Fahrzeuge durch den 19 Kilometer langen Vereinatunnel vom Prättigau ins Engadin befördert, wo Anbindung an das Strassennetz der Region Engiadina Bassa/Val Müstair besteht. Durch den Autoverlad werden diese Talschaften im Kanton ganzjährig sicher verbunden, was für die Förderung einer dezentralen Besiedlung von hoher Bedeutung ist. Die RhB bietet im Sommer und im Winter einen unterschiedlichen Fahrplan an, zumal je nach Jahreszeit die Erreichbarkeit dieser Talschaften unter Umständen zusätzlich über den Flüelapass gegeben ist.

Zu Frage 1: Autoverlade werden durch die Transportunternehmen grundsätzlich eigenwirtschaftlich betrieben. Es erfolgt grundsätzlich keine Bestellung durch den Kanton, weder von ihm allein noch mit dem Bund zusammen. Nur in den gesetzlich verankerten Ausnahmen kann der Kanton, mitunter aus regionalpolitischen Interessen, für einzelne Verbindungen Beiträge leisten, sofern deren Betrieb aus wirtschaftlichen Gründen für das Transportunternehmen nicht zumutbar ist. Ein regionalpolitisches Interesse liegt vor, wenn die Sperre eines Passes die innerkantonale Erreichbarkeit einer Region nicht gewährleistet und eine minimale Nachfrage ein entsprechendes Angebot rechtfertigt. Aus wirtschaftlichen Gründen ist die Übernahme der ungedeckten Kosten durch das Transportunternehmen für den Autoverlad nicht zumutbar, wenn eine einzelne Verbindung nicht kostendeckend betrieben werden kann (Art. 15 des Gesetzes [GöV; BR 872.100] und Art. 11 der Verordnung über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden [VöV; BR 872.150]).

Für den Autoverlad Vereina bestellt und finanziert der Kanton im Rahmen dieser gesetzlichen Ausnahmeregelung – begründet mit der Wintersperre des Flüelapasses, um auch spätabends die Erreichbarkeit der Region Engiadina Bassa/Val Müstair zu gewährleisten – einzelne Spätverbindungen während der Wintersaison. Diese letzten Spätverbindungen sind bereits heute nicht wirtschaftlich, sie haben einen sehr tiefen Kostendeckungs-

grad. Die Kosten pro transportiertes Fahrzeug betragen mehr als 200 Franken.

Über die Gesamtparte Autoverlad betrachtet resultierte bei der RhB im Jahr 2024 ein Gewinn. Gemäss Schätzungen der RhB liegt das Marktpotenzial einer Vorverlegung des Winterfahrplans in den November hinein bei durchschnittlich total 20 Autos pro Nacht in beide Richtungen. Dieses zusätzliche Angebot dürfte, wie die bereits existierenden Spätverbindungen, ebenfalls einen ziemlich tiefen Kostendeckungsgrad aufweisen. Aufgrund dieser erwarteten, äusserst niedrigen Frequenzen erkennt die Regierung derzeit keinen Handlungsbedarf für eine Vorverlegung des Winterfahrplans um mindestens einen Monat.

Zu Frage 2: Aufgrund des geringen Marktpotenzials ist die RhB nicht bereit, dieses ergänzende Angebot eigenwirtschaftlich zu erbringen. Eine Bestellung dieses Angebots durch den Kanton erscheint, angesichts des Verhältnisses von geringem Marktpotenzial zu voraussichtlichen Kosten, nicht sinnvoll. Diese Einschätzung wurde vom Kanton mit der RhB abgestimmt.

Zanetti (Sent): Eu nu sun satisfatta da la resposta e dumond discussiun.

Antrag Zanetti (Sent) Diskussion

Standespräsidentin Favre Accola: Sie haben gehört, Grossrätin Zanetti beantragt Diskussion. Wird dagegen opponiert? Diskussion wird nicht bestritten, somit beschlossen. Sie können sprechen, Grossrätin Zanetti.

Diskussion ist nicht bestritten und somit beschlossen.

Zanetti (Sent): Grazcha per la resposta. Mia dumonda han suottascrit represchentantas e represchentants da tuot ils partits e da diversas regiuns e demuossa cun quai l'importanza da colliaziuns sgüras e fidadas in regiuns periferas. La lingia dal Vereina es üna lingia ed üna istorgia da success. La lingia dal Vereina collia l'Engiadina Bassa, Samignun, la Val Müstair ed eir parts da l'Engiadin'Ota da maniera sgüra cul rest dal chantun e cun quai cul rest da la Svizra. La populaziun da nossas vals fa adöver da la lingia dal Vereina. E'l turissem sco pozza economica relevanta da nossa regiun, mansteranza ed agricultura sun avisadas sün colliaziuns sgüras e raschunaivlas. La regiun Engiadina Bassa / Val Müstair ha investi remarchabelmaing in sportas chi pussibilteschan ün turissem da tuot on e chi garantischan lavur e gudogn in noss cumüns. Cun rinforzar il traffic public, per exaimpel culla pussibilità da far adöver dal tren ed auto da posta gratuitamaing davent da la prüma pernottaziun, ha demuossà la destinaziun innovaziun e persistenza. Perquai as haja er gnü pac, per na dir ingüna incletta per las masüras d'adattaziun da l'urari da la Retica in vista a la mancanza da persunal. La regiun ha eir portà restricziuns d'urari, per cha la lingia dal Vereina possa gnir adattada in ün cuort temp cun far lavurs davent da la saira e na be sur not. Che cha la regiun nun inclegia percunter dal tuotafat na es, cha la Regenza e la Viafier retica nun han l'incletta per la problematica tanter las

stagions, numnadamaing tanter utuon ed inviern. L'urari da stà cumainza ils prüms mai e düra set mais fin ils 30 november. Dürant quel temp parta l'ultim tren dad autos las 20:50, also 10 da las nov davent da Selfranga. Quai vuol dir cha davent da Cuoir es da partir circa ün'ura avant. Scha'l Pass dal Flüela es serrà, e quai capita apunta facilmaing in november, daja be la pussibiltà da gnanca bandunar la val, da star a chasa, da bandunar ün'occurrentza sur munt plü bod obain da tour la via sur il Güglia. Intant cha l'ultim tren da persunas banduna d'ürant l'eivna Cuoir in direcziun Scuol a las 21.31 parta l'ultim tren vers Tavo las 23.31. Cun oters plets: ston abitantas ed abitants da l'Engiadina Bassa acceptar, cha'l tren riva fin a Clostra e davent da là a Tavo, sainza ch'üna cumposiziun fess il viadi tras il tunnel. Illa sessiun d'october 2019 ha trattà il Grond cussagl üna incumbenza dal PPS cun l'anteriuur grond cusglier Salis chi pretendeva dad üna vart adattamaints dals cuosts da predschs dal transport pel Vereina e da l'otra vart adattamaints respectivmaing adozzamaing da masüras da sgürezza pel privel d'enviern dal Flüela. Quella jada es gnü argumentà da vart da la Regenza, cha l'incumbenza pretendia il tschincher ed il panin ed eu citesch our dal protocol pagina 256 e quel es per tudais-ch. Quai d'eira üna part da la resposta da l'anteriuur cusglier guvernativ Cavigelli chi ha dit:

Das Hauptthema bei diesem Vorstoss, dem Vorstoss der SVP, ist allerdings ziemlich herausfordernd. Nämlich, dass man den Fünfer und das Weggli will. Man will einerseits eine vergünstigte Bahnverbindung durch den Vereina, für die Strasse als rollende Landstrasse, und man will gleichzeitig mit den letzten Fragen auch gerade noch die Wintersicherheit für den Flüelapass verbessern. Wir haben ursprünglich einmal entschieden gehabt, natürlich vor unserer Politikergeneration, dass man die Vereina-Linie baut als wintersichere Erschliessung auf der Schiene, ökologisch nachhaltig, und auf der anderen Seite dann die Flüelapass-Strasse im Winter nach den meteorologischen Verhältnissen den saisonalen Bedingungen schliesst.

Cun mia dumonda n'ha eu tut serius l'argumentaziun da la Regenza da quella jada e dumond per la pussibiltà da far ün adattamaint da l'urari per ün mais, pel mais november, sainza otras pretaisas, cundiziuns e giavüschs. La Viafier retica nu vezza quista pussibiltà ed ingrazcha per tuotta incletta cha la regiun ha demussà per las masüras d'adattamaints dals uraris cun müdar plüssas jadas il tren, cun ün augmoint da predsch dad uossa pel Vereina pels prüms mai. Dimena, nu survain la regiun ni tschincher ni panin, gnanca üna micla, ma per la paja ün augmoint da predsch. E la Regenza nu vezza apparaintamaing la necessità da postar pro la Viafier retica quella sporta. E quai nu cuntainta brichafat, ni a mai, ma eir na a meis collegas presidentas e presidents cumünals da la regiun Engiadina Bassa / Val Müstair. Las dumondas n'ha eu inoltrà in discussiuns ed eir incumbenza da la Conferenza da presidents. Üna colliaziun sgüra ed effizianta es essenziala per nossa regiun. Ün'adattamaint per almain ün mais füss statta, in vista a la situaziun finanziaria da la Retica chi scriva gudogn e da la dumonda davo quel servezzan, plü co güstifichada. Abitantes da Samignun da la Val Müstair, da l'Engiadina Bassa e parts

da l'Engiadina'Ota vöglian viver e lavurar illas regiuns. In vista al svilup demografic chi nun imprometta rösas, esa tant plü important cha la colliaziun sur munt saja adequata. La Viafier retica chi ha l'incumbenza da colliar las regiuns es in üna posiziun speciala e quella es cumbinada cun üna gronda respunsabiltà e la lingia dal Vereina es uschè üna respunsabiltà. Ella es nempe l'unica colliaziun sgüra tanter las regiuns dal chantun menziunadas e l'ultier territori da nos chantun.

Standespräsidentin Favre Accola: Ich erteile Grossrätin Nicolay das Wort.

Nicolay: Eau vuless be cuort suottastricher che cha la collega Zanetti ho dit, cha la colliaziun dal Vereina es eir per la part impustüt suotvart da l'Engiadina'Ota da gronda importanza, impustüt in quel temp cur cha'l Pass da l'Alvra es serro. Que es important pels indigens ed eir per noss giasts chi vegnan in Engiadina cul auto. Eir our da la vista dal turissem cun l'ideja da prolunger la stagion d'utuon fa que sen da schlarger la spüerta in november. Eau sustegn, eir sco ütilisedra intensiva dal mez public ed in gir sainza auto, la dumanda da la grand cusgliera Zanetti.

Rauch: Rekordzahlen gab's bei den Beförderungen durch den Vereina und über eine halbe Million Fahrzeuge im letzten Jahr. Das sind tolle Meldungen, und trotzdem finde ich die Antwort der Regierung gar etwas einfach gehalten. Die Regierung schreibt ja, durch den Autoverlad werden diese Talschaften im Kanton ganzjährig sicher verbunden, was für die Förderung einer dezentralen Besiedelung von hoher Bedeutung ist. Genauso sollte es auch in der Praxis sein, aber das ist eben, wie Grossrätin Zanetti gesagt hat, nicht immer so. Die grösste Schwierigkeit haben wir in der Übergangszeit ab dem 1. November, dann, wenn der Flüelapass vom Verein Pro Flüela unterhalten wird, und es gilt immer noch der Vereina-Sommerfahrplan mit der letzten Fahrt 20.50 Uhr. Da gibt es bei Schneefall immer wieder Situationen, in denen man einfach vor geschlossener Strasse oder vor geschlossenem Verlad steht. Die Übergangszeit, vor allem November, aber auch teilweise im Mai, ist halt einfach bei uns nicht Sommer in den Bergen, da reicht der aktuelle Sommerfahrplan einfach nicht aus. In diesen zwei Monaten sind die Punkte «ganzjährig sicher» und die «Förderung der dezentralen Besiedelung» ganz sicher nicht erfüllt. Die drei zusätzlichen Spätverbindungen, also 21.50, 22.50 und 23.50 Uhr, bekannt vom Winterfahrplan, wären sicher mit eher weniger Aufwand ein riesiger Mehrwert für eine sichere, zuverlässige Verbindung unserer dezentral lebenden Bevölkerung.

Die Begründung, die Spätverbindungen seien nicht wirtschaftlich zumutbar, ist für mich absolut nicht verständlich. Logisch, es gibt, wie überall, weniger rentable Zeiten und mehr rentablere Zeiten, das gibt's in allen Branchen so. Aber wissen Sie, jedes Wochenende während der Wintersaison stehen wir im Stau am Vereina, am Freitag nach Süden, am Sonntag nach Norden. Das müssen wir Engadiner, Münstertaler und Samnauner auch annehmen, und das sind dann wirklich die rentablen

Züge. Und diese superrentablen Zeiten müssten auch die weniger rentablen Zeiten ausgleichen, ganz klar.

Und zum Schluss noch zur Bemerkung, dass die Autoverlade grundsätzlich eigenwirtschaftlich betrieben werden, das ist sicher richtig. Aber vor zwei Monaten, als die RhB eine Preiserhöhung beim Vereina beschlossen hat, war laut Mitteilung der RhB der Kanton in den Prozess der Preisgestaltung einbezogen und hat die vorgesehenen Anpassungen unterstützt. Also wenn der Kanton schon höhere Preise für uns Vereina-Abhängige unterstützt, dann wäre ein Angebotsausbau in der Übergangszeit auch durchaus zu begrüssen und meiner Meinung nach auch möglich. Das wäre so ein Nehmen und ein Geben.

Lamprecht: Als Erstes möchte ich ganz klar hier unterstreichen, was Grossrätin Zanetti ausgeführt hat, aber auch die anderen Vorredner, sie treffen es auf den Punkt. Vor allem auch die grosse wirtschaftliche Bedeutung für unsere Region, die Verbindung, die die Südtäler und das Val Müstair, Unterengadin ins nahegelegene Chur brauchen, ist für uns sehr wichtig. Ich als regelmässiger Nutzer des Vereinas, ich nutze diesen im Sommer und im Winter, ich nutze ihn mit der Bahn als Passagier aber auch des Öfteren mit dem Auto als Huckepack. Und ich kann Ihnen sagen, ich war sehr enttäuscht, als ich im Herbst von dieser Preiserhöhung erfahren habe. Ich habe vor Jahren darum gekämpft, dass es keine Preiserhöhung gibt. Ich finde sie immer noch nicht ganz gerechtfertigt, auch wenn man sagt, es hat schon länger keine Preiserhöhung gegeben. Aber solange ein Unternehmen eigentlich gute Zahlen schreibt, stabile Zahlen schreibt und Gewinn macht mit diesem Tunnel, habe ich mich schon gefragt, aus welchem Grunde braucht es jetzt diese Preiserhöhung.

Ich hatte dazumal schon darum gekämpft, dass es keine Erhöhung gibt und dass diese Erhöhung an den Wochenenden dann gestrichen wurde, das wurde dann auch gemacht, und ich war auch sehr froh darüber, denn man sagt ja, warum muss man auch noch am Wochenende, wenn es sonst schon voll ist, auch noch mehr verlangen, denn es hat sicher keine Führungsmassnahme, also wegen dem kommen die Leute dennoch. Es wurde einfach mehr verlangt. Und jetzt geht es darum, dass wir eigentlich diese Verbindung erweitern möchten um den Monat November. Man wollte sogar einmal die Verbindung, die letzte Verbindung ins Engadin, einmal streichen. Auch um diese haben wir gekämpft, auch hier aus wirtschaftlichen Gründen. Aber ich denke, Grossrat Reto hat uns gesagt vorher, man schreibt ja Gewinne, und das sollte doch möglich sein, dass diese Gewinne dann auch ein bisschen die Verluste auffangen.

Die Regierung schreibt, es gibt hier total 20 Autos pro Nacht im Schnitt, denke ich, an diesen Wintermonaten und letzten Verbindungen. Aber auch diese 20 haben ein Anrecht, nach Hause zu kommen. Man hat ja, als man sich entschieden hat, statt den Flüela auszubauen und zu tunnelisieren, den Vereina zu bauen, uns eine rollende Strasse versprochen. Also ist es nicht einfach so, dass das eine Verbindung ist für Spass und Tourismus, sondern es ist auch unsere Verbindung zurück nach Hause oder auch nach Chur oder ins benachbarte Prättigau. Und

deswegen verstehe ich nicht ganz, warum die Regierung nicht bereit ist, hier in ihrer Antwort ein klares Signal zu setzen, dass man bestrebt ist, für, zum Wohle der Bewohner aus dem Unterengadin, Val Müstair und auch das angrenzende Oberengadin, hier alles möglich zu machen, damit diese Verbindung erweitert wird. Wir sprechen ja von nachhaltigen Transportmöglichkeiten und öV-Ausbau, und es wurde auch darauf hingewiesen, vor allem von Grossrätin Zanetti, dass man bestrebt ist, dies auch im Tourismus weiterzuführen und zu optimieren. Deswegen mein Appell an die Regierung und auch an die RhB, gebt euch diesen Schwung und erweitert diese Monate oder vor allem den November, wir sind angewiesen auf den.

Metzger: Ganz kurz, vielleicht kann ich RhB und Regierung etwas ab ihrer sturen Haltung abbringen, wenn ich ihnen erkläre, dass sie auch berücksichtigen müssen, es wurde jetzt angetönt von zwei meiner Vorredner, dass auch ein ganz wichtiger, meiner Meinung nach der wichtigste, Teil des Oberengadins auf den Vereina angewiesen ist. Von Bever abwärts, jedenfalls von La Punt abwärts, fahren wir durch den Vereina und nicht über den Julier, weil es einfach näher ist. Wenn ich aber zwei Stunden, Reto Rauch hat es angetönt, warten muss in der Hochsaison, bis ich verladen bin, dann ist das eine lange Zeit. Diesen Nachteil nehmen wir in Kauf, aber vielleicht muss man halt dann auch mal schauen, dass man in den weniger profitablen Zeiten auch uns verkehrsmässig anschliesst, das in Kauf nehmen.

Standespräsidentin Favre Accola: Da es keine Wortmeldungen mehr aus dem Plenum gibt, erteile ich nun Regierungsrätin Maissen das Wort.

