



Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität Graubünden  
Departament d'infrastructura, energia e mobilitad dal Grischun  
Dipartimento infrastrutture, energia e mobilità dei Grigioni

Ringstrasse 10, 7001 Chur  
Tel. 081 257 36 14  
info@diem.gr.ch  
www.diem.gr.ch

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

## **Totalrevision**

### **Erläuternder Bericht**

**22. Juni 2021**

## Inhaltsverzeichnis

<b>DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE .....</b>	<b>3</b>
<b>I. WARUM EINE TOTALREVISION?.....</b>	<b>3</b>
1. Diverse Revisionen auf Bundesebene .....	3
2. Parlamentarische Vorstösse.....	4
3. Geringfügige Gesetzesanpassungen oder formlose Berichtigungen .....	5
<b>II. AUSGANGSLAGE .....</b>	<b>5</b>
1. Öffentlicher Personenverkehr .....	5
2. Güterverkehr .....	8
<b>III. ZIELE DER TOTALREVISION.....</b>	<b>9</b>
<b>IV. GRUNDZÜGE DER TOTALREVISION.....</b>	<b>9</b>
1. Allgemeine Bestimmungen .....	9
2. Planung des öffentlichen Personenverkehrs .....	10
3. Herleitung des Angebots .....	10
4. Bestellung .....	19
5. Beiträge.....	19
6. Güterverkehr .....	24
7. Rechnungswesen .....	25
<b>V. BEMERKUNGEN ZU DEN EINZELNEN BESTIMMUNGEN .....</b>	<b>25</b>
1. Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (E-GöV) .....	25
2. Aufhebung und Fremdänderung.....	36
3. Terminplanung für die Inkraftsetzung .....	36
<b>VI. FINANZIELLE UND PERSONELLE AUSWIRKUNGEN.....</b>	<b>37</b>
1. Kanton.....	37
2. Regionen.....	38
3. Gemeinden und Gemeindeverbände .....	38
<b>VII. GUTE GESETZGEBUNG.....</b>	<b>39</b>
<b>ANHÄNGE.....</b>	<b>39</b>
<b>EINSCHLÄGIGE BUNDESGESETZE .....</b>	<b>39</b>

## **DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE**

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV; BR 872.100) sowie die Verordnung über den öffentlichen Verkehr (VöV; BR 872.150) wurden im Januar 1994 in Kraft gesetzt und erfuhren in der Zwischenzeit nur punktuelle Anpassungen. Infolge diverser Gesetzesanpassungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs (ÖV) auf Bundesebene (insbesondere diverse Bahnreformen, Einführung des Bundesinfrastrukturfonds [BIF] und Erlass der Verordnung über die Abgeltung im regionalen Personenverkehr [ARPV]) bedürfen diese Erlasse einer Revision. Hauptsächlich materielle Anpassung der vorliegenden Revision bildet die systematische und inhaltliche Festlegung von Kantonsbeiträgen (Betriebsbeiträge/Förderbeiträge/Investitionsbeiträge). Im Weiteren sollen das Bestellverfahren des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs auf kantonaler Ebene abgebildet sowie die Kriterien (Erschliessung und Zuweisung der entsprechenden Angebotsstufen pro Verkehrsraum) festgelegt werden. Im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs sollen neue Fördermöglichkeiten geschaffen werden unter anderem für Bahninfrastrukturen, die nicht über den BIF durch den Bund mitfinanziert werden, sowie für Massnahmen, die dazu dienen, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss wesentlich zu reduzieren. Um das Verlagerungsziel des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene weiter voran zu treiben, soll eine entsprechende Förderung im Bereich des kombinierten Schienengüterverkehrs vorgesehen werden.

In den vergangenen Jahren hat sich der ÖV weiterentwickelt und an Bedeutung zugenommen. Der ÖV im Kanton Graubünden soll deshalb unter stetiger Berücksichtigung der ÖV-Nutzung anhand einer rollenden Planung zukunftsgerecht und in regelmässigen Abständen verstärkt geplant werden. Die kantonale Planung hängt unter anderem von der Planung auf Stufe Bund und den Entwicklungen im Ausland, aber auch von Bedürfnissen der Gemeinden im Kanton ab. Eine gute Zusammenarbeit und Koordination des ÖV mit dem Bund, den Gemeinden, den Gemeindeverbänden und dem Ausland war früher und ist auch in Zukunft von hoher Bedeutung. Die konzeptionelle Planung des ÖV für den Kanton mit dem politischen Programm und mit der Festlegung der Massnahmen ist Sache der Regierung. Sie soll künftig ein jeweils mehrjähriges ÖV-Konzept festlegen, das aufzeigt, wie die anvisierten Ziele erreicht werden sollen.

Der vorliegende Entwurf für das neue Gesetz folgt den Grundsätzen einer wirkungsorientierten Gesetzgebung. Mit dieser Gesetzesrevision soll eine zeitgemässe Grundlage geschaffen werden, welche die künftigen Rahmenbedingungen und Bedürfnisse des ÖV des Kantons Graubünden soweit als möglich abbildet. Der ÖV soll auch in den kommenden Jahren eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) darstellen. Das Umsteigen vom MIV auf Angebote des ÖV ist ausserdem gezielt zu begünstigen und, wo effizient und wirksam möglich, aktiv anzustreben. Dafür sind eine optimierte Planung sowie bedarfsgerechte, finanzielle Aufwendungen für den ÖV seitens Bund, Kanton und Gemeinden unumgänglich.

## **I. WARUM EINE TOTALREVISION?**

### **1. Diverse Revisionen auf Bundesebene**

Die ÖV-Gesetze auf Bundesebene wurden seit 1996 in mehreren Schritten geändert und diese Änderungen wurden im GöV und in der VöV bisher nicht nachvollzogen. Im Regionalverkehr wurde im Jahre

1996<sup>1</sup> mit der Revision des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101) das Bestellverfahren eingeführt. Seit diesem Zeitpunkt bestellen Bund und Kantone die Angebote gemeinsam, wobei die Kantone bei der Bestellung und der Weiterentwicklung des regionalen Personenverkehrs (RPV) federführend sind. Mit Inkrafttreten der Revision des EBG wurde überdies die Finanzierung des RPV neu geregelt. Mit der Bahnreform 1 (1999) wurden Infrastruktur und Verkehr getrennt. Mit der Bahnreform 2.1 wurde insbesondere eine gesetzessystematische Neuordnung geschaffen, indem für jeden der Bereiche Infrastruktur, Gütertransport und Personenverkehr ein eigenes Gesetz geschaffen wurde (v.a. neues Bundesgesetz über die Personenbeförderung [Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1]).

In Bezug auf das Bestellverfahren des RPV gilt es zu erwähnen, dass der Bundesrat im Juli 2020 die Ergebnisse der Vernehmlassung für eine Neuorganisation des RPV ausgewertet und zur Kenntnis genommen hat. Das Departement für Umwelt, Verkehr und Energie (UVEK) ist im Auftrag des Bundesrats aktuell mit der Erarbeitung der Botschaft beschäftigt. Hintergrund der RPV-Revision bildet die Motion 13.3663 "Regionaler Personenverkehr – Sicherstellung der Finanzierung und Harmonisierung des Bestellverfahrens", mit welcher die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats vom Bundesrat Reformvorschläge für mehr Finanzierungs- und Planungssicherheit sowie eine Vereinfachung und Harmonisierung des Bestellverfahrens des RPV verlangt. Durch die Revision sollen die Kompetenzen bei der Bestellung und Finanzierung zwischen Bund und Kanton möglichst sinnvoll aufgeteilt werden. Diesbezüglich hat der Bund mehrere Varianten geprüft (Teilentflechtung und Optimierung), wobei der Bundesrat voraussichtlich die letztere in der Botschaft weiterverfolgen will. Da der Bundesrat die Variante Teilentflechtung voraussichtlich nicht weiterverfolgen will, mit welcher unter anderem die Kompetenzen der Kantone tangiert worden wären (Busangebot wäre neu allein durch die Kantone zu bestellen), wird diese Vorlage voraussichtlich auf kantonaler Ebene kaum Revisionsbedarf auslösen.

Zusätzlich zu den Bahnreformen wurde auf Bundesebene insbesondere die Infrastrukturfinanzierung neu geregelt. Mit dem Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) wurde ein unbefristeter Fonds geschaffen. Der BIF wurde per 1. Januar 2016 auf Verfassungsebene verankert (Art. 87a der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft [BV; SR 101]). Dadurch wurde die Finanzierung der Bahninfrastruktur langfristig stabiler ausgestaltet und die Finanzierung von Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Infrastruktur wird aus einem Topf gewährleistet. Gespiessen wird dieser Topf durch den Bund, die Kantone, die Bahnunternehmen und die Kundschaft. Die Kantone zahlen eine jährliche Pauschale von rund 500 Mio. Franken in den BIF (Art. 57 Abs. 1 EBG). Der Kanton Graubünden leistete in den BIF in den vergangenen Jahren eine Einlage von rund 28 Mio. Franken (Art. 87a Abs. 3 BV i.V.m. Art. 57 Abs. 3 EBG, Art. 3 Abs. 2 des Bundesgesetzes über den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur [BIFG, Bahninfrastrukturfondsgesetzes; SR 742.140] und Verordnung des Eidgenössischen Finanzdepartements über die Bemessung der Einlagen in den BIF; SR 742.140.01). Der BIF hat den bisherigen befristeten Fonds für die Eisenbahn Grossprojekte FinöV-Fonds abgelöst (Art. 10 Abs. 1 BIFG).

## **2. Parlamentarische Vorstösse**

Im Bereich des ÖV wurden auf kantonaler Ebene in der Vergangenheit zahlreiche parlamentarische Vorstösse eingereicht, die sich entweder mit der Verbesserung der Erreichbarkeit Graubündens (bspw. Auftrag Engler [PVAU 6 / 2017]) oder mit einzelnen infrastrukturellen Projekten befassten (aktuell bspw.:

---

<sup>1</sup> Vgl. die verschiedenen Bahnreformen zusammengefasst in BBI 2005, 2415 ff. (2426).

Auftrag Epp Porta Alpina [PVAU 8 / 2019], Auftrag Favre Accola Vinschgauerbahn [PVAU 2 / 2020]). Letztere, noch pendente Aufträge, können nicht im Rahmen der Totalrevision abgehandelt werden, zumal diese keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf auslösen und vielmehr Verhandlungen auf Bundesebene und mit weiteren Akteuren wie dem Ausland oder anderen Kantonen erfordern. Im Rahmen der Totalrevision GöV ist hingegen der Auftrag Cramerer von Relevanz (PVAU 3 / 2019), der sich mit der Gesamtschau des ÖV im Kanton Graubünden befasst. Die Regierung wird mit dem Vorstoss beauftragt, dem Grossen Rat einen Bericht zu unterbreiten oder im Rahmen der Botschaft zur Totalrevision GöV insbesondere zu gewissen Schwerpunkten wie die mittel- und langfristige Angebotsentwicklung und Erschliessung des Kantons Graubünden mittels ÖV Stellung zu nehmen.

### **3. Geringfügige Gesetzesanpassungen oder formlose Berichtigungen**

Die geltende kantonale ÖV-Gesetzgebung stammt aus dem Jahr 1994 und erfuhr seit damals nur punktuelle Anpassungen infolge der Reform des Finanzausgleichs im Kanton Graubünden oder untergeordneter formloser Berichtigungen. Dies obwohl – wie in Ziff. 1 vorstehend aufgezeigt – sich die Rahmenbedingungen aufgrund von diversen Revisionen laufend verändert haben. Entsprechend gilt es, das veraltete Gesetz an diese Veränderungen anzupassen.

## **II. AUSGANGSLAGE**

### **1. Öffentlicher Personenverkehr**

Gemäss Verfassung des Kantons Graubünden (KV; BR 110.100) sorgen Kanton und Gemeinden für die angemessene Versorgung des Kantonsgebiets mittels Verkehrsverbindungen (Art. 82 Abs. 1 KV). Sie sorgen für eine bedarfsgerechte, umweltschonende und wirtschaftliche Verkehrsordnung und fördern den ÖV (Art. 82 Abs. 3 KV). Die Erhöhung der Attraktivität des ÖV im Kanton Graubünden mit schnellen und häufigen Transportketten sowie modernen Zügen und Bussen wird als Daueraufgabe angesehen. Dazu zählen gut abgestimmte Anschlüsse zwischen den Verkehrsmitteln, kurze und bequeme Umsteigewege, verkehrsmittelübergreifende Tarif- und Informationssysteme sowie benutzerfreundlich ausgestaltete intermodale Schnittstellen zum Individual- sowie zum Fuss- und Veloverkehr. Der Kanton koordiniert die verschiedenen Akteure und ihre Planungen, um ein optimal abgestimmtes ÖV-Angebot zu gewährleisten. Die Förderung des ÖV ist ein wesentlicher Bestandteil der Entwicklungsschwerpunkte des Regierungsprogramms 2021 – 2024 und des kantonalen Richtplans Verkehr (KRIP-V). Die übergeordnete Einbindung Graubündens in die überregionalen und internationalen Verkehrsnetze erfolgt zu einem beträchtlichen Teil über die SBB-Strecke Chur - Zürich und die Rheintal-Achse, welche auch den Metropolitanraum München anbindet. Zudem sind Chur und Landquart direkt an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz mittels direkten ICE-Verbindungen der Deutschen Bahn – aktuell mehrmals täglich nach Frankfurt und Hamburg – angebunden. Weitere kantons- bzw. landesübergreifende Bahnangebote gibt es zwischen Disentis/Mustér und Andermatt sowie zwischen St. Moritz und Tirano, welche zusammen mit der PostAutolinie über die N13 den Metropolitanraum Milano anbindet. Die übrigen grenzüberschreitenden Verbindungen werden heute mit Buslinien sichergestellt.

Das Netz des ÖV in Graubünden besteht aus den Eisenbahnlinien der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), der Rhätischen Bahn (RhB) und der Matterhorn - Gotthard Bahn (MGB) sowie zahlreichen Buslinien, der Seilbahn Rhäzüns - Feldis und dem Kursschiff auf dem Silsersee. Das Rückgrat des ÖV innerhalb des Kantons sind die SBB-Strecke Chur - Maienfeld sowie das rund 400 Kilometer lange Meterspurnetz der RhB und der MGB, die durch Buslinien von überregionaler Bedeutung ergänzt werden. Dieses Netz verbindet Zentren in den urbanen und suburbanen Räumen sowie ländlichen Räumen

und touristische Orte und erschliesst somit das ganze Kantonsgebiet. Massgebend für den weiteren infrastrukturellen Ausbau sind die bereits durch das nationale Parlament beschlossene STEP-Ausbau-schritte 2025 und 2035 (STEP AS) des Bunds, das Konzept "Retica30" und "Retica 30+" von Kanton und RhB sowie die Gesamtperspektive Ostschweiz der SBB. Alle diese Ausbaukonzepte schlagen sich im Angebot auf dem Bündner Meterspurnetz nieder:

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

Abbildung 1: Angebot auf der Meterspur im Kanton Graubünden, Quelle: AEV

Die topographischen Eigenheiten und die räumliche Ausdehnung des Kantons Graubünden bestimmen die Ausgestaltung des ÖV massgeblich mit. Die Erschliessung der oft relativ dünn besiedelten Talschaften und Regionen erfolgt deshalb zu einem grossen Teil mittels Busverkehr auf der Strasse. Die Bündner Tourismusgebiete fokussieren sich auf die Freizeit- und Erholungsbedürfnisse der Metropolitanräume und den internationalen Markt. Der ÖV im Kanton Graubünden nimmt eine bedeutende Rolle bei der Beförderung dieser Gäste ein. Ein grosser Teil der Transporte im öffentlichen Personenverkehr sind dem Tourismus- und Freizeitverkehr zuzuordnen. Ein dichtes Netz an Buslinien durchzieht den Kanton und stellt insbesondere die Erschliessung von Ortschaften und touristischen Zielen sowie deren Anbindung an die Eisenbahn und die Zentren sicher. In urbanen und suburbanen Gebieten sowie in den touristischen Orten stellen Angebote des Ortsverkehrs die Feinerschliessung und die Anbindung ans übergeordnete Netz sicher. Das Busangebot im Kanton Graubünden übernimmt somit zahlreiche Aufgaben. Die einzelnen Funktionen der Linien lassen sich grob in die nachfolgenden Kategorien einteilen:

- **Hauptlinien nach Chur** binden Kantonsteile ohne Bahnanschluss direkt an den Kantonshauptort an, wobei zur Beschleunigung gewisse Teilstrecken auch auf Autobahnen bzw. Autostrassen zurückgelegt werden (z.B. San Bernardino-Linie);
- **Regionale Hauptlinien** binden grössere Seitentäler an Zentrumsorte im Haupttal, welche meistens auch grössere Bahnknoten sind, an (z.B. Linien ab Ilanz). Einzelne Linien verkehren auch grenzüberschreitend zu den nächstgrösseren Talorten (z.B. Maloja-Linie nach Chiavenna, Ofenpass-Linie nach Mals) und stellen dort die Anschlüsse an weitere Bahn- und Buslinien sicher;
- **Zubringerlinien** verbinden einzelne Orte oder kleinere Täler mit Bahnhöfen oder regionalen Hauptlinien (z.B. Tavanasa – Brigels);
- Die lokale Erschliessung in Städten und grösseren Agglomerationen wie Chur oder Davos erfolgt durch den **Ortsverkehr**, wobei diese Linien teilweise auch durch mehrere Orte verkehren (z.B. Oberengadin);

- **Touristische Linien** im engeren Sinn haben keine eigentliche Erschliessungsfunktion. Sie befahren hauptsächlich Passstrassen oder sonstige, landschaftlich attraktive Strecken (z.B. Flüelapass-Linie, Palm Express St. Moritz – Lugano) und verkehren daher meistens nur ein bis zwei Mal pro Tag und meistens saisonal;
- **Sportbus-Linien** verkehren ebenfalls nur saisonal. Typisch hierfür sind Skibusse, welche in Wintersportorten die regulären Buslinien entlasten oder ergänzen und Wanderbusse, welche im Sommer Ausgangspunkte von Bergwanderwegen anfahren. Diese Angebote auf der letzten Meile tragen wesentlich zur Auslastung des ÖV-Gesamtsystems bei.

