

Gemeinde Davos
Kanzlei
Berglistutz 1, Postfach
7270 Davos Platz 1



Telefon +41 81 414 30 40
kanzlei@davos.gr.ch
www.gemeindedavos.ch

GROSSER LANDRAT DER GEMEINDE DAVOS

AMTSPERIODE 2025 – 2028

E I N L A D U N G

zur

2. Sitzung des Grossen Landrates

auf

Donnerstag, 20. März 2025, 13:30 Uhr

im Landratssaal

Sehr geehrte Damen und Herren Landräte

Ich gestatte mir, Sie höflich zur Teilnahme an der 2. Ratssitzung einzuladen und unterbreite Ihnen die nachfolgende Traktandenliste:

1. **Protokoll**

Das Protokoll der Sitzung vom 09.01.2025 sowie alle übrigen Unterlagen, inkl. Aktenauflage, sind ab sofort für die Mitglieder des Grossen Landrats zum elektronischen Bezug bereit.

2. **Teilrevision des Volksschulgesetzes, Neuregelung der sprachlichen Frühförderung im Vorschulalter**

Beilage Nr. 4: Antrag des Kleinen Landrats vom 25.02.2025

Beilage Nr. 5: Teilrevision des Gemeindegesetzes über die Volksschule (Nachtrag II)

Auflageakten:

- Antrag an den Grossen Landrat vom 06.10.2020 betreffend sprachliche Frühförderung
- Kurzkonzept sprachliche Frühförderung
- Verordnung sprachliche Frühförderung DRB 81.3 (im Entwurf zur Kenntnis für den Grossen Landrat)

3. **Sammelprojekt Instandstellung Erschliessungen (SIE) 2025, Projektgenehmigung und Rahmenkredit, Projekte "Bobbahnstrasse", "Ronenwaldstrasse" und "Zünstrasse"**

Beilage Nr. 6: Antrag des Kleinen Landrats vom 04.02.2024

Auflageakten:

- Bauprojekte "Bobbahnstrasse", "Ronenwaldstrasse" und "Zünstrasse" vom 13.01. resp. 24.01.2025
- Grundsatzentscheid AWN vom 25.09.2024
- Auftrag Kleiner Landrat vom 01.11.2024
- Bauerklärungen zur Unterzeichnung
- Gesuch um gewässerschutzrechtliche Bewilligung zur Unterzeichnung (Projekt Bobbahnstr.)

4. **Schutzwaldpflege und Waldschäden 2025**

Beilage Nr. 7: Antrag des Kleinen Landrats vom 04.02.2025

Auflageakten:

- Schutzwaldpflege – Kreditrahmen 2025, Brief AWN vom 07.11.2024

5. Fuss- und Veloverkehrskonzept Alltagsverkehr Davos, Kenntnisnahme

Beilage Nr. 8: Antrag des Kleinen Landrats vom 25.02.2025

Auflageakten: – Bericht Fuss- und Veloverkehrskonzept Alltagsverkehr Davos, Februar 2025

6. Postulat Hans Vetsch betreffend Anbindung an den öffentlichen Verkehr Glaris – Monstein, Frage der Überweisung

Beilage Nr. 9: Antrag des Kleinen Landrats vom 25.02.2025

Beilage Nr. 10: Postulat Hans Vetsch vom 15.08.2024 betreffend Anbindung an den öffentlichen Verkehr Glaris - Monstein

7. Postulat Hans Vetsch betreffend Schülertransport Dischma, Frage der Überweisung

Beilage Nr. 11: Antrag des Kleinen Landrats vom 25.02.2025

Beilage Nr. 12: Postulat Hans Vetsch vom 15.08.2024 betreffend Schülertransport Montag, Dienstag, Donnerstag, Freitag Nachmittag 15.15 Uhr / 16.15 Uhr Dischmata

8. Persönliche Vorstösse

9. Mitteilungen des Kleinen Landrats

Meinungsaustausch

Im Anschluss an die ordentliche Sitzung findet im Landratssaal ein kurzer Meinungsaustausch zwischen Grosse Landrat und Kleinem Landrat statt. Dieser Meinungsaustausch ist nicht öffentlich und wird ohne Publikum und Medien durchgeführt.