Regierungsrätin Maissen: Vielleicht noch eine kurze Zusatzinformation zu den Tarifierhöhungen. Der Autoverlad wird grundsätzlich eigenwirtschaftlich von der Transportunternehmung geführt. Es gibt keine Bestellung seitens des Kantons. Das heisst, wenn die Transportunternehmung zum Beispiel Reinvestitionen in neues Rollmaterial tätigen muss, muss sie das aus dem erwirtschafteten Erlös des Angebotes stemmen. Und für die nächsten Jahre stehen tatsächlich Erneuerungen des Rollmaterials an, deshalb werden die Erträge, die Erlöse, die jetzt in diesen Rekordjahren erwirtschaftet werden können, eben gebraucht, um das Rollmaterial zu erneuern. Also am Schluss muss diese Rechnung für das Transportunternehmen aufgehen und eben mit Blick auf diese grossen Investitionen. In diesem Kontext steht auch diese Preiserhöhung.

Standespräsidentin Favre Accola: Damit haben wir die Anfrage Zanetti behandelt, und wir kommen nun zum Auftrag Degiacomi betreffend Förderung der Gesundheitsversorgungsregionen. Die Regierung beantragt, den Auftrag in abgeänderter Form zu überweisen. Damit entsteht automatisch Diskussion. Grossrat Degiacomi, Sie können sprechen.

Auftrag Degiacomi betreffend Förderung der Gesundheitsversorgungsregionen (Wortlaut GRP 2/2025-2026, S. 203)

Antwort der Regierung

Der Grosse Rat hat im Rahmen der Augustsession 2020 einen Verpflichtungskredit von insgesamt 5,0 Mio. Franken genehmigt, um Beiträge für die Bildung von Gesundheitsregionen auszurichten. In der Botschaft wurde davon ausgegangen, dass diese Beiträge während zehn Jahren nach Inkrafttreten der Teilrevision des Gesetzes über die Förderung der Krankenpflege und der Betreuung von betagten und pflegebedürftigen Personen (Krankenpflegegesetz, KPG; BR 506.000) entrichtet werden, wobei auf eine ausdrückliche zeitliche Befristung des Verpflichtungskredits verzichtet wurde. Somit gilt der Kredit als abgeschlossen, wenn er seinen Zweck erfüllt hat oder ausgeschöpft ist. Von diesem Gesamtbetrag von 5,0 Mio. Franken wurden bis Ende des Jahres 2024 insgesamt 0,8 Mio. Franken ausbezahlt und zusätzlich weitere Beiträge in Höhe von 0,2 Mio. Franken zugesichert. Die Regierung teilt die Ansicht, dass die Umsetzung in den einzelnen Gesundheitsversorgungsregionen länger dauert als erhofft. Gemäss aktuell gültiger Verordnung zum Krankenpflegegesetz (VOzKPG; BR 506.060) erfolgt die Beitragsgewährung für die Bildung von Gesundheitsregionen jedoch abgestuft. Der Kanton gewährt beispielsweise bei Projekten zur Übertragung der strategischen und operativen Betriebsführung aller Leistungserbringer in einer Gesundheitsversorgungsregion Beiträge von 50 Prozent der anrechenbaren Kosten, bei Projekten zum Zusammenschluss von gewissen Leistungserbringern jedoch nur einen nach der Anzahl der sich zusammenschliessenden Leistungserbringern abgestuften Beitragssatz von 25 bis 50 Prozent.

Ein Zusammenschluss einzelner Leistungserbringer ist zu begrüßen, der Nutzen ist jedoch erheblich grösser, wenn sich alle Leistungserbringer einer Gesundheitsversorgungsregion zusammenschliessen. Aus diesem Grund werden die Projekte zur Übertragung der strategischen und operativen Betriebsführung aller Leistungserbringer mit einem höheren Beitragssatz durch den Kanton mitfinanziert. Die Regierung ist der Ansicht, dass dieser abgestufte Ansatz, wie er aktuell in der Verordnung vorgesehen ist, weiterhin sachgerecht ist, da die Wirkung der entsprechenden Projekte auch unterschiedlich ausfällt.

Momentan wird das Leitbild zur Gesundheitsversorgung im Kanton Graubünden überarbeitet. Gemäss aktuellem Entwurf des überarbeiteten Leitbilds ist die regionale Versorgungssicherheit eines der sechs strategischen Handlungsfelder mit dem Ziel, durch den Ausbau integrierter Versorgungsmodelle eine flächendeckende und wohnortnahe Gesundheitsversorgung sicherzustellen. Dies beinhaltet, dass der Kanton das Modell der Gesundheitsversorgungsregionen weiter fördert. Die konkreten Massnahmen, wie das Modell der Gesundheitsversorgungsregionen inskünftig weiter gefördert werden könnte, sind noch zu erarbeiten.

Aufgrund dieser Ausführungen beantragt die Regierung dem Grossen Rat, den vorliegenden Auftrag wie folgt abzuändern:

Die Regierung wird beauftragt, im Rahmen der Umsetzung des neuen Leitbilds zur Gesundheitsversorgung Massnahmen vorzuschlagen, um die Übertragung der strategischen und operativen Betriebsführung an eine dafür bestimmte Organisation in den Gesundheitsversorgungsregionen zu beschleunigen.

Degiacomi: Ich war gerade daran, mein Votum noch ein bisschen zu kürzen mit ChatGPT, aber bin jetzt nicht fertig geworden, jetzt halte ich halt doch das längere. Ich hoffe, dass ich mit zehn Minuten durchkomme.

Nun, die Regierung beantragt, den Auftrag in abgeändertem Sinn zu überweisen. Damit bin ich nicht einverstanden, ja im Gegenteil. Wenn Sie mit dem Auftrag nicht einverstanden sind, empfehle ich Ihnen, ihn lieber abzulehnen als mit der Regierung zu gehen. Warum? Das möchte ich Ihnen nachfolgend gerne ausführen.

Anlässlich der Augustsession 2020 wurde das kantonale Krankenpflegegesetz KPG durch den Grossen Rat teilrevidiert. Wichtigste Neuerung war in Art. 7 die Schaffung der Gesundheitsversorgungsregionen. Diese waren eine wichtige Voraussetzung, um in der integrierten Gesundheitsversorgung flächendeckend vorwärts zu kommen. Für die Entwicklung dieser Gesundheitsversorgungsregionen kann nun der Kanton gemäss diesem neu geschaffenen Gesetz gemäss Art. 9a Beiträge bis maximal 50 Prozent der anrechenbaren Kosten an Projekte sprechen, wenn sie im Einklang mit den Zielen der Gesundheitspolitik des Kantons stehen. Diese sind im gleichen Artikel auch definiert. So weit, so gut. Und das Ziel wird mit dem vorliegenden Auftrag zur Förderung der Gesundheitsversorgungsregionen auch nicht bestritten. Worauf zielt denn der Auftrag vor allem ab? Gestützt auf diesen Artikel im KPG hat nun die Regierung in eigener Kompetenz die Verordnung zum KPG erlassen. Sowohl die Beitragsvoraussetzungen als auch detailliert abgestufte Beitragssätze sind dort definiert. Nun ist sogar bei Erfüllen der Beitragsvoraussetzungen für entsprechende Projekte eine sehr weite Spanne von 1 bis 50 Prozent Kostenübernahme möglich.

Und genau das, die Anwendung dieser regierungsrätlichen Verordnung, also die Verordnung selber und die Anwendung, haben verschiedentlich Fragen und auch Unzufriedenheit ausgelöst. Wegen Nichterfüllen der Beitragsvoraussetzungen wurde beispielsweise im Oberengadin ein Beitrag abgelehnt, oder in der Subregion Plessur wurde ein sehr aufwendiger und auch zäher, aber letztlich erfolgreicher Prozess durchgeführt. Dieser mündete in der Klärung der Organisation der Gesundheitsversorgungssubregion sowie in breit abgestützten strategischen Stossrichtungen zur Weiterentwicklung. Das Ganze kostete die Region Plessur 160 000 Franken, wovon der Kanton dann jedoch nur rund 25 Prozent, also 40 000 Franken übernommen hatte. Das Hauptanliegen des Auftrages kann die Regierung also problemlos und weitestgehend in der eigenen regierungsrätlichen Verordnung ändern, die Beitragsvoraussetzungen und die Beitragssätze. Eine Abstimmung mit dem sich in Arbeit befindenden Leitbild zur Gesundheitsversorgung kann

sie selbstverständlich auch im ursprünglichen Sinn und ohne Änderung des Auftrages vornehmen. Und warum öffnet der Auftrag dann die Türe für eine Gesetzesänderung? Ganz einfach, weil auf Gesetzesstufe mit der Vorgabe der Übertragung der Betriebsführung an eine einzige Organisation eine sehr restriktive Leitplanke gesetzt wird. Deshalb lässt der Auftrag auch den Spielraum über die Verordnung hinaus, gesetzgeberische Vorschläge zu machen, sollte dies sinnvoll oder erforderlich sein. Aber ich wiederhole, das Ziel der integrierten Versorgung wird vom Auftrag im Grundsatz nicht infrage gestellt.

Das Problem ist nun hauptsächlich, dass die Ausgangslage in den verschiedenen Regionen extrem unterschiedlich ist. Wir haben die First Movers im Unterengadin sowie im Prättigau, welche einen hervorragenden Job gemacht haben. Gratulation. Aber auch bei ihnen ging es nicht einfach geradlinig von 0 auf 100, und gleichzeitig möchte ich daran erinnern, dass sich auch andere Regionen schon sehr früh auf einen ähnlichen Weg gemacht haben, heute aber leider noch nicht ganz am Ziel sind. Ich habe das ab dem Jahr 2005 beispielsweise in der Surselva sehr nahe miterlebt. Die Situation in den verschiedenen Regionen ist aktuell nur schon aufgrund der Historie sehr unterschiedlich. Aber auch strukturell sind die Bedingungen sehr unterschiedlich, was ein Blick in die Pflegeheimliste des Kantons eindrücklich zeigt. Von der Val Müstair, 28 Pflegebetten und ein Leistungserbringer, bis zur Subregion Plessur, 596 Pflegebetten mit zehn juristisch eigenständigen Leistungserbringern, haben wir eine sehr grosse Vielfalt. Die Historie, die Angebotsstrukturen und das Mengengerüst sind in den verschiedenen Regionen sehr unterschiedlich.

Aber die Bedürfnisse der Bevölkerung nach einer bedarfsgerechten, zeitgemässen, wirtschaftlichen und qualitätsvollen Versorgung im Bereich Gesundheit sind weitestgehend deckungsgleich. Deshalb ist es schon weiterhin richtig, im Grundsatz das Ziel der integrierten Versorgung für den gesamten Kanton weiter zu verfolgen. Aber ist es nicht auch richtig und denkbar, dass dieses Ziel in gewissen Regionen anstatt mit einer Zusammenführung aller Betriebe durch eine sehr gelungene Kooperation ermöglicht wird? Ist es nicht alleine schon aufgrund der regionalen Unterschiede nachvollziehbar, dass es in gewissen Regionen verschiedene Teilschritte braucht, um sich dem Ziel zu nähern? Ist es denn richtig, wenn diese dafür bestraft werden und weniger Beiträge erhalten? Nun, nach gut fünf Jahren Erfahrung mit dem abgeänderten Krankenpflegegesetz, stellt sich heute nicht zuletzt im Hinblick auf die Situation im Oberengadin oder in der Surselva und natürlich auch in den drei Regionen des Rheintals die Frage, ob das Ziel der integrierten Versorgung tatsächlich in allen Regionen auf dem gleichen Weg erreicht werden kann oder soll. Ich habe meine Zweifel. Und hier setzt der Auftrag an, indem neben der Beitragshöhe auch die Beitragsvoraussetzungen überdacht werden.

Der Weg, den die Regierung aufzeigt, zielt, und jetzt bitte ich Sie, mir zuzuhören, so, wie ich ihn verstanden habe, auf eine Verstärkung eines Top-down-Ansatzes hin. Wenn dem so wäre, wäre ich davon nicht überzeugt. Ich bin überzeugt, dass der Bottom-up-Ansatz jetzt nach fünf Jahren noch nicht infrage gestellt werden sollte.

Allerdings sollte den regionalen Besonderheiten besser Rechnung getragen werden können. Sollte ich aber den Vorschlag der Regierung mit Verstärkung eines Top-down-Ansatzes falsch verstanden haben, bitte ich den zuständigen Regierungsrat, dies in aller Klarheit zu dementieren.

Bevor ich zum Schluss der Ausführungen komme und bevor ich die Ausführung der Regierung dazu vernommen habe, komme ich zu folgendem Schluss. Mit der Regierung zu gehen, beinhaltet in meinem Verständnis ein Signal in Richtung Top-down-Ansatz zu senden. Wenn dem so ist, erscheint mir das heute verfrüht, weshalb ich Ihnen heute davon abrate. Wenn Sie gar nichts ändern wollen und kein Problem sehen, dann sollten Sie den Auftrag einfach nicht überweisen. Wenn Sie jedoch wie ich den eingeschlagenen Weg verstärkt weitergehen möchten, aber den regionalen Besonderheiten besser Rechnung tragen möchten, bitte ich Sie, den Auftrag im ursprünglichen Sinn zu überweisen. Dann erhalten die Regionen ein bisschen mehr Benzin in den Tank oder, moderner formuliert, etwas mehr Strom in den Akku.

Der Erstunterzeichner hält am Auftrag in der ursprünglichen Fassung fest.

Standespräsidentin Favre Accola: Grossrätin Beeli, Sie können sprechen.

Beeli: Die Umsetzung von Gesundheitsversorgungsregionen und eine integrierte Gesundheitsversorgung ist alles andere als einfach. Ich möchte meine Interessensbindung offenlegen. Ich bin Mitglied vom Verwaltungsrat Reit da sanadad Surselva SA und war Präsidentin der SanaSurselva. Vor gut sechs Jahren haben die Delegierten des Gemeindeverbands SanaSurselva den Startschuss vom Projekt zur integrierten Gesundheitsversorgung gegeben. Im Februar 2024 ist die Aktiengesellschaft Gesundheitsnetz Surselva Reit da sanadad Surselva gegründet worden. Aktionäre sind heute acht Institutionen und elf Gemeinden. Am 1. Januar 2027 soll das Gesundheitsnetz Surselva von der Planungsphase in den operativen Betrieb übergehen. Natürlich haben die Verantwortlichen auch für die verschiedenen Projektphasen ein Gesuch an den Kanton für eine finanzielle Unterstützung eingereicht. Wir bekamen immer eine positive Antwort, jedoch auch nicht immer 50 Prozent der Summe unseres Gesuches. Sie können mir glauben, auch wir waren enttäuscht und haben uns zu diesem Zeitpunkt geärgert. Nach einer Aussprache mit dem Regierungsrat und den Verantwortlichen vom Kanton ist uns klargeworden, eine offene und regelmässige Information, eine gute Zusammenarbeit ist wichtig. Bis heute wurde die Förderung für die integrierte Gesundheitsversorgung mit einem schönen finanziellen Betrag unterstützt.

Einige Gesundheitsversorgungsregionen haben eine integrierte Gesundheitsversorgung ohne Unterstützung umgesetzt, die Surselva ist in der Umsetzung der integrierten Gesundheitsversorgung mit finanzieller Unterstützung und andere beginnen erst den Weg und wollen mehr. Ich werde den Auftrag Degiacomi nicht unterstützen, denn ich bin der Meinung, dass die Beitragsgesuche wie bis anhin weiter kritisch und mit den Anforderungen

überprüft werden sollen. Die Umsetzung der Gesundheitsversorgungsregion ist beschwerlich, das würde ich sofort unterschreiben. Es braucht die finanziellen Beiträge. Ich bin jedoch überzeugt, dass die physische Unterstützung, die Teilnahme an den Infoveranstaltungen durch den Regierungsrat und den Verantwortlichen vom Kanton genauso wichtig sind. Wenn die Gemeindevertreter und die Vertreter der Institutionen, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Bevölkerung und der Kanton an einem Strick ziehen, wird die Umsetzung der Gesundheitsversorgungsregion sicher angenehmer und schneller. Für eine Umsetzung der Gesundheitsversorgungsregion ist die Zusammenarbeit und Durchhaltevermögen das wichtigste.

Nicolay: Auch ich möchte meine Interessensbindung offenlegen. Ich bin Präsidentin der Stiftung Gesundheitsversorgung Oberengadin SGO. Sie kennen die Geschichte der SGO, ich muss da nicht weiter darauf eingehen. Fakt ist aber, dass ein Gesuch hängig ist beim Kanton, um einen Teil der Projektkosten dieses Transformationsprozesses, also die Übertragung in die öffentlich-rechtliche Gesellschaft Sanadura, zu übernehmen. Ich bin nun gespannt auf das Resultat, ob das Vorhaben finanziell unterstützt wird oder nicht. Im Oberengadin ist man den Weg gegangen, welcher nicht im eigentlichen Sinne des Kantons ist, nämlich weg von der integrierten Versorgung hin zu operativ getrennten Wegen. Trotzdem ist es uns gelungen, die Gesundheitsversorgung im Oberengadin neu zu organisieren, hin zu einer zukunftsfähigen, zweckmässig organisierten Struktur. Ich unterstütze den Auftrag von Grossrat Degiacomi im ursprünglichen Sinne und finde, dass die Regierung bei unterstützungswürdigen Projekten ihren Handlungsspielraum besser ausschöpfen sollte. Und ich wünsche mir, auch im Hinblick auf das neue Leitbild zur Gesundheitsversorgung im Kanton Graubünden, dass der Kanton seine Scheuklappen niederlegt und auch Spielraum für Modelle zulässt, die vielleicht auf den ersten Blick nicht dem gängigen Muster der integrierten Versorgung entsprechen, aber trotzdem ihren Zweck erfüllen und die Gesundheitsversorgung sicherstellen können.

Standespräsidentin Favre Accola: Wenn es keine weiteren Wortmeldungen mehr gibt, dann erteile ich nun Regierungsrat Peyer das Wort.

Regierungsrat Peyer: Gerne mache ich ein paar Ausführungen, warum die Regierung Ihnen empfiehlt, den Auftrag im Sinne der Regierung zu überweisen. Wenn Sie den ursprünglichen Auftrag lesen, dann heisst es da, ich zitiere: «Die Regierung wird daher beauftragt, die Beitragsvoraussetzungen und die anrechenbaren Kosten gemäss Art. 9 Abs. 3 des Krankenpflegegesetzes zu öffnen, um die Förderpraxis zu intensivieren. Dazu gehört insbesondere, dass die Beiträge weitergefasst ausgeschüttet werden und auch bei kleinen Teilschritten in aller Regel 50 Prozent der anrechenbaren Kosten umfassen.» Und was heisst das jetzt ganz genau, wenn man's anschaut? Man möchte einfach mehr Geld vom Kanton. Das heisst auch umgekehrt, man überwälzt die Verantwortung, die die Regionen haben, um ihre Gesundheits-

versorgung in der Region zu organisieren, auf den Kanton und sagt, lieber Kanton, egal wie schnell wir uns bewegen, bitte 50 Prozent Beiträge. Und das finde ich nicht fair. Ich finde es nicht fair gegenüber den sogenannten First Movers, wie es Grossrat Degiacomi ausgeführt hat, das Unterengadin, das Prättigau mit der Flury Stiftung, aber auch das Puschlav, das Münstertal und das Bergell. Sie haben alle ihre Hausaufgaben gemacht und dafür keinen Rappen vom Kanton bekommen.