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

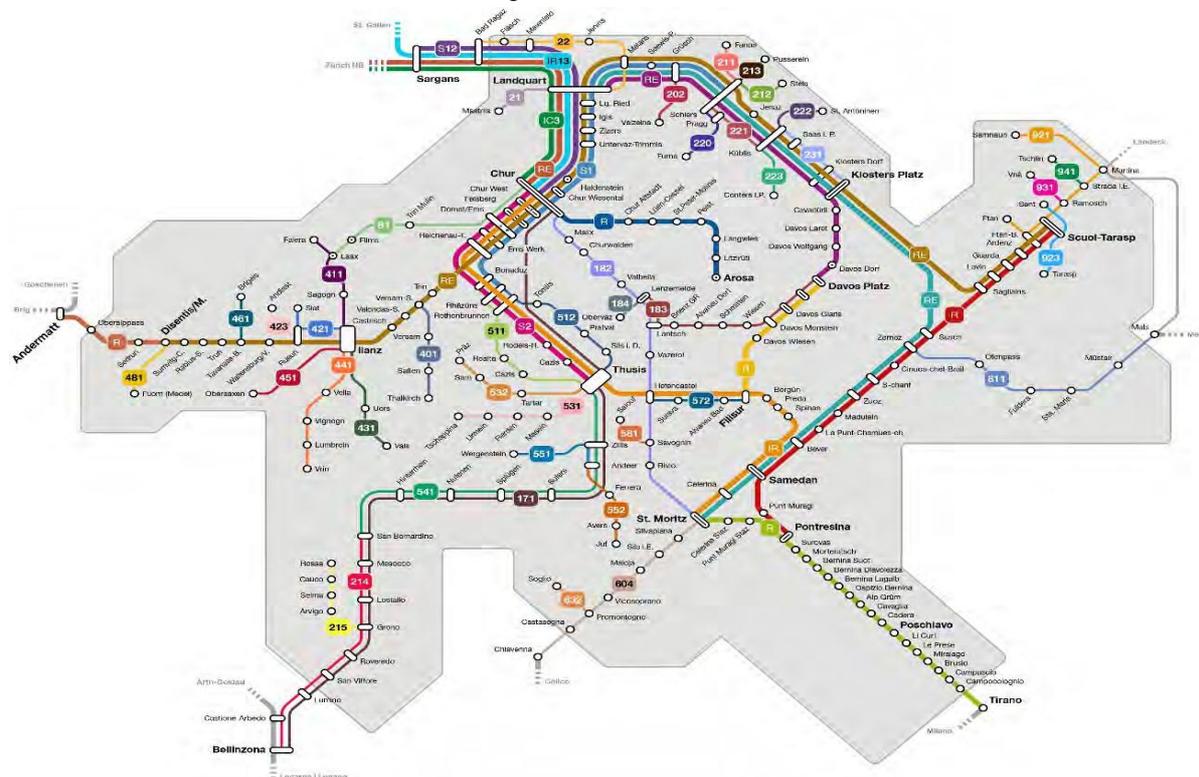


Abbildung 2: Liniennetz des ÖV im Kanton Graubünden (nicht abschliessend); Quelle: Rapp Trans

Der Kanton bestellt gemäss Bundesrecht und geltendem GöV – zum grössten Teil mit dem Bund – die Basiserschliessung im regionalen und überregionalen Personenverkehr und finanziert – zum grössten Teil ebenfalls mit dem Bund – deren ungedeckten Kosten (Art. 15 GöV). Der Kanton kann sich dabei auch an Leistungen beteiligen, welche durch den Bund nicht mitfinanziert werden, wenn es das öffentliche Interesse einer oder mehrerer Gemeinden erfordern. In diesem Fall betragen die Kantonsbeiträge 20 Prozent und bemessen sich nach der Einwohnerzahl der beteiligten Gemeinden (Art. 15 Abs. 3 GöV). Zudem tragen die Gemeinden die ungedeckten Kosten des Ortsverkehrs (Art. 16 GöV und Anhang 1 VöV) und der Feinerschliessung (Art. 13 GöV, Anhang 1 VöV), sofern diese nicht als RPV gelten. Beiträge an marktwirtschaftliche Leistungen (Skibusse) und weitere Leistungen, die vorwiegend dem reinen Tourismusverkehr (z.B. Glacier-Express) dienen, sind ausgeschlossen (Art. 17 GöV). Das geltende Recht macht Vorgaben in Bezug auf das durch den Kanton angestrebte ÖV-Angebot (Anzahl Kurspaare/Tag). Seit 2013 bestehen zusätzlich Güteklassen der Erschliessung im ÖV. Sie geben Auskunft darüber, wie gut ein Standort mit dem ÖV im Kanton Graubünden erschlossen ist. Dies ist wichtig,

wenn es darum geht, den ÖV zu optimieren, Siedlungsverdichtung nach innen an geeigneten Lagen voranzutreiben oder Standortentscheide für publikumsintensive Anlagen so zu treffen, dass sie möglichst wenig zusätzlichen Autoverkehr verursachen. Bei der Angebotsdichte, dargestellt als Anzahl Kurspaare pro Tag, gibt es heute innerhalb des Kantons grosse Unterschiede. Die Spanne reicht vom Minimalangebot mit 4 Kurspaaren pro Tag bis zu Linien mit 42 Kurspaaren pro Tag. Zu beachten ist allerdings, dass auf Linien in Zentren wie Chur, Davos und St. Moritz das Angebot – dank den Kurslinien des Ortsverkehrs – noch zusätzlich verdichtet ist und so noch wesentlich höhere Angebotsdichten erreicht werden. Dies gilt insbesondere auch im Kernbereich von Chur. Abgesehen von einzelnen touristischen Linien über die Alpenpässe betreffen die Linien mit Minimalangebot von 4 bis 10 Kurspaaren vor allem dünn besiedelte Seitentäler oder die Erschliessung von kleinen Dörfern in Hanglagen. Mit dieser tiefen Anzahl täglicher Kurspaare ist in der Regel kein Taktangebot möglich, zumal in diesen Fällen oft auch noch die Bedürfnisse des Schülertransportes zu berücksichtigen sind. Diese Schülertransporte tragen jedoch dazu bei, die zum Erreichen der Schwellenwerte notwendigen Frequenzen zu erreichen, um überhaupt ein minimales Angebot an Kurspaaren anbieten zu können. Angesichts einer gerade in diesen schwach besiedelten Gebieten zunehmend überalternden Bevölkerung und daher rückläufigen Schülerzahlen wird es in Zukunft voraussichtlich noch schwieriger, die Schwellenwerte zu erreichen, um eine ÖV-Erschliessung sicherzustellen. Das schwächt die Attraktivität dieser Siedlungen weiter. Demgegenüber wird ein hoher Erschliessungsgrad auf den Achsen mit der Bahn sowie mit dichtem Busangebot nach Chur erreicht. Aber auch die Landschaft Davos sowie das Oberengadin verfügen über ein sehr gutes Angebot. Einwohner der grösseren Tourismusgebiete (insbesondere Flims-Laax, Lenzerheide, Davos-Klosters, Samnaun, Scuol) profitieren zu einem wesentlichen Teil von einem dichten ÖV-Angebot. Heute präsentiert sich das ÖV-Angebot in Bezug auf die Anzahl Kurspaare im Kanton Graubünden wie folgt (vgl. Richtwerte im Anhang 1 VöV):

- 4 Kurspaare → Minimalangebot, sehr unregelmässig;
- 4-9 Kurspaare → unregelmässiges Angebot ohne feste Taktzeiten;
- 10-19 Kurspaare → ca. 1h, teilweise mit Taktlücken;
- 20-36 Kurspaare → Stundentakt mit Verdichtungen bis Halbstundentakt;
- mehr als 36 Kurspaare → Halbstundentakt oder dichter.

## 2. Güterverkehr

Zum Schutz des Alpengebiets und aufgrund von Kapazitätsengpässen auf den Transitstrassen fordert die BV (Art. 84) eine Verlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs auf die Schiene. Der internationale Transitgüterverkehr, der alpenquerende Güterschwerverkehr und der Güterverkehr über längere Distanzen soll auf der Schiene erfolgen. Der Bund sieht als Verlagerungsziel maximal 650 000 Lastwagenfahrten pro Jahr auf Schweizer Alpen transitstrassen vor. Der alpenquerende Güterverkehr auf der Strasse hat sich zwar gemäss Bundesamt für Verkehr (BAV) seit Anfang des Jahrtausends um einen Drittel reduziert, liegt jedoch immer noch klar über dem Verlagerungsziel. Im Kanton Graubünden befindet sich mit der N13 (San Bernardino-Route) eine wichtige Nord-Süd-Verbindung. Die Achse wird neben dem Tourismusverkehr auch stark vom internationalen Transitgüterverkehr befahren. Im nationalen Kontext verkehrte im Jahr 2018 ca. 17 Prozent des gesamten alpenquerenden Transitgüterverkehrs über die N13. Damit das Verlagerungsziel des Bunds eingehalten werden kann und die San Bernardino-Route auch künftig dem Bündner Tourismus und der lokalen Bevölkerung nützt, sollte der alpenquerende Güterverkehr noch stärker auf die Schiene verlagert werden. Der Güterverkehr in Graubünden ist geprägt von einer weitläufigen Siedlungsstruktur sowie oft dezentral angeordneten Industrie-

und Gewerbebetrieben. Die grössten Quell- und Zielorte befinden sich im Churer Rheintal, im Oberengadin, im Prättigau, in Davos, Ilanz, Thusis und Tirano. Die Transportinfrastruktur ist ausserhalb des Bündner Rheintals stark vom alpinen Raum geprägt und auf die Hauptachsen und grösseren Talverläufe beschränkt. Obwohl die Schieneninfrastruktur im Kanton gut ausgebaut ist, wird ein Grossteil der transportierten Güter (ohne Transitverkehr) von der Strasse abgedeckt. In den letzten Jahren hat sich der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) stark entwickelt. Die Logistikkette im Wechselbehältersystem zeichnet sich aus durch kurze Strassentransporte im Vor- und Nachlauf und die lange Transportstrecke auf der Bahn. Diese Bahntransporte werden häufig in der Nacht ausgeführt. Dadurch werden Strassen entlastet und vorhandene Kapazitäten der Bahn genutzt. Der Bund strebt die Produktivitätssteigerung der bestehenden Anlagen des Schienengüterverkehrs an (Bahnhöfe und Freiverladeorte). Dazu hat der Bund unter Anhörung der Kantone das Konzept Schienengüterverkehr beschlossen: Die bestehenden Anlagen sind zu erhalten und in ihrer Funktion und Ausgestaltung nicht einzuschränken. Um das Verlagerungsziel voran zu treiben, sollen auf kantonaler Ebene Anreize zur Verbesserung des kombinierten Schienengüterverkehrs geschaffen werden.

### **III. ZIELE DER TOTALREVISION**

Ziel dieser Totalrevision ist, die gesetzliche Basis für den ÖV innerhalb Graubündens sowie auch die Anbindungen an die Nachbarkantone und Nachbarländer auf die zukünftigen Marktbedürfnisse vorzubereiten und damit auch die verkehrs-, klima- und energiepolitischen Anforderungen zeitgemäss zu berücksichtigen. Folgende inhaltliche Anpassungen sind vorgesehen:

- Die Planung, Bestellung und Finanzierung des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs sollen angepasst und die Aufgabenteilung zwischen dem Kanton und den Gemeinden konkretisiert werden.
- Neu sollen Grundlagen für eine Mitfinanzierung von Investitionen (bspw. an die Bahninfrastruktur, die nicht durch den Bund finanziert wird) seitens Kanton geschaffen werden.
- Die Fördertatbestände sollen an die aktuellen Gegebenheiten angeglichen werden (Förderung von neuen Mobilitätsformen, Beitrag zur Senkung von CO<sub>2</sub>-Emissionen im ÖV).
- Die Definition der ÖV-Erschliessung des Kantonsgebiets sowie die Zuteilung der Angebotsstufen im öffentlichen Personenverkehr sollen – soweit in kantonaler Kompetenz – überprüft und den aktuellen Bedürfnissen angepasst werden.

### **IV. GRUNDZÜGE DER TOTALREVISION**

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

Die allgemeinen Bestimmungen (Art. 1 und 2 E-GöV) sollen im Rahmen der Totalrevision punktuell angepasst werden. Insbesondere soll der sachliche Geltungsbereich präzisiert werden. Das Gesetz regelt im Wesentlichen die Definition der Erschliessung mittels ÖV, die Voraussetzungen und die Zuständigkeiten der Bestellung des ÖV, deren Finanzierung und die Anforderungen an das Bestellverfahren resp. der Beitragsgewährung. Überdies soll der Gesetzeszweck an die aktuellen Bedürfnisse und Rahmenbedingungen im ÖV angepasst werden. Im Unterschied zum geltenden Recht wurde die Qualität der Erschliessung präzisiert. Diese soll in Zukunft bedarfsgerecht und unter effizienter Verwendung der Mittel der öffentlichen Hand im Rahmen der finanziellen Vorgaben und unter Koordination der entsprechenden Akteure (Bund, Kanton, Gemeinde, Gemeindeverbände und ähnlichen Organisationen wie u.a. Bergbahnen und Schulen) gewährleistet werden. Weiterer Bestandteil der Totalrevision ist die

Definition von wesentlichen Begrifflichkeiten im Rahmen des E-GöV. Auf diese wird nachstehend in den einzelnen Kapiteln – soweit angezeigt – eingegangen.

## **2. Planung des öffentlichen Personenverkehrs**

Der Kanton koordiniert mit dem Bund, den Gemeinden, den Gemeindeverbänden und ähnlichen Organisationen die Massnahmen für den öffentlichen Verkehr unter Abstimmung mit dem MIV und dem Fuss- und Veloverkehr, sofern ein Bezug zum ÖV besteht (Art. 3 Abs. 1 E-GöV). Dafür arbeitet er insbesondere auch mit den TU, dem angrenzenden Ausland und den Nachbarkantonen zusammen (Art. 3 Abs. 2 E-GöV). Die Verkehrsentwicklung ist gegenseitig unter den beteiligten Akteuren zu koordinieren und entsprechend dem Zweck des E-GöV insbesondere auf die Siedlungsentwicklung abzustimmen. Die Verkehrsentwicklung soll für die Siedlungsplanung tragbar sein und neue Verkehrsangebote sollen nur an raumplanerisch zweckmässigen Standorten gefördert werden. Im Rahmen dieser Totalrevision wird vorgeschlagen, neu ein ÖV-Konzept zu erarbeiten und dieses im Sinne einer rollenden Planung periodisch zu überarbeiten. Damit wird dem Auftrag Crameris (PVAU 3 / 2019) Rechnung getragen, der die Planung des ÖV im Sinne einer Gesamtschau zum Gegenstand hat. Das ÖV-Konzept soll der mittelfristigen Planung und langfristigen Steuerung des ÖV-Angebots dienen (Art. 5 E-GöV). Mögliche Inhalte können sein:

- Standortbestimmung des ÖV im Kanton Graubünden; Darlegung der Planung langfristiger Ausbauprojekte z.H. des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP AS) des Bunds; Festlegung der mittelfristigen Angebotsentwicklung bei Bahn- und Buslinien; Priorisierung der finanziellen Mittel für das mittelfristige Angebot; Umsetzungsplan.

Die konkreten Eckpunkte des kantonalen ÖV-Konzepts werden durch die Regierung auf Verordnungsebene zu verankern und weiter zu präzisieren sein. Das kantonale ÖV-Konzept hängt ausserdem stark von der Entwicklung auf Bundesebene ab. Mit dem Sachplan Verkehr (Teil Infrastruktur Schiene), den AS STEP und weiteren Planungsmitteln des Bunds werden die Kantone in die jeweilige strategische Infrastrukturplanung (Schiene) miteinbezogen. Die diesbezüglichen Projekte und Vorgaben sollen in Zukunft in das ÖV-Konzept integriert werden. Auch spielen kantonale Instrumente wie die Richtplanung (KRIP-V) und die ÖV-Güteklassen eine wesentliche Rolle bei der Planung des ÖV im Kanton. Fragen der Mobilität und der Kombination verschiedener Verkehrssysteme aus einer Gesamtverkehrsperspektive werden bereits heute zwischen diversen Fachstellen (Amt für Raumentwicklung Graubünden [ARE]/Tiefbauamt Graubünden [TBA]/Amt für Energie und Verkehr [AEV]) koordiniert, sie können nicht alleine über die ÖV-Gesetzgebung geregelt werden, sollen soweit zweckmässig aber in das ÖV-Konzept mit einfließen. Das kantonale ÖV-Konzept soll in Zukunft eine wichtige weitere Grundlage für die Bestellung des ÖV-Angebots im Kanton Graubünden bilden. Die Schwerpunkte in der Angebotsentwicklung (Bahn und Bus) sollen unter Berücksichtigung der finanziellen Auswirkungen (soweit abschätzbar) aufgezeigt werden, und die Umsetzung soll sich in einem Umsetzungsplan manifestieren. Praxisgemäss plant das AEV in Zusammenarbeit mit dem zuständigen Departement (Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität [DIEM]) und den jeweiligen TU das ÖV-Angebot im Kanton Graubünden. Neu soll diese mehrjährige strategische Planung periodisch durch die Regierung genehmigt werden. Die kantonsinternen Zuständigkeiten gilt es auf Verordnungsebene festzulegen.

