



# Botschaft der Regierung an den Grossen Rat

Heft Nr. 2/2022–2023

	Inhalt	Seite
2.	Totalrevision Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden .....	103



## Inhaltsverzeichnis

### 2. Totalrevision Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden

<b>Das Wichtigste in Kürze</b> .....	103
<b>Il pli impurtant en furma concisa</b> .....	105
<b>L'essenziale in breve</b> .....	106

<b>I. Ausgangslage</b> .....	108
1. Entstehungsgeschichte des GöV .....	108
2. Öffentlicher Verkehr und Güterverkehr im Kanton Graubünden .....	109
2.1. Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs im Kanton ....	109
2.2. Ausgestaltung des Güterverkehrs im Kanton .....	112
2.3. Grundlagen und Prozesse, die den ÖV im Kanton tangieren .....	113
a) Grundlagen und Verfahren im Bund .....	115
aa) Ausbauschritte STEP .....	115
bb) Bestellverfahren .....	116
cc) Fahrplanverfahren .....	117
b) Grundlagen und Verfahren im Kanton .....	118
aa) Kantonaler Richtplan Verkehr .....	118
bb) Kantonaler Budget- und Finanzplanprozess ...	119
2.4. Richtwerte zur Bestellung und Finanzierung .....	119
a) Betriebsbeiträge .....	119
b) Investitionsbeiträge .....	122
c) Förderbeiträge .....	123
3. Parlamentarische Vorstösse .....	124
4. Regierungsprogramm und Entwicklungsschwerpunkte .....	125
5. Handlungsbedarf .....	126
a) Aufgrund rechtlicher Anpassungen auf Bundesebene .....	126
b) Aufgrund kantonalen (politischer) Vorstösse .....	129
c) Aufgrund gesellschaftlichem und technologischem Wandel .....	130
<b>II. ÖV-Grundlagenbericht</b> .....	132
1. Methodik und Grundlagen .....	132
2. Beurteilung der IST-Situation .....	134
3. Identifikation des aktuellen Handlungsbedarfs .....	135
4. Definition von Angebotsstufen .....	135

5. Würdigung des Modells .....	139
6. Zukünftige flächendeckende Umsetzung der vier Angebotsstufen .....	139
7. Weiteres Vorgehen .....	140
<b>III. Vernehmlassungsverfahren</b> .....	141
1. Allgemeine Beurteilung der Vorlage .....	143
2. Umgang mit den Anliegen .....	144
2.1. Berücksichtigte Anliegen .....	145
2.2. Nicht berücksichtigte Anliegen .....	150
2.3. Weitere Bemerkungen .....	153
<b>IV. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen</b> .....	154
<b>V. Fremdänderung</b> .....	180
<b>VI. Personelle und finanzielle Auswirkungen</b> .....	181
1. Allgemeines .....	181
2. Für den Kanton .....	181
3. Für die Regionen .....	183
4. Für die Gemeinden und Gemeindeverbände .....	183
5. Geschätzte Gesamtkosten .....	184
<b>VII. Gute Gesetzgebung</b> .....	185
<b>VIII. Regierungsrätliche Ausführungsverordnung</b> .....	185
<b>IX. Inkrafttreten</b> .....	186
<b>X. Anträge</b> .....	187
<b>Anhang:</b> Abkürzungsverzeichnis .....	188
<b>Agiunta:</b> Abrevaziuns .....	188
<b>Allegato:</b> Elenco delle abbreviazioni .....	188

## Botschaft der Regierung an den Grossen Rat

2.

### **Totalrevision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden**

Chur, den 3. Mai 2022

#### **Das Wichtigste in Kürze**

Gemäss Regierungsziel 7 des Regierungsprogramms ist eine bedürfnisgerechte Mobilität für den ganzen Kanton zu gewährleisten. Die Regierung möchte die Weiterentwicklung des Verkehrssystems im weitläufigen Kanton Graubünden vorausschauend angehen, um die verschiedenen Verkehrsträger sinnvoll zu kombinieren und zukunftsweisend auszurichten. Dabei soll die Mobilität bedürfnisgerecht, umweltfreundlich und bezahlbar sein. Insbesondere die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs (ÖV) soll gezielt gesteigert werden. In den Entwicklungsschwerpunkten 7.1 und 7.2 ist überdies die Förderung der Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den ÖV sowie ein Angebotsausbau auf den wichtigsten ÖV-Linien im Kanton vorgesehen (vgl. Bericht über das Regierungsprogramm und den Finanzplan für die Jahre 2021–2024, Heft Nr. 8/ 2019–2020, S. 419 ff., S. 460 ff.). Die Totalrevision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV; BR 872.100) soll im Sinne des Regierungsprogramms sowie gemäss Art. 82 Abs. 1 der Verfassung des Kantons Graubünden (KV; BR 110.100) die künftige kantonale Grundlage bilden, damit Kanton und Gemeinden für eine angemessene Versorgung des Kantonsgebiets mittels Verkehrsverbindungen sorgen können. Diese Versorgung des Kantonsgebiets soll bedarfsgerecht, umweltschonend und wirtschaftlich erfolgen und zudem soll der ÖV gefördert werden (Art. 82 Abs. 3 KV). In Beachtung dieser Rahmenbedingungen wird die vorliegende Totalrevision von folgenden Schwerpunkten geprägt:

## **Ziele der Totalrevision**

1. Schaffung der kantonalen Grundlagen für eine massgeschneiderte mittelfristige Planung und langfristige Steuerung des ÖV;
2. Bedarfsgerechter und finanzierbarer Angebotsausbau im ÖV zu Gunsten aller Regionen und Gemeinden im Kanton;
3. Gezielte Förderung des ÖV im Kanton unter Mitberücksichtigung neuer Mobilitätsformen und neuer Technologien.

Diese drei Ziele lassen sich wie folgt erklären:

### **1. Massgeschneiderte Planung und Steuerung des kantonalen ÖV-Angebots**

Mit der Schaffung einer neuen gesetzlichen Grundlage (Art. 5 des dem Grossen Rat unterbreiteten Gesetzesentwurfs [EG-GöV]) betreffend die Erarbeitung eines kantonalen ÖV-Konzepts soll der Planung und Steuerung des ÖV in Zukunft verstärkt Beachtung geschenkt werden. Bei dieser kantonalen Planung sollen sich die Gemeinden, Gemeindeverbände und Regionen über die Fahrplanpräsidentinnen bzw. -präsidenten der jeweiligen Fahrplanregion einbringen können. Überdies können die im Kanton tätigen Transportunternehmen (TU) des ÖV beigezogen werden.

### **2. Bedarfsgerechtes und finanzierbares ÖV-Angebot im Kanton**

Die vorliegende Totalrevision des aus dem 1993 stammenden GöV zielt darauf ab, die gewachsene und bewährte Struktur des ÖV im Kanton zu festigen und zu stärken. Die Kriterien und Richtwerte zur Bestellung des ÖV-Angebots sollen im Lichte der vergangenen Bahnreformen sowie der neuen gesellschaftlichen, demografischen und ökologischen Bedürfnisse angeglichen werden (Art. 6 EG-GöV ff.). Dieses Vorgehen soll der verfassungsmässigen Aufgabe zur Versorgung des Kantonsgebiets mittels eines bedarfsgerechten, umweltschonenden und wirtschaftlichen ÖV-Angebots gerecht werden.

### **3. Gezielte Förderung des ÖV im Kanton**

Die Finanzierungsmechanismen im Bereich der Betriebsbeiträge zur Finanzierung des ÖV-Angebots sollen den heutigen gesetzlichen Rahmenbedingungen, die aufgrund verschiedener Reformen auf Bundesebene neu entstanden sind, angepasst werden (Art. 12 ff. EG-GöV). Des Weiteren sollen gesetzliche Grundlagen geschaffen werden, die es dem Kanton künftig ermöglichen sollen, an verschiedene Vorhaben des ÖV Förder- und Investitionsbeiträge leisten zu können (Art. 17 ff. EG-GöV und Art. 26 ff. EG-GöV).

## Il pli impurtant en furma concisa

Tenor la finamira 7 dal Program da la Regenza sto vegnir garantida ina mobilitad adattada als basegns per tut il chantun. La Regenza vul prender per mauns e sviluppar vinavant en moda prospectiva il sistem da traffic en il grond chantun Grischun per cumbinar ed organisar en moda raschunaivla e progressiva ils differentes meds da traffic. La mobilitad duai esser adattada als basegns, ecologica e pajabla. En spezial l'attractivitat dal traffic public (TP) duai vegnir augmentada cun cleras finamiras. En ils puncts centrals da svilup 7.1 e 7.2 èsi previs plinavant da promover il spustament dal traffic individual motorisà (TIM) sin il traffic public sco er d'amplifitgar la purschida da las lingias las pli impurtantas dal traffic public en il chantun (cf. rapport tar il Program da la Regenza e tar il Plan da finanzas per ils onns 2021–2024, carnet nr. 8/2019–2020, p. 419 ss., p. 460 ss.). La revisiun totala da la Lescha davart il traffic public en il chantun Grischun (LTP; DG 872.100) duai furmar – en il senn dal Program da la Regenza sco er tenor l'art. 82 al. 1 da la Constituziun dal chantun Grischun (CC; DG 110.100) – la basa chantunala futura, per ch'il chantun e las vischnancas possian procurar per in provediment adequat dal territori chantunal cun colliaziuns da traffic. Quest provediment dal territori chantunal duai vegnir adattà als basegns, schanegiar l'ambient ed esser economic. Plinavant duai vegnir promovì il traffic public (art. 82 al. 3 CC). Observond questas cundiziuns generalas vegn la revisiun totala qua avant maun caracterisada dals suandants puncts centrals:

### **Finamiras da la revisiun totala**

1. Stgaffir las basas chantunales per planisar a media vista e per diriger a lunga vista en moda individualisada il traffic public;
2. Engrondir la purschida en il traffic public tenor ils basegns ed en moda finanziabla a favur da tut las regions e da tut las vischnancas en il chantun;
3. Promover cun cleras finamiras il traffic public en il chantun, resguardond novas furmas da mobilitad e novas tecnologias.

Questas trais finamiras pon vegnir explitgadas sco suonda:

### **1. Planisar e diriger en moda individualisada la purschida chantunala da traffic public**

Cun stgaffir ina nova basa legala (art. 5 dal sboz da la lescha, ch'è vegnì sutmess al Cussegl grond [LTrP]) concernent l'elavuraziun d'in concept chantunal dal traffic public duai vegnir dà en l'avegnir dapli atenziun a la planisaziun ed a la regulaziun dal traffic public. Las vischnancas, las cor-

poraziuns da vischnancas e las regiuns duain pudair sa far valair en questa planisaziun chantunala sur las presidentas ed ils presidents d'urari da la regiun d'urari respectiva. Plinavant pon vegnir consultadas las interpresas da transport dal traffic public ch'èn activas en il chantun.

## **2. Porschida da TP adattada al basegn e finanziabla en il chantun**

Questa revisiun totala da la LTP che deriva da l'onn 1993 ha la finamira da consolidar e da rinforzar la structura dal traffic public ch'è creschida e sa cumprovada en il chantun. Ils criteris e las valurs directivas per empustar la porschida da traffic public duain vegnir adattads sut l'aspect da las ultimas refurmas da la viafier sco er dals basegns socials, demografics ed ecologics (art. 6 LTrP ss.). Quest proceder duai tegnair quint da l'incumbensa costituziunala da proveder il territori chantunal cun ina porschida da traffic public ch'è adattada als basegns, ecologica ed economica.

## **3. Promoziun sistematica dal TP en il chantun**

Ils mecanissem da finanziaziun en il sector da las contribuziuns da gestiun per finanzia la porschida da traffic public duain vegnir adattads a las cundiziuns generalas legalas d'ozendi, ch'èn sa svilupadas sin plaun federal pervia da differentas refurmas (art. 12 ss. LTrP). Ultra da quai duain vegnir stgaffidas basas legalas che duain permetter en l'avegnir al chantun da pajar contribuziuns da promoziun e d'investiziun a differents projects dal traffic public (art. 17 ss. ed art. 26 ss. LTrP).

## **L'essenziale in breve**

Conformemente all'obiettivo 7 del programma di Governo, occorre garantire una mobilità adeguata alle esigenze per l'intero Cantone. Allo scopo di combinare in modo sensato i diversi vettori di trasporto e organizzarli in modo adatto al futuro, il Governo intende affrontare in maniera previdente l'ulteriore sviluppo del sistema di trasporti nell'esteso Cantone dei Grigioni. La mobilità deve corrispondere ai bisogni, essere rispettosa dell'ambiente e finanziariamente sostenibile. In particolare, l'attrattiva dei trasporti pubblici (TP) deve essere incrementata in modo mirato. Nei punti centrali di sviluppo 7.1 e 7.2 sono previste inoltre la promozione del trasferimento del traffico individuale motorizzato (TIM) ai TP nonché un potenziamento dell'offerta sulle principali linee dei TP nel Cantone (cfr. Rapporto sul programma di Governo e sul piano finanziario per gli anni 2021–2024, quaderno n. 8/2019–2020, p. 419 segg., p. 460 segg.). Ai sensi del programma di Governo nonché conformemente all'art. 82 cpv. 1 della Costituzione del Cantone dei Grigioni (Cost. cant.; CSC 110.100), la revisione totale della

legge sui trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni (LTP; CSC 872.100) deve costituire la futura base cantonale affinché il Cantone e i comuni possano garantire il collegamento adeguato del territorio cantonale con le vie di comunicazione. Tali collegamenti del territorio cantonale devono corrispondere ai bisogni, essere rispettosi dell'ambiente ed economici; inoltre i trasporti pubblici devono essere promossi (art. 82 cpv. 3 Cost. cant.). In considerazione di queste condizioni quadro, la presente revisione totale si caratterizza per i seguenti punti chiave:

### **Obiettivi della revisione totale**

1. Creazione delle basi cantonali per una pianificazione a medio termine e una gestione a lungo termine dei TP su misura.
2. Potenziamento dell'offerta nei TP corrispondente ai bisogni e finanziabile a favore di tutte le regioni e di tutti i comuni del Cantone.
3. Promozione mirata dei TP nel Cantone tenendo conto delle nuove forme di mobilità e delle nuove tecnologie.

Questi tre obiettivi possono essere definiti come segue:

### **1. Pianificazione e gestione su misura dell'offerta di TP cantonale**

Con la creazione di una nuova base giuridica (art. 5 del disegno di legge sottoposto al Gran Consiglio [d-LTPubb]) concernente la rielaborazione di un piano TP cantonale, in futuro si dovrà attribuire maggiore attenzione alla pianificazione e alla gestione dei TP. I comuni, le corporazioni di comuni e le regioni devono potersi esprimere in relazione a tale pianificazione cantonale tramite i presidenti dell'orario della rispettiva regione dell'orario. Inoltre è possibile coinvolgere le imprese di trasporto (IT) dei TP attive nel Cantone.

### **2. Offerta di TP corrispondente ai bisogni e finanziabile nel Cantone**

La presente revisione totale della LTP del 1993 mira a consolidare e a potenziare la solida e valida struttura dei TP nel Cantone. I criteri e i valori indicativi per l'ordinazione dell'offerta di TP devono essere adeguati alla luce delle precedenti riforme delle ferrovie nonché delle nuove esigenze sociali, demografiche e ambientali (art. 6 d-LTPubb segg.). Questo modo di procedere deve soddisfare il compito costituzionale di garantire collegamenti nel territorio cantonale mediante un'offerta di TP corrispondente ai bisogni, rispettosa dell'ambiente ed economica.

### **3. Promozione mirata dei TP nel Cantone**

I meccanismi di finanziamento nel settore dei contributi d'esercizio per il finanziamento dell'offerta di TP devono essere adeguati alle odierne con-

dizioni quadro legislative sviluppatesi a seguito di diverse riforme a livello federale (art. 12 segg. d-LTPubb). Inoltre occorre creare basi giuridiche che in futuro dovranno consentire al Cantone di versare contributi di promozione e agli investimenti a diversi progetti dei TP (art. 17 segg. d-LTPubb e art. 26 segg. d-LTPubb).

Sehr geehrte Frau Landespräsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Antrag betreffend Totalrevision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV; BR 872.100).

## I. Ausgangslage

### 1. Entstehungsgeschichte des GöV

Aufgrund verschiedener Vorstösse im Grossen Rat beauftragte die Regierung im März 1987 eine ausserparlamentarische Kommission mit der Erarbeitung eines Berichts zum ÖV. Die ausserparlamentarische Kommission kam in ihrem Bericht zum Schluss, dass nach der Behandlung des Berichts im Grossen Rat mittelfristig der Erlass eines kantonalen Gesetzes zur Förderung des ÖV notwendig sei (vgl. Botschaft Heft Nr. 5/1988–1989, S. 286 ff., S. 307). In der Novembersession 1988 nahm der Rat vom Bericht der Kommission Kenntnis (Grossratsprotokoll [GRP] Dezembersession 1988, S. 623). Im Herbst 1989 beauftragte das Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement Graubünden (BVFD; heute Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität [DIEM]) eine externe Ingenieurunternehmung mit der Erarbeitung eines kantonalen Verkehrskonzepts im Bereich ÖV. Die Konzepte *Bahn und Bus 2000* des Bundes (mit gezielten Investitionen sollte der ÖV ausgebaut und zu einer leistungsfähigen Transportkette zusammengeschlossen werden), *Rhätische Bahn 2000* (kantonales Konzept betreffend notwendige Zusatzleistungen der Rhätischen Bahn [RhB] auf ihrem Netz, um die gesamtschweizerisch anvisierte Angebotserweiterung auch in Graubünden zu übernehmen; Bau Vereinatunnel) und *Postauto 2000* (kantonales Konzept betreffend Weiterführung der Transportkette von der Bahn 2000 und RhB auf die Buslinien) dienen als konzeptionelle Grundlagen, auf welche sich die damals erarbeitete Verkehrsstudie stützte. Diese wiederum bildete die Grundlage zur Erarbeitung des GöV. Das GöV wurde vom Grossen Rat am 10. Juni 1992 erlassen, am 7. März 1993 vom Volk angenommen und per

1. Januar 1994 durch die Regierung in Kraft gesetzt. Seit damals erfuhr das GÖV nur punktuelle Anpassungen (Reform des Finanzausgleichs im Kanton Graubünden oder untergeordnete formlose Berichtigungen).

## **2. Öffentlicher Verkehr und Güterverkehr im Kanton Graubünden**

### ***2.1. Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs im Kanton***

Gemäss Art. 81a Abs. 1 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV; SR 101) sorgen Bund und Kantone für ein ausreichendes Angebot an ÖV auf Schiene, Strasse, Wasser und mit Seilbahnen in allen Landesgegenden. Die Belange des Schienengüterverkehrs sind dabei angemessen zu berücksichtigen. Gemäss Art. 82 Abs. 1 KV sorgen nebst dem Kanton auch die Gemeinden für eine angemessene Versorgung des Kantonsgebiets mittels Verkehrsverbindungen. Gemeinsam sorgen sie für eine bedarfsgerechte, umweltschonende und wirtschaftliche Verkehrsordnung und fördern den ÖV (Art. 82 Abs. 3 KV).

Die Erhöhung der Attraktivität des ÖV im Kanton Graubünden mit schnellen und häufigen Transportketten sowie modernen Zügen und Bussen wird als Daueraufgabe angesehen. Dazu zählen gut abgestimmte Anschlüsse zwischen den Verkehrsmitteln, kurze und bequeme Umsteigewege, verkehrsmittelübergreifende Tarif- und Informationssysteme sowie benutzerfreundlich ausgestaltete intermodale Schnittstellen zum motorisierten Individual- sowie zum Fuss- und Veloverkehr. Der Kanton koordiniert die verschiedenen Akteure und ihre Planungen, um ein optimal abgestimmtes ÖV-Angebot sicherzustellen. Die Förderung des ÖV ist ein wesentlicher Bestandteil der Entwicklungsschwerpunkte des Regierungsprogramms 2021–2024 und des kantonalen Richtplans Verkehr (KRIP-V). Die übergeordnete Einbindung Graubündens in die überregionalen und internationalen Verkehrsnetze erfolgt zu einem beträchtlichen Teil über die Strecke der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) Chur–Zürich und die Rheintal-Achse, welche auch den Metropolitanraum München anbindet. Zudem sind Chur und Landquart direkt an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz mittels direkten Intercity-Express-Verbindungen (ICE) der Deutschen Bahn (DB) – aktuell mehrmals täglich nach Frankfurt und Hamburg – angebunden. Weitere kantons- bzw. landesübergreifende Bahnangebote gibt es zwischen Disentis/Mustér und Andermatt sowie zwischen St. Moritz und Tirano, wobei letztere zusammen mit der Postautolinie über die San Bernardino-Strecke auf der N13 den Metropolitanraum Milano anbindet. Die übrigen grenzüberschreitenden Verbindungen werden heute mit Buslinien sichergestellt. Das Netz des ÖV in Graubünden besteht aus den Eisenbahn-

linien der SBB, der RhB und der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) sowie zahlreichen Buslinien, der Luftseilbahn Rhäzüns–Feldis (LRF) und dem Kursschiff auf dem Silsersee. Das Rückgrat des ÖV im Kanton sind die SBB-Strecke Chur–Maienfeld sowie das rund 400 Kilometer lange Meter-spurnetz der RhB und der MGB, die durch Buslinien von überregionaler Bedeutung ergänzt werden. Dieses Netz verbindet Zentren in den urbanen, suburbanen und ländlichen Räumen sowie touristische Orte und erschliesst somit das ganze Kantonsgebiet. Massgebend für den weiteren infrastrukturellen Ausbau sind die bereits durch das nationale Parlament beschlossenen Ausbauschritte des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur 2025 und 2035 des Bundes (STEP), das Konzept des Bündner Halbstundentaktes «Retica 30» und dessen Weiterentwicklung «Retica 30+» (vgl. Regierungsbeschluss [RB] vom 29. März 2011 [Prot. Nr. 277/2011] und RB vom 5. Mai 2020 [Prot. Nr. 393/2020]) sowie die Gesamtperspektive Ostschweiz der SBB. Das Angebot auf dem Bündner Meterspurnetz (bestehend aus Interregio [IR], Regionalexpress [RE], Regionalzug [R] und S-Bahn [S]) sieht wie folgt aus:

Linie	Verlauf	Takt	Bemerkungen
IR	Chur – Thusis – St. Moritz	60'	
RE	Landquart – Klosters – Davos	60'	Saisonal zusätzliche Züge
RE	Landquart – Klosters – St. Moritz	120'	Mit Verdichtungen zum Stundentakt in Lastrichtung
RE	Klosters – Davos	120'	Mit Verdichtungen zum Stundentakt in Lastrichtung, an Wochenenden und täglich während der Wintersaison
RE	Disentis/Mustér – Landquart – Scuol-Tarasp	60'	Mit Verdichtungen zum Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit zwischen Ilanz und Chur
R	Davos – Filisur	60'	Im Sommer zwei Zugspare mit historischem Rollmaterial
R	Chur – Arosa	60'	Saisonal zusätzliche Züge
R	Scuol-Tarasp – Samedan – Pontresina	60'	
R	Disentis/Mustér – Oberalppass – Andermatt	60'	Zusätzlich Sportzüge im Winter auf Teilschnitten
R	St. Moritz – Pontresina – Poschiavo – Tirano	60'	
S1	Schiers – Landquart – Chur – Rhäzüns	60'	
S2	Chur – Thusis	60'	

Abbildung 1: Angebot auf der Meterspur im Kanton Graubünden,  
Quelle: Amt für Energie und Verkehr (AEV).

Die topographischen Eigenheiten und die räumliche Ausdehnung des Kantons Graubünden bestimmen die Ausgestaltung des ÖV massgeblich mit. Die Erschliessung der oft relativ dünn besiedelten Talschaften, Regionen und Ortschaften im Kanton erfolgt deshalb zu einem grossen Teil mittels Busverkehr auf der Strasse. Der ÖV im Kanton Graubünden nimmt eine bedeutende Rolle bei der Beförderung der touristischen Gäste ein. Ein grosser Teil der Transporte im ÖV sind daher dem Tourismus- und Freizeitverkehr zuzuordnen. Ein dichtes Netz an Buslinien durchzieht den Kanton

und stellt insbesondere die Erschliessung von Ortschaften und touristischen Zielen sowie deren Anbindung an die Eisenbahn und die Zentren sicher. In den Zentren sowie in den touristischen Orten stellen Angebote des Ortsverkehrs die Feinerschliessung und die Anbindung ans übergeordnete Netz sicher. Das Busangebot im Kanton Graubünden übernimmt somit zahlreiche Aufgaben. Die einzelnen Funktionen der Linien lassen sich grob wie folgt einteilen:

- **Hauptlinien nach Chur** binden Kantonsteile ohne Bahnanschluss direkt an den Kantonshauptort an, wobei zur Beschleunigung gewisse Teilstrecken auch auf Autobahnen bzw. Autostrassen zurückgelegt werden (z. B. San Bernardino-Linie);
- **Regionale Hauptlinien** binden grössere Seitentäler an Zentrumsorte im Haupttal, welche meistens auch grössere Bahnknoten sind, an (z. B. Linien ab Ilanz). Einzelne Linien verkehren auch grenzüberschreitend zu den nächstgrösseren Talorten (z. B. Maloja-Linie nach Chiavenna, Ofenpass-Linie nach Mals) und stellen dort die Anschlüsse an weitere Bahn- und Buslinien sicher;
- **Zubringerlinien** verbinden einzelne Orte oder kleinere Täler mit Bahnhöfen oder regionalen Hauptlinien (z. B. Tavanasa – Brigels);
- Die lokale Erschliessung in Städten und grösseren Agglomerationen wie Chur oder Davos erfolgt durch den **Ortsverkehr**, wobei diese Linien teilweise auch durch mehrere Orte verkehren (z. B. Oberengadin);
- **Touristische Linien** im engeren Sinn haben keine eigentliche Erschliessungsfunktion. Sie befahren hauptsächlich Passstrassen oder sonstige, landschaftlich attraktive Strecken (z. B. Flüelapass-Linie, Palm Express St. Moritz – Lugano) und verkehren daher meistens nur ein bis zwei Mal pro Tag und meistens saisonal;
- **Sportbus-Linien** verkehren ebenfalls nur saisonal. Typisch hierfür sind Skibusse, welche in Wintersportorten die regulären Buslinien entlasten oder ergänzen und Wanderbusse, welche im Sommer Ausgangspunkte von Bergwanderwegen anfahren. Diese Angebote auf der letzten Meile tragen wesentlich zur Auslastung des ÖV-Gesamtsystems bei.

Eine Linie kann auch mehrere Funktionen erfüllen. Insbesondere nehmen viele Linien neben ihrer Erschliessungsfunktion auch eine touristische Rolle ein. Grafisch präsentiert sich das Bahn- und Busliniennetz im Kanton wie folgt:

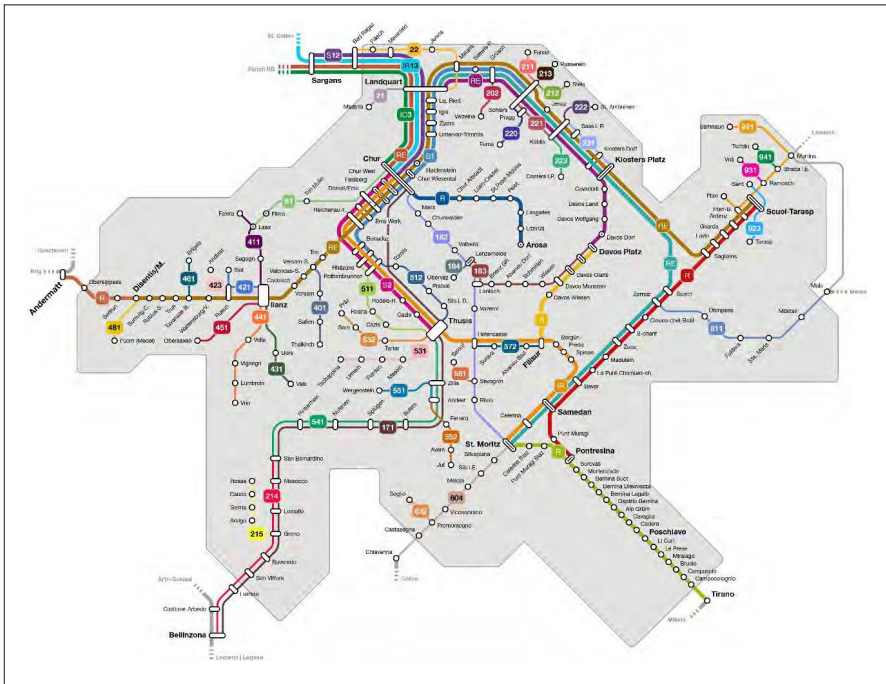


Abbildung 2: Liniennetz des ÖV im Kanton Graubünden (nicht abschliessend),  
Quelle: Rapp Trans.

## 2.2. Ausgestaltung des Güterverkehrs im Kanton

Zum Schutz der Alpen und aufgrund von Kapazitätsengpässen auf den Transitstrassen fordert Art. 84 BV eine Verlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs auf die Schiene. Der internationale Transitgüterverkehr, der alpenquerende Güterschwerverkehr und der Güterverkehr über längere Distanzen soll auf der Schiene erfolgen. Der Bund sieht als Verlagerungsziel maximal 650 000 Lastwagenfahrten pro Jahr auf Schweizer Alpen transitstrassen vor. Der alpenquerende Güterverkehr auf der Strasse hat sich zwar gemäss dem Bundesamt für Verkehr (BAV) seit Anfang des Jahrtausends um einen Drittel reduziert, liegt jedoch immer noch klar über dem Verlagerungsziel. Im Kanton Graubünden befindet sich mit der N13 (San Bernardino-Route) eine wichtige Nord-Süd-Verbindung. Die Achse wird neben dem Tourismusverkehr auch stark vom internationalen Transitgüterverkehr befahren. Im nationalen Kontext verkehrte im Jahr 2018 zirka 17 Prozent des gesamten alpenquerenden Transitgüterverkehrs über die N13.

Damit das Verlagerungsziel des Bundes eingehalten werden kann und die San Bernardino-Route auch künftig dem Bündner Tourismus und der lokalen Bevölkerung nützt, sollte der alpenquerende Güterverkehr noch stärker auf die Schiene verlagert werden. Der Güterverkehr in Graubünden ist geprägt von einer weitläufigen Siedlungsstruktur sowie oft dezentral angeordneten Industrie- und Gewerbebetrieben. Die grössten Quell- und Zielorte befinden sich im Churer Rheintal, im Oberengadin, im Prättigau, in Davos, Ilanz, Thusis und Tirano. Die Transportinfrastruktur im Kanton ist stark vom alpinen Raum geprägt und auf die Hauptachsen und grösseren Talverläufe beschränkt. Obwohl die Schieneninfrastruktur im Kanton gut ausgebaut ist, wird ein Grossteil der transportierten Güter (ohne Transitverkehr) von der Strasse abgedeckt. In den letzten Jahren hat sich der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) stark entwickelt. Die Logistikkette im Wechselbehältersystem zeichnet sich durch kurze Strassentransporte im Vor- und Nachlauf sowie einer langen Transportstrecke auf der Bahn aus. Diese Bahntransporte werden häufig in der Nacht ausgeführt. Dadurch werden Strassen entlastet und vorhandene Kapazitäten der Bahn genutzt. Der Bund strebt die Produktivitätssteigerung der bestehenden Anlagen des Schienengüterverkehrs an (Bahnhöfe und Freiverladeorte). Dazu hat der Bund unter Anhörung der Kantone das Konzept Schienengüterverkehr beschlossen: Die bestehenden Anlagen sind zu erhalten und in ihrer Funktion und Ausgestaltung nicht einzuschränken.

### ***2.3. Grundlagen und Prozesse, die den ÖV im Kanton tangieren***

Damit der ÖV im Kanton Graubünden funktionieren kann, braucht es eine Infrastruktur (Schiene [STEP] bzw. Strasse), Rollmaterial und das entsprechende Angebot pro ÖV-Linie (Bestell- und Fahrplanverfahren). Die ungedeckten Kosten des Angebots (inkl. des Rollmaterials) sind jeweils durch die zuständige öffentliche Hand (in Graubünden: Bund/Kanton/Gemeinden/Regionen/Gemeindeverbände) oder Dritte abzugelten. Die Abhängigkeiten der erwähnten Prozesse vgl. Kapitel III.2. Abschnitt 2.1. und Kapitel IV. Art. 5 EG-GöV präsentieren sich (in zeitlicher Abhängigkeit) wie folgt:

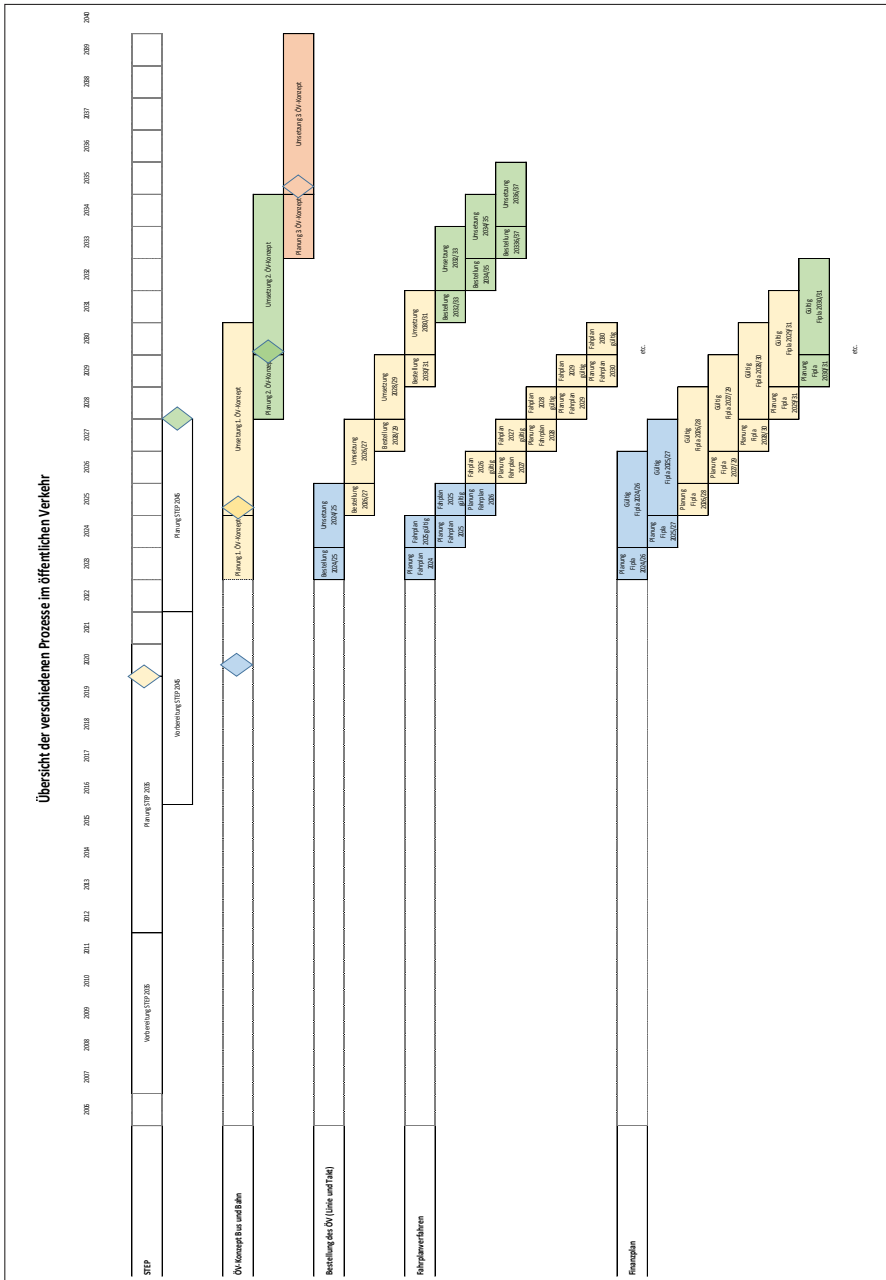


Abbildung 3: Übersicht über die verschiedenen Prozesse im ÖV, Quelle: AEV.

## *a) Grundlagen und Verfahren im Bund*

### *aa) Ausbauschritte STEP*

Mit dem Ja zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI; vgl. Kapitel I.5. Abschnitt a) wurde auch die Planung des künftigen Ausbaus der Bahninfrastruktur im Rahmen des STEP neu geregelt. Die Rollen der verschiedenen Beteiligten wurden teilweise neu definiert, die Zusammenarbeit und die Zuständigkeiten klarer geregelt (Art. 48d des Eisenbahngesetzes [EBG; SR 742.101]). Das BAV leitet und koordiniert dabei als Prozessführender die für die Ausbauschritte notwendigen Planungen. Die Kantone sind im Rahmen dieses Prozesses für die regionale Angebotsplanung verantwortlich. Sie organisieren sich hierzu in geeigneten Planungsregionen (Graubünden: Planungsregion Ost), die weiter in Planungsräume unterteilt werden können. Die betroffenen Eisenbahnunternehmen und die Akteure der Güterverkehrsbranche werden ebenfalls in den Planungsprozess eingebunden. Ausgehend von einer Bedarfsanalyse, einer Zusammenstellung der Angebotskonzepte im Regionalverkehr sowie einer ersten Auslegeordnung zu nationalen Angebotskonzepten im Personenfern- und Güterverkehr wird ein schweizweiter Konzeptentwurf gebildet und es werden regionale Module abgeleitet. Module beinhalten dabei eine oder mehrere Angebotsverbesserung(en) sowie die zugehörige Infrastruktur. Die Module werden bewertet und nach Dringlichkeitsstufen geordnet. Innerhalb des vorgegebenen finanziellen Rahmens werden Module der ersten Dringlichkeitsstufe zum Gesamtkonzept STEP zusammengefügt. Dieses wird abschliessend als Gesamtpaket erneut bewertet. Um ein zweckmässiges Gesamtkonzept STEP zu erhalten, ist eine Optimierung zwischen den geplanten Angeboten im Regional-, Fern- und Güterverkehr, dem Rollmaterial sowie der Infrastruktur erforderlich. Sobald das Gesamtkonzept steht, ergeht ein Beschluss im eidgenössischen Parlament (Finanzielle Mittel und Projektliste). Der Prozess läuft rund alle 5–10 Jahre in groben Zügen wie folgt ab:

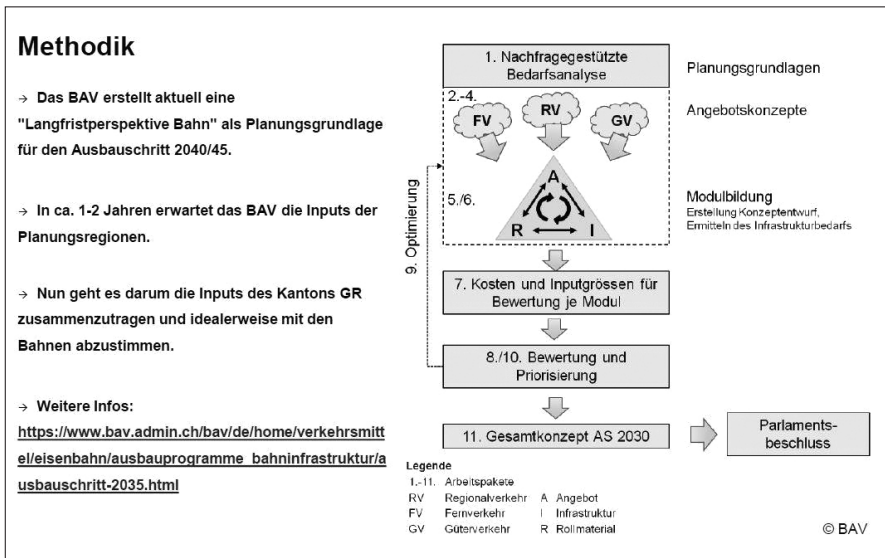


Abbildung 4: Ablauf AS STEP des Bundes, Quelle: BAV und AEV.

### bb) Bestellverfahren

Die allermeisten Linien des regionalen Personenverkehrs (RPV) können nicht kostendeckend betrieben werden. Damit diese Linien von den TU trotzdem angeboten werden können, subventionieren Bund und Kantone rund 1550 Linien des RPV von 113 TU mit jährlich rund 2,1 Milliarden (Mrd.) Franken. Das Verfahren zur Bestellung des Angebots mit entsprechender Festlegung der Betriebsbeiträge pro Linie nennt sich Bestellverfahren. Die Abgeltung der ungedeckten Kosten des RPV wurde im Rahmen der Bahnreform zu einer Verbundaufgabe zwischen Bund und Kantonen (vgl. Kapitel I.5. Abschnitt a). Der Bund beteiligt sich schweizweit durchschnittlich mit rund 50 Prozent an den gesamten ungedeckten Kosten (in Graubünden: 20 Prozent Kanton und 80 Prozent Bund, vgl. Art. 29b der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs [ARPV; SR 745.16] i.V.m. Anhang 1 und 2 ARPV). Das Bestellverfahren wird jeweils für eine Fahrplanperiode durchgeführt, die jeweils zwei Fahrplanjahre umfasst (aktuell Fahrplanperiode 2022/2023 und anschliessend 2024/2025).

Das Bestellverfahren läuft zusammengefasst wie folgt ab:

- Bund und Kantone (Besteller) geben den TU Vorgaben zum gewünschten Angebot (Fahrplan) sowie zu den jeweils zur Verfügung stehenden Mitteln (Art. 16 ARPV);
- Aufgrund dieser Vorgaben erstellen die TU Offerten pro Linie (Art. 17 ARPV). In den Offerten werden die geplanten Kosten sowie die erwarteten Erlöse aus dem Verkauf von Fahrausweisen ausgewiesen. Das verbleibende Defizit sind die sogenannten «geplanten ungedeckten Kosten», welche gemäss Art. 28 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1) von den Bestellern abgegolten werden;
- Besteller und TU prüfen (Art. 18 ARPV) und verhandeln die Offerten sowie das Fahrplanangebot. Beim Angebot können sich Änderungen aufgrund des Fahrplanverfahrens ergeben;
- Nach der Bereinigung der Offerten schliessen die Besteller mit den TU Angebotsvereinbarungen ab (Art. 21 ARPV). In den Angebotsvereinbarungen werden das Angebot sowie die Abgeltungen und deren Aufteilungen auf Bund und Kantone geregelt. Bei kantonsgrenzüberschreitenden Linien beteiligen sich die Kantone anteilmässig;
- Nach dem Fahrplanwechsel im Dezember erbringen die TU die offerierte Leistung.

Im Rahmen der jährlichen subventionsrechtlichen Prüfung wird die ordnungsgemässe Verwendung der Abgeltungen, die durch die öffentliche Hand geleistet werden, bei den konzessionierten TU durch das BAV überprüft (Art. 37 PBG).

### *cc) Fahrplanverfahren*

Der Bundesrat regelt das Fahrplanverfahren (Art. 13 Abs. 3 PBG). Dem Fahrplanverfahren unterstehen TU mit Personenbeförderungskonzession oder mit kantonaler Bewilligung, die den Fahrplan national publizieren wollen (Art. 1 Abs. 1 der Fahrplanverordnung [FPV; SR 745.13]). Das Fahrplanverfahren ist ein jährlich wiederkehrender Prozess (Art. 9 FPV), welcher diverse Komponenten koordiniert und mit dem Fahrplanwechsel im Dezember endet. Das Fahrplanverfahren des Bundes (nachstehend für das Fahrplanjahr 2023 abgebildet) läuft zusammengefasst wie folgt ab:

- Erstellung Fahrplankonzept, Fahrpläne pro Linie sowie Fahrplangentwurf (Art. 3 FPV);
- Veröffentlichung Fahrplangentwurf auf [www.fahrplanentwurf.ch](http://www.fahrplanentwurf.ch) durch TU (Mai 2022);

- Frist zur Stellungnahme zum Fahrplanentwurf bis zirka Mitte Juni 2022 (Art. 7 FPV);
- Auswertung der Stellungnahmen durch Kantone bis 20. Juni 2022;
- Antragsfrist der TU für neue oder geänderte Stationsnamen bis Ende Juni 2022;
- Einreichung der Gesuche um Änderung der Konzession durch TU bis spätestens 11. September 2022;
- Letztmöglicher Zeitpunkt für die Lieferung von Fahrplandaten als Nachkorrektur bis 12. September 2022;
- Veröffentlichung des Fahrplans am 23. September 2022 (Art. 10 FPV);
- Aufschaltung des definitiven Fahrplans auf *www.fahrplanfelder.ch* spätestens am 12. November 2022;
- Inkrafttreten des Fahrplans am 11. Dezember 2022 (Fahrplanwechsel).

## *b) Grundlagen und Verfahren im Kanton<sup>1</sup>*

### *aa) Kantonaler Richtplan Verkehr*

Gemäss KRIP-V (durch die Regierung im Sommer 2021 im Sinne von Art. 14 Abs. 2 des Raumplanungsgesetzes für den Kanton Graubünden [KRG; BR 801.100] zu Händen des Bundes verabschiedet) verfolgt der Kanton eine ausgewogene Gesamtverkehrs- bzw. Mobilitätsplanung im Spannungsfeld zwischen zuverlässiger Erschliessung mit allen relevanten Verkehrsträgern, finanziellen Mitteln und optimierter Einbettung der Infrastrukturen in Siedlung und Landschaft. Unter der Prämisse, dass Mobilität möglichst minimiert werden soll, setzt sich die kantonale Verkehrspolitik die folgenden Prioritäten:

- 1. Priorität:** Erhalt und Optimierung der vorhandenen Infrastruktur (baulich und betrieblich) im Sinne der volkswirtschaftlichen Effizienz (Individualverkehr, ÖV);
- 2. Priorität:** Erhöhen des Anteils des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr, insbesondere in urbanen und suburbanen Räumen;
- 3. Priorität:** Ausbau der Infrastruktur im Sinne einer gesellschaftlich erwünschten, umweltverträglichen und wirtschaftlich tragbaren Mobilität.