Und in der Surselva, was ist dort? Frau Beeli hat das richtig ausgeführt und sie kommt auch zu den richtigen Schlüssen. Die Surselva ist auf dem Weg, sie haben Beiträge gesprochen bekommen vom Kanton, aber auch nicht immer 50 Prozent, nämlich abgestuft nach den in der Verordnung definierten Voraussetzungen. Grössere Schritte mehr, kleinere Schritte weniger. Und natürlich, Frau Beeli hat das zurecht gesagt, waren sie nicht immer begeistert davon. Aber wir haben's versucht zu erklären, wir waren oft dort und wir haben zusammen einen Weg gefunden. Und ich glaube, es ist auch korrekt so.

Und wenn ich jetzt noch das Oberengadin schaue, meine liebe Selina, also ich meine, dass der Kanton das Projekt KSGR und Klink Gut zusammengehen und eine Klink übernehmen, wir das auch noch mitfinanzieren sollten, das finde ich schon ziemlich gewagt. Und wenn ich gleichzeitig schaue, liebe Oberengadiner, welche Ausstände das Oberengadin oder die SGO gegenüber dem Kanton hat, und man dann auch noch Beiträge will, um die Neuorganisation zu finanzieren, finde ich das ehrlich gesagt auch etwas gewagt.

Wir haben in der Antwort gesagt, dass wir in Zusammenhang mit dem Leitbild schauen wollen, wie wir diejenigen Regionen, die noch unterwegs sind, besser unterstützen können. Aber das kann nicht heissen, dass wir einfach mehr Geld investieren für jeden noch so kleinen Schritt, der gemacht wird. Und deshalb bitte ich Sie, hier diesen Auftrag im Sinne der Regierung zu überweisen.

Standespräsidentin Favre Accola: Sie haben gehört, Grossrat Degiacomi wünscht als Unterzeichner den Auftrag in ursprünglicher Version überwiesen zu haben. Ich erteile ihm nochmals das Wort, bevor wir dann zur Abstimmung gelangen.

Degiacomi: Ja, also ich glaube, man kann auf verschiedenen Wegen nach Rom gelangen. Ich bin jetzt ein bisschen erstaunt darüber, den Vorwurf zu erhalten, dass es nicht fair sei, dass wir die Verantwortung dem Kanton abschieben wollen. Also wenn ich schaue, wie viel Arbeit wir leisten und uns übrigens auch hervorragend abstimmen mit dem Gesundheitsamt, wir haben jedes Jahr mehrere Sitzungen und das läuft sehr gut, und dann erhalten wir die Verfügungen mit dem Hinweis, dass gemäss der regierungsrätlichen Verordnung nun einfach mal nicht mehr möglich sei, dann sehe ich den Vorwurf überhaupt nicht, dass wir die Verantwortung auf den Kanton überwälzen wollen. Wir sehen einfach nicht, dass der Grosse Rat mit dem neuen Krankenpflegegesetz den Auftrag gegeben hat, das dermassen rigoros einzulegen. Also ich empfehle Ihnen, den Auftrag im ursprünglichen Sinne zu überweisen, wenn Sie der Mei-

nung sind, dass wir den eingeschlagenen Weg fortgehen sollen, aber den regionalen Besonderheiten etwas mehr Rechnung tragen sollen. Wenn Sie, Sie haben jetzt nichts dazu gesagt, wegen Top-down-Ansatz, Herr Regierungsrat. Das ist etwas, das steht im Raum, und wenn Sie nichts dazu sagen, gehe ich davon aus, dass meine Vermutung nicht ganz falsch ist. Also wenn Sie kritisch sind einem Top-down-Ansatz gegenüber zum jetzigen Zeitpunkt, ich sage zum jetzigen Zeitpunkt, ohne weitere Informationen, dann empfehle ich, nicht im Sinne der Regierung, sondern im ursprünglichen Sinn zu überweisen.

Standespräsidentin Favre Accola: Damit kommen wir zur ersten Abstimmung. Wer den Antrag der Regierung auf Abänderung des Auftrags unterstützt, drücke die Taste Plus. Wer den Antrag von Grossrat Degiacomi, den Auftrag in ursprünglichem Sinne zu behandeln, annehmen möchte, drücke die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie sind dem Antrag der Regierung mit 93 zu 12 Stimmen bei 0 Enthaltungen gefolgt.

Abstimmung

In Gegenüberstellung des Antrags Degiacomi und des Antrags der Regierung obsiegt der Antrag der Regierung mit 93 zu 12 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Nun stimmen wir darüber ab, ob wir den Auftrag im Sinne des Abänderungsantrags der Regierung an die Regierung überweisen. Wer den Auftrag Degiacomi betreffend Förderung der Gesundheitsversorgungsregionen überweisen möchte, drücke die Taste Plus. Wer den Auftrag nicht überweisen möchte, drücke die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben den Auftrag Degiacomi im Sinne des Antrags der Regierung mit 80 zu 25 Stimmen bei 0 Enthaltungen überwiesen.

Abstimmung

Der Grosse Rat überweist den Auftrag im Sinne des Antrags der Regierung mit 80 zu 25 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zum Auftrag Menghini-Inauen betreffend Sicherung der dezentralen Zollstrukturen und der Grenzsicherheit im Kanton Graubünden. Die Regierung beantragt, den Auftrag zu überweisen. Damit gibt es grundsätzlich keine Diskussion. Ich frage Grossrätin Menghini-Inauen trotzdem noch an, ob sie Diskussion wünscht oder ob Sie sofort zur Abstimmung schreiten möchte. Grossrätin Menghini-Inauen, Sie können sprechen.

Auftrag Menghini-Inauen betreffend Sicherung der dezentralen Zollstrukturen und der Grenzsicherheit im Kanton Graubünden (Wortlaut GRP 2/2025-2026, S. 202)

Antwort der Regierung

Die Thematik des vorliegenden Auftrags war in den letzten zehn Jahren verschiedentlich Inhalt von parlamentarischen Vorstössen im Grossen Rat und auch einer Standesinitiative des Kantons Graubünden (und anderer Grenzkantone). Die Regierung hat sich dabei stets zu den Zielen der parlamentarischen Vorstösse aus dem Grossen Rat bekannt und in Übereinstimmung mit diesen gehandelt. So haben sich die Regierung und die kantonalen Behörden in dieser Zeit beim Bund laufend aktiv für die Interessen des Kantons Graubünden eingesetzt, insbesondere in Bezug auf die Grenzsicherheit und für ein starkes Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG). Sie werden dies nach Kräften weiterhin im Rahmen ihrer Möglichkeiten tun. Die Regierung ist bestrebt, in einem sich stetig verändernden sicherheitspolitischen Umfeld, für die nötige Sicherheit innerhalb des Kantons zu sorgen. Dazu gehört auch die Gewährleistung der Sicherheit im Grenzraum und an den Landesgrenzen (Regierungsprogramm 2025-2028, Regierungsziel 4, ES 4.2). Die Mittel, die der Regierung und den kantonalen Behörden gegenüber dem Bund zur Verfügung stehen, und die Wirkung, die diese entfalten können, sind allerdings beschränkt (vgl. zu den Mitteln die Antwort der Regierung, Prot. Nr. 470/2025, vom 17. Juni 2025 zur Anfrage Menghini-Inauen betreffend Grenzsicherheit und Sicherung dezentrale Zollstrukturen).

Der Vollzug der Zollgesetzgebung, die Abfertigung von Waren, die Erhebung von Abgaben sowie die primäre grenzpolizeiliche Kontrolle im Rahmen des Warenverkehrs liegen gemäss Zollgesetz (ZG; SR 631.0) vollumfänglich beim Bund. Das neue Zollgesetz ist noch nicht in Kraft.

Die operative Ausgestaltung erfolgt durch das BAZG. Der Kanton hat in diesem Bereich keine Weisungsbefugnis, keine Personalverantwortung und keine Standort-souveränität.

Zu Punkt 1: Wie bereits in der Vergangenheit setzt sich die Regierung weiterhin für die spezifischen Interessen des Kantons Graubünden beim Bund ein. Im Grenzraum Graubünden besteht aufgrund der topografischen Besonderheiten eine längere Interventionstiefe. Das verlängert die Reaktionszeiten der Einsatzelemente. Die Regierung wird daher, auch in Anbetracht der Stationierungsschwierigkeiten von Fachkräften des BAZG, weiterhin die Sicherstellung angemessener Reaktionszeiten und Kontrolltätigkeiten mit dem dafür notwendigen Personal und die Beibehaltung der engen Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei einfordern.

Zu Punkt 2: Vgl. Einleitung, Antworten zu bisherigen Vorstössen und Antwort zu Punkt 1. Die Regierung wird den Bund insbesondere auf die wirtschaftlichen Folgen für die Unternehmen in den Grenzregionen hinweisen und deren Vermeidung einfordern, die bei Verzögerungen von Deklarationen und generell bei der Verzögerung oder der Zunahme administrativer Massnahmen bei der

Verzollung des Warenverkehrs dieser Unternehmen entstehen können. Der Entscheid darüber verbleibt allerdings beim Bund.

Zu Punkt 3: Vgl. Einleitung und Antwort zu Punkt 1 und 2. Wie bis anhin auch setzt sich die Regierung sowohl in der KKJPD als auch im Projekt «Entflechtung 27» für die Interessen des Kantons Graubünden ein.

Zu Punkt 4: Vgl. Einleitung und Antwort zu Punkt 1, 2 und 3. Wie bereits in Antwort zu Punkt 2 ausgeführt, setzt sich die Regierung für die Interessen des Kantons ein. Der Entscheid über Zollstandorte und Weiterführung von Pilotprojekten verbleibt allerdings beim Bund.

Zu Punkt 5: Die Berichterstattung an den Grossen Rat erfolgt während der Legislatur 2025-2028 im Rahmen der Besprechung der Jahresprogramme und den Ausführungen zum Entwicklungsschwerpunkt "4.2 Sicherheit im Grenzraum und an den Landesgrenzen". Diese Berichterstattung beinhaltet eine kantonale Lageeinschätzung im Grenzraum in Bezug auf die Wahrnehmung der Sicherheitslage, die wirtschaftlichen Effekte und die Zusammenarbeit mit dem Bund. Im Bedarfsfalle werden die notwendigen Massnahmen durch den Kanton aufgezeigt.

Aufgrund dieser Ausführungen beantragt die Regierung dem Grossen Rat, den vorliegenden Auftrag zu überweisen.

Menghini-Inauen: Ich wünsche gerne Diskussion.

Antrag Menghini-Inauen
Diskussion

Standespräsidentin Favre Accola: Sie haben es gehört, Grossrätin Menghini beantragt Diskussion. Wird dagegen opponiert? Dies ist nicht der Fall. Die Diskussion ist nicht bestritten, somit beschlossen. Sie können sprechen.

Diskussion ist nicht bestritten und somit beschlossen.

Menghini-Inauen: Der vorliegende Auftrag berührt zentrale Interessen von Graubünden. Entsprechend stehen hier grundlegende Fragen im Zentrum: die Grenzsicherheit unseres Kantons und die Funktionsfähigkeit unserer Grenzregionen. Ich nehme sehr gerne zur Kenntnis, dass die Regierung die Überweisung dieses Auftrags beantragt. Das ist ein wichtiges Signal. Gleichzeitig muss ich aber auch feststellen, dass die vorliegenden Antworten in zentralen Punkten eher vage und unverbindlich bleiben, leider.

Der Ausgangspunkt ist bekannt: Trotz eines klaren politischen Auftrags zur Stärkung des Grenzwachtkorps im Jahr 2017 wurde der Personalbestand im Kanton Graubünden von 64 auf 55 Stellen reduziert und liegt nun für den grössten Grenzkanton mit 25 Prozent Landesgrenzanteil deutlich unter 2 Prozent des Gesamtbestandes von gut 4000 Mitarbeitenden im Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit. Das ist kein Detail, das ist eine sicherheitspolitisch relevante Entwicklung mit konkreten Auswirkungen, nämlich weniger Präsenz vor Ort, längere Reaktionszeiten, eine Schwächung des Sicherheitsgefühls der Bevölkerung und ein Abbau von lokalen Zolldienstleistungen für die Wirtschaft. Diese Entwicklung

mag ein Teil einer strategischen Neuausrichtung des Bundes sein. Zentralisierung, Digitalisierung, Effizienzsteigerung, das sind die Schlagworte. Doch was auf nationaler Ebene als Optimierung erscheint, bedeutet für unseren Kanton eine reale Schwächung. Es zeigt sich zunehmend, dass selbst innerhalb des Bundes noch unklar ist, wohin die Reise konkret führt. Verbindliche Aussagen zu Strukturen, Ressourcen und zur zukünftigen Organisation fehlen teilweise bis heute, was die Unsicherheit zusätzlich verstärkt.

Graubünden ist eben nicht irgendein Kanton. Wir haben knapp 500 Kilometer Landesgrenze, Übergänge zu drei Staaten und topografisch anspruchsvolle Räume. Diese Realität verlangt ein Sicherheitsdispositiv, das vor Ort verankert ist, und nicht eines, das primär aus der Distanz gesteuert wird. Die zunehmende Verlagerung hin zu mobilen Kontrollen mag vielleicht in flachen Regionen funktionieren. In unserem Kanton stösst dieses Modell an klare Grenzen. Lange Distanzen, Alpenpässe und schwierige Erreichbarkeit führen dazu, dass wertvolle Zeit verloren geht, Zeit, die für Kontrollen und Interventionen dann fehlt. Das schwächt nicht nur die Sicherheit, sondern auch die Qualität der Dienstleistungen. Und es geht dabei nicht nur um die Grenzregionen selbst. Denn eine Schwächung der Kontrollen an den Landesgrenzen hat direkte Auswirkungen auf den gesamten Kanton und den inneren Landesraum. Denn wenn sicherheitsrelevante Ereignisse erst im Landesinneren festgestellt werden, ist es oft bereits zu spät. Wir müssen deshalb dort ansetzen, wo Prävention am wirksamsten ist, an der Grenze. Eine starke Präsenz vor Ort ist und bleibt die erste und entscheidende Sicherheitslinie. Und schliesslich ist auch die Wirtschaft betroffen, denn Unternehmen in den Grenzregionen sind auf zuverlässige, effiziente und lokal verfügbare Zolldienstleistungen angewiesen. Wenn diese fehlen, entstehen Verzögerungen, Mehraufwand und auch Wettbewerbsnachteile. Und das können wir uns gerade in peripheren Regionen schlicht nicht leisten.

Hinzu kommt eine weitere Entwicklung, die uns aufhorchen lassen muss. Die Stelle des Chefs der Zollregion Ost in Chur wird derzeit nicht wiederbesetzt. Auf Anfrage von Nationalrat Hug spricht der Bundesrat von einer Übergangslösung und prüft gleichzeitig die gesamte Organisationsstruktur. Offenbar stehen aber auch weitergehende organisatorische Anpassungen bis hin zu möglichen Zusammenlegungen oder Zentralisierungen im Raum. Das zeigt deutlich, dass die Strukturen zur Diskussion stehen, und damit nicht nur die Zukunft von Standorten, sondern auch von Kompetenzen in unserem Kanton. Meine beiden Mitunterzeichner und ich hatten bereits einige Treffen mit Vertretern des Bundesamts für Zoll und Grenzsicherheit und zwar auf verschiedenen Stufen, unter anderem auch mit dem Direktor und dem Vizedirektor persönlich. Diese Gespräche schätzen wir ausdrücklich. Sie sind wichtig und sie zeigen, dass ein Dialog stattfindet. Aber wir müssen auch festhalten, sie geben uns keine ausreichende Sicherheit, dass es nicht zu weiterem Personalabbau oder zu einer fortschreitenden Zentralisierung kommt. Im Gegenteil, in den Gesprächen wird deutlich, dass die aktuellen Entwicklungen und Überlegungen beim Bund genau in diese Richtung gehen. Und diese Entwicklung erfolgt tendenziell zulasten

der Grenzregionen, wie wir sie im Kanton Graubünden haben. Das ist aus unserer Sicht wirklich sehr beunruhigend. Eine Verschiebung von Personal weg von den Bündner Grenzen an andere Landesgrenzen können und sollten wir uns schlicht nicht leisten. Deshalb braucht es ein gemeinsames Handeln von Regierung, Parlament, Wirtschaft und auch unserer Bundesparlamentarier. Wir alle müssen hier am gleichen Strick ziehen. Nur so können wir sicherstellen, dass die Interessen unseres Kantons auf Bundesebene das notwendige Gewicht erhalten. Wir werden diesen Prozess weiterhin aktiv begleiten und auch den Einbezug der Bundesparlamentarier gezielt verstärken, wenn nötig mit entsprechenden Vorstößen auf Bundesebene. Denn für uns ist klar, wir bleiben dran. Ein stilles Hinnehmen dieser Entwicklung ist für uns keine Option.

Und deshalb genügt es nicht, wenn wir uns auf allgemeine Aussagen beschränken. Die Regierung schreibt, sie werde sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten einsetzen, und weist gleichzeitig darauf hin, dass ihre Mittel beschränkt seien. Ja, die Kompetenzen liegen beim Bund, aber Bundeskompetenz bedeutet nicht, dass der Kanton keine Rolle spielt, im Gegenteil. Gerade in solchen Bereichen ist eine aktive, klare und ja, manchmal vielleicht auch etwas unbequeme Interessensvertretung umso wichtiger. Der Kanton kann keine Weisungen erteilen, das ist klar. Aber er kann Erwartungen formulieren, konkrete Forderungen stellen und vor allem kann er auch politisch Einfluss nehmen. Denn politische Interessensvertretung bedeutet eben auch, den Druck aufrechtzuerhalten. In einem sicherheitspolitisch sehr sensiblen Bereich sind unverbindliche Absichtserklärungen nicht ausreichend. Ich wünsche mir deshalb wirklich sehr von der Regierung eine aktive und verbindliche Vorgehensweise in dieser für Graubünden so wichtigen Sache. In diesem Sinne braucht es klare Aussagen dazu, wie der Kanton gegenüber dem Bund auftritt, welche konkreten Forderungen eingebracht werden und wie die Interessen Graubündens koordiniert vertreten werden. Sei es in Bern, in der KKJPD oder mit den Bundesparlamentariern. Denn eines ist klar, wenn wir die Interessen nicht geschlossen vertreten, werden sie in der nationalen Gesamtbetrachtung untergehen.