## **3. Herleitung des Angebots**

Aufgrund des nachfragebedingt gewachsenen Angebots im Kanton Graubünden wurde im Rahmen dieser Revision geprüft, ob die aktuell gültigen Kriterien (konkret: Anzahl Kurspaare) im Zusammenhang

mit der Definition der Erschliessung noch zeitgemäss sind. Damit wird einem weiteren Anliegen gemäss Auftrag Cramer (PVAU 3 / 2019) Folge geleistet, der dies in Bezug auf die peripheren Räume so fordert. Wichtig ist dabei, dass der Kanton für die Bestellung einheitliche Kriterien definiert, die im Vergleich zu den Vorgaben auf Bundesebene gemäss ARPV sowohl strenger als auch grosszügiger gefasst sein dürfen. Aufgrund der geografischen Gegebenheiten und der in Zukunft prognostizierten, sich unterschiedlich entwickelnden Bevölkerungszahl in den verschiedenen Talschaften des Kantons ist dabei der Frage nach der künftig zu erbringenden Erschliessung resp. Angebotsdichte nachzugehen. Wie bereits einleitend dargelegt, ist der Kanton Graubünden via SBB an das Fernverkehrsnetz (v.a. durch die Verbindung Chur – Zürich) angeschlossen. Das Angebot der SBB wird im Kanton in der Regel durch die RhB (aber auch teilweise durch Busse) abgenommen, was als Basiserschliessung (RPV) und als Rückgrat des kantonalen ÖV gilt. Strategisch geplant wurde dieses Bahnangebot anhand der Konzepte Retica 30 und Retica 30+. Schliesslich wird das von der Bahn gefahrene Angebot durch die Strassentransportunternehmen (Bus) übernommen und in die Tal- und Ortschaften des Kantons weiter geführt. Die Erschliessung der oft relativ dünn besiedelten Talschaften und Regionen im Kanton erfolgt, wie bereits erwähnt, zu einem grossen Teil mittels Busverkehr auf der Strasse. Insofern gilt es, das Busan das Bahnangebot anzupassen. Somit ist die folgende Herleitung primär auf den Bus ausgerichtet.

### 3.1 Einteilung in Verkehrsräume

Die Einteilung der Ortschaften im Kanton Graubünden in Verkehrsräume<sup>2</sup> wird anhand von strukturellen Kennwerten (Einwohnerinnen und Einwohner, Beschäftigte, Tourismus, Pendlerverkehr), räumlichen Merkmalen (Lage im Kanton, Siedlungsstruktur) und verkehrlichen Merkmalen (Hauptausrichtung, Erreichbarkeit) vorgenommen (Art. 4 lit. d E-GöV). Dabei werden das Nachfragepotential grob abgeschätzt und die Ortschaften des Kantons zu verschiedenen Verkehrsräumen zugewiesen. Bei der Herleitung werden die Struktur des heutigen Liniennetzes sowie gesamtverkehrspolitische, regionalverkehrspolitische und sozialpolitische Aspekte<sup>3</sup> mitberücksichtigt. Zusätzlich werden die Linien in Bezug auf ihre Funktion untersucht und schliesslich daraus vier Angebotsstufen abgeleitet. Dieses Vorgehen bildet die Basis zur Zuordnung zu den neuen Verkehrsräumen. Diese charakterisieren sich wie folgt:

#### 1. Kernstadt

##### Strukturelle Kennwerte

**Hohe** Dichte an Einwohnerinnen und Einwohnern und Arbeitsplätzen:  
**> 50 Einwohnerinnen und Einwohner und Beschäftigte pro Hektare**  
Stark positiver Pendlersaldo

##### Merkmale

- Hoher Anteil an Arbeitsplätzen; Zentrumsort mit zentralen Funktionen; Vergleichsweise hohe Siedlungsdichte, mindestens teilweise "urban"; Grosse Ausdehnung, nicht nur in der Länge, sondern auch in der Breite; Siedlungsentwicklung, auch in den Randbereichen

##### Hauptausrichtung

<sup>2</sup> Die zugrundeliegenden Angaben wurden zum Teil aus GIS-Daten und Anwendungen gewonnen.

<sup>3</sup> Der ÖV soll eine qualitätsvolle Alternative zum MIV auch ausserhalb der gut erschlossenen Zentrumsorte sein (regionalverkehrspolitische Zielsetzung). Es soll eine effiziente und umweltschonende Mobilität in Zentrumsorten, auf Agglomerationsachsen und zu touristischen Zentren gewährleisten bzw. bei vorhandenen finanziellen Mitteln ausgebaut werden, mit flächensparenden, emissionsarmen Verkehrsmitteln, als Ersatz und auch Entlastung des MIV (gesamtverkehrspolitische Zielsetzung). Ein angemessenes Mobilitätsangebot soll auch in peripheren Verkehrsräumen für diejenigen zur Verfügung gestellt werden, die (noch) nicht oder nicht (mehr) über ein Auto verfügen ("Daseins-Vorsorge" als sozialpolitisches Ziel).

- Zum Stadtzentrum (nach "innen"); deshalb hoher Anteil der Binnen-Nachfrage; An den Fernverkehr (nach "ausen")

#### Erreichbarkeit / Anbindung nach aussen

- Mit der Bahn an ausserkantonale Zentren (Zürich, St. Gallen)

#### Heutige ÖV-Erschliessung innerhalb der Kernstadt

- Flächige Erschliessung; Stadtbus und sehr dichtes Angebot (in der Regel mind. Viertelstundentakt); Hoher Anteil an Direktverbindungen angestrebt; Auf gewissen Achsen ergänzt mit Regionallinien; Sehr gute Erschliessungsqualität

#### Beispiel

- Chur

## 2. Agglomerationsachsen

#### Strukturelle Kennwerte

Gewisse Dichte an Einwohnerinnen und Einwohnern und Arbeitsplätzen:

**> 20 Einwohnerinnen und Einwohner und Arbeitsplätze pro Hektare**

Grosses Gesamtpotenzial:

**> 500 Einwohnerinnen und Einwohner** pro Siedlungsgebiet

Pendlerbeziehungen mit dem Agglomerationszentrum vorhanden:

**> 25 Prozent der Wegpendlerinnen und Wegpendler** ins Agglomerationszentrum

Negativer Pendlersaldo

Räumliche Nähe zum Agglomerationszentrum (Reisezeit mit dem ÖV maximal 30-45 Minuten)

#### Merkmale

- Gemeinden auf den von Chur (bzw. Bellinzona) ausgehenden Achsen (inkl. Hanggemeinden); Geringere Siedlungsdichte als in der Kernstadt, wobei im Bereich des jeweiligen Ortskerns auch höhere Siedlungsdichten möglich sind; Ausdehnung primär auf der Längsachse, vor allem wegen der topografischen Gegebenheiten; Aufgrund der Nähe und klaren Ausrichtung Bestandteil der Agglomeration

#### Hauptausrichtung

- Hauptzentrum Chur für den Norden, auch als Anschlusspunkt an den Fernverkehr; Zentrumsort Bellinzona für das Misox, auch als Anschlusspunkt an den Fernverkehr

#### Erreichbarkeit / Anbindung mit dem ÖV

- Umsteigefrei mit dem ÖV in das Agglomerationszentrum; Fahrzeiten in den Kantonshauptort (Zentrum) mit der Bahn maximal 30 Minuten, mit dem Bus maximal 45 Minuten

#### Heutige ÖV-Erschliessung

- Erschliessung auf einer Achse und schnelle Verbindung ins Hauptzentrum; Systeme: S-Bahn und Regionalbus mit dichtem Angebot (Halbstundentakt); Kein Ortsbus; Gute Erschliessungsqualität, Alternative zum MIV auch für den Pendlerverkehr

#### Beispiele

- Igis, Landquart, Bonaduz, Rhäzüns, Tamins Dorf, Trin, Roveredo, Grono

## 3. Zentrumsnahe Täler

#### Strukturelle Kennwerte

Gewisses Gesamtpotenzial:

**> 500 Einwohnerinnen und Einwohner** pro Talschaft

Gewisse Pendlerverflechtung mit dem Agglomerationszentrum:

**> 10 Prozent der Wegpendlerinnen und Wegpendler** ins Agglomerationszentrum

Reisezeit mit dem ÖV ins Agglomerationszentrum: **Maximal 60 Minuten**

#### **Merkmale**

- Ländliche Gemeinden in einiger Entfernung, aber noch mit gewissem Bezug zum Kantonshauptort; Besiedlung auch in den Hanglagen, aber im Einzugsbereich der verkehrlichen Hauptachse; Räumliche Ausdehnung der Siedlungsgebiete beschränkt, hauptsächlich aus topografischen Gründen; Nur in historischen Ortskernen dichter; Teilweise Bedeutung als Ausgangspunkt für den Tourismus

#### **Hauptausrichtung**

- Oft "kaskadenartige" Ausgestaltung der Nachfrage, v.a. im Pendlerverkehr: Von den "Aussengemeinden" zum Regionalzentrum, vom Regionalzentrum in den Kantonshauptort

#### **Erreichbarkeit / Anbindung mit dem ÖV**

- Umsteigefrei zum Kantonshauptort (Bahn) oder mit Bus-Zubringer zur Bahn; Umsteigefrei mit Bahn oder Bus ins Regionalzentrum; Reisezeiten in den Kantonshauptort: Maximal 60 Minuten

#### **Heutige ÖV-Erschliessung**

- Bahn mit IR oder RE als Rückgrat der ÖV-Erschliessung; Anbindung an den Fernverkehrshaltepunkten Richtung Mittelland; Direkte Linien zum Regionalzentrum, als Anbindung oder Zubringer zur Bahn

#### **Beispiele**

- Untere Surselva mit Regionalzentrum Ilanz, Domleschg mit dem Regionalzentrum Thusis (Rhäzüns als weiterer Bahn-Anschlusspunkt), Vorderes Prättigau mit dem Regionalzentrum Landquart

### **4. Innere regionale Täler**

#### **Strukturelle Kennwerte**

Gewisses Gesamtpotenzial:

> **500 Einwohnerinnen und Einwohner** pro Talschaft

Wenig Pendlerverflechtungen mit dem Kantonshauptort:

in der Regel < **10 Prozent der Wegpendlerinnen und Wegpendler**

Reisezeit mit dem ÖV zum Kantonshauptort: **Mehr als 60 Minuten**

#### **Merkmale**

- Gemeinden klar ausserhalb des Einzugsbereichs der Agglomeration Chur; Räumliche Ausdehnung der Siedlung und Bevölkerungszahl gering; Gewisser ("sanfter") Tourismus

#### **Hauptausrichtung**

- Primär auf das (oft weiter entfernte) Regionalzentrum

#### **Erreichbarkeit / Anbindung mit dem ÖV**

- Regionalzentrum sowie evtl. auch an zusätzlichen Verknüpfungspunkt; Bahn nur teilweise als Rückgrat des ÖV im jeweiligen Tal; Reisezeit in den Kantonshauptort mehr als 60 Minuten

#### **Heutige ÖV-Erschliessung**

- System: Bahn oder Zubringer-Buslinien

#### **Beispiele**

- Obere Surselva mit Disentis/Mustér, Viamala mit dem Regionalzentrum Thusis, Albulatal mit dem Regionalzentrum Thusis, Verknüpfung in Tiefencastel

## 5. Südliche Täler

### Strukturelle Kennwerte

Gewisses Gesamtpotenzial:

> **500 Einwohnerinnen und Einwohner** pro Talschaft

Kaum Pendlerbeziehungen mit dem Kantonshauptort:

< **10 Prozent aller Wegpendlerinnen und Wegpendler**

In der Regel ausgeglichener Pendlersaldo und Bezug zu einem Regionalzentrum

Lange Reisezeiten mit dem ÖV nach Chur: > **90 Minuten**

### Merkmale

- Gemeinden in den äusseren Bereichen des Kantons; Ländlich geprägte Gemeinden; Gewisser Tourismus; Relativ weit entfernt von einem Zentrumsort; Nur mit Umsteigen an den innerkantonalen Fernverkehr nach Landquart oder Chur angebunden

### Hauptausrichtung

- Zugeordnetes Regionalzentrum; Anschlusspunkt an das Bahnnetz nach Chur bzw. Landquart; Teilweise Anschlusspunkt an die Bahn jenseits der Landesgrenze

### Erreichbarkeit / Anbindung mit dem ÖV

- An den nächsten Verkehrsknoten oder das nächste Regionalzentrum; Reisezeiten in den Kantonshauptort > 90 Minuten

### Heutige ÖV-Erschliessung

- Mit Regionalbahn oder Regionalbus; Zubringer von den abseits der Achse gelegenen Ortsteilen/Gemeinden

### Beispiele

- Unterengadin mit Regionalzentrum Scuol; Münstertal mit dem Regionalzentrum Müstair; Verknüpfung in Zernez, Val Poschiavo mit dem Regionalzentrum Poschiavo; Verknüpfung in St. Moritz; Val Bregaglia mit dem Regionalzentrum Vicosoprano sowie mit dem Zentrum St. Moritz, Oberes Misox mit dem Regionalzentrum Roveredo sowie dem Zentrumsort Bellinzona

## 6. Periphere Gebiete

### Strukturelle Kennwerte

Geringes Gesamtpotenzial:

< **500 Einwohnerinnen und Einwohner** pro Talschaft

Ortschaften mit < **200 Einwohnerinnen und Einwohnern** in Hanglagen oder abseits von Verkehrsachsen

Hoher Anteil der Arbeitsplätze im **1. Sektor**: > **50 Prozent**

### Merkmale

- Seitentäler oder Gebiete in Hanglagen über den Haupttälern; Dünne Besiedlung; Hohe Anteile der Beschäftigten im 1. Sektor sowie des Binnverkehrs; Gebiete abseits der verkehrlichen Hauptachsen

### Hauptausrichtung

- Regional- und evtl. Kleinzentrum ("Ort mit Stützfunktion")

### Erreichbarkeit / Anbindung mit dem ÖV

- Anbindung an die nächste Hauptlinie

### Heutige ÖV-Erschliessung

- Regionalbus / Nebenlinien; In der Regel minimales Angebot

### Beispiele

- Avers, Calancatal, Kleine Ortschaften in Hanglagen (z.B. Trans oder Siat)

## 7. Touristische Zentren

### Strukturelle Kennwerte

Touristische Werte:

≥ **250 Vollzeitäquivalente** in der Beherbergung

≥ **0.4 Vollzeitäquivalente** in der Beherbergung pro Hektare

### Merkmale

- Wichtige Tourismusgebiete, die in der Hauptsaison (Sommer und Winter) ein grosses touristisches Potenzial aufweisen; Im Verhältnis zur (touristischen) Wertschöpfung und zu den Arbeitsplatzzahlen eher geringe Einwohnerzahl; Teilweise Zielorte im Umfeld von Landquart und Chur; aus den Grossräumen Zürich / St. Gallen im Einzugsbereich des Tagestourismus

### Hauptausrichtung

- Zu den (touristischen) Zielorten innerhalb der Tourismus-Agglomeration; deshalb hoher Anteil der Binnen-Nachfrage; Von Landquart bzw. Chur (Verknüpfungspunkte mit dem Fernverkehr)

### Erreichbarkeit / Anbindung mit dem ÖV

- Gute Anbindung an das nationale Verkehrsnetz durch gute Bahn- oder Busverbindungen; Hohe Spitzenkapazität notwendig; Takt des übergeordneten Angebots gibt den Takt für den regionalen ÖV vor; Ortsbusangebot teilweise dichter

### Heutige ÖV-Erschliessung

- Bahn- und / oder Regionalbuslinien; Zusätzliches Ortsbusangebot mit klar touristischem Fokus

### Typische Beispiele

- Davos, St. Moritz, Arosa, Scuol, Lenzerheide, Flims – Laax

## 8. Touristische "Agglomerationen"

### Strukturelle Kennwerte

Touristische Werte:

≥ **50 Vollzeitäquivalente** in der Beherbergung

≥ **0.4 Vollzeitäquivalente** in der Beherbergung pro Hektare

Die strukturellen Kennwerte entsprechen denjenigen der touristischen Zentrumsorte oder der weiteren touristischen Gebiete. Merkmal einer touristischen "Agglomeration" ist die klare Ausrichtung und Abhängigkeit von einem touristischen Zentrum.

### Merkmale

- Zentrumsfunktion und Dichte ist weniger ausgeprägt als in den Zentren; Touristisch geprägte Gebiete im Einzugsbereich von touristischen Zentren; Abhängigkeit vom Renommee und der Bekanntheit des Zentrums

### Hauptausrichtungen

- Auf das Regionalzentrum bzw. das zugehörige touristische Zentrum; Von Landquart bzw. Chur (Verknüpfungspunkte mit dem Fernverkehr)

### Erreichbarkeit / Anbindung mit dem ÖV

- Dichtes Angebot (30-Min.-Takt) an das zugehörige touristische Zentren

### Heutige ÖV-Erschliessung

- Bahn- und / oder Regionalbuslinien; Zusätzliches Ortsbusangebot mit klar touristischem Fokus

### Beispiele

- Pontresina, Klosters

## 9. Weitere touristische Gebiete

### Strukturelle Kennwerte

Touristische Werte:

≥ 50 **Vollzeitäquivalente** in der Beherbergung

≥ 0.4 **Vollzeitäquivalente** in der Beherbergung pro Hektare

### Merkmale

- Touristisch genutzte Gebiete mit deutlich geringerem Potenzial; Häufig abseits von den grossen Agglomerationen gelegen und somit für den Tagestourismus weniger im Fokus

### Hauptausrichtung

- Landquart und Chur (Verknüpfungspunkte mit dem Fernverkehr)

### Erreichbarkeit / Anbindung mit dem ÖV

- Anbindung an das nationale Fernverkehrsnetz, teilweise mit Umstieg im zugehörigen Regionalzentrum; Nachfragepotenzial als Treiber für den Takt des ÖV

### Heutige ÖV-Erschliessung

- Bahn- und Regionalbuslinien; in der Regel kein Ortsbusangebot

### Beispiele

- Bergün, Sedrun, Vals

Methodisch abgebildet stellt sich der Prozess wie folgt dar:

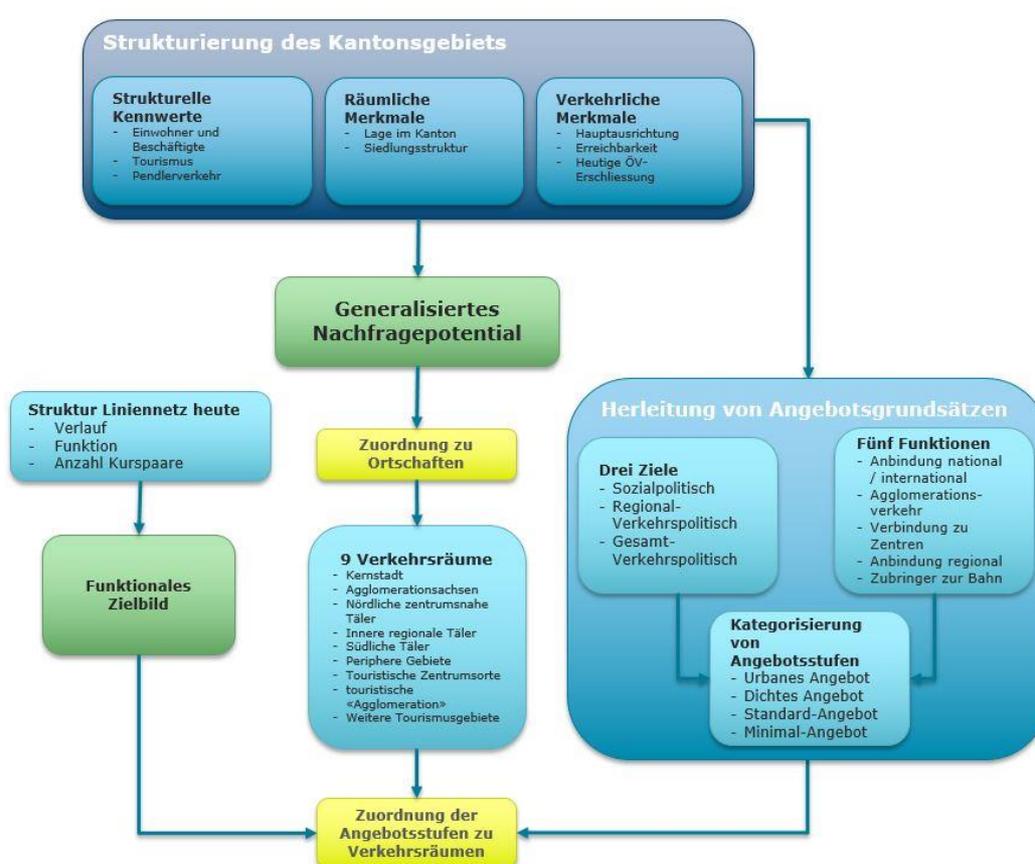


Abbildung 3: Methodik Zuordnung der Ortschaften zu Verkehrsräumen; Quelle: Rapp Trans und eigene Darstellung

In einem weiteren Schritt sollen die hergeleiteten Verkehrsräume zu einer Angebotsstufe zugeteilt werden (Art. 6 Abs. 1 E-GöV), was sich grafisch wie folgt darstellt:



Abbildung 4: Räumliche Einteilung des Kantons Graubünden mit vier Angebotsstufen. Quelle: Rapp Trans.