Ein Teil des KRIP-V ist der ÖV (Personenverkehr). Als Zielsetzung wird darin festgelegt, dass das Angebot im ÖV attraktiv und bedarfsgerecht zu sein hat. Überdies soll die Benützung des ÖV gefördert werden. Das An-

<sup>1</sup> Zum Aktionsplan Green Deal Graubünden (AGD) vgl. Kapitel II.7.

gebot soll sich nach den Strategien des Raumkonzepts Graubünden richten, die angestrebte räumliche Entwicklung unterstützen und die unterschiedlichen Anforderungen des Alltags- und Freizeitverkehrs möglichst umfassend erfüllen.

#### *bb) Kantonaler Budget- und Finanzplanprozess*

Der Grosse Rat führt jährlich einen Budgetprozess durch (Art. 36 Abs. 1 des Gesetzes über den Finanzhaushalt des Kantons Graubünden [Finanzhaushaltsgesetz, FHG; BR 710.100]). Die gesamten finanziellen Mittel für den ÖV im Kanton Graubünden, die vom Kanton aufgewendet werden, sind im Rahmen dieses Prozesses vorzusehen (konkret: Beitrag in den Bundesinfrastrukturfonds [BIF], Betriebs-, Investitions- und Förderbeiträge) und werden durch den Grossen Rat festgelegt. Im Rahmen des Finanzplans wird der voraussichtliche Bedarf an finanziellen Mitteln für die nächsten Jahre ausgewiesen.

### **2.4. Richtwerte zur Bestellung und Finanzierung**

#### *a) Betriebsbeiträge*

##### *aa) Öffentlicher Verkehr*

Betriebsbeiträge bzw. Abgeltungen werden durch die Besteller (Bund und/oder Kanton [sowie Dritte] bzw. beim Ortsverkehr Gemeinden, Gemeindeverband oder andere) an TU gestützt auf eine Planrechnung zur Finanzierung der ungedeckten Kosten des bestellten Angebots ausgerichtet. Das geltende Recht macht Vorgaben in Bezug auf das durch den Kanton angestrebte ÖV-Angebot (Anzahl Kurspaare pro Tag; vgl. Anhang 1 der Verordnung über den öffentlichen Verkehr [VöV; BR 872.150]). Seit 2013 bestehen zusätzlich Güteklassen, die Auskunft in Bezug auf die Qualität der Erschliessung eines Standorts im Kantonsgebiet mit ÖV machen. Dies ist wichtig, wenn es darum geht, den ÖV zu optimieren, Siedlungsverdichtung nach innen an geeigneten Lagen voranzutreiben oder Standortentscheide für publikumsintensive Anlagen so zu treffen, dass sie möglichst wenig zusätzlichen Autoverkehr verursachen. Bei der Angebotsdichte, dargestellt als Anzahl Kurspaare pro Tag, gibt es heute innerhalb des Kantons grosse Unterschiede. Die Spanne reicht von vier Kurspaaren pro Tag bis zu Linien mit einem Halbstundentakt oder teils noch dichterem Angebot in den drei Agglomerationen oder im Ortsverkehr. Abgesehen von einzelnen touristischen

Linien über die Alpenpässe betreffen die Linien mit vier bis zehn Kurspaaren pro Tag vor allem dünn besiedelte Seitentäler oder die Erschliessung von kleinen Dörfern. Mit dieser tiefen Anzahl täglicher Kurspaare ist in der Regel kein Taktangebot möglich, zumal in diesen Fällen oft auch noch die Bedürfnisse des Schülertransports zu berücksichtigen sind. Diese Schülertransporte tragen jedoch dazu bei, die zum Erreichen der Richtwerte notwendigen Frequenzen zu erzielen, um zumindest ein «minimales» Angebot an Kurspaaren anbieten zu können. Angesichts einer in diesen schwach besiedelten Gebieten vielfach zunehmend überalternden Bevölkerung und der damit einhergehenden rückläufigen Schülerzahlen wird es in Zukunft voraussichtlich noch schwieriger, die Werte zu erreichen, um eine ÖV-Erschliessung sicherzustellen. Das schwächt die Attraktivität dieser Siedlungen weiter. Demgegenüber wird ein hoher Erschliessungsgrad auf den Achsen mit der Bahn sowie mit dichtem Busangebot nach Chur erreicht. Aber auch die Landschaft Davos sowie das Oberengadin verfügen über ein sehr gutes Angebot. Einwohner der grösseren Tourismusgebiete (insbesondere Flims-Laax, Lenzerheide, Davos-Klosters, Samnaun, Scuol) profitieren zu einem wesentlichen Teil von einem dichten ÖV-Angebot. Heute präsentiert sich das ÖV-Angebot in Bezug auf die Anzahl Kurspaare pro Tag im Kanton Graubünden wie folgt (vgl. Richtwerte im Anhang 1 VöV):

- 4 Kurspaare → Minimalangebot, sehr unregelmässig;
- 4–9 Kurspaare → unregelmässiges Angebot ohne feste Taktzeiten;
- 10–19 Kurspaare → Stundentakt, teilweise mit Taktlücken;
- 20–36 Kurspaare → Stundentakt mit Verdichtungen bis Halbstundentakt;
- mehr als 36 Kurspaare → Halbstundentakt oder dichter.

Der Kanton bestellt gemäss Bundesrecht zum grössten Teil mit dem Bund (Verbundaufgabe gemäss Art. 28 Abs. 1 PBG) den ÖV (konkret RPV; Kriterien gemäss Art. 4 ARPV und Art. 6 ARPV) im Kanton. Der RPV in Graubünden macht über 80 Prozent des ÖV-Angebots aus. Der Kanton finanziert – zum grössten Teil ebenfalls mit dem Bund – die ungedeckten Kosten des ÖV (Art. 29b Abs. 2 ARPV i.V.m. Anhang 2 und Art. 15 GöV). Der Kanton kann sich überdies zu 20 Prozent an Leistungen beteiligen, welche durch den Bund nicht mitfinanziert werden, wenn es das öffentliche Interesse einer oder mehrerer Gemeinden erfordert. Der Anteil der beteiligten Gemeinden bemisst sich nach deren Einwohnerzahl, sofern sie keinen anderen Verteilschlüssel vereinbaren (Art. 15 Abs. 3 GöV). Zudem tragen die Gemeinden die ungedeckten Kosten des Ortsverkehrs (Art. 16 GöV und Anhang 1 VöV) und der Feinerschliessung (Art. 13 GöV und Anhang 1 VöV), sofern diese nicht als RPV gelten. Beiträge an marktwirtschaftliche Leistungen (Skibusse) und weitere Leistungen, die vorwiegend dem reinen Tourismusverkehr (z.B. Glacier-Express) dienen, sind ausgeschlossen (Art. 17

GöV). In den letzten Jahren (2016–2020) leisteten Bund und Kanton für das bestellte Angebot folgende Betriebsbeiträge an TU:

Jahr	Gemeinsame Finanzierung Bund und Kanton			Zusatz- Beiträge	Total	Anteil Bund	Anteil Kanton
	Bund 80 %	Kanton 20 %	Kantons- quote	Kanton 100 %	Beiträge	in %	in %
2016	94'467'723	23'605'108	118'072'831	12'507'998	130'580'829	72.34%	27.66%
2017	96'978'934	24'244'734	121'223'668	9'814'223	131'037'891	74.01%	25.99%
2018	98'814'619	23'910'518	122'725'137	9'398'290	132'123'427	74.79%	25.21%
2019	92'044'190	23'011'047	115'055'237	9'517'992	124'573'229	73.89%	26.11%
*2020	98'562'910	24'640'723	123'203'633	5'543'539	128'747'172	76.56%	23.44%

Abbildung 5: Übersicht Betriebsbeiträge in Franken im Kanton Graubünden 2016–2020, Quelle: AEV (\*Abbildung ohne Covid-bedingte Mehrkosten).

### *bb) Schienengüterverkehr*

Der Kanton Graubünden bestellt und unterstützt Angebote des Schienengüterverkehrs auf dem Meterspurnetz des Kantons finanziell. Er tut dies federführend entsprechend dem Güterverkehrskonzept auf dem Schienennetz der RhB sowie zusammen mit den Kantonen Wallis und Uri bei der MGB. Nur wenn der Kanton Schienengüterverkehr bestellt, kann sich auch der Bund finanziell beteiligen, und zwar maximal bis zum prozentualen Anteil gemäss Anhang 2 der ARPV (Art. 16 der Verordnung über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen [Gütertransportverordnung, GüTV; SR 742.411]). Dabei sind die verfügbaren Mittel des Bundes zur Förderung des Schmalspurgüterverkehrs begrenzt und dienen zur Sicherung, damit das bisherige Verkehrsangebot beibehalten werden kann. Gemäss Art. 18 Abs. 2 GüTV ist die Beteiligung des Bundes an Bestellungen der Kantone bis Ende 2027 befristet. In den vergangenen Jahren (2016–2020) leisteten der Kanton und der Bund folgende Betriebsbeiträge:

Jahr	RhB		MGB		Total Beiträge	Anteil Kanton in %	Anteil Bund in %
	Kanton	Bund	Kanton GR	Bund			
2016	1'825'050	3'880'000	20'173	40'952	5'766'175	32.00%	68.00%
2017	1'703'255	3'996'745	27'634	40'952	5'768'586	30.01%	69.99%
2018	1'621'534	4'089'466	18'897	47'657	5'777'554	28.39%	71.61%
2019	2'018'534	4'050'857	24'861	48'958	6'143'210	33.26%	66.74%
2020	2'876'524	4'065'476	58'987	49'067	7'050'054	41.64%	58.36%

Abbildung 6: Übersicht Beiträge in Franken an den Schienengüterverkehr im Kanton Graubünden 2016–2020, Quelle: AEV.

### b) Investitionsbeiträge

Mit FABI wurde auf Bundesebene ein unbefristeter Fonds geschaffen, der sogenannte BIF. Der BIF wurde per 1. Januar 2016 auf Verfassungsstufe verankert (Art. 87a BV). Dadurch wurde die Finanzierung der Bahninfrastruktur langfristig stabiler ausgestaltet und die Finanzierung von Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Infrastruktur wird aus einem Topf gewährleistet. Gespiessen wird dieser Topf durch den Bund, die Kantone, die Bahnunternehmen und die Kundschaft. Die Kantone zahlen eine jährliche Pauschale von rund 500 Millionen (Mio.) Franken in den BIF (Art. 57 Abs. 1 EBG). Der Kanton Graubünden leistete in den vergangenen Jahren jährlich eine Einlage von rund 28 Mio. Franken in den BIF (Art. 87a Abs. 3 BV i.V.m. Art. 57 Abs. 3 EBG, Art. 3 des Bundesgesetzes über den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur [Bahninfrastrukturfondsgesetzes, BIFG; SR 742.140] und Verordnung des Eidgenössischen Finanzdepartements über die Bemessung der Einlagen in den BIF [SR 742.140.01]). Der BIF hat den bisherigen befristeten Fonds für die Eisenbahn Grossprojekte FinÖV-Fonds abgelöst (Art. 10 Abs. 1 BIFG).

Zur Finanzierung der sonstigen Investitionen für die Bahn und die Strassentransportunternehmen leistete der Kanton in den vergangenen Jahren (2016–2020) gestützt auf Art. 19 GöV Investitionsbeiträge im folgenden Umfang:

Jahr	Investitionsbeiträge *				
	Strassen-transport	Schiengüter-verkehr	RhB	Diverses	Total
2016	400'090	196'202	533'334	244'961	1'374'587
2017	362'532	154'650	367'696	113'156	998'034
2018	435'577	264'320	506'667	33'070	1'239'634
2019	158'649	305'709	58'971	48'023	571'352
2020	483'902	389'519	–	13'024	886'445

Abbildung 7: Übersicht Investitionsbeiträge in Franken im Kanton Graubünden 2016–2020, Quelle: AEV.

### c) Förderbeiträge

Die im geltenden Recht vorgesehenen Fördertatbestände (Art. 19 GöV) gehen auf die Gesetzesrevision aus den 1990-er Jahren zurück. Folgende Massnahmen können nach Art. 19 Abs. 1 GöV unterstützt werden:

- Verlängerung bestehender und Einführung neuer Linien der Strassen-transportdienste oder besonderer Betriebsformen im regionalen und überregionalen Verkehr (lit. a);
- Tarifmassnahmen (lit. b);
- Tarifverbünde (lit. c);
- Bau von Parkplätzen bei Bahnhöfen von öffentlichen Verkehrsmitteln (lit. d);
- Bau von Anschlussgleisen (lit. e);
- Bauten, Anlagen und Verkehrseinrichtungen für die öffentlichen Strassen-transportdienste (lit. f);
- Beteiligung an Bundesbeiträgen (lit. g);
- Grenzüberschreitende Massnahmen (lit. h);
- Weitere Massnahmen, welche die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel erleichtern oder das Umsteigen darauf fördern (lit. i).

Die erwähnten einzelnen Massnahmen gemäss Art. 19 GöV werden in Art. 20 ff. GöV sowie der VöV präzisiert. In den letzten Jahren (2016–2020) leistete der Kanton Förderbeiträge im Umfang von:

<b>Jahr</b>	<b>Förderbeiträge*</b>
2016	1'838'032
2017	1'845'721
2018	2'567'078
2019	2'786'882
2020	2'257'293

(\*inkl. Tarifverbände)

Abbildung 8: Übersicht Förderbeiträge in Franken im Kanton Graubünden 2016–2020, Quelle: AEV.

### 3. Parlamentarische Vorstösse

Im Bereich des ÖV wurden auf kantonaler Ebene in der Vergangenheit zahlreiche parlamentarische Vorstösse eingereicht, die sich entweder mit der Verbesserung der Erreichbarkeit Graubündens (bspw. Auftrag Engler [PVAU 6/2017]) oder mit einzelnen infrastrukturellen Projekten befassten (aktuell bspw. Auftrag Favre Accola Vinschgauerbahn [PVAU 2/2020]). Für die Aufarbeitung eines Vorstosses bietet der Rahmen dieser Totalrevision keinen Raum, wenn dessen Umsetzung beispielsweise keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf auslöst und/oder Verhandlungen auf Bundesebene und mit weiteren Akteuren wie dem Ausland oder anderen Kantonen erfordert. Dies trifft unter anderem nicht zu auf den Auftrag Stiffler (Davos Platz; PVAU 10/2016), der eine Ergänzung des Leistungsauftrags der RhB zur Vermarktung der «Bündner Kulturbahn» fordert und zu deren Umsetzung die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage notwendig wird. Der Grosse Rat stimmte dem Auftrag Stiffler zu und überwies diesen in der Folge mit 62 zu 54 Stimmen bei 1 Enthaltung (GRP Aprilsession 2017, S. 867 ff. und S. 872). Im Zuge der Abschreibung dieses Auftrags anlässlich der Junisession 2020 des Grossen Rates wurde ausgeführt, dass im Rahmen der GöV-Revision die Legitimation zur Förderung der Bahnkultur geschaffen werde und vor diesem Hintergrund der Auftrag abgeschrieben werden könne (Bericht der Geschäftsprüfungskommission des Grossen Rats 2019/2020, S. 40; GRP Junisession 2020, S. 734). Eine Bedeutung im Rahmen der Totalrevision GöV erlangt ferner der Auftrag Cramerli (PVAU 3/2019), der sich mit der Gesamtschau des ÖV im Kanton Graubünden befasst. Die Regierung wird mit dem Vorstoss beauftragt, dem Grossen Rat einen Bericht zu unterbreiten oder im Rahmen der Botschaft zur Totalrevision GöV insbesondere zu gewissen Schwerpunkten wie der mittel- und langfristigen An-

gebotsentwicklung und Erschliessung des Kantons Graubünden mittels ÖV Stellung zu nehmen. In ihrer Antwort vom 25. Februar 2020 (Prot. Nr. 118/2020) hielt die Regierung fest, dass die Erhöhung der Attraktivität des ÖV eine Daueraufgabe sei, welche auch Bestandteil gewisser Entwicklungsschwerpunkte des Regierungsprogramms, des AGD (vgl. Kapitel II.7.) und des kantonalen Richtplans (KRIP) sei. Mit der Botschaft zur Planung neuer Verkehrsverbindungen (Botschaft Planung neuer Verkehrsverbindungen [NVV-Botschaft]; vgl. Botschaft Heft Nr. 12/2012–2013, S. 751 ff.) seien bereits Vorarbeiten für die Mittel- bzw. Langfristplanung von neuen Strecken nach bzw. innerhalb Graubündens geleistet. Kurz- und mittelfristig seien Angebotsverbesserungen auf den wichtigsten Bahn- und Zubringerstrecken von Zürich bzw. St. Gallen bzw. Milano-Tirano/Chiavenna ein prioritäres Ziel. Bereits im Jahr 2011 habe die Regierung dem Konzept Retica 30 zugestimmt, welches einen Ausbau des Halbstundentakts auf den wichtigsten ÖV-Linien innerhalb des Kantons vorsehe. Dieses Konzept sei durch Retica 30+ weiterentwickelt und von der Regierung zur Kenntnis genommen worden. Ziel von Retica 30+ sei es, das Bahn- und Bus-Angebot auf den wichtigsten ÖV-Linien innerhalb Graubündens auszubauen sowie punktuelle Angebotsverbesserungen auf den regionalen Zubringerlinien zu tätigen. Ausserdem soll zusätzliches Rollmaterial für die RhB, Thurbo und die MGB beschafft werden sowie Infrastrukturausbauten zur Umsetzung von Retica 30+ und zur Erhöhung der Betriebsstabilität getätigt werden. Das öffentliche Verkehrssystem innerhalb Graubündens wie auch die Anbindung an die Nachbarkantone und Nachbarländer sollen gezielt auf die künftigen Marktbedürfnisse ausgebaut werden, damit die verkehrs-, klima- und energiepolitischen Anforderungen im Verkehrsbereich zeitgemäss erfüllt werden könnten. Ebenso seien neue Technologien im ÖV zu berücksichtigen. Sofern dieser Vorstoss gesetzgeberischen Handlungsbedarf auslöse, würden die erwähnten Themenfelder entsprechend behandelt werden. Der Grosse Rat stimmte dem Auftrag Crameris zu und überwies diesen in der Folge mit 90 zu 1 Stimmen (GRP 2 – 2019/2020, S. 322 f.).

#### **4. Regierungsprogramm und Entwicklungsschwerpunkte**

Grundlage für die vorliegende Totalrevision des GöV bildet das Regierungsprogramm 2021–2024, welches im Regierungsziel 7 die Vorgabe enthält, dass «eine bedürfnisgerechte Mobilität für den ganzen Kanton zu gewährleisten» sei (vgl. Bericht über das Regierungsprogramm und den Finanzplan für die Jahre 2021–2024, Heft Nr. 8/2019–2020, S. 419 ff., S. 460 ff.). Das Regierungsziel 7 wird in den Entwicklungsschwerpunkten 7.1 und 7.2 weiter präzisiert. Demnach soll die Verlagerung des MIV auf den ÖV gefördert

(Entwicklungsschwerpunkt 7.1) und ein Angebotsausbau auf den wichtigsten ÖV-Linien im Kanton vorgenommen (Entwicklungsschwerpunkt 7.2) werden.

## 5. Handlungsbedarf

Das geltende GöV stammt aus dem Jahr 1993. Seit damals erfuhr es, wie bereits vorstehend erwähnt, nur punktuelle Anpassungen infolge der Reform des Finanzausgleichs im Kanton Graubünden oder untergeordneter formeller Berichtigungen. Unterschiedliche gesetzgeberische Anpassungen auf Bundesebene, gesellschaftlicher und technologischer Wandel, veränderte Mobilitätsbedürfnisse sowie (politische) Anstösse auf kantonaler Ebene machen eine Revision des GöV heute unumgänglich:

### *a) Aufgrund rechtlicher Anpassungen auf Bundesebene*

Auf Bundesebene sind seit 1993 mehrere Revisionen im Bereich des ÖV erfolgt. Diese umfassen insbesondere diverse Bahnreformen<sup>2</sup> (*Revision Eisenbahngesetz 1996; Bahnreform 1 1999; Bahnreformen 2.1 und 2.2; FABI*), die Revision des PBG, der Erlass der ARPV, die Einführung des BIF sowie die Totalrevision des Bundesgesetzes über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportgesetz, GüTG; SR 742.41).

*Revision Eisenbahngesetz 1996:* Am 1. Januar 1996 trat die Neuordnung der Regionalverkehrsfinanzierung mit der Revision des EBG (Art. 49 ff.) in Kraft. Damit wurde das Bestellprinzip eingeführt. Zudem wurden für den Regionalverkehr die Unterschiede in der Behandlung der verschiedenen Verkehrsmittel und Verkehrsunternehmen beseitigt. Die Bestellung des Regionalverkehrs erfolgt seitdem also stets gemeinsam durch Bund und Kantone (Verbundaufgabe). Dies unabhängig davon, welches Unternehmen die Leistung erbringt. Gemäss Bestellprinzip werden Defizite nicht mehr nachträglich abgedeckt. Aufgrund eines im Voraus vereinbarten Preises bestellen Bund und Kantone die Angebote der SBB, der PostAuto AG und der übrigen TU nach dem sogenannten System der Abgeltung der «geplanten ungedeckten Kosten». Für diesen Systemwechsel war der Übergang zu einem Spartenmodell Voraussetzung (Unterteilung der Betriebskosten- und Leistungsrechnung in bestimmte Sparten, bspw. Infrastruktur, RPV oder Güterverkehr).

---

<sup>2</sup> Vgl. die verschiedenen Bahnreformen zusammengefasst in Bundesblatt (BBl) 2005, 2415 ff. (2426).

*Bahnreform 1 1999:* Die erste Bahnreform wurde am 1. Januar 1999 verwirklicht. Sie enthielt vier Massnahmen für alle Bahnen (rechnerische und organisatorische Trennung von Infrastruktur und Verkehr; Netzzugang; Ausdehnung des Bestellprinzips auf alle Abgeltungen und Liberalisierung des Güterverkehrs). Ausserdem wurde die SBB aufgrund der folgenden drei Massnahmen verselbständigt: Die Beziehung zwischen Staat und Unternehmen wurde neu geregelt und die SBB wurde in eine neue Rechtsform gekleidet (spezialgesetzliche Aktiengesellschaft) und entschuldet. Mit diesem Themenkomplex befasste sich die EU-Richtlinie 91/4402 auf Ebene der Europäischen Union (EU). Die Massnahmen der Bahnreform 1 entsprechen weitgehend den Punkten, welche diese EU-Richtlinie damals von den Mitgliedstaaten forderte (Staatsbahnen aus der staatlichen Verwaltung herauslösen und auf dem Schienennetz Wettbewerb – vor allem im Güterverkehr – ermöglichen). Das EU-Recht wurde seit der Bahnreform 1 und seit dem Abschluss der bilateralen Verträge Schweiz-EU weiterentwickelt (1. und 2. Bahnpaket).

*Bahnreform 2.1 2005:* Während der Behandlung der Bahnreform 1 im nationalen Parlament wurde festgehalten, dass die Bahnreform als eine laufende Reform in mehreren Schritten zu verstehen sei. Insbesondere die Harmonisierung der Investitionsfinanzierung und die Neuordnung der Bahnpolizei blieben während der Bahnreform 1 unbehandelt. Unter anderem beauftragte die Motion 97.3395 der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (KVF-S) den Bundesrat, bis spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten der (ersten) Bahnreform den eidgenössischen Räten eine Vorlage mit den erforderlichen Gesetzesänderungen zur Erreichung einer vollständigen Harmonisierung der Finanzierung im ÖV zu unterbreiten. Die Bahnreform 2 umfasste somit inhaltlich namentlich den Schwerpunkt, die Infrastrukturfinanzierung zu harmonisieren. Dadurch sollte das Bestellsystem vereinfacht und die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen an die neuen Gegebenheiten (namentlich nationaler Finanzausgleich [NFA], Entflechtung der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen) angepasst werden. Mit der Bahnreform 2.1 wurde insbesondere eine gesetzssystematische Neuordnung geschaffen, indem für jeden der Bereiche Infrastruktur, Gütertransport und Personenverkehr ein eigenes Gesetz geschaffen wurde (v. a. neues PBG).

*Bahnreform 2.2 2013:* Der zweite Schritt der Bahnreform 2 wurde am 16. März 2012 vom Parlament ohne Gegenstimme verabschiedet. Das Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, wie auch die Verordnungsanpassungen (ARPV, Verordnung über die Personenbeförderung [VPB; SR 745.11] und Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur [KPFV; SR 742.120]) wurden alle am 1. Juli 2013 in Kraft gesetzt. Die Bahnreform 2.2 umfasste insbesondere die Ausschreibungen im RPV, die Stärkung der Rolle der Schiedskommission

im Eisenbahnverkehr und weitere Anpassungen (unter anderem Sicherheits- und Strafbestimmungen).

*Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur 2016:* Zusätzlich zu den Bahnreformen wurde auf Bundesebene die Infrastrukturfinanzierung neu geregelt. Mit FABI wurde ein unbefristeter Fonds geschaffen. Der BIF wurde per 1. Januar 2016 auf Verfassungsstufe verankert (Art. 87a BV). Dadurch sollte die Finanzierung der Bahninfrastruktur langfristig stabiler ausgestaltet und die Finanzierung von Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Infrastruktur aus einem Topf gewährleistet werden. Gespiesen wird dieser Topf durch den Bund, die Kantone, die Bahnunternehmen und die Kundschaft. Die Kantone zahlen eine jährliche Pauschale von rund 500 Mio. Franken in den BIF (Art. 57 Abs. 1 EBG). Der Kanton Graubünden leistete in den BIF in den vergangenen Jahren jährlich eine Einlage von rund 28 Mio. Franken (vgl. Ausführungen in Kapitel I.2. Abschnitt 2.4b).

*Güterverkehrsgesetzrevision (2016):* Mit dem auf den 1. Januar 2016 in Kraft getretenen, totalrevidierten GüTG hat der Bund namentlich folgende Rahmenbedingungen für den Güterverkehr explizit und neu gesetzt:

- Nachhaltige Entwicklung des Gütertransports auf der Schiene;
- Effizientes Zusammenwirken der Schiene mit den anderen Verkehrsträgern;
- Bau und Betrieb geeigneter Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr (Strasse/Schiene) und Anschlussgleise sowie deren optimale Anbindung an die Eisenbahn-, Strassen- und Hafeninfrastruktur;
- Diskriminierungsfreier Zugang zu den Güterverkehrsanlagen.

Der Bund hat damit die Grundlage geschaffen, Infrastrukturen des Schienengüterverkehrs bereitzustellen und mit organisatorischen Massnahmen (Netznutzungskonzepte und Netznutzungspläne) für einen Ausgleich der Interessen und für eine grösstmögliche Kapazität zu sorgen. Damit gehen unter anderem auch Änderungen bei den Bedingungen für Betriebsabgeltungen im Schienengüterverkehr und Anpassungen bei den Investitionsbeiträgen einher. Diese Neuordnung des Schienengüterverkehrs wurde von der Bündner Regierung im Rahmen der Vernehmlassung im Grundsatz mitgetragen (RB vom 20. August 2013 [Prot. Nr. 748/2013]).

*Revision PBG:* Aktuell befindet sich das PBG in der parlamentarischen Beratung auf Bundesebene (Ständerat als Zweitrat hat Anfang März 2022 diese Vorlage erstmalig behandelt). Mit den Änderungen im PBG soll das für die Personenbeförderung heute geltende System im ÖV weiterentwickelt werden. Namentlich sollen das Bestellverfahren im RPV effizienter und einfacher ausgestaltet sowie präzisere Vorgaben für die Rechnungslegung von TU normiert werden. Mehrjährige Zielvereinbarungen der Besteller mit den TU sollen die Planungssicherheit und die Verbindlichkeit erhöhen, ein nationales Benchmarking soll mehr Transparenz und Anreize für Effizienz-

steigerungen bringen. Ausserdem sollen an die ungedeckten Plankosten von historischem Rollmaterial Betriebsbeiträge durch die öffentliche Hand geleistet werden (Art. 28 Abs. 1<sup>ter</sup> revPBG).

*Zusammenfassend:* Art. 82 Abs. 1 KV verpflichtet den Kanton und die Gemeinden unter anderem dazu, für eine angemessene Versorgung des Kantonsgebiets mittels Verkehrsverbindungen zu sorgen. Diese Versorgung soll bedarfsgerecht, umweltschonend und wirtschaftlich erfolgen und zudem soll der ÖV gefördert werden (Art. 82 Abs. 3 KV). Das GöV bildet auf kantonaler Ebene die gesetzliche Grundlage zur Erfüllung des verfassungsmässigen Auftrags. Um diesen Auftrag unter den aktuellen bundesrechtlichen, gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen erfüllen zu können, benötigt der Kanton unter anderem gewisse Richtwerte und Vorgaben für die durch ihn (mit oder ohne Bund) zu bestellenden Angebote. Solche bestehen im Grundsatz zwar in der aktuellen Gesetz- und Verordnungsgebung (GöV/VöV; vgl. Kapitel I.2. Abschnitt 2.4a). Da diese Rechtsgrundlagen im Wesentlichen jedoch aus dem Jahre 1993 stammen und die zwischenzeitlich erfolgten Bahnreformen und Weiterentwicklungen der Rechtsgrundlagen auf Bundesebene (insbesondere aufgrund der Anpassungen auf Bundesebene im Bestellverfahren gemäss ARPV und PBG) nicht mehr zeitgemäss erfassen, ist eine umfassende Anpassung des GöV an die heutigen Bedürfnisse angemessen und geboten. Dies gilt gleichermassen für den Bereich des Güterverkehrs, wo es die Bestellkompetenz des Kantons neu explizit zu normieren gilt.

### *b) Aufgrund kantonaler (politischer) Vorstösse*

Die Überweisung des Auftrags Crameri (vgl. detailliertere Ausführungen in Kapitel I.3.) durch den Grossen Rat löste unter anderem Handlungsbedarf in Bezug auf die Planung des ÖV im Kanton Graubünden aus. Im Rahmen dieses Gesetzgebungsprozesses sollen die Grundsätze für die mittelfristige Planung und langfristige Steuerung des ÖV festgeschrieben werden. Das Ganze soll also nicht einmalig in Form eines Berichts – wie im erwähnten und durch den Grossen Rat überwiesenen Auftrag unter anderem anbegehrt – erfolgen, sondern es soll ein kantonales Konzept des öffentlichen Verkehrs aufgestellt und in mehrjährigen Perioden im Sinne einer rollenden Planung durch den Kanton weiter gepflegt werden. Nach Rechtskraft der vorliegenden Gesetzesrevision soll im 2023 im Sinne von Art. 5 EG-GöV ein kantonales Konzept des öffentlichen Verkehrs erstmalig erarbeitet werden, welches in der Folge durch die Regierung zu genehmigen ist und auf die Fahrplanperiode 2025 in Kraft treten soll. Dieses neu geschaffene kantonale Instrument soll sich in die weiteren übergeordneten Planungs-, Bestell- und

Fahrplaninstrumente des ÖV (vgl. Kapitel I.2. Abschnitt 2.3. vostehend) einbetten. Mit der Schaffung und Umsetzung von Art. 5 EG-GöV wird dem Auftrag Crameri entsprochen.

Der Auftrag Stiffler (Davos Platz; vgl. detailliertere Ausführungen in Kapitel I.3.) löst gesetzgeberischen Handlungsbedarf in Bezug auf die Ermächtigung zur Förderung der Bahnkultur aus. Mit der Neuschaffung von Art. 35 EG-GöV betreffend geschichtliches und kulturelles Erbe im öffentlichen Verkehr soll dem Kanton die Möglichkeit eingeräumt werden, Massnahmen zum Erhalt und zur Vermittlung dieser Werte inskünftig mit Beiträgen (Leistungsvereinbarung) zu unterstützen. Damit wird der Auflage zur Abschreibung des Auftrags Stiffler (Davos Platz) im Rahmen des Beschlusses des Grossen Rates in der Junisession 2020 nachgekommen.

Schliesslich soll das totalrevidierte Gesetz eine einheitliche Sprache aufweisen, die das Auffinden und Erkennen des Regelungsinhalts erleichtert und den Sinngehalt der Bestimmungen verständlicher macht. Insbesondere soll auch im Zuge der Totalrevision die Betitelung des Gesetzes und der Verordnung redaktionell vereinheitlicht werden.

### *c) Aufgrund gesellschaftlichem und technologischem Wandel*

*Neue Technologien/Digitalisierung:* Die Entwicklung im ÖV wird durch die Digitalisierung beschleunigt. Die Digitalisierung eröffnet neue Möglichkeiten für die Mobilität, auch in Bezug auf den ÖV, wie beispielsweise:

- Vereinfachte Planung von ÖV-Wegstrecken, indem mehrere Verkehrsträger kombiniert werden, unterschiedliche Tarifsysteme zu einem Tarifverbund zusammengefasst werden oder die Kundeninformation aufgrund von neuen Technologien vereinfacht und rascher verständlicher wird (bspw. Hilfsmittel zur besseren Lesbarkeit der Fahrpläne, vereinfachter Zugang zum Billettverkauf und Informationen zu Störungen, um die Kontinuität der Reise jederzeit zu gewährleisten);
- Möglichkeiten zur kurzfristigen Anpassung des Verkehrsangebots in Abhängigkeit zur prognostizierten Nachfrage oder zu den Reservationen (bspw. um das Angebot besser auf Freizeitaktivitäten anzupassen);
- Tool zur Förderung des Wechsels von einer besitzorientierten zu einer bedarfsorientierten Fahrzeugnutzung (Fahrradverleihsysteme oder Car-sharing);
- Ausweitung des ÖV-Angebots dank Fortschritten mit selbstfahrenden Fahrzeugen (künstliche Intelligenz).

*Gesellschaftliche Trends:* Gesellschaftliche und wirtschaftliche Trends wie vermehrtes Arbeiten im Homeoffice sowie die Urbanisierung und Alterung der Bevölkerung führen zu einem geringeren Wachstum des Verkehrs im Verhältnis zum Bevölkerungswachstum (vgl. Verkehrsperspektiven 2050 des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation [UVEK] vom 16. November 2021). Im Hauptszenario «Basis» der Verkehrsperspektiven 2050 nimmt die Verkehrsleistung (Personenkilometer) des Personenverkehrs bis 2050 gegenüber dem Referenzjahr 2017 lediglich um 11 Prozent zu, während die Bevölkerung um 21 Prozent wächst. Der Trend zum Homeoffice verstärkt sich, was zu einer Reduktion des Pendlerverkehrs führt. Hinzu kommt, dass mit der Alterung der Bevölkerung der Anteil der Erwerbstätigen abnimmt und daher nochmals weniger Arbeitswege anfallen.

Auch im Güterverkehr wirken sich die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Trends aus (vgl. Verkehrsperspektiven 2050 des UVEK, a.a.O.). Das Volumen soll zwar mit plus 31 Prozent deutlich wachsen, jedoch weniger stark als die wirtschaftliche Entwicklung, die einen Zuwachs des Bruttoinlandproduktes von 57 Prozent verzeichnet. Aufgrund der Dekarbonisierung und der zunehmenden Elektromobilität wird gemäss den Verkehrsperspektiven 2050 des UVEK künftig weniger Treibstoff und Heizöl importiert werden und wegen des zunehmenden Onlinehandels wird der Lieferwagenverkehr zunehmen. Der Transport auf der Schiene, beispielsweise jener von Stück- und Sammelgütern, wird durch eine verstärkte Bündelung von Gütern an Umschlagpunkten begünstigt. Gesamthaft sollen die transportierten Waren vermehrt auf der Schiene unterwegs sein. Gemäss Einschätzungen soll sich der Anteil von 37 auf 39 Prozent erhöhen.

*Neue Antriebssysteme:* Die Energieperspektiven 2050+ (EP2050+) gehen davon aus, dass sich von den alternativen Antriebsformen bis 2050 im Personenverkehr primär die Elektromobilität durchsetzen wird (vgl. EP2050+ des Bundesamts für Energie [BFE] vom 26. November 2020, Zusammenfassung der wichtigsten Erkenntnisse, S.15). Die Elektromobilität im Personenverkehr hat in den letzten Jahren in der Schweiz (und weltweit) stark zugenommen. Auch in kleineren und mittleren Busbetrieben wird sie künftig Einzug halten. Entsprechende Betriebe werden dadurch vor grosse betriebliche und finanzielle Herausforderungen gestellt (vgl. Leitfaden Flottenelektrifizierung für Busbetriebe des UVEK vom 7. November 2019, S. 3). Der Bund geht überdies davon aus, dass das Potenzial zur Senkung des Treibhausgasausstosses der mit erneuerbarem Strom betriebenen Elektrobusse zwischen 75 und 90 Prozent liegt (vgl. Bericht des Bundesrats in Erfüllung des Postulats 19.3000 Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats [KVF-NR] betreffend betreffend Nichtfossilen Verkehrsträgern im ÖV auf Strassen zum Durchbruch verhelfen vom 12. März 2021, S. 20).

*Zusammenfassung:* Der öffentliche Verkehr (Personenverkehr) und Schienengüterverkehr im Kanton Graubünden wird von diesem für eine moderne Gesellschaft zu erwartenden Wandel ebenfalls mit beeinflusst und soll – so weit als möglich – auch von diesen neuen Technologien, den erwünschten gesellschaftlichen Trends sowie neuen Antriebssystemen profitieren können. Mit dieser Revision sollen Grundlagen zur Mitfinanzierung solcher Entwicklungen geschaffen werden, aber auch Grundlagen, die eine verstärkte Berücksichtigung und Integration dieser Entwicklungen in der Verkehrskonzeption erfordern.

## II. ÖV-Grundlagenbericht

Wie bereits ausgeführt, sind der Kanton und die Gemeinden gemäss Art. 82 Abs. 1 KV verpflichtet, für eine angemessene Versorgung des Kantonsgebiets mittels Verkehrsverbindungen zu sorgen (vgl. auch für den Kanton Art. 81a BV). Die Versorgung soll bedarfsgerecht, umweltschonend und wirtschaftlich erfolgen (Art. 82 Abs. 3 KV). Aufgrund des gesellschaftlichen und demografischen Wandels, aber auch infolge der zwischenzeitlich erfolgten Bahnreformen und Weiterentwicklungen der Rechtsgrundlagen auf Bundesebene (Bestellung des RPV gemäss ARPV) entsprechen die gemäss geltendem Recht bestehenden Richtwerte zur Bestellung des ÖV-Angebots seitens des Kantons nicht mehr den aktuellen Bedürfnissen. Zu diesem Zweck hat der Kanton die Erstellung eines ÖV-Grundlagenberichts<sup>3</sup> an zwei externe Verkehrsplanungsbüros in Auftrag gegeben<sup>4</sup>. Aus Rückmeldungen im Rahmen der eingegangenen Vernehmlassungen ist zu entnehmen, dass die dem Bericht zugrundeliegende Methodik und die daraus resultierenden Ergebnisse in Bezug auf die Festlegung der Erschliessung des Kantonsgebiets mit ÖV nicht für alle Befragten nachvollziehbar bzw. schlüssig sind. Aufgrund dieses Umstands wird nachstehend zum besseren Verständnis auf die wichtigsten Eckpunkte eingegangen.

---

<sup>3</sup> Der ÖV-Grundlagenbericht (Schlussbericht vom 1. April 2021) stellt eine methodische Grundlagenarbeit in Bezug auf die kantonalen Angebotsrichtwerte dar und ist nicht mit dem kantonalen Konzept des öffentlichen Verkehrs gemäss Art. 5 EG-GöV zu verwechseln, welches die konkrete Angebotsausgestaltung im Kanton beinhaltet.

<sup>4</sup> Der ÖV-Grundlagenbericht (Schlussbericht vom 1. April 2021) ist bis zum Inkrafttreten dieser Vorlage elektronisch unter <https://pcloud.gr.ch/s/wm2xBLdDr8qz9bR> abrufbar oder kann beim DIEM angefordert werden.

## 1. Methodik und Grundlagen

Der ÖV-Grundlagenbericht (Schlussbericht) wurde mit folgender Methodik erarbeitet:

- In einem *ersten Schritt* wurde das Potenzial an ÖV-Kunden im Kanton Graubünden eruiert. Dies erfolgte auf der Basis von Strukturdaten im Kanton wie Einwohnerinnen und Einwohner, Beschäftigte, Gäste, Siedlungsstrukturen, Distanzen zu den Zentren. Diese Daten wurden regional und lokal räumlich betrachtet und in verschiedene Verkehrsräume eingeteilt. Das Resultat daraus bildete eine theoretische, generalisierte Nachfrage durch ÖV-Kunden respektive die Nachfrage nach Leistungen des ÖV auf der Fläche.
- In einem *zweiten Schritt* wurden Grundsätze des ÖV-Angebots festgelegt respektive es wurde die Frage beantwortet, welche Erwartungen das ÖV-Angebot im Kanton Graubünden erfüllen muss. In diesem Schritt wurden regionalpolitische und sozialpolitische Aufträge zusammen mit verkehrstechnischen Erschliessungsaufträgen definiert. Dabei handelt es sich um eine funktionale Betrachtungsweise. Das Resultat war ein theoretisches, funktionales ÖV-Angebot auf der Fläche.
- In einem *dritten und letzten Schritt* wurde das funktionale Angebot auf die Nachfrage nach ÖV-Leistungen auf der Fläche ausgerichtet. Das Resultat bildete ein theoretischer kantonaler Erschliessungsplan als Netzplan mit ÖV-Linien und einem Schwankungsbereich an Kurspaaren pro Linie.

Auf der folgenden Abbildung ist die angewendete Methodik grafisch abgebildet:

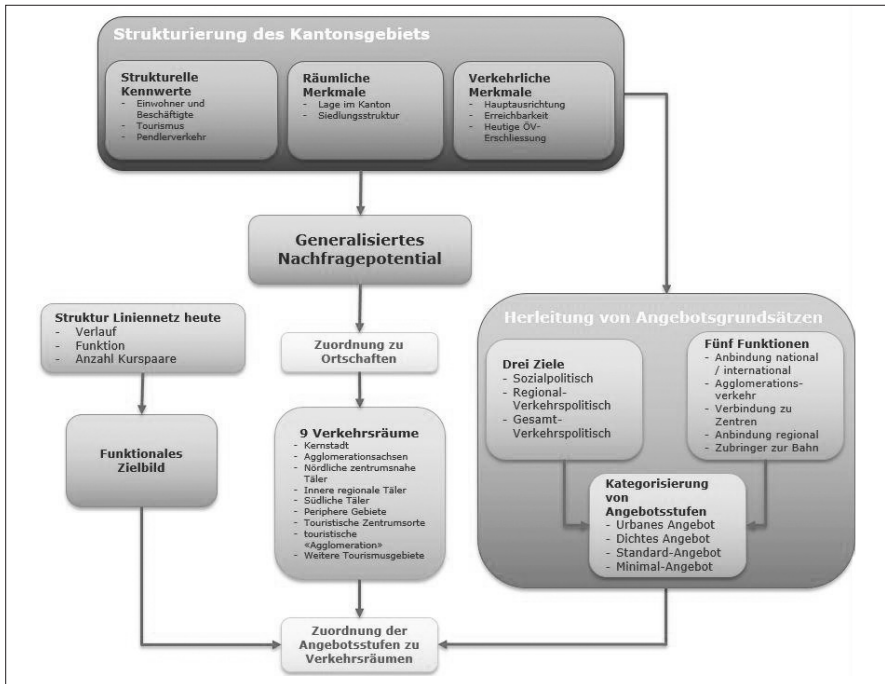


Abbildung 9: Erarbeitungsprozess Angebotsstandards für den ÖV-Grundlagenbericht,  
Quelle: Rapp Trans und AEV.

## 2. Beurteilung der IST-Situation

Mit der abgebildeten Methodik wurde die aktuelle Erschliessungssituation mit ÖV beurteilt. Daraus resultierte folgende Stärken/Schwächen-Analyse:

### Stärken

- + Die Bahnlinien sind das Rückgrat in fast allen Haupttälern, dazu ein dichtes und feinmaschiges Busnetz;
- + Die Linien sind zweckmässig verknüpft;
- + Stundentakt auch auf vielen «kleinen» Linien;
- + RhB als eigene Marke.

### Schwächen

- Das Busangebot im Kanton weist Lücken und Abweichungen (planerische Diskrepanzen zwischen den übergeordneten Planungen wie STEP

- und Retica 30 sowie dem zum Teil auf sehr spezifische Anforderungen ausgelegten Busnetz und -angebot) auf;
- Tiefer Modalsplit vor allem im Pendlerverkehr;
  - Mangelhafte Busbevorzugung in Zentrums- und Tourismusorten;
  - Integration des Schülerverkehrs in den Fahrplan führt zu Brüchen im Fahrplan.

**Es ergeben sich folgende Chancen:**

- + Teilweise Verdichtung des Bahnangebots zum Halbstundentakt (Retica 30);
- + Zusätzliches Nachfragepotential in der Agglomeration Chur;
- + Digitalisierung als Chance für die langen und mehrstufigen Transportketten im Kanton Graubünden.

**Zusammen mit folgenden Gefahren:**

- Weiter wachsender Anteil des MIV;
- Der hohe Anteil an touristischem Verkehr und Freizeitverkehr (70 Prozent) verursacht grosse Nachfrageschwankungen und damit eine teure Produktion;
- Die langfristige Finanzierung könnte vor allem durch sinkende Frequenzen in dünn besiedelten Gebieten gefährdet sein;
- Kosten der Umsetzung der Digitalisierung.

### **3. Identifikation des aktuellen Handlungsbedarfs**

Die Analyse des ÖV-Angebots im Kanton Graubünden führte zu einem Handlungsbedarf mit folgenden Stossrichtungen:

1. Verbesserung des Modalsplits durch ein dichteres ÖV-Angebot mit verkürzten Reisezeiten auf den wichtigsten Verbindungen;
2. Systematisierung des Angebots auf den ganzen Kanton, möglichst während des ganzen Jahrs;
3. Sicherstellung, dass Angebotsausbauten auf den übergeordneten Netzen (insb. Fernverkehr SBB, Angebot RhB) in der Feinverteilung auf den nachgeordneten Netzebenen abgenommen und «weiterverteilt» werden.