Ich danke Ihnen für Ihre geschätzte Mitarbeit.

Mit freundlichen Grüssen

A handwritten signature in blue ink, reading "Ladina Alioth". The signature is written in a cursive style with a large initial 'L' and a long, sweeping underline.

Ladina Alioth, Landratspräsidentin

Davos, 26. Februar 2025

Sitzung vom 25.02.2025
Mitgeteilt am 27.02.2025
Protokoll-Nr. 25-145
Reg.-Nr. 01.01.02

An den Grossen Landrat

Teilrevision des Volksschulgesetzes, Neuregelung der sprachlichen Frühförderung im Vorschulalter

1. Ausgangslage

Anlässlich der Sitzung des Grossen Landrats vom 5. November 2020 wurde entschieden, in der Gemeinde Davos ein Programm zur sprachlichen Frühförderung von Kindern im Vorschulalter einzuführen, deren Muttersprache nicht Deutsch ist. Vorab ist zu bemerken, dass das Projekt, wie nachfolgend noch detaillierter ausgeführt wird, erfolgreich angelaufen ist.

Die Einführung der sprachlichen Frühförderung wurde in Art. 11a und Art. 22 Abs. 2 im Gemeindegesetz über die Volksschule (nachfolgend: Volksschulgesetz; DRB 81) verankert. Zusätzlich zu dieser Teilrevision genehmigte der Grosse Landrat jährlich wiederkehrende Ausgaben für die sprachliche Frühförderung im Umfang von Fr. 118'000.–.

Den gesetzlichen Bestimmungen im Volksschulgesetz ist zu entnehmen, dass die sprachliche Frühförderung in der Gemeinde Davos bis zu zwei Jahren vor Kindergarteneintritt beginnen kann und grundsätzlich als freiwilliges Angebot ausgestaltet ist. Der Schulrat kann die sprachliche Frühförderung für fremdsprachige Kinder aber auch für obligatorisch erklären. Bislang ist eine solche Verpflichtung jedoch noch nie verfügt worden. Unabhängig davon, ob das Angebot freiwillig genutzt wird oder der Schulrat eine Verpflichtung anordnet, müssen die Eltern gemäss Art. 11a Abs. 3 Volksschulgesetz für die ihrem Kind zukommende Sprachförderung angemessene Beiträge leisten.

Im Zusammenhang mit dieser finanziellen Beteiligung der Eltern erliess das Bundesgericht am 31. Juli 2023 ein Urteil (2C_402/2022). Es äusserte sich in dieser Entscheidung zu einer Gesetzesvorlage im Kanton Thurgau, der die Abklärungen und den Besuch der vorschulischen Sprachförderung als Obligatorium ausgestaltete. Die Eltern werden verpflichtet, ihre Kinder mit Förderbedarf unter Bussenandrohung ein Angebot der vorschulischen Sprachförderung besuchen zu lassen. Gleichzeitig sahen die angefochtenen kantonalen Bestimmungen vor, dass die Schulgemeinden einkommensabhängige Beiträge von maximal Fr. 800.– pro Jahr verlangen können. Das Bundes-

gericht führte aus, dass mit den Bestimmungen ein Schulobligatorium eingeführt und die Schulpflicht auf alle Kinder ausgedehnt würde, die das dritte Altersjahr bis zum 31. Juli des jeweiligen Jahres vollenden. Damit wird dieses obligatorische Angebot auch von Art. 19 Bundesverfassung erfasst. Diese Norm statuiert das Recht auf unentgeltlichen Grundschulunterricht. Die Erziehungsberechtigten, deren Kinder zum Besuch eines Angebots der vorschulischen Sprachförderung verpflichtet werden, müssen sich daher nicht an den Kosten beteiligen. Dies umfasst auch die Übernahme von allfälligen Transportkosten.