Anmerkung: Orte entlang von ÖV-Achsen mit dichtem Angebot können in einer tieferen Angebotsstufe eingeteilt sein, da sich die Angebotsstufe auf das gesamte Gebiet der Ortschaft bezieht. Dabei ist in der Regel der Endpunkt einer Linie relevant.

### 3.2 Definition der vier Angebotsstufen

Auf der Basis von raum- und verkehrsplanerischen Analysen wird eine räumliche Strukturierung hergeleitet, aus welcher sich die Zuteilung der Ortschaften zu den vier Angebotsstufen ergeben. Diese stellen eine angemessene Erschliessung des Kantons mit dem ÖV sicher. Es wird eine Angebotsstufe "urbanes Angebot" geschaffen, welche bis zu 72 Kurspaare vorsieht. Damit soll im urbanen Raum die Möglichkeit geschaffen werden, bei entsprechender Nachfrage über den 30' Takt hinaus zu gehen. Die Angebotsstufen sollen in Zukunft wie folgt definiert werden:

#### Urbanes Angebot (≤ 15 Min. Takt)

Attraktives und leistungsfähiges Angebot in der Kernstadt sowie auch in den grössten touristischen Zentrumsorten

- In dicht besiedelten städtischen und touristisch genutzten Räumen und evtl. auch auf nachfragestarken Achsen; Hoher Anteil an Binnen-Nachfrage; Ausgelegt auf sehr hohe örtliche und zeitliche Verfügbarkeit in den Bedienungsgebieten; Taktangebot auch abends;
- Wirksame Busbevorzugungs- und weitere Begleitmassnahmen unentbehrlich, um kurze Reisezeiten, hohe Zuverlässigkeit und auch wirtschaftliche Produktion zu gewährleisten;
- Ein dichtes Taktangebot ist auch in touristischen Zentrumsorten die Voraussetzung, um das Umsteigen vom MIV auf den ÖV zu fördern. Dazu gehört auch ein entsprechend ausgebautes Abend- und Nachtangebot; Höchstens 72 Kurspaare pro Linie.

#### Dichtes Angebot (≤ 30 Min. Takt)

Hohe Verfügbarkeit von Bahn und Bus zwischen potenzialstarken Zentrumsorten, auf ausgeprägten Siedlungsachsen sowie in der Ortschafterschliessung

- Auf nachfragestarken Achsen zu Zentrumsorten oder Anschlusspunkten auf den (nationalen) Fernverkehr;
- Bzgl. Angebot abgestimmte Transportkette:
  - Bahn ist "Taktgeberin", die Zubringerlinie übernimmt den Takt ("nach Möglichkeit auf jeden Zug ein Bus");

- Bus ist "Alimentierer", der für genügend Nachfrage auf der Bahnachse sorgt;
- Angebotsdichte auch klar mit Attraktivität ausserhalb der Hauptzentren – sofern finanzierbar – begründet; In der Regel höchstens 40 Kurspaare.

#### **Standard-Angebot (≤ 60 Min. Takt):**

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

- Konsequenter Angebotsstandard auch beim Bus in den regionalen/ländlichen Räumen;
- Lückenloser Stundentakt tagsüber und an allen Werktagen; grundsätzlich nicht ausdünnbar (sonst entstehen "Taktlücken"); Angepasstes Angebot auch sonntags sowie in der Regel auch abends; Sehr gute Voraussetzung auch für den Freizeit- und Tourismusverkehr (zeitdeckendes und somit auch "verlässliches" Angebot);
- Ein konsequentes Taktangebot ist auch in ländlichen Räumen die Voraussetzung für den Tourismusverkehr. Hier ist im Allgemeinen kaum ein Halbstundentakt möglich. Es wird – sofern finanzierbar – ein lückenloser Stundentakt angestrebt; In der Regel höchstens 18 Kurspaare.

#### **Minimal-Angebot (braun):**

Möglichst flächendeckende Erschliessung mit einem ganzjährigen Mindestangebot im Sinne der Grundversorgung, soweit es hinsichtlich Nachfrage und Produktion sinnvoll zu produzieren ist.

- ÖV-Bedienung für einzelne und / oder sehr kleine Ortschaften vielfach nicht möglich; Grundangebot im Bereich von 6-8 Kurspaaren unter der Woche (Mo-Fr), nicht weiter ausdünnbar; Für das Wochenende (Sa/So) müssen unter den spezifischen Bedürfnissen des Tourismus Lösungen gesucht werden; Ein einheitliches Angebot über sämtliche Wochentage ist anzustreben;
- Es sind Kooperationen (Park and Ride) und Alternativen (Rufbus) einzubeziehen; 6 bis höchstens 8 Kurspaare.

Die Angebotsstufen gilt es in der Verordnung anhand der Anzahl Kurspaare (sog. Angebotsstandards pro Angebotsstufe) festzulegen (Art. 6 Abs. 1 E-GöV). Die Anzahl Kurspaare gilt als Richtwert. Ausserdem steht die Bestellung des entsprechenden Angebots stets unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit durch die Besteller (vgl. zur Finanzierbarkeit Kapitel IV. 5.1 Betriebsbeiträge).

### **3.3 Definition der Erschliessung**

Das geltende GöV bzw. die VöV unterscheidet zwischen Basis-, Zusatz- und Feinerschliessung (vgl. Art. 11 Abs. 1 GöV). Da sich das neue System der Angebotsstufen im Kanton Graubünden an das Bestellsystem und mithin an die Anzahl Kurspaare gemäss ARPV anlehnt, soll künftig im Kanton Graubünden die Erschliessung anders definiert werden. Als Basis dienen neu sog. Verkehrsräume, die aufgrund von Merkmalen gestützt auf zum Voraus definierte und einheitlich angewandte Kriterien gebildet werden (vorstehend Ziff. 3.1.). Diesen Verkehrsräumen werden in der Folge Angebotsstufen zugewiesen (vorstehend Ziff. 3.2). Daraus ergeben sich neu Arten der Erschliessung wie folgt (vgl. auch Art. 4 lit. e E-GöV): Die **Basiserschliessung** umfasst neu den RPV und die kantonale Minimalerschliessung. Sie sichert ein bedarfsgerechtes Verkehrsangebot im ganzen Kanton, das sich mit Ausnahme der Minimalerschliessung an der Nachfrage orientiert und den tageszeitlichen sowie saisonalen Bedürfnissen angepasst wird. Darauf haben die Bündner Gemeinden Anspruch (Art. 7 Abs. 1 E-GöV). Anspruch auf eine kantonale Minimalerschliessung sollen Ortschaften mit neu 50 statt 60 Einwohnern (Art. 7 Abs. 2 E-GöV) haben. Über den Erschliessungsanspruch von Gemeindefraktionen entscheidet die Regierung (Art. 7 Abs. 2 E-GöV). Die **Zusatzerschliessung** deckt den über die Basiserschliessung hinausgehenden Bedarf und trägt dabei auch siedlungs-, wirtschafts-, regionalpolitischen und touristischen Zielen Rechnung (Art. 7 Abs. 3 E-GöV). Der **Ortsverkehr** umfasst die Erschliessung innerhalb einer Ortschaft (Art. 7 Abs. 4 E-GöV).

## 4. Bestellung

Der Kanton Graubünden bestellt gemeinsam mit dem Bund Angebote im **RPV** (Art. 7 Abs. 1 ARPV und implizit Art. 8 Abs. 1 E-GöV). Zu diesem Zweck schliessen Bund und Kanton mit den TU für das bestellte Verkehrsangebot Angebotsvereinbarungen ab (Art. 31a Abs. 1 PBG und Art. 21 ARPV für den RPV). Zusätzlich kann der Kanton selbständig eine minimale Erschliessung (sog. kantonale Minimalerschliessung) aller Ortschaften bestellen (Art. 8 Abs. 1 E-GöV). Die Angebote gemäss RPV und kantonaler Minimalerschliessung gelten als Angebot der Basiserschliessung.

In Zusammenarbeit mit Gemeinden, Gemeindeverbänden oder ähnlichen Organisationen kann der Kanton **über die Basiserschliessung hinausgehend** (d.h. ohne Bundesbeteiligung) im Weiteren Angebote als eine Zusatzerschliessung bestellen (Art. 8 Abs. 2 E-GöV). Die Nachfrage und die Wirtschaftlichkeit sind die Basis für die Bestellung der Zusatzerschliessung. Die Berechnung der Anzahl Kurspaare richtet sich nach den Kriterien der ARPV. Das Kriterium Nachfrage wird für die Zusatzerschliessung im Kanton dabei weniger restriktiv gehandhabt, als dies der Bund in seinem Zuständigkeitsbereich macht. Damit wird ermöglicht, Zusatzerschliessungen, bei welchen der Bund die Mitfinanzierung ablehnt, zu bestellen und zusammen mit den Gemeinden oder Dritten finanzieren zu können. Es werden aber klare und verbindliche Mindestanforderungen bezüglich Nachfrage gesetzt. Die Untergrenze für die Nachfrage soll bei der Zusatzerschliessung 20 Prozent unter derjenigen des Bunds liegen. Ein Angebotsausbau für die Zusatzerschliessung kann nur bis zu einer maximal möglichen Anzahl Kurspaare der jeweiligen Angebotsstufe gehen. Beim Kriterium Wirtschaftlichkeit gelten die Mindestanforderungen (Kostendeckungsgrad) des BAV gleichermassen, d.h. ohne Anpassung im Vergleich zum Bund. Werden die Kriterien an die Zusatzerschliessung hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Nachfrage nicht erfüllt, bestellt (und entsprechend finanziert) der Kanton dieses Angebot nicht. Diese Präzisierungen hinsichtlich der Nachfrage und der Wirtschaftlichkeit betreffend die Zusatzerschliessung sind auf Verordnungsebene noch festzulegen. Das RPV-Angebot wird heute durch den Bund und den Kanton (Verbundsaufgabe gemäss ARPV) alle zwei Jahre bestellt (Art. 11 ARPV). Selbiges soll im Rahmen der Bestellung der kantonalen Minimal- und Zusatzerschliessung gelten (Art. 8 Abs. 3 E-GöV). Analog dem RPV-Bestellverfahren werden entsprechende Angebotsvereinbarungen mit den TU abgeschlossen (Art. 14 Abs. 1 E-GöV). Das Verfahren zum Abschluss solcher Vereinbarungen richtet sich nach den Bestimmungen des Bunds (Art. 14 Abs. 2 E-GöV). Im Rahmen des Fahrplanverfahrens kann der Kanton im dazwischenliegenden Jahr des zweijährigen Bestellverfahrens in Absprache mit dem Bund Angebotsausbauten vornehmen, wobei diese in der Regel ohne den Bund bis mindestens zum nächsten ordentlichen Bestellprozess zu finanzieren sind. Dasselbe gilt für Anpassungen der Bestellung im dazwischenliegenden Jahr des zweijährigen Bestellverfahrens, welche eine Ausnahme darstellen müssen (Art. 8 Abs. 4 E-GöV).

Für die Bestellung des Angebots im **Ortsverkehr** sind wie bis heute unverändert die Gemeinden zuständig (Art. 9 Abs. 1 E-GöV). Die Bestellung des Ortsverkehrs ist auf die Transportketten des übergeordneten Angebots des ÖV abzustimmen (Art. 9 Abs. 2 E-GöV).

Zur Bestellung des Güterverkehrs auf der Schiene vgl. Kapitel IV. 6. Güterverkehr.

## 5. Beiträge

Die vorliegende Totalrevision strebt an, die verschiedenen Beitragsarten systematisch übersichtlich darzustellen (Art. 4 lit. g und h E-GöV) und inhaltlich an das Gesetz über den Finanzhaushalt des Kantons

Graubünden (FHG; BR 710.100) anzugleichen. Die Kantonsbeiträge im Kanton Graubünden sollen unverändert über den allgemeinen Staatshaushalt finanziert werden (Art. 11 Abs. 1 E-GöV). Die Finanzierung des ÖV hängt im Rahmen der Betriebsbeiträge stark mit dem im Bestellverfahren angestrebten Angebot (Basiserschliessung sowie Zusatzerschliessung) zusammen. Bei knappen zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln ist eine entsprechende Priorisierung der Betriebsbeiträge anhand der Rangfolge gemäss Art. 11 Abs. 2 E-GöV vorgesehen. Die Variante der Bildung einer Spezialfinanzierung für den Bereich ÖV (vor allem mit Blick auf die Betriebsbeiträge analog zur Spezialfinanzierung Strassen) wurde angedacht, soll aber nicht weiterverfolgt werden, da diese ohnehin jährlich und allein aus Mitteln des Kantons gespiesen werden müsste. Der Grosse Rat legt die finanziellen Mittel für den ÖV mit dem Budget fest (Art. 38 E-GöV).

## 5.1 Betriebsbeiträge

Betriebsbeiträge werden durch die Besteller (Bund und/oder Kanton bzw. beim Ortsverkehr die Gemeinden) an TU gestützt auf eine Planrechnung zur Finanzierung der ungedeckten Kosten des bestellten Angebots ausgerichtet (Art. 4 lit. g E-GöV).

In den letzten Jahren leisteten Bund und Kanton folgende Betriebsbeiträge an TU:

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

Abbildung 5: Übersicht Betriebsbeiträge im Kanton Graubünden 2016-2020

Quelle: AEV (\*Abbildung ohne Covid-bedingte Mehrkosten)

Die Kantonsquote definiert den Umfang des von Bund und Kanton gemeinsam als RPV bestellten Verkehrsangebots. Die Erhöhung der Kantonsquote erfolgte aufgrund des Angebotsausbaus mit Bezug auf Retica-30 im Bahnangebot und des entsprechenden Ausbaus des Busangebots sowie der Anerkennung von ÖV-Linien als RPV-Linien durch den Bund. Durch die Erhöhung der Kantonsquote erhöht sich auch der Bundsanteil entsprechend.

### 5.1.1 Regionaler Personenverkehr

Der RPV umfasst gemäss Art. 4 ARPV den Personenverkehr innerhalb einer Region, einschliesslich der Groberschliessung von Ortschaften sowie des Personenverkehrs mit benachbarten, auch ausländischen Regionen. Eine Erschliessungsfunktion ist gegeben, wenn eine Linie ganzjährig verkehrt und Ortschaften bedient, in denen das ganze Jahr mindestens 100 Personen wohnen. Der RPV stellt im Kanton Graubünden in der Regel die Basiserschliessung mit Bahn und Bussen dar. Das Angebot im RPV gemäss ARPV wird gemeinsam von Bund und Kantonen abgegolten, wenn die einschlägigen bundesrechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind, insbesondere wenn "a. die Linie eine Erschliessungsfunktion nach Art. 5 VPB hat, d.h. Ortschaften, an welchen mindestens 100 Personen ganzjährig wohnen; b. die Linie nicht bereits erschlossene Ortschaften oder Ortsteile bedient (Mehrfachbedienung), es sei denn, sie stelle eine wichtige zusätzliche Verbindung dar."

Bei der Bestellung des RPV gemäss ARPV handelt es sich seit der Revision des Eisenbahngesetzes (1996) um eine Verbundaufgabe zwischen Bund und Kanton (Art. 28 Abs. 1 PBG). Im Laufe des Fahrplanjahrs legt der Bund die jeweilige Kantonsquote fest, d.h. den Umfang der gemeinsam zu finanzierenden ungedeckten Kosten des Verkehrsangebots. Der Bund leistete in den vergangenen Jahren an den Kanton Graubünden 80 Prozent dieser ungedeckten Kosten resp. rund 90 bis 100 Mio. Franken pro Fahrplanjahr (Art. 29b Abs. 2 ARPV i.V.m. Anhang 2; vgl. Abbildung 5). Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass der Kanton sich im vom Bund anerkannten RPV zu 20 Prozent an dessen ungedeckten Kosten für den Betrieb beteiligt. Die Gemeinden in Graubünden wurden bis anhin zur Finanzierung der ungedeckten Kosten im RPV (konkret am Anteil des Kantons von 20 Prozent gemäss ARPV) nicht mitverpflichtet. Dies soll auch in Zukunft gelten (Art. 12 Abs. 1 E-GöV).