### **4. Definition von Angebotsstufen**

In der Folge wurden charakteristische Verkehrsräume identifiziert. Diese wurden beschrieben und zusammen mit den raumplanerischen Vorgaben wurde ein sogenanntes «funktionales Zielbild» entwickelt (vgl. ÖV-Grundlagenbericht [Schlussbericht] vom 1. April 2021, S. 50–67). Ausgehend von

drei Oberzielen wurden anschliessend die «Ansprüche» nach Erschliessung und Netzgestaltung auch für kleine Siedlungsgebiete entwickelt. Dabei lag der Fokus auf der Buserschliessung, da die Bahnerschliessung bereits mit dem kantonalen Konzept Retica 30+ abgedeckt ist. Das entwickelte Angebotskonzept baut somit auf dem Konzept Retica 30+ auf.

Das Resultat dieser Arbeiten sind die folgenden vier sogenannten Angebotsstufen. Sie leiten sich aus den vorher erarbeiteten analytischen und konzeptionellen Abklärungen her und lauten wie folgt:

**Minimalangebot:** Möglichst flächendeckende Erschliessung mit einem ganzjährigen Mindestangebot im Sinne der Grundversorgung, soweit es hinsichtlich Nachfrage und Kosten sinnvoll zu produzieren ist;

**Standardangebot:** Qualitätsvolle Bedienung von Bahn und Bus in der Region, d. h. zwischen und zu den Zentrumsorten mit attraktiven Fahrtrouten, enger Abstimmung zwischen Bahn und Bus und zeitdeckendem Takt über den Tag;

**Dichtes Angebot:** Hohe Verfügbarkeit von Bahn und Bus zwischen potenzialstarken Zentrumsorten, auf ausgeprägten Siedlungsachsen sowie in der Ortserschliessung;

**Urbanes Angebot:** Attraktives und leistungsfähiges Angebot in der Kernstadt sowie auch in den grössten touristischen Zentrumsorten (zur Zeit Davos, St. Moritz, Flims-Laax).

Die vier Angebotsstufen sind mit einer Bandbreite von bestimmten Anzahl Kurspaaren pro Tag hinterlegt, die der Nachfragestruktur entsprechen und die planerisch optimal wären, indem sie die Taktverbindungen der Bahn vollumfänglich abnehmen würden.

Die folgende Tabelle zeigt die vorgeschlagenen Richtwerte der abgeltungsberechtigten Angebotsstufen im ÖV im Kanton Graubünden:

Angebotsstufen	Richtwerte	Basiserschliessung		Zusatzerschliessung
		RPV	Grunderschliessung	
Minimalangebot	6-8 KP	4-8 KP	4-8 KP	Max. zusätzliche KP 6 (total max. 14 KP)
Standardangebot	14-18 KP	14-18 KP	-	Max. zusätzliche KP 12 (total max. 30 KP)
Dichtes Angebot	30-40 KP	19-40 KP	-	Max. zusätzliche KP 20 (total max. 60 KP)
Urbanes Angebot	60-72 KP	41-72 KP	-	Max. zusätzliche KP 28 (total max. 100 KP)

Tabelle 1: Aus ÖV-Grundlagenbericht (Schlussbericht vom 1. April 2021) und eigene Abbildung AEV.

Die vier Angebotsstufen orientieren sich gezielt am Nachfragepotenzial: Durch Systematisierung der Fahrpläne und der Transportketten und durch Angebotsstufen mit hohen Taktichten im dicht besiedelten, potentialstarken urbanen Raum sollen für den ÖV neue Kundinnen und Kunden gewonnen werden und der Modalsplit zugunsten des ÖV verbessert werden.

Die folgende Abbildung zeigt visualisiert das neue, optimierte Zielmodell der räumlichen Zuordnung der Angebotsstufen auf dem Kantonsgebiet. Es ist zu beachten, dass Orte entlang von ÖV-Achsen mit dichtem Angebot in einer tieferen Angebotsstufe eingeteilt sein können, da sich die Angebotsstufe auf das gesamte Gebiet der Ortschaft bezieht (z. B. Küblis).

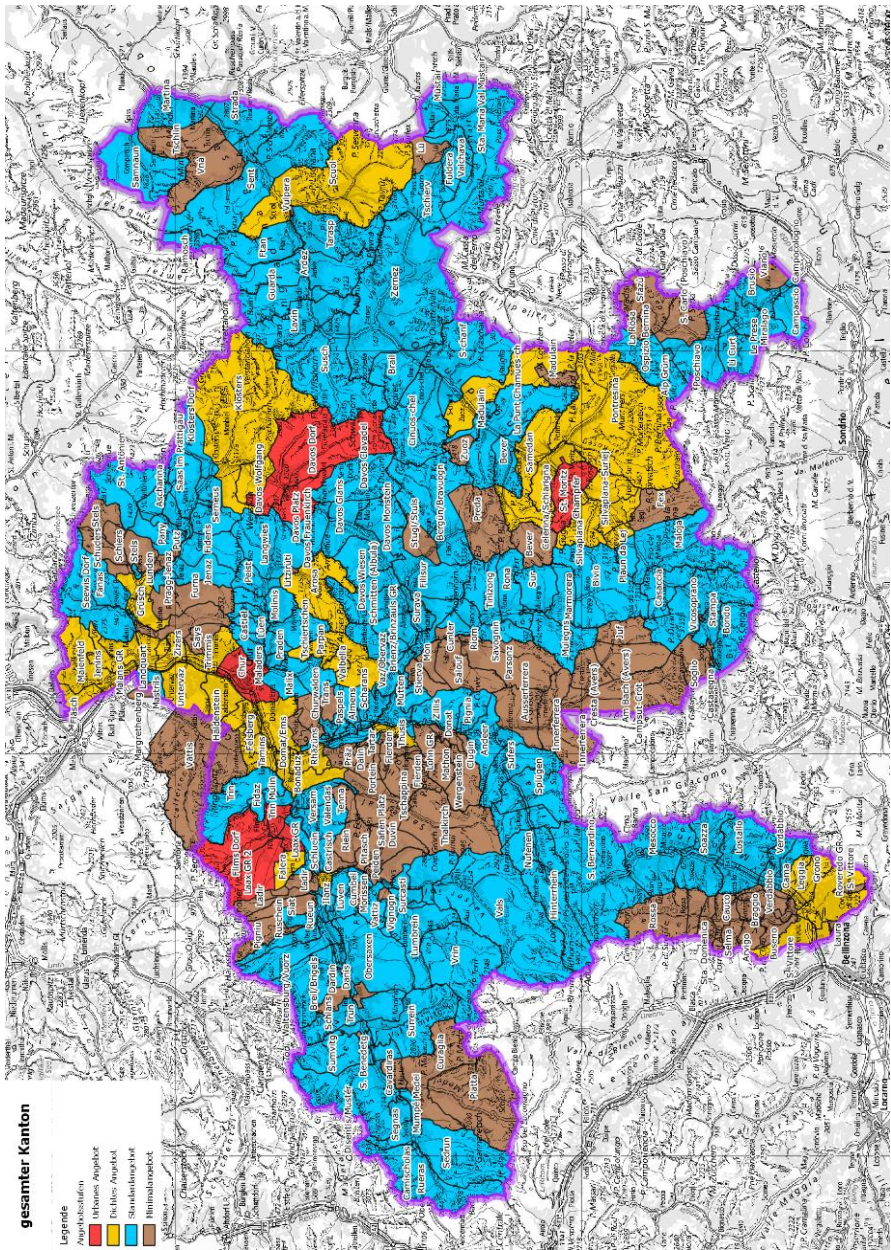


Abbildung 10: Räumliche Einteilung des Kantons Graubünden mit vier Angebotsstufen, Quelle: Rapp Trans und AEV.

## 5. Würdigung des Modells

Die vorgeschlagenen Planungsgrundsätze und die Methodik zur Festlegung der Angebotsstufen stellen keinen grundlegenden Strategiewechsel dar. Die Darstellung der vier Angebotsstufen ist das Resultat einer datenbasierten Herleitung. Wird die aktuelle Erschliessungssituation mit den Ergebnissen aus dem Modell verglichen, stellt man fest, dass viele Gebiete mit den entsprechenden Angebotsstufen bereits heute besser (d.h. mit mehr Kurspaaren pro Tag auf den einzelnen Linien) erschlossen sind, als vom Modell postuliert. Dies ist das Resultat einer offensiven Ausbaupolitik des Angebots seitens des Kantons, aber auch der stark schwankenden Nachfrage nach ÖV-Leistungen im Wochen- und Jahresverlauf. Dieser Umstand betrifft vor allem Linien, die im Modell der Angebotsstufe «Minimalangebot» zugewiesen wurden, welche aber bereits heute über deutlich mehr Kurspaare pro Tag verfügen (d.h. mehr als 6–8 Kurspaare pro Tag). Eine Aufstufung dieser Linien in die Angebotsstufe «Standardangebot» wäre aber auch nicht gerechtfertigt, da eine Erschliessung mit 14–18 Kurspaaren pro Tag einen ungenügenden Kostendeckungsgrad aufweisen würde. Im ÖV-Grundlagenbericht (Schlussbericht) wurde deshalb eine zusätzliche Angebotsstufe mit der Bezeichnung «Übergangsangebot» definiert, um eben genau diese Linien zu erfassen. Das Übergangsangebot schliesst mit 8–13 Kurspaaren methodisch die Lücke zwischen den Kurspaaren gemäss dem Minimalangebot (6–8 KP) und jenen gemäss dem Standardangebot (14–18 KP). Im Ergebnis geben die im ÖV-Grundlagenbericht (Schlussbericht) aufbereiteten Erkenntnisse dem Kanton, zusammenfassend, eine belastbare Handhabe und Argumentation, dass der «Besitzstand» des heutigen Angebots unter dem Vorbehalt der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel durch die vorgesehenen Angebotsstufen auch in Zukunft gewahrt werden kann. Davon ausgenommen sind einzig kleinere Anpassungen aufgrund von Planungsfehlern und Optimierungen. Wichtigen regional- und sozialpolitischen Überlegungen, verbunden mit der Wahrung bisheriger Errungenschaften beim Angebot, kann demnach gut Folge geleistet werden.

## 6. Zukünftige flächendeckende Umsetzung der vier Angebotsstufen

Im ÖV-Grundlagenbericht wurde eine grobe Kostenabschätzung vorgenommen, falls die vier Angebotsstufen flächendeckend umgesetzt würden. Mit der Neudefinition der Angebotsstufen verändern sich auf einigen Linien die Anzahl Kurspaare pro Tag und damit auch die entstehenden Kosten. Als Grundlage dienten die in der ÖV-Datenbank für das Fahrplanjahr 2020 ausgewiesenen Kurspaare an Werktagen, Samstagen und Sonntagen sowie

die Kosten der abgeltungsberechtigten Linien. Dabei wurde der Fokus auf die Buslinien gelegt, da die durch Retica 30 und Retica 30+ entstehenden Zusatzkosten für die Bahnerschliessung bereits mehrheitlich bekannt sind. Aus der Abschätzung lässt sich schliessen, dass die Kostenzunahme für den Kanton und die Gemeinden durch die Umsetzung der neuen Angebotsstufen beim Busangebot in einer Grössenordnung zwischen 2,5 und 5,5 Mio. Franken pro Jahr liegen dürfte (vgl. zu den finanziellen Auswirkungen Kapitel VI.).

## 7. Weiteres Vorgehen

Die konkreten Auswirkungen der neuen Angebotsstufen auf die einzelnen Linien (insb. Veränderungen bei der Anzahl Kurspaare pro Tag) können erst im Rahmen der Erarbeitung des kantonalen Konzepts des öffentlichen Verkehrs (resp. bei der Umsetzung des Auftrags Crameri) abgeschätzt werden. Eine Reduzierung wie auch eine unmittelbar starke Erhöhung der Anzahl Kurspaare pro Tag aufgrund der neuen Regelung sollen jedoch vermieden werden, um einerseits den Besitzstand zu wahren und andererseits Kostensprünge zu vermeiden. In den Korridoren, wo der Halbstundentakt mit Retica 30 und Retica 30+ umgesetzt wird, sollen nach Möglichkeit bei entsprechenden Nachfragepotenzialen die anschliessenden Buslinien ebenfalls verdichtet werden. Dies erlaubt, die neuen Bahnverbindungen mit der dafür nötigen Nachfrage zu alimentieren. Die neuen Angebotsstufen lassen sich im Weiteren mit verschiedenen Planungsgrundlagen aus dem Klima- und Umweltbereich, die wie der kantonale Massnahmenplan Luftreinhaltung in der Umsetzung sind oder wie der (noch nicht abschliessend verabschiedete) AGD, die Verkehrsstrategie des Bundes, die Umsetzung des Pariser Klimaabkommens und die Klimastrategie des Bundes noch weiter zu entwickeln sind, gut vereinen. Gemäss AGD stammen die energiebedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen im Sektor Verkehr des Kantons Graubünden<sup>5</sup> zum überwiegend gewichtigen Grossteil aus dem Strassenverkehr (99 Prozent), weshalb der Kanton für diesen Bereich seinen Handlungsspielraum nutzen und einen Absenkpfad festlegen will (vgl. AGD für Graubünden – Massnahmen zu Klimaschutz und Klimaanpassung, Situationsanalyse und Massnahmenplanung, 1. Juni 2021, S. 37–39) und im Rahmen dieser Totalrevision auf einen Absenkpfad mit entsprechenden Massnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion für den öffentlichen Verkehr demgegenüber verzichtet werden kann. Sofern der Kanton (rechtliche) Rahmenbedingungen für die Umsetzung von Massnah-

---

<sup>5</sup> Total wurde 2018 eine Energiemenge von rund 1630 Gigawattstunden (GWh) in Form von fossilen Treibstoffen verbraucht.

men aus dem Bereich des öffentlichen Verkehrs im Zusammenhang mit dem AGD schaffen soll (bspw. Stärkung des Schienengüterverkehrs mittels Investitionsförderbeiträgen; Förderung ÖV durch Infrastruktur und Angebot sowie Tarifierleichterungen; Förderung neue Antriebssysteme im ÖV), wird dies gemäss der Botschaft der Regierung im Rahmen dieser Totalrevision berücksichtigt.

### III. Vernehmlassungsverfahren

Die Regierung gab den Entwurf des DIEM betreffend Totalrevision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (E-GöV) am 22. Juni 2021 zur Vernehmlassung frei (vgl. RB vom 22. Juni 2021 [Prot. Nr. 572/2021]). Vom 25. Juni 2021 bis zum 27. September 2021 bzw. 10. Oktober 2021 (Fristverlängerungen) konnten sich alle interessierten politischen Parteien, Gemeinden, Regionen, Organisationen, TU, Verbände und weiteren Personen zum Vorschlag der Regierung äussern. Es gingen 67 Vernehmlassungen ein. Die Stellungnahmen setzen sich wie folgt zusammen:

Politische Parteien	4
Gemeinden	36
Regionen	9
Organisationen	5
TU	8
Verbände	4
Diverse	1

Der Vernehmlassung wurde folgender Fragebogen (nachfolgend: Fragebogen) beigelegt:

#### **Frage 1**

Befürworten Sie, dass der Kanton Graubünden für seine mittelfristige Angebotsplanung und langfristige Infrastrukturplanung ein Planungsinstrument schafft (sog. ÖV-Konzept)?

#### **Frage 2a**

Beurteilen Sie die Herleitung der Angebotsstufen, wie im beiliegenden Bericht aufgezeigt, als sinnvoll?

#### **Frage 2b**

Sind Sie mit der Einteilung in vier Angebotsstufen (urbanes Angebot/dichtes Angebot/Standardangebot/Minimalangebot) einverstanden?

**Frage 3**

Sind Sie damit einverstanden, dass der Kanton die Einlage in den BIF ohne die Gemeinden finanziert?

**Frage 4**

Können Sie dem Begehren zustimmen, dass der Kanton Graubünden die Kantonsbeteiligung von 20 Prozent an den regionalen Personenverkehr ohne die Bündner Gemeinden finanziert?

**Frage 5**

Befürworten Sie, dass die ungedeckten Kosten für eine Zusatzererschliessung (Zusatzangebot) im Kanton Graubünden neu zu höchstens 50 Prozent (Stand heute 20 Prozent) durch den Kanton und zu höchstens 50 Prozent durch die Gemeinden (Stand heute bis 80 Prozent) finanziert werden sollen?

**Frage 6**

Sind Sie mit der Neustrukturierung des Gesetzes hinsichtlich der ÖV-Finanzierung im Kanton Graubünden (Betriebs-, Investitions-, Förderbeiträge) einverstanden?

**Frage 7**

Sähen Sie weitere Förder- und/oder Investitionsbeitragstatbestände, die zur attraktiveren Gestaltung des ÖV dienen?

**Frage 8**

Erachten Sie es als sinnvoll, dass die kantonale Minimal- und Zusatzererschliessung derselbigen subventionsrechtlichen Prüfung und Akteneinsicht zu unterstellen sind, wie dies für Angebote im regionalen Personenverkehr auf Bundesebene bereits heute der Fall ist?

**Frage 9**

Befürworten Sie, das Fahrplanverfahren im Kanton Graubünden unverändert beizubehalten?

## 1. Allgemeine Beurteilung der Vorlage

Die vorgeschlagene Totalrevision des GöV findet grosse Unterstützung, im Detail äussern sich die Vernehmlassungsteilnehmenden jedoch teilweise kontrovers. Generell fällt aufgrund der eingegangenen Rückmeldungen auf, dass die Vernehmlassungsteilnehmenden einer Totalrevision des GöV positiv gegenüber stehen und Handlungsbedarf sehen. Einstimmig befürworten die Stellungnehmenden, dass der Kanton seinen Anteil am RPV und die Einlage in den BIF ohne die Bündner Gemeinden finanzieren soll (Fragen 3 und 4 des Fragebogens). Fast ausschliesslich befürwortet und entsprechend sehr breit abgestützt wird die systematische Neustrukturierung der kantonalen Beiträge (Betriebsbeiträge/Investitionsbeiträge/Förderbeiträge) sowie die Einführung eines ÖV-Konzepts (Fragen 1 und 6 des Fragebogens). Teils kritisch wird hingegen die in der Vernehmlassung vorgeschlagene Strukturierung des Kantonsgebiets in Verkehrsräume und Angebotsstufen zur Bestellung des ÖV-Angebots (Fragen 2a und 2b des Fragebogens) beurteilt, zumal sie entweder nicht verständlich sei oder die vorgesehene Strukturierung zu einem Angebotsabbau führe bzw. die finanziellen Lasten der Gemeinden erhöhe. Überdies wird die Finanzierung der Zusatzerschliessung (Betriebsbeiträge) von rund einem Drittel der Befragten hinterfragt (Frage 5 des Fragebogens). Vor allem die Gemeinden sehen diesen Regelungsgehalt teilweise als nachteilig an, wonach der Kanton künftig höchstens 50 Prozent der Betriebsbeiträge übernehmen soll. Ausserdem gibt es vereinzelt ablehnende Äusserungen der Vernehmlassungsteilnehmenden betreffend die Regelung der Zuständigkeit und Finanzierung des Ortsverkehrs im Kanton Graubünden. Fast ausschliessliche Unterstützung fanden die in der Vernehmlassung vorgeschlagenen Investitions- und Fördertatbestände (Frage 7 des Fragebogens), worunter neu auch eine Mitfinanzierungsmöglichkeit des Kantons im Bereich von Massnahmen zur Senkung von CO<sub>2</sub> im öffentlichen Verkehr vorgesehen ist. Etwa  $\frac{2}{3}$  der Vernehmlassenden erachten es als sinnvoll, die Möglichkeit einer kantonalen subventionsrechtlichen Prüfung und Akteneinsicht bei TU einzuführen (Frage 8 des Fragebogens). Schliesslich befürworten etwas mehr als  $\frac{2}{3}$  der eingegangenen Rückmeldungen, dass das bislang praktizierte Fahrplanverfahren beibehalten werden soll (Frage 9 des Fragebogens). Im Rahmen des Vernehmlassungsprozesses und aufgrund eines konkreten Falls hat sich schliesslich gezeigt, dass die Thematik der sogenannten bedingt rückzahlbaren Darlehen auf Kantonsebene näher zu regeln ist. Auf die ferner eingereichten vereinzelt Bemerkungen wird, soweit erforderlich, unter Kapitel IV. direkt im Einzelnen eingegangen.

## 2. Umgang mit den Anliegen

Die Vernehmlassung hat gezeigt, dass die Totalrevision des GöV in gewissen Punkten kontrovers beurteilt wird und mit Blick auf die Herleitung der Erschliessung mittels ÖV im Kantonsgebiet (Angebotsstufen) teilweise als zu wenig nachvollziehbar empfunden wird. Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen hat die Regierung deshalb versucht, die Herleitung der Erschliessung mittels ÖV im Kantonsgebiet (Angebotsstufen) detaillierter darzulegen (vgl. Kapitel II.). Ausserdem nahm die Regierung die Vernehmlassungsrückmeldungen zum Anlass, in Bezug auf die Anforderungen an ein ÖV-Konzept Änderungen vorzunehmen, sofern diese sich als zielorientiert und notwendig erwiesen (insbesondere Mitwirkung). Nachfolgend wird auf die von den Vernehmlassungsteilnehmenden eingebrachten wesentlichen Einwände und Anliegen eingegangen, soweit dies nicht im Rahmen der Erläuterungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln geschieht (vgl. Kapitel IV.). Die Hauptanliegen der in der Vernehmlassung Befragten können sechs Themenbereichen zugeordnet werden:

Themenbereich	Anliegen
<b>Allgemeine Bestimmungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berücksichtigung des Schienengüterverkehrs in den allgemeinen Bestimmungen</li> <li>• Exaktere Definition der Begrifflichkeiten</li> <li>• Berücksichtigung neuer Mobilitätsformen und neuer Technologien</li> </ul>
<b>Angebot</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassungen in Bezug auf das ÖV-Konzept (Mitwirkung)</li> <li>• Darlegung bzw. bessere Nachvollziehbarkeit der Angebotsstufen</li> </ul>
<b>Beiträge</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassung der Finanzierung des ÖV im Allgemeinen in Bezug auf Spezialfinanzierung (SF), Verpflichtungskredit (VK) bzw. einjähriges Budgetverfahren</li> <li>• Anpassung der kantonalen Beiträge (Zusatzerschliessung und Ortsverkehr)</li> <li>• Weitere Möglichkeiten in Bezug auf Förder- und Investitionsbeiträge</li> </ul>
<b>Fahrplan</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassung des Fahrplanverfahrens</li> </ul>
<b>Subventionsrechtliche Prüfung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassungen bei der subventionsrechtlichen Prüfung und Akteneinsicht bei TU</li> </ul>
<b>Sonstiges</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassung der Rechtsmittelbestimmung</li> <li>• Streichung des Tatbestands betreffend geschichtliches und kulturelles Erbe</li> <li>• Rückzahlbare und bedingt rückzahlbare Darlehen</li> </ul>

Tabelle 2: Übersicht Rückmeldungen aus der Vernehmlassung der Totalrevision GöV im 2021.

## 2.1. Berücksichtigte Anliegen

**Berücksichtigung des Schienengüterverkehrs in den allgemeinen Bestimmungen:** Einzelne Vernehmlassungsadressaten sprechen sich dafür aus, in den allgemeinen Bestimmungen (Gegenstand und Geltungsbereich, Zweck sowie Koordination) des E-GöV den Schienengüterverkehr mitzubersichtigen. Begründet wird dieses Anliegen damit, dass das E-GöV insgesamt auch Bestimmungen in diesem Zusammenhang enthalte. Um diesem berechtigten Anliegen zu entsprechen, wird in Art. 1 Abs. 2 EG-GöV neu ergänzt, dass sich der sachliche Geltungsbereich zusätzlich auf die Bestellung und die Finanzierung des Schienengüterverkehrs im Kanton Graubünden erstrecken soll. Ferner wird in Art. 2 Abs. 2 EG-GöV der Gesetzeszweck dahingehend ergänzt, dass der ÖV durch den Kanton auf den Fern- und Schienengüterverkehr abzustimmen ist. In Art. 3 Abs. 1 EG-GöV soll der Schienengüterverkehr im Rahmen der Koordination ebenso neu berücksichtigt und entsprechend im ersten Satz dieser Bestimmung ergänzt werden.

**Exaktere Definition der Begrifflichkeiten:** Beanstandet wird in der Vernehmlassung vereinzelt, dass der Begriff des «Öffentlichen Personenverkehrs» in Art. 4 Abs. 1 lit. a E-GöV zu eng gefasst werde. Um diesem zu Recht vorgebrachten Anliegen Rechnung zu tragen, wird Art. 4 Abs. 1 lit. a EG-GöV auf den gesamten ÖV (entsprechend auch dem Titel des Gesetzes) ausgerichtet. Somit sollen darunter verkehrliche Angebote zur Erschliessung von Ortschaften mit Verkehrsmitteln, die allen Personen zugänglich sind und in der Regel nach einem publizierten Fahrplan verkehren, verstanden werden. Letztere neue Relativierung (in der Regel) wird auch bei den neuen Mobilitätsformen angepasst, womit diese eben nicht zwingend gemäss einem publizierten Fahrplan verkehren müssen (Art. 4 Abs. 1 lit. h EG-GöV). Die im Nachgang an die Vernehmlassung vorgenommenen Änderungen in Bezug auf die Begrifflichkeiten (Art. 4 Abs. 1 lit. e, lit. f und lit. h EG-GöV) sind rein sprachlicher Natur.

**Berücksichtigung neuer Mobilitätsformen und neuer Technologien:** In den eingereichten Stellungnahmen wird zum Teil vorgebracht, dass den neuen Mobilitätsformen – ausser im Bereich der Förderbeiträge – keine Beachtung geschenkt werde. Aufgrund der gesellschaftlichen Trends (aber auch technologischer Entwicklungen), die der Bund in seinen Verkehrsperspektiven 2050 erwähnt (vgl. Kapitel I.5. Abschnitt c), erscheint es gerechtfertigt, diesem Anliegen im Gesetz verstärkte Beachtung zu schenken. Vorgeschlagen wird somit, in Art. 2 Abs. 1 EG-GöV eine neue lit. e zu schaffen, die vorsieht, dass neue Mobilitätsformen (und auch neue Technologien) in der Verkehrskonzeption zu berücksichtigen und zu integrieren sind.

**Anpassung in Bezug auf das ÖV-Konzept (Mitwirkung):** Etwa die Hälfte der Befragten spricht sich dafür aus, dass die Bedürfnisse der Gemeinden/ Gemeindeverbände/Regionen im vorgesehenen ÖV-Konzept gemäss Art. 5 E-GöV mitberücksichtigt werden müssten. Gleichzeitig fordern die TU, dass sie im Erarbeitungsprozess angehört werden. Das ÖV-Konzept sollte nach Auffassung der Regierung ein Handlungsinstrument des Kantons werden (vgl. Ausführungen auf S. 10 des Erläuternden Berichts vom 22. Juni 2021), welches insbesondere die kantonale Planung in Bezug auf mittel- und langfristige Angebotsentwicklung (Bus und Bahn) abbildet. Dies deshalb, weil insbesondere der RPV als grösster Anteil des ÖV (über 80 Prozent) im Kanton Graubünden durch den Kanton bestellt und (gemeinsam mit dem Bund) finanziert wird. Zur Klarstellung wird Art. 5 EG-GöV im Wortlaut (Titel und Normgehalt) präzisiert («Kantonales Konzept des öffentlichen Verkehrs»). Dieses soll sich am Prozess des kantonalen Finanzplans im Sinne von Art. 9 Abs. 1 FHG orientieren (Genehmigung im Kanton durch die Regierung). Dennoch möchte die Regierung mit der Neuschaffung von Art. 5 Abs. 2 EG-GöV dem Anliegen der Vernehmlassenden in Bezug auf die Mitwirkung entsprechen, indem die Interessen der Gemeinden, Gemeindeverbände sowie Regionen bei der Erarbeitung des kantonalen Konzepts des öffentlichen Verkehrs über die Fahrplanpräsidentinnen oder -präsidenten der entsprechenden Fahrplanregion entgegenzunehmen sind und die im Kanton im ÖV tätigen TU beigezogen werden können. Dies erscheint als gerechtfertigt, weil der ÖV im Kanton in seiner Gesamtheit zu betrachten ist. Die inhaltlichen Anforderungen an das kantonale Konzept, welches der mittelfristigen Planung und langfristigen Steuerung des Angebots dienen soll, wird die Regierung in groben Zügen in der neuen Verordnung über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (EV-VöV) festlegen.

**Darlegung bzw. bessere Nachvollziehbarkeit der Angebotsstufen:** Etwa die Hälfte der Befragten beanstandet in deren Stellungnahmen, dass die Herleitung der Angebotsstufen nicht nachvollziehbar sei bzw. – soweit diese verstanden werden – damit bestenfalls der Ist-Zustand des ÖV-Angebots im Kanton abgebildet werde. Für die andere Hälfte der Befragten sind die vorgeschlagenen Angebotsstufen zwar komplex, aber grundsätzlich sinnvoll. Auf der Basis der Darlegung im Erläuternden Bericht der Angebotsstufen (Anzahl Kurspaare pro Linie und Tag) wurde in Teilen ausserdem eine in zeitlicher Hinsicht verfrühte «Liniendiskussion» in den Regionen und Tal-schaften des Kantons ausgelöst, und so wurden von verschiedenen Seiten bereits Bedürfnisse und Begehrlichkeiten angemeldet, die erst Gegenstand des konkreten, künftigen Bestell- und Fahrplanverfahrens (vgl. ausführlich dazu Kapitel I.2. Abschnitt 2.3a) sein können. Eigentliches Ziel des vorliegenden Vernehmlassungsverfahrens war, die Bestellung des ÖV-Angebots im Kan-

ton in genereller Art und Weise für alle Regionen und Talschaften erklärbar zu machen und auf ein für den Kanton flächendeckend nachvollziehbares Fundament zu legen (Methodik). Die eingegangenen Stellungnahmen legen nahe, dass dieses Ziel wohl etwas zu wenig zum Ausdruck gelangt war. Vorstehend wird in Kapitel II.1. die Methodik mit den zugrundeliegenden Grundlagen daher im Vergleich zum Vernehmlassungsentwurf breiter aufbereitet und zusätzlich vertieft. Ausserdem wird das Modell detaillierter in Bezug auf die Angebotsstufen sowie die Anzahl Kurspaare pro Tag dargelegt, obwohl diese erst auf Stufe Verordnung (EV-VöV) durch die Regierung festzulegen sind. Dadurch kann der grossmehrheitlich in der Vernehmlassung befürchtete Angebotsabbau zu Lasten der Regionen und Gemeinden im Kanton entkräftet werden und die Frage der Methodik zur Bestellung des ÖV-Angebots davon befreit beraten werden.

***Anpassungen bei der subventionsrechtlichen Prüfung und Akteneinsicht bei TU:*** Etwa  $\frac{2}{3}$  der Vernehmlassenden erachtet es als sinnvoll, die ÖV-Linien derselben subventionsrechtlichen Prüfung und Akteneinsicht zu unterstellen, wie dies auf Bundesebene für die «grossen» TU bereits heute der Fall ist. Vereinzelt wird moniert, dass eine solche Bestimmung (Pflicht) für kleine TU zu einem unnötigen (administrativen) Mehraufwand führen würde. In erster Linie geht es aus Sicht des Kantons darum, in die Rechnungen und Bilanzen der durch den Kanton mittels Betriebsbeiträgen finanzierten und im Kanton tätigen TU Einsicht nehmen zu können (analog Art. 37 Abs. 4 PBG), um bei allfälligen Unregelmässigkeiten tätig werden zu können. Dazu benötigt es eine gesetzliche Grundlage. Mit dem in Art. 37 E-GöV vorgeschlagenen Gesetzestext ist dies berechtigterweise zu wenig klar hervorgegangen («Verweis auf die einschlägigen Bestimmungen des PBG»). Entsprechend ist diese Bestimmung (im Wortlaut) anzupassen. Im Kern geht es letztlich aber unverändert darum, dass kantonsseitig künftig sichergestellt werden kann, dass die ausbezahlten Betriebsbeiträge für das durch den Kanton (federführend) bestellte ÖV-Angebot zweckkonform, d. h. der Angebotsvereinbarung entsprechend, eingesetzt werden, und zwar unabhängig von der Grösse eines Unternehmens (Gleichbehandlungsgebot). Es wird demnach am Anliegen festgehalten, dass TU, die Kantonsbeiträge erhalten und nicht einer subventionsrechtlichen Prüfung durch den Bund unterstehen, einer kantonalen subventionsrechtlichen Prüfung unterliegen sollen und dafür deren Rechnungen und Bilanzen bei einer Aufforderung des Kantons dem Kanton einzureichen haben. Der Kanton soll dabei ausserdem weitere entsprechende Unterlagen bzw. Nachweise einfordern können. Diese Prüfung soll jedoch – wie teils auch von den Befragten gefordert – im Rahmen der Verhältnismässigkeit erfolgen: Der Kanton soll periodisch oder bei Bedarf eine solche Prüfung der davon betroffenen TU durchführen kön-

nen. Es wird keine jährliche Pflicht zur Einreichung der entsprechenden Unterlagen durch die im Kanton tätigen TU statuiert. Dies rechtfertigt sich, nachdem die «grossen» TU (wie RhB oder Postauto) diesbezüglich der subventionsrechtlichen Überprüfung durch den Bund unterstehen.

**Anpassung der Rechtsmittelbestimmung:** Gemäss Art. 37a Abs. 1 GöV ist im geltenden Recht vorgesehen, dass Entscheide des Departements (DIEM) über die Zusicherung und Verweigerung von Beiträgen mit Verwaltungsbeschwerde an die Regierung weitergezogen werden können. Die verwaltungsinterne Beschwerdemöglichkeit gegen Verfügungen des AEV ergibt sich heute aus den allgemeinen Bestimmungen des Verwaltungsrechts nach Art. 28 ff. des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (VRG; BR 370.100), weshalb auf Art. 39 Abs. 1 E-GöV verzichtet werden kann und die Bestimmung von Art. 39 Abs. 2 E-GöV neu in Art. 40 Abs. 1 EG-GöV aufgenommen werden soll. Die Regierung soll unverändert endgültig (da gemäss Gebietsreform Förderbeiträge im GöV überwiegend politischen Charakter aufweisen, vgl. Botschaft Heft Nr. 6/2006–2007, S. 457 ff., S. 566) über die Zusicherung oder Verweigerung von Beiträgen im Bereich des ÖV, auf die kein gesetzlicher Anspruch besteht, entscheiden (Art. 40 Abs. 3 EG-GöV). In einer Rückmeldung zur Vernehmlassung wird gewünscht, dass die Verfahrensvoraussetzungen für eine verwaltungsinterne Beschwerde ergänzt werden. Entsprechend wird in Art. 40 Abs. 2 EG-GöV neu (und somit ergänzend) normiert, dass die Anforderungen an die Verwaltungsbeschwerde gemäss Abs. 1 dieser Bestimmung sich aus Art. 28 ff. VRG ergeben.

**Anpassung des Fahrplanverfahrens:** Etwas mehr als  $\frac{2}{3}$  der eingegangenen Rückmeldungen befürworten, das bislang praktizierte Fahrplanverfahren beizubehalten. Es habe sich bewährt. Vereinzelt wird gefordert, dass das Verfahren digitaler ausgestaltet und die Fristen, sofern möglich, zeitlich vorverlagert werden. Bei den letzteren zwei Begehren handelt es sich um Anliegen des Vollzugs, die keinen direkten gesetzgeberischen Handlungsbedarf auslösen. Diese werden bereits heute (aktuell bspw. Onlineformular zur Eingabe von Fahrplanbegehren) sowie nach Möglichkeit auch künftig durch das AEV im Rahmen des Vollzugs berücksichtigt. Des Weiteren wird in Bezug auf die Fahrplanregionen dem Anliegen entsprochen, die bisherige Fahrplanregion 9 betreffend das Engadin, Val Müstair und Bregaglia (Art. 14 Abs. 1 lit. i VöV) anzupassen und für Maloja eine neue Fahrplanregion vorzusehen (Neuregelung in der EV-VöV). Damit werden die Fahrplanregionen unter Berücksichtigung der Verkehrsströme den Regionen gemäss KV angeglichen.

**Rückzahlbare und bedingt rückzahlbare Darlehen:** Zur Finanzierung der Eisenbahninfrastrukturen wurden bis ins Jahr 2016 von Bund und Kantonen den TU ergänzend zu Investitionsbeiträgen unbefristete zinslose langfristige rückzahlbare und bedingt rückzahlbare Darlehen gewährt. Das Finanzierungsverhältnis zwischen dem Bund und dem Kanton Graubünden betrug in der Regel 85 Prozent Bund zu 15 Prozent Kanton. Seit der Errichtung des BIF im Jahr 2016 finanziert ausschliesslich der Bund die Eisenbahninfrastrukturen und gewährt dafür den TU bedingt rückzahlbare Darlehen. Im Laufe der Jahre summieren sich diese Darlehen auf immer grössere Beträge.

Zur beispielhaften Veranschaulichung: Die der RhB gewährten und noch ausstehenden rückzahlbaren Darlehen des Kantons betragen seit 2015 unverändert 45,24 Mio. Franken und die bedingt rückzahlbaren Darlehen des Kantons betragen seit 2017 unverändert 210,7 Mio. Franken. Die entsprechenden Darlehen des Bundes an die RhB betragen per Ende 2020 89,0 Mio. Franken (rückzahlbare Darlehen) und 1882 Mio. Franken (bedingt rückzahlbare Darlehen), wobei letztere um jährlich rund 150 Mio. Franken zunehmen. Auf absehbare Zeit besteht keine Aussicht auf entsprechende Rückzahlungen. In der Bilanz des Kantons wurden diese Darlehen deshalb bis auf einen Merkfranken abgeschrieben. Die RhB hingegen bilanziert in ihrem Geschäftsbericht diese von Bund und Kanton gewährten (bedingt) rückzahlbaren Darlehen nach den Nominalwerten (2,2 Mrd. Franken, Stand Ende 2020). Es stellt sich die Frage, wie in Zukunft mit diesen Darlehen zu verfahren ist.

Seit dem 1. Januar 2016 kann der Bund gestützt auf Art. 51b Abs. 3 EBG bedingt rückzahlbare Darlehen unter Vorbehalt der notwendigen aktienrechtlichen Beschlüsse in Eigenkapital umwandeln. Er kann überdies auf die Rückzahlung von Darlehen verzichten, wenn auch der mitbetroffene Kanton verzichtet oder um sich an notwendigen Bilanzsanierungen zu beteiligen. Sollte der Bund von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, sollte der Kanton mitziehen können. Grundsätzlich sollte die Möglichkeit geschaffen werden, dass auf eine Rückzahlung definitiv verzichtet oder diese nach wie vor temporär sistiert werden kann. Statt einer Rückzahlung könnten Bund und Kanton verlangen, dass die ausstehenden Beträge (teilweise) in Reserven oder sogar in Aktienkapital des betreffenden TU umgewandelt werden, dies allerdings mit entsprechender Konsequenz bei den Beteiligungsverhältnissen der Eigner.

Sowohl ein Rückzahlungsverzicht als auch eine Umwandlung von Darlehen in Eigenkapital würden für den Kanton finanzrechtlich einen Einnahmenverzicht im Sinne von Art. 47 der Verordnung über den kantonalen Finanzhaushalt (FHV; BR 710.110) und damit eine Ausgabe im Sinne von Art. 3 Abs. 2 FHG darstellen. Gestützt auf Art. 4 Abs. 1 FHG wäre von einer frei bestimmbaren Ausgabe auszugehen, auch wenn sich der Kanton

nur anteilmässig mit dem Bund oder anderen Kantonen beteiligen würde. Der Beschluss müsste unter Umständen aufgrund der Höhe dem Volk zur Abstimmung unterbreitet werden. Dies würde in Bezug auf die bedingt rückzahlbaren Darlehen keinen Sinn machen, da eine Rückzahlung durch die RhB und die anderen TU ausser Reichweite steht. Im EG-GöV wurde deshalb im Nachgang an die Vernehmlassung in Art. 39 die Bestimmung aufgenommen, dass die Regierung – sofern sich der Bund und die mitbetroffenen Kantone ebenfalls an der gleichen Massnahme beteiligen – in eigener Kompetenz sowohl einen allfälligen Rückzahlungsverzicht der Darlehen als auch deren Umwandlung beschliessen kann. Eine derartige Transaktion würde die Eigenkapitalquote der TU erhöhen und den Verschuldungsgrad reduzieren. Der Bund müsste dafür entsprechend seinem Darlehensanteil den Hauptteil einbringen. In diesem Fall läge ein derartiges Vorgehen grundsätzlich im Interesse des Kantons. Dem Grossen Rat soll in Art 38 EG-GöV die entsprechende Entscheidungskompetenz vorbehalten bleiben, wenn sich der Bund und die mitbetroffenen Kantone nicht an der Finanzierungsmassnahme beteiligen sollten, und darüber hinaus, wenn die Darlehen in Aktienkapital umgewandelt werden sollten, insbesondere um sich an notwendigen Bilanzsanierungen zu beteiligen.

## *2.2. Nicht berücksichtigte Anliegen*

**Anpassung der Finanzierung des ÖV im Allgemeinen in Bezug auf Spezialfinanzierung (SF), mehrjähriger Verpflichtungskredit (VK) bzw. einjähriges Budgetverfahren:** Die Vernehmlassungsteilnehmenden bringen verschiedentlich vor, dass die Finanzierung des ÖV in Graubünden im Rahmen einer SF oder mittels eines mehrjährigen VK erfolgen solle. Im Wesentlichen wird das Anliegen eines mehrjährigen VK dadurch begründet, dass das BAV das Abgeltungsvolumen über einen Zeitraum von vier Jahren plane. Die Kantone würden sich verpflichten, ihre vereinbarten Anteile beizutragen. Der Kanton müsse folglich gegenüber dem BAV Verpflichtungen eingehen, welche über das jährliche Budget hinausgehen würde. Es bestehe also nur eine kurze Planungssicherheit. Zudem würden die Betriebsbeiträge für das erste der zwei Jahre jeweils erst im Sommer eben dieses Jahres mittels RB verfügt und die Regierung müsse dann faktisch nur noch zusagen, weil der Fahrplanwechsel bereits im vergangenen Dezember erfolgt sei. Die Regierung habe also keinen Handlungsspielraum bzw. keine Interventionsmöglichkeit mehr. Ausserdem wird in Bezug auf die SF teils vorgebracht, dass ein kantonales Konzept des öffentlichen Verkehrs ohne mehrjährige Finanzierung keinen Sinn mache. Für die grossen Herausforderungen, die im ÖV anstehen würden, bringe eine SF (im Unterschied zum jährlichen

Budgetprozess) eine langfristige, verlässliche Planungssicherheit, die dringend nötig sei.

*1. Zur SF:* Die Frage der Bildung einer kantonalen SF für eine längerfristige Sicherstellung der Finanzierung der ÖV-Ausgaben wurde durch die Regierung im Rahmen dieser Totalrevision geprüft. Die Schaffung einer SF wäre für die Planung und Sicherstellung der Beiträge an den ÖV aus folgenden Gründen kaum dienlich: Die SF ÖV würde einzig durch Einlagen aus ordentlichen Staatsmitteln alimentiert. Es gibt keine anderen Finanzierungsmittel, wie etwa zweckgebundene Einnahmen, die der SF ÖV (im Gegensatz zur SF Strassen) zufließen könnten. Da die allgemeine Staatskasse die einzige Finanzierungsquelle darstellt, müsste der Grosse Rat die Höhe der Einlage auch bei dieser Finanzierungsart jährlich mit dem Budget festlegen. Die Höhe der jährlichen Einlage in die SF wäre zudem praktisch identisch mit der entsprechenden jährlich notwendigen Entnahme. Die SF würde aus finanziell operativer Sicht demnach zu einem reinen Durchlaufkonto verkommen, ohne praktischen Nutzen. Der Hauptteil der jährlichen Ausgaben des Kantons für den ÖV besteht aus jährlich wiederkehrenden Betriebsbeiträgen an die TU zur Aufrechterhaltung des ÖV-Angebots (rund 40 Mio. Franken). Die Höhe der kantonalen Ausgaben/Beiträge haben sich in den letzten Jahren konstant entwickelt und unterliegen somit keinen grossen und unvorhergesehenen (Budget-) Schwankungen. Die Höhe der jährlichen Investitionsbeiträge sind für den Kanton demgegenüber von untergeordneter Bedeutung, da die grössten Investitionskosten, jene für die Bahninfrastruktur, über den BIF durch den Bund finanziert werden. Wie bereits vorstehend erwähnt, leistet der Kanton Graubünden an den BIF eine nach bestimmten Kriterien definierte Einlage von jährlich rund 28 Mio. Franken. Eine SF allein nur für die restlichen Investitionsbeiträge des Kantons (im Durchschnitt ca. 2–3 Mio. Franken jährlich) ergibt aus diesen Gründen keine nennenswerten Vorteile.

*2. Zum mehrjährigen VK:* Zur Finanzierung von grösseren und mehrjährigen Infrastrukturvorhaben des ÖV steht bei Bedarf das Instrument des VK zur Verfügung. Die Grundlagen dafür liegen im FHG und in der FHV umfassend vor. Eine gesetzliche Regelung im EG-GöV ist dafür nicht notwendig.

*Fazit:* Gestützt auf die vorstehend genannten Sachverhalte und Überlegungen besteht keine Mehrwert bringende Veranlassung, die bisherige Finanzierungsart des ÖV im Kanton (einjähriges Budgetverfahren) im Rahmen der vorliegenden GöV-Revision anzupassen.

**Anpassung der kantonalen Beiträge (Zusatzerschliessung und Ortsverkehr):** Etwa  $\frac{1}{3}$  der Befragten ist nicht damit einverstanden, dass der Kanton im Rahmen der Zusatzerschliessung neu einen Anteil von bis zu 50 Prozent (bisher 20 Prozent) der ungedeckten Kosten finanziert. Es wird eine höhere kantonale Beteiligung (zum Teil bis zu 100 Prozent) an den ungedeckten Kosten des Betriebs erwartet. Ausserdem ist für wenige Vernehmlassungsteilnehmende nicht nachvollziehbar, weshalb im Rahmen des Ortsverkehrs keine Beiträge seitens des Kantons vorgesehen sind.

