

Mittwoch, 22. April 2026 Vormittag

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

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

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

Totalrevision Einführungsgesetz zum Strassenverkehrsgesetz (EGzSVG) (Fortsetzung)

Detailberatung (Fortsetzung)

Art. 11

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

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

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

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

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

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

Einfügen neue Litera c bei Abs. 2 wie folgt:

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

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

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

Standespräsidentin Favre Accola: Ich erteile Grossrat Loi das Wort.

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

Der Antrag Loi wird zurückgezogen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Abstimmung

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

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

Art. 11 Abs. 3 und 4

Antrag Kommission und Regierung

Gemäss Botschaft

Angenommen

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

Antrag Kommission und Regierung

Ändern Abs. 5 wie folgt:

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

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

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

Angenommen

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

Neuer Artikel

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

Einfügen neuer Artikel wie folgt:

Anpassung an die Teuerung

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

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

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

Gemäss Botschaft

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

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

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

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

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

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

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

Abstimmung

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

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

Art. 12

Antrag Kommission und Regierung

Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

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

Angenommen

3.2. STEUERBERECHNUNG

Art. 13

Antrag Kommission und Regierung

Gemäss Botschaft

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

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

Angenommen

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

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

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

Art. 55 neuer Absatz

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

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

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

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

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

Der Antrag der Kommissionsminderheit wird zurückgezogen.

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

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

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

Pause

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

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

Art. 14

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

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

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

³ Der Leistungsanteil beträgt **maximal**:

...

Gort: Ja, ich halte daran fest.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Abstimmung

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

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

Art. 15

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

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

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

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

Angenommen

Art. 16

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

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

Angenommen

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

Art. 17*Antrag Kommission und Regierung*

Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.*Standespräsidentin Favre Accola:* Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch dieser Artikel beschlossen.*Angenommen**Standespräsidentin Favre Accola:* Wir kommen nun zu Art. 18. Frau Kommissionspräsidentin.**Art. 18***Antrag Kommission und Regierung*

Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.*Standespräsidentin Favre Accola:* Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat ist nicht anwesend. Somit ist auch dieser Artikel beschlossen.*Angenommen**Standespräsidentin Favre Accola:* Wir kommen nun zu Art. 19. Frau Kommissionspräsidentin.**Art. 19***Antrag Kommission und Regierung*

Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.*Standespräsidentin Favre Accola:* Weitere Mitglieder der Kommission? Das Wort ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch Art. 19 beschlossen.*Angenommen**Standespräsidentin Favre Accola:* Wir kommen nun zu Art. 20. Frau Kommissionspräsidentin.**Art. 20***Antrag Kommission und Regierung*

Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.*Standespräsidentin Favre Accola:* Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch Art. 20 beschlossen.*Angenommen**Standespräsidentin Favre Accola:* Wir kommen nun zu Art. 21. Frau Kommissionspräsidentin.**Art. 21***Antrag Kommission und Regierung*

Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.*Standespräsidentin Favre Accola:* Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch Art. 21 beschlossen.*Angenommen**Standespräsidentin Favre Accola:* Wir kommen nun zu Art. 22. Frau Kommissionspräsidentin.**Art. 22***Antrag Kommission und Regierung*

Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.*Standespräsidentin Favre Accola:* Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch Art. 22 beschlossen.*Angenommen**Standespräsidentin Favre Accola:* 4. Strassenverkehrsgebühren. Art. 23. Frau Kommissionspräsidentin.**4. Strassenverkehrsgebühren****Art. 23***Antrag Kommission und Regierung*

Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Auch hier keine Bemerkungen.*Standespräsidentin Favre Accola:* Weitere Mitglieder der Kommission? Das Wort ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist dieser Artikel beschlossen.*Angenommen*

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

5. Strafverfahren

Art. 24

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

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

Angenommen

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

6. Schlussbestimmungen

Art. 25

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

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

Angenommen

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

II.

1.

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

Art. 55 Abs. 3

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

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

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

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

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

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

Angenommen

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

Art. 55 Abs. 4

Antrag Koch

Ändern wie folgt:

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

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

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

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

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

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

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

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

Und vielleicht noch ein Punkt: Es wird so dargestellt wie, wenn es tatsächlich noch Überschüsse geben würde in den kommenden Jahren, wovon wir nicht ausgehen, dass die dann quasi verloren sind. Dem ist natürlich nicht so. Sie fliessen zu Recht in den allgemeinen Staatshaushalt zurück, wo wir sie dann wieder für andere Projekte investieren können. Also es ist nicht irgendwie Geld, das verpufft und dann weg ist, sondern es wird andernorts, dann, wo es sinnvoll ist, wiederverwendet. Und deshalb bitte ich Sie, im Namen der Regierung auch, hier keinen Schnellschuss zu machen und bei der Botschaft zu bleiben.

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

Koch: Ja, gerne, vielen Dank. Also schauen Sie, Herr Regierungsrat, über die 30 Prozent werden wir uns nicht mehr einig. Aber Sie haben recht, das Gesetz lässt es eben, das Bundesgesetz, ich kann den Artikel jetzt leider nicht mehr aufrufen, weil unser System nicht funktioniert, das Bundesgesetz lässt es zu, diese 30 Prozent wegzunehmen und dafür zu verwenden. Aber das ist meiner Meinung nach immer noch ein Fehler im Gesetz, dass das geht. Und auf das will ich hinaus, aber das ist so und das haben wir jetzt beschlossen und damit müssen wir leben. Auf den Rest hat auch Kollege Hohl entsprechend richtig hingewiesen, was uns beim BKIG verkauft wurde und was jetzt offensichtlich Realität ist.

Und wenn Sie jetzt schon davon sprechen, dass der Finanzbedarf der Strasse steigen wird, und ich hoffe wirklich, das wird er, und ich glaube, die meisten hier drin hoffen mit mir, dass er das wird, wenn wir die Projekte endlich vorwärtsbringen, auf die wir dringend warten, dann ist es aber eben umso wichtiger, dass wir auch die 5 Millionen Franken, die Sie im ersten Jahr, wenn ich Ihren Zahlen jetzt glaube, die im ersten Jahr Überschuss generieren, eben nicht in den allgemeinen Staatshaushalt geben, sondern für die Strasse reserviert lassen. Denn wo ich nicht bei Ihnen bin, ist, das Geld ist verpufft, aus Sicht der Strasse ist es weg. Im allgemeinen Staatshaushalt wird es für andere Zwecke gebraucht. Mit einem Teil der Zwecke bin ich einverstanden, mit vielem wahrscheinlich nicht. Aber es wird nicht mehr für die Strasse, dort, wo es erhoben wurde, verwendet. Und da bin ich einfach der Meinung, wenn wir nur die ersten drei Jahre Überschüsse machen, diese gehören in die Strasse und das Geld soll wieder dort verwendet werden. Daher stimmen Sie diesem Antrag zu, ich glaube, er ist einfach formuliert, ich glaube, er ist in seiner Wirkung sehr klar, was wir wollen, und das, meine ich, wäre dann auch gute Gesetzgebung.

Standespräsidentin Favre Accola: Bevor wir zur Abstimmung kommen, lese ich Ihnen den Antrag nochmals vor. Art. 55 Abs. 4 ist wie folgt anzupassen: Die Strassenschuld ist auf 250 Millionen Franken begrenzt. Wenn Sie dem Änderungsantrag von Grossrat Koch folgen wollen, dann drücken Sie bitte die Taste Plus. Wenn Sie bei der Botschaft bleiben wollen, drücken Sie bitte die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie sind dem Änderungsantrag von Grossrat Koch mit 71 zu 42 Stimmen bei 0 Enthaltungen gefolgt.

Abstimmung

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

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 56 Abs. 1. Frau Kommissionspräsidentin.

Art. 56 Abs. 1

Antrag Kommission und Regierung

Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

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

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Ich erteile nun Grossrat Hohl das Wort für seinen Antrag. Bitte sprechen Sie.

Antrag Hohl

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

Art. 24a

Finanzierung der Ermässigungen

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

Hohl: Ich bin sehr dankbar, dass ich meinen Antrag bringen darf, dass dies auch gemäss Geschäftsordnung ordentlich erledigt werden kann, und es ist definitiv kein Hüftschuss, denn der Antrag wurde verdankenswerterweise von Mitarbeitern der Kantonalen Verwaltung ausgearbeitet, weil ich mir nicht sicher war, wie ich ihn rechtsetzerisch richtig ausführen muss. Und daher, auch wenn die Mitarbeitenden vermutlich mit dem Antrag nicht einverstanden sind, haben sie mir da sehr geholfen, denn ich habe der Kommissionspräsidentin und dem Fraktionspräsidenten diesen Antrag auch rechtzeitig zugestellt.

Die Ökologisierung der Strassenverkehrssteuer war von jeher als Massnahme des Green Deals geplant. Diese wurde schon in der Botschaft Green Deal 1 explizit als Massnahme KSV-2.3 aufgeführt. Bei der Beantwortung unseres Auftrags, der zu dieser Gesetzesrevision geführt hat, wurde die Massnahme ebenfalls weiterhin als Massnahme des Green Deals erwähnt. Es wurde dann jedoch ausgeführt, dass die für den Green Deal geplante Massnahme nicht gleichzeitig mit der zweiten Botschaft des Green Deals vorgelegt werden könne, sondern zeitlich verzögert. Nun behandeln wir heute mit dem Bonus für vollelektrische und Hybridfahrzeuge klar diese Massnahme KSV-2.3 aus dem Green Deal. Finanziert werden soll der Bonus nun aber aus der Strassenrechnung, unabhängig vom Green Deal. Wenn es nun angeht, dass wir Massnahmen, welche uns als Teil des Green Deals verkauft worden waren, noch neben dem Green Deal zusätzlich finanzieren, dann wird das Paket des Green Deals immer grösser als ursprünglich vom Grosse Rat gewollt. Ich akzeptiere auch die Haltung nicht, dass die Massnahme den Green Deal unterlaufen würde, denn die

Förderung neuer Antriebssysteme wurde von der Regierung im Handlungsfeld Verkehr als wirksamste Massnahme in diesem Bereich damals herausgestrichen. Nur weil Mittel aus der Verkehrsfinanzierung, wie wir vorher gesprochen haben, auch vorgesehen sind, um den Green Deal-Topf zu öffnen, bedeutet dies nicht automatisch, dass die Green Deal-Mittel nicht verwendet werden sollen, um ökologisch sinnvolle Massnahmen aus dem Segment der Verkehrsfinanzierung zu unterstützen. Entsprechend beantrage ich Ihnen hier, mir bei folgendem Antrag zu folgen. Bei meinem Antrag handelt es sich um eine Fremdänderung im Gesetz über die Förderung und Finanzierung von Massnahmen zu Klimaschutz und Innovation in Graubünden, Bündner Klima- und Innovationsgesetz BKIG, und er lautet: Es sei im Bündner Klima- und Innovationsgesetz BKIG folgender neuer Artikel einzusetzen. Neuer Art. 24a Finanzierung der Ermässigungen. Abs. 1, Die Steuerermässigungen gemäss Art. 11 Abs. 2 des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr werden nach diesem Gesetz finanziert. Gemeint ist nach dem Klima- und Innovationsgesetz. Ihre Unterstützung für diesen Antrag würde mich sehr freuen. Bleiben wir konsequent, dass wir Massnahmen des Green Deals auch über den Green Deal finanzieren. Vielen Dank für die Unterstützung.