### **5.1.2 Minimalerschliessung**

Die ungedeckten Kosten des Betriebs für eine kantonale Minimalerschliessung von Ortschaften, welche die bundesrechtlichen Kriterien gemäss ARPV nicht erfüllt und somit vom Bund nicht mitbestellt und nicht mit finanziert wird (Art. 12 Abs. 2 E-GöV), finanziert der Kanton allein. Es handelt sich dabei meist um Verbindungen in Gemeindefraktionen, die die Kriterien gemäss ARPV (konkret mindestens 100 Einwohnerinnen und Einwohner) nicht erreichen. Um im Kanton eine kantonale Minimalerschliessung anbieten zu können, soll die Grenze auf 50 Einwohnerinnen und Einwohner herabgesetzt werden.

### **5.1.3 Zusatzererschliessung**

Im Weiteren kann der Kanton in Zusammenarbeit mit Gemeinden und eventuell anderen Drittinteressenten (wie Bergbahnen) eine Zusatzererschliessung bestellen (vgl. Ziff. 4 vorstehend), welche allerdings vom Bund nicht mitfinanziert wird. Dafür werden die Nutzniessenden für jenen Teil des Angebots, das über den RPV und die kantonale Minimalerschliessung hinausgeht, zur Mitfinanzierung herangezogen. Der Kanton beteiligt sich zu höchstens 50 Prozent an den ungedeckten Kosten dieses Zusatzangebots (Art. 12 Abs. 3 E-GöV).

### **5.1.4 Ortsverkehr**

Der Ortsverkehr ist eine originär kommunale Aufgabe. Die Finanzierung des Ortsverkehrs ist deshalb schon heute alleinige Aufgabe der Gemeinden. Gemäss Art. 28 Abs. 2 PBG ist der Ortsverkehr durch den Bund nicht abgeltungsberechtigt. Auch der Kanton soll sich weiterhin nicht an den Kosten des Ortsverkehrs finanziell beteiligen (Art. 12 Abs. 4 E-GöV).

## **5.2 Förderbeiträge**

Die bestehenden Fördertatbestände (Art. 19 GöV) gehen auf eine Gesetzesrevision aus den 1990-er Jahren zurück. Sie wurden im Rahmen der vorliegenden Totalrevision deshalb mit Blick auf deren aktuelle und künftige Eignung hin überprüft. Dabei hat sich herausgestellt, dass sich das bisherige Fördersystem grundsätzlich bewährt hat und der Kanton daran festhalten soll. Insbesondere die Fördertatbestände im Zusammenhang mit Versuchsbetrieben, grenzüberschreitenden Massnahmen, die den ÖV betreffen, und Tarifverbänden sollen im revidierten GöV unverändert beibehalten werden. Auch die Generalklausel soll beibehalten werden, aber mittels Katalogtatbeständen eingegrenzt werden (Art. 23 E-GöV). Verschiedene Voraussetzungen betreffend die Beitragsgewährung präzisieren die Förderbeiträge neu (Art. 24 E-GöV). Weiter Geltung hat die Bestimmung der Eigenleistung (Art. 24 Abs. 4 E-GöV i.V.m. Art. 31 E-GöV). In den letzten Jahren leistete der Kanton Förderbeiträge im Umfang von:

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

(\*inkl. Tarifverbünde)

Abbildung 6: Übersicht Förderbeiträge

Quelle: AEV

### 5.2.1 Neuerungen

Der Kanton soll künftig Beiträge an Massnahmen im ÖV gewähren können, die den **CO<sub>2</sub>-Ausstoss vermeiden oder wesentlich reduzieren** (Art. 22 E-GöV). Das Förderprogramm des Kantons soll alternative Antriebstechniken, die insbesondere bei Elektro- und Hybridbussen zum Einsatz gelangen, sowie die Beschaffung der dafür erforderlichen Infrastruktur (Ladestationen, Tankstellen) fördern. Der Förderatbestand ist offen formuliert. Es wird damit neben der batterieelektrischen Mobilität namentlich dem zu erwartenden technischen Fortschritt auch im Bereich der wasserstoffbetriebenen Fahrzeuge Rechnung getragen. Unter umgrenzten Umständen kann ausserdem der Ersatz von konventionellen Dieselnbussen durch neue ebenfalls fossile Treibstoffe einsparen und dadurch CO<sub>2</sub>-Emissionen vermeiden helfen. Förderberechtigt sind also sowohl die Mehrkosten für die Beschaffung der Fahrzeuge, sofern und soweit sie in der RPV-Bestellung durch den Bund nicht mitabgegolten werden, als auch die für den Betrieb notwendige Infrastruktur.

Im Weiteren soll sich der Kanton mit Beiträgen an die Einführung **neuer Mobilitätsformen** zur zweckmässigen, effizienten Erschliessung beteiligen können (Art. 21 E-GöV). Als neue Mobilitätsformen gelten Personen- und Güterverkehrsangebote, welche ohne publizierten Fahrplan verkehren (Art. 4 lit. i E-GöV), beispielsweise Kleinbusse, die aufgrund digitaler Massnahmen selbstfahrend sind. Der Förderatbestand ist offen formuliert, zumal die künftigen technischen Entwicklungen gerade in diesem Bereich nicht leicht vorhersehbar sind. Nach erfolgreichem Abschluss (Art. 21 Abs. 3 E-GöV) der Einführungsperiode soll sich die Finanzierung nach Art. 12 E-GöV richten (ordentliche Finanzierung über Betriebsbeiträge).

**Touristische Angebote** haben keinen unmittelbaren Erschliessungscharakter. Sie stellen ein erweitertes ÖV-Angebot für die Bedürfnisse der Freizeit dar (Art. 18 E-GöV). Bis heute wurden solche Angebote vereinzelt über Art. 19 Abs. 1 lit. i GöV mitfinanziert, da grundsätzlich marktwirtschaftliche Leistungen nicht finanziell unterstützt werden können (Art. 17 Abs. 1 GöV). In Zukunft soll ein separater Förderatbestand dem touristischen, öffentlichen Verkehr Rechnung tragen, zumal dieser für den Kanton als Tourismuskanton von wesentlicher Bedeutung ist. Es muss sich dabei um saisonale Linien handeln, welche keine Angebote des regulären Regional- und Ortsverkehrs konkurrenzieren. Überdies sollen die touristischen Angebote einen Umsteigeeffekt zugunsten des öffentlichen Verkehrs (d.h. vom Auto auf den ÖV) bewirken. Als touristische Angebote können beispielsweise Passfahrten (Flüelalinie), Wanderbusse (Bus Alpin), Skitourenbusse oder Erlebnisreisen (Rheinschluchtbus) gelten.

### 5.2.2 Spezialfall: Kulturelles Erbe

Der im Sommer 2018 neu mit historischem Rollmaterial gefahrene Zug im Regelbetrieb auf der Strecke Davos-Filisur geht auf die Umsetzung des Auftrags Stiffler zur Vermarktung der Bahnkultur (GRP

2016/2017, S. 840 und 867) zurück und ist ein grosser Erfolg. Das Angebot erlangte bereits im ersten Jahr seiner Einführung 40 000 zusätzlich Reisende. Graubünden ist und war schon immer durch den Verkehr geprägt, sei es durch den alpenquerenden Transitverkehr, sei es durch die Erschliessung der Haupttäler mit der Bahn im vorletzten Jahrhundert. Diese Erschliessungen wurden erst durch pionierhafte Ingenieur- und Bauleistungen möglich, deren Werke wir heute in Form von weltweit einzigartigen Viadukten, Brücken und Tunnels als Vermächtnis sehen. Ganze Streckenabschnitte, wie die Albulalinie und die Berninalinie, sind das Resultat dieses Pioniergeistes. Ähnliches gilt für das Rollmaterial, das die RhB über diese ganze Zeit ihres Bestehens verwendet hat. Es ist Teil eines technischen und kulturellen, hoch wertvollen Vermächtnisses aus der Geschichte des ÖV im Kanton Graubünden an uns und die kommenden Generationen. Mit Art. 35 E-GöV soll nun neu eine explizite gesetzliche Grundlage im Sinne des Auftrags Stiffler geschaffen werden, um Aktivitäten zur Vermittlung und zum Erhalt des geschichtlichen und kulturellen Erbes des öffentlichen Verkehrs durch den Kanton fördern zu können. Darunter fallen Aktivitäten zur Bewahrung und Inbetriebhaltung von historischen Transportmitteln des ÖV, aber auch der Erhalt von Wissen über den ÖV im Kanton Graubünden in jeglicher Form. Sämtliche Aktivitäten sind durch Dritte durchzuführen, die diese Aufgaben aufgrund einer Leistungsvereinbarung mit dem Kanton erfüllen. Neben dem primären Erhaltungsziel verfolgen diese Aktivitäten sekundär eine gesteigerte Wertschöpfung im Kanton.

### 5.3 Investitionsbeiträge

Investitionsbeiträge sind geldwerte Vorteile, die der Gesuchstellerin oder dem Gesuchsteller gewährt werden, wenn sie Bauten, Anlagen o.Ä. im Zusammenhang mit dem ÖV realisieren. Die Gesuchstellerin oder der Gesuchsteller hat zudem eigene Mittel in angemessener Weise einzusetzen (Art. 4 lit. h E-GöV). Bereits in der Vergangenheit spielten diese im Kanton Graubünden in Bezug auf Bushaltestellen und Anschlussgleise eine wesentliche Rolle. Der Kanton leistete in den vergangenen Jahren gestützt auf Art. 19 GöV Investitionsbeiträge im folgenden Umfang:

Jahr	Investitionsbeiträge*					Einlage in den Bahninfrastruktur- Fonds (BIF)
	Strassentransport	Güterverkehr	RhB	Diverses	Total	
2016	400'090	196'202	533'334	244'961	1'374'587	27'810'000
2017	362'532	154'650	367'696	113'156	998'034	27'775'000
2018	435'577	264'320	506'667	33'070	1'239'634	27'492'100
2019	158'649	305'709	58'971	48'023	571'352	29'331'130
2020	483'902	389'519	-	13'024	886'445	27'737'590

Abbildung 7: Übersicht Investitionsbeiträge und Einlage in den BIF 2016-2020  
Quelle: AEV

Die Spalte Strassentransport enthält Beiträge an Bushaltestellen, Busspuren u. dgl. Die Spalte Güterverkehr enthält Beiträge an Anschlussgleise und die Position RhB Beiträge an Universalsteuerwagen. Die Finanzierung der Investitionsbeiträge für die Bahninfrastruktur erfolgt seit der Einführung von FABl im Jahr 2016 durch den Bund über einen vom Bund explizit dafür geschaffenen Fonds, den BIF (vgl. Abbildung 7). Da das Bundesrecht die Einlage in den BIF abschliessend festlegt und im Kanton Graubünden die Gemeinden in diese Finanzierung auch künftig nicht miteinbezogen werden sollen, erübrigt sich die Schaffung einer entsprechenden gesetzlichen Grundlage. Dasselbe gilt für die Möglichkeit zur Vor- und Mitfinanzierung für vom Bund anerkannte Massnahmen (Art. 58b EBG). Der Bund trägt und finanziert in diesem Zusammenhang die Kosten für Bahnausbauten, wenn diese im strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) nach Art. 48b EBG enthalten sind (Art. 58a EBG). Der Kanton soll darüber hinaus aber auch eigene Beiträge an die Infrastrukturfinanzierung leisten können.

### 5.3.1 Investitionsbeiträge an Bahninfrastrukturen ausserhalb des BIF

In Bezug auf die Finanzierung von Infrastrukturen, die durch den Bund weder aus dem BIF noch anderweitig (mit)finanziert werden, besteht im Kanton Graubünden gesetzgeberischer Klärungsbedarf. Eisenbahninfrastrukturen werden grundsätzlich über den BIF finanziert und bilden nicht Bestandteil dieser Bestimmung. Gemäss Art. 26 E-GöV soll der Kanton jedoch die Möglichkeit erhalten, Beiträge an den Bau und Ausbau von Bahninfrastrukturen, die nicht über den BIF finanziert werden können, zu gewähren. Dabei handelt es sich um Anlageteile (z.B. zusätzliche Perrons, Personenunterführungen, Warterräume), die zwar funktional zu einem Bahnhof als Verkehrsknotenpunkt gehören, aber nicht über den BIF sondern separat finanziert werden müssen. Solche Investitionen, die im kantonalen Interesse liegen, sollen künftig durch den Kanton mitfinanziert werden können. Bei der Berechnung der Kantonsbeiträge ist zu beachten, dass der Bund gegebenenfalls aus anderen Finanzierungsquellen als dem BIF ebenfalls Beiträge sprechen kann und diese entsprechend beim Kantonsbeitrag in Abzug zu bringen bzw. zu berücksichtigen sind (Beiträge Dritter). Im aktuellen Umfeld betrifft dies namentlich die so genannten Agglomerationsprogramme. Auf Verfassungsstufe wurde durch den Bund ein unbefristeter Fonds geschaffen, der sog. Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) als Erweiterung des BIF (vgl. Art. 86 Abs. 1 BV). Aus dem Agglomerationsfonds sollen Verbesserungen im Agglomerationsverkehr in Städten und Agglomerationen mitfinanziert werden, wie z.B. Verkehrsinfrastrukturprojekte betreffend Strassen-, Fuss- und Velowege, Bus und Tram.

### 5.3.2 "Multimodale Drehscheiben"

Um den Bedürfnissen der Bevölkerung und den absehbaren Entwicklungen der Mobilität angemessen und zeitgemäss Rechnung tragen zu können, ist es im Rahmen der Förderung des ÖV auch für den Kanton Graubünden angezeigt, verstärkt und gezielt auch Teilprojekte von "multimodalen Drehscheiben" finanziell unterstützen zu können. Darunter werden Umsteigepunkte zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sowie zwischen Verkehrsmitteln des ÖV verstanden. Multimodale Drehscheiben mit Bahnknoten sind darauf ausgelegt, optimale Rahmenbedingungen für den Wechsel zwischen Verkehrsmitteln zu bieten. Zentrale Elemente sind kurze und komfortable Umsteigewege, primär zwischen Bushaltekanten, Veloabstellanlagen und Bahnperrens. Ergänzende Angebote wie Bike- und Carsharing und weitere Angebote, die mit der Digitalisierung zunehmend Einzug halten, komplettieren die ÖV-Transportkette zur attraktiven Alternative zum eigenen PW. In das Fuss- und Veloverkehrsnetz sind die multimodalen Drehscheiben eingebunden. Investitionsbeiträge des Kantons an einzelne Projektbestandteile Dritter (z.B. Anlagen von öffentlichen TU, Park-and-Ride- und neu auch Bike-and-Ride-Anlagen) sollen diese Entwicklung begünstigen.

## 6. Güterverkehr

Mit dem auf den 1. Januar 2016 in Kraft getretenen, totalrevidierten Bundesgesetz über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportgesetz, GüTG; SR 742.41; vgl. Botschaft des Bundesrats vom 30. April 2014; BBl 2014, 3827) hat der Bund namentlich folgende Rahmenbedingungen für den Güterverkehr explizit und neu gesetzt:

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

Der Bund hat damit die Grundlage geschaffen, Infrastrukturen des Schienengüterverkehrs bereitzustellen und mit organisatorischen Massnahmen (Netznutzungskonzepte und Netznutzungspläne) für einen Ausgleich der Interessen und für eine grösstmögliche Kapazität zu sorgen. Damit gehen unter anderem auch Änderungen bei den Bedingungen für Betriebsabgeltungen im Schienengüterverkehr und Anpassungen bei den Investitionsbeiträgen einher. Diese Neuordnung des Schienengüterverkehrs wurde von der Bündner Regierung im Rahmen der Vernehmlassung im Grundsatz mitgetragen (Regierungsbeschluss vom 20. August 2013 Prot. Nr. 748). Sie hielt damals zudem explizit fest, dass der Güterverkehr grundsätzlich zwar eigenwirtschaftlich betrieben werden solle, die Betriebsbeiträge an die Meterspur ungenügend seien und entsprechend bei der Bestellung von Güterverkehrsleistungen keine Mindestbeteiligung von 50 Prozent der Kantone sondern ganz grundsätzlich der ordentliche Kantonsanteil an den Abgeltungen gemäss ARPV vorzusehen sei. Dieses Anliegen wurde Bundesgesetz.

Im Rahmen der bundesrechtlichen Grundlagen nimmt der Kanton im Gütertransport – nebst der Mitfinanzierungsrolle (Art. 16 Abs. 1 und 2 GüTV; Art. 13 Abs. 1 E-GöV) – die Bestellerrolle ein. Entsprechend soll im totalrevidierten GöV hierfür neu eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden (Art. 10 Abs. 1 E-GöV). Grundlage zur Bestellung des Güterverkehrs bildet das durch den Kanton verabschiedete Güterverkehrskonzept. Die wichtige Koordinations- und Vernetzungsfunktion des Güterverkehrs wird durch den Kanton in Zusammenarbeit mit den TU SBB, RhB und MGB, der Standortgemeinde und der Wirtschaft wahrgenommen.

Zu den **Investitionsbeiträgen im Güterverkehr** vgl. die Ausführungen zu den einzelnen Bestimmungen unter Kapitel V. zu Art. 29 und 30 E-GöV.