1. *Zur Zusatzerschliessung:* Der ÖV im Kanton muss stets im Gesamtsystem betrachtet werden. Der grösste Anteil des Angebots im Kanton wird durch den Kanton (gemeinsam mit dem Bund) als RPV (wie bereits vorstehend erwähnt, über 80 Prozent des ÖV im Kanton ist RPV) bestellt. Die Zusatzerschliessung macht also einen geringen Anteil des gesamten ÖV im Kanton aus. Die Zusatzerschliessung ist das Angebot, welches über den RPV hinausgeht und eine Region zusätzlich attraktiv machen soll, aber vom Bund gestützt auf die für den RPV geltenden Voraussetzungen nicht mitfinanziert wird. Da der Kanton selbstverständlich dazu auch einen Beitrag leisten und diesen Beitrag im Vergleich zu den für den RPV üblichen 20 Prozent erhöhen möchte, ist es notwendig, neben den Beitragsvoraussetzungen auch die Beitragshöhe gesetzlich zu umschreiben. Es scheint gerechtfertigt, diese Beiträge bei höchstens 50 Prozent der ungedeckten Kosten festzulegen und die Gemeinden in die Finanzierung nach wie vor miteinzubeziehen. Die Gemeinden sind in der Bestellung dieses zusätzlichen Angebots frei. Der Kanton beteiligt sich an den ungedeckten Kosten, sofern die Kriterien der Wirtschaftlichkeit und Nachfrage erfüllt sind (Art. 8 Abs. 2 EG-GöV).

2. *Zum Ortsverkehr:* Der Ortsverkehr ist seit jeher Aufgabe der Bündner Gemeinden. Von dieser Regelung betroffen sind insbesondere die Gemeinden im Oberengadin, Davos, Chur sowie touristische Gemeinden mit einem Sportbus wie Lenzerheide, Scuol, Flims/Laax/Falera und viele mehr. Diese Kompetenzaufteilung hat sich in der Vergangenheit bewährt, der Nutzen des Ortsverkehrs liegt überwiegend bei den Gemeinden. Entsprechend besteht keine begründete Veranlassung, von einer Finanzierung des Ortsverkehrs durch die Gemeinden künftig abzusehen.

**Weitere Möglichkeiten in Bezug auf Förder- und Investitionsbeiträge:** Die Vernehmlassungsteilnehmenden zeigten sich mit den im E-GöV vorgesehenen Förder- und Investitionstatbeständen einverstanden. Als weitere Fördermöglichkeiten werden namentlich die Förderung von Seilbahnen als Erschliessung von Orten und Ortschaften an Hanglagen erwähnt, falls sich die Talstation an Haltestellen von schienengebundenen Transportmitteln

befindet und eine Erschliessung mit anderen Transportmitteln (fossil betriebene Systeme nicht geeignet und wirtschaftlich nicht opportun) nicht möglich ist. Wird eine Ortschaft einzig durch eine Seilbahn erschlossen, so wird die Finanzierung im Strassengesetz des Kantons Graubünden geregelt (StrG; BR 807.100, vgl. Art. 7 Abs. 7 und Art. 8 StrG). Ergänzend zu beachten ist, dass Parallelerschliessungen von Ortschaften (ganzjährig bewohnt, wie bspw. Veulden/Feldis) weiterhin finanziell unterstützt werden sollen, wobei diese jedoch bei der Erschliessung angemessen zu berücksichtigen sind (EV-VöV).

***Streichung des Tatbestands betreffend geschichtliches und kulturelles Erbe:*** Einzelne Stimmen machten im Rahmen der Vernehmlassung geltend, dass Art. 35 E-GöV im Rahmen dieser Totalrevision nicht weiterverfolgt werden solle, zumal die Förderung des geschichtlichen und kulturellen Erbes nicht dem Zweck des ÖV (Art. 2 E-GöV) entspreche. Vom Verein RhB Historic sowie von der RhB wurde dieses Anliegen demgegenüber ausdrücklich begrüsst. Schliesslich entspricht die Schaffung von Art. 35 EG-GöV dem politischen Willen des Grossen Rates (Umsetzung Auftrag Stiffler [Davos Platz]; vgl. Ausführungen in Kapitel I.5. Abschnitt b). Die Thematik wird verwaltungsmässig (Amt für Wirtschaft und Tourismus [AWT], Amt für Kultur [AfK] sowie AEV) bereits seit einigen Jahren diskutiert. Im Rahmen dieser Befassungen ist man übereingekommen, eine entsprechende Norm im Rahmen dieser Revision zu schaffen. An dieser soll in der Botschaft zu Händen des Grossen Rats unverändert festgehalten werden (Art. 35 EG-GöV). Es erscheint aus politischer Sicht wichtig, das kulturelle und geschichtliche Erbe nachhaltig für künftige Generationen mit finanzieller Unterstützung seitens des Kantons zu sichern.

### ***2.3. Weitere Bemerkungen***

Die Durchführung des Vernehmlassungsverfahrens hat für den vorliegenden Gesetzgebungsprozess wertvolle Erkenntnisse gebracht. In der Botschaftsvorlage konnten die wichtigsten Anliegen aus der Vernehmlassung umgesetzt werden. Auf diese Weise konnte eine Gesetzesvorlage ausgearbeitet werden, welche den Anliegen aus der Vernehmlassung soweit als möglich Rechnung trägt.

## IV. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Mit dieser Totalrevision des GöV werden, ausgehend von den Bestimmungen des geltenden Gesetzes, die historisch gewachsenen Strukturen im ÖV im Kanton Graubünden abgebildet und gestärkt. Überdies werden die wesentlichen konzeptionellen Leitplanken zur Bestellung und Finanzierung eines verfassungsmässigen, bedarfsgerechten ÖV-Angebots rechtlich festgeschrieben und die Möglichkeiten bzw. Massnahmen zur Förderung des ÖV im Kanton Graubünden normiert. Das totalrevidierte Gesetz soll in den einzelnen Bereichen des ÖV (Angebot/Beiträge/Zuständigkeiten/Verfahren) die wichtigsten Grundsätze auf einer angemessenen hohen Abstraktionsstufe regeln. Details dazu werden in der zugehörigen Verordnung geregelt (EV-VöV; zu den Stossrichtungen vgl. Kapitel VIII.).

### 1. Allgemeine Bestimmungen

Dieser Abschnitt enthält nebst begrifflichen Definitionen grundlegende Bestimmungen, welche für den ÖV und den Schienengüterverkehr im Kanton Graubünden gelten. Zentrales Element der allgemeinen Bestimmungen bilden neu die Integration des Schienengüterverkehrs und die Normierung von Begriffsdefinitionen (vgl. dazu auch Ausführungen in Kapitel III.2. Abschnitt 2.1.).

#### **Art. 1** Gegenstand und Geltungsbereich

In sachlicher Hinsicht umfasst der Gegenstand gemäss Art. 1 Abs. 1 EG-GöV die Erschliessung des Kantonsgebiets mit ÖV. Das Angebot wird durch die zuständigen Akteure im entsprechenden Verfahren bestellt und mit (Betriebs-) Beiträgen finanziert. Überdies regelt das Gesetz die Anforderungen (Verfahren und Voraussetzungen) zur Gewährung von Kantonsbeiträgen (Betriebsbeiträge/Investitionsbeiträge/Förderbeiträge). Aufgrund der Rückmeldungen aus der Vernehmlassung soll der Gegenstand in sachlicher Hinsicht auf die Bestellung und Finanzierung des Schienengüterverkehrs ausgedehnt werden (vgl. dazu auch Ausführungen in Kapitel III.2. Abschnitt 2.1.). Entsprechend soll der Titel dieser Bestimmung angeglichen werden.

Der Geltungsbereich soll in persönlicher Hinsicht – wie auch bereits im geltenden GöV – ergänzt werden. Im EG-GöV soll festhalten werden, dass diesem Gesetz die im Kanton Graubünden tätigen TU, Gemeinden, Regionen, Gemeindeverbände und ähnlichen Organisationen (u. a. Bergbahnen und Schulen), die Aufgaben im Bereich des ÖV im Kanton wahrnehmen, unterstehen (Art. 1 Abs. 3 EG-GöV).

## **Art. 2 Zweck**

Kanton und Gemeinden fördern den ÖV unter Berücksichtigung einer nachhaltigen Siedlungs-, Wirtschafts-, Energie-, Umwelt- und Sozialpolitik (Art. 2 Abs. 1 EG-GöV). Sie gewährleisten im Sinne von Art. 82 Abs. 1 KV eine bedarfsgerechte Erschliessung aller Ortschaften mit ÖV unter Koordination des gesamten Verkehrs (Art. 2 Abs. 1 lit. a EG-GöV). Die Präzisierung hinsichtlich der Koordination und der damit einhergehenden Zusammenarbeit ergibt sich aus Art. 3 EG-GöV. Art. 2 EG-GöV entspricht im Wesentlichen Art. 2 Abs. 1 GöV (dasselbe gilt ausserdem für Art. 2 Abs. 1 lit. d EG-GöV in Bezug auf Anreize zum Umstieg auf den ÖV), allerdings soll der Wortlaut der KV angeglichen werden.

Gemäss Art. 2 Abs. 2 lit. b und c EG-GöV sollen die bereits gemäss Art. 2 GöV geltenden Ziele (sparsame und wirtschaftliche Energienutzung; Schonung der Umwelt) unverändert fortbestehen. Neu soll im Zweckartikel ausserdem erwähnt werden, dass die Mittel der öffentlichen Hand für den ÖV im Rahmen der finanziellen Vorgaben effizient zu verwenden sind. Durch Betriebs-, Förder- und Investitionsbeiträge soll der ÖV im Kanton Graubünden gefördert werden. Der ÖV soll eine qualitätsvolle Alternative zum MIV auch ausserhalb der gut erschlossenen Zentrumsorte für diejenigen Personen zur Verfügung stellen, die nicht immer über ein Auto verfügen oder bewusst (auch zeitweise) darauf verzichten wollen (regionalverkehrspolitische Zielsetzung). Es soll eine effiziente und umweltschonende Mobilität in Zentrumsorten, auf Agglomerationsachsen und zu touristischen Zentren gewährleistet bzw. bei vorhandenen finanziellen Mitteln ausgebaut werden, mit flächensparenden, emissionsarmen Verkehrsmitteln als Ersatz und auch Entlastung des MIV (gesamtverkehrspolitische Zielsetzung). Ein angemessenes Mobilitätsangebot soll zudem in peripheren Gebieten für diejenigen Personen zur Verfügung gestellt werden, die (noch) nicht oder nicht (mehr) über ein Auto verfügen. Dies im Sinne einer «Daseins-Vorsorge» (sozialpolitisches Ziel). Die Benutzung des ÖV soll dadurch erleichtert werden, indem auch in peripheren Gebieten eine Basiserschliessung aufrechterhalten wird, um beispielsweise die Einkäufe in der nächstgelegenen Ortschaft zu tätigen.

Im Weiteren sollen aufgrund der Rückmeldungen in der Vernehmlassung die neuen Technologien und Mobilitätsformen (wie Carsharing/E-Mobilität) im Zweckartikel Eingang finden. Mit der Neuschaffung von Art. 2 Abs. 1 lit. e EG-GöV soll diesem Begehren entsprochen werden, indem sie bei der Verkehrskonzeption zu berücksichtigen und zu integrieren sind (vgl. Kapitel III.2. Abschnitt 2.1.).

Ein qualitativ guter ÖV (Bahn und Bus) im Kanton bedingt funktionierende übergeordnete Transportketten vom Startpunkt zum Ziel einer Reise. So werden die nationalen und internationalen Züge des Fernverkehrs mit

schlanken Anschlüssen vom Regionalverkehr auf der Schiene abgenommen. Die Feinverteilung in die Täler erfolgt danach mit dem Busnetz, welches an den verschiedenen Bahnhöfen im Kanton anschliesst. Da die gesamte Abstimmung des ÖV vom übergeordneten Netz abhängt, soll diese wichtige Abhängigkeit gesetzlich festgeschrieben werden (Art. 2 Abs. 2 EG-GöV). Auch soll der Schienengüterverkehr im Gesamtsystem ÖV im Kanton optimal eingebettet werden.

### **Art. 3** Koordination und Zusammenarbeit

Im geltenden Recht findet sich die Koordinationsaufgabe (in einer untergeordneten Ausprägung) in Art. 2 Abs. 2 GöV. Art. 3 Abs. 1 EG-GöV soll die Koordination und vor allem die damit eng zusammenhängende Zusammenarbeit im ÖV bzw. im Schienengüterverkehr gesondert hervorheben. Die Koordination der Massnahmen (Art. 3 Abs. 1 EG-GöV) ist eine Aufgabe sowohl des Bundes, des Kantons, der Gemeinden, der Regionen und der Gemeindeverbände als zum Teil auch von im ÖV mitinvolvierten, ähnlichen Organisationen (u.a. Schulen oder Bergbahnen). Die Abstimmung hat dabei auf den MIV und den Fuss- und Veloverkehr zu erfolgen. Aufgrund der künftig zunehmenden Mobilität und des immer knapper werdenden Bodens wird die Koordination unter den verschiedenen Planungs- und Verkehrsträgern eine zunehmend wichtigere Rolle spielen. Dies bedingt eine gute Abstimmung und Zusammenarbeit unter sämtlichen Beteiligten (Art. 3 Abs. 2 EG-GöV). Beim Fernverkehr und dem RPV sind dies vor allem der Bund, die Nachbarkantone, das angrenzende Ausland und die TU mit einer Fernverkehrskonzession vom Bund. Bei den übrigen Linien sind es die Gemeinden, Regionen, Gemeindeverbände und ähnlichen Organisationen sowie die TU. Im Rahmen des Bestellverfahrens hat die öffentliche Hand mit den offerierenden TU zusammenzuarbeiten. Im Unterschied zum Vernehmlassungsentwurf wurde diese Bestimmung im EG-GöV lediglich sprachlich vereinfacht («mit ähnlichen Organisationen»; «mit» den TU).

### **Art. 4** Begriffe

Eine Bestimmung mit Begriffsdefinitionen ist – im Vergleich zum geltenden GöV – im EG-GöV neu. Damit soll Klarheit bezüglich wesentlicher Begrifflichkeiten im Gesetz geschaffen werden.

Unter ÖV werden verkehrliche Angebote zur Erschliessung von Ortschaften mit Verkehrsmitteln verstanden, die allen Personen zugänglich sind und in der Regel nach einem publizierten Fahrplan verkehren (Art. 4 Abs. 1 lit. a EG-GöV). Diese Definition wurde aufgrund der eingegangenen Vernehmlassungen überarbeitet (neu ÖV statt öffentlicher Personenverkehr), da in den Rückmeldungen vereinzelt zu recht moniert wird, dass die Begrifflichkeit in lit. a des E-GöV zu eng gefasst worden sei (vgl. Ausführungen in

Kapitel III.2. Abschnitt 2.1.). Diese Bestimmung wird im Unterschied zur Vernehmlassungsvorlage überdies dahingehend angepasst, als dass mit «in der Regel» eine Relativierung stattfindet. Dadurch soll sichergestellt werden, dass die offenere Begriffsdefinition auch für künftigen gesellschaftlichen oder technologischen Wandel offen ist.

Werden Güter mit der Bahn transportiert oder erfolgt der Güterumschlag im Rahmen des kombinierten Verkehrs, versteht man darunter den Schienengüterverkehr (lit. b).

Erbringen Unternehmen des ÖV eine Transportdienstleistung im öffentlichen Auftrag, so spricht man von TU (lit. c). Dieser Begriff wird unter anderem in Art. 1 Abs. 3 EG-GöV (persönlicher Geltungsbereich) sowie in Art. 14 EG-GöV (Angebotsvereinbarungen) und Art. 37 EG-GöV verwendet.

Die Erschliessung (neu lit. d) mittels ÖV im Kanton erfolgt auf verschiedene Arten wie im Rahmen der Basiserschliessung (RPV und Grunderschliessung), der Zusatzerschliessung oder des Ortsverkehrs. Auf lit. d des E-GöV (Einteilung des Kantonsgebiets in Verkehrsräume) wird im EG-GöV verzichtet; es sind letztlich die Angebotsstufen – und nicht die Verkehrsräume – die für die Bestellung des ÖV in erster Linie relevant sind. Statt wie im E-GöV von Minimalerschliessung wird im EG-GöV vorgeschlagen, diese Art der Erschliessung als Grunderschliessung zu bezeichnen. Es soll begrifflich nicht ein «Minimum» bestellt werden, sondern im Unterschied zum Bund (100 Einwohnerinnen und Einwohner beim RPV) als Grunderschliessung im Kanton eine Erschliessung, die für die entsprechende Gemeinde von elementarer Bedeutung ist, bei mindestens 50 ganzjährigen Einwohnerinnen und Einwohnern gewährleisten (EV-VöV). Der Kanton möchte also aufgrund der topografischen und gesellschaftlichen Gegebenheiten weitergehen als der Bund und die «Untergrenze» bei 50 Einwohnerinnen und Einwohnern festlegen.

Die Finanzierung des Angebots (Linie des ÖV mit bestimmten Anzahl Kurspaaren pro Tag, welches Angebotsstufen zugeteilt wird; lit. e) erfolgt über Betriebsbeiträge (lit. f), die je nach Art der Erschliessung gestützt auf eine Angebotsvereinbarung von der öffentlichen Hand ausgerichtet werden. Überdies können Investitionsbeiträge (lit. g) an infrastrukturelle Anlagen (bspw. Bushaltestellen) oder Förderbeiträge (lit. g, bspw. an Massnahmen zur Vermeidung oder wesentlichen Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses) als geldwerte Vorteile einem Gesuchstellenden gewährt werden, sofern sie oder er eigene Mittel in angemessener Weise einsetzt. Beim letzteren Teilsatz wurde im Unterschied zur Vernehmlassung eine sprachliche Vereinfachung vorgenommen, die jedoch inhaltlich keine Änderungen mit sich bringt (entspricht Art. 31 EG-GöV).

Unter neuen Mobilitätsformen werden Angebote im ÖV und Schienengüterverkehr verstanden, die nicht zwingend gemäss einem publizierten

Fahrplan verkehren (lit. h). Diese Formulierung wird im EG-GöV geändert, da aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen in der Vernehmlassung die im E-GöV vorgesehene Formulierung «ohne publizierten Fahrplan» sich als zu einengend herausgestellt hat.

## 2. Angebot

Aufgrund der verschiedenen Revisionen auf Bundesebene in Bezug auf das Angebot im ÖV sind neue Verfahren und Prozesse (vor allem in Bezug auf die Bestellung des ÖV-Angebots) hinzugekommen (vgl. Kapitel I.2. Abschnitt 2.3. und Kapitel I.5. Abschnitt a). Ausserdem haben sich die Anforderungen an ein ÖV-Angebot aufgrund des gesellschaftlichen Wandels (Mobilität) verändert. Entsprechend sollen in diesem neuen Abschnitt die Planung des ÖV auf Stufe Kanton sowie die Bestellung des ÖV auf die über- und untergeordneten Gegebenheiten abgestimmt werden.

### 2.1. PLANUNG

#### **Art. 5** Kantonales Konzept des öffentlichen Verkehrs

Das kantonale Konzept des öffentlichen Verkehrs soll als Planungs- sowie Steuerungsinstrument des ÖV dem Kanton Graubünden dienen und die Planung des Angebots (mittelfristig) und der Infrastruktur (langfristig) beinhalten. Das Konzept soll eine mehrjährige, rollende ÖV-Planung darstellen und diese ist soweit als möglich auf die übergeordnete Planung abzustimmen (Sachplan Verkehr, STEP, KRIP-V etc.). Primär soll es sich dabei um ein Konzept des Kantons handeln. Dies kommt im E-GöV zu wenig zum Ausdruck, weshalb sowohl der Titel zu Art. 5 EG-GöV als auch der Gesetzestext in dessen Abs. 1 im unterbreiteten Entwurf gemäss Botschaft angepasst werden soll. Das Konzept sollte nach Auffassung der Regierung ein Handlungsinstrument des Kantons werden (vgl. auch Ausführungen auf S. 10 des Erläuternden Berichts vom 22. Juni 2021), welches insbesondere die kantonale Planung in Bezug auf die mittel- und langfristige Angebotsentwicklung (Bus und Bahn) abbildet. Dies deshalb, weil insbesondere der RPV als grösster Anteil des ÖV im Kanton Graubünden (gemeinsam mit dem Bund) durch den Kanton bestellt und finanziert wird. Das Konzept soll durch die Regierung genehmigt werden (EV-VöV).

In den Rückmeldungen zur Vernehmlassung regten viele Befragte (insb. Gemeinden und TU) an, im Rahmen der Erarbeitung dieses Konzepts Mitbetroffene angemessen miteinzubeziehen. Wie bereits ausgeführt (vgl. Kapitel III.2. Abschnitt 2.1.), soll mit der Neuschaffung von Art. 5 Abs. 2

EG-GöV dem Anliegen in Bezug auf die Mitwirkung entsprochen werden, indem die Interessen der Gemeinden, Gemeindeverbände und Regionen bei der Erarbeitung des Konzepts über die Fahrplanpräsidentinnen oder -präsidenten der entsprechenden Fahrplanregion entgegenzunehmen sind und die im Kanton tätigen TU im ÖV beigezogen werden können. Dies erscheint als gerechtfertigt, weil der ÖV im Kanton in seiner Gesamtheit zu betrachten ist und breit abzustimmen ist (vgl. auch Art. 9 Abs. 2 EG-GöV). Die inhaltlichen Anforderungen an das kantonale Konzept des öffentlichen Verkehrs, welches der mittelfristigen Planung und langfristigen Steuerung des ÖV-Angebots im Kanton dienen soll, wird die Regierung in groben Zügen in der EV-VöV festlegen. Die Planung soll periodisch überarbeitet werden. Unter Berücksichtigung der übergeordneten Prozesse (vgl. Kapitel I.2. Abschnitt 2.3.) wird dies voraussichtlich in einem Rhythmus von rund 5 Jahren der Fall sein (Erarbeitung im 2023 f. und erstmalig in Kraft ab Fahrplanperiode 2025).

## 2.2. ERSCHLIESSUNG

### **Art. 6** Angebotsstufen im öffentlichen Verkehr

Zur Erschliessung des Kantonsgebiets mittels ÖV werden Angebotsstufen definiert. Es sind dies namentlich das Minimalangebot, das Standardangebot, das dichte Angebot und das urbane Angebot (vgl. auch Kapitel II.4.; zur Methodik insgesamt Kapitel II.). Aus den Angebotsstufen wird ein effektiv zu fahrendes ÖV-Angebot abgeleitet, das aus einer Anzahl Kurspaare pro Tag besteht und letztlich zur Zuweisung auf eine Art der effektiv angebotenen Erschliessung führt. Die Angebotsstufen sind von den effektiv angebotenen Arten der Erschliessung also zu unterscheiden (vgl. dazu Art. 7 EG-GöV). Die effektive Anzahl Kurspaare pro Tag wird als Richtwert pro Erschliessungsart auf Verordnungsstufe festgelegt (EV-VöV). Diese Festlegung erfolgt primär nachfragebasiert.

### **Art. 7** Arten der Erschliessung im öffentlichen Verkehr

Wie bereits in Art. 4 lit. d EG-GöV begrifflich erläutert, soll sich die ÖV-Erschliessung im Kanton Graubünden in eine Basis- und eine Zusatzererschliessung gliedern. Die Basiserschliessung (Art. 7 Abs. 1 und Abs. 2 EG-GöV) soll den RPV und die Grunderschliessung (im Vernehmlassungsentwurf als «Minimalerschliessung» bezeichnet) umfassen (vgl. zur begrifflichen Änderung die Erklärung in Art. 4 lit. d EG-GöV). Auf eine bedarfsgerechte und für die Gemeinden kostenlose Basiserschliessung haben somit alle Gemeinden im Kanton Anspruch.

Die Erschliessung, welche darüber hinausgeht (Art. 7 Abs. 3 EG-GöV), wird als Zusatzerschliessung definiert. Beispiel: Wenn der Bund gemäss ARPV bis zu 14 Kurspaare pro Tag mitfinanziert und der Kanton und die Gemeinde(n) der Ansicht sind, es seien grundsätzlich 16 Kurspaare pro Tag notwendig, so stellen die zwei weiteren Kurspaare die Zusatzerschliessung dar. Die Zusatzerschliessung hat insbesondere den siedlungs-, wirtschafts-, regionalpolitischen und touristischen Zielen Rechnung zu tragen (vgl. auch im Sinne des Zweckartikels nach Art. 2 EG-GöV). Im Unterschied zur Basiserschliessung besteht kein Anspruch seitens der Gemeinden auf eine kostenlose Zusatzerschliessung.

Der Ortsverkehr (Art. 7 Abs. 4 EG-GöV) umfasst die Erschliessung innerhalb einer Ortschaft. Der Begriff der Ortschaft richtet sich nach dem amtlichen Ortschaftenverzeichnis des Bundes.

### 2.3. BESTELLUNG

Da das Bestellverfahren auf Bundesebene revidiert wurde (vgl. Kapitel I.5. Abschnitt a), sind auch entsprechende gesetzliche Anpassungen auf kantonalen Ebene notwendig. Zudem sind die Anforderungen in den Grundzügen in Bezug auf die Bestellung der Grund- und Zusatzerschliessung, die ohne den Bund bestellt werden, gesetzlich zu verankern.

#### **Art. 8** Basis- und Zusatzerschliessung

Der Kanton bestellt im Rahmen der Basiserschliessung gemeinsam mit dem Bund die Erschliessung mit dem regionalen Personenverkehr und zusätzlich eine Grunderschliessung aller Ortschaften (Art. 8 Abs. 1 EG-GöV). Diese Bestimmung wurde im EG-GöV sprachlich vereinfacht, inhaltlich ist sie jedoch unverändert. Der Kanton kann in Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Regionen, Gemeindeverbänden oder ähnlichen Organisationen eine Zusatzerschliessung bestellen (Art. 8 Abs. 2 EG-GöV). Kriterien zur Bestellung des Angebots einer Zusatzerschliessung sind die Nachfrage sowie die Wirtschaftlichkeit. Dabei handelt es sich um die gleichen Kriterien, die auch der Bund bei der Beurteilung des RPV-Angebots zugrundelegt, jedoch sollen die Kriterien im Kanton bei der Zusatzerschliessung weniger streng angewendet werden. Die Anforderungen an diese Kriterien (Richtwerte) werden je nach Angebotsstufe unterschiedlich festgelegt (EV-VöV). Die Berechnung der Anzahl Kurspaare pro Tag richtet sich nach den Kriterien der ARPV. Das Kriterium Nachfrage wird für die Zusatzerschliessung im Kanton dabei grosszügiger gehandhabt, als dies der Bund macht. Die Untergrenze für die Nachfrage soll bei der Zusatzerschliessung 20 Prozent unter derjenigen des Bundes liegen. Ein Angebotsausbau für die Zusatzer-

schliessung kann nur bis zur maximal möglichen Anzahl Kurspaare der jeweiligen Angebotsstufe gehen. Beim Kriterium Wirtschaftlichkeit gelten die Mindestanforderungen (Kostendeckungsgrad) des BAV unverändert.

Aufgrund einiger Rückmeldungen in der Vernehmlassung wurde gewünscht, dass das Verfahren der Bestellung der Zusatzerschliessung verständlicher dargelegt werde und die «Federführung» geklärt werden müsse. Das Bestellverfahren soll sich gemäss Vorschlag in Art. 8 Abs. 3 EG-GöV an den einschlägigen Bestimmungen des Bundes analog orientieren, sofern der Kanton keine abweichenden Bestimmungen erlässt (EV-VöV). Ergänzend im EG-GöV (und dies im Unterscheid zur Vernehmlassung) soll präzisiert werden, dass anstelle des Bundes (BAV) der Kanton handelt und er in der Regel die Federführung im Rahmen der Bestellung der Zusatzerschliessung einnehmen soll. Diese Rolle nimmt der Kanton gegenüber dem Bund auch bereits bei der Bestellung des RPV in Bezug auf die Festlegung des Angebots, bei der Offertprüfung und bei den Verhandlungen mit den TU sowie bei der Festlegung und Überprüfung der Leistungsqualität ein (Art. 12 Abs. 3 ARPV). Die Federführung für die Bestellung der Zusatzerschliessung soll analog zu Art. 12 Abs. 3 ARPV auch im Kanton so geregelt werden. Die Bezeichnung einer Federführung ist aus organisatorischer Sicht notwendig, zumal zu Beginn des Prozesses der Bestellung der Zusatzerschliessung noch nicht fest steht, was als RPV letztlich durch den Bund anerkannt und was als Zusatzerschliessung ausgeschieden wird. Die Bestimmung soll aber aufgrund der Formulierung «in der Regel» Platz für Ausnahmen in der Federführung durch den Kanton lassen (bspw. wenn der Kanton nicht mitbestellt, sondern nur mitfinanziert, wie bspw. aktuell im Oberengadin).

Vorstehend ist zusammengefasst dargelegt, wie das Bestellverfahren des Bundes (RPV gemäss ARPV) abgewickelt wird (vgl. Kapitel I.2. Abschnitt 2.3). In diesen Prozess gilt es das Verfahren im Zusammenhang mit der Bestellung der Zusatzerschliessung (sowie auch der Grunderschliessung) einzubetten. Analog ARPV soll das Verfahren in Bezug auf die Bestellung der Zusatzerschliessung voraussichtlich ab dem Bestellverfahren für die Fahrplanperiode 2024/2025 somit wie folgt ablaufen:

- Vorgespräche mit den Gemeinden in Bezug auf das gewünschte Angebot;
- Kanton (als federführender Besteller) gibt in Absprache mit den TU Vorgaben zum gewünschten Angebot (Fahrplan) sowie zu den jeweils zur Verfügung stehenden (kantonalen) Mitteln und lädt sie zur Offertstellung ein (analog Art. 16 ARPV);
- Aufgrund dieser Vorgaben erstellen die TU Offerten pro Linie zu Händen des Kantons (analog Art. 17 ARPV). In den Offerten werden die geplanten Kosten sowie die erwarteten Erlöse aus dem Verkauf von Fahrausweisen ausgewiesen. Das verbleibende Defizit sind die so genannten «geplanten ungedeckten Kosten», die durch die Besteller (Kanton sowie

Gemeinden, Gemeindeverbände und ggf. Regionen und ähnliche Organisationen) abzugelten sind (Art. 12 Abs. 3 EG-GöV für die Zusatzer-schliessung);

- Der Kanton als federführender Besteller prüft diese Offerten (analog Art. 18 ARPV) und verhandelt die Offerten sowie das Fahrplanangebot mit den TU (Detailvereinbarung). Beim Angebot können sich Änderungen aufgrund des Fahrplanverfahrens ergeben;
- Interne Festlegung des Kantonsbeitrags und alsdann Verhandlungen über den Kostenteiler durch den Kanton mit den anderen Bestellern;
- Mitteilung an den Kanton/TU durch Gemeinden oder andere Bestel-lende, dass das Angebot finanziert werden kann (sog. Annahme der Be-stellung analog Art. 21 ARPV);
- Nach der Bereinigung der Offerten schliesst der Kanton als federfüh-render Besteller mit den TU Angebotsvereinbarungen ab (Art. 14 Abs. 1 EG-GöV);
- Nach dem Fahrplanwechsel im Dezember erbringen die TU die offerierte Leistung.

In Bezug auf die Grunderschliessung läuft das Verfahren wie hier abge-bildet ab (Art. 8 Abs. 3 EG-GöV). Da der Kanton diese Art der Erschlies-sung jedoch allein bestellt und finanziert (Art. 8 Abs. 1 EG-GöV), sind Ge-meinden oder weitere nicht miteinzubeziehen.

Überdies soll der Kanton im dazwischenliegenden Jahr des zweijährigen Bestellverfahrens Anpassungen in seiner Bestellung des Angebots vorneh-men können (Art. 8 Abs. 4 EG-GöV).

### **Art. 9 Ortsverkehr**

Für die Bestellung des Ortsverkehrs sollen die Gemeinden weiterhin zuständig bleiben. Diese Norm entspricht unverändert Art. 9 Abs. 1 GöV. Präzisiert wird neu, dass die Bestellung des Ortsverkehrs auf die Transportketten des übergeordneten Angebots des ÖV abzustimmen ist (Art. 9 Abs. 2 EG-GöV). Das heisst, dass in Zukunft der Ortsverkehr auf den RPV sowie auf die Basis- und Zusatzer-schliessung im Planungsprozess besser abge-stimmt werden soll (Art. 3 EG-GöV) und so das Fahrgastpotenzial im Ge-samtsystem ÖV noch besser ausgenutzt werden soll.

### **Art. 10 Rolle des Kantons**

Der Bund nimmt bei der Bestellung des Schienengüterverkehrs lediglich die Rolle eines Mitfinanzierers ein (Art. 16 Abs. 2 GüTV). Die Besteller-rolle kommt allein dem Kanton zu. Infolge der Revision des Gesetzes über den Gütertransport im 2016 (vgl. Kapitel I.5. Abschnitt a) soll für den Kan-ton Graubünden neu eine ausdrückliche Kompetenz zur Bestellung geschaf-

fen werden. Grundlage zur Bestellung bildet das kantonale Güterverkehrskonzept.

### **3. Beiträge**

Die Finanzierung des im Kanton gemäss dem vorstehenden Abschnitt bestellten ÖV im Kanton soll in diesem separaten Abschnitt abgebildet werden. Die Vernehmlassenden begrüssen in Bezug auf die Beiträge eine systematische Neustrukturierung (Betriebsbeiträge/Förderbeiträge/Investitionsbeiträge) und diese sei gemäss dem E-GöV gelungen. Inhaltlich wird teilweise allerdings beanstandet, dass das E-GöV überwiegend «Kann-Bestimmungen» enthalte. Aus finanzhaushaltsrechtlichen Gründen und zur Wahrung eines finanziellen Handlungsspielraums zugunsten des Kantons ist dies indes nicht verzichtbar. Entsprechend wird am Grundsatz mit «Kann-Bestimmungen» festgehalten.

#### **Art. 11 Finanzierung**

Kantonsbeiträge sollen gemäss Art. 11 Abs. 1 EG-GöV über den allgemeinen Staatshaushalt finanziert werden. Dies ist bereits im geltenden GöV so vorgesehen (Art. 35 Abs. 1 GöV). Vereinzelt Vernehmlassungsteilnehmende wünschten sich in dieser Totalrevision die Schaffung einer SF für den ÖV in Graubünden. Dieses Anliegen wurde bereits in der Erarbeitung und bei der Auswertung dieser Vernehmlassung nochmals intern geprüft und verworfen (vgl. im Einzelnen Kapitel III.2. Abschnitt 2.2.). Die Einlage in den BIF wird ausserdem über das jährliche Budget durch den Kanton (ohne die Gemeinden) finanziert.

Nach Art. 11 Abs. 2 E-GöV soll neu eine Priorisierung der kantonalen finanziellen Mittel für den ÖV vorgenommen werden. Ein Teil der Befragten erachtet diese Bestimmung als nicht zielführend, und entsprechend solle diese Bestimmung nicht starr im Gesetz verankert werden. Begründet wird das Anliegen damit, dass eine Priorisierung möglichst dort erfolgen solle, wo sie die höchste wirtschaftliche Wertschöpfung erziele. Der RPV macht in Graubünden den grössten Anteil am ÖV aus. Die Aufrechterhaltung dieses Angebots geniesst deshalb aus der Sicht des Kantons auch in Zukunft höchste Priorität. Letztlich gibt das vorhandene kantonale Budget, welches durch den Grossen Rat festgelegt wird, das mögliche Angebot vor. Auf eine zusätzliche Priorisierung kann somit verzichtet werden. Entsprechend ist im EG-GöV dieser Abs. 2 obsolet.

### 3.1. BETRIEBSBEITRÄGE

Da es, wie bereits erwähnt, auf Bundesebene Änderungen in Bezug auf die Finanzierung des ÖV gegeben hat, wird im Rahmen dieser Totalrevision ein neues Kapitel Betriebsbeiträge zur Finanzierung der ungedeckten Kosten an den Betrieb des ÖV durch die öffentliche Hand geschaffen. Zur Definition von Betriebsbeiträgen siehe die Ausführungen zu Art. 4 Abs. 1 lit. f EG-GöV.

#### **Art. 12 Öffentlicher Verkehr**

Der Kantonsanteil im Rahmen der Bestellung des RPV (Verbundaufgabe Bund/Kanton) wird gemäss Art. 29b Abs. 2 ARPV in Verbindung mit Anhang 2 ARPV durch den Bund vorgegeben: Der Kanton trägt aktuell 20 Prozent der ungedeckten Kosten des RPV. Die Finanzierung des RPV-Anteils von 20 Prozent der ungedeckten Kosten soll weiterhin allein durch den Kanton, d.h. ohne Mitbeteiligung der Gemeinden, übernommen werden (Art. 12 Abs. 1 EG-GöV). Was die Grunderschliessung betrifft, hat der Kanton 100 Prozent der ungedeckten Kosten des Betriebs zu übernehmen (Art. 12 Abs. 2 EG-GöV), sofern eine Gemeinde eine entsprechende Einwohnerzahl aufweist (EV-VöV; Grenze bei 50 ganzjährigen Einwohnerinnen und Einwohnern). Sowohl die vorgeschlagene Finanzierung gemäss Abs. 1 als auch jene gemäss Abs. 2 wurden im Vernehmlassungsverfahren ausnahmslos begrüsst.

Was die ungedeckten Kosten der Zusatzerschliessung betrifft (Art. 12 Abs. 3 EG-GöV), d.h. die Kosten für denjenigen Betrieb, der über den RPV hinausgeht und vom Bund nicht mehr mitfinanziert wird, sollen diese vom Kanton und den betroffenen Gemeinden übernommen werden. Im E-GöV wurde vorgeschlagen, dass der Kanton bis zu 50 Prozent der ungedeckten Kosten übernimmt. Diese Bestimmung wurde von den Befragten in der Vernehmlassung kontrovers diskutiert (vgl. Kapitel III.2. Abschnitt 2.2.): Etwa  $\frac{1}{3}$  der Befragten lehnt diesen vorgeschlagenen Verteilschlüssel ab, mit der Begründung, der Kantonsanteil müsse (weit) über 50 Prozent liegen. Gemäss geltendem Recht (Art. 15 Abs. 3 GöV) kann der Kanton bisher an Leistungen, die der Bund nicht mitfinanziert, 20 Prozent an die ungedeckten Kosten beitragen. Wie sich in der Vergangenheit gezeigt hat, ist dieser kantonale Anteil zu tief. Entsprechend wird aufgrund der gemachten Erfahrungen ein Verteilschlüssel mit einer Kantonsbeteiligung von bis zu 50 Prozent vorgeschlagen. Wie vorstehend ersichtlich, übernimmt der Kanton jährlich die Einlage in den BIF von rund 28 Mio. Franken und auch die Abgeltungen im RPV von jährlich rund 24 Mio. Franken werden durch den Kanton (ohne die Gemeinden) getragen. Die vom Kanton zu 100 Prozent finanzierte Grunderschliessung beläuft sich auf rund 2,3 Mio. Franken, das Überangebot im RPV auf 0,4 Mio. Franken. Der Anteil des Kantons an die Zusatzerschlies-

sung von rund 2,2 Mio. Franken entspricht etwa 7,3 Prozent der totalen Betriebsbeiträge des Kantons von rund 30 Mio. Franken. Dabei handelt es sich um ein Angebot, das über den RPV hinaus bestellt wird und entsprechend als «Zusatzanliegen» zu qualifizieren ist. Eine finanzielle Mitbeteiligung der Gemeinde(n) im Umfang von bis zu 50 Prozent, falls sie ein solches Angebot bestellen möchte(n), erscheint deshalb als politisch und sachlich gerechtfertigt. Bei Zusatzerschliessungen für mehrere Gemeinden ergibt sich der Verteilschlüssel zwischen den Gemeinden nach der Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner; vorbehalten bleibt eine anderweitige Vereinbarung durch die Gemeinden (Art. 12 Abs. 3 EG-GöV). Dieser Verteilschlüssel entspricht ausserdem unverändert dem geltenden Recht (Art. 15 Abs. 3 GöV).

Die ungedeckten Kosten des Ortsverkehrs haben die Gemeinden unverändert alleine zu tragen (Art. 12 Abs. 4 EG-GöV), auch der Bund beteiligt sich daran nicht (Art. 28 Abs. 2 PBG) und wird dies gemäss Botschaft zur PBG-Revision voraussichtlich auch in Zukunft nicht tun (Stand März 2022: Beratung im Parlament). Obwohl sich diese Kompetenzverteilung mit entsprechender Kostentragung in den vergangenen Jahren bewährt hat, wurde diese Bestimmung im Rahmen der Vernehmlassung vereinzelt kritisiert (vgl. Kapitel III.2. Abschnitt 2.2.).

Die Abschreibungs- und Finanzierungskosten von Neu- und Ersatzinvestitionen gelten in der Regel als abgeltungsberechtigte Kosten (neu statt Aufwand; Begriffsvereinheitlichung mit ARPV), sofern diese von den Bestellern vorgängig genehmigt wurden (Art. 12 Abs. 5 EG-GöV). Als Neu- und Ersatzinvestitionen gilt unter anderem beispielsweise die Beschaffung von Rollmaterial durch die RhB. Die Investitionen für den Ortsverkehr sind davon ausgenommen.

### **Art. 13 Schienengüterverkehr**

Zu dieser Bestimmung wurde in der Vernehmlassung angemerkt, dass unklar sei, was geschehe, wenn der Bund sich wie geplant ab 2027 aus der Finanzierung des Schienengüterverkehrs zurückziehe. Dieser Einwand ist berechtigt. Die Bestimmung in Art. 13 Abs. 1 EG-GöV soll demnach angepasst werden, indem der Kanton «seinen» Anteil an den ungedeckten Kosten des Schienengüterverkehrs übernehmen können soll. Das lässt auch einen höheren Anteil als heute zu (bis zu 100 Prozent). Der Bund gibt Stand heute im jeweiligen Bestellverfahren den von ihm getragenen Höchstbetrag im Zusammenhang mit der Bestellung des Schienengüterverkehrs bekannt. Im Bereich Güterverkehr auf der Meterspur, wie dies im Kanton Graubünden der Fall ist, beträgt der Anteil des Bundes angelehnt an die Kantonsquote RPV maximal 80 Prozent der ungedeckten Kosten (Art. 9 und Art. 28 Abs. 3 GüTG, Art. 18 Abs. 2 GüTV). Die Gemeinden sollen unverändert nicht zur Mitfinanzierung herangezogen werden. Gemäss Art. 16 GüTV

muss ein Kanton, welcher bei einer Bestellung im Schienengüterverkehr um Betriebsbeiträge beim Bund ersucht, ein kantonales Güterverkehrskonzept sowie eine Angebotsvereinbarung erarbeiten und dem Gesuch beilegen.

#### **Art. 14 Angebotsvereinbarungen**

Für die Bestellung von Angeboten sind durch die Besteller mit den TU Angebotsvereinbarungen zu unterzeichnen, in welchen unter anderem pro Linie die Anzahl Kurspaare und die ungedeckten Plankosten festgelegt werden. Aufgrund der auch für den Kanton massgeblichen Vorgaben des Bundes für das Bestellverfahren beim RPV wird der Prozess für die Bestellung der Grund- und Zusatzererschliessung an diese angelehnt (vgl. Ausführungen zu Art. 8 Abs. 3 EG-GöV). Dabei soll im Unterschied zur Vernehmlassung einzig nochmals die Federführung, wie sie in Art 8 Abs. 3 EG-GöV im Rahmen der Botschaft präzisiert wurde, der Klarheit halber ergänzt werden. Der Abschluss der Vereinbarung richtet sich analog nach Art. 21 ARPV (Annahme der Offerte durch den Kanton und andere Mitbestellende).

Diese Bestimmung gilt ausschliesslich für die Bestellung des ÖV. Die Bestellung des Schienengüterverkehrs und insbesondere die Regelung betreffend Angebotsvereinbarungen ergibt sich aus Art. 16 Abs. 3 GüTG. Diese Vereinbarungen beinhalten das Güterverkehrsangebot für ein Fahrplanjahr.

#### **Art. 15 Autoverlad**

Die Neueinführung dieser Bestimmung ist im Rahmen der Vernehmlassung fast ausnahmslos begrüsst worden. Der Kanton Graubünden ist von seiner Topografie her im schweizweiten Vergleich einzigartig. Im Winter sind einzelne Regionen in Richtung Chur/Zürich aufgrund der geschlossenen Passstrassen nur über längere Umwege oder via Autoverlad erreichbar. Grundsätzlich muss ein Autoverlad heutzutage eigenwirtschaftlich betrieben werden. Aufgrund der genannten Umstände soll in Graubünden die Möglichkeit zur Mitfinanzierung der ungedeckten Kosten des Autoverlads für einzelne Verbindungen (Angebot, aber nicht Rollmaterial) geschaffen werden. Der schienengebundene Autoverlad, wie bereits erwähnt, hat grundsätzlich selbsttragend zu sein (Art. 15 Abs. 1 EG-GöV). Voraussetzung für die Finanzierung der ungedeckten Kosten ist demnach (Art. 15 Abs. 2 EG-GöV), dass der Betrieb bezüglich einzelner Verbindungen aus wirtschaftlichen Gründen nicht zumutbar ist und der Bedarf aus regionalpolitischen oder anderen wichtigen Gründen gerechtfertigt ist. Ein regionalpolitisches Interesse liegt vor, wenn die Wintersperre eines Passes die innerkantonale Erreichbarkeit einer Region nicht gewährleistet und eine minimale Nachfrage ein entsprechendes Angebot rechtfertigt (EV-VöV). Aus wirtschaftlichen Gründen ist die Übernahme der entstandenen Kosten durch das TU für den Autover-

lad nicht zumutbar, wenn es sich um ein Randstundenangebot handelt, das nicht kostendeckend betrieben werden kann (EV-VöV).