Standespräsidentin Favre Accola: Ich erteile nun der Kommissionspräsidentin das Wort.

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Auch diesen Antrag konnten wir in der KUVK-Kommission nicht besprechen, ich werde mich also als Kommissionspräsidentin dazu nicht äussern. Ich würde mich aber gern als Mitglied dieses Rates zu diesem Antrag äussern. Die Frage ist, ob jetzt oder vielleicht nachher?

Standespräsidentin Favre Accola: Bitte sprechen Sie.

Mazzetta: Der Antrag Hohl scheint auf den ersten Blick nachvollziehbar. Wenn man aber die Logik des Klima- und Innovationsgesetzes berücksichtigt, liegt die Finanzierung des Bonus für E-Autos aber völlig quer in der Landschaft. Die Fördertatbestände im Klima- und Innovationsgesetz folgen der folgenden Logik: Erstens werden bestehende Förderungen mit einem Klimabonus noch stärker gefördert. Das ist nicht das, was der Antrag Hohl will. Das wäre auch unsinnig, sonst müsste man den Bonus auf den Bonus auszahlen. Zweitens: Das Klimagesetz fördert vor allem auch Innovationen, z. B. Negativemissionstechnologien. Auch diese Voraussetzung ist hier nicht erfüllt. E-Autos sind schon lange auf dem Markt und keine Innovation mehr. Drittens: Die Green Deal-Gelder sollen anhand der Wirksamkeit, der Umsetzungsreife und der Kosteneffizienz der Massnahmen erfolgen. Die Wirksamkeit des Bonus für E-Fahrzeuge ist, wie ich einleitend ausgeführt habe, laut Untersuchungen sehr gering, also ist auch diese Voraussetzung nicht erfüllt. Ausserdem, mit der Formulierung wäre wahrscheinlich auch die Rabattierung der Dieselfahrzeuge gemäss dem abgeänderten Antrag Loi auch noch mit den Green Deal-Geldern zu finanzieren. Damit wird die Fremdänderung völlig absurd. Ich werde diesen

Antrag daher ablehnen und bleibe bei der Botschaft und empfehle das auch den Ratsmitgliedern.

Standespräsidentin Favre Accola: Das Wort ist offen für weitere Mitglieder der Kommission. Das Mikrofon ist offen für das Plenum. In diesem Falle erteile ich nun das Wort Regierungsrat Peyer.

Regierungsrat Peyer: Die Regierung konnte diesen Antrag ebenfalls nicht diskutieren. Weil es im Wesentlichen das BKIG betrifft, wird nachher mein Regierungskollege Jon Domenic Parolini noch im Detail auf den Antrag eingehen. Was ich Ihnen schon sagen kann: Wir haben die ganze Konzeption für die Strassenverkehrssteuer so gemacht, dass diejenigen, die sich, sage ich einmal, freundlich für die Umwelt und die Infrastruktur verhalten, einen ermässigten Tarif bekommen, also keinen Bonus, sie bekommen nicht noch etwas obendrauf, sondern einen ermässigten Tarif, und diejenigen, die das Gegenteil machen, dies finanzieren, indem sie etwas mehr bezahlen. Es ist deshalb nicht nötig, hier noch eine Zusatzrunde oder Zusatzschleife zu drehen über das BKIG. Das verkompliziert die ganze Sache und bedeutet nichts als bürokratischen Aufwand. Es profitiert niemand davon. Eine Auslagerung in die Spezialfinanzierung Klimafonds würde einfach das Gleichgewicht, das wir jetzt hergestellt haben, verzerren und wäre auch nicht sachgerecht. Sie würde auch nicht bedeuten, dass wirklich mehr Geld jetzt in die Strassenrechnung fliessen würde. Und der Grundsatz der Ertragsneutralität, der ja auch im Auftrag mitenthalten war, würde auch nicht mehr stimmen. Deshalb empfiehlt Ihnen die Regierung aus Sicht rein der Strassenverkehrssteuergesetzgebung, diesen Antrag abzulehnen. Weshalb es auch im BKIG keinen Sinn macht, wird Ihnen nun mein Kollege ausführen.

Standespräsidentin Favre Accola: Ich erteile nun Regierungsrat Parolini das Wort.

Regierungsrat Parolini: Grossrat Hohl beantragt Ihnen die Fremdänderung beziehungsweise eine Ergänzung des Bündner Klima- und Innovationsgesetzes. Konkret sollen sämtliche Steuerermässigungen gemäss Art. 11 Abs. 2 des Strassengesetzes künftig über die Spezialfinanzierung Klimaschutz und Innovation finanziert werden. Wir lehnen diesen Antrag ab, und zwar aus mehreren Gründen.

Erstens: Die Verkehrssteuer funktioniert bereits. Sie soll ertragsneutral ausgestaltet sein und entspricht damit genau dem Auftrag des Grossen Rates. Gleichzeitig entfaltet sie ihre ökologische Wirkung im System selbst. Wer mehr verursacht, bezahlt mehr, und wer emissionsärmer fährt, wird entlastet. Dafür braucht es keine zusätzlichen Mittel aus anderen Töpfen. Hinzu kommt, dass die Ermässigungen regelmässig überprüft und bei Bedarf angepasst werden können. Wenn der Anteil emissionsärmerer Fahrzeuge deutlich zunimmt, lassen sich die Vergünstigungen gezielt reduzieren und die Lenkungswirkung bleibt damit erhalten und Mitnahmeeffekte werden begrenzt. Die heutigen Ermässigungen sind somit bereits vollständig finanziert durch die Verkehrs-

steuern selbst. Der Antrag Hohl würde nun dazu führen, dass genau diese Ermässigungen ein zweites Mal finanziert werden. Konkret bedeutet das, rund 4 bis 5 Millionen Franken pro Jahr würden doppelt erhoben, einmal bei den Fahrzeughalterinnen und -haltern und ein weiteres Mal aus öffentlichen Mitteln, namentlich aus der Spezialfinanzierung Klima und Innovation.

Zweitens ist der Antrag weder notwendig noch geeignet, um die Finanzierung der Strassen sicherzustellen. Mit der heutigen Ausgestaltung ist diese Finanzierung gemäss aktuellem Kenntnisstand bis mindestens 2034 gesichert. Der Antrag würde zwar zusätzliche Mittel verschieben, er schafft jedoch keinen Mehrwert. Im Gegenteil. Diese Mittel würden an anderer Stelle fehlen und könnten im Extremfall, obwohl jetzt dann das Strassenvermögen erhöht wird, sogar im allgemeinen Staatshaushalt landen. Entscheidend ist zudem, dass für den Fall steigender Kosten bereits wirksamere Instrumente bestehen. So wurden automatische Auffangmechanismen geschaffen. Überschreitet die Strassenschuld die 100 Millionen Franken, werden der Strassenrechnung automatisch zusätzliche Mittel zugewiesen, bei Bedarf deutlich mehr, als der Antrag Hohl vorsieht. Zudem wird die Finanzierung im Rahmen des nächsten Strassenbauprogramms 2029 bis 2032 voraussichtlich in der Aprilsession 2028 ohnehin erneut überprüft.

Drittens hätte der Antrag keine zusätzliche Wirkung, würde aber erhebliche Mitnahmeeffekte auslösen. Sämtliche bestehenden Steuerermässigungen, auch für Fahrzeuge, die bereits seit Jahren immatrikuliert sind, würden aus der Spezialfinanzierung Klima und Innovation finanziert. Diese Mittel hätten keine steuernde Wirkung mehr, sondern würden bestehende Vorteile lediglich nachträglich finanzieren. Die Vorlage der Regierung geht bewusst einen anderen Weg. Sie stellt einen schrittweisen Übergang zu einem langfristig tragfähigen System sicher und setzt damit auch den früheren Auftrag von Grossrat Hohl aus dem Jahre 2023 um. Zudem zeigen Erfahrungen aus anderen Kantonen, dass Steuerermässigungen nur eine begrenzte Lenkungswirkung entfalten. In Kantonen ohne solche Erleichterung ist der Anteil an Elektrofahrzeugen teilweise gleich hoch oder sogar noch höher als in Graubünden.

Schliesslich wirft der Antrag auch rechtliche Fragen auf. Die Mittel der Spezialfinanzierung Klimaschutz und Innovation sind zweckgebunden. Sie sollen Massnahmen fördern, die zur Reduktion von Treibhausgasemissionen beitragen, die Anpassung an den Klimawandel unterstützen oder die Ressourceneffizienz verbessern. Die Finanzierung bestehender Steuerermässigungen erfüllt diesen Zweck, wenn überhaupt, nur in sehr geringem Umfang. Zusammengefasst lässt sich festhalten, der Antrag hat keine zusätzliche Wirkung, führt zu einer doppelten Finanzierung bereits gedeckter Kosten, ist für die Sicherstellung der Strassenfinanzierung nicht erforderlich und verursacht vor allem erhebliche Mitnahmeeffekte. Gleichzeitig ist eine Vereinbarkeit mit den Grundsätzen der zweckgebundenen Mittelverwendung zumindest fraglich. Aus diesen Gründen beantragt die Regierung Ihnen, den Antrag von Grossrat Hohl abzulehnen.

Standespräsidentin Favre Accola: Grossrat Hohl, Sie haben nochmals das Wort.