## **7. Rechnungswesen**

Die Bestimmungen des Bunds über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen sollen gemäss Art. 37 E-GöV sinngemäss für TU gelten, die Betriebsbeiträge nach Art. 12 E-GöV erhalten, oder für TU, die auf vertraglicher Basis Transportleistungen zur Erfüllung der Konzessionen erbringen. Konkret sollen auch bei der Bestellung der kantonalen Minimalerschliessung und der Zusatzerschliessung durch Kanton und Gemeinden die Anforderungen an die Rechnungslegung für TU analog den Anforderungen für den RPV zur Anwendung gelangen (Art. 35 ff. PBG). Dadurch kann der Kanton seine Beiträge davon abhängig machen, dass die TU ihre Transportleistungen ausweisen und die nötigen Angaben liefern, so dass die Transportleistungen auf ihre Wirtschaftlichkeit hin geprüft werden können und insbesondere Auslastungs- und Kostendeckungsgrade der Linien bestimmbar sind. Im Rahmen des Bestellverfahrens schlagen die TU Verbesserungen vor für Linien, welche die Zielvorgaben betreffend Auslastung und Kostendeckungsgrad nicht erreichen, namentlich Massnahmen, um den Mitteleinsatz zu reduzieren und mehr Fahrgäste zu gewinnen. Der Kanton hat dabei Einsichtsrecht in das Rechnungswesen der TU. Die subventionsrechtliche Prüfung bzgl. den Kantonsanteil der Angebote im Rahmen der kantonalen Minimalerschliessung und Zusatzerschliessung soll durch den Kanton erfolgen.

## **V. BEMERKUNGEN ZU DEN EINZELNEN BESTIMMUNGEN**

### **1. Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (E-GöV)**

**Artikel 1 bis Artikel 3** Geltungsbereich, Zweck, Koordination und Zusammenarbeit

Im Rahmen der Totalrevision GöV sollen die allgemeinen Bestimmungen teilweise überarbeitet werden.

Der Geltungsbereich (Art. 1 E-GöV) soll durch einen sachlichen Geltungsbereich ergänzt werden. Dieser umfasst die Erschliessung des Kantonsgebiets mit ÖV, welcher durch die zuständigen Akteure im entsprechenden Verfahren bestellt und finanziert wird. Überdies regelt das Gesetz die Anforderungen zur Gewährung von Kantonsbeiträgen (Betriebsbeiträge/Investitionsbeiträge/Förderbeiträge). Im Weiteren soll unter den allgemeinen Bestimmungen der Zweck (Art. 2 E-GöV) präzisiert werden: Im Rahmen einer nachhaltigen Siedlungs-, Wirtschafts-, Energie-, Umwelt- und Sozialpolitik sollen demnach Kanton und Gemeinden eine bedarfsgerechte Erschliessung aller Ortschaften unter Koordination des gesamten Verkehrs gewährleisten (lit. a), eine effiziente Verwendung der Mittel der öffentlichen Hand im Rahmen der finanziellen Vorgaben sicherstellen (lit. b), Energie sparsam und wirtschaftlich verwenden und die Umwelt schonen (lit. c) sowie Anreize zum Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel schaffen (lit. d). Durch Betriebs-, Förder- und Investitionsbeiträge soll der ÖV im Kanton Graubünden gefördert und so eine bedarfsgerechte Erschliessung der Tal- und Ortschaften gewährleistet werden. Der ÖV soll eine qualitätsvolle Alternative zum MIV auch ausserhalb der gut erschlossenen Zentrumsorte für diejenigen Personen zur Verfügung stellen, die nicht immer über ein Auto verfügen oder bewusst (auch zeitweise) darauf verzichten wollen (Regionalverkehrspolitische Zielsetzung). Mitzuberechnen sind dabei eine sparsame, wirtschaftliche Verwendung der Energie sowie die Schonung der Umwelt. Es soll eine effiziente und umweltschonende Mobilität in Zentrumsorten, auf Agglomerationsachsen und zu touristischen Zentren gewährleistet bzw. bei vorhandenen finanziellen Mitteln ausgebaut werden, mit flächensparenden, emissionsarmen Verkehrsmitteln als Ersatz und auch Entlastung des MIV (Gesamtverkehrspolitische Zielsetzung). Ein angemessenes Mobilitätsangebot soll auch in peripheren Verkehrsräumen für diejenigen Personen zur Verfügung gestellt werden, die (noch) nicht oder nicht (mehr) über ein Auto verfügen. Dies im Sinne einer "Daseins-Vorsorge" (Sozialpolitisches Ziel). Die Benutzung des ÖV soll dadurch erleichtert werden, indem auch in peripheren Gebieten eine Basiserschliessung aufrechterhalten wird, um die Einkäufe in der nächstgelegenen Ortschaft zu tätigen. Die Koordination des ÖV (Art. 3 Abs. 1 E-GöV) ist eine Aufgabe sowohl des Bunds, des Kantons und der Gemeinden als auch von Gemeindeverbänden und ähnlichen Organisationen (u.a. Schulen oder Bergbahnen). Aufgrund der künftig zunehmenden Mobilität und des immer knapper werdenden Bodens wird die Koordination unter den verschiedenen Planungs- und Verkehrsträgern eine zunehmend wichtigere Rolle spielen. Dies bedingt eine gute Zusammenarbeit unter den Beteiligten (Art. 3 Abs. 2 E-GöV).

#### **Artikel 4 Begriffe**

Eine Bestimmung mit Begriffsdefinitionen ist im E-GöV neu. Damit soll Klarheit bezüglich wesentlicher Begrifflichkeiten im Gesetz geschaffen werden (Verkehrsräume, Erschliessung, Angebot, Beiträge). Unter Verkehrsräumen (lit. d) versteht man die Einteilung der Ortschaften des Kantonsgebiets in vergleichbare Räume. Diese Einteilung erfolgt auf der Basis von strukturellen Kennwerten (Einwohnerinnen und Einwohner, Arbeitsplätze), räumlichen Kennwerten (Lage, Siedlungsstruktur) und verkehrlichen Kennwerten (Hauptausrichtung und Erreichbarkeit). Aufgrund dieser Einteilung wird die Erschliessung (Basis-, Zusatzererschliessung oder Ortsverkehr) abgeleitet und in verschiedene Angebotsstufen eingeteilt (lit. f). Die Erschliessung (lit. e) mittels öffentlichem Personenverkehr im Kanton erfolgt im Rahmen der Basiserschliessung (RPV und kantonale Minimalerschliessung), der Zusatzererschliessung oder des Ortsverkehrs. Die Finanzierung des Angebots erfolgt über Betriebsbeiträge (lit. g), die je nach Art der Erschliessung, von Bund, Kanton und Gemeinden ausgerichtet werden. Überdies können Investitionsbeiträge (lit. h) an infrastrukturelle Anlagen (bspw. Bushaltestellen) oder Förderbeiträge (lit. h, bspw. an Massnahmen zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Ausstoss) gewährt werden.

## **Artikel 5** ÖV-Konzept

Das ÖV-Konzept soll als Planungs- sowie Steuerungsinstrument des ÖV im Kanton Graubünden dienen und die Planung des Angebots (mittelfristig) und der Infrastruktur (langfristig) beinhalten. Das Konzept soll eine mehrjährige, rollende ÖV-Planung darstellen und diese ist soweit als möglich auf die übergeordnete Planung abzustimmen (Sachplan Verkehr, STEP, KRIP-V etc.). Die Planung soll periodisch überarbeitet und genehmigt werden. Die möglichen Inhalte (bspw. Standortbestimmung ÖV, langfristige Planung Infrastruktur, Festlegung Angebotsentwicklung, Priorisierung finanzieller Mittel sowie Umsetzungsplan) sind auf Verordnungsebene zu konkretisieren und festzulegen.

## **Artikel 6 – 7** Angebotsstufen; Arten der Erschliessung für den öffentlichen Personenverkehr

Den Verkehrsräumen werden Angebotsstufen zugewiesen (urbanes Angebot, dichtes Angebot, Standardangebot, Minimalangebot). Von diesen Stufen wird ein Angebot abgeleitet, das aus Anzahl Kurspaaren besteht. Diese Anzahl Kurspaare wird durch die Regierung auf Verordnungsebene festgelegt, sofern sie in kantonaler Kompetenz liegt, also namentlich die Richtwerte in Bezug auf die Zusatzerschliessung.

Wie bereits in Art. 4 lit. e E-GöV begrifflich erläutert, soll sich die ÖV-Erschliessung im Kanton Graubünden in eine Basis- und eine Zusatzerschliessung gliedern. Die Basiserschliessung (Art. 7 Abs. 1 E-GöV) umfasst den RPV und die kantonale Minimalerschliessung (minimale Anzahl Kurspaare, welche die ARPV-Kriterien des Bundes nicht erfüllen und von diesem nicht mitfinanziert werden). Für die kantonale Minimalerschliessung gelten bestimmte Kriterien bezüglich Einwohnerzahl (Art. 7 Abs. 2 E-GöV). Die Untergrenze soll neu bei 50 Einwohnerinnen und Einwohnern festgelegt werden. Auf eine bedarfsgerechte Basiserschliessung haben die Gemeinden Anspruch. Das Angebot wird den tageszeitlichen und saisonalen Bedürfnissen angepasst.

Die Erschliessung, welche darüber hinausgeht (Art. 7 Abs. 3 E-GöV), wird als Zusatzerschliessung definiert. Beispiel: Wenn der Bund gemäss ARPV 14 Kurspaare auf der Buslinie Ilanz-Obersaxen (Linie 90.451) gewährt und der Kanton und die Gemeinde der Ansicht sind, es seien grundsätzlich 16 Kurspaare notwendig, so stellen die zwei weiteren Kurspaare die Zusatzerschliessung dar.

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

## **Artikel 8 – 10** Bestellung

Da das Bestellverfahren auf Bundesebene revidiert wurde, sind auch entsprechende gesetzliche Anpassungen auf kantonaler Ebene notwendig. Insbesondere ist die Bestellung der kantonalen Minimal- und Zusatzerschliessung, die ohne den Bund bestellt werden, gesetzlich zu verankern. Das Bestellverfahren richtet sich gemäss den einschlägigen Bestimmungen des Bundes analog (Art. 8 Abs. 3 E-GöV), sofern der Kanton keine abweichende Bestimmungen erlässt. Der Kanton kann im dazwischenliegenden Jahr des zweijährigen Bestellverfahrens Anpassungen in der Bestellung des Angebots vornehmen (Art. 8 Abs. 4 E-GöV).

### *Artikel 8 und 9: Öffentlicher Personenverkehr*

Aufgrund der verschiedenen Bahnreformen auf Bundesebene wurde auch das Bestellverfahren für den RPV revidiert. Da der RPV als Verbundsaufgabe zwischen Bund und Kantonen grundsätzlich durch den

Bund abschliessend geregelt wird, ist eine entsprechende Normierung auf kantonaler Ebene nicht notwendig. Was die alleinige Bestellung des Kantons der kantonalen Minimalerschliessung betrifft, ist eine kantonale Normierung erforderlich. Art. 8 Abs. 1 E-GöV schafft eine entsprechende Kompetenz.

Was über die Basiserschliessung hinausgeht (Zusatzerschliessung), kann der Kanton in Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Gemeindeverbänden oder ähnlichen Organisationen bestellen (Art. 8 Abs. 2 E-GöV). Kriterien zur Bestellung des Angebots der Zusatzerschliessung sind die Nachfrage sowie die Wirtschaftlichkeit. Dabei handelt es sich grundsätzlich um die gleichen Kriterien, die auch der Bund der Beurteilung des RPV-Angebots zugrundelegt, jedoch werden die Kriterien bei der kantonalen Zusatzerschliessung weniger streng angewendet. Die Anforderungen an diese Kriterien werden auch je nach Angebotsstufe unterschiedlich festgelegt (Verordnung). Die Nachfrage und die Wirtschaftlichkeit sind die Basis für die Bestellung der Zusatzerschliessung. Die Berechnung der Anzahl Kurspaare richtet sich nach den Kriterien der ARPV. Das Kriterium Nachfrage wird für die Zusatzerschliessung im Kanton dabei weniger restriktiv gehandhabt, als dies der Bund macht. Die Untergrenze für die Nachfrage soll bei der Zusatzerschliessung 20 Prozent unter derjenigen des Bunds liegen. Ein Angebotsausbau für die Zusatzerschliessung kann nur bis zur maximal möglichen Anzahl Kurspaare der jeweiligen Angebotsstufe gehen. Beim Kriterium Wirtschaftlichkeit gelten die Mindestanforderungen (Kostendeckungsgrad) des BAV unverändert.

Die Bestellung des Ortsverkehrs bleibt in der Kompetenz der Gemeinden. Diese Norm entspricht unverändert Art. 9 Abs. 1 GöV. Präzisiert wird neu, dass die Bestellung des Ortsverkehrs auf die Transportketten des übergeordneten Angebots des ÖV abzustimmen ist (Art. 9 Abs. 2 E-GöV). Das heisst, dass in Zukunft der Ortsverkehr auf den RPV sowie die Basis- und Zusatzerschliessung im Planungsprozess besser abgestimmt werden sollen und so das Fahrgastpotenzial im Gesamtsystem ÖV noch besser ausgenutzt werden soll.

#### *Artikel 10: Schienengüterverkehr*

Der Bund nimmt bei der Bestellung des Schienengüterverkehrs lediglich die Rolle eines Mitfinanzierers ein (Art. 16 Abs. 2 GüTV). Die Bestellerrolle kommt alleinig dem Kanton zu. Infolge der Revision des Gesetzes über den Gütertransport im 2016 soll entsprechend für den Kanton Graubünden neu eine ausdrückliche Kompetenz zur Bestellung des Güterverkehrs geschaffen werden. Grundlage zur Bestellung bildet das kantonale Güterverkehrskonzept.

#### **Artikel 11 Finanzierung**

Die Finanzierung des ÖV im Kanton Graubünden (Betriebs-, Förder- und Investitionsbeiträge) soll unverändert über den allgemeinen Staatshaushalt erfolgen und entspricht Art. 35 Abs. 1 GöV. Im Bereich der Betriebsbeiträge wird mit Art. 11 Abs. 2 E-GöV eine Priorisierung der Mittel (RPV/Kantonale Minimalerschliessung/Zusatzerschliessung) vorgesehen.

Mit einer verwaltungsinternen rollenden Planung kann die gewünschte und erforderliche Flexibilität beibehalten werden. Schliesslich gilt es anzumerken, dass die finanzielle Steuerung der ÖV-Mittel grundsätzlich jährlich mit dem Budget möglich ist. Eine Notwendigkeit und Dringlichkeit, dies zu ändern, sind aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht ersichtlich. Aufgrund dieser Umstände wird das Festhalten an der bisherigen Finanzierungsvariante (jährliche Budgetierung) vorgeschlagen.

## **Artikel 12 –16 Betriebsbeiträge**

Diese Normierungen erfolgen unter Berücksichtigung der Revisionen der Bundesgesetzgebung in Bezug auf Betriebsbeiträge im ÖV. Betriebsbeiträge werden gestützt auf eine Abgeltungsvereinbarung in der Regel als Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten im Rahmen des Bestellverfahrens ausgerichtet (Art. 4 lit. g E-GöV).

### *Artikel 12 Abs. 1 und 2: Öffentlicher Personenverkehr (Zuständigkeit Bund und/oder Kanton)*

Der Kantonsanteil im Rahmen der Bestellung des RPV (Verbundsaufgabe Bund/Kanton) wird gemäss Art. 29b Abs. 2 ARPV durch den Bund vorgegeben: Der Kanton trägt aktuell 20 Prozent der ungedeckten Kosten. Die Finanzierung des RPV-Anteils von 20 Prozent der ungedeckten Kosten soll allein durch den Kanton, d.h. ohne Mitbeteiligung der Gemeinden, übernommen werden (Art. 12 Abs. 1 E-GöV). Was die kantonale Minimalerschliessung betrifft, soll der Kanton 100 Prozent der ungedeckten Kosten des Betriebs übernehmen (Art. 12 Abs. 2 E-GöV), sofern eine Ortschaft die entsprechende Einwohnerzahl vorweisen kann.

### *Artikel 12 Abs. 3 und 4: Öffentlicher Personenverkehr (Zuständigkeit Kanton und/oder Gemeinden)*

Was die ungedeckten Kosten der Zusatzerschliessung betrifft, d.h. für die Kosten für den Betrieb, der über den RPV hinausgeht, sollen diese vom Kanton und der betroffenen Gemeinde bzw. den Gemeinden übernommen werden. Es ist vorgesehen, dass der Kanton höchstens 50 Prozent der ungedeckten Kosten übernimmt. Bei Zusatzerschliessungen für mehrere Gemeinden ergibt sich der Verteilschlüssel innerhalb der Gemeinden nach der Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner. Vorbehalten bleibt eine anderweitige Vereinbarung durch die Gemeinden (Art. 12 Abs. 3 E-GöV).

Die ungedeckten Kosten des Ortsverkehrs haben die Gemeinden unverändert zu tragen (Art. 12 Abs. 4 E-GöV). Auch der Bund beteiligt sich nicht (Art. 28 Abs. 2 PBG).

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

### *Artikel 13: Schienengüterverkehr*

Der Bund gibt im jeweiligen Bestellverfahren den von ihm getragenen Höchstbetrag im Zusammenhang mit der Bestellung des Schienengüterverkehrs bekannt. Im Bereich Güterverkehr auf Schmalspur, wie dies im Kanton Graubünden der Fall ist, beträgt der Anteil des Bunds angelehnt an die Kantonsquote RPV maximal 80 Prozent der ungedeckten Kosten. Die Gemeinden sollen unverändert nicht zur Mitfinanzierung herangezogen werden. Gemäss Art. 16 GüTV muss ein Kanton, welcher bei einer Bestellung im Schienengüterverkehr um Betriebsbeiträge beim Bund ersucht, ein kantonales Güterverkehrskonzept sowie eine Angebotsvereinbarung erarbeiten und dem Gesuch beilegen. Die Kriterien zur Bestellung des Güterverkehrs sind auf Bundesebene weitestgehend vorgegeben.

### *Artikel 14: Angebotsvereinbarungen*

Für die Bestellung von Angeboten im öffentlichen Personenverkehr sind durch die Besteller mit den TU Angebotsvereinbarungen zu unterzeichnen, in welchen u.a. pro Linie die Anzahl Kurspaare und die ungedeckten Plankosten festgelegt werden.

Die Angebotsvereinbarungen im öffentlichen Personenverkehr enthalten ausserdem die Anzahl Kurspaare betreffend die Zusatzerschliessung, die der Kanton in Absprache mit den Gemeinden bestellt. Aufgrund der Vorgabe des Bunds für das Bestellverfahren beim RPV (Abhängigkeit RPV) wird der Prozess für die Bestellung der Zusatzerschliessung an diese angelehnt. Für die Bestellung des Schienengüterverkehrs werden Angebotsvereinbarungen durch die Kantone als Besteller und den Bund als Mitfinanzierer unterzeichnet. Diese beinhalten das Güterverkehrsangebot für ein Fahrplanjahr.