#### **Art. 16** Grenzüberschreitende Angebote

Im Unterschied zu Art. 20 EG-GöV sollen neu grenzüberschreitende Angebote (Linien) mittels Betriebsbeiträgen mitfinanziert werden können. Dabei handelt es sich um ÖV-Angebote, die im Fahrplan publiziert werden. Die Interessierten ausserhalb des Kantons müssen sich an den ungedeckten Kosten des grenzüberschreitenden Angebots finanziell angemessen beteiligen (Art. 16 Abs. 1 EG-GöV). Der Anteil an den ungedeckten Kosten bestimmt sich grundsätzlich nach der Länge der Linie im jeweiligen Land. Für kurze Strecken ausserhalb des Kantonsgebiets, d.h. zwischen der Landesgrenze und dem nächsten Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs im benachbarten Ausland (z.B. Tirano), soll der Kanton ausnahmsweise auf die finanzielle Beteiligung Dritter verzichten können (Art. 16 Abs. 2 EG-GöV).

### 3.2. FÖRDERBEITRÄGE

In diesem Abschnitt werden die Förderbeiträge im Sinne des geltenden Rechts (Art. 19 GöV) systematisch zusammengefasst und, wo nötig, an die heutigen Bedürfnisse angepasst. Dabei wurden im Rahmen der Erarbeitung dieser Totalrevision die einzelnen Tatbestände auch auf deren Sinn- und Zweckmässigkeit überprüft. Inhaltlich soll aufgrund der Bewährtheit der geltenden Fördertatbestände weitestgehend an diesen festgehalten werden.

#### **Art. 17** Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs

Förderbeiträge zugunsten von Fördermassnahmen sollen neu im Grundsatz auf den gesetzlich vorgegebenen Anteil von höchstens 50 Prozent der ungedeckten Kosten begrenzt werden. Im Vergleich zur Vorlage gemäss der Vernehmlassung soll der Begriff gemäss Abs. 2 «in der Regel» im EG-GöV weggelassen werden. Dieser Grundsatz wird dadurch bestärkt, behält aber dennoch eine massgebliche Flexibilität für eine darüber hinausgehende Anhebung der Förderbeiträge, indem gemäss Art. 17 Abs. 3 Kantonsbeiträge bei überwiegendem Kantonsinteresse im Einzelfall angemessen erhöht werden können. Der Begriff gemäss Abs. 1 «namentlich» soll im Unterschied zur Vernehmlassungsvorlage ebenso weggelassen werden, da er aufgrund von lit.f (ebenso keine abschliessende Formulierung) keinen Mehrwert schafft.

Förderbeiträge sind geldwerte Vorteile, die einer Gesuchstellerin oder einem Gesuchsteller gewährt werden können. Die Gesuchstellerin oder der Gesuchsteller hat zudem eigene Mittel in angemessener Weise einzusetzen

(Art. 4 lit. g EG-GöV und Art. 24 Abs. 4 EG-GöV i.V.m. Art. 31 EG-GöV). Bei Förderbeiträgen handelt es sich um Ermessenssubventionen, auf welche, auch bei Erfüllung der Voraussetzungen, kein Anspruch besteht. Förderbeiträge (und auch Investitionsbeiträge) sind grundsätzlich gemäss Art. 4 Abs. 1 FHG als frei bestimmbare Ausgaben zu qualifizieren und demzufolge, wie bis anhin, dem Finanzreferendum gemäss KV zu unterstellen.

In der Vernehmlassung wird zum Teil beanstandet, dass bei der Förderung (und auch bei den Investitionsbeiträgen) des ÖV keine Unterscheidung gemacht werden dürfe, ob es sich um RPV oder Ortsverkehr handle. Dieser Überlegung (auch in Bezug auf die Investitionsbeiträge) ist keine Folge zu leisten. Die Kompetenzteilung zwischen Kanton und Gemeinden, wonach die Zuständigkeit in Bezug auf den Ortsverkehr den Bündner Gemeinden zukommt, ist politisch wie sachlich begründet und hat sich bewährt, weshalb auch im EG-GöV daran keine Änderungen vorgenommen werden sollen (vgl. Ausführungen in Kapitel III.2. Abschnitt 2.2.). Ausnahmsweise sollen Massnahmen, die zur Vermeidung oder wesentlichen Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses beitragen, demgegenüber aber auch beim Ortsverkehr mitgefördert werden können (Art. 17 Abs. 4 EG-GöV i.V.m. Art. 22 EG-GöV). Diese Ausnahme soll bewusst unter Berücksichtigung der internationalen, nationalen und kantonalen klima- und energiepolitischen Ziele (Pariser Klimaübereinkommen [Übereinkommen von Paris vom 12. Dezember 2015, Klimaübereinkommen; SR 0.814.012], Energiestrategie 2050 des Bundes, Energiegesetz [EnG; SR 730.0], Energiegesetz des Kantons Graubünden [BEG; BR 820.200] und AGD) gemacht werden.

#### **Art. 18** Touristische Linien des öffentlichen Verkehrs

Diese Bestimmung ist im Unterschied zum geltenden GöV neu (vgl. Art. 17 GöV, wonach Beiträge an marktwirtschaftliche Leistungen ausgeschlossen sind). Solche Angebote werden heute seitens Kanton nur *ausnahmsweise* und vereinzelt über Art. 19 Abs. 1 lit. i GöV mitfinanziert (bspw. Regionalbusse). Da sich die Bedeutung des Tourismus im Kanton Graubünden seit der Inkraftsetzung des GöV im 1994 erhöht hat und eine weitere Entwicklung zu erwarten ist, rechtfertigt sich eine Änderung dieser Bestimmung. Gemäss Art. 18 EG-GöV soll der Kanton neu Beiträge an touristische Linien des ÖV gewähren können. Die Einschränkung auf die Saisonalität der Linien wird im EG-GöV aufgrund der Rückmeldungen in den Vernehmlassungen gestrichen, da sie keinen zusätzlichen Nutzen bringt.

Touristische Linien haben keinen unmittelbaren Erschliessungscharakter. Vorausgesetzt wird aber bei einer Förderung, dass sie keine Angebote des regionalen Personen- und Ortsverkehrs konkurrenzieren. Ausserdem müssen die touristischen Linien einen Umsteigeeffekt (MIV auf ÖV) bewirken (Art. 18 Abs. 2 EG-GöV und Art. 2 Abs. 1 lit. d EG-GöV). Anwendungsbei-

spiele können Skitouren- und Wanderbusse oder Erlebnisfahrten auf einer Strecke sein. Wie sämtliche Massnahmen stehen auch diese unter dem Budgetvorbehalt.

#### **Art. 19** Versuchsbetriebe

Dieser Tatbestand existiert bereits im geltenden GöV. Die Finanzierungsmöglichkeit seitens des Kantons soll jedoch gemäss EG-GöV flexibilisiert werden. Gemäss Art. 19 Abs. 1 EG-GöV kann der Kanton an Versuchsbetriebe Beiträge leisten. Unter Versuchsbetriebe fallen Vorhaben wie zum Beispiel Bedarfsbusse aber auch neue Mobilitätsformen (Art. 4 Abs. 1 lit. h EG-GöV), die versuchsweise eingeführt werden. Die Dauer eines Versuchsbetriebs beträgt bis zu fünf Jahre (Art. 19 Abs. 3 EG-GöV) und ist projektbezogen festzulegen. Dieser Fördertatbestand entspricht also grundsätzlich Art. 19 Abs. 1 lit. a GöV und Art. 21 GöV mit der Änderung, dass sich der Kanton neu zu 50 Prozent (statt wie bisher mit 20 Prozent gemäss Art. 20 Abs. 1 GöV) an den ungedeckten Kosten beteiligen kann. Flexibilisiert werden soll auch die Voraussetzung, dass im EG-GöV für die Gemeinden kein fixer Verteilschlüssel (Art. 20 Abs. 1 GöV i.V.m. Art. 15 Abs. 3 GöV) für die Kostentragung vorgesehen werden soll. Die vereinzelt vorgebrachte Forderung, die Finanzierung der Gemeinden bei diesem Fördertatbestand solle wie im geltenden GöV geregelt werden, wird also aus Gründen der Flexibilität nicht weiterverfolgt. Je nach Art des Vorhabens (muss im Unterschied zum geltenden GöV nicht zwingend eine Linie sein) steht es so dem Kanton frei, seinen Beitrag im Sinne von Art. 17 Abs. 3 EG-GöV angemessen zu erhöhen. Nach erfolgreichem Abschluss des Versuchsbetriebs hat die Finanzierung über den ordentlichen Weg zu erfolgen (Art. 19 Abs. 2 EG-GöV i.V.m. Art. 12 EG-GöV oder gegebenenfalls neu nach Art. 21 EG-GöV). Die weitere Finanzierung über Betriebsbeiträge ist bereits heute im GöV vorgesehen (Art. 20 Abs. 3 GöV).

#### **Art. 20** Grenzüberschreitende Massnahmen

Art. 20 EG-GöV deckt sich inhaltlich mit Art. 19 Abs. 1 lit. h GöV und Art. 31 GöV. Präzisiert werden soll Art. 20 Abs. 1 EG-GöV mit dem Erfordernis des Umsteigeeffekts (Art. 2 Abs. 1 lit. d EG-GöV). Beispielsweise sollen darunter Beiträge an Aktionen geleistet werden, welche die Anbindung Graubündens verbessern oder an Vermarktungsmassnahmen von grenzüberschreitenden Verbindungen, welche einen Umsteigeeffekt bewirken.

#### **Art. 21** Neue Mobilitätsformen

Art. 21 EG-GöV ist neu. Gemäss dieser Norm kann der Kanton Beiträge an neue Mobilitätsformen (Art. 4 lit. h EG-GöV) ausrichten, wenn die Massnahme der zweckmässigen und effizienten Erschliessung von Ortschaften

dient. Mit der Digitalisierung wird eine schnelle und zuverlässige Datenverarbeitung ermöglicht, welche auch Auswirkungen auf die Verkehrssysteme des ÖV hat. Vermehrt werden in der Schweiz insbesondere selbstfahrende Kleinbusse getestet, die auf digitale Technologien zurückgreifen. Aufgrund einer besseren Abgrenzung zu Art. 19 EG-GöV wird auf die Abs. 2 und 3 gemäss E-GöV verzichtet. Hier soll eine gezielte Förderung auch ohne Versuchsbetrieb ermöglicht werden.

**Art. 22** Massnahmen zur Vermeidung oder zur wesentlichen Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses

Art. 22 EG-GöV stellt eine neue gesetzliche Grundlage im Vergleich zum geltenden GöV dar. Im Jahr 2015 hat die Regierung die Klimastrategie für den Kanton verabschiedet, welche unter anderem Massnahmen zur Reduktion des Ausstosses von Treibhausgasen fordert. Folgender Handlungsschwerpunkt wurde dafür für Graubünden definiert: Energieverbrauch senken und Ressourceneinsatz steigern, z.B. durch Elektrobusse (ANU [Amt für Natur und Umwelt Graubünden], 2015, Klimawandel Graubünden, Arbeitspapier 2: Klimaschutz. Analyse der Herausforderungen und Handlungsfelder, Chur, S. 78 ff.). Auch der AGD sieht dies als eine Massnahme vor (Botschaft Heft. Nr. 4/2021–2022, S. 269 ff., S. 296). Die Förderung neuer Antriebssysteme ist die wirksamste Massnahme im Sektor Verkehr, denn es sollen in Zukunft mehr Fahrzeuge mit erneuerbaren statt fossilen Antriebssystemen nachgefragt werden. Mit der Schaffung von Art. 22 Abs. 1 EG-GöV soll der Kanton Beiträge an Massnahmen im ÖV gewähren können, die den CO<sub>2</sub>-Ausstoss vermeiden oder wesentlich reduzieren. Das Förderprogramm des Kantons soll alternative Antriebstechniken finanziell unterstützen, die insbesondere bei Elektro- und Hybridbussen zum Einsatz gelangen, sowie Beiträge an den Betrieb der dafür erforderlichen Infrastruktur im Bereich des ÖV (Ladestationen, Tankstellen) leisten können. Der Fördertatbestand ist bewusst offen formuliert. Es wird neben der batterieelektrischen Mobilität namentlich dem zu erwartenden technischen Fortschritt auch im Bereich der wasserstoffbetriebenen Fahrzeuge Rechnung getragen.

**Art. 23** Weitere Massnahmen

Im Unterschied zu Art. 19 Abs. 1 lit. i GöV soll Art. 23 EG-GöV die weiteren Fördermöglichkeiten seitens des Kantons nicht mehr nur als Generalklausel aufführen, sondern im Rahmen eines Katalogs beispielhaft aufzählen. Diese Klausel soll bedarfsgerecht angewendet werden. Art. 23 Abs. 1 lit. a bis d EG-GöV umfasst die bisherige Praxis: bspw. Informations-, Vermarktungs- und Verkaufsförderungsmaßnahmen (lit. a); weitere Angebote zur Gewährleistung von Transportketten und solche, die bei ausserordentlichen Ereignissen notwendig werden, wie bei Murgängen und dergleichen

(lit. b); Veranstaltungen, bei denen für Teilnehmende und Gäste ein zusätzliches Angebot (z.B. Shuttle Service für kulturelle und gesellschaftliche Anlässe) für die verbesserte Anbindung an den ÖV bereitgestellt wird (lit. c). Lit. d wurde aufgrund der eingegangenen Rückmeldungen in der Vernehmlassung überarbeitet. Diese Bestimmung soll an das Bundesrecht angeglichen werden. Darunter sollen neu Tarifierleichterungen im Sinne von Art. 28 Abs. 4 PBG fallen. Unter Tarifierleichterungen werden Abweichungen vom nationalen Tarifniveau verstanden.

Im Rahmen der Vernehmlassung wurde vorgebracht, dass davon ausgegangen werde, dass das EG-GöV auch künftige Technologien (z.B. Digitalisierung: Ausbau für den Betrieb autonomer Fahrzeuge, mit dem Tourismus kombinierte Produkte/Dienstleistungen und weitere Massnahmen) fördere. Gemäss lit. a dieser Bestimmung ist es beispielsweise möglich, Vermarktungsmassnahmen (die auch der Digitalisierung dienen) im ÖV zu fördern. Sollte eine Förderung auf der Basis des GöV ausgeschlossen sein oder ungenügend ausfallen, ist subsidiär und ergänzend eine Förderung gemäss dem Gesetz zur Förderung der digitalen Transformation in Graubünden (GDT; BR 960.100) unter Umständen möglich.

#### **Art. 24** Voraussetzungen und Verhältnis unter den verschiedenen Beiträgen

Diese Bestimmung ist im EG-GöV neu aufgenommen worden und war in der Vernehmlassung unbestritten. Nach Art. 24 Abs. 1 EG-GöV sind Bundesbeiträge bei der Bemessung des Kantonsbeitrags mitzuberoücksichtigen. Ausserdem haben Förderbeiträge, die durch den Bund in der gleichen Sache gewährt werden, keine bindende Wirkung für kantonale Förderbeiträge (Art. 24 Abs. 2 EG-GöV). Im Weiteren darf der Förderbeitrag des Kantons gemeinsam mit anderen Förderbeiträgen von Bund und Kanton (statt wie im E-GöV öffentliche Hand) in der Regel 80 Prozent der Aufwendungen nicht übersteigen (Art. 24 Abs. 3 EG-GöV). Abs. 4 dieser Bestimmung verweist bezüglich Eigenleistung, Verwirkung, Projektabweichungen und Zweckentfremdung auf Art. 31 ff. EG-GöV. Die Bestimmung im Zusammenhang mit der Verwirkung (Art. 32 EG-GöV) soll namentlich verhindern, dass vor der Zusicherung des Kantonsbeitrags eine Anschaffung getätigt wird (vgl. auch Art. 45 FHG).

#### **Art. 25** Tarifverbände

Bei einem Tarifverband handelt es sich um einen Verband mit einheitlichen, vom Transportmittel unabhängigen Fahrausweisen und Preisen für alle öffentlichen Verkehrsmittel in einem geografisch abgegrenzten Gebiet. Gemäss dieser Bestimmung fördert der Kanton unverändert (Art. 23 GöV) die Zusammenarbeit zwischen Unternehmen des ÖV und schafft die Voraussetzungen für die Einführung von Tarifverbänden. Neu wird präzisiert, dass

der Beitrag an die Trägerschaft ausgerichtet wird (Art. 25 Abs. 2 EG-GöV). Der Kanton und weitere Bestellerinnen und Besteller regeln die Entschädigung in einer Verbundvereinbarung mit den TU (Art. 25 Abs. 3 EG-GöV). Gemäss Art. 25 Abs. 4 EG-GöV können alle TU des ÖV, die aufgrund des EG-GöV Leistungen von Kanton und Gemeinden erhalten, zur Zusammenarbeit in einem Tarifverbund verpflichtet werden. Dies insbesondere, um den einseitigen Austritt von TU aus den bestehenden regionalen Tarifverbänden zu unterbinden und die Koordination der Tarife auch bei den nicht vom Bund mitbestellten Angeboten sicherzustellen. Stand heute sind der Grossraum Chur (Transreno), das Oberengadin (engadinmobil), die Destination Davos/Klosters (TVDK) sowie das Misox/Calancatal (Arcobaleno) Teil regionaler bzw. interkantonaler Tarifverbände.

### 3.3. INVESTITIONSBEITRÄGE

Dieses Kapitel regelt die Investitionsbeiträge. Im geltenden Recht waren beispielsweise Beiträge an Bauten, Anlagen und Verkehrseinrichtungen von öffentlichen Strassentransportdiensten (Art. 19 Abs. 1 lit. f GöV) als Förderbeiträge vorgesehen. Neu werden solche Vorhaben unter den Investitionsbeiträgen erfasst.

#### **Art. 26** Bahninfrastrukturen

Diese Bestimmung ist im Unterschied zum geltenden GöV neu. Aufgrund der Revision auf Bundesebene (Einführung BIF im 2016; vgl. Kapitel I.5. Abschnitt a) finanziert der Bund mit jährlicher Einlage sämtlicher Kantone die Bahninfrastrukturen. Da es aber auch Projekte gibt, die nicht über den BIF finanziert werden können, soll Art. 26 EG-GöV auf kantonaler Ebene eine Mitfinanzierungsmöglichkeit für Infrastrukturen schaffen. Die Rückmeldungen in der Vernehmlassung auf diese Bestimmung waren ausnahmslos positiv, entsprechend wird an dieser Bestimmung festgehalten. Gemäss Art. 26 Abs. 1 EG-GöV soll der Kanton Beiträge an den Bau und Ausbau von Bahninfrastrukturen, die nicht über den BIF finanziert werden, gewähren können. Dabei handelt es sich um Anlageteile (z.B. zusätzliche Perrons, Personenunterführungen, Warteräume), die zwar funktional zu einem Bahnhof als Verkehrsknotenpunkt gehören, aber nicht durch den BIF sondern separat zu finanzieren sind. Die Beiträge werden grundsätzlich an die Erstellerin oder den Ersteller ausgerichtet (Art. 26 Abs. 2 EG-GöV). Die Bemessung der Beiträge richtet sich nach dem kantonalen Interesse. Der Beitrag ist grundsätzlich auf 50 Prozent der anrechenbaren Kosten begrenzt (Art. 26 Abs. 3 EG-GöV). Bei Projekten mit besonderem kantonalem Interesse kann der Kanton den Beitrag erhöhen.

Eine Eingabe aus der Vernehmlassung weist darauf hin, dass der Kanton bei Bedarf die BIF-Beiträge des Bundes für Bahninfrastrukturen vorfinanzieren können solle, um beispielsweise den Baubeginn zeitlich vorzuziehen. Seit dem 1. Januar 2016 können Eisenbahnunternehmen mit den betroffenen Kantonen und Dritten Vereinbarungen über die Vorfinanzierung derjenigen Massnahmen abschliessen, deren Realisierung oder Projektierung von der Bundesversammlung beschlossen worden ist (Art. 58c EBG). Mit der Schaffung von Art. 26 Abs. 4 EG-GöV soll der Kanton neu eine Vorfinanzierung für Bahninfrastrukturen leisten können, wenn das Vorhaben dem ÖV des Kantons dient. Dies bedingt, dass Bahnunternehmen mit dem Kanton (bzw. den betroffenen Kantonen und Dritten) Vereinbarungen über die Vorfinanzierung solcher Massnahmen abschliessen (Art. 58c EBG).

**Art. 27** Bauten, Anlagen und Verkehrseinrichtungen von Strassentransportunternehmen des öffentlichen Verkehrs

Art. 27 Abs. 1 EG-GöV entspricht inhaltlich Art. 19 Abs. 1 lit. f GöV. Präzisiert wird die Bestimmung der Beitragsgewährung mit dem Höchstsatz von 50 Prozent der anrechenbaren Kosten. Überwiegt das kantonale Interesse an einer Massnahme, kann der Kanton die Beiträge erhöhen (Art. 27 Abs. 3 EG-GöV). Im Unterschied zum geltenden Recht wird in Art. 27 Abs. 1 EG-GöV neu von Strassentransportunternehmen des öffentlichen Verkehrs (statt wie im GöV Strassentransportdienste) gesprochen, was aber nur begrifflich eine Präzisierung mit sich bringt (vgl. Art. 4 Abs. 1 lit. c EG-GöV). Als Ergebnis aus der Vernehmlassung soll der Wortlaut zudem breiter bzw. offener gefasst werden (nicht nur Bushaltestellen und Busterminals umfassend). D. h. konkret, dass die Abs. 1 und 4 dieser Bestimmung mit Bauten (bspw. Bushaltestelle) und Verkehrseinrichtungen (bspw. zur Bushaltestelle zugehörige Mittelinsel oder Massnahmen zur Buspriorisierung) ergänzt wird (wie gemäss geltendem GöV).

Busterminals, die verschiedenen Verkehrslinien dienen, sind Knotenpunkte von hoher Bedeutung für den Kanton, da sie das Umsteigen ermöglichen. Der erhöhten finanziellen Belastung der Standortgemeinde soll damit aus Sicht des Gesamtsystems finanzielle Entlastung geboten werden. Der Investitionsbeitrag ist an die Erstellerin oder den Ersteller auszurichten (Art. 27 Abs. 2 EG-GöV). Zum Teil kontrovers beurteilt wurde im Rahmen der Vernehmlassung Art. 27 Abs. 4 E-GöV (bzw. hier Art. 27 Abs. 4 EG-GöV). Zu prüfen sei, ob neben der Infrastruktur des RPV auch die des Ortsverkehrs mitfinanziert werden solle, was teilweise bereits heute der Fall sei. Dies stimmt nur bedingt. Gemäss Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG; SR 151.3) sind sämtliche Bushaltestellen BehiG-konform bis Ende 2023 zu sanieren. Der Kanton zahlt dafür ausnahmsweise

auch Beiträge an die Sanierung von Bushaltestellen im Ortsverkehr. Begründet wird diese Ausnahme mit der Überlegung, dass die Bushaltestellen von Bundesrechts wegen innert einer kurzen Frist zu sanieren sind und den Gemeinden dabei beachtliche Kosten für Investitionen anfallen, die letztlich einem grossen Teil von ÖV-Nutzerinnen und -Nutzern (z.B. Menschen mit Behinderungen, Menschen mit altersbedingten Einschränkungen, Touristen mit Gepäck, Familien mit Kinderwägen) uneingeschränkten bzw. barrierefreien Zugang zum ÖV ermöglichen sollen. Diese Ausnahme gilt aber nur bis zum Ende der bundesrechtlichen Vollzugsfrist Ende 2023 (vgl. Botschaft Heft Nr. 6/2019–2020, S. 337 ff.). Ansonsten hat sich die Kompetenzverteilung in der Vergangenheit bewährt, weshalb weiterhin die Gemeinden für die strassengebundene ÖV-Infrastruktur zuständig sein sollen. Gemäss Art. 31 Abs. 2 EG-GöV soll eine Standortgemeinde als Gesuchstellerin bei einem Vorhaben, das für umliegende Gemeinden von bedeutendem Interesse ist, bezüglich der Finanzierung diese Nachbargemeinden miteinbeziehen können. Wie die Anlagen auszugestaltet sind, entscheidet jede Gemeinde im Rahmen der Gemeindeautonomie selbst. Der Kanton gibt lediglich Empfehlungen dazu ab, wie beispielsweise eine Haltestelle BehiG-konform saniert und eingerichtet werden soll (vgl. Arbeitshilfe für die Gemeinden zur Anpassung der Bushaltestellen nach dem BehiG vom 26. März 2019 inkl. Beilage Musterbushaltestellen).

#### **Art. 28** Park-and-ride-Anlagen und Bike-and-ride-Anlagen

Der Kanton kann, wie bis anhin, an die Erstellung von Park-and-Ride-Anlagen gemäss Art. 28 Abs. 1 EG-GöV Beiträge gewähren (Art. 27 Abs. 1 GöV). Neu sollen Bike-and-Ride-Anlagen den Park-and-Ride-Anlagen gleichgestellt werden, was der in den letzten Jahren weiterentwickelten und gelebten Praxis entspricht. Beitragsberechtigt sind Parkierungsanlagen in Bahnhöfen, welche geeignet sind, das Umsteigen vom privaten Verkehrsmittel (Auto/Bike) auf den ÖV zu erleichtern. Die Beitragsbemessung richtet sich nach dem kantonalen Interesse. An den Bau von Anlagen gemäss Art. 28 Abs. 2 EG-GöV soll der Kanton Beiträge bis zu 30 Prozent der anrechenbaren Kosten gewähren können. Der Höchstsatz von 30 Prozent (entspricht geltendem Recht) wurde in der Vernehmlassung vereinzelt kritisiert, mit der Begründung, dass dieser Höchstsatz aus Gründen der Vereinheitlichung bei den Investitionsbeiträgen auf 50 Prozent oder gar auf 80 Prozent der anrechenbaren Kosten erhöht werden solle. Diesem Anliegen wird nicht gefolgt, zumal Park-and-Ride- bzw. Bike-and-Ride-Anlagen lediglich einen Zubringer zum ÖV darstellen. Eine Abstufung beim Höchstsatz auf 30 Prozent der anrechenbaren Kosten erscheint demnach angemessen und rechtfertigbar.

### **Art. 29 Anschlussgleise**

Die Erstellung und Finanzierung von Anschlussgleisen ist primär Aufgabe der Privatwirtschaft bzw. der von den Anschlussanlagen profitierenden Unternehmen. Im Kanton Graubünden soll es dennoch – wie auch gemäss GÜTG – in Zukunft möglich sein, diese im Interesse der Verlagerung von Gütern auf die Schiene mitzufinanzieren. Diese gesetzliche Grundlage entspricht unverändert Art. 19 Abs. 1 lit. e GöV i.V.m. 28 GöV.

### **Art. 30 Kombiniertes Schienengüterverkehr**

Diese Bestimmung existiert im geltenden GöV in dieser Art nicht. Gemäss Art. 30 EG-GöV kann der Kanton für den Bau und die Erneuerung von Anlagen, die der Verlagerung von Gütern auf die Schiene im kombinierten Schienengüterverkehr dienen, Investitionsbeiträge leisten. Darunter fallen beispielsweise Wechselbehälter, Reach-Staker und Krananlagen. Die Bemessung der Beiträge richtet sich nach dem kantonalen Interesse und beträgt bis zu 50 Prozent (Art. 30 Abs. 1 und Abs. 3 EG-GöV). Im Rahmen der Konkretisierung der Voraussetzungen zur Mitfinanzierung von Bauten und Anlagen des kombinierten Schienengüterverkehrs wurde festgestellt, dass der Meccano in der Regel analog wie in Art. 29 Abs. 2 EG-GöV vorgesehen, abläuft. Entsprechend wurde dies neu in Art. 30 Abs. 2 EG-GöV so ergänzt. Art. 30 Abs. 3 EG-GöV entspricht unverändert Art. 30 Abs. 2 E-GöV. Einzelne Stimmen aus der Vernehmlassung regen an, dass auch an die Erneuerung der Anlagen finanzielle Beiträge geleistet werden können sollen. Diesem Anliegen soll Folge geleistet werden, allerdings auf der klärenden Basis einer Unterscheidung, ob es sich dabei um eine Ersatzanschaffung oder bloss um den Unterhalt handelt. Der Wortlaut in Art. 30 Abs. 1 EG-GöV wurde deswegen dahingehend angepasst, als dass die Anschaffung (im Sinne des Ersatzes, aber nicht der Unterhalt) ebenso förderberechtigt ist.

### **Art. 31 Eigenleistung, Art. 32 Verwirkung, Art. 33 Projektabweichungen, Art. 34 Zweckentfremdung**

Aus Art. 31–34 EG-GöV ergeben sich die weiteren Voraussetzungen an die Gewährung von Investitionsbeiträgen in Bezug auf die Eigenleistung, Verwirkung, Projektabweichungen und Zweckentfremdung. Aufgrund des Verweises in Art. 24 Abs. 4 EG-GöV gelten diese Bestimmungen für Förderbeiträge analog. Art. 31 EG-GöV entspricht inhaltlich Art. 29 Abs. 1 lit. b GöV, wobei die Anforderung an die Eigenleistung im geltenden Recht nur für Bauten, Anlagen und Verkehrseinrichtungen für die öffentlichen Strassenverkehrsdienste gilt. Neu soll diese Anforderung für sämtliche Investitions- und Förderbeiträge gesetzlich festgeschrieben werden.

### 3.4. WEITERE BEITRÄGE

#### **Art. 35** Geschichtliches und kulturelles Erbe

Gemäss Art. 35 EG-GöV soll der Kanton Massnahmen unterstützen können, die dem Erhalt und der Vermittlung des geschichtlichen und kulturellen Erbes des ÖV dienen. Diese Bestimmung stiess in der Vernehmlassung überwiegend auf Zustimmung (vgl. dazu Ausführungen in Kapitel III.2. Abschnitt 2.2.) und ist politisch breit abgestützt (Auftrag Stiffler, Davos Platz). Der Fördertatbestand entspricht einer «Kann-Bestimmung», sodass kein Rechtsanspruch auf Förderung besteht. Zudem ist die förderfähige Massnahme bewusst offen formuliert, um der Breite des geschichtlichen und kulturellen Erbes des ÖV gerecht zu werden. Es kann sich einerseits um Massnahmen zum Erhalt von alten Transportmitteln wie Rollmaterial und dergleichen handeln und andererseits auch um Beiträge für die Archivierung von historisch bedeutsamen Daten und Informationen aus der Geschichte des ÖV in Graubünden (EV-VöV). Diese Transportmittel und andere Zeugen der Geschichte im Kanton Graubünden sind einem breiten Publikum in geeigneter Form zugänglich zu machen. Explizit ausgeschlossen sind Erwerb, Erhalt oder Renovation von schützenswerten Bauten und Bauwerken aus den verschiedenen Epochen des ÖV im Kanton Graubünden. Diese Aufgabe wird durch die Denkmalpflege im AfK sichergestellt.

Der Kanton unterstützt zu diesem Zweck Zusammenschlüsse von Interessengruppen, die sich dieser Aufgaben annehmen, mit einer Leistungsvereinbarung (Art. 35 Abs. 2 EG-GöV). Auf Stufe Verordnung werden die Details geregelt (EV-VöV).

Auf Stufe Bund werden aktuell im Rahmen der laufenden Revision des PBG ebenfalls Überlegungen gemacht, Unterstützungsbeiträge für den Erhalt des Erbes des ÖV einzuführen. Unabhängig davon, wie Art. 28 Abs. 1<sup>ter</sup> PBG vom eidgenössischen Parlament (März 2022: Beratung in der KVF-S) verabschiedet wird, soll der Kanton mit Artikel 35 EG-GöV zusätzlich zum Bund finanzielle Beiträge leisten können.

## **4. Fahrplan**

Das Fahrplanverfahren wird im geltenden GöV unter Kapitel 6.2 (Verkehrskommission und Fahrplanverfahren) normiert. Im Rahmen dieser Totalrevision soll ein separater Abschnitt für den Fahrplan geschaffen werden und insbesondere auch die Wahl der Fahrplanpräsidentinnen und -präsidenten der Fahrplanregionen systematisch im selbigen Abschnitt abbilden.

### **Art. 36** Fahrplanregionen und Fahrplanverfahren

Der Kanton legt die Wahl der Fahrplanpräsidentinnen und -präsidenten, die Einteilung der Fahrplanregionen sowie die Grundsätze des Fahrplanverfahrens fest, soweit sie nicht vom Bund vorgegeben sind. Die Wahl von Fahrplanpräsidentinnen und -präsidenten (Art. 69 Abs. 3 des Gesetzes über das Arbeitsverhältnis der Mitarbeitenden des Kantons Graubünden [Personalgesetz, PG; BR 170.400] i.V.m. Art. 3 der Verordnung für die nebenamtlichen Mitarbeitenden des Kantons Graubünden [BR 170.420]) wird unverändert durch die Regierung vorgenommen. An diesem Verfahren werden im Vergleich mit dem geltenden Recht keine Änderungen vorgenommen. Anzumerken bleibt, dass sich aus der Vernehmlassung vereinzelt der Wunsch ergab, das Fahrplanverfahren neu «mehr» zu digitalisieren. Dieses Anliegen löst keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf aus. Es soll ihm aber in Zukunft (soweit nicht bereits in der Zwischenzeit erfolgt) vermehrt Beachtung geschenkt werden, indem – nebst den bereits bestehenden – auch weitere digitale Möglichkeiten in diesem Zusammenhang verwaltungsintern zu prüfen sind (vgl. dazu bereits Kapitel III.2. Abschnitt 2.1.).

## **5. Subventionsrechtliche Prüfung**

Der Abschnitt 5 ist im Vergleich zum geltenden GöV neu. In Anlehnung an die Bestimmungen zum RPV auf Bundesebene (Art. 37 PBG) soll anhand der nachfolgenden Bestimmung für den Kanton ein Einsichtsrecht in die Bücher der im Kanton tätigen TU geschaffen werden, die Kantonsbeiträge für die erbrachten Leistungen erhalten.

### **Art. 37** Betriebsbeiträge des Kantons

Infolge der Postauto-Affäre im Zusammenhang mit deren schwerwiegendem Fehlverhalten im Umgang mit Subventionen der öffentlichen Hand vor wenigen Jahren hat der Bund die subventionsrechtliche Prüfung von Beiträgen, die die öffentliche Hand an TU des öffentlichen Verkehrs leistet, angepasst (konkret Art. 35 ff. PBG). In Art. 37 PBG regelt der Bund das Einsichtsrecht in die Bilanz und Jahresrechnung von subventionierten TU, die von der öffentlichen Hand Beiträge erhalten. In Art. 37 EG-GöV soll dementsprechend neu die subventionsrechtliche Prüfung derjenigen TU geregelt werden, die nicht der subventionsrechtlichen Prüfung des Bundes unterstehen. Dabei steht im Vordergrund, dass dem Kanton die Möglichkeit gegeben wird, bei allfälligen Hinweisen auf Unregelmässigkeiten bzw. zweckwidriger Verwendung von Betriebsbeiträgen (d.h. nicht der Angebotsvereinbarung entsprechend) tätig werden zu können. Der Kanton soll bei Bedarf oder periodisch Rechnungen und Bilanzen von TU, die Kantonsbeiträge erhalten, einfordern und prüfen

können. Ausserdem soll der Kanton von den TU zusätzliche Unterlagen und Nachweise verlangen können (Art. 37 Abs. 1 und Abs. 2 EG-GöV). Dem im Vernehmlassungsverfahren vorgetragene Anliegen, die Verhältnismässigkeit der subventionsrechtlichen Prüfung zu wahren und einen zu hohen administrativen Aufwand für kleine Unternehmen möglichst zu vermeiden, kann so teilweise Rechnung getragen werden, indem die TU nur auf Verlangen des Kantons (also keine jährliche Pflicht) die entsprechenden Unterlagen einzureichen haben. Im Sinne der Gleichbehandlung sollen aber alle im Kanton tätigen TU von dieser Bestimmung erfasst werden, die nicht unter die subventionsrechtliche Prüfung des Bundes fallen. Die subventionsrechtliche Prüfung durch den Kanton soll die Prüfung durch die jeweilige Revisionsstelle ergänzen.

## **6. Zuständigkeiten und Rechtspflege**

Der Titel des vorliegenden Abschnitts wird angepasst, indem der im geltenden GöV vorgesehene 6. Abschnitt «Organisation» durch Zuständigkeiten und Rechtspflege ersetzt wird. Der Titel Organisation (Behörden) ist insofern nicht mehr passend, da die kantonsinternen Zuständigkeiten praxisgemäss auf Verordnungsstufe durch die Regierung festgelegt werden. Überdies soll dieser Abschnitt neue Kompetenzen (Grosser Rat oder die Regierung in abschliessender Kompetenz) in Bezug auf die Umwandlung von bedingt rückzahlbaren Darlehen vorsehen.

### **Art. 38 Grosser Rat**

Die Kompetenz des Grossen Rats zur Steuerung der ÖV-Mittel durch das Budget bleibt unverändert (entspricht Art. 35 Abs. 1 GöV). Sie wird dabei nicht nur auf die Förderung resp. Förderbeiträge beschränkt, sondern beinhaltet auch Investitions- und Betriebsbeiträge sowie die Einlage in den BIF. Zudem wurde in der Vernehmlassung angemerkt, dass das kantonale Konzept des öffentlichen Verkehrs als relevante, kantonale Planungsgrundlage einen stärkeren Konnex zur Finanzierung des ÖV im Kanton aufweisen müsse. Deshalb wird in Art. 38 Abs. 1 EG-GöV neu der Einschub «unter Berücksichtigung des kantonalen Konzepts des öffentlichen Verkehrs» aufgenommen.

Im Rahmen der Vernehmlassung tauchte die Thematik der immer grösser werdenden bedingt rückzahlbaren Darlehen des Bundes und des Kantons an einige TU neu auf (vgl. Kapitel III.2. Abschnitt 2.1.). Dabei geht es darum, zu definieren, wie in Zukunft mit diesen Darlehen umzugehen ist bzw. wie diese allenfalls durch andere Finanzierungsformen abgelöst werden können. Dem Grossen Rat soll deshalb in Art 38 Abs. 2 EG-GöV die alleinige Kompetenz eingeräumt werden, dass er – falls sich der Bund und die

beteiligten Kantone *nicht* an der Finanzierungsmassnahme beteiligen sollten – sowohl einen allfälligen Rückzahlungsverzicht der rückzahlbaren und bedingt rückzahlbaren Darlehen als auch deren Umwandlung in Reserven beschliessen kann. Darüber hinaus soll er die abschliessende Kompetenz haben, zu entscheiden, wenn die Darlehen in Aktienkapital der TU umgewandelt werden sollen, insbesondere um sich an notwendigen Bilanzsanierungen zu beteiligen.

#### **Art. 39** Regierung

Zur gleichen Thematik der rückzahlbaren und bedingt rückzahlbaren Darlehen soll der Regierung die Möglichkeit eingeräumt werden – sofern sich der Bund und die beteiligten Kantone ebenfalls anteilmässig an der Finanzierungsmassnahme beteiligen (Unterschied zu Art. 38 Abs. 2 EG-GöV) – in eigener Kompetenz sowohl einen allfälligen Verzicht auf die Rückzahlung der Darlehen als auch deren Umwandlung zu beschliessen.

#### **Art. 40** Rechtsmittel

Art. 40 EG-GöV entspricht Art. 37a GöV. Die Bestimmung wurde geringfügig angepasst (vgl. detaillierte Ausführungen in Kapitel III.2. Abschnitt 2.1.).

### **7. Schlussbestimmungen**

Sämtliche im geltenden GöV vorgesehenen Übergangsbestimmungen im 7. Abschnitt sind heute obsolet (Reserve für Albulatunnel, Aufhebung des bisherigen Rechts und Inkraftsetzung). Entsprechend wird dieser Abschnitt mit Art. 41 EG-GöV angepasst.

#### **Art. 41** Übergangsbestimmungen

Zu Art. 40 E-GöV bzw. neu Art. 41 EG-GöV gingen im Rahmen der Vernehmlassung keine Bemerkungen ein, entsprechend wird an den Übergangsbestimmungen unverändert festgehalten. Übergangsrechtlich soll das Gesetz auch auf Verfahren Anwendung finden, die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes bereits hängig sind (Art. 40 Abs. 1 EG-GöV). Dies ist sinnvoll, weil Projekte, die dannzumal bereits eingereicht sein werden, unter Umständen von den neuen Bestimmungen (v. a. Förder- und Investitionsbeiträge) profitieren können. Ausnahme bilden Gesuche für die Sanierung von Bushaltestellen gemäss BehiG. Ein Gesuch kann bis Ende 2023 beim Kanton eingereicht werden (vgl. Ausführungen dazu in Art. 27 Abs. 4 EG-GöV). Für die bereits zugesicherten Beiträge gelten die bisherigen Bestimmungen (Art. 41 Abs. 2 EG-GöV).

## V. Fremdänderung

Unbestritten blieb die in der Vernehmlassung vorgeschlagene Fremdänderung in Bezug auf das Steuerrecht. Ausgangspunkt dabei ist, dass die bisherige umfassende Steuerbefreiung von RhB und MGB gemäss Art. 34 GöV nicht mehr bundesrechtskonform ist. Sie widerspricht den massgebenden Bestimmungen (Art. 23 Abs. 1 lit. j) des Bundesgesetzes über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden (Steuerharmonisierungsgesetz, StHG; SR 642.14). Gemäss StHG gilt die Steuerbefreiung nicht für ein eventuelles «Nebengeschäft» der TU, das keine notwendige Beziehung zur konzessionierten Tätigkeit hat. In diesem Bereich bleiben also alle konzessionierten TU potentiell steuerpflichtig und werden gleich behandelt. Das StHG regelt hingegen die kommunalen Steuern wie Handänderungs- und Liegenschaftssteuern nicht. Hier besteht noch Gestaltungsspielraum durch Kanton und Gemeinden. Für Liegenschaften, welche der konzessionierten Tätigkeit dienen, sollen sämtliche konzessionierten TU von diesen Steuern demnach ausdrücklich befreit werden. Die Steuerbefreiung soll nicht mehr wie bisher im GöV (vgl. Art. 34 GöV) geregelt, sondern mittels einer Fremdänderung direkt im Gesetz über die Gemeinde- und Kirchensteuern (GKStG; BR 720.200) verankert werden. Es wird folgende Ergänzung des Art. 11 Abs. 1 im GKStG mit einer neuen lit. g vorgeschlagen:

### *Artikel 11 5. Subjektive Steuerbefreiung*

*<sup>1</sup> Von der Handänderungssteuer befreit sind ...*

*g) die Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen im Sinne von Artikel 78 Litera k des kantonalen Steuergesetzes für Liegenschaften, welche der konzessionierten Tätigkeit dienen.*

Die der lit. g vorangehende lit. f soll im gleichen Zug in Bezug auf den Verweis sprachlich angeglichen werden («des kantonalen Steuergesetzes» statt wie bisher «Steuergesetz»).

Für die Befreiung von der Liegenschaftssteuer wird im Art. 17 Abs. 4 GKStG auf die Bestimmung von Art. 11 GKStG betreffend die Handänderungssteuer verwiesen. An dieser Fremdänderung wird unverändert festgehalten.

## **VI. Personelle und finanzielle Auswirkungen**

### **1. Allgemeines**

Im Bezug auf die finanziellen Konsequenzen dieser Vorlage ist darauf hinzuweisen, dass unmittelbar und allein durch die Gesetzesrevision keine direkten Mehrkosten ausgelöst werden. Dies erfolgt mittelbar bzw. erst indirekt einerseits durch das kantonale Konzept des öffentlichen Verkehrs mit den geplanten verschiedenen Entwicklungspfaden des ÖV-Angebots und der dafür nötigen Infrastruktur und andererseits mit Beiträgen gestützt auf die neu vorgesehenen Fördertatbestände. Sämtliche Vorhaben unterliegen aber stets der Budgethoheit des Grossen Rates (Art. 38 Abs. 1 EG-GöV). Sie können somit vom Grossen Rat gesteuert werden.

### **2. Für den Kanton**

#### **Generelle Kostenentwicklung**

Die Gesamtkosten des ÖV im Kanton Graubünden werden infolge der laufenden und geplanten Angebotsausbauten steigen. Diese Aussage gilt insbesondere für den RPV, den der Kanton zusammen mit dem Bund finanziert. Mehrkosten werden sich zudem für denjenigen Teil ergeben, den der Kanton alleine bezahlt (Grunderschliessung), sowie für die Zusatzererschliessung, die der Kanton zusammen mit den Gemeinden finanziert, und für den Angebotsausbau im Ortsverkehr, den die Gemeinden finanzieren.

#### **Entwicklung der Betriebsbeiträge**

Die Betriebsbeiträge in Bezug auf das kantonale ÖV-Angebot hängen von der Kantonsquote des Bundes und den effektiv geleisteten Bundesbeiträgen ab. Die Beiträge des Bundes werden künftig steigen. Derjenige Anteil, den der Kanton in Ergänzung zum Bund (Kantonsquote des Bundes) bezahlen muss, wird ebenfalls steigen. Für die Kostenentwicklung gibt es verschiedene Gründe. Zu verweisen ist namentlich auf die Erhöhung der Taktichte bei den Bahnunternehmen aufgrund von Retica 30 und Retica 30+ sowie auf die Investitionen in neues Rollmaterial durch die RhB. Die Investitionskosten für das neue Rollmaterial werden über die Abschreibungen in die Offerten aufgenommen und führen so zu Mehraufwendungen bei Bund und Kanton. Zudem hatte die Covid-19-Pandemie und die daraus resultierenden massiven Auswirkungen auf die Erträge (und Frequenzen) einen grossen Einfluss auf die Abgeltungsentwicklung (tiefere Erträge führen zu höheren Abgeltungen). Das mit dem neuen und zusätzlichen Rollmaterial gefahrene zusätzliche Angebot löst im RPV Mehrkosten aus. Für die vorgesehenen

Module von Retica 30+ ist mit einem zusätzlichen Abgeltungsbedarf beim Bahnverkehr von rund 8,1 Mio. Franken jährlich zu rechnen (Mehrkosten gegenüber dem heutigen Angebot; Kantonsanteil Graubünden [20 Prozent] voraussichtlich 1,62 Mio. Franken). Der Kantonsanteil an den Mehrkosten für den Angebotsausbau steht unter dem Vorbehalt, dass der Bund sich seinerseits im Rahmen der Kantonsquote zu 80 Prozent beteiligt. Schliesslich soll das durch die Bahn gefahrene Angebot mit Bussen angemessen abgenommen bzw. eine durchgehende Anschlusskette gewährleistet werden. Falls ein noch weitergehender Angebotsausbau im Bereich der Zusatzerschliessung erfolgen sollte, kommen – nebst dem Kanton – unter anderem auch auf die betroffenen Gemeinden und Gemeindeverbände finanzielle Lasten hinzu. Im Rahmen der Grundlagenarbeiten wurden die finanziellen Auswirkungen eines möglichen Angebotsausbaus aufgrund der Neudefinition der Angebotsstufen für die Strassentransportunternehmen errechnet. In der nachfolgenden Tabelle sind die Ergebnisse der Abschätzung über alle betrachteten Buslinien dargestellt.