Hohl: Ich bedanke mich für die extrem ausführlichen Ausführungen. Die Begründung ist natürlich bestechend. Aber ich muss auch sagen, der Antrag ist ja eigentlich nicht meine Idee. Ich beziehe mich lediglich auf das, was uns die Regierung vor ein paar Jahren gesagt hat. Sie hat uns gesagt, diese Ökologisierung der Verkehrssteuer, die wir heute und gestern vielfach auch hier im Rat erwähnt haben, dass diese aus dem Green Deal finanziert werden soll. Das ist nicht meine Idee, das ist nicht neu. Sie schießen sich eigentlich jetzt alle selber ins Bein. Das war Ihre Botschaft. Ich weiss, es ist etwas lästig, wenn man plötzlich mit den eigenen Worten von vor ein paar Jahren konfrontiert wird. Aber ich verlasse mich eigentlich auf das, was uns in Botschaften erzählt wird oder geschrieben wird, und wenn das drei, vier Jahre später keinen Wert mehr hat und dann wortreich widerlegt wird, warum das alles so blöde ist, dann muss ich sagen, ja dann ist das eigentlich sehr ärgerlich, weil dann können wir die alten Botschaften wegwerfen.

Auch ich habe heute den Fall der LSVA erwähnt. Die LSVA, das war auch in der Klimabotschaft, wurde erwähnt, die LSVA à 16 Millionen Franken, die ist tragbar für die Strassenrechnung. Heute überkompensieren wir das. Wir werden 5 Millionen Franken mehr Ertrag in der Strassenrechnung haben. Das haben wir heute mehrfach gehört, obwohl wir 16 Millionen Franken in den Klimaschutz einzahlen. Daher finde ich, ist einfach auch allen geschuldet, die dem Green Deal zugestimmt haben, dass diese Massnahmen, die einmal erwähnt worden sind, dass sie durch den Green Deal finanziert werden, jetzt auch so finanziert werden. Von daher können Sie sich selber jetzt überlegen, das ist mir eigentlich Wurst. Ich halte klar daran fest, weil so wurde es mir damals verkauft und so will ich es auch jetzt haben. Von daher bedanke ich mich recht herzlich für die breite Unterstützung meines Antrages.

Standespräsidentin Favre Accola: Kommissionspräsidentin Mazzetta, Sie haben das Schlusswort.

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Ich empfehle Ihnen sehr, vor allem nach diesen ausführlichen Ausführungen von Regierungsrat Parolini, bleiben Sie bei der Botschaft, machen Sie hier nicht ein Fass ohne Boden auf.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zur Abstimmung. Ich lese Ihnen den Antrag nochmals vor. Neuer Art. 24a im BKIG, Finanzierung der Ermässigungen. Die Steuerermässigungen gemäss Art. 11 Abs. 2 des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr werden nach diesem Gesetz finanziert. Wer dem Antrag von Grossrat Hohl auf eine Fremdänderung im BKIG zustimmen will, drücke die Taste Plus. Wer diesen Antrag ablehnt, drücke die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben den Antrag Hohl mit 65 zu 49 Stimmen bei 0 Enthaltungen abgelehnt.

Abstimmung

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

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen zu einer weiteren Fremdänderung. Zweitens: Der Erlass Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Binnenschiffahrt wird wie folgt geändert: Art. 15 Abs. 2. Frau Kommissionspräsidentin.

2.

Der Erlass «Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Binnenschiffahrt (EGzumBSG)» BR 877.100 (Stand 1. Januar 2011) wird wie folgt geändert:

Art. 15 Abs. 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

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

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir sind nun bei III. Der Erlass «Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr» wird aufgehoben. Frau Kommissionspräsidentin.

III.

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

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrophon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist diese Aufhebung beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: IV. Referendum und Inkrafttreten. Gibt es dazu noch Wortmeldungen?

IV.

Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum. Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes.

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Dann sind wir auf Seite 21 der Synopse angelangt, respektive Seite 557 der Botschaft. Der Erlass Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger wird aufgehoben. Frau Kommissionspräsidentin.

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

Der Erlass «Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger» BR 870.120 wird aufgehoben.

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkung.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Aus dem Plenum? Herr Regierungsrat? Somit ist diese Aufhebung beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Gibt es noch Wortmeldungen zu II., III. oder IV.? Ich stelle fest, dass dies nicht der Fall ist. Dann sind wir mit der Beratung durch.

II.

Keine Fremdänderungen.

III.

Keine Fremdaufhebungen.

IV.

Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Aufhebung.

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Möchte jemand auf einen Punkt zurückkommen? Wünscht jemand eine zweite Lesung? Ich erteile Grossrat Koch das Wort.

Koch: In vollem Bewusstsein, dass ich mich damit sehr beliebt machen werde, stelle ich Ihnen im Namen der SVP-Fraktion den Antrag auf eine zweite Lesung. Warum kommen wir dazu? Wenn ich mir die Ziele der Botschaft anschau, Ertragsneutralität, ökologische Lenkungswirkungen und Vollzugstauglichkeit. Ertragsneutralität, glaube ich, haben wir mehrfach gehört, sind wir klar der Meinung, Ziel nicht erreicht. Ökologische Lenkungswirkungen, wir haben es Ihnen immer wieder ausgeführt, die ökologische Lenkungswirkung beschränkt sich auf Plug-in-Hybride und vollelektrische Fahrzeuge. Wir nutzen den Spielraum hier nicht, den uns eben auch moderne Verbrennungsfahrzeuge bieten würden und dass wir auch als Übergang durchaus im Sinne der Lenkung unterstützen könnten. Und wir haben zur ökologischen Lenkungswirkung gerade vorhin mit Kollege Hohl debattiert, dass uns das anders versprochen wurde. Die ökologische Lenkungswirkung wurde uns versprochen, dass diese aus dem BKIG finanziert wird. Auch das haben wir nicht eingehalten. Dann zur Vollzugstauglichkeit, ich glaube, hier haben wir mit dem Art. 55 etwas Gutes gemacht, dass wir wenigstens eine Lösung gefunden haben, die sich im Vollzug einfach umsetzen lässt. Aber zusammengefasst sind wir klar der Meinung, Ertragsneutralität müssen wir nochmals über die Bücher. Wir brauchen mehr Flexibilisierung für die Regierung, dass wir eben die Korrektur nach unten vornehmen können, wenn wir überschüssen. Und die ökologische Lenkungswirkung muss aus dem BKIG finanziert werden. In diesem Sinne unterstützen Sie den Antrag auf eine zweite Lesung, dass wir hier ein wirklich gutes Gesetz hinbekommen.

Antrag SVP (Koch)

Zweite Lesung

Standespräsidentin Favre Accola: Sie haben gehört Grossrat Koch beantragt im Namen der SVP eine zweite Lesung. Wünscht jemand das Wort zu diesem Antrag? Wenn nicht, dann stimmen wir über die zweite Lesung ab. Wer dem Antrag auf eine zweite Lesung folgen will, drücke die Taste Plus. Wer den Antrag auf eine zweite Lesung nicht unterstützt, drücke die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben den Antrag auf eine zweite Lesung mit 90 zu 25 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

Abstimmung

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

Standespräsidentin Favre Accola: Damit kommen wir nun zu den Schlussabstimmungen. Sie finden die Anträge auf Seite 538 der Botschaft. Zweitens, der Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr zuzustimmen. Dieser Beschluss

unterliegt dem fakultativen Referendum. Wir kommen zur Abstimmung. Wer diesem Antrag zustimmen will, drücke die Taste Plus. Wer diesen Antrag ablehnt, drücke die Taste Minus. Für Enthaltungen die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben dem Antrag mit 90 zu 25 Stimmen bei 0 Enthaltungen zugestimmt.

Wir kommen zu Drittens, die Verordnung des Grossen Rates über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger aufzuheben, sofern die Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr in Kraft tritt. Wir kommen nun zur Abstimmung. Wer diesem Antrag zustimmen will, drücke die Taste Plus. Wer diesen Antrag ablehnt, drücke die Taste Minus. Für Enthaltungen bitte drücken Sie die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben dem Antrag mit 115 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen zugestimmt.

Wir kommen nun zu Viertens, den Auftrag Hohl betreffend Umbau und Sicherung der Zukunftstauglichkeit der Strassenverkehrssteuer in Graubünden als erledigt abzuschreiben. Wir kommen nun zur Abstimmung. Wer den Auftrag Hohl abschreiben will, drücke die Taste Plus. Wer die Abschreibung ablehnt, drücke die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben den Auftrag Hohl mit 111 zu 3 Stimmen bei 0 Enthaltungen abgeschlossen. Damit sind wir nun ganz am Schluss dieses Sachgeschäfts. Kommissionspräsidentin Mazzetta, ich erteile Ihnen nun das Schlusswort.

Schlussabstimmungen

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

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Ich danke Ihnen für die Zustimmung zum Gesetz und auch für die anregende Diskussion. Die Debatte ist zwar zeitweise etwas chaotisch verlaufen. Am Schluss haben wir es aber doch noch geschafft, eine geregelte Debatte zu dieser sehr technischen Vorlage abzuhalten. Die rasche technische Entwicklung wird dafür sorgen, dass die Überprüfung dieses Gesetzes zur Daueraufgabe wird, und vielleicht werden einige von Ihnen hier im Rat schon die nächste Revision dann erleben können. Ich möchte hier noch meinen Dank aussprechen für die wertvolle Unterstützung bei der Vorberatung dieser Vorlage und beim gestrigen Timeout. Allen voran Regierungsrat Peter Peyer, dem Amtsleiter Strassenverkehrsamt Claudio Reich, dem Abteilungsleiter Administration und stellvertretenden Amtsleiter Richard Peretti, der Generalsekretärin Regula Hunger, der Leiterin Gesetzgebungsdienst Christa Baumann.

Danken möchte ich auch den Kommissionsmitgliedern für ihre grosse Arbeit und die engagierten Diskussionen und nicht zuletzt unserem Ratssekretär, Patrick Barandun, für seine sehr wertvolle Unterstützung.