#### *Artikel 15: Autoverlad*

Für den Kanton soll eine Mitfinanzierungsmöglichkeit von ungedeckten Kosten (Angebot, aber nicht Rollmaterial) für einzelne Verbindungen im Autoverlad geschaffen werden. Diese Bestimmung ist restriktiv auszulegen und deren Anwendung bildet die Ausnahme, zumal der Autoverlad grundsätzlich selbsttragend sein muss (Art. 15 Abs. 1 E-GöV). Voraussetzung für die Finanzierung der ungedeckten Kosten ist, dass der Betrieb aus wirtschaftlichen Gründen nicht zumutbar ist und der Bedarf aus regionalpolitischen oder anderen wichtigen Gründen gerechtfertigt ist. Ein regionalpolitisches Interesse liegt z.B. vor, wenn die Wintersperre eines Passes die Erreichbarkeit einer Region nicht gewährleistet und ein entsprechendes Verkehrsangebot spätabends rechtfertigt. Aus wirtschaftlichen Gründen ist die Übernahme der entstandenen Kosten durch das TU für den Autoverlad nicht zumutbar, wenn es sich um ein Angebot zu später Stunde handelt, das nicht kostendeckend betrieben werden kann.

#### *Artikel 16: Grenzüberschreitende Angebote*

Grenzüberschreitende Angebote können durch den Kanton mitbestellt werden, wenn sich die Interessierten ausserhalb des Kantons finanziell angemessen beteiligen. Für kurze Strecken ausserhalb des Kantonsgebiets, d.h. bis zur nächsten grösseren Ortschaft (z.B. Tirano), kann der Kanton ausnahmsweise auf die finanzielle Beteiligung Dritter verzichten (Art. 16 Abs. 2 E-GöV). Im Unterschied zu Art. 20 E-GöV (Förderung) sollen hier grenzüberschreitende Angebote (Linien) mittels Betriebsbeiträgen mitfinanziert werden können.

#### **Artikel 17 – 25 Förderbeiträge**

Förderbeiträge sind geldwerte Vorteile, die der Gesuchstellerin oder dem Gesuchsteller gewährt werden. Die Gesuchstellerin oder der Gesuchsteller hat zudem eigene Mittel in angemessener Weise einzusetzen (Art. 4 lit. h E-GöV und Art. 24 Abs. 4 E-GöV i.V.m. Art. 31 E-GöV). Bei Förderbeiträgen handelt es sich um Ermessenssubventionen, auf welche, auch bei Erfüllung der Voraussetzungen, kein Anspruch besteht. Förderbeiträge (und Investitionsbeiträge) sind grundsätzlich als frei bestimmbare Ausgaben zu qualifizieren und demzufolge, wie bis anhin, dem Referendum zu unterstellen.

Der Kanton kann Beiträge zur Förderung des ÖV gewähren und Massnahmen gemäss Katalog höchstens zu 50 Prozent der anrechenbaren Kosten unterstützen (Art. 17 Abs. 1 und 2 E-GöV). Ausnahmsweise kann der Kanton (gemäss finanzhaushaltsrechtlicher Kompetenz) die Beiträge erhöhen, wenn das Kantonsinteresse überwiegt (Art. 17 Abs. 3 E-GöV). Die anrechenbaren Kosten sowie der Bemessungsrahmen innerhalb der Beitragshöhe von grundsätzlich höchstens 50 Prozent sind auf Verordnungsebene noch zu präzisieren. Die Förderung von Massnahmen, die ausschliesslich dem Ortsverkehr zuzurechnen sind, ist mit Ausnahme von Massnahmen zur wesentlichen Reduktion oder Verminderung von CO<sub>2</sub>-Emissionen im ÖV ausgeschlossen (Art. 17 Abs. 4 E-GöV).

#### *Artikel 18: Touristische Linien im öffentlichen Verkehr*

Gemäss Art. 17 GöV können durch den Kanton rein marktwirtschaftliche Leistungen nicht mitfinanziert werden. Da sich die Bedeutung des Tourismus im Kanton Graubünden seit der Inkraftsetzung des GöV erhöht hat und eine weitere Entwicklung zu erwarten und wünschbar ist, rechtfertigt sich eine Änderung dieser Bestimmung. Gemäss Art. 18 E-GöV soll der Kanton neu Beiträge an saisonale, touristische Linien des ÖV gewähren können. Vorausgesetzt wird, dass diese keinen unmittelbaren Erschliessungscharakter aufweisen und keine Angebote des regulären Regional- und Ortsverkehrs konkurrenzieren sowie einen Umsteigeeffekt (MIV auf ÖV) bewirken. Anwendungsbeispiele können Skitouren- und Wanderbusse oder Erlebnisfahrten sein. Solche Angebote werden heute *ausnahmsweise* und vereinzelt über Art. 19 Abs. 1 lit. i GöV bereits mitfinanziert (bspw. Regionalbusse). Wie sämtliche Massnahmen, stehen auch diese unter dem Budgetvorbehalt.

#### *Artikel 19: Versuchsbetriebe*

Gemäss Art. 19 Abs. 1 E-GöV kann der Kanton an Versuchsbetriebe Beiträge leisten. Unter Versuchsbetriebe fallen auch Bedarfsbüsse, die versuchsweise eingeführt werden. Die Dauer eines Versuchsbetriebs beläuft sich auf maximal fünf Jahre (Art. 19 Abs 3 E-GöV) und ist projektbezogen festzulegen. Diese Norm entspricht grundsätzlich Art. 19 Abs. 1 lit. a und Art. 21 GöV mit der Änderung, dass sich der Kanton neu zu 50 Prozent (statt wie bisher mit 20 Prozent) an den anrechenbaren Kosten beteiligen kann. Nach erfolgreichem Abschluss hat die Finanzierung über den ordentlichen Weg zu erfolgen (Art. 19 Abs. 2 E-GöV i.V.m. Art. 12 E-GöV).

#### *Artikel 20: Grenzüberschreitende Massnahmen*

Gemäss Art. 20 Abs. 1 E-GöV kann der Kanton Beiträge zur Förderung von grenzüberschreitenden Massnahmen des ÖV ausrichten. Um eine grenzüberschreitende Massnahme handelt es sich, wenn der Personentransport zwischen Graubünden und dem grenznahen Ausland erfolgt. Voraussetzung bildet, dass die Massnahme der Erschliessung und Standortattraktivität des Kantons dient. Im Unterschied zu Art. 16 E-GöV werden hier konkrete Projekte gefördert, die nach einer gewissen Zeit (falls es sich um Angebote handelt) über die ordentlichen Betriebsbeiträge mitfinanziert werden können. Ausnahmsweise kann von einer finanziellen Beteiligung abgesehen werden (Art. 20 Abs. 2 E-GöV).

Beispiele:

- Beiträge an Aktionen, welche die Anbindung Graubündens verbessern;
- Gemeinsame Projekte mit Partnern im Ausland (z.B. Interreg, Eusalp, LinkingAlps);
- Vermarktungsmassnahmen von grenzüberschreitenden Verbindungen.

#### *Artikel 21: Einführung neuer Mobilitätsformen*

Gemäss dieser Norm kann der Kanton Beiträge an die Einführung neuer Mobilitätsformen (Art. 4 lit. i E-GöV) ausrichten, wenn die Massnahme der zweckmässigen und effizienten Erschliessung dient. Darunter werden Personen- und Güterverkehrsangebote verstanden, welche ohne publizierten Fahrplan verkehren (Art. 4 lit. i E-GöV). Mit der Digitalisierung wird eine schnelle und zuverlässige Datenverarbeitung ermöglicht, welche auch Auswirkungen auf die Verkehrssysteme des ÖV hat. Vermehrt werden in der Schweiz insbesondere selbstfahrende Kleinbusse getestet, die auf digitale Technologien zurückgreifen. Hat sich der Versuchsbetrieb bewährt, richtet sich die Finanzierung nach Art. 12 E-GöV (Betriebsbeiträge). Die Einführungsperiode wird auf höchstens fünf Jahre anerkannt (Art. 21 Abs. 3 E-GöV).

### *Artikel 22: Massnahmen zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses*

Gemäss Art. 22 Abs. 1 E-GöV kann der Kanton Beiträge an Massnahmen im öffentlichen Verkehr gewähren, die der wesentlichen Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen dienen. Das Förderprogramm des Kantons soll alternative Antriebstechniken, die insbesondere bei Elektro- und Hybridbussen zum Einsatz gelangen, sowie die Beschaffung der dafür erforderlichen Infrastruktur (Ladestationen, Tankstellen) fördern. Der Fördertatbestand ist offen formuliert. Es wird damit neben der batterieelektrischen Mobilität namentlich dem zu erwartenden technischen Fortschritt auch im Bereich der wasserstoffbetriebenen Fahrzeuge Rechnung getragen. Unter umgrenzten Umständen kann ausserdem der Ersatz von konventionellen Dieselmotoren durch neue ebenfalls fossile Treibstoffe einsparen und dadurch CO<sub>2</sub>-Emissionen vermeiden helfen. Förderberechtigt sind also sowohl die Mehrkosten für die Beschaffung der Fahrzeuge, sofern und soweit sie in der RPV-Bestellung durch den Bund nicht mitabgegolten werden, als auch die für den Betrieb notwendige Infrastruktur.

### *Artikel 23: Weitere Massnahmen*

Art. 23 E-GöV soll eine Art Generalklausel zur Förderung von weiteren Massnahmen im öffentlichen Verkehr darstellen. Diese soll bedarfsgerecht angewendet werden. Im Unterschied zu Art. 19 Abs. 1 lit. i GöV soll nun neu im Rahmen eines Katalogs beispielhaft aufgezählt werden, welche solche Massnahmen sein könnten. Dabei kann es sich um Informations-, Vermarktungs- und Verkaufsmassnahmen (lit. a) handeln (bspw. BÜGA-Kommunikation; Real-Time-Informationen an Bahnhöfen oder Bushaltestellen). Unter weitere Angebote zur Gewährleistung von Transportketten (lit. b) werden Früh- und Spätverbindungen verstanden, die Ortschaften innerhalb einer Region zur besagten Zeit mit ÖV verbinden. Im Weiteren sollen Transportketten des ÖV mitfinanziert werden können, die zusätzlich und unterjährig bei aussergewöhnlichen Ereignissen notwendig werden, wie bspw. bei Murgängen, Lawinen, Steinschlag oder Ähnlichem. Auch soll es gemäss dieser Bestimmung (lit. c) möglich sein, Beiträge an Veranstaltungen zu gewähren, bei denen für die Teilnehmenden und Gäste ein zusätzliches ÖV-Angebot für die An- und Abreise bestellt wird (bspw. Shuttle Service für kulturelle und gesellschaftliche Anlässe). Gemäss lit. d dieser Bestimmung können Tarifmassnahmen, die durch den Kanton mit TU oder innerhalb von Tarifverbänden bestellt werden, zu höchstens 25 Prozent der anrechenbaren Kosten gefördert werden. Diese Norm entspricht Art. 19 Abs. 1 GöV und Art. 12 GöV.

### *Artikel 24: Voraussetzungen und Verhältnis unter den verschiedenen Beiträgen*

Diese Norm regelt neu, dass Bundesbeiträge bei der Bemessung des Kantonsbeitrags mitzubersichtigen sind (Art. 24 Abs. 1 E-GöV). Ausserdem haben Förderbeiträge, die durch den Bund in der gleichen Sache gewährt werden, keine bindende Wirkung für kantonale Förderbeiträge (Art. 24 Abs. 2 E-GöV). Im Weiteren darf der Förderbeitrag des Kantons gemeinsam mit anderen Förderbeiträgen nicht 80 Prozent der Aufwendungen übersteigen (Art. 24 Abs. 3 E-GöV). Abs. 4 dieser Bestimmung verweist bezüglich Eigenleistung, Verwirkung, Projektänderung und Zweckentfremdung auf Art. 31 ff. E-GöV.

### *Artikel 25: Tarifverbände*

Bei einem Tarifverbund handelt es sich um einen Verbund mit einheitlichen vom Transportmittel unabhängigen Fahrausweisen und Preisen für alle öffentlichen Verkehrsmittel in einem geografisch abgegrenzten Gebiet. Gemäss dieser Bestimmung fördert der Kanton unverändert die Zusammenarbeit zwischen Unternehmen des ÖV und schafft die Voraussetzungen für die Einführung von Tarifverbänden, wobei der Beitrag an die Trägerschaft ausgerichtet wird. Der Kanton und weitere Bestellerinnen und

Besteller regeln die Entschädigung in einer Verbundvereinbarung mit den TU. Die Verpflichtung gemäss Art. 25 Abs. 4 E-GöV entspricht unverändert Art. 26 Abs. 1 GöV. Stand heute sind der Grossraum Chur, das Oberengadin, die Destination Davos/Klosters sowie das Misox/Calancatal Teil regionaler bzw. interkantonalen Tarifverbände.

### **Artikel 26 – 34 Investitionsbeiträge**

Investitionsbeiträge sind geldwerte Vorteile, die der Gesuchstellerin oder dem Gesuchsteller gewährt werden. Die Gesuchstellerin oder der Gesuchsteller hat zudem eigene Mittel in angemessener Weise einzusetzen (Art. 4 lit. h E-GöV).

#### *Artikel 26: Bahninfrastrukturen ausserhalb des Bahninfrastrukturfonds*

Eisenbahninfrastrukturen werden grundsätzlich über den BIF bzw. den Bund finanziert und bilden entsprechend nicht Gegenstand dieser Bestimmung. Gemäss der neuen Bestimmung soll der Kanton die Möglichkeit erhalten, Beiträge an den Bau und Ausbau von Bahninfrastruktur, die nicht über den BIF finanziert werden, zu gewähren. Dabei handelt es sich um Anlageteile (z.B. zusätzliche Perrons, Personenunterführungen, Warteräume), die zwar funktional zu einem Bahnhof als Verkehrsknotenpunkt gehören, aber nicht durch den BIF sondern separat zu finanzieren sind. Die Beiträge werden in der Regel an die Erstellerin oder den Ersteller ausgerichtet (Art. 26 Abs. 2 E-GöV). Die Bemessung der Beiträge richtet sich nach dem kantonalen Interesse. Der Beitrag ist auf 50 Prozent der anrechenbaren Kosten begrenzt (Art. 26 Abs. 3 E-GöV). Bei Projekten mit besonderem kantonalem Interesse kann der Kanton den Beitrag erhöhen.

#### *Artikel 27: Anlagen der öffentlichen Strassentransportunternehmen*

Im Unterschied zum geltenden Recht wird neu von Strassentransportunternehmen (statt Strassentransportdienste) gesprochen, was aber nur im Begriff und nicht im Inhalt eine Änderung mit sich bringt. Wie bis anhin soll es dem Kanton möglich sein, Bauten und Anlagen für öffentliche Strassentransportunternehmen (konkret namentlich Bushaltestellen des RPV und Busterminals bzw. –zufahrten sowie Anlagen zur Buspriorisierung) mitzufinanzieren. Busterminals, die verschiedenen Verkehrslinien dienen, sind Knotenpunkte von hoher Bedeutung für den Kanton, da sie das Umsteigen ermöglichen. Der erhöhten finanziellen Belastung der Standortgemeinde soll damit aus Sicht des Gesamtsystems finanzielle Entlastung geboten werden. Der Investitionsbeitrag ist an die Erstellerin oder den Ersteller auszurichten (Art. 27 Abs. 2 E-GöV). Die Bemessung der Beiträge richtet sich nach dem kantonalen Interesse, wobei der Beitrag höchstens 50 Prozent der anrechenbaren Kosten beträgt (Art. 27 Abs. 3 E-GöV). Wenn das Interesse überwiegt, kann der Kanton die Beiträge erhöhen.

Gemäss Art. 31 Abs. 2 E-GöV soll eine Standortgemeinde als Gesuchstellerin bei einem Vorhaben, das für umliegende Gemeinden von bedeutendem Interesse ist, bezüglich der Finanzierung diese Nachbargemeinden miteinbeziehen können. Wie die Anlagen auszugestaltet sind, entscheidet jede Gemeinde im Rahmen der Gemeindeautonomie selbst. Der Kanton gibt lediglich Empfehlungen dazu ab, wie bspw. eine Haltestelle BehiG-konform saniert und eingerichtet werden soll (vgl. Arbeitshilfe für die Gemeinden zur Anpassung der Bushaltestellen nach dem BehiG vom 26. März 2019 inkl. Beilage Musterbushaltestellen). Ausnahme davon bilden Bushaltestellen an Kantonsstrassen, bei welchen unter anderem auch sicherheitspolizeiliche Anforderungen bzw. Auflagen durch den Kanton verfügt werden können. Der Kanton beteiligt sich an der Finanzierung jener Anlageteile, die für eine Haltestelle notwendig sind. Klar festgelegt wird neu, dass Bauten und Anlagen, die ausschliesslich dem Ortsverkehr dienen

(insb. Bushaltestellen) von Kantonsbeiträgen gemäss E-GöV ausgeschlossen werden (Art. 27 Abs. 4 E-GöV). Eine zeitlich befristete Ausnahme (vgl. Ausführungen zu Art. 40 Abs. 1 E-GöV) bildet die Sanierung von Bushaltestellen gemäss Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG; SR 151.3), sofern ein Gesuch um Kantonsbeiträge bis Ende 2023 bei der zuständigen Stelle durch die Bauherrschaft eingereicht wird (vgl. Botschaft der Regierung an den Grossen Rat Heft. Nr. 6/2019-2020, S. 337 ff.).

#### *Artikel 28: Park-and-Ride-Anlagen und Bike-and-Ride-Anlagen*

Der Kanton kann wie bis anhin an die Erstellung von Park-and-Ride-Anlagen Beiträge gewähren (unverändert Art. 27 Abs. 1 GöV). Neu sollen Bike-and-Ride-Anlagen den Park-and-Ride-Anlagen gleichgestellt werden, was der in den letzten Jahren weiterentwickelten Praxis entspricht. Die Beitragsbemessung richtet sich nach dem kantonalen Interesse. An den Bau von Anlagen gemäss Art. 28 Abs. 1 E-GöV kann der Kanton Beiträge von höchstens 30 Prozent der anrechenbaren Kosten gewähren. Beitragsberechtigt sind Parkierungsanlagen in Bahnhöfen, welche geeignet sind, das Umsteigen vom privaten Verkehrsmittel (Auto/Bike) auf den ÖV zu erleichtern.