<b>Busangebot</b>	<b>Kosten heute</b>	<b>Kosten künftig</b>	<b>Differenz</b>
Abschätzung Vollkosten	81'150'000 Fr.	86'290'000 Fr.	5'140'000 Fr.
Abschätzung Abgeltungsaufwand	46'250'000 Fr.	49'170'000 Fr.	2'920'000 Fr.

*Tabelle 3: Ergebnisse Abschätzungen der Änderungen der Anzahl Kurspaare und deren Kosten, Quelle: Rapp Trans.*

Die beiden Abschätzungen kalkulieren einzelne kostensenkende Faktoren bei der Ermittlung der Kosten für die zusätzlichen Kurse nicht vollständig mit ein. In der Praxis resultiert beispielsweise beim Schliessen von Taktlücken in der Regel ein Effizienzgewinn (Vermeidung von Standzeiten oder Leerfahrten). Der Abschätzung lässt sich entnehmen, dass die Abgeltungszunahme durch die Umsetzung der neuen Angebotsstufen beim Busangebot in einer Grössenordnung zwischen 2,5 und 3,0 Mio. Franken jährlich für Kanton, Bund und Gemeinden liegen dürfte. Dies entspricht rund 2,3 Prozent der gesamten Betriebsbeiträge. Letztlich hängen diese von der Höhe der vom Bund anerkannten Kantonsquote für den RPV ab, aber vor allem auch vom Umfang der (zusätzlich zum RPV) bestellten Zusatzerschliessung durch den Kanton und die Gemeinde(n).

### **Investitionsbeiträge seitens Kanton**

Der Kanton bezahlt seit 2016 die Einlage in den BIF (rund 28 Mio. Franken pro Jahr), was auch künftig so gehandhabt werden soll. Ausserdem sollen im Rahmen der Revision neue Tatbestände zur Mitfinanzierung von Investi-

tionen für den Kanton geschaffen werden (Bahninfrastrukturen ausserhalb des BIF, Förderung von Park-and-Ride und Bike-and-Ride Anlagen etc.). Die Ausrichtung der Investitionsbeiträge wird zu Mehrkosten führen. Wie hoch diese sein werden, ist projektabhängig und deshalb nicht bezifferbar.

### **Förderbeiträge**

Eine Schätzung der künftig anfallenden Kosten ist schwierig. Die Förderung ist, nebst der Festlegung des zugehörigen Budgetkredits, wie die Investitionsbeiträge stark von der Anzahl der eingereichten Gesuche abhängig. In den vergangenen Jahren hatte der Kanton jeweils ein Budget von rund 1,5 bis 2 Mio. Franken zur Verfügung. Sollten in absehbarer Zukunft neue alternative Antriebssysteme im ÖV von den Bestellerinnen und Bestellern und/oder Dritten weiter vorangetrieben werden, wird diese Summe bei weitem nicht ausreichen. Hinzu kommt eine Förderung des kulturellen Erbes, wofür der Kanton mit maximal 1,2 Mio. Franken pro Jahr (wiederkehrend) an Beiträgen rechnet.

### **Personelles**

Aufgrund der Gesetzesrevision kommen für den Kanton keine wesentlichen neuen Aufgaben hinzu. Diese sollten voraussichtlich mit dem bestehenden Personal zu bewältigen sein.

## **3. Für die Regionen**

Die Regionen sind – sofern sie nicht als Mitbestellende des ÖV-Angebots auftreten – finanziell von dieser Vorlage nicht betroffen. Einzig die im E-GöV statuierten Fahrplanregionen, welche von einer Fahrplanpräsidentin bzw. einem Fahrplanpräsidenten präsiert werden, sollen in ihrer Form und Aufgabenwahrnehmung weiterbestehen und bei der Erarbeitung des kantonalen Konzepts des öffentlichen Verkehrs die Anliegen der Gemeinden, Gemeindeverbände und Regionen dem Kanton überbringen (Art. 5 Abs. 2 EG-GöV).

## **4. Für die Gemeinden und Gemeindeverbände**

Gemäss der Revisionsvorlage bleibt die Verbundfinanzierung Bund/Kanton im RPV unverändert, d. h. der Kanton beteiligt sich unverändert zu 20 Prozent und der Bund zu 80 Prozent an den ungedeckten Kosten. Die Gemeinden werden in diesem Bereich nicht finanziell belastet. Der Bestellprozess und die Finanzierung im Rahmen des Ortsverkehrs bleibt für die

Gemeinden resp. den für den ÖV zuständigen Gemeindeverband (Oberengadin) verglichen mit der aktuellen Rechtslage unverändert. Es entstehen keine weiteren Aufgaben. Aufgrund der allgemein gestiegenen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung ist zu erwarten, dass die Gemeinden höhere Aufwendungen für die Ortsverkehre haben werden. In Bezug auf die Bestellung der Zusatzerschliessung gibt es für die Gemeinden (und Gemeindeverbände, die den ÖV bestellen) einen gewissen Mehraufwand. Das über die RPV-Vorgaben hinausgehende Kursangebot ist neu in Zusammenarbeit mit dem Kanton zu bestellen und zu finanzieren. Entsprechend entsteht für die Gemeinden administrativ und finanziell ein Mehraufwand. Dieser lässt sich nicht zum Voraus exakt beziffern, zumal dieser von der effektiven Bestellung der Zusatzerschliessung abhängt. Die provisorische Modellrechnung zur Verdichtung des ÖV-Angebots nach objektiven Kriterien hat ergeben, dass gesamthaft Mehrkosten – wie oben erwähnt – von 2,5 bis 3 Mio. Franken für das Mehrangebot beim Busverkehr entstehen dürften. In dieser Modellrechnung erfolgt aber noch keine Abgrenzung zwischen RPV und Zusatzerschliessung. Deshalb kann davon ausgegangen werden, dass bei einer geschätzten hälftigen Aufteilung zwischen RPV und Zusatzerschliessung und bei einer Kostenteilung bei der Zusatzerschliessung von je 50 Prozent zwischen dem Kanton und den Gemeinden auf alle betroffenen Bündner Gemeinden jährlich höchstens 0,75 Mio. Franken neu zukommen werden. Diese finanzielle Last macht insgesamt rund 0,6 Prozent der Gesamtkosten für die ÖV-Bestellung (Betriebsbeiträge) im Kanton Graubünden aus. Die Kosten können zudem bei Bedarf mit einer Anpassung des Fahrplans innerhalb der Angebotsstufen gesteuert werden.

## **5. Geschätzte Gesamtkosten**

Die vorliegende Revision wird weitere Angebotsausbauten ermöglichen und neue Investitions- und Fördertatbestände einführen. Eine grobe Schätzung ergibt Kostensteigerungen – wie oben dargelegt – für den Angebotsausbau im RPV, der durch Bund und Kanton finanziert wird (Bahn und Bus) von 9,6 Mio. Franken (8,1 Mio. Franken + 1,5 Mio. Franken). Im ÖV-Angebotsausbau, der durch Kanton und Gemeinden finanziert wird (Zusatzerschliessung), wird mit 1,5 Mio. Franken gerechnet und bei den Förder- und Investitionsbeiträgen mit rund 5 Mio. Franken. Total entstehen also geschätzte Mehrkosten von insgesamt rund 16 Mio. Franken jährlich. Unter dem Vorbehalt, dass sich der Bund weiterhin im Rahmen von 80 Prozent an den Kosten des Angebotsausbaus beteiligt, trägt der Bund rund 8 Mio. Franken bei, der Kanton (mit den Investitionen) 7,5 Mio. Franken und die Gemeinden maximal 0,75 Mio. Franken. Es kann somit nicht von einer Las-

tenverschiebung oder einer Verlagerung von Kosten auf die Gemeinden gesprochen werden.

Die Mehrkosten werden im Budget und im Finanzplan abgebildet und unterliegen der Budgethoheit des Grossen Rats. Es obliegt demnach dem Grossen Rat, die Entwicklung und Förderung des ÖV im Kanton Graubünden nach dessen politischem Willen zu steuern und die dafür notwendigen Finanzmittel über das jährliche Budget zur Verfügung stellen.

## **VII. Gute Gesetzgebung**

Die Grundsätze der «Guten Gesetzgebung» gemäss den regierungsrätlichen Vorgaben (vgl. RB vom 16. November 2010 [Prot. Nr. 1070/2010]) werden mit der vorliegenden Revisionsvorlage beachtet. Detailregelungen werden – soweit verfassungsrechtlich zulässig – in eine Verordnung verwiesen (vgl. Kapitel VIII.).

## **VIII. Regierungsrätliche Ausführungsverordnung**

Der Grosse Rat hat am 9. Dezember 2020 beschlossen, Art. 64a in das Gesetz über den Grossen Rat (Grossratsgesetz, GRG; BR 170.100) aufzunehmen und die betreffende Regelung per 1. April 2021 in Kraft zu setzen. Art. 64a Abs. 1 GRG verpflichtet die Regierung, in Botschaften an den Grossen Rat zu Teil- oder Totalrevisionen von Gesetzen nähere Ausführungen über den Inhalt der vorgesehenen regierungsrätlichen Ausführungsverordnung zu machen. Durch dieses neue Informationsrecht sollen der Grosse Rat und seine Kommissionen bereits während des Gesetzgebungsverfahrens Kenntnis davon erhalten, ob und welche Regelungen von der Regierung infolge der dem Grossen Rat unterbreiteten Gesetzesänderungen auf Verordnungsebene geplant sind (Bericht und Antrag der Kommission für Staatspolitik und Strategie [KSS] des Grossen Rats betreffend die Teilrevision des Gesetzes über den Grossen Rat Art. 64a GRG: Umsetzung der parlamentarischen Initiative Vetsch betreffend Einführung eines Verordnungsvetos durch Ausbau des Informationsrechts des Grossen Rates, S. 16; vgl. auch GRP Dezembersession 2020, S. 691 ff.). Um diese Vorgaben zu erfüllen, soll nachfolgend der Inhalt der Änderungen skizziert werden, welche die Regierung aufgrund der vorliegenden Totalrevision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (EG-GöV) auf Verordnungsebene zu erlassen beabsichtigt.

Die totalrevidierte Verordnung über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (EV-VöV) wird sich voraussichtlich in fünf Abschnitte gliedern.

dern. Im ersten Abschnitt sollen die kantonsinternen Zuständigkeiten und Aufgaben der Regierung, des zuständigen Departements (DIEM) sowie des zuständigen Amtes (AEV) geregelt werden. Der zweite Abschnitt befasst sich mit dem ÖV-Angebot. Einerseits sollen in Bezug auf die Planung die inhaltlichen Anforderungen an ein kantonales Konzept des öffentlichen Verkehrs sowie dessen Abstimmung mit weiteren Planungsgrundlagen normiert werden. Andererseits sollen die Richtwerte der kantonal abteilungsberechtigten Angebotsstufen festgelegt werden, die Kriterien der Grund- (Anzahl Einwohner) sowie der Zusatzerschliessung (Nachfrage und Wirtschaftlichkeit) und dessen Finanzierung präzisiert sowie die Bestellung (Verfahren und Abwicklung) der Grund- und Zusatzerschliessung festgelegt werden, sofern es Abweichungen zum Bundesrecht gibt. Im dritten Abschnitt werden die allgemeinen Bestimmungen hinsichtlich Beiträge, die Anforderungen an ein Gesuch sowie die Abwicklung (Schlussabrechnung und Auszahlung) geregelt, sofern sich dies nicht bereits aus dem FHG ergibt. Ferner folgen die Voraussetzungen sowie die Bemessung der ungedeckten bzw. anrechenbaren Kosten im Zusammenhang mit Förder- und Investitionsbeiträgen. Im vierten Abschnitt der Verordnung sollen das kantonale Fahrplanverfahren (analog der geltenden VöV) geregelt sowie die einzelnen Fahrplanregionen im Kanton (unter Berücksichtigung der kantonalen Gebietsreform in Bezug auf die Regionen) bestimmt werden. Schliesslich soll im fünften und voraussichtlich letzten Abschnitt der Verordnung die Personenbeförderung (insb. Bewilligungspflicht und kantonale Bewilligung; analog Art. 17 VöV) geregelt werden.

Die EV-VöV soll zeitgleich mit der vorliegenden Totalrevision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (EG-GöV) in Kraft gesetzt werden. Der Entwurf der EV-VöV wird der Kommission für Umwelt, Verkehr und Energie (KUBE) im Sinne von Art. 64a Abs. 2 GRG in der Vorberatung im Juni 2022 vorgelegt.

## **IX. Inkrafttreten**

Die vorliegende Totalrevision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (EG-GöV) untersteht dem fakultativen Referendum (Art. 17 Abs. 1 Ziff. 1 KV). Das Begehren um Durchführung einer Volksabstimmung kann innert 90 Tagen nach der amtlichen Veröffentlichung des Beschlusses des Grossen Rats gestellt werden (Art. 17 Abs. 3 KV). Die vorliegende Totalrevision kann demnach frühestens nach Ablauf der betreffenden Referendumsfrist in Kraft gesetzt werden. Zuständig für die Inkraftsetzung ist die Regierung. Diese plant, die vorliegende Totalrevision so rasch wie möglich, mithin per 1. Januar 2023, in Kraft zu setzen.

## X. Anträge

Gestützt auf die vorangehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

1. auf die Vorlage einzutreten;
2. der Totalrevision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr zuzustimmen;
3. den Auftrag Crameri des Grossen Rats betreffend Gesamtschau des öffentlichen Verkehrs im Kanton Graubünden vom 4. Dezember 2019 (GRP 2–2019/2020, S. 322 f.) abzuschreiben.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Landespräsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Namens der Regierung  
Der Präsident: *Caduff*  
Der Kanzleidirektor: *Spadin*

## Anhang/Agiunta/Allegato

### Abkürzungsverzeichnis

#### Abreviazions

#### Elenco delle abbreviazioni

<b>AEV</b>	Amt für Energie und Verkehr Graubünden
<i>UEnTr</i>	<i>Uffizi d'energia e da traffic dal Grischun</i>
<i>UEnTr</i>	<i>Ufficio dell'energia e dei trasporti dei Grigioni</i>
<b>AfK</b>	Amt für Kultur Graubünden
<i>UdC</i>	<i>Uffizi da cultura dal Grischun</i>
<i>UdC</i>	<i>Ufficio della cultura dei Grigioni</i>
<b>AGD</b>	Aktionsplan Greendeal Kanton Graubünden
<i>AGD</i>	<i>Plan d'acziun Green Deal per il Grischun</i>
<i>PAGD</i>	<i>Piano d'azione Green Deal del Cantone dei Grigioni</i>
<b>ANU</b>	Amt für Natur und Umwelt Graubünden
<i>UNA</i>	<i>Uffizi per la natira e l'ambient dal Grischun</i>
<i>UNA</i>	<i>Ufficio per la natura e l'ambiente dei Grigioni</i>
<b>ARPV</b>	Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (SR 745.16)
<i>OITRP</i>	<i>Ordinaziun davart l'indemnisaziun dal transport regional da personas</i> ( <i>CS 745.16</i> )
<i>OITRV</i>	<i>Ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (RS 745.16)</i>
<b>AWT</b>	Amt für Wirtschaft und Tourismus Graubünden
<i>UET</i>	<i>Uffizi per economia e turissem dal Grischun</i>
<i>UET</i>	<i>Ufficio dell'economia e del turismo dei Grigioni</i>
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<i>UFT</i>	<i>Uffizi federal da traffic</i>
<i>UFT</i>	<i>Ufficio federale dei trasporti</i>
<b>BBI</b>	Bundesblatt
<i>FF</i>	<i>Fegl uffizial federal</i>
<i>FF</i>	<i>Foglio federale</i>
<b>BEG</b>	Energiegesetz des Kantons Graubünden (BR 820.200)
<i>LEG</i>	<i>Lescha d'energia dal chantun Grischun (DG 820.200)</i>
<i>LGE</i>	<i>Legge sull'energia del Cantone dei Grigioni (CSC 820.200)</i>
<b>BehiG</b>	Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz; SR 151.3)
<i>LImp</i>	<i>Lescha federala davart l'eliminaziun dals dischavantatgs envers personas</i> <i>cun impediments (Lescha davart l'egualitad da personas cun impedi-</i> <i>ments; CS 151.3)</i>
<i>LDis</i>	<i>Legge federale sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili</i> <i>(legge sui disabili; RS 151.3)</i>

<b>BFE</b>	Bundesamt für Energie
<i>UFE</i>	<i>Uffizi federal d'energia</i>
<i>UFE</i>	<i>Ufficio federale dell'energia</i>
<b>BIF</b>	Bahninfrastrukturfonds
<i>FIV</i>	<i>Fond per l'infrastructura da viafier</i>
<i>FIF</i>	<i>Fondo per l'infrastruttura ferroviaria</i>
<b>BIFG</b>	Bundesgesetz über den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (Bahninfrastrukturfondsgesetz; SR 742.140)
<i>LFIV</i>	<i>Lescha federala davart il Fond per la finanziaziun da l'infrastructura da viafier (Lescha davart il Fond per l'infrastructura da viafier; CS 742.140)</i>
<i>LFIF</i>	<i>Legge federale concernente il Fondo per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (legge sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, RS 742.140)</i>
<b>BV</b>	Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (SR 101)
<i>Cst.</i>	<i>Constituziun federala da la Confederaziun svizra (CS 101)</i>
<i>Cost.</i>	<i>Costituzione federale della Confederazione svizzera (RS 101)</i>
<b>DB</b>	Deutsche Bahn
<i>DB</i>	<i>Deutsche Bahn</i>
<i>DB</i>	<i>Deutsche Bahn</i>
<b>DIEM</b>	Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität des Kantons Graubünden (ehemals Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement Graubünden [BVFD])
<i>DIEM</i>	<i>Departament d'infrastructura, energia e mobilitad dal chantun Grischun (anteriur Departament da construcziun, traffic e selvicultura [DCTS])</i>
<i>DIEM</i>	<i>Dipartimento infrastrutture, energia e mobilità del Cantone dei Grigioni (ex Dipartimento costruzioni, trasporti e foreste [DCTF])</i>
<b>E-GöV</b>	Entwurf Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (Vernehmlassung)
<i>sboz LTrP</i>	<i>sboz da la Lescha davart il traffic public en il chantun Grischun (consultaziun)</i>
<i>p-LTPubb</i>	<i>Progetto di legge sui trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni (procedura di consultazione)</i>
<b>EBG</b>	Eisenbahngesetz (SR 742.101)
<i>LViafier</i>	<i>Lescha federala davart las viafiers (CS 742.101)</i>
<i>LFerr</i>	<i>Legge federale sulle ferrovie (RS 742.101)</i>
<b>EG-GöV</b>	Entwurf Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (Entwurf z. H. Grosser Rat)
<i>LTrP</i>	<i>sboz da la Lescha davart il traffic public en il chantun Grischun (sboz per mauns dal Cussegl grond)</i>
<i>d-LTPubb</i>	<i>Disegno di legge sui trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni (disegno a destinazione del Gran Consiglio)</i>
<b>EnG</b>	Energiegesetz (SR 730.0)
<i>LEn</i>	<i>Lescha d'energia (CS 730.0)</i>
<i>LEne</i>	<i>Legge sull'energia (RS 730.0)</i>

<b>EP2050+</b> <i>EP2050+</i> <i>PE2050+</i>	Energieperspektiven 2050+ des Bundes <i>Perspectivas energeticas 2050+ da la Confederaziun</i> <i>Prospettive energetiche 2050+ della Confederazione</i>
<b>EU</b> <i>UE</i> <i>UE</i>	Europäische Union <i>Uniun europeica</i> <i>Unione Europea</i>
<b>EV-VöV</b>  <i>sboz OTrP</i>  <i>b-OTPubb</i>	Entwurf Verordnung über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (Entwurf z. H. KUVE/Regierung) <i>sboz da l'Ordinaziun davart il traffic public en il chantun Grischun</i> <i>(sboz per mauns da la CATE/Regenza)</i> <i>Bozza di ordinanza sui trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni</i> <i>(bozza a destinazione di CATE/Governo)</i>
<b>FABI</b>  <i>FAIV</i>  <i>FAIF</i>	Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur <i>Conclus federal davart la finanziaziun e l'amplificaziun da l'infra-structure da viafier</i> <i>Decreto federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria</i>
<b>FHG</b>  <i>LFC</i>  <i>LGF</i>	Gesetz über den Finanzhaushalt des Kantons Graubünden (Finanzhaushaltsgesetz; BR 710.100) <i>Lescha da finanzas dal chantun Grischun (Lescha da finanzas; DG 710.100)</i> <i>Legge sulla gestione finanziaria del Cantone dei Grigioni (CSC 710.100)</i>
<b>FHV</b> <i>OFC</i> <i>OGFC</i>	Verordnung über den kantonalen Finanzhaushalt (BR 710.110) <i>Ordinaziun da finanzas dal chantun Grischun (DG 710.110)</i> <i>Ordinanza sulla gestione finanziaria cantonale (CSC 710.110)</i>
<b>FPV</b> <i>OU</i> <i>OOra</i>	Fahrplanverordnung (SR 745.13) <i>Ordinaziun davart ils uraris (CS 745.13)</i> <i>Ordinanza sugli orari (RS 745.13)</i>
<b>GDT</b>  <i>LTD</i>  <i>LTD</i>	Gesetz zur Förderung der digitalen Transformation in Graubünden (BR 960.100) <i>Lescha davart la promoziun da la transfurmaziun digitala en il Grischun (DG 960.100)</i> <i>Legge concernente la promozione della trasformazione digitale nei Grigioni (CSC 960.100)</i>
<b>GKStG</b> <i>LTCTB</i>  <i>LImpCC</i>	Gesetz über die Gemeinde- und Kirchensteuern (BR 720.200) <i>Lescha davart las taglias communalas e davart las taglias da baselgia (DG 720.200)</i> <i>Legge sulle imposte comunali e di culto (CSC 720.200)</i>
<b>GöV</b>  <i>LTP</i>  <i>LTP</i>	Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (geltender Erlass; BR 872.100) <i>Lescha davart il traffic public en il chantun Grischun (relasch vertent; DG 872.100)</i> <i>Legge sui trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni (atto normativo vigente; CSC 872.100)</i>

<b>GRG</b>	Gesetz über den Grossen Rat (Grossratsgesetz; BR 170.100)
<i>LCG</i>	<i>Lescha davart il Cussegl grond (DG 170.100)</i>
<i>LGC</i>	<i>Legge sul Gran Consiglio (CSC 170.100)</i>
<b>GRP</b>	Grossratsprotokoll
<i>PCG</i>	<i>Protocol dal Cussegl grond</i>
<i>PGC</i>	<i>Protocollo del Gran Consiglio</i>
<b>GüTG</b>	Bundesgesetz über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportgesetz; SR 742.41)
<i>LTM</i>	<i>Lescha federala davart il transport da martganzia tras las interpresas da viafier e da navigaziun (Lescha davart il transport da martganzia; CS 742.41)</i>
<i>LTM</i>	<i>Legge federale sul trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione (legge sul trasporto di merci; RS 742.41)</i>
<b>GüTV</b>	Verordnung über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportverordnung; SR 742.411)
<i>OTM</i>	<i>Ordinaziun davart il transport da martganzia tras las interpresas da viafier e da navigaziun (Ordinaziun davart il transport da martganzia; CS 742.411)</i>
<i>OTM</i>	<i>Ordinanza concernente il trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione (ordinanza sul trasporto di merci; RS 742.411)</i>
<b>ICE</b>	Intercity-Express
<i>ICE</i>	<i>Intercity-Express</i>
<i>ICE</i>	<i>Intercity-Express</i>
<b>IR</b>	Interregio
<i>IR</i>	<i>Interregio</i>
<i>IR</i>	<i>Interregio</i>
<b>KPFV</b>	Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (SR 742.120)
<i>OCPF</i>	<i>Ordinaziun davart il concessiunament, la planisaziun e la finanziaziun da l'infrastructura da viafier (CS 742.120)</i>
<i>OCPF</i>	<i>Ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (RS 742.120)</i>
<b>KRG</b>	Raumplanungsgesetzes für den Kanton Graubünden (BR 801.100)
<i>LPTGR</i>	<i>Lescha davart la planisaziun dal territori per il chantun Grischun (DG 801.100)</i>
<i>LPTC</i>	<i>Legge sulla pianificazione territoriale del Cantone dei Grigioni (CSC 801.100)</i>
<b>KRIP bzw. KRIP-V</b>	Kantonaler Richtplan bzw. Kantonaler Richtplan Verkehr
<i>PDChant resp. PDChant-T</i>	<i>Plan directiv chantunal resp. Plan directiv chantunal Traffic</i>
<i>PDC e PDC-T</i>	<i>Piano direttore cantonale e Piano direttore cantonale Traffico</i>
<b>KUVE</b>	Kommission Umwelt, Verkehr und Energie des Grossen Rats
<i>CATE</i>	<i>Cumissiuin per ambient, traffic ed energia dal Cussegl grond</i>
<i>CATE</i>	<i>Commissione per l'ambiente, i trasporti e l'energia del Gran Consiglio</i>

<b>KSS</b>	Kommission für Staatspolitik und Strategie des Grossen Rats
<i>CPSS</i>	<i>Cumissiuun per politica da stadi e strategia dal Cussegl grond</i>
<i>CStrPS</i>	<i>Commissione strategica e di politica statale del Gran Consiglio</i>
<b>KV</b>	Verfassung des Kantons Graubünden (BR 110.100)
<i>CC</i>	<i>Constituziun dal chantun Grischun (DG 110.100)</i>
<i>Cost. cant.</i>	<i>Costituzione del Cantone dei Grigioni (CSC 110.100)</i>
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats
<i>CTT-CN</i>	<i>Cumissiuun per traffic e telecommunicaziun dal Cussegl naziunal</i>
<i>CTT-CN</i>	<i>Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale</i>
<b>KVF-S</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats
<i>CTT-CC</i>	<i>Cumissiuun per traffic e telecommunicaziun dal Cussegl dals chantuns</i>
<i>CTT-CS</i>	<i>Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati</i>
<b>LRF</b>	Luftseilbahn Rhäzüns-Feldis
<i>PRV</i>	<i>Pendiculara Razén-Veulden</i>
<i>LRF</i>	<i>Funivia Rhäzüns-Feldis</i>
<b>MGB</b>	Matterhorn Gotthard Bahn
<i>VMG</i>	<i>Viafier Matterhorn Gottard</i>
<i>MGB</i>	<i>Ferrovìa Matterhorn Gotthard</i>
<b>MIV</b>	Motorisierter Individualverkehr
<i>TIM</i>	<i>traffic individual motorisà</i>
<i>TIM</i>	<i>Traffico individuale motorizzato</i>
<b>NFA</b>	Nationaler Finanzausgleich
<i>NGF</i>	<i>gulivaziun da finanzas naziunala</i>
<i>NPC</i>	<i>Perequazione finanziaria nazionale</i>
<b>NVV</b>	Neue Verkehrsverbindungen
<i>NCT</i>	<i>novas colliaziuns da traffic</i>
<i>NCT</i>	<i>Nuovi collegamenti di trasporto</i>
<b>ÖV</b>	Öffentlicher Verkehr
<i>TP</i>	<i>traffic public</i>
<i>TP</i>	<i>Trasporti pubblici</i>
<b>PBG</b>	Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz; SR 745.1)
<i>LTP</i>	<i>Lescha federala davart il transport da persunas (CS 745.1)</i>
<i>LTV</i>	<i>Legge federale sul trasporto di viaggiatori (legge sul trasporto di viaggiatori; RS 745.1)</i>
<b>PG</b>	Gesetz über das Arbeitsverhältnis der Mitarbeitenden des Kantons Graubünden (Personalgesetz; BR 170.400)
<i>LP</i>	<i>Lescha davart la relaziun da lavur da las collavuraturas e dals collavurators dal chantun Grischun (Lescha dal personal; DG 170.400)</i>
<i>LCPers</i>	<i>Legge sul rapporto di lavoro dei collaboratori del Cantone dei Grigioni (legge sul personale; CSC 170.400)</i>

<b>R</b>	Regionalzug
<i>R</i>	<i>tren regiunal</i>
<i>R</i>	<i>Treno regionale</i>
<b>RE</b>	Regionalexpress
<i>RE</i>	<i>tren express regiunal</i>
<i>RE</i>	<i>RegioExpress</i>
<b>Retica30(+)</b>	Konzept des Bündner Halbstudentakts auf der Bahn bzw. dessen Weiterentwicklung (+)
<i>Retica30(+)</i>	<i>Concept grischun dal tact da mes'ura sin las lingias da viafier resp. il svilup da quel (+)</i>
<i>Retica30(+)</i>	<i>Strategia per l'introduzione della cadenza semi-oraria per i treni grigionesi e il relativo ulteriore sviluppo (+)</i>
<b>RhB</b>	Rhätische Bahn AG
<i>VR</i>	<i>Viafier retica SA</i>
<i>FR</i>	<i>Ferrovie Retica SA</i>
<b>RPV</b>	Regionaler Personenverkehr
<i>TRP</i>	<i>traffic regiunal da persunas</i>
<i>TRV</i>	<i>Traffico regionale viaggiatori</i>
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<i>VFF</i>	<i>Viafiers federalas svizras</i>
<i>FFS</i>	<i>Ferrovie Federali Svizzere</i>
<b>S</b>	S-Bahn
<i>S</i>	<i>viafier S</i>
<i>S</i>	<i>S-Bahn</i>
<b>SF</b>	Spezialfinanzierung
<i>FS</i>	<i>finanziaziun speziala</i>
<i>FS</i>	<i>Finanziamento speciale</i>
<b>STEP AS</b>	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur des Bundes (Ausbau Schritte)
<i>PROSSIV PC</i>	<i>Program da svilup strategic da l'infrastructura da viafier da la Confederaziun (pass da cumpletaziun)</i>
<i>PROSSIF FA</i>	<i>Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria della Confederazione (fase di ampliamento)</i>
<b>StHG</b>	Bundesgesetz über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden (Steuerharmonisierungsgesetz; SR 642.14)
<i>LATD</i>	<i>Lescha federala davart l'armonisaziun da la taglia directa dals chantuns e da las vischnancas (Lescha d'armonisaziun da taglia; CS 642.14)</i>
<i>LAI D</i>	<i>Legge federale sull'armonizzazione delle imposte dirette dei Cantoni e dei Comuni (RS 642.14)</i>
<b>StrG</b>	Strassengesetz des Kantons Graubünden (BR 807.100)
<i>LVias</i>	<i>Lescha davart las vias dal chantun Grischun (DG 807.100)</i>
<i>LStr a</i>	<i>Legge stradale del Cantone dei Grigioni (CSC 807.100)</i>
<b>TU</b>	Transportunternehmen
<i>IdT</i>	<i>interpresas da transport</i>
<i>IT</i>	<i>Imprese di trasporto</i>

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<i>DATEC</i>	<i>Departament federal per ambient, traffic, energia e comunicaziun</i>
<i>DATEC</i>	<i>Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni</i>
<b>VK</b>	Verpflichtungskredit
<i>CI</i>	<i>credit d'impegn</i>
<i>CI</i>	<i>Credito d'impegno</i>
<b>UKV</b>	Unbegleiteter kombinierter Verkehr
<i>TCA</i>	<i>traffic cumbinà betg accumpagnà</i>
<i>TCNA</i>	<i>Trasporto combinato non accompagnato</i>
<b>VPB</b>	Verordnung über die Personenbeförderung (SR 745.11)
<i>OTV</i>	<i>Ordinaziun davart il transport da viagiators (CS 745.11)</i>
<i>OTV</i>	<i>Ordinanza sul trasporto di viaggiatori (RS 745.11)</i>
<b>VRG</b>	Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege (BR 370.100)
<i>LGA</i>	<i>Lescha davart la giurisdicziun administrativa (DG 370.100)</i>
<i>LGA</i>	<i>Legge sulla giustizia amministrativa (CSC 370.100)</i>
<b>VöV</b>	Verordnung über den öffentlichen Verkehr (geltender Erlass; BR 872.150)
<i>OTrP</i>	<i>Ordinaziun davart il traffic public (relasch vertent; DG 872.150)</i>
<i>OTPubb</i>	<i>Ordinanza sui trasporti pubblici (atto normativo vigente; CSC 872.150)</i>

## **Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV)**

Vom [Datum]

---

Von diesem Geschäft tangierte Erlasse (BR Nummern)

Neu:	<b>872.100</b>
Geändert:	720.200
Aufgehoben:	872.100

---

Der Grosse Rat des Kantons Graubünden,

gestützt auf Art. 82 Abs. 1 und Abs. 3 der Kantonsverfassung<sup>1)</sup>,  
nach Einsicht in die Botschaft der Regierung vom ...

beschliesst:

### **I.**

#### **1. Allgemeine Bestimmungen**

**Art. 1** Gegenstand und Geltungsbereich

<sup>1</sup> Dieses Gesetz regelt den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden in Bezug auf die Erschliessung, das Angebot, die Beiträge, die Zuständigkeiten und das Verfahren.

<sup>2</sup> Es regelt überdies die Bestellung und die Finanzierung des Schienengüterverkehrs im Kanton Graubünden.

---

<sup>1)</sup> BR [110.100](#)

---

<sup>3</sup> Diesem Gesetz unterstehen die im Kanton Graubünden tätigen Transportunternehmen, Gemeinden, Regionen, Gemeindeverbände und ähnliche Organisationen, die Aufgaben im Bereich des öffentlichen Verkehrs im Kanton wahrnehmen.

## **Art. 2**           Zweck

<sup>1</sup> Kanton und Gemeinden fördern den öffentlichen Verkehr unter Berücksichtigung einer nachhaltigen Siedlungs-, Wirtschafts-, Energie-, Umwelt- und Sozialpolitik mit dem Ziel:

- a) eine bedarfsgerechte Erschliessung aller Ortschaften unter Koordination des gesamten Verkehrs zu gewährleisten;
- b) eine effiziente Verwendung der Mittel der öffentlichen Hand im Rahmen der finanziellen Vorgaben sicherzustellen;
- c) Energie sparsam und wirtschaftlich zu verwenden sowie die Umwelt zu schonen;
- d) Anreize zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu schaffen;
- e) neue Technologien und Mobilitätsformen in der Verkehrskonzeption zu berücksichtigen und zu integrieren.

<sup>2</sup> Der Kanton stimmt den öffentlichen Verkehr auf den Fern- und Schienengüterverkehr ab.

## **Art. 3**           Koordination und Zusammenarbeit

<sup>1</sup> Der Kanton koordiniert in Zusammenarbeit mit dem Bund, den Gemeinden, den Regionen, den Gemeindeverbänden sowie ähnlichen Organisationen die Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Schienengüterverkehr. Er stimmt sie mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Fuss- und Veloverkehr ab.

<sup>2</sup> Der Kanton arbeitet mit dem Bund, den Nachbarkantonen, dem angrenzenden Ausland, den Gemeinden, den Regionen, den Gemeindeverbänden, mit ähnlichen Organisationen sowie mit den Transportunternehmen zusammen.

## **Art. 4**           Begriffe

<sup>1</sup> In diesem Gesetz gelten als:

- a) öffentlicher Verkehr: verkehrliche Angebote zur Erschliessung von Ortschaften mit Verkehrsmitteln, die allen Personen zugänglich sind und in der Regel nach einem publizierten Fahrplan verkehren;
- b) Schienengüterverkehr: Transport von Gütern mit der Bahn sowie Güterumschlag im Rahmen des kombinierten Verkehrs;
- c) Transportunternehmen: Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, die eine Transportleistung im öffentlichen Auftrag erbringen;
- d) Arten der Erschliessung: Zuweisung der Erschliessung im Kantonsgebiet mittels öffentlichem Verkehr im Rahmen der Basiserschliessung (regionaler Personenverkehr und Grunderschliessung), der Zusatzererschliessung oder des Ortsverkehrs;

- 
- e) Angebot: Linie des öffentlichen Verkehrs mit einer bestimmten Anzahl Kurspaaren, eingeteilt in verschiedene Angebotsstufen;
  - f) Betriebsbeiträge: Beiträge, die gestützt auf eine Angebotsvereinbarung in der Regel als Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten im Rahmen des Bestellverfahrens ausgerichtet werden;
  - g) Investitions- oder Förderbeiträge: geldwerte Vorteile, die der Gesuchstellerin oder dem Gesuchsteller gewährt werden, sofern sie oder er eigene Mittel in angemessener Weise einsetzt;
  - h) neue Mobilitätsformen: Angebote im öffentlichen Verkehr und im Schienengüterverkehr, die nicht zwingend gemäss einem publizierten Fahrplan verkehren.

## **2. Angebot**

### **2.1. PLANUNG**

#### **Art. 5** Kantonales Konzept des öffentlichen Verkehrs

<sup>1</sup> Das kantonale Konzept des öffentlichen Verkehrs dient der mittelfristigen Planung und langfristigen Steuerung des Angebots. Es wird periodisch im Sinne einer rollenden Planung durch den Kanton überarbeitet und genehmigt.

<sup>2</sup> Der Kanton nimmt bei der Erarbeitung des kantonalen Konzepts des öffentlichen Verkehrs die Interessen der Gemeinden, Gemeindeverbände und Regionen über die Fahrplanpräsidentinnen oder Fahrplanpräsidenten entgegen. Er kann die im Kanton im öffentlichen Verkehr tätigen Transportunternehmen beiziehen.

### **2.2. ERSCHLIESSUNG**

#### **Art. 6** Angebotsstufen im öffentlichen Verkehr

<sup>1</sup> Zur Erschliessung des Kantonsgebiets mittels öffentlichem Verkehr werden Angebotsstufen definiert. Der Kanton legt die Richtwerte fest.

#### **Art. 7** Arten der Erschliessung im öffentlichen Verkehr

<sup>1</sup> Die Gemeinden haben Anspruch auf eine bedarfsgerechte Basiserschliessung, die sich an der Nachfrage orientiert. Das Angebot wird den tageszeitlichen und saisonalen Bedürfnissen angepasst.

<sup>2</sup> Gemeinden, welche die Voraussetzungen gemäss Absatz 1 für eine Basiserschliessung aufgrund der Nachfrage nicht erfüllen, haben Anspruch auf eine Grundererschliessung. Sie orientiert sich an der Einwohnerzahl als Kriterium. Über den Erschliessungsanspruch von Gemeindefraktionen entscheidet der Kanton.

---

<sup>3</sup> Die Zusatzerschliessung umfasst das über die Basiserschliessung hinausgehende Angebot. Sie trägt siedlungs-, wirtschafts-, regionalpolitischen und touristischen Zielen Rechnung.

<sup>4</sup> Der Ortsverkehr umfasst die Erschliessung innerhalb einer Ortschaft.

## 2.3. BESTELLUNG

### 2.3.1. *Öffentlicher Verkehr*

#### **Art. 8** Basis- und Zusatzerschliessung

<sup>1</sup> Der Kanton bestellt im Rahmen der Basiserschliessung gemeinsam mit dem Bund die Erschliessung mit dem regionalen Personenverkehr und zusätzlich eine Grundererschliessung aller Ortschaften.

<sup>2</sup> Der Kanton kann in Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Regionen, Gemeindeverbänden oder ähnlichen Organisationen unter Berücksichtigung der Nachfrage sowie der Wirtschaftlichkeit eine über Absatz 1 hinausgehende Erschliessung (Zusatzerschliessung) bestellen.

<sup>3</sup> Das Bestellverfahren richtet sich gemäss den einschlägigen Bestimmungen der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs<sup>1)</sup> betreffend gemeinsame Bestellungen von Bund und Kantonen, soweit der Kanton für die Grund- und Zusatzerschliessung keine abweichenden Bestimmungen erlässt. Anstelle des Bundes (Bundesamt für Verkehr) handelt der Kanton. Der Kanton ist bei der Bestellung gemäss Absatz 2 in der Regel federführend.

<sup>4</sup> Der Kanton kann im dazwischenliegenden Jahr des zweijährigen Bestellverfahrens des Bundes die Bestellung der Basis- oder Zusatzerschliessung anpassen.

#### **Art. 9** Ortsverkehr

<sup>1</sup> Für die Bestellung des Ortsverkehrs sind die Gemeinden zuständig.

<sup>2</sup> Diese ist auf die Transportketten des übergeordneten Angebots des öffentlichen Verkehrs abzustimmen.

### 2.3.2. *Schienengüterverkehr*

#### **Art. 10** Rolle des Kantons

<sup>1</sup> Der Kanton bestellt den Schienengüterverkehr der im Kanton Graubünden tätigen Transportunternehmen.

---

<sup>1)</sup> SR [745.16](#)

---

### 3. Beiträge

#### Art. 11 Finanzierung

<sup>1</sup> Die Kantonsbeiträge werden über den allgemeinen Staatshaushalt finanziert.

#### 3.1. BETRIEBSBEITRÄGE

#### Art. 12 Öffentlicher Verkehr

<sup>1</sup> Der Kanton leistet seinen Anteil an die ungedeckten Kosten im regionalen Personenverkehr.

<sup>2</sup> Der Kanton finanziert die ungedeckten Kosten der Grunderschliessung.

<sup>3</sup> Der Kanton leistet einen Beitrag von bis zu 50 Prozent an die ungedeckten Kosten der Zusatzererschliessung. Bei mehreren Gemeinden bemisst sich der Kostenanteil pro Gemeinde an den ungedeckten Kosten der Zusatzererschliessung nach der Einwohnerzahl, sofern die Gemeinden keinen anderen Verteilschlüssel vereinbaren.

<sup>4</sup> Die Gemeinden finanzieren die Kosten des Ortsverkehrs.

<sup>5</sup> Die Abschreibungs- und Finanzierungskosten von Neu- und Ersatzinvestitionen gelten in der Regel als abgeltungsberechtigte Kosten, sofern diese von den Bestellern vorgängig genehmigt worden sind.

#### Art. 13 Schienengüterverkehr

<sup>1</sup> Der Kanton leistet seinen Anteil an die ungedeckten Kosten des Schienengüterverkehrs.

#### Art. 14 Angebotsvereinbarungen

<sup>1</sup> Der Kanton schliesst mit den Transportunternehmen für das von ihm federführend bestellte Angebot Angebotsvereinbarungen ab.

<sup>2</sup> Der Abschluss der Angebotsvereinbarung richtet sich im Übrigen nach den einschlägigen Bestimmungen der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs<sup>1)</sup>.

#### Art. 15 Autoverlad

<sup>1</sup> An den schienengebundenen Autoverlad werden keine Beiträge gewährt.

<sup>2</sup> Für einzelne Verbindungen kann der Kanton aus regionalpolitischen oder anderen wichtigen Gründen ausnahmsweise Beiträge an deren ungedeckten Kosten leisten, wenn deren Betrieb aus wirtschaftlichen Gründen für das Transportunternehmen nicht zumutbar ist.

---

<sup>1)</sup> SR [745.16](#)

---

**Art. 16**      Grenzüberschreitende Angebote

<sup>1</sup> Grenzüberschreitende Angebote im Linienverkehr können durch den Kanton mitbestellt werden, wenn sich die Interessierten ausserhalb des Kantons finanziell an den ungedeckten Kosten angemessen beteiligen.

<sup>2</sup> Für kurze Strecken ausserhalb des Kantonsgebiets kann der Kanton ausnahmsweise auf die finanzielle Beteiligung Dritter verzichten.

### 3.2. FÖRDERBEITRÄGE

**Art. 17**      Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs

<sup>1</sup> Der Kanton kann zur Förderung des öffentlichen Verkehrs Beiträge gewähren. Folgende Massnahmen können unterstützt werden:

- a) touristische Linien des öffentlichen Verkehrs;
- b) Versuchsbetriebe;
- c) grenzüberschreitende Massnahmen;
- d) neue Mobilitätsformen;
- e) Massnahmen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr, die den CO<sub>2</sub>-Ausstoss vermeiden oder wesentlich reduzieren;
- f) weitere Massnahmen, welche die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel erleichtern oder das Umsteigen darauf fördern;
- g) Tarifverbände.

<sup>2</sup> Die Beiträge betragen bis zu 50 Prozent der ungedeckten Kosten. Die Bemessung der Beiträge richtet sich nach dem kantonalen Interesse an der Massnahme aus der Sicht des öffentlichen Verkehrs.

<sup>3</sup> Überwiegt das Interesse des Kantons an einer Massnahme, kann der Kanton die Beiträge gemäss Absatz 2 erhöhen.

<sup>4</sup> Eine Förderung ist ausgeschlossen, wenn Massnahmen ausschliesslich dem Ortsverkehr zuzurechnen sind. Ausnahme bildet Artikel 22 dieses Gesetzes.

**Art. 18**      Touristische Linien des öffentlichen Verkehrs

<sup>1</sup> Der Kanton kann an touristische Linien des öffentlichen Verkehrs Beiträge gewähren.

<sup>2</sup> Die touristischen Linien dürfen keinen unmittelbaren Erschliessungscharakter haben, keine Angebote des regionalen Personen- und Ortsverkehrs konkurrenzieren und müssen einen Umsteigeeffekt bewirken.

**Art. 19**      Versuchsbetriebe

<sup>1</sup> Der Kanton kann während des Versuchsbetriebs Beiträge gewähren.