Standespräsidentin Favre Accola: Damit kommen wir bereits zum nächsten Sachgeschäft. Die Unterlagen dazu haben Sie in Ihrer E-Mail-Box vorgefunden. Ich bitte Sie, Ihre E-Mails zu konsultieren, damit Sie Zugriff auf Ihre Unterlagen haben. Das nächste Sachgeschäft ist der Erlass eines Gesetzes über die Höhere Berufsbildung, kurz GHB. Das Geschäft wurde von der KBK vorbereitet und wird im Rat von Kommissionspräsidentin Gabriela Menghini-Inauen vertreten. Für die Regierung spricht Regierungsrat Parolini, Vorsteher des Erziehungs-, Kultur- und Umweltschutzdepartementes. Wir beginnen auch hier mit der Eintretensdebatte und führen danach die Detailberatung. Ich erteile nun Kommissionspräsidentin Menghini-Inauen das Wort. Sie können sprechen.

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

Eintreten

Antrag Kommission und Regierung

Eintreten

Menghini-Inauen; Kommissionspräsidentin: Come presidente della Commissione della formazione e della cultura, per l'entrata in materia mi esprimerò sulla situazione iniziale, sui punti principali di questa nuova legge sulla formazione professionale superiore, sulle risorse finanziarie necessarie come pure sul lavoro svolto dalla commissione preparatoria.

Ich beginne mit der Ausgangslage. Das Gesetz über die Höhere Berufsbildung ist für den Bildungs- und Wirtschaftsstandort Graubünden von grosser Bedeutung. Die höhere Berufsbildung steht heute in einem dynamischen und anspruchsvollen Umfeld. Der Fachkräftemangel ist im Kanton Graubünden in vielen Branchen deutlich spürbar. Gleichzeitig verändern sich Berufsbilder rasant, insbesondere auch durch die Digitalisierung. Das stellt neue Anforderungen an Aus- und Weiterbildungen und erhöht den Bedarf an gut qualifizierten Fach- und Führungskräften. Und genau hier kommt der höheren Berufsbildung eine Schlüsselrolle zu. Sie ist nämlich ein zentraler Bestandteil unseres dualen Bildungssystems auf Tertiärstufe. Mit ihrer starken Praxisorientierung bildet sie jene Fachkräfte aus, die unsere Wirtschaft, insbesondere die kleinen und mittleren Unternehmen, dringend benötigt. Auch auf Bundesebene ist diese Bedeutung erkannt worden. Verschiedene Massnahmen zielen darauf ab, die höhere Berufsbildung besser zu positionieren und ihre Attraktivität zu steigern. Gleichzeitig bleibt der Wettbewerb unter den Bildungsanbietern hoch und die Rahmenbedingungen entwickeln sich laufend weiter. Für unseren Kanton hat die höhere Berufsbildung eine ganz besondere Bedeutung. Sie trägt wesentlich dazu bei, dass Fachkräfte im Kanton selber ausgebildet und gehalten

werden können. Denn Studien zeigen, Weiterbildungen werden in der Regel dort absolviert, wo entsprechende Angebote vorhanden sind. Wenn wir also attraktive Bildungsangebote vor Ort schaffen, stärken wir nicht nur die Ausbildung, sondern auch die regionale Wirtschaft und verhindern damit Abwanderung.

Die höhere Berufsbildung in Graubünden steht aber auch vor grossen Herausforderungen. Die geografische Lage, die teilweise kleinen Institutionen und die demografische Entwicklung erschweren es, ein breites und stabiles Angebot aufrecht zu erhalten. Viele Bildungsangebote konzentrieren sich auf die grossen Zentren ausserhalb des Kantons. Und genau deshalb ist es zentral, unsere eigenen Strukturen gezielt zu stärken. Heute verfügt Graubünden über eine vielfältige, aber auch heterogene Bildungslandschaft in der höheren Berufsbildung, mit kantonalen und privaten Institutionen, die sich in Grösse, Angebot und Ausrichtung deutlich unterscheiden. Diese Vielfalt ist eine Stärke, stellt aber auch Anforderungen an die Steuerung und Finanzierung. Und gerade bei der Finanzierung zeigt sich Handlungsbedarf. Um den unterschiedlichen Bedürfnissen der Institutionen gerecht zu werden, braucht es deshalb flexiblere und stärker leistungsorientiertere Lösungen. Dieser Aspekt wird mit der Einführung der Pauschalfinanzierung, neben der heute geltenden Defizitfinanzierung, berücksichtigt.

Der Grosse Rat hat im Zusammenhang mit der Berufsbildung zwei Vorstösse überwiesen. Zum einen den Auftrag Heini, welcher eine nachhaltige Stärkung der beruflichen Grund- und Weiterbildung sowie deren angemessene Finanzierung auf allen Stufen fordert. Und zweitens den Auftrag Müller, welcher eine gezielte finanzielle Unterstützung von Personen beim lebenslangen Lernen fordert. Mit diesem Gesetz über die Höhere Berufsbildung wird diesem Anliegen entsprechend Rechnung getragen.

Schliesslich ist hervorzuheben, dass der Kanton Graubünden der erste Kanton zu sein scheint, welcher diesem wichtigen Bildungsbereich ein eigenständiges Gesetz widmet. Das ist ein bildungspolitischer Meilenstein und ein klares Zeichen für die Bedeutung, die wir der höheren Berufsbildung beimessen. Damit wird die höhere Berufsbildung im Kanton Graubünden gezielt gestärkt, weiterentwickelt und zukunftsfähig ausgestaltet.

Ich komme zu den finanziellen Auswirkungen. Dieses neue Gesetz weist Mehrkosten von jährlich rund 4 Millionen Franken auf, für die nächsten vier Jahre. In den ersten beiden Jahren sind es rund 3,3 Millionen Franken. Den grössten Anteil machen dabei die Mehraufwendungen aufgrund der Einführung der Pauschalfinanzierung aus, die je nach Entwicklung der Institutionen zwischen rund 2,25 und 2,95 Millionen Franken pro Jahr liegen werden. Hinzu kommen Beiträge an Studiengebühren von rund 500 000 Franken jährlich, sowie etwa 250 000 Franken pro Jahr für Massnahmen im Bereich Zusammenarbeit und Wissens- und Technologietransfer. Gleichzeitig führt der Wegfall des bisherigen Trägerschafts-Beitrags unter der Defizitfinanzierung zu Mindereinnahmen von rund 300 000 Franken pro Jahr. Insgesamt ergeben sich also für die Jahre 2027 bis 2030 zusätzliche Kosten von rund 14,6 Millionen Franken. Der personelle Bedarf beträgt für den Kanton rund

0,3 Stellen, für Gemeinden und Regionen entstehen hingegen keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen.

Ich komme noch zur Kommissionsarbeit. Die Vorlage wurde von der Kommission für Bildung und Kultur während einem Sitzungstag im Beisein von Regierungsrat Jon Domenic Parolini, Amtsleiter Gion Lechmann mit seinen Abteilungsleitern Sabine Leisinger und Fabio Camichel ausgiebig diskutiert. Die Beratung von verschiedenen Themenbereichen hat entsprechend Zeit für sich beansprucht und die KBK hat verschiedene Fragen gestellt, um die Vorlage besser einschätzen und die Entscheidungsgrundlagen schärfen zu können. Insbesondere wurden auch die Chancen und Risiken der neu eingeführten Pauschalfinanzierung für privat getragene höhere Fachschulen detailliert erläutert. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die Geschäftsprüfungskommission der KBK mit Datum 9. März 2026 einen Mitbericht zu diesem Geschäft unterbreitet hat. Der Mitbericht enthält auch eine Aktennotiz des Amtes für Höhere Bildung mit Erläuterungen und verschiedenen Fragen der GPK und entsprechende Antworten des Amtes. Im Mitbericht informiert die GPK die KBK insbesondere über ihre Einschätzungen zu den finanziellen Aspekten der Botschaft und stellt der KBK den Antrag, die Zusammensetzung und Berechnung des Pauschalbeitrags zu überprüfen. Deshalb liess sich die KBK an ihrer Vorberatungssitzung vom Amt und Departement die aufgeführten Finanzierungsthemen in einer Präsentation besonders detailliert aufzeigen und erläutern und konnte somit die Erkenntnisse in der Beratung berücksichtigen. Am Schluss blieben keine Fragen mehr offen, weder zu diesem Teilaspekt noch zum Rest der Vorlage. Die KBK konnte somit ihre Vorberatung abschliessen und Ihnen, geschätzte Mitglieder des Grossen Rates, nun die Empfehlung der Kommission in Form eines Beschlussprotokolls unterbreiten.

Die Kommission ist überzeugt, dass diese Finanzierungsform eine angemessene Alternative zur bestehenden Defizitfinanzierung darstellt. Die Gesetzesvorlage wird deshalb vollumfänglich unterstützt. Uneinigkeit besteht einzig bei den Beiträgen des Kantons an Studiengebühren. Eine Kommissionsmehrheit möchte dort einen Mindestsatz definieren, während eine Kommissionsminderheit bei der Botschaft und der Regierung bleibt. Aber dazu mehr später.

Damit komme ich zum Schluss und ich bitte Sie, geschätzte Damen und Herren des Grossen Rates, auch im Namen der Kommission auf die Vorlage einzutreten.

Standespräsidentin Favre Accola: Das Wort zum Eintreten ist offen für weitere Mitglieder der Kommission. Ich erteile Grossrat Epp das Wort.

Epp: Wir beraten heute den Erlass eines neuen Gesetzes für die Höhere Berufsbildung. Der Kanton Graubünden beschreitet mit dieser Vorlage Neuland. Als erster Kanton der Schweiz schafft er ein eigenständiges Gesetz für die höhere Berufsbildung. Dies ist kein Zufall und keine Selbstverständlichkeit, es ist eine Notwendigkeit. Die Botschaft der Regierung vom 16. Dezember 2025 zeichnet ein klares Bild. Die höhere Berufsbildung steht unter

Druck. Der Fachkräftemangel betrifft nahezu alle Branchen. Die Digitalisierung verändert Berufsbilder in atemberaubendem Tempo. Die demografische Entwicklung verstärkt den Wettbewerb um gut ausgebildete Arbeitskräfte. Und die geografischen Besonderheiten unseres Kantons, die dezentrale Siedlungsstruktur, die topografischen Herausforderungen, die klein- und mittelständisch geprägte Wirtschaft verlangen nach massgeschneiderten Lösungen. Die höhere Berufsbildung ist das Rückgrat der KMU-Wirtschaft und die KMU-Wirtschaft ist das Rückgrat der Besiedelung unseres Kantons. Wer die höhere Berufsbildung stärkt, stärkt die Wirtschaft. Wer die Wirtschaft stärkt, stärkt die dezentrale Besiedelung. Und wer die dezentrale Besiedelung stärkt, stärkt den Zusammenhalt unseres Kantons. Diese Kette ist so einfach wie zwingend.

Die Regierung legt uns eine Vorlage vor, die vier zentrale Stossrichtungen verfolgt. *Emprem:* Die höhere Berufsbildung erhält ein eigenes Gesetz und wird damit aus dem Schatten der Hochschulgesetzgebung herausgeführt. Dies ist ein starkes bildungspolitisches Signal. Die praxisorientierte Tertiärbildung ist der akademischen Bildung gleichwertig, nicht gleichartig, aber gleichwertig. *Secund:* Mit der Einführung der Pauschalfinanzierung neben der bestehenden Defizitfinanzierung erhalten die Institutionen Wahlfreiheit. Sie können je nach Grösse, Angebotsbreite und strategischer Ausrichtung die für sie passende Finanzierungsform wählen. Die Pauschalfinanzierung ist leistungsorientiert, schafft unternehmerische Freiheiten und setzt Anreize für effiziente Mittelverwertung. *Tierz:* Die Studierenden selbst werden gestärkt. Die Beiträge an Studiengebühren von 20 bis 25 Prozent senken die Hürden für den Zugang zur höheren Berufsbildung. Wer sich weiterbilden will, soll dies nicht aus finanziellen Gründen lassen müssen, ausserdem werden Fachkräfte im Kanton Graubünden dadurch gefördert. *Quart:* Die Förderung des Wissens- und Technologietransfers verbindet Bildung, Forschung und Wirtschaft. Die dafür vorgesehenen Mittel von jährlich 250 000 Franken sind ein erster wichtiger Schritt, um Innovationen zu ermöglichen, für die sich die Institutionen der höheren Berufsbildung bisher nicht auf nationale Forschungsfonds bewerben konnten.

Nun noch ein Wort zur finanziellen Situation. Die finanziellen Auswirkungen des GHB sind nicht nur vertretbar, sie sind eine weise Investition in die Zukunft unseres Kantons. *Erstens:* Die jährlichen Mehrkosten von rund 4 Millionen Franken sind überschaubar und gut begründet. Zum Vergleich: Der Kanton Graubünden gibt jährlich rund oder über 200 Millionen Franken für das Bildungswesen im Tertiärbereich aus. 4 Millionen Franken, das sind gerade einmal 2 Prozent dieser Summe. Für diesen Betrag erhalten wir eine Stärkung der Fachkräftebasis unserer KMU, eine Entlastung der Studierenden durch Beitragssenkungen von 20 bis 25 Prozent, eine neue unternehmerische Freiheit für unsere Bildungsinstitutionen und eine erste Förderung des Wissenstransfers zwischen Bildung und Wirtschaft. Die Ausgaben des Kantons haben so direkte und nachhaltige Wirkung auf die Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft. *Zweitens:* Die Mehrausgaben sind gebundene Ausgaben. Sie fließen dorthin, wo sie hingehören. Die Beiträge an Studien-

gebühren, die pauschal und pro Studierende, die Investitionsbeiträge, all dies sind keine beliebig verteilbaren Subventionen. Sie sind zweckgebunden, transparent und nachvollziehbar. Drittens: Die Vorlage ist regionalpolitisch klug. Die Zusatzpauschale für kleine Klassen ermöglicht Bildungsangebote in den Tälern, wo die Studierendenzahlen gering sind. Ohne diese Regelung würden allfällige Angebote verschwinden oder gar nicht erst erbracht. Mit dieser Regelung bleiben oder kommen sie, nicht aus wirtschaftlichem Kalkül, sondern aus regionalpolitischer Vernunft. Das kostet Geld, aber es kostet weniger, als wenn die Menschen abwandern, weil die Bildungsangebote fehlen. Viertens: Die Vorlage ist eine Antwort auf den Fachkräftemangel und Fachkräftemangel ist teurer als Bildung. Jede unbesetzte Stelle kostet die Wirtschaft. Jeder Abwanderung von Fachkräften folgen Wertschöpfungsverluste. Jeder Jugendliche, der mangels finanzieller Mittel auf eine Weiterbildung verzichtet, ist ein verschenktes Potential. 4 Millionen Franken pro Jahr sind kein Luxus, es ist eine Notwendigkeit. E buca sco davos: Diese Vorlage ist ein Zeichen, ein Zeichen, dass der Kanton Graubünden bereit ist, in seine eigene Zukunft zu investieren. Ein Zeichen, dass die Politik die Bedeutung der höheren Berufsbildung erkannt hat. Ein Zeichen, dass wir den Fachkräftemangel nicht nur beklagen, sondern aktiv bekämpfen. 4 Millionen Franken sind viel Geld, aber sie sind gut angelegtes Geld. Sie sind eine Investition mit hoher Rendite in Arbeitsplätze, in Wettbewerbsfähigkeit, in die dezentrale Besiedelung, in die Zukunft unseres Kantons. Lassen Sie uns heute ein Signal setzen. Wir investieren in die höhere Berufsbildung, wir investieren in die Fachkräfte von morgen, wir investieren in Graubünden.

Nies facit: Die höhere Berufsbildung ist kein blosses Anhängsel der akademischen Bildung. Sie ist ein eigenständiger, gleichwertiger und für unseren Kanton existenziell wichtiger Pfeiler des Bildungssystems. *Quella nova lescha ei impurtonta.* Es ist der erste Schritt zu einer neuen Sichtbarkeit und Wertschätzung der höheren Berufsbildung. Besten Dank der Regierung für die Vorlage. Die Mitte-Fraktion ist für Eintreten, Anpassung von Art. 23 und Verabschiedung des neuen Gesetzes.

Dietrich: Ich werde meine Eintrittsworte auf Romanisch halten. *Cun la Lescha davart la furmaziun professiunala superiura mettein nus in signal impurtont per sviluppar vinavon nies sistem dual da formaziun ch'ei secumprovaus.* Il cantun Grischun ha enconuschentamein sfidas individualas e particularas. Ina ferma formaziun professiunala ei da gronda impurtonza ton per segirar il diember e la qualitat dallas persunas spezialisadas sco era per rinforzar la forza economica e sociala. Che quella part dalla formaziun vegn ussa reglada en ina lescha independenta ei consequent e rinforzescha la muntada strategica ch'ei giavischada.

In special engraziament admittel jeu agl Uffeci per la formaziun media-superiura. La proposta ei vegnida elavurada cun gronda cumpetenza e premura. Igl ei reussiu fetg bein da presentar ils connexs complexs sco era ils differents models da finanziaziun cun las differents fuormas da sustegn finanziel a moda clara ed entelgeivla. Quei oravontut grazia a las explicaziuns en la

procedura cul cunrapport dalla Cumissiuun da gestiun (GPK) e la presentaziun duront la sesida dalla cumissiuun (KBK). Igl ei gartegiau da crear ina basa transparenta che ha lubiu da tractar la lescha a moda fetg efficienta.

Gia en las rispostas dalla consultaziun ei semussau in grond sustegn dalla proposta elavurada. Impurtonts resuns ord la consultaziun ein lu vegni surpri. E da menziunar positivamein ei natrualmein era che las treis incaricas parlamentaras, Müller, Heini e Brunold, han saviu dar a quella lescha la direcziun necessaria.

Il sustegn vast sur tuttas partidas ora ei era semussaus claramain ella lavur dalla cumissiuun, aschia che mo in sulet artechel ha la finala procurau per ina proposta d'adattaziun.

In artechel supplementar pusseivel en connex cun «habitar e mensa» havein mia collega Nora, ch'ei oz absenta, ed jeu laschau cumbien duront la sesida da cumissiuun. Quei sunter haver udiu las explicaziuns digl uffeci e grazia era a la discussiun cun las responsablas dallas autras partidas. Collega Degiacomi vegn denton cuort ad explicar quella tematica en in votum.

Nus savein pia decider oz sin ina basa fetg, fetg solida e cun in sustegn finanziel adequat, sco quei che collega Epp ha era detg. Jeu supplicheschel el num da l'entira Partida socialdemocrata perquei el senn d'entrar en la discussiun da quella fatschenta cun ina lescha che perschuada sin tut ils camps.

Furger: Quale vicepresidente della Commissione formazione e cultura, approfitto per esprimere alcuni punti forti di questa legge. Il nostro Governo del Cantone Grigioni aveva avviato una consultazione per proporre una legge dedicata alla formazione professionale superiore. Questa iniziativa mirava a potenziare e modernizzare il sistema formativo, adattandolo alle attuali necessità economiche e territoriali. Tale intervento sottolinea il ruolo cruciale della formazione superiore nell'economia locale e regionale. Gli obiettivi principali della nuova legge sono: la revisione della normativa, scusate, la revisione della normativa si inserisce nel contesto dell'aggiornamento della legge sulle scuole universitarie e sulla ricerca. Il Governo punta a sviluppare un settore terziario della formazione professionale superiore che risponda alle specifiche esigenze del Cantone.

In particolare si vuole: sostenere il settore formativo attraverso margini giuridici e materiali adeguati; rispondere alle particolari sfide territoriali, economiche e demografiche del Cantone; differenziare nettamente i settori di formazione professionale superiore e scuole universitarie. Questo approccio evidenzia l'importanza sociale ed economica della formazione professionale superiore, fondamentale per affrontare la crescente richiesta di specialisti in vari ambiti professionali. Quali possono essere le opportunità per il futuro: la legge intende fornire un quadro giuridico che consenta agli istituti di formazione professionale superiore di: collaborare con le imprese regionali per creare percorsi formativi innovativi e flessibili; sviluppare e finanziare nuovi enti formativi che possano rispondere alle esigenze future; garantire una chiara distinzione rispetto alla formazione professionale di base, promuovendo il settore terziario come una realtà autonoma e specializzata. Una risposta alle sfide

del mercato: la proposta legislativa non solo mira a migliorare il sistema formativo, ma rappresenta anche una risposta concreta alla necessità di professionisti qualificati.

Grazie a un'offerta formativa mirata, si potranno sostenere meglio sia l'economia locale, sia le esigenze dei giovani che desiderano accedere a percorsi di crescita professionale competitivi.