#### *Artikel 29: Anschlussgleise*

Die Erstellung und Finanzierung von Anschlussgleisen ist primär Aufgabe der Privatwirtschaft bzw. der von den Anschlussanlagen profitierenden Unternehmen. Im Kanton Graubünden soll es dennoch – wie auch gemäss GÜTG – auch in Zukunft möglich sein, diese mitzufinanzieren. Eine entsprechende gesetzliche Grundlage soll wie im bestehenden GöV beibehalten werden.

#### *Artikel 30: Kombiniertes Schienengüterverkehr*

Der Kanton kann neu für den Bau und die Anschaffung von Anlagen, die der Verlagerung von Gütern auf die Schiene im kombinierten Schienengüterverkehr dienen, Investitionsbeiträge leisten. Darunter fallen beispielsweise Wechselbehälter, Reach-Staker und Krananlagen. Die Bemessung der Beiträge richtet sich nach dem kantonalen Interesse und beträgt höchstens 50 Prozent (Art. 30 Abs. 1 E-GöV). Überwiegt das Interesse des Kantons an einer Massnahme, kann der Kanton die Beiträge erhöhen (Art. 30 Abs. 2 E-GöV).

#### **Artikel 31 – 34** Eigenleistung, Verwirkung, Projektabweichungen und Zweckentfremdung

Aus Art. 31 – 34 ergeben sich die weiteren Voraussetzungen an die Gewährung von Investitionsbeiträgen in Bezug auf die Eigenleistung, Verwirkung, Projektabweichung und Zweckentfremdung. Aufgrund des Verweises in Art. 24 Abs. 4 E-GöV gelten diese Bestimmungen für Förderbeiträge analog.

#### **Artikel 35** Geschichtliches und kulturelles Erbe

Gemäss dieser Bestimmung kann der Kanton Massnahmen unterstützen, die dem Erhalt und zur Vermittlung des geschichtlichen und kulturellen Erbes des ÖV dienen. Diese Norm ist als Kann-Bestimmung formuliert, sodass kein Rechtsanspruch auf Förderung besteht. Zudem ist der Fördertatbestand bewusst offen gehalten und so formuliert, um auch der Breite des geschichtlichen und kulturellen Erbes des ÖV gerecht zu werden. Es kann sich einerseits um Massnahmen zum Erhalt von alten Transportmitteln wie Rollmaterial und dergleichen handeln und andererseits auch um Beiträge für die Archivierung von historisch bedeutsamen Daten und Informationen aus der Geschichte des öffentlichen Verkehrs in Graubünden. Diese Transportmittel und andere Zeugen der Geschichte im Kanton Graubünden sind

einem breiten Publikum in geeigneter Form zugänglich zu machen. Explizit ausgeschlossen sind Erwerb, Erhalt oder Renovation von schützenswerten Bauten und Bauwerken aus den verschiedenen Epochen des ÖV im Kanton Graubünden. Diese Aufgabe wird durch die Denkmalpflege im Amt für Kultur sichergestellt.

Der Kanton unterstützt zu diesem Zweck Zusammenschlüsse von Interessengruppen, die sich dieser Aufgaben annehmen, mit einer Leistungsvereinbarung (Art. 35 Abs. 2 E-GöV). Auf Stufe Verordnung werden die Details, namentlich die Anforderungen an die Zusammenschlüsse der Interessengruppen wie auch die wesentlichen Inhalte der Leistungsvereinbarung, geregelt.

#### **Artikel 36** Fahrplanregionen und Fahrplanverfahren

Der Kanton legt die Wahl der Fahrplanpräsidentinnen und -präsidenten, die Einteilung der Fahrplanregionen sowie die Grundsätze des Fahrplanverfahrens fest, soweit sie nicht vom Bund vorgegeben sind. Die Wahl von Fahrplanpräsidentinnen und -präsidenten (Art. 69 Abs. 3 des Gesetzes über das Arbeitsverhältnis der Mitarbeitenden des Kantons Graubünden [Personalgesetz, PG; BR 170.400 i.V.m. Art. 3 der Verordnung für die nebenamtlichen Mitarbeitenden des Kantons Graubünden]) wird unverändert durch die Regierung vorgenommen. An diesem Verfahren werden im Vergleich mit dem GöV keine materiell-rechtlichen Änderungen vorgenommen.

#### **Artikel 37** Rechnungswesen von Transportunternehmen

Die Bestimmungen des Bundes über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen sollen sinngemäss für TU gelten, die Betriebsbeiträge nach Art. 12 E-GöV erhalten oder für das TU auf vertraglicher Basis Transportleistungen zur Erfüllung der Konzessionen erbringen. Konkret sollen bei der Bestellung der kantonalen Minimalerschliessung und Zusatzererschliessung durch Kanton und/oder Gemeinden die Anforderungen an die Rechnungslegung für TU analog zur Anwendung gelangen, wie sie für den mit dem Bund bestellten RPV von Bundesrechts wegen gelten (Art. 35 ff. PBG). Die TU sollen entsprechende Kennzahlen ausweisen und die nötigen Angaben machen, sodass ihre Leistungen mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit (Kostendeckungsgrad und Auslastung) überprüft werden können. Auch soll dem Kanton Einsicht in das Rechnungswesen gewährt werden.

#### **Artikel 38 – 39** Zuständigkeiten und Rechtspflege

##### *Artikel 38: Grosser Rat*

Die Kompetenz des Grossen Rats hinsichtlich der Budgethoheit der ÖV-Mittel bleibt unverändert (entspricht Art. 35 Abs. 1 GöV), wird aber nicht nur auf die Förderung resp. Förderbeiträge beschränkt, sondern beinhaltet auch Investitions- und Betriebsbeiträge sowie die Einlage in den BIF.

##### *Artikel 39: Rechtsmittel*

Mit Art. 39 Abs. 1 E-GöV soll der verwaltungsinterne Beschwerdeweg spezialgesetzlich ausdrücklich normiert werden. Dieser wurde bis anhin gestützt auf Art. 28 Abs. 1 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes im Kanton Graubünden (VRG; BR 370.100) praktiziert. Art. 39 Abs. 2 E-GöV und Art. 39 Abs. 3 E-GöV entsprechen unverändert Art. 37a Abs. 1 und 2 GöV.

#### **Artikel 40** Übergangsbestimmungen

Übergangsrechtlich soll das Gesetz auch auf Verfahren Anwendung finden, die bei Inkrafttreten dieses

Gesetzes bereits hängig sind (Art. 40 Abs. 1 E-GöV). Dies ist deshalb sinnvoll, weil so unter Umständen auch bereits eingereichte Projekte von den neuen Bestimmungen (v.a. Förder- und Investitionsbeiträge) profitieren können. Ausnahme bilden Gesuche für die Sanierung von Bushaltestellen gemäss BehiG. Ein Gesuch kann bis Ende 2023 beim Kanton eingereicht werden (vgl. Ausführungen dazu in Art. 27 Abs. 4 E-GöV). Bushaltestellen, die ausschliesslich dem Ortsverkehr zuzurechnen sind, können also entgegen Art. 27 Abs. 4 E-GöV zeitlich befristet mit einem Gesuchingang bis spätestens Ende 2023 weiterhin über den separat geschaffenen Verpflichtungskredit mitfinanziert werden. Für die bereits zugesicherten Beiträge gelten die bisherigen Bestimmungen (Art. 40 Abs. 2 E-GöV).

## **2. Aufhebung und Fremdänderung**

### **2.1 Aufhebung**

Mit der Inkraftsetzung dieser Vorlage wird das GöV vom 1. Januar 1993 aufgehoben.

Die regierungsrätliche Verordnung über den öffentlichen Verkehr des Kantons Graubünden vom 23. August 1994 ist zu revidieren.

### **2.2 Fremdänderung**

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

#### *Artikel 11 5. Subjektive Steuerbefreiung*

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

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

Für die Befreiung von der Liegenschaftsteuer wird im Art. 17 Abs. 4 GKStG auf die Bestimmung von Art. 11 GKStG betreffend die Handänderungssteuer verwiesen.

## **3. Terminplanung für die Inkraftsetzung**

Die Regierung bestimmt das Inkrafttreten des Erlasses. Geplant ist, dass diese Vorlage in der Augustsession 2022 durch den Grossen Rat behandelt und mit der in der Folge zu revidierenden Verordnung auf 1. Januar 2023 in Kraft gesetzt wird. Abhängigkeiten in Bezug auf Fristen von übergeordneter Ebene (Bund) bestehen aus heutiger Sicht keine.

## VI. FINANZIELLE UND PERSONELLE AUSWIRKUNGEN

### 1. Kanton

#### 1.1 Finanzielles

Die Gesamtkosten des ÖV im Kanton Graubünden werden infolge der laufenden Angebotsausbauten und der GÖV-Revision steigen. Diese Aussage gilt sowohl für den RPV, den der Kanton zusammen mit dem Bund finanziert, als auch für denjenigen Teil, den der Kanton alleine finanziert, als auch für die Zusatzerschliessung zusammen mit den Gemeinden und den Angebotsausbau im Ortsverkehr, den die Gemeinden bezahlen. Der Umfang der ÖV-Mittel des Kantons legt der Grosse Rat dabei mit dem jährlichen Budget fest.

#### Entwicklung der Betriebsbeiträge

Die Betriebsbeiträge in Bezug auf das kantonale ÖV-Angebot hängen von der Kantonsquote des Bunds und den effektiv geleisteten Bundesbeiträgen ab. Die Beiträge des Bunds werden künftig steigen. Derjenige Anteil, den der Kanton in Ergänzung zum Bund (Kantonsquote des Bunds) bezahlen muss, wird ebenfalls steigen. Für die Kostenentwicklung gibt es verschiedene Gründe. Zu verweisen ist namentlich auf die Erhöhung der Taktdichte bei **Bahn** aufgrund von Retica 30 und Retica 30+ sowie auf die Investitionen in neues Rollmaterial durch die RhB. Die Investitionskosten für das neue Rollmaterial werden über die Abschreibungen in die Offerten aufgenommen und führen so Mehraufwendungen bei Bund und Kanton. Zudem spielt die aktuelle Coronavirus-Pandemie und die daraus resultierenden massiven Auswirkungen auf die Erträge (und Frequenzen) eine grosse Rolle auf die Abgeltungsentwicklung (d.h. tiefere Erträge führen zu höheren Abgeltungen). Das mit dem neuen und zusätzlichen Rollmaterial gefahrene zusätzliche Angebot löst im RPV Mehrkosten aus. Für die vorgesehenen Module von Retica 30+ ist mit einem zusätzlichen Abgeltungsbedarf beim Bahnverkehr von rund 8,1 Mio. Franken jährlich zu rechnen (Mehrkosten gegenüber dem heutigen Angebot; Kantonsanteil Graubünden (bei 20 Prozent) voraussichtlich 1,62 Mio. Franken). Der Kantonsanteil an diesen Mehrkosten steht unter dem Vorbehalt, dass der Bund sich seinerseits im Rahmen der Kantonsquote zu 80 Prozent beteiligt. Schliesslich soll das durch die Bahn gefahrene Angebot mit **Bussen** angemessen abgenommen bzw. eine durchgehende Anschlusskette gewährleistet werden. Falls ein weiterer Angebotsausbau im Bereich der Zusatzerschliessung erfolgt, kommen – nebst dem Kanton – unter anderem auch auf die betroffenen Gemeinden und Gemeindeverbände finanzielle Lasten hinzu (vgl. dazu Ausführungen in Ziff. 3 nachstehend). Im Rahmen der Grundlagenarbeiten wurden die finanziellen Auswirkungen eines möglichen Angebotsausbaus aufgrund der Neudefinition der Angebotsstufen für die Strassentransportunternehmen errechnet. In der nachfolgenden Tabelle sind die Ergebnisse der Abschätzung über alle betrachteten Buslinien dargestellt.

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

Abbildung 8: Ergebnisse Abschätzungen der Änderungen der Anzahl Kurspaare und deren Kosten; Quelle: Rapp Trans

Die beiden Abschätzungen kalkulieren einzelne kostensenkende Faktoren bei der Ermittlung der Kosten für die zusätzlichen Kurse nicht vollständig mit ein. In der Praxis resultiert beispielsweise beim Schliessen von Taktlücken in der Regel ein Effizienzgewinn (Vermeidung von Stilllagern oder Leerfahrten). Nicht berücksichtigt wurde auch, dass bei langen Linien (z.B. 90.181 Chur – Lenzerheide – Bivio – Julier – St. Moritz) nicht über die ganze Länge das gleich dichte Angebot gelten muss. Der Abschätzung lässt sich entnehmen, dass die Abgeltungszunahme durch die Umsetzung der neuen Angebotsstufen beim Busangebot in einer Grössenordnung zwischen 2,5 und 3,0 Millionen Franken jährlich für Kanton, Bund und Gemeinden liegen dürfte. Dies entspricht rund 2,3 Prozent der gesamten Betriebsbeiträge. Letztlich hängen diese von der Höhe der vom Bund anerkannten Kantonsquote für den RPV ab, aber vor allem auch vom Umfang der (zusätzlich zum RPV) bestellten Zusatzerschliessung durch den Kanton und die Gemeinde(n).

### **Investitionsbeiträge seitens Kanton**

Der Kanton bezahlt seit 2016 die Einlage in den BIF (rund 28 Mio. Franken pro Jahr), was auch künftig so gehandhabt werden soll. Ausserdem sollen im Rahmen der Revision neue Tatbestände zur Mitfinanzierung von Investitionen für den Kanton geschaffen werden (Bahninfrastrukturen ausserhalb des BIF; Förderung von Park-and-Ride- und Bike-and-Ride Anlagen; etc.). Die Ausrichtung der Investitionsbeiträge wird zu Mehrkosten führen. Wie hoch diese sein werden, ist projektabhängig und deshalb nicht bezifferbar. Die Prognose hängt, nebst der Festlegung des zugehörigen Budgetkredits, primär von der Projektierung der Gesuchstellenden ab.

### **Förderbeiträge**

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

## **1.2 Personelles**

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

## **2. Regionen**

Die Regionen sind von dieser Vorlage nicht betroffen. Einzig die im E-GöV statuierten Fahrplanregionen sollen in ihrer Form und Aufgabenwahrnehmung unverändert weiterbestehen.

## **3. Gemeinden und Gemeindeverbände**

Gemäss der Vernehmlassungsvorlage bleibt die Verbundsfinanzierung Bund/Kanton im **regionalen Personenverkehr (RPV)** unverändert, d.h. der Kanton beteiligt sich unverändert zu 20 Prozent und der Bund zu 80 Prozent an den ungedeckten Kosten. Die Gemeinden werden in diesem Bereich nicht finanziell belastet. Der Bestellprozess und die Finanzierung im Rahmen des **Ortsverkehrs** bleibt für die Gemeinden resp. den für den ÖV zuständigen Gemeindeverband (Oberengadin) verglichen mit der

aktuellen Rechtslage unverändert. Es entstehen keine weiteren Aufgaben. Aufgrund der allgemein gestiegenen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung ist zu erwarten, dass die Gemeinden höhere Aufwendungen für die Ortsverkehre haben werden. In Bezug auf die Bestellung der **Zusatzerschliessung** gibt es für die Gemeinden (und Gemeindeverbände, die den ÖV bestellen) einen gewissen Mehraufwand. Das über die RPV-Vorgaben hinausgehende Kursangebot ist neu in Zusammenarbeit mit dem Kanton zu bestellen und zu finanzieren. Entsprechend entsteht für die Gemeinden administrativ und finanziell ein Mehraufwand. Dieser lässt sich nicht zum Voraus exakt beziffern, zumal dieser von der effektiven Bestellung der Zusatzerschliessung abhängt. Die provisorische Modellrechnung zur Verdichtung des Angebots nach objektiven Kriterien hat ergeben, dass Mehrkosten von 2,5 bis 3 Millionen Franken für das Mehrangebot Busverkehr entstehen dürften. Dabei erfolgte aber noch keine Abgrenzung zwischen RPV und Zusatzerschliessung. Deshalb kann davon ausgegangen werden, dass bei einer Kostenteilung von 50 Prozent Kanton und 50 Prozent Gemeinden auf alle betroffenen Bündner Gemeinden höchstens 1,5 Millionen Franken zukommen werden. Diese finanzielle Last macht insgesamt rund 1,2 Prozent der Gesamtkosten für die ÖV-Bestellung (Betriebsbeiträge) im Kanton Graubünden aus. Die Kosten können aber bei Bedarf mit einer Anpassung des Fahrplans innerhalb der Angebotsstufen gesteuert werden.

## VII. GUTE GESETZGEBUNG

Das Gesetzgebungsprojekt setzt die Grundsätze der Notwendigkeit, Subsidiarität und Flexibilität um. Insbesondere werden den Gemeinden dadurch keine wesentlichen neuen Vorschriften auferlegt. Dieser Entwurf trägt folglich den von der Regierung beschlossenen Vorgaben zur Rechtssetzung Rechnung (vgl. RB vom 16. November 2010, Prot. Nr. 1070).

## ANHÄNGE

- 1) Entwurf Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (E-GöV)
- 2) Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV; BR 872.100)
- 3) Verordnung über den öffentlichen Verkehr (VöV; BR 872.150)
- 4) Fragebogen

## EINSCHLÄGIGE BUNDESGESETZE

- 1) Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1, abrufbar unter <https://www.admin.ch/gov/de/start.html> > Bundesrecht > Systematische Rechtssammlung > Bundesgesetz über die Personenbeförderung)
- 2) Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101, abrufbar unter <https://www.admin.ch/gov/de/start.html> > Bundesrecht > Systematische Rechtssammlung > Eisenbahngesetz)
- 3) Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV, SR 745.16, abrufbar unter <https://www.admin.ch/gov/de/start.html> > Bundesrecht > Systematische Rechtssammlung > Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs)