

Die Mitte Graubünden, Geschäftsstelle, Bahnhofstrasse 54, 7302 Landquart

Per E-Mail: info@aev.gr.ch

Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität Graubünden

Herr Regierungspräsident Dr. Mario Cavigelli

Ringstrasse 10

7001 Chur

Landquart, 27. September 2021

FRAGEBOGEN

Revision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV)

Absender: Die Mitte Graubünden

Adresse: Bahnhofstrasse 54
7302 Landquart

Datum: 27.09.2021

Unterschrift: sig. Grossrat Kevin Brunold und Grossrat Kenneth Danuser

A. Planung und Erschliessung

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

Ja Nein

Bemerkungen:

Ein kantonales ÖV-Konzept ist zu begrüssen, auch weil sich die Mitte Graubünden mittels Vorstösse für eine Gesamtschau eingesetzt hat (Auftrag Cramerer PVAU 3 72019).

Die ÖV-Konzepte sollen aber unter der Mitwirkung der Gemeinden, der Gemeindeverbände und der Regionen erarbeitet werden. Eine geeignete Partizipationsform ist auch zu begrüssen, weil die Verkehrsentwicklung gegenseitig unter den beteiligten Akteuren koordiniert werden soll und entsprechend dem Zweck des E-GÖV insbesondere auf die Siedlungsentwicklung abzustimmen ist.

Die Auflagen, dass neue Verkehrsangebote nur an raumplanerisch zweckmässigen Standorten gefördert werden, sollen gelockert werden (Parallel dazu sollen auch in der Raumplanung die sehr starren ÖV-Güteklassen etwas aufgeweicht werden und nicht «die» wesentliche Rolle bei der Planung des ÖV's im Kanton haben).

**Bei der Beratung dieses Gesetzes muss dem Grossen Rat die Verordnung vorliegen.
Die Konsequenzen der Gesetzgebung müssen sichtbar sein.**

-
2. a. Beurteilen Sie die Herleitung der Angebotsstufen, wie im beiliegenden Bericht aufgezeigt, als sinnvoll?

Ja Nein

Bemerkungen:

Falls nein, wie würden Sie die Angebotsstufen herleiten?

Die Frage der zukünftig zu erbringenden Erschliessung, der Angebotsdichte und die methodische Zuordnung der Ortschaften ist sehr komplex. Die Herleitung der Angebotsstufen über eine Matrixstruktur mit zahlreichen Kriterien wie Strukturierung, Angebotsgrundsätzen, Verkehrsräumen ist für die Nachvollziehbarkeit zu differenziert ausgefallen, resp. die Überführung in die Angebotsstufen für die Ortschaften nicht nachvollziehbar.*

Weiter stellt sich in der Umsetzung die Frage, wie Angebote, welche unterschiedliche Angebotsstufen verbinden, finanziert werden (für die Einteilung ist in der Regel der Start-/Endpunkt relevant, muss in Einzelfällen eine Ortschaft ein Angebot mitfinanzieren, weil sie in einer tieferen Angebotsstufe eingeteilt ist oder könnten heute bestehende, parallele Angebote sogar gekürzt werden?).

Vorliegende Gesetzesrevision gefährdet in verschiedenen Regionen die bisherigen Bestrebungen zum Halbstundentakt was ein grosser Rückschritt wäre und abgelehnt wird.

Es wird klar festgehalten, dass Lastenverschiebungen Zulasten der Gemeinden abgelehnt werden.

**Anmerkung: Je nach Verwendung ist eine Begriffsklärung oder Unterscheidung zwischen Gemeinden, Ortschaften, Fraktion im erläuternden Bericht, dem Gesetz oder den Ausführungsbestimmungen vorzunehmen.*

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

Ja Nein **Bemerkungen:**

*Eine angemessene Erschliessung des Kantons mit dem ÖV ist zu begrüessen. Dabei ist im Kanton Graubünden im Speziellen die Erschliessung der Randregionen und die Ausgestaltung des Minimalangebotes wichtig. Für die Randregionen ist die Einschränkung «soweit es hinsichtlich Nachfrage und Produktion sinnvoll zu produzieren ist» zu relativieren. Dies widerspricht auch dem Willen des Parlamentes, welches ausdrücklich die Erschliessung **und Erweiterung** des Angebots der peripheren Räume mit geringer wirtschaftlicher/touristischer Relevanz verlangte. An diesem Beschluss ist ausdrücklich festzuhalten. Auch Kriterien, welche die Fläche in Zusammenhang mit der Wohnbevölkerung vergleichen, sind ein unzureichendes Kriterium. Hier muss zwischen bewohnter und unbewohnter Fläche unterschieden werden.*

Die Auswirkungen der Angebotsstufen auf Zusatzerschliessungen, welche von Dritten mitfinanziert werden, ist zu präzisieren.

B. Finanzierung

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Kanton die Einlage in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) ohne die Gemeinden finanziert?

Ja Nein **Bemerkungen:**

Die Beibehaltung der bisherigen Usanz, ohne Einlagen der Gemeinden in den BIF, wird begrüsst.

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

Ja Nein **Bemerkungen:**

Falls nein, wie würden Sie die Finanzierung der Kantonsquote betreffend den regionalen Personenverkehr regeln?

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

Ja Nein

Bemerkungen:

Falls nein, wie sähe Ihr gewünschtes Finanzierungsmodell für die Zusatzerliessung aus?

Der höhere Kantonsbeitrag bis maximal 50% und die Reduktion der Beitragsquoten für die Gemeinden wird begrüsst, falls es keine substanziellen Verlagerungen von Angeboten des RPV in die Zusatzerliessungen geben wird (Anmerkung: die Vernehmlassungsvorlage stellt dies nicht transparent dar).

Die neuen Verkehrskonzepte wie TransReno sollten dem RPV zugeordnet werden können.

Fazit: Bei neuen Angeboten sollen die Gemeinden nicht zur Mitfinanzierung verpflichtet werden.

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

Ja Nein

Bemerkungen:

Insbesondere werden Beiträge an Massnahmen, welche den CO² Ausstoss wesentlich reduzieren und Beiträge an neue Mobilitätsformen, sehr begrüsst.

Die Finanzierung von Multimodalen Drehscheiben, welche optimale Rahmenbedingungen für den Wechsel zwischen Verkehrsmitteln bieten und den ÖV fördern, ist zielführend.

Im Betrieb ist zusätzlich vorzusehen, dass eine «Zentrumsgemeinde» entlastet werden kann, wenn die Funktion der «Multimodalen Drehscheibe» der Region zugutekommt.

Der vorliegende Gesetzesentwurf enthält in Bezug auf Beiträge sehr viele Kann-Formulierungen. Das bedingt weitergehende Ausformulierungen in den Ausführungsbestimmungen, um die Folgen in finanzieller und planerischer Hinsicht abzuschätzen. Die möglichen Ausführungsbestimmungen müssen dem Parlament vor der Beratung vorliegen und entsprechend in der Botschaft ausdrücklich kommentiert werden.

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

Ja Nein

Bemerkungen:

Die Verantwortung für den Betrieb und die Investitionen in den Ortsverkehr liegt vollständig bei den Gemeinden. In der Teilrevision soll eine Ausnahme für Infrastrukturanlagen wie z.B. Bushaltestellen verankert werden.

Zur Ergänzung des ÖV Verkehrs auf der Strasse sollten Seilbahnerschliessungen auch beitragsberechtigt sein, sofern sie dem öffentlichen Verkehr dienen.

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

Ja Nein

Bemerkungen:

Es wäre sehr sinnvoll, wenn diese etwas grosszügiger gehandhabt würden, denn je nach Angebot ist es doch schwierig, die Frequenzen nachzuweisen. Es besteht auch immer die Frage, ob man zuerst das Angebot erweitern soll oder ob die Frequenzen dazu Anlass geben. Denn neue Angebote schaffen auch Frequenzen.

Im Art. 7 Abs. 2 sollen Kriterien geschaffen werden, welche den Anspruch definieren. Dann soll die Regel gelten, dass, wer Anspruch auf ÖV Leistungen hat, diese bekommt und nicht, dass die Regierung darüber entscheidet.

C. Fahrplan

9. Befürworten Sie, das Fahrplanverfahren im Kanton Graubünden unverändert beizubehalten?

Ja Nein

Bemerkungen:

Falls nein, welche Änderungen in Bezug auf das Fahrplanverfahren wünschen Sie?

Das offene und transparente Verfahren und an der kooperativen Zusammenarbeit zwischen Bestellern, TU und Gemeinden/Verbänden soll festgehalten werden.

IT unterstützende Instrumente sollten zeitnah eingerichtet werden, um die Daten zwischen Gemeinden – Kanton- Regionen sicherzustellen.

D. Weitere Bemerkungen

10. Haben Sie weitere Bemerkungen, die Sie uns im Hinblick auf die weitere Bearbeitung der Revisionsvorlage mitteilen möchten?

Für die Umsetzung der Energiestrategie 2050 braucht es auch substanzielle Beiträge im Transportwesen und Verbesserungen im Mobilitätsmanagement, damit der Umstieg vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr gelingt. Von attraktiven Verbindungen im öffentlichen Verkehr soll der ganze Kanton, insbesondere auch Randregionen, profitieren. Die Totalrevision des GöV kann einen Beitrag zur nachhaltigen Verbesserung leisten.

Um der Förderung des öffentlichen Verkehrs, (ES im aktuellen Regierungsprogramm, kantonalen Richtplan) nachhaltig Rechnung zu tragen, darf das kantonale GöV keine engeren Bestimmungen als die gesetzlichen Vorgaben des übergeordneten Rechts enthalten.

Wir danken für eine Prüfung und Berücksichtigung der von uns eingebrachten Anliegen.

Die Mitte Graubünden | Allianz dal Center Grischun | Alleanza del Centro Grigioni

Co-Präsidium

Verantwortlicher Vernehmlassung

Grossrat Kevin Brunold

Grossrat Kenneth Danuser