Der Kern dieses Auftrags ist deshalb nach wie vor sehr aktuell und richtig. Graubünden braucht ein dezentrales, reaktionsschnelles und lokal verankertes Sicherheitsdispositiv, denn die Verteidigung unserer Landesgrenzen beginnt nicht in Bern und auch nicht in einem zentralen System. Sie beginnt vor Ort in unseren Tälern, an unseren Grenzübergängen, bei den Menschen, die dort leben und arbeiten. Ich bedanke mich nochmals bei der Regierung für die Empfehlung, diesen Auftrag zu überweisen, verbinde dies aber auch mit einer klaren Erwartung. Nutzen auch Sie diesen Auftrag für eine klare Positionierung gegenüber dem Bund, damit Graubünden nicht der Verlierer einer schweizweiten Zentralisierung wird. Besten Dank für die Unterstützung dieses Auftrags.

Standespräsidentin Favre Accola: Grossrat Lamprecht, Sie können sprechen.

Lamprecht: Ich möchte zuerst einmal Frau Menghini danken, auch, dass Sie dieses Thema wieder aufgegriffen hat. Ich hatte dies zu meinem Thema 2017 gemacht, damals auch, das wurde auch hier in Ihrem Rapport erwähnt in Ihrer Antwort, dass man dazumals auch Treffen hatte auf Bundesebene. Es wurde uns sehr viel versprochen, wie viele Stelle bleiben und wie viele nicht, und dass man uns nicht vergisst. Destotrotz ist alles anders gekommen, als was Sie damals versprochen haben. Und ich möchte hier auch nicht alles nochmal wiederholen und aufführen, aber es liegt mir dennoch nahe, ein paar Worte zu sagen.

Die Regierung schreibt in ihrer Antwort: «Wie bereits in der Vergangenheit setzt sich die Regierung weiterhin für die spezifischen Interessen des Kantons Graubünden beim Bund ein. Im Grenzraum Graubünden besteht aufgrund der topografischen Besonderheit eine längere Interventionstiefe. Das verlängert die Reaktionszeiten der Einsatzelemente. Die Regierung wird daher auch in Anbetracht der Stationierungsschwierigkeiten von Fachkräften des BAZG weiterhin die Sicherstellung angemessener Reaktionszeiten und Kontrolltätigkeiten mit dem dafür notwendigen Personal und die Beibehaltung der engen Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei einfordern.» Das ist sehr richtig so, das hat sie auch richtig ausgeführt, aber es ist auch wichtig, dass etwas passiert, wichtig so, und bedingt, dass es keinen weiteren Abbau mehr von Personal gibt, sowohl beim Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit wie auch bei der Kantonspolizei. Denn auch dort hatten wir Aussagen, die belegen, dass sehr wohl eine Zusammenarbeit stattfindet, doch personell überall eher nicht genügend Leute vorhanden sind. Deswegen denke ich, hier sollte man schon ein Augenmerk darauf lassen. Eine Präsenz vor Ort ist für die empfundene Sicherheit sehr wichtig in unseren Tälern.

Dann vielleicht noch etwas zu Punkt 2. Die Regierung schreibt in ihrer Antwort: «Die Regierung wird den Bund insbesondere auf die wirtschaftlichen Folgen für die Unternehmen in den Grenzregionen hinweisen und deren Vermeidung einfordern, die bei Verzögerungen von Deklarationen und generell bei der Verzögerung oder der Zunahme administrativer Massnahmen bei der, beim Vollzug des Warenverkehrs dieser Unternehmen entstehen können. Der Entscheid darüber verbleibt allerdings beim Bund.» Das ist auch richtig, jedoch wünschen wir uns sehr, dass hier mehr Druck gemacht wird. Es ist sehr wichtig, dass hier eine Verbesserung erreicht wird, denn im Grenzübergang Münstair kommt es vor, dass Transporteure, die bei irregulären Warentransporten Wartezeiten bis zu einer Stunde hinnehmen müssen, weil gerade keine Einsatzpatrouille in der Nähe ist. Hier zeigt sich auch die grosse Problematik der Auflösung der Talschaftsstrategie hin zu mobilen Truppen für die ganze Region. Die ganze Region ist natürlich sehr weit und grossflächig und deswegen ist eine Stunde Wartezeit nicht immer ausgeschlossen. Ich bin der Ansicht, dass der Problematik nicht die nötige Beachtung beigemessen wird und erwarte trotz der Überweisung des Auftrags, dass sich die Regierung dezidiert für unsere Anliegen in Bern zusammen mit unseren Bundesparlamentariern starkmacht und die Forderungen voll unterstützt.

Beim Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit gibt es bei der Reform noch viele Unsicherheiten und auch Unstimmigkeiten. Ich denke hier, das ist auch von der Bündner Regierung mit den Gesprächen mit den Bundesparlamentariern auszunützen und so Verbesserung beizusteuern. Ich danke der Regierung, dass sie sich weiterhin für uns einsetzt und ich hoffe, dieses Parlament wird heute diesen Auftrag einstimmig überweisen und denn auch so unterstreichen wir die Wichtigkeit der Grenzsicherheit in Graubünden und Südbünden.

Michael (Castasegna): Vedo che il Consigliere di Stato Peter Peyer già ride perché immagina già cosa dirò. Cerco di non ripetere le stesse parole di anni fa. Allora, io non voglio aggiungere moltissimo. La questione della sicurezza nelle zone di frontiera è un argomento di cui discutiamo già da qualche anno, soprattutto dopo che è stato il Cantone a fare il primo passo a ritirare personale in certe aree, e qui parliamo soprattutto del personale della Polizia cantonale, del posizionamento, della presenza, che è stato vissuto in modo abbastanza difficile in alcune aree del nostro Cantone, in modo particolare in Val Bregaglia, dove il Consigliere Peyer si ricorderà bene, addirittura è stata raccolta una petizione, ci sono persone che attendono in qualche modo anche delle risposte concrete su soluzioni attuabili. Ora abbiamo ciò che si immaginava già qualche anno fa: una situazione nella quale l'altro organismo che comunque anche se da parte della Confederazione si dice che il suo compito non è quello di essere competente per la sicurezza nelle aree di confine, abbiamo un altro organismo che si ritira piano piano, e lo vediamo passo dopo passo, e ci troviamo ad avere un'area più scoperta ancora di prima. Quindi io adesso non vorrei entrare tanto nel merito degli argomenti inseriti nell'attuale incarico, ma soprattutto mi piacerebbe avere qualche informazione in più sullo stato d'avanzamento del lavoro di valutazione previsto anche dal programma di Governo di queste aree di frontiera, di come riuscire in futuro a occuparsi e garantire la sicurezza in queste aree con nuove forme di organizzazione, se possibile tutto ciò che è necessario. La sicurezza è un elemento centrale della nostra società, le persone hanno bisogno di sicurezza ma hanno anche bisogno di sentirsi sicure, è spesso anche un aspetto psicologico. Non per forza abbiamo una richiesta di presenza soltanto di personale perché deve essere presente, ma abbiamo bisogno di coprire un'area o delle aree che sono aree di frontiera dove passa una parte importante di traffico sia di merci che di persone. E questo aspetto a nostro avviso è stato a lungo anche sottovalutato o non messo nella necessaria logica prioritaria. Ripeto: mi piacerebbe avere delle informazioni per capire se parallelamente alle attività di confronto e di dialogo con la Confederazione si sta muovendo qualcosa anche a livello cantonale.

Standespräsidentin Favre Accola: Wenn es keine weiteren Wortmeldungen mehr gibt, dann erteile ich nun Regierungsrat Peyer das Wort.

Regierungsrat Peyer: Ich mache gerne ein paar Ausführungen zu dem, was jetzt vorgebracht wurde. Vielleicht als erster und wichtigster Punkt, ich glaube, Sie debattie-

ren im falschen Parlament. 99 Prozent von dem, was Sie jetzt vorgebracht haben, ist Sache des Bundes, wären alles Anliegen, die Sie im Rahmen der Debatten im National- und Ständerat vorbringen könnten, und Sie wissen das. Grossrat Lamprecht hat gesagt, es wurden ihm Versprechen gemacht. Ja diese Versprechen wurden Ihnen vom Bund gemacht, vom ehemaligen Bundesrat Ueli Maurer und vom damaligen Oberzolldirektor Christian Bock, als Sie sich zusammen mit ihm im Jahre 2017 getroffen haben. Diese Versprechen wurden Ihnen nicht vom Kanton Graubünden und nicht von der Bündner Regierung gemacht, es war sowieso vor meiner Zeit, aber trotzdem. Sie sagen, Sie möchten mehr Informationen. Sie treffen sich ja mit diesen Leuten. Sie haben sich mit dem Chef des Zolls getroffen, mit dem Vizechef, und Sie haben sich am 27. März 2026 in dieser Dreierkonstellation mit Christoph Reifler getroffen, dem aktuellen Chef von Zoll Nord und Ost, der aktuell auch zuständig ist für den Kanton Graubünden. Sie haben die genau gleichen Themen vorgebracht und Sie haben die genau gleichen Antworten bekommen. Jetzt können wir das hier natürlich auch noch einmal abhandeln, aber das ändert nichts an der Situation, wie sie ist.

Und ich werde Ihnen jetzt gerne ein paar Fakten aufzählen, wie sie nun mal so sind. Und man kann die akzeptieren oder nicht, aber ich glaube, es hilft nicht und bringt nichts, wenn wir immer die gleichen Diskussionen seit acht Jahren führen und nicht wahrnehmen, was halt auf Bundesebene beschlossen ist. Wir haben die Antworten, die wir Ihnen gegeben haben, auch dem BAZG vorgelegt, dass Sie noch Kommentare dazu machen können. Und ich lese Ihnen gerne ein paar vor. Die erste Behauptung ist ja, dass das BAZG seine Aufgaben im Kanton Graubünden nicht mehr wahrnehme und dass der Sicherheitsfilter, wie Sie es sagen, an der Grenze nicht mehr bestehe. Ich zitiere: «Der Auftrag des BAZG bleibt unverändert. Die Kontrolltätigkeit des BAZG erfolgt lage- und risikobasiert und unter Berücksichtigung aktueller sicherheitsrelevanter Entwicklungen. Der Kernauftrag, die Überwachung des grenzüberschreitenden Personen- und Warenverkehrs sowie die Erhebung von Abgaben, besteht unverändert. Der Alltag wird jedoch neu stärker geprägt durch mobile Einsätze.» Und dann, und jetzt hören Sie gut zu, einfach, dass es einmal gesagt ist: «Eine lückenlose Kontrolle des grenzüberschreitenden Personen- und Warenverkehrs war nie möglich und ist es auch heute nicht.» War nie möglich und ist es auch heute nicht. Sie haben ausgeführt, wie lange die Bündner Grenzen sind. Die waren nie lückenlos kontrolliert und sie werden es auch in Zukunft nie sein. Die Kontrolle des BAZG erfolgen sowohl stationär an den Grenzübergängen wie auch mobil im Grenzraum. So viel zu dem.

Und dann, es stimmt, das BAZG hat Personal abgebaut. Das ist der Entscheid des Bundes, und die Sparfüchse in Bern, das sind nicht wir. Aber ich zitiere Ihnen, was dazu ausgeführt wird: «Der Personalbestand des BAZG unterliegt schweizweit Anpassungen. Diese stehen im Kontext übergeordneter Personalstrategien des Bundes (Digitalisierung, Sparprogramme, natürliche Fluktuation) sowie von demografischen Entwicklungen. Die daraus resultierenden Auswirkungen beschränken sich nicht auf den Kanton Graubünden oder andere periphere Regionen.»

Und weiter: «Aufgrund der zurzeit beim Bund vorgegebenen Sparmassnahmen (Entlastungsprogramm) sind weitere Auswirkungen auf den Personalbestand des BAZG zum heutigen Zeitpunkt nicht auszuschliessen. Dabei soll, wenn immer möglich, das operative Personal ausgenommen bleiben, was jedoch nur bis zu einem gewissen Grad gewährleistet werden kann.» Das ist Fakt, das ist Auswirkung der Bundespolitik. Und vielleicht müssten Sie mit Ihren Bundesparlamentarierinnen und -parlamentariern, die sich für Entlastungs- und Sparprogramme beim Bund einsetzen, einmal darüber sprechen. Dort wird die Personalpolitik für den Zoll gemacht, nicht hier im Kanton Graubünden.

Dann zur regionalen Präsenz: «Durch die Digitalisierung kann insbesondere in Randregionen besser auf die Bedürfnisse der regionalen Wirtschaft eingegangen werden. So sind unter anderem auch Abfertigungen ausserhalb der bisherigen Öffnungszeiten möglich.» Und weiter: «Mobile Patrouillen auf dem Ofenpass, auf der Ofenpassstrasse ergänzen die Kontrollen an den Grenzübergängen. Dadurch wird die Sicherheit im Grenzraum spürbar gestärkt. Mobile Kontrollen ermöglichen zudem eine überraschende Präsenz an unterschiedlichsten Standorten im Grenzraum, die nicht an feste Zeiten gebunden ist. Eine Rückkehr einzig zu dem besetzten Grenzübergang Müstair und La Drossa würde einen Rückschritt darstellen, die Effizienz mindern und gleichzeitig den Personalbedarf erhöhen.» Das ist Fakt.

Und noch vielleicht ein letzter Punkt zur Zusammenarbeit Kantonspolizei und BAZG: «Die Zusammenarbeit zwischen der Kantonspolizei und dem BAZG ist konstruktiv, praxisorientiert und von gegenseitigem Vertrauen geprägt. Es finden regelmässig gemeinsame Einsätze statt. Für das laufende Jahr sind verschiedene gemeinsame Einsätze in den Talschaften und im Oberengadin geplant. Dies verdeutlicht das Engagement des BAZG für eine enge Kooperation im gemeinsamen Einsatzraum. Insbesondere an neuralgischen Standorten wie Martina und Castasegna finden regelmässig Lagebesprechungen und koordinierte Einsätze statt». Und weiter noch: «Weiter finden auch mit den italienischen Partnerbehörden regelmässig gemeinsame Aktionen und/oder gemischte Patrouillen statt, um die Sicherheit auf dem Kantonsgebiet sowie im Grenzraum zu erhöhen.» Das sind die klaren Ansagen, das sind die klaren Grundlagen, auf denen wir aktuell arbeiten.

Und es ist illusorisch, und ich sage das deutlich, auch wenn es uns nicht gefällt und wir es vielleicht gerne anders hätten, da bin ich mit Ihnen sogar einverstanden, es ist illusorisch, dass wir zu einem anderen Regime zurückkehren werden. Es wird nicht mehr Personal geben, es wird nicht mehr Patrouillen geben und es wird auch die Digitalisierung nicht Halt machen im Raum Graubünden des BAZG.

Und jetzt vielleicht noch eine letzte, sehr politische Aussage, und ich weiss, dass die einige triggern wird, aber es ist einfach auch Fakt. Wenn Sie auf der Seite des Bundes anschauen, was die Auswirkungen auf Sicherheit im Grenzraum der 10-Millionen-Initiative sind, dann sind die Aussagen eben auch sehr klar. Ich zitiere: «Polizei und Grenzschutz hätten keinen Zugriff mehr auf europäische Fahndungsdatenbanken. Das würde den

Kampf gegen Kriminalität und Terrorismus erschweren und die innere Sicherheit gefährden». Und dann kann ich Ihnen noch ein Zitat machen zum Bereich Schengen/Dublin und Asyl: «Die Schweiz müsste neu auch Asylgesuche von Personen behandeln, die in der EU bereits abgewiesen wurden. Sie könnte auch keine Asylsuchende mehr in andere europäische Länder überstellen und müsste mit einer deutlich höheren Zahl neuer Asylgesuche rechnen. Das würde jährlich einen dreistelligen Millionenbetrag kosten.» Das sind die Fakten, über die wir diskutieren. Und jetzt kann sich jeder selber entscheiden, wie er sich bewegt, was er unterstützt und was nicht. Da will ich Ihnen überhaupt nicht reinreden, aber ich glaube, es ist schon wichtig, dass wir Klartext sprechen und über die Fakten reden und nicht irgendwelchen Gebilden, die vor Jahren wahrscheinlich richtig und gut waren, aber zu denen wir nicht zurückkehren werden, diesen weiter nachhängen.

Standespräsidentin Favre Accola: Grossrat Lamprecht wünscht nochmals das Wort.

Lamprecht: Ich weiss nicht, aber ich hatte der Regierung nicht vorgehalten, sie habe die Stellen gestrichen. Das entspricht nicht den Aussagen, die ich gemacht habe. Ich weiss schon, wer verantwortlich ist fürs Bundesamt für Zoll, und ich, wir hatten auch diese Treffen über das Bundesamt. Und es war auch nicht meine Forderung, dass die Regierung das jetzt in Ordnung bringt, sondern ich glaube, das steht auch so geschrieben in unseren Wünschen, und ich habe mich auch glaube so geäussert, dass wir von der Regierung erwarten, dass sie sich deziert einsetzen, um Verbesserungen zu erreichen in ihrem Bereich der Möglichkeiten. Ich weiss zum Beispiel, dass sich die Regierung auch regelmässig mit unseren Bundesparlamentariern trifft und dort auch gewisse Austausche hat, und dort könnten Sie zum Beispiel auch deponieren, wo etwa der Schuh drückt und wo unsere Bundesparlamentarier sich für uns einsetzen könnten. Das war eigentlich der Wunsch. Ich glaube, mehr kann man auch nicht erwarten, und deswegen hat man auch diesen Auftrag gemacht, um eigentlich dies zu unterstreichen, dass die Bündner Regierung, die Bündner Parlamentarier sich wünschen, dass die Regierung sich für unsere Anliegen da einsetzt im Rahmen ihrer Möglichkeiten. Nicht mehr und nicht weniger, und wenn das anders rübergekommen ist, dann entschuldige ich mich für das.