<sup>2</sup> Nach Abschluss des Versuchsbetriebs hat die Finanzierung des Vorhabens gemäss Artikel 12 oder gemäss Artikel 21 dieses Gesetzes zu erfolgen.

<sup>3</sup> Ein Versuchsbetrieb wird auf eine Dauer von bis zu fünf Jahren anerkannt.

---

**Art. 20** Grenzüberschreitende Massnahmen

<sup>1</sup> Der Kanton kann an grenzüberschreitende Massnahmen Beiträge gewähren, wenn diese einen Umsteigeeffekt bewirken und sich die Interessierten ausserhalb des Kantons finanziell angemessen beteiligen.

<sup>2</sup> Betrifft die Massnahme ein Angebot mit einer kurzen Strecke ausserhalb des Kantonsgebiets, kann der Kanton ausnahmsweise auf die finanzielle Beteiligung Dritter verzichten.

**Art. 21** Neue Mobilitätsformen

<sup>1</sup> Der Kanton kann an neue Mobilitätsformen zur zweckmässigen, effizienten Erschliessung von Ortschaften Beiträge gewähren.

**Art. 22** Massnahmen zur Vermeidung oder zur wesentlichen Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses

<sup>1</sup> Der Kanton kann an Massnahmen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr, die den CO<sub>2</sub>-Ausstoss vermeiden oder wesentlich reduzieren, Beiträge gewähren.

**Art. 23** Weitere Massnahmen

<sup>1</sup> Der Kanton kann an weitere Massnahmen, welche die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel erleichtern oder das Umsteigen darauf fördern, Beiträge gewähren. Dies sind insbesondere:

- a) Informations-, Vermarktungs- und Verkaufsförderungsmassnahmen;
- b) weitere Angebote zur Gewährleistung der Transportketten und solche, die bei aussergewöhnlichen Ereignissen notwendig werden;
- c) Veranstaltungen, bei denen für Teilnehmende und Gäste ein zusätzliches Angebot für die verbesserte Anbindung an den öffentlichen Verkehr bereitgestellt wird;
- d) Tarifierleichterungen gemäss Bundesgesetz über die Personenbeförderung<sup>1)</sup>.

**Art. 24** Voraussetzungen und Verhältnis unter den verschiedenen Beiträgen

<sup>1</sup> Beiträge an Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs aus Finanzmitteln des Bundes werden nach dessen Beitragsvoraussetzungen gewährt. Sie sind bei der Bemessung des Kantonsbeitrags zu berücksichtigen.

<sup>2</sup> Die Beitragsberechtigung aus Förderprogrammen nach Absatz 1 hat für die kantonale Förderung keine bindende Wirkung.

<sup>3</sup> Förderbeiträge nach diesem Gesetz können kumuliert werden. Sie dürfen in der Regel zusammen mit anderen Beiträgen von Bund und Kanton 80 Prozent der ungedeckten Kosten für die einzelne Massnahme nicht übersteigen.

---

<sup>1)</sup> SR [745.1](#)

---

<sup>4</sup> Die Voraussetzungen an die Eigenleistung, Verwirkung, Projektabweichungen oder Zweckentfremdung ergeben sich sinngemäss aus Artikel 31 ff. dieses Gesetzes.

**Art. 25**            Tarifverbände

<sup>1</sup> Der Kanton unterstützt die Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs und schafft die Voraussetzungen für die Einführung von Tarifverbänden. Er kann an Tarifverbände Beiträge gewähren, welche die Verwendung eines einzigen Fahrausweises zu einem von Verkehrsmittel und Umsteigeort unabhängigen Tarif ermöglichen.

<sup>2</sup> Die Beiträge werden an die Trägerschaft ausgerichtet.

<sup>3</sup> Der Kanton und die weiteren Besteller regeln die Entschädigung in einer Verbundvereinbarung mit den Transportunternehmen.

<sup>4</sup> Alle Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs, die aufgrund dieses Gesetzes Leistungen von Kanton und Gemeinden erhalten, können zur Zusammenarbeit in einem Tarifverbund verpflichtet werden.

### 3.3. INVESTITIONSBEITRÄGE

**Art. 26**            Bahninfrastrukturen

<sup>1</sup> Der Kanton kann an den Bau und Ausbau von Bahninfrastrukturen, die nicht über den Bahninfrastrukturfonds des Bundes finanziert werden, Beiträge gewähren.

<sup>2</sup> Die Beiträge werden grundsätzlich an die Erstellerin oder den Ersteller der Infrastruktur ausgerichtet.

<sup>3</sup> Die Bemessung der Beiträge richtet sich nach dem kantonalen Interesse. Der Beitrag beträgt bis zu 50 Prozent der anrechenbaren Kosten. Bei Projekten mit besonderem kantonalem Interesse kann der Kanton die Beiträge erhöhen.

<sup>4</sup> Der Kanton kann Beiträge des Bundes für Bahninfrastrukturen vorfinanzieren, wenn das Vorhaben dem öffentlichen Verkehr des Kantons dient.

**Art. 27**            Bauten, Anlagen und Verkehrseinrichtungen von Strassentransportunternehmen des öffentlichen Verkehrs

<sup>1</sup> Der Kanton kann für den Bau und die Erneuerung von Bauten, Anlagen und Verkehrseinrichtungen von Strassentransportunternehmen des öffentlichen Verkehrs Beiträge gewähren.

<sup>2</sup> Die Beiträge werden an die Erstellerin oder den Ersteller ausgerichtet.

<sup>3</sup> Die Bemessung der Beiträge richtet sich nach dem kantonalen Interesse. Der Beitrag beträgt bis zu 50 Prozent der anrechenbaren Kosten. Überwiegt das Interesse des Kantons an einer Massnahme, kann der Kanton die Beiträge erhöhen.

<sup>4</sup> An den Bau und die Erneuerung von Vorhaben, die ausschliesslich dem Ortsverkehr dienen, werden keine Beiträge gewährt.

---

**Art. 28** Park-and-ride-Anlagen und Bike-and-ride-Anlagen

<sup>1</sup> Der Kanton kann an die Erstellung von Park-and-ride- sowie Bike-and-ride-Anlagen Beiträge gewähren.

<sup>2</sup> Die Bemessung der Beiträge richtet sich nach dem kantonalen Interesse. Der Beitrag beträgt bis zu 30 Prozent der anrechenbaren Kosten.

**Art. 29** Anschlussgleise

<sup>1</sup> Der Kanton kann an die Erstellung und Erneuerung von Anschlussgleisen Beiträge gewähren.

<sup>2</sup> Begriff, Voraussetzungen, anrechenbare Kosten sowie Auflagen und Bedingungen zur Förderung von Anschlussgleisen richten sich nach den einschlägigen Bestimmungen des Bundesgesetzes über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen<sup>1)</sup>, soweit der Kanton keine abweichenden Bestimmungen erlässt.

<sup>3</sup> Die Bemessung der Beiträge richtet sich nach dem kantonalen Interesse. Der Beitrag beträgt bis zu 30 Prozent der anrechenbaren Kosten.

**Art. 30** Kombiniertes Schienengüterverkehr

<sup>1</sup> Der Kanton kann für den Bau, die Anschaffung oder die Erneuerung von Anlagen, die der Verlagerung von Gütern auf die Schiene im kombinierten Schienengüterverkehr dienen, Beiträge gewähren.

<sup>2</sup> Begriff, Voraussetzungen, anrechenbare Kosten sowie Auflagen und Bedingungen zur Förderung des kombinierten Schienengüterverkehrs richten sich nach den einschlägigen Bestimmungen des Bundesgesetzes über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen<sup>2)</sup>, soweit der Kanton keine abweichenden Bestimmungen erlässt.

<sup>3</sup> Die Bemessung der Beiträge richtet sich nach dem kantonalen Interesse. Der Beitrag beträgt bis zu 50 Prozent der anrechenbaren Kosten.

**Art. 31** Eigenleistung

<sup>1</sup> Die Gesuchstellerin, der Gesuchsteller oder weitere an der Massnahme Interessierte wie Gemeinden oder Dritte haben eine angemessene Eigenleistung zu erbringen.

<sup>2</sup> An Vorhaben, die für nicht involvierte Nachbargemeinden von einem bedeutenden Interesse sind, haben sich diese finanziell zu beteiligen.

**Art. 32** Verwirkung

<sup>1</sup> Beginnt eine Gesuchstellerin oder ein Gesuchsteller mit der Ausführung des Vorhabens bereits vor der Beitragszusicherung oder werden Anschaffungen beziehungsweise Bestellungen bereits davor getätigt, werden keine Beiträge gewährt.

---

<sup>1)</sup> SR [742.41](#)

<sup>2)</sup> SR [742.41](#)

---

<sup>2</sup> Der Gesuchstellerin oder dem Gesuchsteller kann der vorzeitige Baubeginn oder die vorzeitige Anschaffung beziehungsweise Bestellung durch den Kanton bewilligt werden.

<sup>3</sup> Die vorzeitige Bewilligung verleiht keinen Anspruch auf eine Beitragsgewährung.

#### **Art. 33**      Projektabweichungen

<sup>1</sup> Weicht die realisierte Baute, Anlage oder Bestellung vom Gesuch ab, das der Beitragsverfügung oder dem Beitragsbeschluss zugrunde liegt, kann der Kanton die Beiträge an das Vorhaben kürzen, streichen oder zurückfordern.

<sup>2</sup> Die Gesuchstellerin oder der Gesuchsteller darf wesentliche oder zu Mehrkosten führende Projektänderungen nur mit vorheriger Genehmigung des Kantons vornehmen.

#### **Art. 34**      Zweckentfremdung

<sup>1</sup> Werden Vorhaben gemäss Artikel 26 ff. dieses Gesetzes durch den Kanton unterstützt und ihrem Zweck entfremdet oder zweckwidrig genutzt, sind die Beiträge dem Kanton unverzüglich anteilmässig zu erstatten.

<sup>2</sup> In Ausnahmefällen kann der Kanton auf Gesuch hin von einer Rückforderung absehen.

### 3.4. WEITERE BEITRÄGE

#### **Art. 35**      Geschichtliches und kulturelles Erbe

<sup>1</sup> Der Kanton kann an Massnahmen zum Erhalt und zur Vermittlung des geschichtlichen und kulturellen Erbes des öffentlichen Verkehrs Beiträge gewähren.

<sup>2</sup> Die Förderung erfolgt gestützt auf eine Leistungsvereinbarung mit dem Kanton.

## 4. Fahrplan

#### **Art. 36**      Fahrplanregionen und Fahrplanverfahren

<sup>1</sup> Der Kanton legt die Fahrplanregionen und die Grundsätze des Fahrplanverfahrens fest, soweit sie nicht vom Bund vorgegeben sind.

<sup>2</sup> Die Fahrplanregionen koordinieren im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr die Anliegen und Anträge der jeweiligen Region. Sie unterbreiten dem Kanton insbesondere Vorschläge zur Gestaltung des Angebots im öffentlichen Verkehr in der Region und Anträge für Fahrplanbegehren.

<sup>3</sup> Die Fahrplanregionen sind in der Ausgestaltung des Fahrplanverfahrens für die jeweilige Region frei und können die Aufgaben gemäss Absatz 2 auf Gemeindeverbände oder ähnliche Organisationen übertragen.

---

<sup>4</sup> Die Regierung wählt für jede Fahrplanregion deren Fahrplanpräsidentin oder Fahrplanpräsidenten.

## 5. Subventionsrechtliche Prüfung

### Art. 37 Betriebsbeiträge des Kantons

<sup>1</sup> Die Rechnungen und Bilanzen der Transportunternehmen, die Betriebsbeiträge des Kantons erhalten, aber nicht einer subventionsrechtlichen Prüfung gemäss den einschlägigen Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung<sup>1)</sup> unterliegen, können vom Kanton eingefordert werden. Der Kanton kann von den Transportunternehmen zusätzliche Unterlagen und Nachweise verlangen.

<sup>2</sup> Der Kanton kann periodisch oder nach Bedarf prüfen, ob die von ihm aufgrund einer Angebotsvereinbarung an die Transportunternehmen gewährten Beiträge zweckkonform verwendet wurden.

## 6. Zuständigkeiten und Rechtspflege

### Art. 38 Grosser Rat

<sup>1</sup> Der Grosse Rat legt die finanziellen Mittel für den öffentlichen Verkehr unter Berücksichtigung des kantonalen Konzepts des öffentlichen Verkehrs mit dem Budget fest.

<sup>2</sup> Er kann in abschliessender Kompetenz die rückzahlbaren und bedingt rückzahlbaren Darlehen des Kantons zur Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs unter Vorbehalt der notwendigen aktienrechtlichen Beschlüsse in Eigenkapital umwandeln, insbesondere um den Kanton an notwendigen Bilanzsanierungen zu beteiligen.

### Art. 39 Regierung

<sup>1</sup> Sofern der Bund und die beteiligten Kantone dies ebenfalls tun, kann die Regierung in abschliessender Kompetenz:

- a) auf die Rückzahlung von rückzahlbaren und bedingt rückzahlbaren Darlehen des Kantons zur Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs entsprechend seinem Darlehensanteil verzichten;
- b) die bedingt rückzahlbaren Darlehen des Kantons zur Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs entsprechend seinem Darlehensanteil in Reserven umwandeln, insbesondere um sich an notwendigen Bilanzsanierungen zu beteiligen;

---

<sup>1)</sup> SR [745.1](#)

- 
- c) die bedingt rückzahlbaren Darlehen des Kantons unter Vorbehalt der notwendigen aktienrechtlichen Beschlüsse und ohne Änderung der Aktionärsverhältnisse in Aktienkapital umwandeln, insbesondere um sich an notwendigen Bilanzsanierungen zu beteiligen.

**Art. 40**           Rechtsmittel

<sup>1</sup> Entscheide des Departements über die Zusicherung oder Verweigerung von Beiträgen können mit Verwaltungsbeschwerde an die Regierung weitergezogen werden.

<sup>2</sup> Die Anforderungen an die Verwaltungsbeschwerde gemäss Absatz 1 ergeben sich aus dem Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege<sup>1)</sup>.

<sup>3</sup> Über die Zusicherung oder Verweigerung von Beiträgen, auf die kein gesetzlicher Anspruch besteht, entscheidet die Regierung endgültig.

## 7. Schlussbestimmungen

**Art. 41**           Übergangsbestimmungen

<sup>1</sup> Dieses Gesetz findet auch auf Verfahren Anwendung, die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes bereits hängig sind. Davon ausgenommen sind kantonale Beiträge an Sanierungen von Vorhaben des öffentlichen Verkehrs gemäss Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen<sup>2)</sup>.

<sup>2</sup> Für die bereits zugesicherten Beiträge gelten die bisherigen Bestimmungen.

## II.

Der Erlass "Gesetz über die Gemeinde- und Kirchensteuern (GKStG)" BR [720.200](#) (Stand 1. Januar 2021) wird wie folgt geändert:

**Art. 11 Abs. 1**

<sup>1</sup> Von der Handänderungssteuer befreit sind

- f) **(geändert)** die juristischen Personen, die gestützt auf Artikel 78 Absatz 1 Litera f ~~Steuergesetz~~ **des kantonalen Steuergesetzes**<sup>3)</sup> von der Steuerpflicht befreit sind, für Grundstücke, die unmittelbar, ausschliesslich und unwiderruflich dem steuerbefreienden Zweck dienen-;
- g) **(neu)** die Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen im Sinne von Artikel 78 Absatz 1 Litera k des kantonalen Steuergesetzes für Liegenschaften, welche der konzessionierten Tätigkeit dienen.

---

<sup>1)</sup> BR [370.100](#)

<sup>2)</sup> SR [151.3](#)

<sup>3)</sup> BR [720.000](#)

---

### **III.**

Der Erlass "Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV)" BR [872.100](#) (Stand 1. Januar 2016) wird aufgehoben.

### **IV.**

Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes.



## Lescha davart il traffic public en il chantun Grischun (LTrP)

Dals [Data]

---

Relaschs tangads da questa fatschenta (numers dal DG)

Nov:	<b>872.100</b>
Midà:	720.200
Aboli:	872.100

---

Il Cussegl grond dal chantun Grischun,

sa basond sin l'art. 82 al. 1 ed al. 3 da la Constituziun chantunala<sup>1)</sup>,  
sunter avair gi invista da la missiva da la Regenza dals ...,

concluda:

**I.**

### 1. Disposiziuns generalas

**Art. 1** Object e champ d'applicaziun

<sup>1)</sup> Questa lescha regla il traffic public en il chantun Grischun areguard l'avertura, areguard la purschida, areguard las contribuziuns, areguard las cumpetenzas ed areguard la procedura.

<sup>2)</sup> Ultra da quai regla ella l'empustaziun e la finanziaziun dal transport da rauba cun la viafier en il chantun Grischun.

---

<sup>1)</sup> DG [110.100](#)

---

<sup>3</sup> A questa lescha èn suttemessas las interpresas da transport ch'èn activas en il chantun Grischun, las vischnancas, las regiuns, las corporaziuns da vischnancas ed organisaziuns sumegliantas che adempleschan incumbensas en il sector dal traffic public en il chantun.

## **Art. 2** Intent

<sup>1</sup> Resguardond ina politica persistente d'abitadi, d'economia, d'energia, d'ambient e sociala promovan il chantun e las vischnancas il traffic public cun la finamira:

- a) da garantir in'avertura commensurada da tut ils lieus coordinond tut il traffic;
- b) da garantir l'utilisaziun effizienta dals meds finanzials dal maun public en il rom da las prescripziuns finanzialas;
- c) d'utilisar l'energia en moda spargnusa ed economica sco er da schanegiar l'ambient;
- d) da stgaffir stimul per midar al traffic public;
- e) da resguardar e d'integrar novas tecnologias e furmas da mobilitad en la concepziun da traffic.

<sup>2</sup> Il chantun coordinescha il traffic public cun il traffic a gronda distanza e cun il transport da rauba cun la viafier.

## **Art. 3** Coordinaziun e collavuraziun

<sup>1</sup> En collavuraziun cun la Confederaziun, cun las vischnancas, cun las regiuns, cun las corporaziuns da vischnancas sco er cun organisaziuns sumegliantas coordinescha il chantun las mesiras per il traffic public e per il transport da rauba cun la viafier. El coordinescha las mesiras cun il traffic individual motorisà e cun il traffic da peduns e da velos.

<sup>2</sup> Il chantun collavura cun la Confederaziun, cun ils chantuns vischins, cun l'exteriur vischin, cun las vischnancas, cun las regiuns, cun las corporaziuns da vischnancas, cun organisaziuns sumegliantas sco er cun las interpresas da transport.

## **Art. 4** Noziuns

<sup>1</sup> En il senn da questa lescha chapeschan ins:

- a) traffic public: purschidas da traffic per avrir lieus cun meds da transport ch'èn accessibels per tut las persunas e che circuleschan per regla tenor in urari publitgà;
- b) transport da rauba cun la viafier: transport da rauba cun la viafier sco er transtgargiada da rauba en il rom dal traffic cumbinà;
- c) interpresas da transport: interpresas dal traffic public che furneschan ina prestaziun da transport per incumbensa publica;
- d) tips d'avertura: attribuziun da l'avertura en il territori chantunal cun il traffic public en il rom da l'avertura da basa (traffic regional da persunas ed avertura fundamentala), da l'avertura supplementara u dal traffic local;
- e) purschida: lingia dal traffic public cun in tschert dumber da pèrs da curs ch'èn dividids en differents stgalims da purschida;

- 
- f) contribuziuns da gestiun: contribuziuns che vegnan pajadas – sin basa d'ina cunvegna davart la purschida – per regla sco indemnizaziun dals custs planisads betg cuvrids en il rom da la procedura d'empustaziun;
  - g) contribuziuns d'investiziun u da promoziun: avantatgs finansials che vegnan concedids a la petenta u al petent, sch'ella u el impunda en moda adequata agens meds finansials;
  - h) novas furmas da mobilitad: purschidas dal traffic public e dal transport da rauba cun la viafier che na circuleschan betg stringentamain tenor in urari publitgà.

## 2. Purschida

### 2.1. PLANISAZIUN

#### **Art. 5** Concept chantunal dal traffic public

<sup>1</sup> Il concept chantunal dal traffic public serva a planisar a media vista ed a diriger a lunga vista la purschida. El vegn repassà ed approvà periodicamain tras il chantun en il senn d'ina planisaziun successiva.

<sup>2</sup> Tar l'elavuraziun dal concept chantunal dal traffic public accepta il chantun ils interess da las vischnancas, da las corporaziuns da vischnancas e da las regiuns sur las presidentas ed ils presidents d'urari. El po consultar las interpresas da transport ch'èn activas en il traffic public sin il territori chantunal.

### 2.2. AVERTURA

#### **Art. 6** Stgalims da purschida en il traffic public

<sup>1</sup> Per avrir il territori chantunal cun il traffic public vegnan definids stgalims da purschida. Il chantun fixescha las valurs directivas.

#### **Art. 7** Tips d'avertura en il traffic public

<sup>1</sup> Las vischnancas han il dretg d'ina avertura da basa commensurada che corresponda a la dumonda. La purschida vegn adattada tenor ils basegns durant il di e durant la stagiun.

<sup>2</sup> Las vischnancas che n'adempleschan betg las premissas tenor l'alineia 1 areguard la dumonda per in'avertura da basa, han il dretg d'ina avertura fundamentala. Sco criteri s'orientescha ella al dumber d'abitantas ed abitants. Davart il dretg d'avertura da fraziuns communalas decida il chantun.

<sup>3</sup> L'avertura supplementara cumpiglia la purschida che surpassa l'avertura da basa. Ella tegna quint da finamiras da la politica dals abitadis e da la regiun sco er da finamiras economicas e turisticas.

---

<sup>4</sup> Il traffic local cumpiglia l'avertura entaifer in lieu.

## 2.3. EMPUSTAZIUN

### 2.3.1. Traffic public

**Art. 8** Avertura da basa e supplementara

<sup>1</sup> En il rom da l'avertura da basa emposta il chantun ensemen cun la Confederaziun l'avertura cun il traffic regional da personas e supplementarmain in'avertura fundamentala da tut ils lieus.

<sup>2</sup> En collavuraziun cun las vischnancas, cun las regiuns, cun las corporaziuns da vischnancas u cun organisaziuns sumegliantas po il chantun empustar in'avertura che surpassa quella tenor l'alineia 1 (avertura supplementara), e quai resguardond la dumonda sco er la rentabilitad.

<sup>3</sup> La procedura d'empustaziun sa drizza tenor las disposiziuns respectivas da l'Ordinaziun davart l'indemnisaziun dal transport regional da personas<sup>1)</sup> concernent empustaziuns cuminaivlas da la Confederaziun e dals chantuns, uschenavant ch'il chantun na relascha betg disposiziuns divergentas per l'avertura fundamentala e supplementara. Empè da la Confederaziun (Uffizi federal da traffic) agescha il chantun. Per regla è il chantun cumpetent per l'empustaziun tenor l'alineia 2.

<sup>4</sup> Durant l'onn tranteren da la procedura d'empustaziun da la Confederaziun che dura 2 onns po il chantun adattar l'empustaziun da l'avertura da basa u da l'avertura supplementara.

**Art. 9** Traffic local

<sup>1</sup> Per empustar il traffic local èn cumpetentas las vischnancas.

<sup>2</sup> L'empustaziun sto vegnir coordinada cun las chadainas da transport da la purschida surordinada dal traffic public.

### 2.3.2. Transport da rauba cun la viafier

**Art. 10** Rolla dal chantun

<sup>1</sup> Il chantun emposta il transport da rauba cun la viafier da las interpresas da transport ch'èn activas en il chantun Grischun.

---

<sup>1)</sup> CS [745.16](#)

---

### 3. Contribuziuns

#### Art. 11 Finanziaziun

<sup>1</sup> Las contribuziuns chantunalas vegnan finanziadas sur las finanzas generalas dal chantun.

#### 3.1. CONTRIBUZIUNS DA GESTIUN

#### Art. 12 Traffic public

<sup>1</sup> Il chantun paja sia part als custs betg cuvrids dal traffic regional da persunas.

<sup>2</sup> Il chantun finanziescha ils custs betg cuvrids da l'avertura fundamentala.

<sup>3</sup> Il chantun paja ina contribuziun da fin 50 pertschient als custs betg cuvrids da l'avertura supplementara. En cas da pliras vischnancas vegn la part dals custs vi dals custs betg cuvrids da l'avertura supplementara calculada per mintga vischnanca tenor il dumber d'abitantas e d'abitants, nun che las vischnancas fixeschian in'otra clav da repartiziun.

<sup>4</sup> Las vischnancas finanzieschan ils custs dal traffic local.

<sup>5</sup> Ils custs d'amortisaziun e da finanziaziun d'investiziuns novas e d'investiziuns substitutivas valan per regla sco custs indemnizabels, uschenavant che quels èn vegnids approvads ordavant dals empustaders.

#### Art. 13 Transport da rauba cun la viafier

<sup>1</sup> Il chantun paja sia part als custs betg cuvrids dal transport da rauba cun la viafier.

#### Art. 14 Cunvegns davart la purschida

<sup>1</sup> Il chantun fa cunvegns davart la purschida cun las interpresas da transport per la purschida ch'el ha empustà en atgna cumpetenzza.

<sup>2</sup> Dal rest vegn la cunvegna davart la purschida concludida tenor las disposiziuns respectivas da l'Ordinaziun davart l'indemnisaziun dal transport da persunas regional<sup>1)</sup>.

#### Art. 15 Transport d'autos

<sup>1</sup> A favur dal transport d'autos cun la viafier na vegnan concedidas naginas contribuziuns.

<sup>2</sup> Per singulas colliaziuns po il chantun pagar excepziunalmain per motivs da la politica regionala u per auters motivs impurtants contribuziuns als custs betg cuvrids, sch'il manaschi da talas colliaziuns n'è betg supportabel per motivs economics.

---

<sup>1)</sup> CS [745.16](#)

---

**Art. 16** Purschidas transcunfinalas

<sup>1</sup> Il chantun po sa participar a l'empustaziun da purschidas transcunfinalas en il traffic da lingia, sche las parts interessadas ordaifer il chantun sa participeschan en moda adequata a la finanziaziun dals custs betg cuvrids.

<sup>2</sup> Per trajects curts ordaifer il territori chantunal po il chantun excepziunalmain desister da la participaziun finanziaria da terzas varts.

### 3.2. CONTRIBUZIUNS DA PROMOZIUN

**Art. 17** Mesiras per promover il traffic public

<sup>1</sup> Per promover il traffic public po il chantun conceder contribuziuns. Las suandantas mesiras pon vegnir sustegnidas:

- a) lingias turisticas dal traffic public;
- b) manaschis d'emprova;
- c) mesiras transcunfinalas;
- d) novas furmas da mobilitad;
- e) mesiras en connex cun il traffic public, che eviteschan u che reduceschan essenzialmain l'emissiun da CO<sub>2</sub>;
- f) ulteriuras mesiras che faciliteschan l'utilisaziun dals meds da traffic public u che promovon la midada a quels;
- g) consorzis tariffars.

<sup>2</sup> Las contribuziuns importan fin 50 pertschient dals custs betg cuvrids. Las contribuziuns vegnan fixadas tenor l'interess chantunal per la mesira ord vista dal traffic public.

<sup>3</sup> Sche l'interess dal chantun per la mesira predominescha, po il chantun augmentar las contribuziuns tenor l'alineia 2.

<sup>4</sup> Exclusa è la promoziun, sche las mesiras èn d'attribuir exclusivamain al traffic local. In'excepsiun è l'artitgel 22 da questa lescha.

**Art. 18** Lingias turisticas dal traffic public

<sup>1</sup> Il chantun po conceder contribuziuns a favur da lingias turisticas dal traffic public.

<sup>2</sup> Las lingias turisticas na dastgan betg avair in caracter d'avertura direct e betg concurrerenzar purschidas dal traffic regional e local da personas, mabain ston cuntanscher in effect da midada al traffic public.

**Art. 19** Manaschis d'emprova

<sup>1</sup> Durant il manaschi d'emprova po il chantun conceder contribuziuns.

<sup>2</sup> Suenten la terminaziun dal manaschi d'emprova sto il project vegnir finanzià tenor l'artitgel 12 u tenor l'artitgel 21 da questa lescha.

<sup>3</sup> Il manaschi d'emprova vegn reconuschì per ina durada da fin 5 onns.

---

**Art. 20** Mesiras transcunfinalas

<sup>1</sup> Il chantun po conceder contribuziuns a favur da mesiras transcunfinalas, sche quellas cuntanschan in effect da midada al traffic public e sche las parts interessadas ordaifer il chantun sa participeschan adequatamain a la finanziaziun.

<sup>2</sup> Sche la mesira pertutga ina purschida cun in curt traject ordaifer il territori chantunal, po il chantun excepziunalmain desister da la participaziun finanziaria da terzas varts.

**Art. 21** Novas furmas da mobilitad

<sup>1</sup> Il chantun po conceder contribuziuns a favur da novas furmas da mobilitad per in'avertura convegnenta ed effizienta da lieus.

**Art. 22** Mesiras per evitar u per reducir considerablamain l'emissiun da CO<sub>2</sub>

<sup>1</sup> Il chantun po conceder contribuziuns a favur da mesiras en connex cun il traffic public, che eviteschan u che reduceschan essenzialmain l'emissiun da CO<sub>2</sub>.

**Art. 23** Ulteriuras mesiras

<sup>1</sup> Il chantun po conceder contribuziuns a favur d'ulteriuras mesiras che faciliteschan l'utilisaziun dals meds da traffic public u che promovon la midada a quels. Quai è en spezial:

- a) mesiras d'infurmaziun, da commercialisaziun e da promoziun da la vendita;
- b) ulteriuras purschidas per garantir las chadainas da transport e talas che daventan necessarias en cas d'eveniments extraordinaris;
- c) occurrenz, per las qualas vegn messa a disposiziun ina purschida supplementara per las persunas participadas e per ils giasts per megliar la colliaziun cun il traffic public;
- d) facilitaziuns tariffaras tenor la Lescha federala davart il transport da persunas<sup>1)</sup>.

**Art. 24** Premissas e relaziun tranter las differentas contribuziuns

<sup>1</sup> Contribuziuns a mesiras per promover il traffic public or da meds finanziaus da la Confederaziun vegnan concedidas tenor lur premissas da contribuziun. Ellas ston vegnir resguardadas per calcular la contribuziun chantunala.

<sup>2</sup> Il dretg da survegnir contribuziuns or da programs da promoziun tenor l'alinea 1 n'ha betg in effect liant per la promoziun chantunala.

<sup>3</sup> Contribuziuns da promoziun tenor questa lescha pon vegnir cumuladas. Ensemen cun autras contribuziuns da la Confederaziun e dal chantun na dastgan ellas per regla betg surpassar 80 pertschient dals custs betg cuvrids per la singula mesira.

---

<sup>1)</sup> CS [745.1](#)

---

<sup>4</sup> Las premissas envers l'atgna prestaziun, envers la perdita, envers divergenzas dal project u envers l'utilisaziun per in auter intent resultan conform al senn dals artitgels 31 ss. da questa lescha.

**Art. 25**            Consorzi tariffars

<sup>1</sup> Il chantun sustegna la collavuraziun tranter las interpresas dal traffic public e stgaffescha las premissas per introducir consorzi tariffars. El po conceder contribuziuns a consorzi tariffars che permettan l'utilisaziun d'in unic bigliet per ina tariffa ch'è independenta dal med da transport e dal lieu da midada.

<sup>2</sup> Las contribuziuns vegnan pajadas a l'instituziun purtadra.

<sup>3</sup> Il chantun ed ils ulteriurs empustaders reglan l'indemisaziun en ina cunvegna da collavuraziun cun las interpresas da transport.

<sup>4</sup> Tut las interpresas da transport dal traffic public che survegnan prestaziuns dal chantun e da las vischnancas sin basa da questa lescha pon vegnir obligadas da collavurar en in consorzi tariffar.

### 3.3. CONTRIBUZIONI D'INVESTIZIUN

**Art. 26**            Infrastructuras da la viafier

<sup>1</sup> Il chantun po conceder contribuziuns per construir e per engrondir las infrastructuras da viafier che na vegnan betg finanziadas sur il fond per l'infrastructura da viafier da la Confederaziun.

<sup>2</sup> Las contribuziuns vegnan pajadas da princip a la construidra u al construirer da l'infrastructura.

<sup>3</sup> Las contribuziuns vegnan fixadas tenor l'interess chantunal. La contribuziun importa fin 50 pertschient dals custs imputabels. En cas da projects d'in interess chantunal spezial po il chantun augmentar las contribuziuns.

<sup>4</sup> Il chantun po prefinanziar contribuziuns da la Confederaziun per infrastructuras da viafier, sch'il project serva al traffic public dal chantun.

**Art. 27**            Edifizis, stabiliments ed indrizs da traffic d'interpresas da transport sin via dal traffic public

<sup>1</sup> Il chantun po conceder contribuziuns per construir e per renovar edifizis, stabiliments ed indrizs da traffic d'interpresas da transport sin via dal traffic public.

<sup>2</sup> Las contribuziuns vegnan pajadas a la construidra u al construirer.

<sup>3</sup> Las contribuziuns vegnan fixadas tenor l'interess chantunal. La contribuziun importa fin 50 pertschient dals custs imputabels. Sche l'interess dal chantun per ina mesira predominescha, po il chantun augmentar las contribuziuns.

<sup>4</sup> Per construir e per renovar projects che servan exclusivamain al traffic local na vegnan betg pajadas contribuziuns.

---

**Art. 28** Stabiliments da park and ride e da bike and ride

<sup>1</sup> Il chantun po conceder contribuziuns per construir stabiliments da park and ride e da bike and ride.

<sup>2</sup> Las contribuziuns vegnan fixadas tenor l'interess chantunal. La contribuziun importa fin 30 pertschient dals custs imputabels.

**Art. 29** Binaris da colliaziun

<sup>1</sup> Il chantun po conceder contribuziuns per construir e per renovar binaris da colliaziun.

<sup>2</sup> La definiziun, las premissas, ils custs imputabels sco er las pretensiuns e las cundiziuns per promover binaris da colliaziun sa drizzan tenor las disposiziuns respectivas da la Lescha federala davart il transport da rauba tras las interpresas da viafier e da navigaziun<sup>1)</sup>, uschenavant ch'il chantun na relascha betg disposiziuns divergentas.

<sup>3</sup> Las contribuziuns vegnan fixadas tenor l'interess chantunal. La contribuziun importa fin 30 pertschient dals custs imputabels.

**Art. 30** Transport da rauba cumbinà cun la viafier

<sup>1</sup> Il chantun po conceder contribuziuns per construir, per acquistar e per renovar stabiliments che servan a transferir rauba sin la viafier en il transport da rauba cumbinà cun la viafier.

<sup>2</sup> La definiziun, las premissas, ils custs imputabels sco er las pretensiuns e las cundiziuns per promover il transport da rauba cumbinà cun la viafier sa drizzan tenor las disposiziuns respectivas da la Lescha federala davart il transport da rauba tras las interpresas da viafier e da navigaziun<sup>2)</sup>, uschenavant ch'il chantun na relascha betg disposiziuns divergentas.

<sup>3</sup> Las contribuziuns vegnan fixadas tenor l'interess chantunal. La contribuziun importa fin 50 pertschient dals custs imputabels.

**Art. 31** Atgnas prestaziuns

<sup>1</sup> La petenta u il petent ubain ulteriuras parts interessadas vi da las mesiras, sco vischnancas u terzas varts, ston furnir in'atgna prestaziun adequata.

<sup>2</sup> Vischnancas vischinas betg involvidas ston sa participar a la finanziaziun da projects ch'en d'in interess spezial per ellas.

**Art. 32** Perdita

<sup>1</sup> Sche la petenta u il petent cumenza cun la realisaziun dal project u sch'i vegnan fatgas acquisiziuns respectivamain empustaziuns gia avant la garanzia da contribuziuns, na vegnan concedidas naginas contribuziuns.

---

<sup>1)</sup> CS [742.41](#)

<sup>2)</sup> CS [742.41](#)

---

<sup>2</sup> Il chantun po permetter a la petenta u al petent da cumenzar anticipadamain cun las lavurs da construcziun u da far anticipadamain l'acquisiziun respectivamain l'empustaziun.

<sup>3</sup> Questa permissiun anticipada na dat nagin dretg da survegnir contribuziuns.

#### **Art. 33** Divergenzas dal project

<sup>1</sup> Sche l'edifizi, il stabiliment u l'empustaziun divergescha da la dumonda che furma la basa per la disposiziun da contribuziun u per la decisiun da contribuziun, po il chantun reducir, stritgar u pretender enavos las contribuziuns per il project.

<sup>2</sup> La petenta u il petent dastga far midadas essenzialas dal project u talas che chaschunan custs supplementars mo cun l'approvaziun precedenta dal chantun.

#### **Art. 34** Utilisaziun per in auter intent

<sup>1</sup> Sche projects tenor ils artitgels 26 ss. da questa lescha, che vegnan sustegnids dal chantun, vegnan utilisads per in auter intent u cuntrari a l'intent, ston las contribuziuns vegnir restituidas proporziunalmain ed immediatamain al chantun.

<sup>2</sup> En cas excepziunals po la Regenza desister sin dumonda d'ina restituziun.

### 3.4. ULTERIURAS CONTRIBUZIUNS

#### **Art. 35** Patrimoni istoric e cultural

<sup>1</sup> Il chantun po conceder contribuziuns a favur da mesiras per mantegnair e per intermediar il patrimoni istoric e cultural dal traffic public.

<sup>2</sup> La promoziun ha lieu sin basa d'ina cunvegna da prestaziun cun il chantun.

## 4. Urari

#### **Art. 36** Regiuns d'urari e procedura d'urari

<sup>1</sup> Il chantun fixescha las regiuns d'urari ed ils princips da la procedura d'urari, sch'ellas na vegnan betg prescrittas da la Confederaziun.

<sup>2</sup> Las regiuns d'urari coordineschan ils giavischs e las dumondas da la regiun respectiva en connex cun il traffic public. Ellas suttamettan al chantun en spezial propostas per concepir la purschida dal traffic public en la regiun e dumondas per giavischs areguard l'urari.

<sup>3</sup> Las regiuns d'urari èn libras da concepir la procedura d'urari per la regiun respectiva e pon delegar las incumbensas tenor l'alineia 2 a corporaziuns da vischnancas u ad organisaziuns sumegliantas.

<sup>4</sup> La Regenza elegia la presidenta u il president d'urari per mintga regiun d'urari.

---

## 5. Controlla tenor il dretg da subvenziun

**Art. 37** Contribuziuns da gestiun dal chantun

<sup>1</sup> Ils quints e las bilantschas da las interpresas da transport che survegnan contribuziuns da gestiun dal chantun, ma che n'èn betg sutmessas a la controlla tenor il dretg da subvenziun conform a las disposiziuns respectivas da la Lescha federala davart il transport da persunas<sup>1)</sup>, pon vegnir pretendids dal chantun. Il chantun po pretender documents supplementars ed ulteriuras cumprovas da las interpresas da transport.

<sup>2</sup> Il chantun po controllar periodicamain u tenor basegn, sche las contribuziuns ch'el ha concedi a las interpresas da transport sin basa d'ina convegnia davart la purschida, sajan vegnidas duvradas conform a l'intent.

## 6. Cumpetenzas e giurisdicziun

**Art. 38** Cussegl grond

<sup>1</sup> Il Cussegl grond fixescha cun il preventiv ils meds finansials per il traffic public, quai resguardond il concept chantunal dal traffic public.

<sup>2</sup> El po – en cumpetenzza finala e cun resalva dals conclus ch'èn necessari tenor il dretg d'acziun – transfurmar en agen chapital ils emprests restituibels e tals ch'èn restituibels sut tschertas cundiziuns dal chantun per financiar l'infrastructura dal traffic public, en spezial per participar il chantun a sanaziuns necessarias da la bilantscha.

**Art. 39** Regenza

<sup>1</sup> Sche la Confederaziun ed ils chantuns participads fan medemamain quai, po la Regenza en cumpetenzza finala:

- a) desister da la restituziun dals emprests restituibels e da tals ch'èn restituibels sut tschertas cundiziuns dal chantun per financiar l'infrastructura dal traffic public conform a sia part da l'emprest;
- b) transfurmar en reservas ils emprests ch'èn restituibels sut tschertas cundiziuns dal chantun per financiar l'infrastructura dal traffic public conform a sia part da l'emprest, en spezial per sa participar a sanaziuns da la bilantscha necessarias;
- c) transfurmar en chapital d'acziun ils emprests ch'èn restituibels sut tschertas cundiziuns dal chantun, cun resalva dals conclus necessari tenor il dretg d'acziun e senza midar las relaziuns acziunarias, en spezial per sa participar a sanaziuns da la bilantscha necessarias.

---

<sup>1)</sup> CS [745.1](#)

---

**Art. 40** Meds legals

<sup>1</sup> Cunter decisziuns dal departament davart la garanzia u davart la refusa da contribuziuns poi vegnir fatg in recurs administrativ tar la Regenza.

<sup>2</sup> Las pretensiuns envers il recurs administrativ tenor l'alineia 1 resultan da la Lescha davart la giurisdicziun administrativa<sup>1)</sup>.

<sup>3</sup> Davart la garanzia u davart la refusa da contribuziuns, per las qualas i n'exista nagin dretg legal, decida la Regenza definitivamain.

## 7. Disposiziuns finalas

**Art. 41** Disposiziuns transitoricas

<sup>1</sup> Questa lescha vegn applitgada er per proceduras ch'èn gia pendentas il mument da sia entrada en vigur. Exceptadas da quai èn las contribuziuns chantunalas a sanaziuns da projects dal traffic public tenor la Lescha federala davart l'eliminaziun dals dischavantatgs envers persunas cun impediments<sup>2)</sup>.

<sup>2</sup> Per las contribuziuns gia garantidas valan las disposiziuns vertentas.

## II.

Il relasch "Lescha davart las taglias communalas e davart las taglias da baselgia (LTCTB)" DG [720.200](#) (versiun dals 01-01-2021) vegn midà sco suonda:

**Art. 11 al. 1**

<sup>1</sup> Libras u libers da la taglia sin midada da maun èn:

- f) **(midà)** las personas giuridicas ch'èn libras da l'obligaziun da pagar taglia sin basa da l'artitgel 78 alineia 1 litera f da la ~~lescha~~ **Lescha chantunala** da taglia<sup>3)</sup>, per bains immobigliars che servan directamain, unicamain ed irrevocablamain a l'intent da la liberaziun da taglia-;
- g) **(nov)** las interpresas da traffic e d'infrastructura en il senn da l'artitgel 78 alineia 1 litera k da la Lescha chantunala da taglia, per immobigliars che servan a l'actividad concessiunada.

## III.

Il relasch "Lescha davart il traffic public en il chantun Grischun (LTP)" DG [872.100](#) (versiun dals 01-01-2016) vegn aboli.

---

<sup>1)</sup> DG [370.100](#)

<sup>2)</sup> CS [151.3](#)

<sup>3)</sup> DG [720.000](#)

---

#### **IV.**

Questa lescha è suttamessa al referendum facultativ.

La Regenza fixescha il termin da l'entrada en vigur da questa lescha.



## **Legge sui trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni (LTPubb)**

Del [Data]

---

Atti normativi interessati (numeri CSC)

Nuovo:	<b>872.100</b>
Modificato:	720.200
Abrogato:	872.100

---

Il Gran Consiglio del Cantone dei Grigioni,

visto l'art. 82 cpv. 1 e cpv. 3 della Costituzione cantonale<sup>1)</sup>,  
visto il messaggio del Governo del ...,

decide:

**I.**

### **1. Disposizioni generali**

**Art. 1**            Oggetto e campo d'applicazione

<sup>1</sup> La presente legge disciplina i trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni per quanto concerne i collegamenti, l'offerta, i contributi, le competenze e la procedura.

<sup>2</sup> Essa disciplina inoltre l'ordinazione e il finanziamento del trasporto ferroviario di merci nel Cantone dei Grigioni.

<sup>3</sup> Sono soggetti alla presente legge le imprese di trasporto attive nel Cantone dei Grigioni, i comuni, le regioni, le corporazioni di comuni e le organizzazioni simili che svolgono compiti nel settore dei trasporti pubblici nel Cantone.

---

<sup>1)</sup> CSC [110.100](#)

---

**Art. 2**            Scopo

<sup>1</sup> Il Cantone e i comuni promuovono i trasporti pubblici tenendo conto di una politica degli insediamenti, economica, energetica, ambientale e sociale sostenibile con l'obiettivo di:

- a) garantire un collegamento adeguato alle esigenze di tutte le località coordinando tutto il traffico;
- b) assicurare un utilizzo efficiente dei fondi dell'ente pubblico nel quadro delle direttive finanziarie;
- c) utilizzare l'energia in maniera parsimoniosa ed economica nonché di salvaguardare l'ambiente;
- d) creare incentivi per il passaggio al trasporto pubblico;
- e) prendere in considerazione e integrare nuove tecnologie e forme di mobilità nella concezione dei trasporti.

<sup>2</sup> Il Cantone coordina i trasporti pubblici con il trasporto a lunga percorrenza e il trasporto ferroviario di merci.

**Art. 3**            Coordinamento e collaborazione

<sup>1</sup> In collaborazione con la Confederazione, i comuni, le regioni, le corporazioni di comuni nonché organizzazioni simili il Cantone coordina le misure a favore dei trasporti pubblici e del trasporto ferroviario di merci. Esso le coordina con il traffico individuale motorizzato nonché con il traffico pedonale e ciclistico.

<sup>2</sup> Il Cantone collabora con la Confederazione, i Cantoni confinanti, le regioni estere confinanti, i comuni, le regioni, le corporazioni di comuni, le organizzazioni simili nonché le imprese di trasporto.