Lehner: Die Bedeutung der höheren Berufsbildung sowie des dualen Bildungssystems ist unbestritten für uns alle. Die Zielsetzung, die Tertiärstufe künftig mit separaten Gesetzen zu regeln und folglich auch den Teil der höheren Berufsbildung analog Hochschulbereich, Gesetz über Hochschulen und Forschung GHF, mit eigenständigen Gesetzen zu versehen, wird klar unterstützt. In diesem Zusammenhang scheint eine Entflechtung des Teils der höheren Berufsbildung aus dem aktuellen Gesetz über die Berufsbildung und weiterführende Bildungsangebote sinnvoll.

Zum Inhalt: Die Einführung einer Pauschalfinanzierung und damit verbunden die grundsätzliche Absicht, die Ablösung der Defizitfinanzierung zu erreichen, wird von der SVP unterstützt. Damit werden Anreize für eine wirtschaftliche Betriebsführung geschaffen und die Motivation zur Innovation gestärkt. Die Flexibilisierung des Finanzierungssystems schafft grundsätzlich bessere Rahmenbedingungen für die höhere Berufsbildung und trägt somit der Aufrechterhaltung eines dezentralen Bildungsangebots angemessen Rechnung. Wir begrüßen eine aktivere Rolle des Kantons im Bereich der Förderung der höheren Berufsbildung oder einfach der Berufsbildung. Und dies ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Wichtig für eine gute Gesetzgebung ist, dass wir die nötige Flexibilität beibehalten. Deshalb werde ich auch in der Detailberatung unter Art. 23 die Kommissionsminderheit und die Regierung vertreten, um genau diesen Punkt zu unterstreichen. Zusammenfassend unterstützt die SVP dieses Gesetz und ist für Eintreten.

Censi: La formazione professionale superiore è una particolarità svizzera. I suoi corsi e i suoi titoli sono poco conosciuti nei Paesi in cui non esiste il sistema della formazione professionale duale e dove spesso formazioni simili vengono svolte nelle università. Con questa legge specifica, si intende rafforzare in modo mirato la formazione professionale superiore e adeguarla agli attuali sviluppi della politica formativa e del mercato del lavoro. In considerazione della carenza di specialisti e della grande importanza che la formazione professionale superiore riveste per l'economia delle piccole e medie imprese e per l'attrattiva residenziale del Cantone, in futuro la formazione professionale superiore dovrà essere disciplinata in una legge specifica, che andremo a discutere dopo. In questo modo a livello terziario il sistema di formazione duale viene rappresentato da due leggi complementari: questa orientata sulla parte pratica, e quella già vigente sulle scuole universitarie e sulla ricerca. In questo ambito volevo citare l'incarico del collega e impresario Heini, discusso e approvato nella sessione di ottobre del 2023, volto a rafforzare la formazione professionale nei Grigioni: la formazione professionale è un

compito importante, è un compito di tutti ed è un compito comune di Confederazione, Cantoni e organizzazioni del mondo del lavoro. Sono a favore dell'entrata in materia.

Cola: Es wurde alles bereits sehr ausführlich von meinen Kommissionskolleginnen und -kollegen ausgeführt und aus diesem Grund versuche ich, mich möglichst kurz zu halten. Graubünden übernimmt mit diesem Gesetzesvorhaben eine echte Vorreiterrolle. Wir sind damit der erste und bislang einzige Kanton, der diesen entscheidenden Schritt für unsere Bildungslandschaft wagt, und darauf dürfen wir echt stolz sein.

Die FDP-Fraktion unterstützt die Vorlage aus drei strategischen Gründen. Wir bilden das duale Bildungssystem auf Tertiärstufe endlich sauber ab. Neben dem Gesetz für die Hochschulen erhält die praxisorientierte Bildung mit dem GHB einen ebenbürtigen Platz. Der Kanton übernimmt künftig bis zu 25 Prozent der Studiengebühren. Diese Beiträge müssen zwingend an die Studierenden weitergegeben werden. Das macht die Weiterbildung in Graubünden finanziell attraktiver und hilft uns im harten Wettbewerb um Fachkräfte. Wer sich in unserem Kanton weiterbildet, bleibt oft auch hier tätig. Das stärkt die Besiedlung in den Regionen und stützt unsere lokale Wirtschaft. Ein weiterer, sehr wichtiger Kernpunkt der Vorlage ist die Finanzierung. Bereits anerkannte Schulen erhalten die Wahlmöglichkeit zwischen der Defizitgarantie und der neuen Pauschalfinanzierung. Sehr wichtig ist hierbei festzuhalten, wer sich für das Modell der Pauschale entscheidet, wählt damit den Weg der Eigenverantwortung. Ein Wechsel zurück ins System der Defizitdeckung ist nicht mehr möglich. Das bedeutet ganz klar, wer in guten Zeiten von der Pauschale profitiert, trägt auch das volle Risiko in schwierigen Zeiten. Die Schulen sind in der Pflicht, in starken Jahren zwingend Rücklagen zu bilden, um Durststrecken bei schwankenden Studierendenzahlen selbständig zu überbrücken. Das schafft Anreize für effizientes Wirtschaften und schont langfristig das Budget des Kantons vor unvorhersehbaren Nachforderungen.

Zusammenfassend: Dieses Gesetz stärkt die Gleichwertigkeit von beruflicher und akademischer Bildung und entlastet die Studierenden direkt bei den Studienkosten. Gleichzeitig setzen wir auf finanzielle Eigenverantwortung der Institutionen und schaffen Planungssicherheit für den Kanton. Die FDP-Fraktion ist für Eintreten.

Standespräsidentin Favre Accola: Das Wort ist nun offen für das Plenum. Ich erteile Grossrat Heini das Mikrofon.

Heini: Als Eigentümer eines KMUs und als Vorstandsmitglied des Bündner Gewerbeverbandes als erstes ein grosses Kompliment an die Regierung und an das involvierte Amt unter der Leitung von Dr. Gion Lechmann, zum einen für das neue Gesetz an sich und zum andern auch für dessen Inhalt. Dieses neue Gesetz erhöht den Stellenwert der höheren Berufsbildung und stellt mehr finanzielle Mittel für diese Weiterbildung zur Verfügung. Dies stärkt auch die berufliche Grundbildung. Die höhere Berufsbildung ist für das Gewerbe in unserem

Kanton von enormer Bedeutung. Viele Branchen bilden ihre Kader fast vollständig an Schulen der höheren Berufsbildung aus. Diese Schulen sollten qualitativ gut sein, sich in der Nähe des Wohn- und Arbeitsortes befinden und bezahlbar sein. Nur so können wir genügend junge Leute motivieren, eine entsprechende Weiterbildung zu absolvieren. Gute und regionale Weiterbildungsmöglichkeiten helfen uns auch bei der Gewinnung neuer Lernender. Wenn wir den jungen Schulabgängerinnen und Schulabgängern bereits vor der Berufswahl aufzeigen können, wie ein spannender Karriereweg auch ohne Studium aussehen kann, so sind sie eher bereit, eine Berufslehre zu wählen. Sind die Probleme des Gewerbes mit diesem neuen Gesetz gelöst? Natürlich nicht. Die Gewinnung und die Weiterbildung von genügend Fach- und Führungskräften bleibt aufgrund der demografischen Entwicklung in unserem Kanton eine grosse Herausforderung. Dabei sind die Berufsverbände und in erster Linie die einzelnen Unternehmen weiterhin stark gefordert. Mit der Erarbeitung dieses neuen Gesetzes hat die Regierung einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung getan. Es ist jetzt an uns, dieses Gesetz zu beraten und, so hoffe ich, auch zu verabschieden. Ich bin für Eintreten.

Bavier: Das vorliegende Gesetz soll sicherstellen, dass möglichst viele Angebote der höheren Berufsbildung im Kanton angeboten werden können. Im vorliegenden Gesetzesentwurf geht es um verschiedene Bildungsinstitutionen mit kantonaler Trägerschaft wie das Bildungszentrum für Bildung und Soziales oder den Plantahof und um Institutionen ohne kantonale Trägerschaft. Zu letzteren fünf Institutionen im Kanton zählen der Verein ibW inklusive Bildungszentrum Wald Maienfeld, die EHL Passugg, die HFT GR Academia Engiadina AG und die Höhere Fachschule für Sozialpädagogik HFS in Zizers. Der Kanton hat diese Bildungsinstitutionen in den letzten Jahren mit rund 10 Millionen Franken jährlich unterstützt. Neu können diese Organisationen zwischen einer Defizitfinanzierung und einer Pauschalfinanzierung wählen. Einerseits gewährt die Pauschalfinanzierung einen grösseren finanziellen Handlungsspielraum, andererseits müssen die Bildungsinstitutionen beim Modell der Defizitfinanzierung Reserven bilden können, um auch im Fall von sinkenden Zahlen der Studierenden ihr Bildungsangebot aufrecht zu erhalten. Zudem gewährt der Kanton den erwähnten Institutionen eine Grundpauschale, eine Pauschale für Organisationsentwicklung und eine Zusatzpauschale für eine Klasse mit weniger als zehn Personen.

Gemäss Zusammenstellung auf Seite 650 der Botschaft rechnet das Amt für Höhere Bildung mit einem jährlichen Mehraufwand zwischen 3,3 Millionen Franken 2027 und 4 Millionen Franken 2030 bei Annahme dieses Gesetzes. Über die Hälfte der Mittel werden auch zukünftig an die ibW gehen, was aufgrund der 1400 Studierenden auch richtig ist. Die ibW ist ein non-profit-orientierter Verein, der getragen wird von Berufsverbänden und Gewerkschaften, und deckt mit seinen 15 Fachrichtungen die höhere Fachausbildung für die Bereiche Wirtschaft, Technik, Bau und Holz, Gestaltung und

Wald ab. Die ibW ist somit für die Ausbildung der Fachkräfte in Graubünden systemrelevant.

Die höhere Fachausbildung ist das Rückgrat der KMU-Wirtschaft. Das vorliegende Gesetz ist somit ein wichtiger Meilenstein zur Stärkung der Berufsbildung in Graubünden. Das neue Gesetz soll mithelfen, die eingangs erwähnten Bildungsinstitutionen zu stärken, ihnen mehr Sichtbarkeit zu verleihen und mit der Ausbildung von Fachkräften dem Fachkräftemangel in Graubünden entgegenzuwirken. Die Pauschalfinanzierung besteht aus den festgelegten HSFV-Beiträgen und zielt darauf ab, einen schweizweit anerkannten Vergleichsstab im Bereich der Kosten von Bildungsgängen HF zu verwenden. Die Finanzierung des neuen GHB ist grosszügig ausgelegt, was nach Meinung der GLP auch richtig ist, denn die höhere Fachausbildung hat gerade in einer peripheren Region wie Graubünden eine enorm wichtige Bedeutung. Bund und Kanton geben für den Tertiär A-Bereich, sprich für die ETH und die Universitäten, jährlich 10 Milliarden Schweizer Franken aus, während der Tertiär B-Bereich, sprich die höheren Fachschulen, 500 Millionen Franken erhalten. Das ist 20 Mal weniger. Objektivweise muss aber auch erwähnt werden, dass wir im Tertiär A-Bereich in der Schweiz rund 172 000 Studenten haben, während wir im Tertiär B-Bereich 37 000 Studierende zählen. Dies wirkt sich indirekt auf die Studiengebühren aus. Während die Semestergebühren an den Universitäten zwischen 800 und 1000 Franken kosten, bezahlen die Fachhochschüler zwischen 2000 und 3500 Franken. Diese Ungerechtigkeit kann mit dem vorliegenden Gesetz nicht gänzlich eliminiert werden. Das neue GHB trägt jedoch dazu bei, dass die Studiengebühren nicht weiter erhöht werden müssen und je nach Lehrgang sogar leicht gesenkt werden können. Die GLP ist für Eintreten.

Degiacomi: Die demografische Entwicklung trifft den Kanton Graubünden in den kommenden Jahren mit voller Wucht. Der Anteil der erwerbsfähigen Bevölkerung wird im Unterschied zu den meisten anderen Kantonen signifikant sinken. Ich habe keinen Zweifel, dass das Bewusstsein für diese Thematik mittlerweile ins breite Bewusstsein des Grossen Rates geflossen ist. Wie kaum ein anderer Kanton sind wir von einem Brain-Drain, also einer Abwanderung oder einem Verlust von Fachkräften, betroffen. Grossrat Epp hat es diesbezüglich in seinem Eintretensvotum auf den Punkt gebracht: Abwanderung ist teurer als Bildung. In dieser Situation kommt der Berufsbildung, der weiterführenden und höheren Bildung sowie den Hochschulen in Graubünden zentrale Bedeutung zu. Sie sorgen nämlich dafür, dass weniger Fachkräfte abwandern und junge Fachleute nach Graubünden kommen. Ich habe sie deshalb schon öfters als unsere Brain-Gain-Maschinen bezeichnet. Wir haben im Namen der Bündner Wirtschaft allen Grund, den Bildungsangeboten und deren Zielgruppen unsere höchste Aufmerksamkeit zu schenken. Das vorliegende neue Gesetz über die Höhere Berufsbildung löst diesbezüglich natürlich noch nicht alle Probleme. Es ist jedoch ein sehr wichtiger Schritt insbesondere zur Verbesserung der Finanzierung der davon betroffenen Bildungseinrichtun-

gen. Ich möchte dies, wie viele Rednerinnen und Redner vor mir, ausdrücklich positiv würdigen.

In der bisherigen Debatte oder Eintretensdebatte praktisch unbemerkt blieb ein Punkt, der in der Botschaft auch keine Erwähnung findet. Aber er findet sich dennoch aktuell in einer Fremdänderung des Gesetzes über die Berufsbildung. Darauf möchte ich kurz Ihre Aufmerksamkeit lenken. Auf Seite 664 der Botschaft finden Sie im Gesetzestext eine Änderung von Art. 30 Abs. 1 und 2, in welcher es um Angebote für Wohnen und Verpflegung geht. Zugegeben, die Fremdänderung ist rein formaler und nicht materieller Natur. Deshalb kann ich nachvollziehen, dass ich keine erläuternden Ausführungen in der Botschaft finde. Und doch bin ich der Ansicht, dass hier eine Chance verpasst wurde. Unser Wirtschaftsstandort ist darauf angewiesen, dass wir ausserkantonale Fachkräfte zum Zwecke der Ausbildung nach Graubünden locken. Ein im schweizerischen Schnitt überdurchschnittlich attraktives Angebot im Bereich Verpflegung und beim studentischen Wohnen wären dafür sehr wichtige Rahmenbedingungen. Generell muss ich feststellen, dass beim Kanton diesbezüglich kaum ein Bewusstsein vorhanden ist.

Überall dort, wo der Kanton selber tätig ist, achtet er zwar peinlich genau auf gute Verpflegungslösungen oder teilweise auch hochwertiges Wohnen, z. B. Mensa der Kantonsschule, Konvikt, Plantahof, neues Zivilschutz- ausbildungszentrum Meiersboden und die Verpflegungslösung sogar in der sinergia. Wenn er dies jedoch nicht selbst tut, fehlt das dringend benötigte Gehör des Kantons. In der Praxis werden Bildungseinrichtungen auf die fehlenden gesetzlichen Grundlagen verwiesen, und tatsächlich sind die gesetzlichen Grundlagen, angefangen vom Gesetz über die Berufsbildung über das Gesetz über die Mittelschulen sowie nun das Gesetz über die Höhere Berufsbildung und das Gesetz über die Hochschulen und Forschung, mindestens in diesem Bereich in keiner Art und Weise systematisch. Mal wird Bau, Unterhalt, Einrichtung und Betrieb übernommen, mal nur das eine oder nur das andere. Das vorliegende Gesetz hätte diesbezüglich eine Chance geboten, bildungsstufenübergreifend Überlegungen anzustellen. Es kann doch nicht im Interesse des Kantons sein und der Volkswirtschaft, dass nur kantonseigene Bildungsangebote über gute Verpflegungs- und Wohnangebote verfügen, sondern dass wir auf allen Stufen und unabhängig von der Trägerschaft ein attraktives Angebot haben, natürlich sofern ein nennenswerter Bedarf dafür gegeben ist. Faktisch ist dies heute nicht der Fall.

Ich habe deshalb mit dem Gedanken gespielt, einen Änderungsantrag zum vorliegenden Gesetz zu stellen. Nach diversen Kontakten und nachdem ich diesen Punkt rechtzeitig in die Kommission vorher gebracht habe und das dort auch diskutiert wurde, verzichte ich jedoch darauf. Denn tatsächlich besteht aktuell im Bereich der höheren Berufsbildung nicht der höchste Bedarf diesbezüglich, sondern viel höher im Bereich der Hochschulen und der Berufsbildung. Nichtsdestotrotz möchte ich mit meinem Votum für die Bedeutung von Verpflegungs- und Wohnlösungen für Lernende und Studierende in Graubünden sensibilisieren. Zusammengefasst, ich bin für Eintreten und werde keinen Änderungsantrag stellen.

Nicolay; GPK-Präsidentin: Die Geschäftsprüfungskommission des Grossen Rates hat sich in den letzten Monaten vertiefter mit dem Gesetz über die Höheren Fachschulen und mit den Beiträgen an die ibW befasst. Unter anderem hat auch ein Gespräch mit dem Leiter des AHB und mit Vertretern des Trägervereins der ibW stattgefunden. Wie bereits von der KBK-Präsidentin ausgeführt, hat die GPK der KBK für ihre Vorberatung dieses Geschäftes einen Mitbericht im Sinne von Art. 21 des Gesetzes über den Grossen Rat unterbreitet. Die GPK interessierte sich beim vorliegenden Erlass vor allem für die genaue Berechnung des Pauschalbeitrages. Laut den Angaben in der Botschaft rechnet der Kanton bei Annahme des Gesetzes mit einem jährlichen Mehraufwand zwischen 3,3 und 4 Millionen Franken. Für die GPK war die genaue Berechnung des Pauschalbeitrages nicht umfangreich und nachvollziehbar genug in der Botschaft erklärt.

Die GPK hat den Leiter des AHB zu einem Gespräch eingeladen. Die GPK hat vorgängig Fragen gestellt, welche an der Sitzung anhand einer ausführlichen Präsentation beantwortet wurden, und die Berechnung des Pauschalbeitrages nachvollziehbar dargelegt. Aufgrund der aus Sicht der GPK nicht ganz klaren Ausführungen in der Botschaft hat sie sich entschieden, die vorliegenden Informationen in Form eines Mitberichts an die KBK weiterzugeben, und beantragte der Kommission, die Zusammensetzung und die Berechnung der Pauschalfinanzierung zu überprüfen. Wie Frau Kommissionspräsidentin ausgeführt hat, hat die KBK das in ihrer vorbereitenden Sitzung auch gemacht.

Den Mitgliedern der GPK ist bewusst, dass die höheren Fachschulen von grosser Bedeutung sind für den Kanton Graubünden und viel dazu beitragen, dem Fachkräftemangel in unserem Kanton entgegenzuwirken. Zudem ist ihnen auch bewusst, dass durch die periphere Lage höhere Beiträge an die Institutionen aufgrund der eher tieferen Studierendenzahl zu verrichten sind. Trotzdem möchte die GPK auch hier auf die in den nächsten Jahren steigenden Ausgaben an Dritte aufmerksam machen und verlangte deshalb, dass in der Vorberatung diese transparent ausgewiesen werden. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit und für die Kenntnisnahme.

Koch: Zuerst lassen Sie mich meine Interessensbindung offenlegen. Ich bin Mitglied des Vorstandes der ibW und spreche hier auch in dieser Funktion. Zuerst möchte ich, und das mache ich wirklich gerne, Herr Regierungsrat, Ihnen und Ihrem zuständigen Departement gratulieren. Ich glaube, Sie haben hier wirklich eine gute Aufgabe gemacht, Sie haben uns hier eine sehr, sehr gute Botschaft vorgelegt. Wir haben die Gründe dazu ausführlich gehört von den Sprecherinnen und Sprechern vorher. Aber ich darf auch als Institution sagen, wir begrüssen ausdrücklich diese Wahlfreiheit. Denn schauen Sie, Bildung ist ein Markt. Das müssen wir uns bewusst sein. Wir haben auch gehört, und wir können es in der Botschaft lesen, wie dieser Markt eben funktioniert. Die Studierenden wollen dort zur Ausbildung gehen, wo sie arbeiten, und am liebsten möglichst das ganze Angebot dort haben. Also wenn wir in der zukünftigen Entwicklung diese Fachkräfte hier behalten wollen, dann müssen

wir sie auch hier ausbilden können. Und dazu brauchen wir starke Institutionen. Mit der Pauschalfinanzierung entlassen wir diese eben in die unternehmerische Freiheit, die sie brauchen. Sie erhalten die Flexibilität und können dann eben die Mittel auch effizient einsetzen. Es ist klar, Kollegin Cola hat es sauber ausgeführt, es kommen schwierige Zeiten auch auf diese Institutionen zu. Der Schritt, in welche Richtung gehen wir, gehen wir weg von der Defizitfinanzierung, wollen wir diese Pauschalfinanzierung, will gut überlegt sein, aber er bietet auch grosse Chancen. Ich glaube, diese Chancen gilt es zu packen. Das Gesetz ermöglicht es. Wir werden viele der Artikel nachher noch im Detail einzeln diskutieren, insbesondere wenn es dann um einen Änderungsantrag geht. Aber ich möchte es wirklich nochmals festhalten, Herr Regierungsrat, vielen Dank. Sie haben die Aufträge, die dazu geführt haben, sehr gut aufgenommen. Sie haben hier wirklich eine hervorragende Arbeit geleistet.

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

Regierungsrat Parolini: Herzlichen Dank für die Diskussion und herzlichen Dank auch für die wohlwollende Aufnahme und sogar die Gratulationen, die da ausgesprochen wurden, das ist nicht so selbstverständlich, dass ich das von Grossrat Koch höre, nehme es gern so zur Kenntnis, danke.

Im Bereich der höheren Berufsbildung herrscht eine grosse Dynamik, hervorgerufen durch die aktuelle Debatte rund um den Fachkräftemangel in zahlreichen Berufsbranchen. In Graubünden wie auch schweizweit wird die Bedeutung von Absolvierenden mit einer beruflichen Weiterbildung, sei es mit Abschluss Höhere Fachschule HF oder mit einer eidgenössischen Berufsprüfung BP oder höheren Fachprüfung HFP, das die drei Abkürzungen, immer grösser. Mit ihrer arbeitsmarktorientierten Ausbildung sind sie gefragte Fach- und Führungskräfte insbesondere bei den KMUs. Verschiedene politische Vorstösse auf nationaler wie auch auf kantonaler Ebene verlangen deshalb eine bessere Positionierung und allgemeine Stärkung der Berufsbildung im Allgemeinen, aber insbesondere auch der höheren Berufsbildung. Der kontinuierliche, durch die Digitalisierung beschleunigte Wandel in der Arbeitswelt verlangt dynamische Anpassungen der Berufsbilder sowie der entsprechenden Aus- und Weiterbildungen in der höheren Berufsbildung.

Zur Stärkung der höheren Berufsbildung hat der Bund mit der Einführung der Subjektfinanzierung für Absolvierende von Vorbereitungskursen zu den eidgenössischen Prüfungen die Bundesbeiträge auf Tertiärstufe angeglichen, indem er die Ausbildungskosten teilweise an die Absolvierenden zurückerstattet. Zudem hat sich das Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation mit der Lancierung des Projektes Positionierung HF zum Ziel gesetzt, die höheren Fachschulen national und international besser zu positionieren und deren arbeitsmarktorientierung mit gezielten Massnahmen weiter zu stärken. Die geografische Konzentration der Institutionen mit Angeboten der höheren Berufsbildung in den nationalen Ballungszentren stellt zusammen mit den

variierenden Betriebsgrössen in Graubünden eine regionalpolitische Herausforderung dar. Angesichts des möglichen Rückgangs innerkantonal Studierender in Folge der demografischen Entwicklung sowie der erwähnten schweizweiten Herausforderung ist es unerlässlich, die innerkantonale berufliche Aus- und Weiterbildung stärker zu fördern. So können sich die heutigen Institutionen der höheren Berufsbildung regional, kantonal und auch national besser positionieren und dadurch das wirtschaftliche Wachstum im Kanton Graubünden stärken. Deshalb müssen auch auf kantonaler Ebene die gesetzlichen Rahmenbedingungen der höheren Berufsbildung an die heutigen Bedürfnisse angepasst werden.

Für die Arbeitsmarktpolitik ist es von grosser Bedeutung, welche Bildungsangebote der Höheren Fachschulen den potentiellen kantonalen Studierenden offenstehen. Auswertungen des Bundesamtes für Statistik zeigen anhand der Zahlen von 2016 bis 2022 klar, dass berufliche Weiterbildungen prioritär im eigenen Kanton besucht werden, sofern das gewünschte Angebote vorhanden ist. Wenn Studierenden die Möglichkeit geboten wird, ihre berufliche Weiterbildung in unmittelbarer Nähe ihres Arbeitsplatzes zu absolvieren, erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, dass sie sich überhaupt für eine berufliche Weiterbildung entscheiden. Das erworbene Wissen kann so dann in lokale Unternehmungen einfließen. Ein attraktives Ausbildungsangebot trägt auch dazu bei, der Abwanderung von qualifizierten Arbeitskräften, ich habe von zwei Vorrednern vom Brain-Drain gehört, mit spezifischem Know-how in urbane Ballungszentren entgegenzuwirken.

In Graubünden sind die Träger der Höheren Fachschulen entweder privat- oder öffentlich-rechtlich ausgestaltet. Das Bildungszentrum für Gesundheit und Soziales BGS ist die einzige Höhere Fachschule in Graubünden mit kantonaler Trägerschaft. Als Höhere Fachschulen ohne kantonale Trägerschaft hat die Regierung auf der Grundlage von Art. 26 des Berufsbildungs- und weiterführendes Bildungsgesetzes die ibW, Höhere Fachschule Südostschweiz, die EHL Hotelfachschule Passugg, die Höhere Fachschule für Sozialpädagogik Zizers und die Academia Engiadina AG in Samedan beitragsrechtlich anerkannt. Der Plantahof, welcher in die Kantonale Verwaltung integriert ist, bietet verschiedene Bildungsangebote der höheren Berufsbildung im Bereich Landwirtschaft. Nebst Kursen zum Erlangen einer eidgenössischen BP oder HFP wird in Zusammenarbeit mit Arenenberg im Thurgauischen und dem landwirtschaftlichen Bildungszentrum Rheinhof Salez, St. Gallen der Bildungsgang HF in Agrartechnik angeboten. Und im Auftrag der Stiftung Interkantonale Försterschule Maienfeld bietet die ibW Höhere Fachschule Südostschweiz am Bildungszentrum Wald in Maienfeld Bildungsangebote im Bereich Waldwirtschaft an.

Durch das vorliegende, neue Gesetz über die höhere Berufsbildung soll die höhere Berufsbildung stärker gefördert werden und die Rahmenbedingungen an die heutigen Bedürfnisse angepasst werden. Die höhere Berufsbildung stösst nicht nur auf nationaler Ebene, sondern auch auf kantonaler Ebene in Graubünden politisch und wirtschaftlich auf grosses Interesse. Aufgrund des Fachkräftemangels in verschiedenen Berufsbranchen

werden Forderungen nach einer Stärkung der höheren Berufsbildung laut. Bereits im Zuge der Teilrevision des Gesetzes über Hochschulen und Forschung hat die Bündner Regierung ihre Absicht bekundet, den für den Kanton Graubünden wichtigen Bereich der höheren Berufsbildung ebenfalls gezielt auszubauen und zu fördern. Und um dies zu erreichen, gilt es, den bestehenden materiellen und rechtlichen Spielraum auszuschöpfen. Namentlich mit Blick auf die besonderen räumlichen, wirtschaftlichen und demografischen Verhältnisse des Kantons Graubünden sollen auf der Tertiärstufe die beiden Bereiche höhere Berufsbildung und Hochschulen in eigenständigen Gesetzen geregelt werden. Damit kann der grossen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedeutung der höheren Berufsbildung für unseren Kanton Ausdruck verliehen werden.

Mit dem GHB werden die folgenden Ziele verfolgt: Die höhere Berufsbildung in Graubünden soll an Sichtbarkeit gewinnen, ihre Positionierung soll gestärkt werden, damit sie sich bestmöglich auch weiter entwickeln kann. Die beiden Tertiärbereiche höhere Berufsbildung und Hochschulen decken thematisch, methodisch und infrastrukturell die Tertiärstufe mit je einem eigenständigen Gesetz ab. Das neu zu schaffende GHB und das bestehende GHF sind zwei zueinander komplementäre Gesetze. Sie widerspiegeln die Bedeutung des dualen Bildungssystems auf Tertiärstufe mit einem jeweils stark ausgeprägten, praxisorientierten beziehungsweise wissenschaftlichen Fokus. Und zur Förderung des Wissens- und Technologietransfers soll der Austausch zwischen allen Bildungsstufen, Universitäre, Forschungsinstitutionen, Fachhochschulen und Instituten der höheren Berufsbildung sowie der Sekundarstufe 2 und der Wirtschaft gefördert werden. Und das neue GHB soll die höhere Berufsbildung stärken. Die höhere Berufsbildung ist wiederum das Rückgrat der KMU-Wirtschaft, die ihrerseits überwiegend das Rückgrat auch der Besiedlung, der dezentralen Besiedlung auch im Kanton bildet.

Und damit die Rahmenbedingungen für die Institutionen der höheren Berufsbildung den gestiegenen Anforderungen gerecht werden, soll neben der heute geltenden Defizitfinanzierung die Pauschalfinanzierung als neue Finanzierungsform eingeführt werden. Die höhere Berufsbildung und die berufliche Grundbildung sollen durch eigenständige Gesetze auch entflochten werden. Nun, ich danke Ihnen für die Diskussion und ich freue mich auf die Ausführungen während der Detailberatung.

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

Eintreten ist nicht bestritten und somit beschlossen.

Standespräsidentin Favre Accola: Mit Blick auf die Uhr schalten wir nun eine Mittagspause ein. Bevor ich Sie in die Mittagspause entlasse, erinnere ich die Mitglieder der KJS an ihre Mittagssitzung. Ich bitte Sie, sich pünktlich wieder um 14 Uhr hier einzufinden, damit wir da die Beratung unseres Geschäfts fortsetzen können. Vielen Dank und «an Guata».

Schluss der Sitzung: 11.55 Uhr

Für die Genehmigung des Protokolls

durch die Redaktionskommission:

Die Standespräsidentin: Valérie Favre Accola

Der Protokollführer: Gian-Reto Meier-Gort