Michael (Castasegna): Vorrei riprendere l'argomento in riferimento al punto che era stato introdotto, inserito nel programma di Governo. Quindi non credo che ci si debba rivolgere a Berna per avere delle informazioni sullo sviluppo e sulle strategie da attuare nel Cantone dei Grigioni secondo il programma di Governo, in modo particolare per quanto riguarda il ruolo della polizia. Io prima ho fatto una domanda da questo punto di vista, chiedendo se è già stato avviato questo percorso di rivalutazione, se a livello di Governo e a livello di Polizia cantonale ci sono già informazioni che possono essere date, rispettivamente quando potranno essere date sulla valutazione della presenza maggiore, di fronte a una

situazione che sta cambiando e credo che questo dobbiamo pur renderci conto, nelle zone di frontiera.

Standespräsidentin Favre Accola: Herr Regierungsrat, wünschen Sie jetzt das Wort zur Beantwortung? Dann erteile ich nun Grossrat Koch das Wort.

Koch: Geschätzter Herr Regierungsrat, Sie haben mich jetzt doch noch auf den Plan gerufen. Ich wollte eigentlich nichts mehr sagen. Aber Ihre Aussagen zur Nachhaltigkeitsinitiative haben mich jetzt doch noch bewogen, das eine oder andere richtig zu stellen, da wir gerade heute Morgen diese Frage behandelt haben. Und zwar wenn es darum geht, um Behördeninformationen. Und schauen Sie, Sie können uns jetzt hier schon die Schwarzmalerei darlegen. Wir dürfen aber nicht vergessen, wir haben in der Initiative bewusst ein dreistufiges System. Also auch wieder das Bundesparlament hat die Möglichkeit, seine Aufgabe nach über 20 Jahren endlich wahrzunehmen. Und vielleicht tritt dann, irgendwann, wenn alle Verhandlungen scheitern, das in Kraft, was Sie uns gesagt haben. Aber das wissen wir heute nicht, und ich finde, das bedarf dann schon noch einer Klarstellung hier drin, und das möchte ich nicht einfach so stehen lassen.

Standespräsidentin Favre Accola: Herr Regierungsrat, ich erteile Ihnen das Wort zur Beantwortung der Frage.

Regierungsrat Peyer: Also zu Grossrat Maurizio Michael, nein, ich kann Ihnen nicht mehr dazu sagen als wo wir stehen. Ich kann Ihnen einfach sagen, wie unsere Personalsituation ist. Ich kann auf das kommende Jahr acht Stellen schaffen, wenn Sie so wollen. Das wird dann der Grosse Rat Ende Jahr in der Dezembersession im Rahmen des Budgets noch definitiv verabschieden müssen. Acht. Ich sehe, wo ich überall Bedarf habe, massiv, bei der KESB, bei der Staatsanwaltschaft, im Justizvollzug, bei der Kapo hätte ich grossen Bedarf, und, und, und. Und jetzt kann ich Folgendes machen. Ich kann einfach jedem Amt, ich habe gerade per Zufall acht, eine Stelle geben. Dann sind alle mässig glücklich damit und können eigentlich sich nicht wirklich bewegen. Oder ich kann Schwerpunkte setzen. Ich sage, okay, ich sehe, wo der Bedarf wirklich hoch ist und wo ich etwas machen muss. Und andere müssen halt im Moment warten. Das habe ich gemacht dieses Mal, Sie werden es dann sehen im Personalbudget. Ich habe mich entschieden, bei welchen zwei Amtsstellen ich wirklich viel mache und wo ich dann halt nichts mehr machen kann, weil ich nicht mehr habe. Und bei der Kapo habe ich mich entschieden, nichts zu machen. Ich habe die letzten Jahre immer Stellen erhöht bei der Kapo, und diesmal geht es halt einfach nicht mehr. Aber die Staatsanwaltschaft gehört auch zu den Strafverfolgungsbehörden. Und wenn wir dort schauen, dass wir keinen Flaschenhals haben, dann hilft das. Aber wenn ich das machen muss, dann ist es klar, dann kann ich eben diese Bedürfnisse, die da sind und die ich anerkenne im Bergell, nicht auch noch befriedigen. Mehr geht einfach nicht.

Und dann haben wir heute Morgen ausführlich über organisierte Kriminalität diskutiert, und wir sehen auch

dort den Bedarf, wo wir mehr haben müssen. Aber mit dem, was wir zur Verfügung haben, müssen wir uns an die Decke strecken. Wir werden uns in diesem Bereich intensiv Gedanken machen, wie wir mit den bestehenden Ressourcen mehr machen können, aber das wird eine Herausforderung. Das soll keine Entschuldigung sein, warum wir im Bergell noch nicht mehr Polizei haben.

Und zu Grossrat Koch, abschliessend, ich habe Ihnen nur zitiert, was öffentliche Behördeninformationen auf der Seite des Bundes sind. Wie Sie die einordnen, und ob Sie sagen, doch, das trifft zu, oder das trifft nicht zu, ich glaube, unsere Aufgabe ist einfach, darauf hinzuweisen, welche Konsequenzen welche Abstimmungsergebnisse haben könnten. Und dass man im Bewusstsein sich dann so oder anders entscheidet.

Standespräsidentin Favre Accola: Bevor wir zur Abstimmung schreiten, erteile ich nun Grossrätin Menghini nochmals das Wort.

Menghini-Inauen: Nur zwei Dinge betreffend Bundeskompetenz. Vielleicht habe ich mich nicht ganz klar ausgedrückt. Aber für mich ist es wirklich etwas unverständlich, dass man nicht trotzdem eben die Interessen vertreten kann. Wir haben ja in vielen Bereichen Bundeskompetenz, und das bedeutet ja nicht, dass wir für unsere Anliegen nicht eintreten können. Und gerade bei den mobilen Einsätzen ist es einfach wirklich so, dass diese aufgrund der topografischen Gegebenheiten nicht effizient sind. Und es ist ein Fakt, dass am Grenzübergang Münstair Firmen für gewisse Abfertigungen bis zu einer Stunde warten müssen. Und das hat Grossratskollege Lamprecht auch ausgeführt. Die Frage ist einfach, wollen wir das unserer Wirtschaft zumuten, die vielleicht eben doch bereits anderweitig benachteiligt ist? Und deshalb finde ich, dass wir gegenüber den Bundesbehörden, auch wenn es Bundeskompetenz ist, unsere Anliegen einbringen können.

Und das zweite ist die Verwaltungsvereinbarung, die wurde angesprochen von Ihnen, Herr Regierungsrat, zwischen der Kantonspolizei und dem BAZG. Und dort werden ja eben die Aufgaben definiert zwischen Kanton und BAZG. Und das ist eine Kantonskompetenz. Da kann sich der Kanton sehr wohl einbringen. Und bezüglich Zusammenarbeit, da haben wir auch die Rückmeldung, dass diese funktioniert. Die kritisieren wir gar nicht. Und das ist auch gut so. Aber es kann natürlich sein, dass durch Abzug von Personal beim BAZG die Kantonspolizei mehr Aufgaben übernehmen muss. Und das hatten Sie auch während meiner Anfrage in einer der letzten Sessionen ebenfalls ausgeführt. Und da soll sich der Kanton einbringen, bei einer allfälligen Erneuerung dieser Vereinbarung, die ja gemäss meinem Kenntnisstand demnächst oder in nächster Zeit anstehen soll. Und deshalb denke ich, gibt es viele Bereiche, wo wir doch unsere Interessen einbringen können. Für mich ist einfach wichtig, nutzen wir alle diese politische Diskussion für eine klare Positionierung und Vertretung unserer Bündner Interessen gegenüber den Bundesbehörden in diesem Bereich.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zur Abstimmung. Wenn Sie den Auftrag Menghini-Inauen betreffend Sicherung der dezentralen Zollstrukturen und der Grenzsicherheit im Kanton Graubünden überweisen wollen, drücken Sie bitte die Taste Plus. Wenn Sie den Auftrag nicht überweisen wollen, drücken Sie bitte die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben den Auftrag mit 83 zu 16 Stimmen bei 8 Enthaltungen überwiegen.

Abstimmung

Der Grosse Rat überweist den Auftrag mit 83 zu 16 Stimmen bei 8 Enthaltungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Bevor ich Sie nun in die Pause entsende, möchte ich Sie noch daran erinnern, die Kopfhörer in die Schachtel zu packen und die Schachtel dann an Ihrem Platz zu belassen. Bitte vergessen Sie dies nicht. Wir würden nun eine Pause einschalten und treffen uns dann wieder um 20 nach hier im Saal. Bitte seien Sie pünktlich, damit wir noch die Chance haben, die einen oder anderen Anfragen zu behandeln.

Pause

Standespräsidentin Favre Accola: Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, darf ich Sie bitten, Platz zu nehmen. Wir kommen nun zur Anfrage Oesch betreffend Restfinanzierung der Spitex-Leistungen im Bereich Angehörigenpflege. Regierungsrat Peyer vertritt bei diesem Geschäft die Regierung. Ich frage Grossrätin Oesch als Erstunterzeichnerin an, ob sie von der Antwort der Regierung befriedigt, teilweise befriedigt oder nicht befriedigt ist. Sie haben vier Minuten Zeit für eine Stellungnahme oder beantragen Sie Diskussion.

Anfrage Oesch betreffend Restfinanzierung der Spitex-Leistungen im Bereich Angehörigenpflege (Wortlaut GRP 2/2025-2026, S. 199)

Antwort der Regierung

Zu Frage 1: Die Ausgaben des Kantons Graubünden für die Restfinanzierung von Pflegeleistungen (Art. 7 der Krankenpflege-Leistungsverordnung, KLV; SR 832.112.31) betragen

an Dienste mit kommunalem Leistungsauftrag:

2020	18 Organisationen	5 400 000 Franken
2021	18 Organisationen	5 800 000 Franken
2022	18 Organisationen	5 700 000 Franken
2023	18 Organisationen	7 000 000 Franken
2024	18 Organisationen	7 500 000 Franken
2025	18 Organisationen	5 900 000 Franken

(1.–3. Quartal 2025)

Im Zeitraum von 2020 bis 30. September 2025 somit rund 37 300 000 Franken;

an Dienste ohne kommunalen Leistungsauftrag:

2020	11 Organisationen	265 000 Franken
2021	14 Organisationen	337 000 Franken

2022	16 Organisationen	430 000 Franken
2023	17 Organisationen	636 000 Franken
2024	17 Organisationen	795 000 Franken
2025	20 Organisationen	360 000 Franken

(1.–3. Quartal 2025)

Im Zeitraum von 2020 bis 30. September 2025 somit rund 2 823 000 Franken;

an anerkannte Pflegefachpersonen:

2020	24 Pflegefachpersonen	170 000 Franken
2021	30 Pflegefachpersonen	195 000 Franken
2022	39 Pflegefachpersonen	245 000 Franken
2023	39 Pflegefachpersonen	360 000 Franken
2024	41 Pflegefachpersonen	420 000 Franken
2025	42 Pflegefachpersonen	314 000 Franken

(1.–3. Quartal 2025)

Im Zeitraum von 2020 bis 3. Quartal 2025 somit rund 1 704 000 Franken.

Von 2020 bis 30. September 2025 hat der Kanton Graubünden gesamthaft rund 41 827 000 Franken als Restfinanzierungsbeiträge für Pflegeleistungen an die Leistungserbringenden ausbezahlt.

Zu Frage 2: Aktuell haben 13 Spitex-Organisationen, welche sich auf die Angehörigenpflege spezialisiert haben, eine Betriebsbewilligung im Kanton Graubünden. Neun von diesen rechnen zurzeit Restfinanzierungsbeiträge für Pflegeleistungen mit dem Kanton Graubünden ab. An diese wurden die folgenden Beiträge für Pflegeleistungen ausbezahlt:

2020	2 Organisationen	4 500 Franken
2021	3 Organisationen	24 000 Franken
2022	4 Organisationen	71 000 Franken
2023	4 Organisationen	91 500 Franken
2024	6 Organisationen	125 000 Franken
2025	9 Organisationen	360 000 Franken

(1.–3. Quartal 2025)

Total Ausgaben 2020 bis 3. Quartal 2025 an Organisationen, welche pflegende Angehörige anstellen, 676 000 Franken. Der Anteil beträgt somit rund 1.6 %.

Zu Frage 3: Dienste der häuslichen Pflege und Betreuung (Spitex) unterstehen der Bewilligungspflicht und haben demzufolge ein entsprechendes Gesuch an das Gesundheitsamt zu richten. Die Spitex-Organisationen, an welche bereits in einem anderen Kanton eine Bewilligung zum Betrieb eines Dienstes der häuslichen Pflege und Betreuung erteilt wurde, können sich gestützt auf die Binnenmarktgesetzgebung auf den freien Zugang zum Markt berufen und somit eine Betriebsbewilligung in einem einfacheren Verfahren erlangen. Das Gesundheitsamt holt jeweils in einem transparenten Dialog mit den Gesuchstellenden sämtliche Informationen und Unterlagen ein, welche zum Gesuch Betriebsbewilligung im Kanton Graubünden verlangt werden, somit auch die zur Angehörigenpflege. Aus den Betriebs-, Pflege- und Betreuungskonzepten sind die angebotenen Leistungen ersichtlich. Im Weiteren nutzt das Gesundheitsamt die Webseiten der gesuchstellenden Organisationen als weitere Informationsquelle.

Zu Frage 4: Ja, es ist möglich eine weitere Leistungskategorie für KLVc-Leistungen ohne Wegpauschalen einzuführen. Diese Möglichkeit ist bereits in Abklärung.

Oesch: Ich bin mit der Antwort der Regierung befriedigt und würde nur ein kurzes Votum halten.

Standespräsidentin Favre Accola: Bitte sprechen Sie.

Oesch: Ich danke der Regierung herzlich für die sorgfältige und transparente Beantwortung meiner Anfrage. Die Angehörigenpflege ist ein unverzichtbarer Bestandteil unseres Gesundheitssystems. Viele Menschen leisten täglich enorm viel, oft im Stillen, oft unter grosser persönlicher Belastung. Ohne dieses Engagement würde unser System kaum funktionieren. Es geht deshalb ausdrücklich nicht darum, pflegende Angehörige in ein falsches Licht zu rücken. Die vorliegenden Zahlen aus der Antwort der Regierung zeigen aber klar, dass die Ausgaben für die Restfinanzierung der Spitex-Leistungen in den letzten Jahren gestiegen sind. Besonders ins Auge fällt dabei die Entwicklung der Spitex-Organisationen, die sich auf Angehörigenpflege spezialisiert haben. Auch wenn deren Anteil heute noch vergleichsweise klein ist, ist die Dynamik deutlich spürbar. Die Anzahl der Organisationen hat sich von 2020 bis heute mehr als vervierfacht. Und die ausbezahlten Beiträge sind von 4500 Franken auf 360 000 Franken, und zwar nur für die Quartale 1, 2 und 3 im Jahr 2025, regelrecht explodiert.

Umso mehr freut es mich, dass die Regierung diese Entwicklung nicht nur erkannt hat, sondern bereit ist, zu handeln. Die geplante Einführung eines Spezialtarifs ist aus meiner Sicht ein wichtiger und richtiger Schritt. Sie zeigt, dass der Kanton gewillt ist, Rahmenbedingungen zu definieren und Fehlanreize zu begrenzen, bevor sich problematische Strukturen verfestigt haben. Gerade deshalb müssen wir aber auch genau hinschauen, wenn sich neue Geschäftsmodelle entwickeln. Wo öffentliche Mittel fließen, braucht es Transparenz, klare Regeln und eine sorgfältige Kontrolle. Es darf nicht passieren, dass ein gut gemeintes System so ausgestaltet wird, dass es falsche Anreize setzt oder ausgenutzt wird. Ich habe den Eindruck, dass die Regierung diese Balance sieht, einerseits die notwendige Unterstützung der Angehörigenpflege und andererseits die Verantwortung gegenüber den Prämienzahlerinnen und -zahlern sowie den öffentlichen Finanzen. Ich bin deshalb von der Antwort der Regierung befriedigt und danke insbesondere dafür, dass bereits konkrete Massnahmen angedacht werden. Gleichzeitig verbinde ich damit die Erwartung, dass die Entwicklung weiterhin aufmerksam verfolgt wird und bei Bedarf auch rasch nachgesteuert werden kann.

Standespräsidentin Favre Accola: Damit haben wir diese Anfrage behandelt. Bevor wir zur nächsten Anfrage kommen, möchte ich Sie noch daran erinnern, die Entschädigung noch im CMI zu erfassen. Vielen Dank.

Wir kommen nun zur Anfrage Said Bucher betreffend Schutz der Sömmerungsgebiete bei Aufstellung von Windrädern. Regierungsrat Caduff vertritt bei diesem Geschäft die Regierung. Ich korrigiere mich, Regierungsrat Parolini vertritt bei diesem Geschäft die Regierung. Ich frage Grossrätin Said Bucher als Erstunterzeichnerin an, ob sie von der Antwort der Regierung befriedigt, teilweise befriedigt oder nicht befriedigt ist.

Sie haben vier Minuten Zeit für eine Stellungnahme oder wünschen Sie Diskussion.

Anfrage Said Bucher betreffend Schutz der Sömmerungsgebiete bei Aufstellung von Windrädern (Wortlaut GRP 2/2025-2026, S. 205)

Antwort der Regierung

Per- und polyfluorierte Alkylsubstanzen (PFAS) werden seit den 1940er-Jahren weltweit in industriellen Prozessen und bei der Anwendung einer Vielzahl von Produkten wie Feuerlöschschäumen, Textilien, Lebensmittelverpackungen, Skiwachsen etc. verwendet. PFAS gelangen so entweder direkt über Verfrachtungen oder über den Abwasser- oder Abfallweg in die Umwelt und sind heute praktisch überall nachweisbar. Beim Monitoring solcher «ubiquitärer» Schadstoffe muss ein risikobasierter Ansatz gewählt werden, d. h. man muss möglichst die «Hotspots» von PFAS finden und verhindern, dass diese weiterhin PFAS in die Umwelt und insbesondere auch in die Nahrungskette freisetzen. Zu den Hotspots zählen nach heutigem Wissensstand belastete Standorte im Sinne des Altlastenrechts (Betriebs-, Unfall- und Ablagerungsstandorte, insbesondere auch Deponien), aber auch Böden, auf denen Löschübungen mit PFAS-haltigen Schäumen vorgenommen wurden oder Flächen, auf welchen stark mit PFAS belasteter Klärschlamm ausgebracht wurde. Viele PFAS sind auch heute noch nicht verboten und gelangen nach wie vor in die Umwelt. Bei Windanlagen können Schmiermittel oder Beschichtungen PFAS enthalten, welche als Additive eingesetzt werden. In Lackbeschichtungen verhindern sie, dass sich auf den Oberflächen der Rotoren Verunreinigungen ablagern. Im März 2013 wurde das Windrad in Haldenstein als erste grosse Windenergieanlage im Kanton Graubünden in Betrieb genommen. Sie war zeitweise auch die grösste derartige Anlage der Schweiz und liefert seit Inbetriebnahme ca. 4,5 GWh Strom pro Jahr. Im August 2025, d. h. nach mehr als zwölf Jahren Betrieb, hat das Amt für Natur und Umwelt (ANU) direkt unterhalb und in der Nähe der Windenergieanlage Bodenproben genommen, diese auf PFAS analysiert und mit Proben anderer Böden im Rheintal und in der Schweiz verglichen. Die im Einflussbereich der Windenergieanlage gefundene PFAS-Belastung lag bei 1,7 µg/kg und damit leicht unter dem Konzentrationsbereich der Hintergrundbelastung von 2 bis 5 µg/kg, die schweizweit in Böden zu erwarten ist. Ein Einfluss des Windrads auf die PFAS-Belastung des Bodens ist somit nicht erkenn- und nachweisbar. Dieses Ergebnis deckt sich auch mit den Emissionsbilanzierungen 2020 der European Chemicals Agency, welche für den Energiesektor einen Anteil an den PFAS-Emissionen von etwa einem Promille bestimmte.

Zu Frage 1: Aktuell sind im Kanton Graubünden keine Windparks geplant und es stehen auch keine Windenergieanlagen in Sömmerungsgebieten. Es sind aber im Energierichtplan einige Eignungsgebiete ausgeschieden. 70 Prozent der ausgeschiedenen Flächen liegen in Söm-

merungsgebieten. Nachdem im vergangenen Oktober der Richtplan Energie durch den Bundesrat genehmigt wurde, können Projektanten in den Eignungsgebieten Projekte für Windparks ausarbeiten.

Zu Frage 2: Das Monitoring von PFAS in der Umwelt wird im Kanton vom ANU durchgeführt, allerdings wie oben ausgeführt nach einem risikobasierten Ansatz. Das ANU steht in engem Kontakt mit dem Amt für Lebensmittelsicherheit und Tiergesundheit (ALT), das ebenfalls ein risikobasiertes Monitoring betreibt. Da Windenergieanlagen keine Hotspots für die Freisetzung von PFAS darstellen, ist auch kein spezielles Monitoring in der Umgebung von Windenergieanlagen vorgesehen. Generell ist es im Umweltrecht so, dass der Verursacher/die Verursacherin für eine allfällige Sanierung aufkommen muss.

Zu Frage 3: Nein, denn nach heutigem Kenntnisstand über die Verbreitung von PFAS in der Umwelt durch Windenergieanlagen gibt es keinen Grund, Kriterien in Bezug auf den kumulierten Eintrag der PFAS für die Bewilligung von Windparks aufzustellen.

Zu Frage 4: Nein. Zwar könnten zum Zeitpunkt einer Bewilligung bekannte neueste Entwicklungen für beispielsweise PFAS-freie Beschichtungen zur Auflage gemacht werden. Deren Verhältnismässigkeit müsste jedoch bejaht werden können. Eine zum Zeitpunkt der Baubewilligung noch nicht bekannte, neueste technische Entwicklung zur Auflage zu machen, ist hingegen nicht möglich, da eine Anlage installiert würde, die nicht den Baugesuchunterlagen resp. der behördlichen Bewilligung entspräche.

Said Bucher: Ich bin teilweise zufrieden und wünsche Diskussion.

Antrag Said Bucher
Diskussion

Standespräsidentin Favre Accola: Sie haben es gehört, Grossrätin Said Bucher wünscht Diskussion. Wird dagegen opponiert? Ich stelle fest, dass dies nicht der Fall ist. Diskussion wird nicht bestritten, ist somit beschlossen. Sie können sprechen.

Diskussion ist nicht bestritten und somit beschlossen.

Said Bucher: Als erstes möchte ich sagen, dass es mich sehr freut, dass die Regierung dieses Anliegen aufgenommen hat und vertieft abgeklärt hat. Dafür danke ich auch der Verwaltung. Zu Frage eins hätte ich noch eine Anmerkung. Es ist so, dass ich gerne darauf aufmerksam mache, dass es sehr wohl einen geplanten Windpark gibt, und der ist in der Gemeinde Churwalden, von der ich auch in den Grossen Rat gewählt wurde. Das führt mich auch grade dazu, warum ist es eigentlich so, dass ich die Anfrage gestellt habe. Der Windpark ist bei uns natürlich Gegenstand verschiedenster Diskussionen, das zu verschiedenen Themen. Für mich war der Eintrag der PFAS sehr wichtig. Dies, weil die Windräder im Sömmerungsgebiet zu stehen kommen und die Alpwirtschaft wichtige Produkte wie den traditionellen Alpkäse und Fleischprodukte aus der Mutterkuhhaltung herstellt. Natürlich

haben wir auf diesen Flächen keinen Klärschlamm ausgebracht. Jedoch ist bei den Ewigkeitschemikalien sehr wichtig, den Eintrag zu messen, da sie sich über die Zeit kumulieren. So können mögliche Probleme von morgen im Vorfeld erkannt und beobachtet werden. Und diese Massnahmen können bei Bedarf schnell umgesetzt werden. Das beprobte Windrad in Haldenstein, also wie gesagt, ich finde das sehr gut, dass es aufgenommen wurde, ist jetzt 12 oder 13 Jahre alt. Die Nutzungsdauer von so einem Windrad ist jedoch viel länger, nämlich beispielsweise 25 Jahre. Und deshalb stelle ich folgende Nachfragen an Regierungsrat Parolini: Das Windrad steht noch nicht länger als 25 Jahre. Ist es anzunehmen, dass die heute geltenden Grenzwerte für alle gemessenen PFAS, inklusive der sehr toxischen, nach 25 Jahren überschritten werden? Die zweite Frage: Wie in der Presse ja zu entnehmen war, dass es neue Grenzwerte geben wird von Seiten des Bundes. Nun meine Frage. Gibt es dazu schon einen Fahrplan, wann diese Anpassung der Grenzwerte geplant ist auf Bundesebene, falls Sie mir dazu Auskunft geben können?

Standespräsidentin Favre Accola: Gibt es noch weitere Wortmeldungen? Wenn nicht, dann erteile ich nun Regierungsrat Parolini das Wort.

Regierungsrat Parolini: Grossrätin Said Bucher hat mir die Fragen im Voraus gestellt. Ich kann diese wie folgt antworten. Zur ersten Frage: Beim Windrad in Haldenstein wurden im August 2025 nach mehr als zwölf Jahren Betrieb, direkt unterhalb und in der Nähe der Windenergieanlage, Bodenproben entnommen und auf PFAS analysiert. Die im Einflussbereich der Windenergieanlage gefundene PFAS-Belastung lag bei 1,7 bis 3,5 Mikrogramm pro Kilo und damit leicht unter beziehungsweise im Konzentrationsbereich der Hintergrundbelastung von 2 bis 5 Mikrogramm pro Kilogramm, die schweizweit in Böden zu erwarten ist. Die gemessenen PFAS können keiner spezifischen Quelle zugeordnet werden. PFAS stammen aus zahlreichen Anwendungen und werden durch Staub, Regen und Schnee verfrachtet. Auch wenn das Windrad weiterbetrieben wird, ist nicht davon auszugehen, dass sich die Konzentration von PFAS im Boden aufgrund des Windrads wesentlich erhöht. Ein Einfluss des Windrads in Haldenstein auf die PFAS-Belastung des Bodens ist somit weder erkennbar noch nachweisbar. Dieses Ergebnis deckt sich auch mit den Emissionsbilanzierungen 2020 der European Chemicals Agency, welche für den Energiesektor, Windräder sind dabei ein kleiner Teil davon, einen Anteil an den PFAS-Emissionen von etwa einem Promille bestimmte. Die Antwort auf die zweite Frage: Für einzelne Lebensmittel, Fisch, Eier, Muskelfleisch, und für Trinkwasser bestehen Grenzwerte. Für beispielsweise Boden oder für Futtermittel sind noch keine Grenzwerte festgelegt. Im Auftrag der Motion Maret, Festlegung von PFAS-spezifischen Werten in Verordnungen, werden aktuell Richt- und Prüfwerte durch das BAFU hergeleitet. Die Vernehmlassung ist für die zweite Hälfte 2026 vorgesehen.

Standespräsidentin Favre Accola: Damit haben wir diese Anfrage behandelt. Nun kommen wir zum Auftrag Horrer betreffend Erhöhung der Kinderzulagen. Die Regierung beantragt, diesen abzulehnen. Damit entsteht automatisch Diskussion. Grossrat Horrer, Sie haben das Wort.

Auftrag Horrer betreffend Erhöhung der Kinderzulagen (Wortlaut GRP 2/2025-2026, S. 203)

Antwort der Regierung

Das Bundesgesetz über die Familienzulagen und Finanzhilfen an Familienorganisationen (FamZG; SR 836.2) und die Verordnung über die Familienzulagen (FamZV; 836.21) definieren u. a. die Rahmenbedingungen für die Leistungshöhe der Familienzulagen (Kinder- und Ausbildungszulagen), die Anspruchsberechtigung und die Finanzierung der Leistungen, die Durchführung sowie die Kompetenzen der Kantone. Im Kanton Graubünden regeln das Gesetz über die Familienzulagen (KFZG; BR 548.100) sowie die Ausführungsbestimmungen zum Gesetz über die Familienzulagen (ABzKFZG; BR 548.120) die Umsetzung der bundesrechtlichen Rahmengesetzgebung. Die kantonalen Bestimmungen umfassen dabei ausschliesslich die Erwerbstätigen in nichtlandwirtschaftlichen Berufen und die Nichterwerbstätigen.

Gemäss Vorgabe des Bundes beträgt die Kinder- bzw. Ausbildungszulage mindestens 215 bzw. 268 Franken pro Monat (Art. 5 Abs. 1 und Abs. 2 FamZG). Die Kantone können höhere Zulagen vorsehen. In Art. 1 Abs. 1 lit. a und b ABzKFZG hat die Regierung die Mindestansätze für die Kinder- bzw. Ausbildungszulage je Monat per 1. Januar 2026 auf 240 bzw. 290 Franken festgelegt. Mit dieser Revision erhöht der Kanton die Mindestansätze für die Familienzulagen seit dem 2023 zum zweiten Mal um je 10 Franken. Damit verfolgte die Regierung das Ziel, sowohl die Attraktivität des Wohnstandorts Graubünden für Familien zu stärken und gleichzeitig die mit der kantonalen Familienausgleichskasse abrechnenden Unternehmen zu entlasten. Die Erwerbstätigen in der Landwirtschaft haben Anspruch auf Familienzulagen nach dem Bundesgesetz über die Familienzulagen in der Landwirtschaft (FLG; SR 836.1). Diese entsprechen den Ansätzen gemäss Art. 5 FamZG, d.h. 215 bzw. 268 Franken pro Monat. Im Berggebiet gibt es einen Zuschlag von je 20 Franken. Zudem wird eine Haushaltszulage von 100 Franken geleistet.

Durchführungsorgane für die Familienzulagen von Erwerbstätigen ausserhalb der Landwirtschaft sind die von den Kantonen anerkannten privaten und die von AHV-Ausgleichskassen geführten Familienausgleichskassen sowie die kantonale Familienausgleichskasse. Letztere ist auch für die Zulagen für Nichterwerbstätige zuständig. Die Zulagen in der Landwirtschaft vollzieht die kantonale Ausgleichskasse.

Die Familienzulagen für Arbeitnehmende und Selbständigerwerbende im Kanton Graubünden werden über Lohnbeiträge der Arbeitgebenden und der angeschlosse-

nen Selbständigerwerbenden finanziert. Die betreffenden Beitragssätze hat die Regierung seit 2023 zweimal um 0,1 bzw. 0,05 Prozentpunkte gesenkt. Seit dem 1. Januar 2026 betragen sie 1,50 Prozent des AHV-pflichtigen Einkommens (Art. 13 Abs. 1 und 2 ABzKFZG). Gemäss Art. 16 Abs. 2 FamZG werden die Arbeitgeberbeiträge «in Prozent des AHV-pflichtigen Einkommens berechnet», was keinen Raum für eine Finanzierung über den allgemeinen Staatshaushalt lässt. Alle Kantone finanzieren die Familienzulagen für Erwerbstätige in nichtlandwirtschaftlichen Berufen ausschliesslich über Beiträge der Arbeitgebenden, mit Ausnahme des Kantons Wallis, wo sich die Arbeitnehmenden beteiligen. Die Zulagen für Nichterwerbstätige finanziert der Kanton allein, diejenigen in der Landwirtschaft zu einem Drittel, sofern sie nicht durch Arbeitgeberbeiträge gedeckt sind. Der Kanton kann in der Landwirtschaft zusätzliche Zulagen ausrichten – die Finanzierung regelt er dabei eigenständig.

Für die kantonale Familienausgleichskasse würde eine Erhöhung der monatlichen Kinderzulagen von 240 auf 325 Franken Mehrkosten von rund 24,4 Mio. Franken und eine Erhöhung der monatlichen Ausbildungszulagen von 290 Franken auf 475 Franken Mehrkosten von rund 18,7 Mio. Franken bedeuten (total: 43,1 Mio. Franken). Für die privaten Familienausgleichskassen und AHV-Ausgleichskassen würde die Erhöhung gemäss Auftrag zu Mehrkosten von rund 7,3 Mio. bzw. 5,6 Mio. Franken führen (total: 12,9 Mio. Franken). Ausgehend von einer ausgeglichenen Betriebsrechnung der kantonalen Familienausgleichskasse – d. h. die jährlichen Leistungsausgaben entsprechen den jährlichen Beitragserträgen – müsste der aktuelle Beitragssatz für Arbeitgebende und Selbständigerwerbende von 1,50 auf 2,30 Prozent des AHV-pflichtigen Einkommens erhöht werden. Bei den Nichterwerbstätigen hätte der Kanton zusätzlich rund 0,5 Mio. Franken jährlich zu tragen. In der Landwirtschaft stellte sich die Frage, wie die Finanzierung der Zusatzzulagen erfolgen würde.

Eine Erhöhung der Beiträge von Arbeitgebenden und der Selbständigerwerbenden in diesem Umfang oder eine neue Finanzierung über Arbeitnehmendenbeiträge ist aus Sicht der Regierung nicht angebracht. Gemäss Art. 16 Abs. 2 FamZG ist eine Finanzierung über allgemeine Staatshaushaltsmittel nicht möglich.

Aufgrund dieser Ausführungen beantragt die Regierung dem Grossen Rat, den vorliegenden Auftrag abzulehnen.

Horrer: Ja, es ist ja tatsächlich nicht so meine Art, Voten in dieser Art zu halten. Aber in Anbetracht der Zeit und wenn ich in Ihre Gesichter schaue, ich glaube, die Grundsatzdebatte zu diesem Auftrag, die wird heute so nicht möglich sein. Ich werde mich darum kurz halten. Auch in Anbetracht dessen, da ich davon ausgehe, dass die Mehrheitsverhältnisse doch einigermaßen klar sind. Und die SP wird dann im Anschluss an diese Abstimmung andere Mittel prüfen, die zu ergreifen sind, um mehr Investitionen in die Familie zu ermöglichen. Liebe Kolleginnen und Kollegen, der Grundsatz ist klar, die demografischen Herausforderungen in diesem Kanton sind gross. Gemäss BFS-Referenzszenario gibt es zwei Kantone, die schrumpfen bis 2050, Graubünden

und das Tessin. Gleichzeitig wird unser Kanton immer älter. Und eine dritte Gleichzeitigkeit, mit der wir konfrontiert sind, ist die Leistbarkeit, die Kaufkraftkrise in der Bevölkerung. Mieten werden immer mehr steigen, der Kanton tut wenig dagegen. Die Krankenkassenprämien steigen immer mehr. Und vor diesem Hintergrund mutet dann die Antwort der Regierung doch etwas eigenartig an, wenn man es quasi als Strategie oder gute Politik darstellt, indem man die Verordnung revidiert und sagt, ja wir haben die Kinderzulagen jetzt zum zweiten Mal per 1. Januar 2026 um zehn Franken erhöht. Und gleichzeitig die Beitragssätze zur Finanzierung dieser Kinderzulagen konnten wir auch noch senken, zur Entlastung der Unternehmen. Das ist dann doch, ich möchte sagen, ziemlich schönmalerisch, wenn man das als positive Tatsache darstellt. Es ist nämlich Ausdruck einer Strukturkrise, dass diese paradoxe Situation einer Erhöhung und einer Senkung gleichzeitig möglich ist. Das geht nämlich nur, wenn man keine Kinder mehr hat in diesem Kanton, oder eben viel, viel zu wenige Kinder hat. Die volkswirtschaftliche Auswirkung ist klar und die Fragen, die sich diesem Rat jetzt stellen, stellt, ist ganz einfach, wollen wir in unsere Familien investieren oder nicht? In Anbetracht der demografischen Ausgangslage ist das gänzlich richtig. Es ist sozialpolitisch richtig und es ist volkswirtschaftlich ebenfalls richtig, wenn Sie die Kaufkraft der Familien stärken.

Nun, dieser Auftrag ist ein Vorschlag, wie Sie das machen können. Die Regierung hat auch die Finanzierung aufgezeigt, wie das funktioniert, nämlich mit einer Erhöhung der entsprechenden Beiträge. Der Beiträge jener Personen und Unternehmen, die Sie in den letzten Jahren überaus grosszügig nach dem Motto «wer hat, dem wird gegeben» entlastet haben. Jetzt wäre es an der Zeit, dass diese auch einmal ein Beitrag leisten, wenn sie denn möchten, und in die Familien investieren. Nun, ganz günstig, das gebe ich zu, ist das nicht. Aber es ist etwas, das sich der Kanton Graubünden leisten kann, ja leisten muss, in Anbetracht der demografischen Situation. Denn jetzt ist diese Investition günstig, zukünftig wird sie teurer und alle Probleme werden mit diesem Auftrag auch nicht gelöst im Bereich Demografie. Aber es ist ein Schritt in die richtige Richtung, um Familien zu entlasten. Sie müssen nun die Frage beantworten, wollen Sie die Familien stärken und entlasten oder wollen Sie das nicht.

Standespräsidentin Favre Accola: Gibt es weitere Wortmeldungen? Grossrat Brunold, Sie können sprechen.

Brunold: Zuerst lege ich Ihnen meine Interessensbindungen offen. Ich bin Präsident der Verwaltungskommission der SVA Graubünden. Aber heute spreche ich im Namen der Mitte-Fraktion zu diesem Geschäft. Wir beraten heute den Auftrag Horror, der eine deutliche Erhöhung der Kinder- und Ausbildungszulagen fordert auf 325 Franken beziehungsweise 475 Franken pro Monat. Das Anliegen dahinter ist verständlich. Familien leisten einen enormen Beitrag für unsere Gesellschaft. Sie verdienen Unterstützung. Und ja, auch Graubünden steht im Wettbewerb um attraktive Rahmenbedingungen

für Familien. Aber gute Politik misst sich nicht an den wohlklingenden Forderungen, sondern an ihrer Umsetzbarkeit, ihrer Finanzierung und ihren langfristigen Folgen. Und genau hier liegt das Problem dieses Auftrags.

Die vorgeschlagene Erhöhung würde allein bei der kantonalen Familienausgleichskasse Mehrkosten von über 43 Millionen Franken pro Jahr verursachen. Zusätzlich entstehen weitere Belastungen bei den Verbandsausgleichskassen. Was folgt daraus? Die Finanzierung müsste neu sichergestellt werden. Und das bedeutet konkret eine massive Erhöhung der Lohnbeiträge von heute 1,5 Prozent auf vermutlich um die 2,3 Prozent. Und hier müssen wir ehrlich sein, diese Beiträge werden ausschliesslich von den Arbeitgebern und Selbstständigerwerbenden getragen. Es handelt sich also nicht um eine abstrakte Grösse, sondern um konkrete Mehrkosten für unsere Unternehmen, für Gewerbe, KMU und Landwirtschaft. Gerade in einem Kanton wie Graubünden, der strukturell geprägt ist von kleineren Betrieben und einer sensiblen Wirtschaftsstruktur haben solche Erhöhungen unmittelbare Auswirkungen. Höhere Lohnnebenkosten bedeuten weniger Spielraum für Investitionen, weniger Spielraum für neue Arbeitsplätze und im Zweifel Standortnachteile gegenüber anderen Kantonen. Wir dürfen nicht vergessen, attraktive Arbeitsplätze entstehen nur dort, wo Unternehmen auch wettbewerbsfähig bleiben. Der Auftrag Horror blendet diese Realität weitgehend aus.

Hinzu kommt ein zweiter, zentraler Punkt. Die vorgeschlagene Finanzierung über allgemeine Staatsmittel ist rechtlich gar nicht zulässig. Das Bundesrecht setzt hier klare Grenzen. Das bedeutet, der finanzielle Spielraum ist enger, als es der Auftrag suggeriert. Nun wird oft argumentiert, Graubünden liege im interkantonalen Vergleich zurück. Das stimmt teilweise. Aber es ist nur die halbe Wahrheit. Ja, es gibt Kantone wie das Wallis, Genf oder Waadt, die deutlich höhere Zulagen ausrichten. Aber diese Kantone haben andere Voraussetzungen, strukturell, wirtschaftlich und finanziell. Graubünden befindet sich bewusst im Mittelfeld. Und dieses Mittelfeld ist kein Ausdruck von Rückstand, sondern von Ausgewogenheit. Wir haben in den letzten Jahren gezeigt, dass wir handlungsfähig sind. Seit 2023 wurden die Kinder- und Ausbildungszulagen zweimal erhöht, Grossrat Horror hat darauf hingewiesen. Gleichzeitig wurden die Beitragssätze gesenkt. Das ist keine Selbstverständlichkeit. Das ist das Resultat einer soliden, vorausschauenden Politik.

Die Strategie der Regierung ist klar. Zulagen werden erhöht, wenn es die finanzielle Situation erlaubt, und nicht auf Vorrat oder auf Druck. Diese schrittweise Entwicklung hat sich bewährt, und sie ist gerade jetzt besonders wichtig, denn wir stehen vor einer grösseren Systemveränderung. Der volle Lastenausgleich zwischen den Familienausgleichskassen wird in den kommenden Jahren umgesetzt. Das wird zu Verschiebungen führen, auch bei den Beitragssätzen. Es ist heute noch nicht abschliessend absehbar, wie sich diese Veränderungen konkret auswirken. In einer solchen Phase ist es aus meiner Sicht nicht verantwortungsvoll, gleichzeitig eine massive, systemveränderte Erhöhung der Zulagen zu beschliessen.

Die Mitte Graubünden setzt sich seit je her für attraktive Bedingungen für Familien ein. Gerne erinnere ich daran, dass wir uns in der Augustsession 2025 bei der Beratung des Steuergesetzes für höhere Steuerabzüge für Kinder eingesetzt haben. Zudem bietet die Mitte den Schweizer Familien mit unserer Familieninitiative eine viel bessere Alternative als die komplizierte Individualbesteuerung. Diese politische Debatte steht uns aber noch bevor. Und ich erwähne nochmals, dass wir den Entscheid der Regierung sehr begrüßen, dass die Kinder- und Ausbildungszulagen per 1. Januar 2026 ein weiteres Mal erhöht werden. Die Regierung verfolgt die richtige Strategie, jährlich neu zu beurteilen, ob die Kinder- und Ausbildungszulagen erhöht oder die Beitragssätze für die Arbeitgeber gesenkt werden können. Das ist eine nachhaltige und verlässliche Politik, welche auch im Sinne der Familien ist.

Der Auftrag Horrer ist aber finanziell nicht nachhaltig, daher kann die Mitte diesen leider nicht unterstützen. Was wir jetzt brauchen, ist nicht ein Sprung ins Ungeheure, sondern Stabilität und Verlässlichkeit. Politik bedeutet auch, Prioritäten zu setzen, um Mass zu halten. Eine Erhöhung um 85 Franken bei den Kinderzulagen und fast 185 Franken bei den Ausbildungszulagen ist kein Schritt, das ist ein Sprung, ein Sprung mit erheblichen finanziellen Risiken und ein Sprung, dessen Folgen letztlich von jenen getragen werden müssen, die unsere Arbeitsplätze sichern. Ich bin überzeugt, wir können Familien gezielt unterstützen, aber wir müssen es verantwortungsvoll, nachhaltig und im Gleichgewicht mit unserer Wirtschaft tun. Die bisherige Strategie hat genau das ermöglicht. Und ich bin ebenso überzeugt, dass die Regierung diesen Weg weitergehen wird und die Zulagen auch künftig erhöhen wird, wenn es die finanziellen Rahmenbedingungen zulassen, aber eben Schritt für Schritt, nicht in einem einmaligen, kaum finanzierbaren Sprung. Ich bitte Sie deshalb, den Auftrag Horrer abzulehnen.

Hermle: Die Familienzulage im Kanton Graubünden zeigt ein klares Bild. Wir bewegen uns im interkantonalen Vergleich nicht an der Spitze und auch nicht im vorderen Drittel. Während zahlreiche Kantone ihre Familien stärker unterstützen, begnügen wir uns damit, die bundesrechtlichen Mindestansätze nur knapp zu übertreffen. Ich erlaube mir einen Blick auf die kantonalen Unterschiede. Bei den Kinderzulagen bewegen sich sieben Kantone auf einem ähnlich tiefen Niveau, wobei Graubünden den vom Bund vorgegebenen Mindestbetrag von 215 Franken lediglich um 15 Franken überschreitet. Demgegenüber richten 13 Kantone höhere Beiträge aus. Ebenso deutlich zeigt sich die Diskrepanz bei den Ausbildungszulagen. Hier zahlen 14 Kantone mehr und lediglich sechs Kantone weniger. Graubünden liegt mit lediglich 12 Franken über dem bundesrechtlichen Mindestbetrag von 268 Franken. Es stimmt also nicht, dass wir uns im Mittelfeld bewegen, wir bewegen uns im hinteren Drittel.

Für Familien, die bereits heute unter steigenden Lebenshaltungskosten leiden, sind die Beiträge des Kantons eine spürbare Entlastung. Ich habe die Antwort der Regierung zur Kenntnis genommen, erachte jedoch ein

ergänzendes Votum im Sinne einer nachhaltigen Familienpolitik als nötig. Familienzulagen sind kein Luxus, sondern ein zentrales wirtschafts- sowie sozialpolitisches Instrument. Sie tragen dazu bei, Chancengleichheit zu verbessern, und tragen dazu bei, zu verhindern, dass die Lebensbedingungen von Kindern, die massgeblich vom Einkommen ihrer Eltern abhängen, sich verbessern können. Chancengleichheit beginnt nicht erst in der Schule oder im Berufsleben, sie beginnt spätestens bei der Geburt. Wir dürfen nicht vergessen, Kinder sind die Zukunft unseres Kantons und unserer Wirtschaft. Wer heute in Kinder investiert, investiert in die Fachkräfte von morgen, in gesellschaftlichen Zusammenhalt und in die Stabilität unseres Landes. Eine starke Unterstützung in der Kindheit ist die Grundlage für ein selbstbestimmtes und wirtschaftlich unabhängiges Leben. Und in Graubünden kommt die demografische Situation dazu. Deshalb ist es nicht nur sozialpolitisch richtig, sondern auch volkswirtschaftlich sinnvoll, die Familienzulagen im Kanton Graubünden zu erhöhen. Es ist eine Investition, die sich langfristig auszahlt für die Gesellschaft als Ganzes.

Eine Erhöhung der Kinderzulagen ist also ein effektiver, zielgerichteter Beitrag zur Stärkung der Familien. Ich bin überzeugt, Graubünden kann und soll mehr leisten. Ich finde, wir könnten hier ein Zeichen setzen für unsere Familien, für unsere Kinder und für eine solidarische Zukunft. Daher bin ich für die Annahme des Auftrags Horrer und danke allen herzlich, wenn sie es mir gleich-tun.

Kuoni: Die FDP-Fraktion hat sich ebenfalls umfassend mit dem Auftrag Horrer befasst. Ratskollege Brunold hat schon umfassend darauf hingewiesen, weshalb eine Erhöhung der Kinderzulagen nicht finanzierbar ist. Die FDP lehnt eine Erhöhung der Kinderzulagen ab, da sie in der aktuellen Situation diesen Ansatz als nicht zielgerichtet und ineffizient zur Unterstützung von Familien betrachtet. Statt pauschaler Erhöhungen setzt sich die FDP für gezielte Entlastungen und Investitionen ein, die Familien tatsächlich unterstützen und Anreize zur Erwerbsarbeit enthalten. Zudem würde eine Erhöhung der Kinderzulagen die Lohnnebenkosten und damit die Belastung für Unternehmen und Beschäftigte weiter steigern, darauf hat schon Kollege Brunold hingewiesen, was die Wettbewerbsfähigkeit der Bündner Wirtschaft gefährden könnte. Die FDP hat sich daher in der Vergangenheit für den Ausbau der familienergänzenden Kinderbetreuung und für die steuerliche Entlastung der Familien eingesetzt. Wir möchten die Familien gezielt unterstützen und nicht über die Erhöhung von pauschalen geldwerten Leistungen. Im Namen der FDP-Fraktion bitte ich Sie, den Auftrag abzulehnen.

Heini: Auch ich lege meine Interessenbindung offen, ich bin Unternehmer. In der Einleitung des Auftrages wurde vieles richtig dargestellt. Wir Unternehmer stehen in Zukunft vor grossen Herausforderungen bei der Rekrutierung von geeigneten Fach- und Arbeitskräften. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir Massnahmen, die den Kanton Graubünden für Familien attraktiver machen und damit hoffentlich die Abwanderung junger Menschen

reduzieren. Erst kürzlich konnten wir mit der Überarbeitung des Steuergesetzes gezielt Verbesserungen für Familien erreichen. Für die Familien sind jedoch nicht nur die Steuern, sondern auch die Kinder- und Ausbildungszulagen von Bedeutung. Diese Zulagen werden ausschliesslich durch Arbeitgeberbeiträge finanziert. Eine Beteiligung des Kantons ist gemäss Gesetz nicht möglich, wie es auch in der Antwort der Regierung dargestellt ist. Das bedeutet, wenn die Zulagen erhöht werden, müssen zwangsläufig auch die Arbeitgeberbeiträge steigen. Und damit entstehen für alle Unternehmen zusätzliche Kosten. Diese Mehrkosten müssen wiederum über Preiserhöhungen der Produkte und Dienstleistungen auf die Kunden abgewälzt werden. Die höheren Preise führen wiederum zu Forderungen nach höheren Löhnen, und so dreht sich die Lohn-Preis-Spirale munter weiter nach oben und schwächt die Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft.

Aus diesem Grund sollten Erhöhungen der Kinder- und Ausbildungszulagen mit der nötigen Vorsicht erfolgen. Wir dürfen nicht ein Problem lösen und gleichzeitig ein neues schaffen. Gerade in diesem Jahr, also per 1.1.2026, wurden die Zulagen bereits erneut erhöht. Deshalb ist es nicht angezeigt, sie schon heute wieder anzupassen. Zudem sind die vorgeschlagenen Erhöhungen deutlich zu hoch. Für die Zukunft können wir die Kinder- und Ausbildungszulagen selbstverständlich im Auge behalten und mögliche Anpassungen prüfen. Erhöhungen sollten jedoch nur in moderaten Schritten erfolgen, damit die Mehrkosten für uns Unternehmer tragbar sind. Ich bitte Sie, den Auftrag abzulehnen.

Caluori: Ich spreche hier im Namen als Präsident der Familienausgleichskasse von GastroGraubünden und spreche auch für die HOTELA, der Ausgleichskasse der Hotellerie in Graubünden. Ich möchte auf keinen Fall, dass die Beitragssätze im jetzigen Zeitpunkt erhöht werden, zumal der Kanton per 1. Januar 2026 die Kinderzulagen auf 240 Franken und die Ausbildungszulagen auf 290 Franken erhöht hat. Damit befindet sich der Kanton an elfter Stelle mit den Beitragssätzen, nicht wie von Grossratsstellvertreterin Hermle gesagt, im hinteren Teil. Der Kostendruck gehört zu den grossen Herausforderungen der Hotellerie und Gastronomie. Die Energiepreise steigen, die Lebensmittelpreise und auch die Lohnkosten steigen. Gemäss Auftrag Horrer würden die Familienzulagen für die Arbeitgebenden beinahe ein Prozent mehr Lohnkosten bedeuten. Es darf doch nicht sein, dass unseren Mitgliedern zusätzliche Lohn- und Mehrwertsteuerprozente auferlegt werden, zuerst für das Militär, dann für die AHV und jetzt auch noch für die Kinder- und Ausbildungszulagen. Das summiert sich und drückt die schon jetzt schon knappen Margen der Hotellerie und Gastronomie, was die Rentabilität und Wettbewerbsfähigkeit schmälert. Ausserdem hat der Kanton Graubünden die Familien erst kürzlich bereits mit Steuersenkungen sowie mit grösseren Kinderabzügen entlastet. Das Walliser Modell mit den schweizweit höchsten Zulagen, ungefähr die Höhe der Zulagen, die Grossrat Horrer fordert, ist mit dem Bündner Modell nicht eins zu eins vergleichbar, da im Wallis Arbeitgebende und Arbeitnehmende die Kosten solidarisch tragen. In Graubünden wird dies zu 100 Prozent von den Arbeitgebenden finanziert. Eine Erhöhung der Beiträge von Arbeitgebenden und den Selbstständigerwerbenden in diesem Umfang oder eine neue Finanzierung über Arbeitnehmendenbeiträge gemäss dem Kanton Wallis ist aus meiner Sicht nicht angebracht. Der Kanton Graubünden hat ja nach dem Entscheid des nationalen Parlaments für einen schweizweiten vollen Lastenausgleich bis spätestens 1.1.2029 Zeit, diesen auch umzusetzen. Warten wir doch erst mal ab, meine Damen und Herren, was uns der Kanton Graubünden hier nach einer Auslegeordnung für ein neues Modell mit vollem Lastenausgleich vorschlägt. Der Grosse Rat wird dann schlussendlich auf jeden Fall darüber noch endgültig befinden können. Deshalb bitte ich Sie, liebe Grossräte und Grossrätinnen, den Auftrag Horrer abzulehnen.

Standespräsidentin Favre Accola: Wenn es keine weiteren Wortmeldungen aus dem Plenum gibt, dann erteile ich nun Regierungsrat Caduff das Wort.

Regierungsrat Caduff: Ich kann mich kurz halten. Die Argumente wurden alle erwähnt. Wenn wir die Familienzulagen so erhöhen würden, wie der Vorstoss es verlangt, dann hätten wir zusätzliche Kosten, eine zusätzliche Belastung von 56,7 Millionen Franken auf den gesamten Kanton Graubünden. Grossrat Horrer hat gesagt, der Kanton kann es sich leisten. Es ist eben nicht der Kanton, welcher es zahlt, sondern es sind die Selbstständigerwerbenden und die Arbeitgebenden, welche diese Summe zu finanzieren haben. Es kommt hinzu, dass es durchaus Studien gibt, die die Evidenz solcher Massnahmen aufzeigen und auch sagen, dass die Evidenz moderat bis gering ist. Und man setzt hier ein Instrument ein, welches mit der Giesskanne und wenig zielgenau operiert, ist eine geringe Zielgenauigkeit. Kinderzulagen gehen an alle Anspruchsberechtigten, unabhängig vom Einkommen, also das ist sozialpolitisch ineffizient und darum auch nicht zu begrüssen. Zu den Beitragssätzen. Wir sind tatsächlich im Mittelfeld, ich habe die Tabellen auf der Seite der AHV nochmals angeschaut, also wir sind wirklich im Mittelfeld. Es gibt Kantone, die sind bei 215 Franken, bei 220 Franken, bei 230 Franken, und mit 240 Franken bei den Kinderzulagen sind wir im Mittelfeld. Man darf aber auch die Beitragssätze anschauen, nicht nur die Zulagen. Da ist der Kanton Zürich mit 1,025 am tiefsten, mit 1,5 sind wir auch da irgendwo im Mittelfeld. Uns war es wichtig, eine ausgewogene Lösung zu finden in Abwägung der Belastung für die Unternehmen, aber auch der Unterstützung für die Familien, und ich glaube, da haben wir einen gangbaren Weg gefunden. Und ich bitte Sie aus diesen Gründen, den Auftrag nicht zu überweisen.

Standespräsidentin Favre Accola: Grossrat Horrer, wünschen Sie als Erstunterzeichner nochmals das Wort, bevor wir zur Abstimmung schreiten? Ich erteile Ihnen das Wort.

Horrer: Ja, ich kann es ganz kurz machen. Zum Votum von Kollege Kuoni. Ja, es ist relativ klar, es ist die politische Differenz, die wir eben haben, wie wir Familien

stärken. Wir meinen, jedes Kind ist gleich viel wert und soll mit diesem gleichen Frankenbetrag entlastet beziehungsweise die Familie gestärkt werden. Mit Ihren Mitteln erreichen Sie, dass den vermögenden Familien mehr gegeben wird, wer hat, dem wird gegeben. Das ist die Politik, für die Sie eintreten. Das ist auch die Politik, für die Sie gewählt sind, das ist so weit klar. Zur Mitte, wo ich jetzt auch die Regierung mit einer ja absoluten Mehrheit von Mittevertretern, noch zumindest, dazuzähle, ich lese Ihnen einfach vor: Der Kanton Wallis, das ist das Zielbild, wo ich hinwill, Wahl zum Walliser Grossrat vom 2. März 2025, Wahlbeteiligung 45,54 Prozent, Wähleranteil Die Mitte 40,35 Prozent, 49 von 130 Sitzen im Kantonsrat. Schauen Sie, Ihre Kollegen im Wallis bekommen das hin. Die Bündner Mitte ist offenbar, tut sich schwer mit dem Label Familienpartei. Ich denke, darum haben Sie auch zu später Stunde diese Anzahl Voten noch aufgeboten. Kollegen der Mitte, ich kann hier Ihren Argumentationsnotstand nicht beheben. Die Botschaft an die Wählenden, die Sie heute aussenden, ist freilich glasklar.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zur Abstimmung. Wer den Auftrag Horrer betreffend Erhöhung der Kinderzulagen überweisen möchte, drücke die Taste Plus. Wer diesen Auftrag nicht überweisen möchte, drücke die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben den Auftrag Horrer betreffend Erhöhung der Kinderzulagen mit 77 zu 22 Stimmen bei 0 Enthaltungen abgelehnt.

Abstimmung

Der Grosse Rat lehnt den Auftrag mit 77 zu 22 Stimmen bei 0 Enthaltungen ab.

Standespräsidentin Favre Accola: Eine reich befrachtete Session liegt hinter uns, und ich möchte mich bei allen bedanken, die im Hinter- wie im Vordergrund aktiv zum Erfolg dieser Session zugearbeitet haben. Das ist das Ratssekretariat, die Dolmetschenden und selbstverständlich auch die Sicherheitskräfte.

Gerne gebe ich Ihnen noch bekannt, welche Vorstösse eingegangen sind. Auftrag Kreiliger betreffend finanzielle Konsequenzen für die öffentliche Hand infolge der Wildschäden im Wald. Auftrag Rageth betreffend maximale Nutzung kantonaler Sportinfrastruktur: Bedürfnisse von Vereinen systematisch einbeziehen. Fraktionsauftrag SVP betreffend Sanktionierung des Ausweichverkehrs. Auftrag Crameri betreffend Stimm- und Wahlrecht für Menschen mit geistiger Behinderung. Incarico Michaela concernente la comunicazione plurilingue presso l'ospedale cantonale di Coira. Fraktionsauftrag SVP betreffend Bargeld. Anfrage Metzger betreffend kommunale Planungszonen, deren Verlängerungen und die Wohnungsnot. Interpellanza Censi concernente permessi di dimora, criminalità organizzata e strumenti preventivi: quale prassi per il Cantone dei Grigioni? Anfrage Bachmann betreffend Präventionsangebot für Personen mit sexuellem Interesse an Kindern. Anfrage Mazzetta betreffend Einführung eines generellen Stauumfahrsverbotes im Kanton Graubünden. Anfrage Gort betreffend definitive Steuerveranlagung. Anfrage Rutishauser betreffend Bachelorstudiengang Pflege in Graubünden. Fraktionsanfrage Mitte betreffend Auswirkungen der Individualbesteuerung auf die Verwaltung. Fraktionsanfrage Mitte betreffend Auswirkungen der Individualbesteuerung auf die Steuerpflichtigen. Ich erkläre damit die Aprilsession für beendet und wünsche Ihnen eine gute wie sichere Heimfahrt. *Applaus.*

Schluss der Sitzung: 17.05 Uhr

Für die Genehmigung des Protokolls

durch die Redaktionskommission:

Die Standespräsidentin: Valérie Favre Accola

Der Protokollführer: Gian-Reto Meier-Gort

Die Redaktionskommission

hat an ihrer Sitzung vom 27. Mai 2026 gemäss Artikel 35 Absatz 3 und Artikel 36 Absatz 3 der Geschäftsordnung des Grossen Rats die Sitzungsprotokolle der Aprilsession 2026 geprüft, redaktionell bereinigt und genehmigt. Ebenso wurden die im Anhang zu den Beschlussprotokollen enthaltenen, definitiv verabschiedeten Erlasse und Beschlüsse redaktionell bereinigt.

Auf die Junisession 2026 verschobene Geschäfte des Grossen Rats

Die Behandlung der folgenden Geschäfte wurde auf die Junisession 2026 verschoben:

IV. Aufträge

1. Auftrag Berweger betreffend Wasserkraftstrategie 2022-2050 (GRP 3/2025-2026, S. 319)
2. Auftrag Crameri betreffend Anpassung der rechtlichen Grundlagen für Gefahrenkarten und -zonen (GRP 3/2025-2026, S. 324)
4. Auftrag Derungs betreffend Stopp der Aussetzung von Grossraubtieren in Graubünden (GRP 3/2025-2026, S. 327)
5. Auftrag Grass betreffend Umsetzung Wasserkraftprojekte gemäss Bundesgesetz (GRP 3/2025-2026, S. 323)
11. Auftrag von Ballmoos betreffend neues Beschulungskonzept für Flüchtlingskinder (GRP 3/2025-2026, S. 322)
12. Auftrag von Ballmoos betreffend telefonfreie Schulzeit an der Volksschule Graubünden (GRP 3/2025-2026, S. 320)
13. Fraktionsauftrag SVP betreffend Einschränkung der geplanten Grossraubtieransiedlung (Erstunterzeichner Rauch) (GRP 3/2025-2026, S. 328)
14. Fraktionsauftrag SVP betreffend Standesinitiative für Ständemehr (Erstunterzeichner Koch) (GRP 3/2025-2026, S. 319)

V. Anfragen

1. Anfrage Bischof betreffend Sicherstellung der finanziellen und räumlichen Ressourcen sowie Weiterentwicklung von Projekten wie Anschlusslösungen des Frauenhauses Graubünden (GRP 3/2025-2026, S. 327)
2. Anfrage Brunold betreffend touristische Erschliessung der Ruinaulta (GRP 3/2025-2026, S. 324)
3. Anfrage Caduff betreffend künstliche Intelligenz als Standortchance (GRP 2/2025-2026, S. 205)
4. Anfrage Das betreffend Entlastung des Pflegepersonals in Langzeitinstitutionen (GRP 3/2025-2026, S. 317)
5. Anfrage Gianelli betreffend Unterstützung Soziokultur im Kanton Graubünden (GRP 3/2025-2026, S. 326)
6. Anfrage Krättli betreffend regionale Alarmierung via «Cell Broadcast» (GRP 3/2025-2026, S. 323)
7. Anfrage Messmer-Blumer betreffend Veränderung in der Landwirtschaft in Graubünden (GRP 2/2025-2026, S. 204)
8. Anfrage Metzger betreffend öffentliche Ausschreibungen für die Justizvollzugsanstalt Cazis Tigneu und das Amt für Justizvollzug (GRP 3/2025-2026, S. 318)
10. Interpellanza Righetti concernente le prospettive cantonali nella prevenzione e nella gestione delle catastrofi naturali (GRP 3/2025-2026, p. 321)
12. Anfrage Rutishauser betreffend Anstellung pflegender Angehöriger (GRP 3/2025-2026, S. 316)
14. Interpellanza Spagnolatti concernente un rafforzamento di sostegno finanziario agli agricoltori sugli alpeggi e in azienda inerenti le misure di protezione delle greggi e pastorizia (GRP 3/2025-2026, p. 325)
16. Fraktionsanfrage Mitte betreffend Entlastung des Mittelstands bei den Krankenkassenprämien (Erstunterzeichner Collenberg) (GRP 3/2025-2026, S. 321)

17. Fraktionsanfrage SP betreffend Steuerungsmöglichkeiten des Kantons bei den Regionalspitälern (Erstunterzeichnerin Müller) (GRP 3/2025-2026, S. 318)
18. Fraktionsanfrage SVP betreffend Ausschaffungspraxis und Anwendung der Härtefallklausel im Kanton Graubünden (Erstunterzeichner Morf) (GRP 3/2025-2026, S. 326)
19. Fraktionsanfrage SVP betreffend «Warum ist die Bündner Regierung gegen das Ständemehr bei den EU-Verträgen und bleibt sie bei ihrer Haltung?» (Erstunterzeichner Metzger) (GRP 3/2025-2026, S. 317)

Register zum Grossratsprotokoll der Aprilsession 2026

Aufträge

Auftrag Berweiger betreffend Wasserkraftstrategie 2022-2050 (GRP 3/2025-2026, S. 319).....	643
Auftrag Cramerli betreffend Anpassung der rechtlichen Grundlagen für Gefahrenkarten und -zonen (GRP 3/2025-2026, S. 324)	643
Auftrag Cramerli betreffend Stimm- und Wahlrecht für Menschen mit geistiger Behinderung	477
Auftrag Degiacomi betreffend Förderung der Gesundheitsversorgungsregionen (GRP 2/2025-2026, S. 203)	471, 626
Auftrag Derungs betreffend Stopp der Aussetzung von Grossraubtieren in Graubünden (GRP 3/2025-2026, S. 327).....	643
Auftrag Grass betreffend Umsetzung Wasserkraftprojekte gemäss Bundesgesetz (GRP 3/2025-2026, S. 323).....	643
Auftrag Gredig betreffend Kostenumlagerung im ÖV zu den Gemeinden (GRP 2/2025-2026, S. 201)	467, 468, 583 610
Auftrag Horrer betreffend Erhöhung der Kinderzulagen (GRP 2/2025-2026, S. 203)	472, 638
Auftrag Kreiliger betreffend finanzielle Konsequenzen für die öffentliche Hand infolge der Wildschäden im Wald.....	473
Auftrag Menghini-Inauen betreffend Sicherung der dezentralen Zollstrukturen und der Grenzsicherheit im Kanton Graubünden (GRP 2/2025-2026, S. 202)	471, 629
Incarico Michael (Castasegna) concernente la comunicazione plurilingue presso l'ospedale cantonale di Coira	479
Auftrag Oesch betreffend Beibehaltung der Steuerabzüge für energetische Sanierungen (GRP 2/2025-2026, S. 200).....	466, 580
Auftrag Rageth betreffend maximale Nutzung kantonaler Sportinfrastruktur: Bedürfnisse von Vereinen sys- tematisch einbeziehen	473
Incarico Spagnolatti concernente richiesta di apposizione segnaletica sulla A13 Galleria San Fedele (GRP 2/2025-2026, p. 202).....	470, 618
Auftrag von Ballmoos betreffend neues Beschulungskonzept für Flüchtlingskinder (GRP 3/2025-2026, S. 322).....	643
Auftrag von Ballmoos betreffend telefonfreie Schulzeit an der Volksschule Graubünden (GRP 3/2025- 2026, S. 320).....	643
Fraktionsauftrag SVP betreffend Bargeld (Erstunterzeichner Sgier).....	479
Fraktionsauftrag SVP betreffend Einschränkung der geplanten Grossraubtieransiedlung (Erstunterzeichner Rauch) (GRP 3/2025-2026, S. 328).....	643
Fraktionsauftrag SVP betreffend Sanktionierung des Ausweichverkehrs (Erstunterzeichner Gort).....	476
Fraktionsauftrag SVP betreffend Standesinitiative für Ständemehr (Erstunterzeichner Koch) (GRP 3/2025- 2026, S. 319).....	643

Anfragen

Anfrage Bachmann betreffend Präventionsangebot für Personen mit sexuellem Interesse an Kindern	476
Anfrage Bischof betreffend Sicherstellung der finanziellen und räumlichen Ressourcen sowie Weiterent- wicklung von Projekten wie Anschlusslösungen des Frauenhauses Graubünden (GRP 3/2025-2026, S. 327).....	643
Anfrage Brunold betreffend touristische Erschliessung der Ruinaulta (GRP 3/2025-2026, S. 324).....	643
Anfrage Caduff betreffend künstliche Intelligenz als Standortchance (GRP 2/2025-2026, S. 205)	643
Interpellanza Censi concernente permessi di dimora, criminalità organizzata e strumenti preventivi: quale prassi per il Cantone dei Grigioni?	475
Anfrage Das betreffend Entlastung des Pflegepersonals in Langzeitinstitutionen (GRP 3/2025-2026, S. 317)	643
Anfrage Gianelli betreffend Unterstützung Soziokultur im Kanton Graubünden (GRP 3/2025-2026, S. 326)	643
Anfrage Gort betreffend definitive Steuerveranlagung.....	477

Anfrage Krättli betreffend regionale Alarmierung via «Cell Broadcast» (GRP 3/2025-2026, S. 323)	643
Anfrage Mazzetta betreffend Einführung eines generellen Stauumfahrs-Verbotes im Kanton GR.....	477
Anfrage Messmer-Blumer betreffend Veränderung in der Landwirtschaft in Graubünden (GRP 2/2025-2026, S. 204).....	643
Anfrage Metzger betreffend kommunale Planungszonen, deren Verlängerungen und die Wohnungsnot.....	473
Anfrage Metzger betreffend öffentliche Ausschreibungen für die Justizvollzugsanstalt Cazis Tigne und das Amt für Justizvollzug (GRP 3/2025-2026, S. 318).....	643
Anfrage Oesch betreffend Restfinanzierung der Spitex-Leistungen im Bereich Angehörigenpflege (GRP 2/2025-2026, S. 199)	472, 635
Interpellanza Righetti concernente le prospettive cantonali nella prevenzione e nella gestione delle catastrofi naturali (GRP 3/2025-2026, p. 321).....	643
Anfrage Roffler betreffend Umsetzung von Artikel 7a Jagdgesetz und dessen Konkretisierung in der Verordnung (GRP 2/2025-2026, S. 199).....	470, 620
Anfrage Rutishauser betreffend Anstellung pflegender Angehöriger (GRP 3/2025-2026, S. 316).....	643
Anfrage Rutishauser betreffend Bachelorstudiengang Pflege in Graubünden.....	478
Anfrage Said Bucher betreffend Schutz der Sömmerungsgebiete bei Aufstellung von Windrädern (GRP 2/2025-2026, S. 205)	472, 636
Interpellanza Spagnolatti concernente un rafforzamento di sostegno finanziario agli agricoltori sugli alpeggi e in azienda inerenti le misure di protezione delle greggi e pastorizia (GRP 3/2025-2026, p. 325)	643
Anfrage Zanetti (Sent) betreffend Autoverlad Vereina (GRP 2/2025-2026, S. 200).....	471, 623
Fraktionsanfrage Mitte betreffend Auswirkungen der Individualbesteuerung auf die Steuerpflichtigen (Erstunterzeichner Brunold)	480
Fraktionsanfrage Mitte betreffend Auswirkungen der Individualbesteuerung auf die Verwaltung (Erstunterzeichner Brunold)	480
Fraktionsanfrage Mitte betreffend Entlastung des Mittelstands bei den Krankenkassenprämien (Erstunterzeichner Collenberg) (GRP 3/2025-2026, S. 321).....	643
Fraktionsanfrage SP betreffend Steuerungsmöglichkeiten des Kantons bei den Regionalspitälern (Erstunterzeichnerin Müller) (GRP 3/2025-2026, S. 318).....	644
Fraktionsanfrage SVP betreffend Ausschaffungspraxis und Anwendung der Härtefallklausel im Kanton Graubünden (Erstunterzeichner Morf) (GRP 3/2025-2026, S. 326).....	644
Fraktionsanfrage SVP betreffend «Warum ist die Bündner Regierung gegen das Ständemehr bei den EU-Verträgen und bleibt sie bei ihrer Haltung?» (Erstunterzeichner Metzger) (GRP 3/2025-2026, S. 317).....	644
Sachgeschäfte	
Bericht und Antrag der PK zur Landsession 2027.....	468, 504, 607
Erlass eines Gesetzes über die Höhere Berufsbildung (GHB) (Botschaften Heft Nr. 9/2025-2026, S. 605).....	456, 458, 492 549, 557
Nachtragskredite.....	468, 588
Teilrevision der Verfassung des Kantons Graubünden und des Gesetzes über die politischen Rechte im Kanton Graubünden (Einführung Stimmrechtsalter 16) (Botschaften Heft Nr. 10/2025-2026, S. 703).....	464, 501, 502 568
Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (Botschaften Heft Nr. 8/2025-2026, S. 485).....	447, 451, 482 491, 506, 531
Anfragen (Fragestunde)	
Bischof betreffend Einführung des Drug-Checkings im Kanton Graubünden	589
Caluori betreffend Barbershops im Kanton Graubünden	590
Caluori betreffend Brandschutz im Kanton Graubünden	591
Censi concernente permessi di dimora e criminalità organizzata nei Grigioni	592
Cramer betreffend Stand der Ortsplanungsrevisionen	595
Danuser (Cazis) betreffend Finanzierung von Zusatzangeboten im öffentlichen Verkehr	597
Degiacomi betreffend Aufenthaltsbewilligung B löst Schutzstatus S ab.....	598

Degiacomi betreffend Organisation und Finanzierung der Sozialhilfe	599
Derungs betreffend Bevölkerungsszenarien und Berechnung des Bauzonenbedarfs.....	596
Koch betreffend Rolle und Kriterien der Regierungsstellungen zu eidgenössischen Abstimmungsvorlagen.....	600
Maissen betreffend Aufenthaltsbewilligung im Misox für Mafiamitglieder.....	593
Metzger betreffend Sachstand der Richtplananpassung Strassenverbindung zwischen Sils und Maloja.....	601
Nicolay betreffend Entsorgung von Strassenwischgut.....	602
Preisig betreffend unzulässiges Konstrukt von Peter Spuhler bei seinem Chalet in St. Moritz zur Steuerumgehung	603
Rauch betreffend Olympische Winterspiele Milano–Cortina – Verkehrs- und Sicherheitskonzept	604
Roffler betreffend Vernehmlassung der Standortförderung 2028-2032	605
Sax betreffend Finanzhaushaltsverordnung für die Gemeinden	606
Vereidigung / allgemeine Geschäfte	
Vereidigung von Ratsmitgliedern	506