**Art. 4**            Definizioni

<sup>1</sup> Nella presente legge si intende per:

- a) trasporti pubblici: offerte di trasporto volte a collegare località con mezzi di trasporto accessibili a tutti e che di norma circolano secondo un orario pubblicato;
- b) trasporto ferroviario di merci: trasporto di merci su rotaia nonché trasbordo di merci nel quadro del trasporto combinato;
- c) imprese di trasporto: imprese dei trasporti pubblici che offrono una prestazione di trasporto su mandato pubblico;
- d) tipologie di collegamento: attribuzione del collegamento mediante il trasporto pubblico sul territorio cantonale nel quadro dei collegamenti di base (traffico regionale viaggiatori e collegamenti elementari), dei collegamenti complementari o del trasporto locale;
- e) offerta: linea dei trasporti pubblici con un determinato numero di coppie di corse, suddivisa in diversi livelli di offerta;
- f) contributi d'esercizio: contributi che vengono erogati in base a una convenzione sull'offerta di norma sotto forma di indennità per i costi non coperti nel quadro della procedura di ordinazione;

- 
- g) contributi agli investimenti o di promozione: prestazioni valutabili in denaro concesse al richiedente, a condizione che quest'ultimo impieghi fondi propri in modo adeguato;
  - h) nuove forme di mobilità: offerte nel trasporto pubblico e nel trasporto ferroviario di merci che non necessariamente circolano secondo un orario pubblicato.

## **2. Offerta**

### **2.1. PIANIFICAZIONE**

#### **Art. 5** Piano cantonale dei trasporti pubblici

<sup>1</sup> Il piano cantonale dei trasporti pubblici serve alla pianificazione a medio termine e alla gestione a lungo termine dell'offerta. Esso viene rielaborato e approvato periodicamente dal Cantone nell'ambito di una pianificazione continua.

<sup>2</sup> In sede di elaborazione del piano cantonale dei trasporti pubblici, il Cantone prende atto degli interessi dei comuni, delle corporazioni di comuni e delle regioni tramite i presidenti dell'orario. Esso può coinvolgere le imprese di trasporto attive nel Cantone nel settore dei trasporti pubblici.

### **2.2. COLLEGAMENTI**

#### **Art. 6** Livelli di offerta nei trasporti pubblici

<sup>1</sup> Riguardo al collegamento del territorio cantonale mediante il trasporto pubblico vengono definiti livelli di offerta. Il Cantone definisce i valori indicativi.

#### **Art. 7** Tipologie di collegamento nei trasporti pubblici

<sup>1</sup> I comuni hanno diritto a un collegamento di base adeguato alle esigenze che si conforma alla domanda. L'offerta viene adeguata alle esigenze dipendenti dall'ora del giorno e dalla stagione.

<sup>2</sup> I comuni nei quali la domanda non è sufficiente a soddisfare i presupposti di cui al capoverso 1 per un collegamento di base hanno diritto a un collegamento elementare. Esso si basa sul criterio del numero di abitanti. Il Cantone decide in merito al diritto al collegamento di frazioni di comuni.

<sup>3</sup> I collegamenti complementari comprendono l'offerta che va oltre i collegamenti di base. Essi tengono conto degli obiettivi della politica degli insediamenti, economica, regionale e degli obiettivi turistici.

<sup>4</sup> Il trasporto locale comprende i collegamenti all'interno di una località.

---

## 2.3. ORDINAZIONE

### 2.3.1. *Trasporti pubblici*

#### **Art. 8** Collegamenti di base e complementari

<sup>1</sup> Nel quadro dei collegamenti di base, il Cantone ordina insieme alla Confederazione collegamenti con il traffico regionale viaggiatori e in aggiunta collegamenti elementari a tutte le località.

<sup>2</sup> In collaborazione con i comuni, le regioni, le corporazioni di comuni od organizzazioni simili il Cantone può ordinare collegamenti che vadano oltre quanto previsto dal capoverso 1 (collegamenti complementari), tenendo conto della domanda e dell'economicità.

<sup>3</sup> La procedura di ordinazione si conforma alle disposizioni in materia previste dall'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori<sup>1)</sup> concernenti le ordinazioni congiunte tra Confederazione e Cantoni, se il Cantone non emana disposizioni divergenti per i collegamenti elementari e complementari. Il Cantone agisce in vece della Confederazione (Ufficio federale dei trasporti). Di norma nel quadro dell'ordinazione conformemente al capoverso 2 la gestione viene assunta dal Cantone.

<sup>4</sup> Nell'anno intermedio della procedura di ordinazione della Confederazione che viene svolta su base biennale il Cantone può adeguare l'ordinazione dei collegamenti di base o dei collegamenti complementari.

#### **Art. 9** Trasporto locale

<sup>1</sup> L'ordinazione del trasporto locale è di competenza dei comuni.

<sup>2</sup> Tale ordinazione deve essere coordinata con le catene di trasporto dell'offerta sovraordinata del trasporto pubblico.

### 2.3.2. *Trasporto ferroviario di merci*

#### **Art. 10** Ruolo del Cantone

<sup>1</sup> Il Cantone ordina il trasporto ferroviario di merci delle imprese di trasporto attive nel Cantone dei Grigioni.

---

<sup>1)</sup> RS [745.16](#)

---

### 3. Contributi

#### Art. 11 Finanziamento

<sup>1</sup> I contributi cantonali vengono finanziati attraverso il bilancio generale dello Stato.

#### 3.1. CONTRIBUTI D'ESERCIZIO

#### Art. 12 Trasporti pubblici

<sup>1</sup> Il Cantone si fa carico della sua quota di costi non coperti nel traffico regionale viaggiatori.

<sup>2</sup> Il Cantone finanzia i costi non coperti dei collegamenti elementari.

<sup>3</sup> Il Cantone versa un contributo pari al massimo al 50 per cento dei costi non coperti dei collegamenti complementari. Se è interessata una pluralità di comuni, la quota dei costi per ciascun comune viene determinata in base ai costi non coperti dei collegamenti complementari secondo il numero di abitanti, se i comuni non stabiliscono un'altra chiave di ripartizione.

<sup>4</sup> I comuni finanziano i costi del trasporto locale.

<sup>5</sup> Di norma i costi di ammortamento e di finanziamento di investimenti nuovi e sostitutivi sono considerati costi che danno diritto a un'indennità a condizione che in precedenza siano stati approvati dai committenti.

---

**Art. 13**      Trasporto ferroviario di merci

<sup>1</sup> Il Cantone si fa carico della sua quota di costi non coperti del trasporto ferroviario di merci.

**Art. 14**      Convenzioni sull'offerta

<sup>1</sup> Il Cantone stipula convenzioni sull'offerta con le imprese di trasporto per l'offerta di trasporto ordinata sotto la sua gestione.

<sup>2</sup> La stipula della convenzione sull'offerta si conforma inoltre alle disposizioni in materia previste dall'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori<sup>1)</sup>.

**Art. 15**      Carico di autoveicoli

<sup>1</sup> Non vengono concessi contributi al carico di autoveicoli su rotaia.

<sup>2</sup> Per motivi di politica regionale o per altri motivi importanti, a titolo eccezionale il Cantone può farsi carico di costi non coperti per singoli collegamenti, se per ragioni economiche il loro esercizio non è esigibile per l'impresa di trasporto.

**Art. 16**      Offerte transfrontaliere

<sup>1</sup> Il Cantone può partecipare all'ordinazione di offerte transfrontaliere nel servizio di linea, se le parti interessate fuori Cantone partecipano in maniera adeguata al finanziamento dei costi non coperti.

<sup>2</sup> A titolo eccezionale il Cantone può rinunciare alla partecipazione finanziaria di terzi per tratti brevi situati al di fuori del territorio cantonale.

## 3.2. CONTRIBUTI DI PROMOZIONE

**Art. 17**      Misure per la promozione dei trasporti pubblici

<sup>1</sup> Il Cantone può concedere contributi per la promozione dei trasporti pubblici. Le seguenti misure possono beneficiare di sostegno:

- a) linee turistiche dei trasporti pubblici;
- b) esercizi sperimentali;
- c) misure transfrontaliere;
- d) nuove forme di mobilità;
- e) misure correlate ai trasporti pubblici che permettono di evitare o di ridurre in maniera sostanziale le emissioni di CO<sub>2</sub>;
- f) altre misure che agevolano l'uso dei mezzi pubblici di trasporto o che promuovono il passaggio a questo genere di mezzi;
- g) comunità tariffarie.

---

<sup>1)</sup> RS [745.16](#)

---

<sup>2</sup> I contributi ammontano al massimo al 50 per cento dei costi non coperti. Il calcolo dei contributi si conforma all'interesse cantonale nei confronti della misura dal punto di vista dei trasporti pubblici.

<sup>3</sup> Se prevale l'interesse del Cantone nei confronti di una misura, il Cantone può aumentare i contributi conformemente al capoverso 2.

<sup>4</sup> Una promozione è esclusa se le misure sono attribuibili esclusivamente al trasporto locale. Fa eccezione l'articolo 22 della presente legge.

#### **Art. 18** Linee turistiche dei trasporti pubblici

<sup>1</sup> Il Cantone può concedere contributi per linee turistiche dei trasporti pubblici.

<sup>2</sup> Le linee turistiche non possono avere una funzione diretta di collegamento, non devono porsi in concorrenza con offerte del trasporto regionale viaggiatori e del trasporto locale e devono indurre un passaggio a questi mezzi.

#### **Art. 19** Esercizi sperimentali

<sup>1</sup> Il Cantone può concedere contributi durante l'esercizio sperimentale.

<sup>2</sup> Una volta concluso l'esercizio sperimentale, il progetto deve essere finanziato in conformità all'articolo 12 o all'articolo 21 della presente legge.

<sup>3</sup> Un esercizio sperimentale viene riconosciuto per una durata di fino a cinque anni.

#### **Art. 20** Misure transfrontaliere

<sup>1</sup> Il Cantone può concedere contributi per misure transfrontaliere se esse inducono un passaggio a questi mezzi e se le parti interessate fuori Cantone partecipano in maniera adeguata al finanziamento.

<sup>2</sup> Se la misura riguarda un'offerta con un tratto breve situato al di fuori del territorio cantonale, a titolo eccezionale il Cantone può rinunciare alla partecipazione finanziaria di terzi.

#### **Art. 21** Nuove forme di mobilità

<sup>1</sup> Il Cantone può concedere contributi per nuove forme di mobilità allo scopo di collegare località in modo opportuno ed efficiente.

#### **Art. 22** Misure volte a evitare o a ridurre in maniera sostanziale le emissioni di CO<sub>2</sub>

<sup>1</sup> Il Cantone può concedere contributi per misure correlate con i trasporti pubblici che permettono di evitare o di ridurre in maniera sostanziale le emissioni di CO<sub>2</sub>.

---

**Art. 23**            Ulteriori misure

<sup>1</sup> Il Cantone può concedere contributi per altre misure che agevolano l'uso dei mezzi pubblici di trasporto o che promuovono il passaggio a questo genere di mezzi. Si tratta in particolare di:

- a) misure informative, di commercializzazione e di promozione delle vendite;
- b) ulteriori offerte volte a garantire le catene di trasporto e di offerte necessarie in caso di eventi straordinari;
- c) manifestazioni per le quali viene messo a disposizione un allacciamento migliore con i trasporti pubblici a favore dei partecipanti e degli ospiti;
- d) agevolazioni tariffarie conformemente alla legge federale sul trasporto di viaggiatori<sup>1)</sup>.

**Art. 24**            Condizioni e rapporto tra i diversi contributi

<sup>1</sup> I contributi per misure volte a promuovere i trasporti pubblici attingendo a mezzi finanziari della Confederazione vengono concessi in base alle condizioni poste da quest'ultima. Essi devono essere considerati in sede di determinazione del contributo cantonale.

<sup>2</sup> Il diritto a contributi da programmi di promozione secondo il capoverso 1 non è vincolante per la promozione cantonale.

<sup>3</sup> I contributi di promozione secondo la presente legge possono essere cumulati. Di norma, aggiunti ad altri contributi di Confederazione e Cantone non possono superare l'80 per cento dei costi non coperti per la singola misura.

<sup>4</sup> Le condizioni poste alle prestazioni proprie, alla perenzione, agli scostamenti dai progetti o al cambiamento di destinazione risultano per analogia dall'articolo 31 segg. della presente legge.

**Art. 25**            Comunità tariffarie

<sup>1</sup> Il Cantone sostiene la collaborazione tra le imprese dei trasporti pubblici e crea le condizioni per l'introduzione di comunità tariffarie. Esso può concedere contributi a comunità tariffarie che consentono l'uso di un solo titolo di trasporto ad una tariffa indipendente dal mezzo di trasporto e dal luogo dove si cambia mezzo.

<sup>2</sup> I contributi vengono erogati all'ente responsabile.

<sup>3</sup> Il Cantone e gli altri committenti disciplinano l'indennità all'interno di una relativa convenzione con le imprese di trasporto.

<sup>4</sup> Tutte le imprese dei trasporti pubblici che in base alla presente legge ricevono delle prestazioni dal Cantone e dai comuni possono essere obbligate a collaborare in una comunità tariffaria.

---

<sup>1)</sup> RS [745.1](#)

---

### 3.3. CONTRIBUTI AGLI INVESTIMENTI

#### **Art. 26** Infrastrutture ferroviarie

<sup>1</sup> Il Cantone può concedere contributi per la costruzione e il potenziamento di infrastrutture ferroviarie che non sono finanziate tramite il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria della Confederazione.

<sup>2</sup> In linea di principio i contributi vengono versati a chi realizza l'infrastruttura.

<sup>3</sup> Il calcolo dei contributi si conforma all'interesse cantonale. Il contributo ammonta al massimo al 50 per cento dei costi computabili. In caso di progetti di particolare interesse cantonale il Cantone può versare contributi superiori.

<sup>4</sup> Il Cantone può prefinanziare contributi della Confederazione per infrastrutture ferroviarie se il progetto serve ai trasporti pubblici del Cantone.

#### **Art. 27** Costruzioni, impianti e strutture per il traffico di imprese di trasporto su strada dei trasporti pubblici

<sup>1</sup> Il Cantone può concedere contributi per la costruzione e il rinnovo di costruzioni, impianti e strutture per il traffico di imprese di trasporto su strada dei trasporti pubblici.

<sup>2</sup> I contributi vengono versati a chi si occupa della realizzazione.

<sup>3</sup> Il calcolo dei contributi si conforma all'interesse cantonale. Il contributo ammonta al massimo al 50 per cento dei costi computabili. Se prevale l'interesse del Cantone nei confronti di una misura, il Cantone può versare contributi superiori.

<sup>4</sup> Non vengono versati contributi per la costruzione e il rinnovo di progetti utili esclusivamente al trasporto locale.

#### **Art. 28** Impianti park-and-ride e bike-and-ride

<sup>1</sup> Il Cantone può concedere contributi per la realizzazione di impianti park-and-ride e bike-and-ride.

<sup>2</sup> Il calcolo dei contributi si conforma all'interesse cantonale. Il contributo ammonta al massimo al 30 per cento dei costi computabili.

#### **Art. 29** Binari di raccordo

<sup>1</sup> Il Cantone può concedere contributi per la realizzazione e il rinnovo di binari di raccordo.

<sup>2</sup> La definizione, i presupposti, i costi computabili nonché gli oneri e le condizioni per la promozione di binari di raccordo si conformano alle disposizioni in materia della legge federale sul trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione<sup>1)</sup> nella misura in cui il Cantone non emani disposizioni divergenti.

---

<sup>1)</sup> RS [742.41](#)

---

<sup>3</sup> Il calcolo dei contributi si conforma all'interesse cantonale. Il contributo ammonta al massimo al 30 per cento dei costi computabili.

**Art. 30** Trasporto ferroviario combinato di merci

<sup>1</sup> Il Cantone può concedere contributi per la costruzione, l'acquisto o il rinnovo di impianti utili al trasferimento di merci su ferrovia nel trasporto ferroviario combinato di merci.

<sup>2</sup> La definizione, i presupposti, i costi computabili nonché gli oneri e le condizioni per la promozione del trasporto ferroviario combinato di merci si conformano alle disposizioni in materia della legge federale sul trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione<sup>1)</sup> nella misura in cui il Cantone non emani disposizioni divergenti.

<sup>3</sup> Il calcolo dei contributi si conforma all'interesse cantonale. Il contributo ammonta al massimo al 50 per cento dei costi computabili.

**Art. 31** Prestazioni proprie

<sup>1</sup> Il richiedente o altre parti interessate alla misura come comuni o terzi sono tenuti ad apportare adeguate prestazioni proprie.

<sup>2</sup> I comuni confinanti non coinvolti che nutrono un interesse importante nei confronti dei progetti sono tenuti a partecipare finanziariamente a questi ultimi.

**Art. 32** Perenzione

<sup>1</sup> Non vengono concessi contributi se un richiedente inizia con l'esecuzione del progetto o se vengono effettuati acquisti od ordinazioni già prima che venga garantito il contributo.

<sup>2</sup> Il Cantone può autorizzare il richiedente a iniziare i lavori in anticipo o a procedere in anticipo ad acquisti od ordinazioni.

<sup>3</sup> L'autorizzazione anticipata non garantisce un diritto alla concessione di contributi.

**Art. 33** Scostamenti dai progetti

<sup>1</sup> Se l'edificio, l'impianto o l'ordinazione realizzati si scostano dalla domanda su cui si fonda la decisione o il decreto di contributo, il Cantone può ridurre, revocare o pretendere il rimborso dei contributi per il progetto.

<sup>2</sup> Il richiedente può apportare modifiche al progetto sostanziali o che comportano costi supplementari solo previa approvazione da parte del Cantone.

---

<sup>1)</sup> RS [742.41](#)

---

**Art. 34** Cambiamento di destinazione

<sup>1</sup> Se progetti che beneficiano di sostegno conformemente all'articolo 26 segg. della presente legge vengono sottratti alla loro destinazione o utilizzati in modo contrario al loro scopo, i contributi devono immediatamente essere restituiti pro quota al Cantone.

<sup>2</sup> In casi eccezionali, su richiesta il Cantone può prescindere da un rimborso.

### 3.4. ALTRI CONTRIBUTI

**Art. 35** Patrimonio storico e culturale

<sup>1</sup> Il Cantone può concedere contributi per misure volte a salvaguardare e a divulgare il patrimonio storico e culturale dei trasporti pubblici.

<sup>2</sup> La promozione avviene in base a un accordo di prestazioni con il Cantone.

## 4. Orario

**Art. 36** Regioni dell'orario e procedura di definizione dell'orario

<sup>1</sup> Il Cantone stabilisce le regioni dell'orario e i principi della procedura per l'allestimento dell'orario, per quanto non siano prescritti diversamente dalla Confederazione.

<sup>2</sup> Per quanto riguarda i trasporti pubblici, le regioni dell'orario coordinano le esigenze e le richieste della rispettiva regione. Esse sottopongono al Cantone in particolare proposte in merito all'organizzazione dell'offerta nei trasporti pubblici nella regione e richieste relative all'orario.

<sup>3</sup> Le regioni dell'orario sono libere di organizzare la procedura per l'allestimento dell'orario per la rispettiva regione e possono trasferire i compiti di cui al capoverso 2 a corporazioni di comuni o a organizzazioni simili.

<sup>4</sup> Il Governo nomina il presidente dell'orario per ciascuna regione dell'orario.

## 5. Verifica nell'ottica del diritto dei sussidi

**Art. 37** Contributi d'esercizio del Cantone

<sup>1</sup> Il Cantone può richiedere i conti e i bilanci delle imprese di trasporto che ricevono contributi d'esercizio del Cantone, ma che non sono soggette a verifica dei conti nell'ottica del diritto dei sussidi conformemente alle disposizioni in materia della legge federale sul trasporto di viaggiatori<sup>1)</sup>. Il Cantone può richiedere alle imprese di trasporto documentazione e prove supplementari.

---

<sup>1)</sup> [RS 745.1](#)

---

<sup>2</sup> Il Cantone può verificare, periodicamente o all'occorrenza, se i contributi concessi alle imprese di trasporto sulla base di una convenzione sull'offerta sono stati utilizzati in maniera conforme allo scopo.

## 6. Competenze e rimedi legali

### Art. 38 Gran Consiglio

<sup>1</sup> Il Gran Consiglio stabilisce i mezzi finanziari per i trasporti pubblici all'interno del preventivo, tenendo conto del piano cantonale dei trasporti pubblici.

<sup>2</sup> Fatte salve le decisioni necessarie a tal fine secondo il diritto della società anonima e in competenza esclusiva, esso può convertire in capitale proprio i mutui rimborsabili e condizionalmente rimborsabili del Cantone per il finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti pubblici, segnatamente per consentire la partecipazione del Cantone a misure di risanamento finanziarie necessarie.

### Art. 39 Governo

<sup>1</sup> A condizione che la Confederazione e i Cantoni partecipanti lo facciano a loro volta, il Governo può in competenza esclusiva:

- a) rinunciare al rimborso di mutui rimborsabili e condizionalmente rimborsabili del Cantone per il finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti pubblici in misura della sua quota di mutui;
- b) convertire in riserve i mutui condizionalmente rimborsabili del Cantone per il finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti pubblici in misura della sua quota di mutui, segnatamente per partecipare a misure di risanamento finanziarie necessarie;
- c) convertire in capitale azionario i mutui condizionalmente rimborsabili del Cantone per il finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti pubblici fatte salve le decisioni necessarie a tal fine secondo il diritto della società anonima e senza modifica dei rapporti azionari, segnatamente per partecipare a misure di risanamento finanziarie necessarie.

### Art. 40 Rimedi giuridici

<sup>1</sup> Le decisioni del Dipartimento in merito alla garanzia o al diniego di contributi possono essere impugnate con ricorso amministrativo dinanzi al Governo.

<sup>2</sup> I requisiti per il ricorso amministrativo conformemente al capoverso 1 risultano dalla legge sulla giustizia amministrativa<sup>1)</sup>.

<sup>3</sup> Il Governo decide in via definitiva in merito alla garanzia o al diniego di contributi ai quali non esiste un diritto garantito dalla legge.

---

<sup>1)</sup> CSC [370.100](#)

---

## 7. Disposizioni finali

### Art. 41 Disposizioni transitorie

<sup>1</sup> La presente legge si applica anche a procedure già pendenti al momento della sua entrata in vigore. Fanno eccezione i contributi cantonali a favore di risanamenti di progetti dei trasporti pubblici conformemente alla legge federale sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili<sup>1)</sup>.

<sup>2</sup> Per i contributi già garantiti fanno stato le disposizioni finora in vigore.

## II.

L'atto normativo "Legge sulle imposte comunali e di culto (LImpCC)" CSC [720.200](#) (stato 1 gennaio 2021) è modificato come segue:

### Art. 11 cpv. 1

<sup>1</sup> Sono esentati dall'imposta sul trapasso di proprietà

- f) **(modificata)** le persone giuridiche che in base all'articolo 78 capoverso 1 lettera f della legge **cantonale** sulle imposte<sup>2)</sup> sono esenti dall'assoggettamento, per fondi destinati direttamente, esclusivamente ed irrevocabilmente allo scopo che dà diritto all'esenzione-;
- g) **(nuova)** le imprese di trasporto e d'infrastruttura ai sensi dell'articolo 78 capoverso 1 lettera k della legge cantonale sulle imposte per immobili funzionali all'attività concessionata.

## III.

L'atto normativo "Legge sui trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni (LTP)" CSC [872.100](#) (stato 1 gennaio 2016) è abrogato.

## IV.

La presente legge è soggetta a referendum facoltativo.

Il Governo stabilisce la data dell'entrata in vigore della presente legge.

---

<sup>1)</sup> RS [151.3](#)

<sup>2)</sup> CSC [720.000](#)



## Geltendes Recht

### Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV)

Vom 7. März 1993 (Stand 1. Januar 2016)

Gestützt auf Art. 42<sup>bis</sup> der Kantonsverfassung<sup>1)</sup>

vom Volke angenommen am 7. März 1993<sup>2)</sup>

#### 1. Geltungsbereich und Zweck

##### Art. 1 Geltungsbereich

<sup>1</sup> Diesem Gesetz unterstehen die im Kanton Graubünden unabhängig von ihrer Rechtsform auf dem Gebiete des öffentlichen Verkehrs tätigen Transportunternehmen.

##### Art. 2 Zweck

<sup>1</sup> Kanton und Gemeinden sichern die verkehrsmässige Erschliessung des Kantons mit öffentlichen Verkehrsmitteln und schaffen Anreize zu deren vermehrter Benützung.

<sup>2</sup> Sie fördern den öffentlichen Personen- und schienengebundenen Güterverkehr mit dem Ziel, den Menschen und seine Umwelt zu schützen, Energie sparsam und wirtschaftlich zu verwenden und den öffentlichen und privaten Verkehr zu koordinieren.

---

<sup>1)</sup> In der neuen KV Art. 82 Abs. 3; BR [110.100](#)

<sup>2)</sup> B vom 10. Juni 1992, 191; GRP 1992/93, 311

\* Änderungstabellen am Schluss des Erlasses

## 2. Schweizerische Bundesbahnen und konzessionierte Eisenbahnunternehmen

### Art. 3 Grundsatz

<sup>1</sup> Die Schweizerischen Bundesbahnen und die konzessionierten Eisenbahnunternehmen gewährleisten die verkehrsmässige Erschliessung des Kantons mit öffentlichen Verkehrsmitteln im regionalen und überregionalen Verkehr.

### Art. 4 Konzessionierte Eisenbahnunternehmen

<sup>1</sup> Der Kanton übernimmt den auf ihn entfallenden Anteil der Beiträge, die der Bund konzessionierten Eisenbahnunternehmen gemäss den Bestimmungen des eidgenössischen Eisenbahngesetzes<sup>1)</sup> gewährt.

<sup>2</sup> Form, Auflagen und Bedingungen der kantonalen Beiträge richten sich grundsätzlich nach den Beschlüssen des Bundes.

<sup>3</sup> Der Kanton kann seine Beiträge an zusätzliche Bedingungen und Auflagen knüpfen oder zu günstigeren Bedingungen gewähren.

### Art. 5 Bau neuer Linien

<sup>1</sup> Der Kanton kann sich mit Beiträgen am Bau neuer Eisenbahnlinien beteiligen.

### Art. 6 \* ...

## 3. Öffentliche Strassentransportdienste

### 3.1. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

#### Art. 7 Grundsatz

<sup>1</sup> Die öffentlichen Strassentransportdienste gewährleisten die verkehrsmässige Erschliessung des Kantons mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Ortsverkehr, im regionalen Verkehr und bei Bedarf im überregionalen Verkehr. Sie können gegenüber dem privaten Verkehr wenn möglich durch geeignete Massnahmen bevorzugt werden.

#### Art. 8 Öffentliche Strassentransportdienste

<sup>1</sup> Die öffentlichen Strassentransportdienste umfassen:

- a) den Postautodienst und
- b) die konzessionierten Strassentransportunternehmen.

---

<sup>1)</sup> SR [742.101](#)

**Art. 9** Ortsverkehr

<sup>1</sup> Als Ortsverkehr gelten unter Vorbehalt von Artikel 11 Absatz 3 Linien innerhalb einer Gemeinde.

**3.2. REGIONALER UND ÜBERREGIONALER VERKEHR****Art. 10** Verdichtung des Verkehrsangebotes auf bestehenden Linien

<sup>1</sup> Die Verdichtung des Verkehrsangebotes auf bestehenden Linien richtet sich nach dem Nachfragepotential im Einzugsgebiet einer Linie. Dabei wird zwischen dünnbesiedelten, ländlichen und dichtbesiedelten Gebieten unterschieden.

<sup>2</sup> Weist eine Linie auf einzelnen Teilstücken ein unterschiedliches Nachfragepotential auf, ist dies bei der Bemessung der Bedienungsdichte zu berücksichtigen.

**Art. 11** Erschliessungsformen

## 1. Unterscheidung

<sup>1</sup> In jedem Einzugsgebiet einer Linie wird zwischen Basis-, Zusatz- und Feinerschliessung unterschieden.

<sup>2</sup> Die Gemeinden haben Anspruch auf eine angemessene Basis- und Zusatzerschliessung.

<sup>3</sup> Über den Erschliessungsanspruch von Gemeindefraktionen entscheidet die Regierung.

**Art. 12** 2. Basis- und Zusatzerschliessung

<sup>1</sup> Die Basiserschliessung sichert die minimale Mobilitätsvorsorge.

<sup>2</sup> Die Zusatzerschliessung deckt den über die minimale Mobilitätsvorsorge hinausgehenden Bedarf. Dabei trägt sie auch siedlungs-, wirtschafts-, regionalpolitischen und touristischen Zielen Rechnung.

<sup>3</sup> Am Wochenende und an Feiertagen wird das Angebot den besonderen Bedürfnissen der entsprechenden Einzugsgebiete angemessen angepasst.

**Art. 13** 3. Feinerschliessung

<sup>1</sup> Die Feinerschliessung umfasst das über die zugestandene Zusatzerschliessung hinausgehende Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln.

**Art. 14** Besondere Betriebsformen

<sup>1</sup> Für besondere Betriebsformen wie Bedarfsbusse, Rufbusse, Sammeltaxis usw. gelten die Grundsätze der Artikel 9-13 sinngemäss.

### 3.3. FINANZIERUNG

#### **Art. 15** Beiträge des Kantons

<sup>1</sup> Der Kanton trägt im regionalen und überregionalen Verkehr den verbleibenden Teil der ungedeckten Kosten der Basis- und Zusatzerschliessung sowie der besonderen Betriebsformen.

<sup>2</sup> Werden Leistungen gemäss Absatz 1 durch den Bund nicht mitfinanziert, kann sich der Kanton, wenn es das öffentliche Interesse einer oder mehrerer Gemeinden erfordert, an den ungedeckten Kosten beteiligen. \*

<sup>3</sup> Die Beiträge des Kantons gemäss Absatz 2 betragen 20 Prozent. Der Anteil der Gemeinden bemisst sich nach der Einwohnerzahl, sofern diese keinen anderen Verteilungsschlüssel vereinbaren. \*

#### **Art. 16** Beiträge der Gemeinden

<sup>1</sup> Die Gemeinden tragen die ungedeckten Kosten des Ortsverkehrs sowie im regionalen und überregionalen Verkehr die Betriebsfehlbeträge der Basis- und Zusatzerschliessung gemäss Artikel 15 Absatz 3 und die Kosten der Feinerschliessung.

#### **Art. 17** Ausschluss von kantonalen Beiträgen

<sup>1</sup> Für marktwirtschaftliche Leistungen werden keine Beiträge ausgerichtet. Sie fallen in den Verantwortungsbereich der öffentlichen Strassentransportdienste. Dazu gehören namentlich Skibusse und Leistungen, die vorwiegend dem Tourismusverkehr dienen.

#### **Art. 18** Abschluss von Vereinbarungen

<sup>1</sup> Kanton und Gemeinden können Art und Umfang von Angebotsverbesserungen sowie die Entschädigung in Vereinbarungen mit den öffentlichen Strassentransportdiensten regeln.

## 4. Förderung des öffentlichen Verkehrs

#### **Art. 19** Massnahmen

<sup>1</sup> Folgende Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs können unterstützt werden:

- a) Verlängerung bestehender und Einführung neuer Linien der Strassentransportdienste oder besonderer Betriebsformen im regionalen und überregionalen Verkehr;
- b) Tarifmassnahmen;
- c) Tarifverbunde;
- d) Bau von Parkplätzen bei Bahnhöfen von öffentlichen Verkehrsmitteln;

- e) Bau von Anschlussgleisen;
- f) Bauten, Anlagen und Verkehrseinrichtungen für die öffentlichen Strassen-transportdienste;
- g) Beteiligung an Bundesbeiträgen;
- h) grenzüberschreitende Massnahmen;
- i) weitere Massnahmen, welche die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel erleichtern oder das Umsteigen darauf fördern.

**Art. 20** Verlängerung bestehender und Einführung neuer Linien: besondere Betriebsformen

<sup>1</sup> Während des Versuchsbetriebs zur Verlängerung bestehender und Einführung neuer Linien oder besonderer Betriebsformen der Strassentransportdienste übernimmt der Kanton einen Anteil von 20 Prozent an den Betriebsfehlbeträgen. Die Bemessung der Beiträge des Kantons und der Gemeinden richtet sich nach Artikel 15 Absatz 3. \*

<sup>2</sup> Bei besonderen Betriebsformen nach Artikel 14 kann der Kanton für den Versuchsbetrieb den gesamten Fehlbetrag übernehmen.

<sup>3</sup> Nach Abschluss des Versuchsbetriebes erfolgt die Finanzierung gemäss Artikel 15 und Artikel 16.

**Art. 21** Tarifmassnahmen  
1. Beiträge

<sup>1</sup> Der Kanton kann mit den öffentlichen Transportunternehmen Tarifierleichterungen vereinbaren.

<sup>2</sup> Zur Förderung von verkehrsmässig schlecht erschlossenen Regionen können Kanton und Gemeinden ebenfalls Tarifierleichterungen vereinbaren.

<sup>3</sup> Tarifierleichterungen sind den Transportunternehmen in vollem Umfange zu entschädigen. An Massnahmen gemäss Absatz 2 dieser Bestimmung entrichtet der Kanton einen Beitrag von höchstens 25 Prozent.

**Art. 22** 2. Ausschluss von kantonalen Beiträgen

<sup>1</sup> Der Kantonsbeitrag gemäss Artikel 21 Absatz 3 entfällt, wenn die betreffende Gemeinde bereits in einem Tarifverbund integriert ist.

**Art. 23** Tarifverbunde  
1. Grundsatz und Begriff

<sup>1</sup> Der Kanton fördert die Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs und schafft die Voraussetzungen für die Einführung von Tarifverbunden.

<sup>2</sup> Tarifverbunde sind Absprachen zwischen Verkehrsunternehmen. Sie ermöglichen die Verwendung eines einzigen Fahrausweises zu einem von Verkehrsmittel und Umsteigeort unabhängigen Tarif.

**Art. 24**          2. Anrechenbare Kosten

<sup>1</sup> Anrechenbare Kosten bei Tarifverbunden sind die Verwaltungskosten und die durch den Tarifverbund entstehende Kostenunterdeckung bei den beteiligten Transportunternehmen.

**Art. 25**          3. Kantonsbeiträge

<sup>1</sup> Der Kanton übernimmt im Rahmen eines kantonalen Konzeptes höchstens 50 Prozent der anrechenbaren Kosten für Tarifverbunde nach Artikel 24.

<sup>2</sup> Für die Bemessung der Gemeindebeiträge ist insbesondere die Einwohnerzahl massgebend, sofern die Gemeinden keinen anderen Verteilungsschlüssel vereinbaren. \*

<sup>3</sup> Kanton und Gemeinden regeln die Entschädigung in Vereinbarungen mit den öffentlichen Transportunternehmen.

**Art. 26**          4. Beteiligung an Tarifverbunden und Anordnungen

<sup>1</sup> Alle Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs, die auf Grund dieses Gesetzes Leistungen von Kanton und von Gemeinden erhalten, können zur Zusammenarbeit in einem Tarifverbund verpflichtet werden.

<sup>2</sup> Können sich die Gemeinden über Förderungsmassnahmen oder Entschädigungen im Rahmen eines Verbundsystems nicht einigen, so entscheidet die Regierung.

**Art. 27 \***        Park-and-ride-Anlagen

<sup>1</sup> Park-and-ride-Anlagen sind Parkieranlagen in Bahnhöfen oder deren Bereich, die geeignet sind, das Umsteigen vom privaten auf den öffentlichen Verkehr zu erleichtern.

<sup>2</sup> An den Bau entsprechender Anlagen entrichtet der Kanton Beiträge von höchstens 30 Prozent der anrechenbaren Kosten. Bemessungsgrundlagen sind die Verkehrsbedeutung des Bahnhofes und die Grösse des Einzugsgebietes.

**Art. 28**          Anschlussgleise

<sup>1</sup> Begriff, Voraussetzungen, anrechenbare Kosten sowie Auflagen und Bedingungen richten sich nach dem Bundesrecht, soweit der Kanton keine abweichenden Bestimmungen erlässt.

<sup>2</sup> An den Bau von Anschlussgleisen entrichtet der Kanton höchstens 30 Prozent der anrechenbaren Kosten.

**Art. 29** Bauten, Anlagen und Verkehrseinrichtungen für die öffentlichen Strassentransportdienste

<sup>1</sup> Bauten, Anlagen und Verkehrseinrichtungen für die öffentlichen Strassentransportdienste können gefördert werden, sofern:

- a) durch neue Massnahmen die Verkehrsbedienung erheblich verbessert wird und
- b) die Betragsempfänger und weitere an der Massnahme Interessierte eine angemessene Eigenleistung erbringen.

**Art. 30 \*** Beteiligung an Bundesbeiträgen

<sup>1</sup> Entrichtet der Bund Beiträge zur Förderung des öffentlichen Verkehrs oder zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen, kann sich der Kanton an den Kosten beteiligen, sofern das Bundesrecht Leistungen des Kantons oder der Gemeinden voraussetzt.

**Art. 31** Grenzüberschreitende Massnahmen

<sup>1</sup> Grenzüberschreitende Massnahmen werden gefördert, wenn sich die Interessierten ausserhalb des Kantons finanziell beteiligen.

<sup>2</sup> Für kurze Strecken ausserhalb des Kantons kann ausnahmsweise auf die Beteiligung Dritter verzichtet werden.

## 5. Mitspracherecht, Finanzierung und Steuerbefreiung

**Art. 32** Mitspracherecht und Mitwirkung

<sup>1</sup> Der Kanton sichert sich bei der Gewährung von Beiträgen ein angemessenes Mitspracherecht in den Aufsichtsorganen der unterstützten Transportunternehmen oder eine entsprechende Kontrolle über die Verwendung der gewährten Beiträge.

<sup>2</sup> Gemeinden und Regionen wirken bei der Ausarbeitung von Konzepten und bei der Vorbereitung von Massnahmen zur Förderung des regionalen und überregionalen Verkehrs mit. \*

**Art. 33** Finanzierung

<sup>1</sup> Die Kantonsbeiträge werden über den allgemeinen Staatshaushalt finanziert.

**Art. 34** Steuerbefreiung

<sup>1</sup> ... \*

<sup>2</sup> Die Rhätische Bahn und die Matterhorn Gotthard Bahn sind von jeglicher kantonaler und kommunaler Steuer befreit. \*

<sup>3</sup> Die Steuerbefreiung der übrigen öffentlichen Strassentransportunternehmen richtet sich nach dem kantonalen Steuergesetz<sup>1)</sup>.

## 6. Organisation

### 6.1. BEHÖRDEN

#### Art. 35           Grosser Rat

<sup>1</sup> Der Grosse Rat legt mit dem Budget den Beitrag zur Förderung des öffentlichen Verkehrs fest. \*

<sup>2</sup> Das fakultative oder obligatorische Finanzreferendum gemäss Kantonsverfassung<sup>2)</sup> bleibt vorbehalten für:

- a) den Bau neuer Eisenbahnlinien (Art. 5);
- b) Massnahmen gemäss Artikel 19 Litera i;
- c) Bauten, Anlagen und Verkehrseinrichtungen der öffentlichen Strassentransportdienste (Art. 29);
- d) die Beteiligung an Bundesbeiträgen (Art. 30).

#### Art. 36           Regierung

<sup>1</sup> Der Vollzug dieses Gesetzes obliegt der Regierung. Sie kann hiezu insbesondere Vorschriften erlassen über:

- a) die Verdichtung des Verkehrsangebotes und die Abgrenzung der Einzugsgebiete (Art. 10-12);
- b) die Beitragsgewährung für Anschlussgleise (Art. 28 Abs. 1).

<sup>2</sup> Können sich die beteiligten Gemeinden über die Einführung und Finanzierung von Leistungen, die durch den Bund nicht mitfinanziert werden (Art. 15 Abs. 2 und 3), oder von Versuchsbetrieben der Strassentransportdienste (Art. 20 Abs. 1) nicht einigen, kann die Regierung die notwendigen Anordnungen treffen. \*

<sup>3</sup> Die Regierung sichert das Mitspracherecht bei unterstützten Verkehrsunternehmen und äussert sich zu Konzessionen der Eisenbahnunternehmen.

#### Art. 37           Departement

<sup>1</sup> Das zuständige Departement bearbeitet alle Sachfragen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr. Es bezeichnet hiefür eine Fachstelle<sup>3)</sup>.

<sup>2</sup> Das Departement äussert sich zur Erteilung von Verkehrsrechten der Strassentransportdienste, zu Bauvorhaben der Eisenbahnunternehmen und trifft Vereinbarungen mit Dritten.

---

<sup>1)</sup> BR [720.000](#)

<sup>2)</sup> BR [110.100](#)

<sup>3)</sup> Ab 1. Januar 2008 Amt für Energie und Verkehr, vgl. RB-Nr. 630 vom 22. Mai 2007

<sup>3</sup> Vorbehalten bleibt die Zuständigkeit der Regierung im Rahmen der kantonalen Finanzordnung.

**Art. 37a \***      Rechtsmittel

<sup>1</sup> Entscheide des Departements über die Zusicherung oder Verweigerung von Beiträgen können mit Verwaltungsbeschwerde an die Regierung weitergezogen werden.

<sup>2</sup> Über die Zusicherung oder Verweigerung von Beiträgen, auf die kein gesetzlicher Anspruch besteht, entscheidet die Regierung endgültig.

## 6.2. VERKEHRSKOMMISSION UND FAHRPLANVERFAHREN

**Art. 38 \***      ...

**Art. 39**      Fahrplanverfahren

<sup>1</sup> Die Regierung wählt die Behörden für die Durchführung des Fahrplanverfahrens, bestimmt die Fahrplanregionen und regelt das kantonale Verfahren.

## 7. Übergangsbestimmung, Aufhebung bisherigen Rechts und Inkraftsetzung

**Art. 40 \***      Reserve für Albulatunnel

<sup>1</sup> Zur Finanzierung des kantonalen Anteils an den Kosten zur Erneuerung des Albulatunnels der Rhätischen Bahn wird eine Reserve im Umfang von 40 Millionen Franken gebildet.

**Art. 41**      Aufhebung bisherigen Rechts

<sup>1</sup> Sämtliche diesem Gesetz widersprechende Erlasse und Beschlüsse werden mit der Inkraftsetzung aufgehoben, namentlich:

- a) das Einführungsgesetz zum eidgenössischen Eisenbahngesetz vom 3. April 1960<sup>1)</sup>;
- b) das Gesetz betreffend die Beteiligung des Kantons am Ausbau des bündnerischen Schmalspurnetztes vom 20. Juni 1897<sup>2)</sup>;
- c) die Ausführungsbestimmungen des Grossen Rates zum kantonalen Eisenbahngesetz vom 22. Mai 1902<sup>3)</sup>;

<sup>1)</sup> BR 873.100; AGS 1960, 124; AGS 1977, 242

<sup>2)</sup> BR 873.200; aRB 1314

<sup>3)</sup> BR 873.210; aRB 1317

- d) das Gesetz über die Besteuerung der Eisenbahnen im Kanton Graubünden vom 3. November 1895<sup>1)</sup>.

**Art. 42** Inkraftsetzung

<sup>1</sup> Nach Annahme dieses Gesetzes durch das Volk bestimmt die Regierung den Zeitpunkt der Inkraftsetzung<sup>2)</sup>.

---

<sup>1)</sup> BR 873.300; aRB 1321

<sup>2)</sup> Mit RB vom 17. Mai 1993 auf den 1. Januar 1994 in Kraft gesetzt.

## Änderungstabelle - Nach Beschluss

Beschluss	Inkrafttreten	Element	Änderung	AGS Fundstelle
07.03.1993	01.01.1994	Erlass	Erstfassung	-
31.08.2006	01.01.2007	Art. 37a	eingefügt	2006, 3327
18.04.2007	01.01.2008	Art. 6	aufgehoben	2007, 1629
18.04.2007	01.01.2008	Art. 15 Abs. 2	geändert	2007, 1629
18.04.2007	01.01.2008	Art. 27	totalrevidiert	2007, 1629
18.04.2007	01.01.2008	Art. 30	totalrevidiert	2007, 1629
18.04.2007	01.01.2008	Art. 34 Abs. 1	aufgehoben	2007, 1629
18.04.2007	01.01.2008	Art. 34 Abs. 2	geändert	2007, 1629
18.04.2007	01.01.2008	Art. 36 Abs. 2	geändert	2007, 1629
18.04.2007	01.01.2008	Art. 38	aufgehoben	2007, 1629
15.06.2011	31.10.2011	Art. 40	totalrevidiert	-
19.10.2011	01.12.2012	Art. 35 Abs. 1	geändert	-
18.11.2014	01.01.2016	Art. 15 Abs. 3	geändert	2014-031
18.11.2014	01.01.2016	Art. 20 Abs. 1	geändert	2014-031
18.11.2014	01.01.2016	Art. 25 Abs. 2	geändert	2014-031
18.11.2014	01.01.2016	Art. 32 Abs. 2	geändert	2014-031

## Änderungstabelle - Nach Artikel

Element	Beschluss	Inkrafttreten	Änderung	AGS Fundstelle
Erläss	07.03.1993	01.01.1994	Erstfassung	-
Art. 6	18.04.2007	01.01.2008	aufgehoben	2007, 1629
Art. 15 Abs. 2	18.04.2007	01.01.2008	geändert	2007, 1629
Art. 15 Abs. 3	18.11.2014	01.01.2016	geändert	2014-031
Art. 20 Abs. 1	18.11.2014	01.01.2016	geändert	2014-031
Art. 25 Abs. 2	18.11.2014	01.01.2016	geändert	2014-031
Art. 27	18.04.2007	01.01.2008	totalrevidiert	2007, 1629
Art. 30	18.04.2007	01.01.2008	totalrevidiert	2007, 1629
Art. 32 Abs. 2	18.11.2014	01.01.2016	geändert	2014-031
Art. 34 Abs. 1	18.04.2007	01.01.2008	aufgehoben	2007, 1629
Art. 34 Abs. 2	18.04.2007	01.01.2008	geändert	2007, 1629
Art. 35 Abs. 1	19.10.2011	01.12.2012	geändert	-
Art. 36 Abs. 2	18.04.2007	01.01.2008	geändert	2007, 1629
Art. 37a	31.08.2006	01.01.2007	eingefügt	2006, 3327
Art. 38	18.04.2007	01.01.2008	aufgehoben	2007, 1629
Art. 40	15.06.2011	31.10.2011	totalrevidiert	-