Gemäss Einschätzung des Rechtsdienstes der Gemeinde ist das bestehende Konzept der sprachlichen Frühförderung in der Gemeinde Davos nicht an sich verfassungswidrig. Solange der Besuch des Programms nicht durch den Schulrat verpflichtend verfügt wird, können im Einklang mit der zitierten bundesgerichtlichen Rechtsprechung auch Elternbeiträge erhoben werden. Dies führt jedoch zur sehr unbefriedigenden Situation, dass jene Eltern, die sich kooperativ verhalten resp. die sprachliche Frühförderung ihrer Kinder unterstützen, Elternbeiträge zahlen müssen, und jene Eltern, die sich nicht kooperativ verhalten, von der Bezahlung der Elternbeiträge befreit würden, denn Art. 11a Abs. 3 Volksschulgesetz dürfte im Fall einer Verpflichtung nicht mehr angewendet werden, da das Vorgehen verfassungswidrig wäre. Der Kleine Landrat ist der Ansicht, dass diese Situation derart unhaltbar ist, dass sie nicht aufrechterhalten werden sollte und dementsprechend Handlungsbedarf besteht.

2. Evaluation des bisherigen Programms

Die sprachliche Frühförderung spielt eine entscheidende Rolle in der Entwicklung von fremdsprachigen Kindern. Sie legt den Grundstein für die sprachlichen Fähigkeiten, die für den späteren schulischen und sozialen Erfolg unerlässlich sind. Durch gezielte sprachliche Förderung in den ersten Lebensjahren werden nicht nur der Wortschatz und die Sprachverständnisfähigkeiten erweitert, sondern auch die Kommunikationsfähigkeit und das Selbstbewusstsein der Kinder gestärkt.

Frühzeitige sprachliche Förderung unterstützt die kognitive Entwicklung und fördert die sozialen Interaktionen, indem Kinder lernen, sich auszudrücken und mit anderen zu kommunizieren. In einer zunehmend multikulturellen Gesellschaft ist es zudem wichtig, die sprachliche Vielfalt zu berücksichtigen und Kinder in ihrer individuellen Sprachentwicklung zu unterstützen. Insgesamt trägt sprachliche Frühförderung dazu bei, Chancengleichheit zu schaffen und die Grundlage für den individuellen lebenslangen Lernerfolg zu legen.

Nachdem das Projekt inzwischen seit vier Jahren in Davos umgesetzt wird, kann festgestellt werden, dass die Integration fremdsprachiger Kinder in den Kindergarten und anschliessend in die Primarschule sowohl für die Kinder, die Klasse wie auch für die Lehrpersonen deutlich leichter fällt. Entsprechende Rückmeldungen treffen von Klassenlehrpersonen wie auch von Fachlehrpersonen ein.

3. Erläuterungen der Handlungsoptionen

Wie vorgängig dargelegt, besteht aufgrund des Bundesgerichtsentscheids Handlungsbedarf. Es können folgende Handlungsoptionen ausgemacht werden:

1. Einführung der generellen Freiwilligkeit der sprachlichen Frühförderung mit Übernahme der Kosten bezüglich Elternbeiträge der Kitas, Spielgruppen und Elternbildungsangeboten;
2. Einführung der generellen Freiwilligkeit der sprachlichen Frühförderung mit Erhebung von Elternbeiträgen;
3. Einführung des Obligatoriums für sprachliche Frühförderung mit Kostenlosigkeit für die Eltern.

In den letzten vier Jahren hat sich gezeigt, dass die finanzielle Beteiligung der Eltern oft ein Grund war, dass Kinder nicht am Programm teilgenommen haben. Es besteht die Überzeugung, dass die finanzielle Entlastung der Eltern einen entscheidenden Einfluss darauf hat, ob sie ihre Kinder tatsächlich zur frühzeitigen Sprachförderung schicken. Wenn Eltern mit zusätzlichen Kosten konfrontiert werden, besteht die Gefahr, dass sie sich gegen die Teilnahme entscheiden, was letztlich dem Ziel der Sprachförderung entgegensteht. Durch die Kostenübernahme wird ein Anreiz geschaffen, der es mehr Familien ermöglicht, von diesem wertvollen Angeboten Gebrauch zu machen. Dies fördert nicht nur die Sprachentwicklung der Kinder, sondern trägt auch zur Chancengleichheit bei, indem alle Kinder unabhängig von ihrer finanziellen Situation Zugang zu hochwertiger frühkindlicher Bildung erhalten. Bisher gab es die Möglichkeit, in einzelnen Fällen ein Obligatorium auszusprechen. Diese Option wurde jedoch nicht genutzt, unter anderem weil es wohl kaum etwas an der Situation geändert hätte. Weiter ist zu bemerken, dass sich das Bundesgericht im zitierten Entscheid klar dahingehend geäußert hat, dass ein obligatorisches Angebot auch von Art. 19 Bundesverfassung erfasst wird. Diese Bestimmung beinhaltet den Anspruch auf einen ausreichenden und unentgeltlichen Grundschulunterricht. Damit einhergehend muss der Unterricht auch im räumlichen Sinne zugänglich sein. Es könnten Ansprüche auf Übernahme der Transportkosten oder unter Umständen gar auf Organisation des Transports gestellt werden. Schliesslich muss der Aufwand, ein allfälliges Obligatorium auch tatsächlich effektiv durchzusetzen, als hoch eingeschätzt werden.

Der Vollständigkeit halber ist zu bemerken, dass das kantonale Amt für Migration die Kostenlosigkeit befürwortet und Beiträge von diesem Kriterium abhängig macht.

In Anbetracht der gemachten Erfahrungen der für das Programm verantwortlichen Mitarbeitenden der Volksschule und des Sozialdienstes sowie der dargestellten Nachteile im Zusammenhang mit der Einführung eines generellen Obligatoriums, beurteilt der Kleine Landrat die Handlungsoption 1 als die zielführendste Option. Dementsprechend sollen die Bestimmungen im kommunalen Schulgesetz dahingehend angepasst werden, dass kein Obligatorium mehr ausgesprochen werden kann und dass die Gemeinde die Kosten der sprachlichen Frühförderung übernimmt.

4. Kosten und Finanzbeschluss

Für das erste Programmjahr gestützt auf die neuen Bestimmungen, das mit dem Schuljahr 2025/2026 beginnen soll, ergeben sich folgende Kosten für die Gemeinde:

Position	CHF
Durchschnittliche Kosten für 2 Teilnahmejahrgänge mit insg. 20 Betreuungsplätze pro Jahr	52'000.00
Sprachstandserhebung gemäss Offerte Uni Basel	4'000.00
Aus- und Weiterbildungskosten	3'000.00
Lohnkosten mit Arbeitgeberanteil	11'000.00
TOTAL	70'000.00

Die jährlich wiederkehrenden Ausgaben benötigen einen entsprechenden Finanzbeschluss. Linear umgerechnet auf fünf Monate wird das Budget 2025 der Gemeinde mit rund Fr. 29'000.– belastet. Sofern die beantragte Teilrevision in Kraft tritt, handelt es sich fortan um gebundene Kosten, die auf einer entsprechenden Vorschrift im Schulgesetz beruhen.

Gemäss Art. 2 Abs. 1 der kantonalen Finanzhaushaltsverordnung für die Gemeinden richtet sich die Zuständigkeit für den Beschluss über frei bestimmbare Ausgaben nach der jeweils massgebenden Gesetzgebung der Gemeinde, wobei bei wiederkehrenden Ausgaben die Höhe der erstmaligen Ausgabe massgebend für die Zuständigkeit ist.

Deutsch für die Schule benötigt Fr. 70'000.– pro Schuljahr. Für die Umsetzung der Neuregelung der sprachlichen Frühförderung betragen die jährlichen Kosten folglich total Fr. 70'000.–. Für frei bestimmbare und jährlich wiederkehrende Ausgaben von mehr als Fr. 50'000.– bis zu Fr. 300'000.– ist der Grosse Landrat ausschliesslich zuständig (Art. 34 Abs. 2 lit. b Gemeindeverfassung).

Die Gemeindeverwaltung wird gestützt auf die neuen Bestimmungen, ein Antrag auf kantonale Beiträge an das Programm stellen.

5. Teilrevision des Volksschulgesetzes und weiteres Vorgehen

Das veränderte Konzept bedingt wie eingehend erläutert, eine Teilrevision des Gemeindegesetzes über die Volksschule. Dieses ist wie folgt anzupassen:

Art. 11a *[geändert]*

Sprachliche
Frühförderung

¹ Die Gemeinde kann Massnahmen zur sprachlichen Frühförderung bis zwei Jahre vor dem Kindergarteneintritt einführen.

² Verfügt ein Kind im Vorschulalter im Hinblick auf den Eintritt in den Kindergarten nicht über genügend Deutschkenntnisse, können die Erziehungsberechtigten ein entsprechendes *freiwilliges* Angebot zur sprachlichen Frühförderung für ihr Kind nutzen. *Die Frühförderung besteht einerseits aus einem bedarfsgerechten Angebot für das Kind selbst und andererseits aus einem darauf abgestimmten Elternbildungsangebot. Die frühe Sprachförderung des Kindes selbst erfolgt nach Möglichkeit in den Strukturen der bestehenden vorschulischen Angebote wie Spielgruppen und Kinderkrippen. Die Erziehungsberechtigten können auch zu einer sprachfördernden Massnahme für das Kind verpflichtet werden.*

³ ~~Die Erziehungsberechtigten haben für die ihrem Kind zukommende Sprachförderung angemessene Beiträge zu leisten. Die Massnahmen zur sprachlichen Frühförderung werden durch die Gemeinde finanziert.~~

⁴ ~~Die Gemeinde~~ Der Kleine Landrat erlässt ein ~~Reglement~~ eine Verordnung und regelt darin insbesondere die Zuständigkeiten, die Einzelheiten zur Erhebung der Deutschkenntnisse sowie die Details zur Übernahme der Kosten der Besuche des Angebots. Sie legt den Tarif für die von den Erziehungsberechtigten zu bezahlenden Beiträge fest.

Art. 22 Abs. 2 [ersatzlose Streichung]

Zuständigkeit
und Verantwort-
lichkeit [...]

~~² Für fremdsprachige Kinder kann der Schulrat die sprachliche Frühförderung sowie den Kindergartenbesuch für obligatorisch erklären.~~

[...]

Art. 36 [Abs. 4 neu]

Rechtsweg 1 - 3 [...]

⁴ Verfügungen und Entscheide im Zusammenhang mit der sprachlichen Frühförderung gemäss Art. 11a können innert 10 Tagen an den Kleinen Landrat weitergezogen werden.

Gemäss Art. 14 Abs. 1 lit. a Gemeindeverfassung unterliegt die Änderung eines kommunalen Gesetzes dem fakultativen Referendum. Wie sich aus der letzten Teilrevision des kommunalen Schulgesetzes im Zusammenhang mit der Einführung der sprachlichen Frühförderung ergeben hat, ist eine Genehmigung durch das zuständige kantonale Departement nicht notwendig, da es sich bei Freiwilligkeit des Programms um den vorschulischen Bereich handelt und nicht um eine Schulan gelegenheit im Sinne des übergeordneten kantonalen Rechts (Art. 97 Schulgesetz GR i.V.m. Art. 14 Schulverordnung GR).

Weiter wird eine Totalrevision des Reglements zur sprachlichen Frühförderung in der Gemeinde Davos nötig sein (DRB 81.3), was in der Kompetenz des Kleinen Landrats liegt. Ein Entwurf zur Kenntnisnahme liegt diesem Beschluss in der Aktenaufgabe bei.

Sollte der Grosse Landrat die Anträge zur Teilrevision des Volksschulgesetzes oder den Finanzbeschluss ablehnen, gilt der bisherige Beschluss des Grossen Landrats vom 5. November 2020 weiterhin, wobei bei einer Verpflichtung durch den Schulrat gemäss dem geltenden Art. 22 Abs. 2 aufgrund des zitierten Bundesgerichtsurteils keine Elternbeiträge mehr erhoben würden.

Antrag an den Grossen Landrat:

1. Der Teilrevision des Gemeindegesetzes über die Volksschule (DRB 81), Nachtrag II, sei zuzustimmen und gemäss Art. 14 Abs. 1 lit. a der Gemeindeverfassung dem fakultativen Referendum zu unterstellen.
2. Die jährlich wiederkehrenden Ausgaben für die sprachliche Frühförderung im Umfang von Fr. 70'000.– werden gestützt auf Art. 34 Abs. 2 lit. b der Gemeindeverfassung genehmigt.

Gemeinde Davos

Namens des Kleinen Landrates

Valérie Favre Accola
Statthalterin

Michael Straub
Landschreiber



Beilage/n

- Teilrevision des Gemeindegesetzes über die Volksschule (Nachtrag II)

Aktenauflage

- Antrag an den Grossen Landrat vom 6. Oktober 2020 betreffend sprachliche Frühförderung
- Kurzkonzept sprachliche Frühförderung
- Verordnung sprachliche Frühförderung DRB 81.3 (im Entwurf, zur Kenntnis an den Grossen Landrat)

Mitteilung an

- Simone Boll, Leiterin Sozialdienst
- Udo Schulz, Schulsozialarbeit
- Martin Flütsch, Hauptschulleiter
- Martin Raich, Leiter Finanzverwaltung

Nachtrag II zum Gemeindegesetz über die Volksschule

I. Das Gemeindegesetz über die Volksschule vom 14. Juni 2015¹ wird wie folgt geändert:

Art. 11a [neu]

- Sprachliche Frühförderung
- ¹ Die Gemeinde kann Massnahmen zur sprachlichen Frühförderung bis zwei Jahre vor dem Kindergarteneintritt einführen.
- ² Verfügt ein Kind im Vorschulalter im Hinblick auf den Eintritt in den Kindergarten nicht über genügend Deutschkenntnisse, können die Erziehungsberechtigten ein entsprechendes *freiwilliges* Angebot zur sprachlichen Frühförderung für ihr Kind nutzen. *Die Frühförderung besteht einerseits aus einem bedarfsgerechten Angebot für das Kind selbst und andererseits aus einem darauf abgestimmten Elternbildungsangebot. Die frühe Sprachförderung des Kindes selbst erfolgt nach Möglichkeit in den Strukturen der bestehenden vorschulischen Angebote wie Spielgruppen und Kinderkrippen. Die Erziehungsberechtigten können auch zu einer sprachfördernden Massnahme für das Kind verpflichtet werden.*
- ³ ~~Die Erziehungsberechtigten haben für die ihrem Kind zukommende Sprachförderung angemessene Beiträge zu leisten. Die Massnahmen zur sprachlichen Frühförderung werden durch die Gemeinde finanziert.~~
- ⁴ ~~Die Gemeinde~~ Der Kleine Landrat erlässt ein ~~Reglement~~ eine Verordnung und regelt darin insbesondere die Zuständigkeiten, *die Einzelheiten zur Erhebung der Deutschkenntnisse sowie die Details zur Übernahme der Kosten der Besuche des Angebots. Sie legt den Tarif für die von den Erziehungsberechtigten zu bezahlenden Beiträge fest.*

Art. 22 Abs. 2 [ersatzlose Streichung]

- Zuständigkeit und Verantwortlichkeit
- [...]
- ² ~~Für fremdsprachige Kinder kann der Schulrat die sprachliche Frühförderung sowie den Kindergartenbesuch für obligatorisch erklären.~~
- [...]

Art. 36 [Abs. 4 neu]

- Rechtsweg
- ¹⁻³ [...]
- ⁴ Verfügungen und Entscheide im Zusammenhang mit der sprachlichen Frühförderung gemäss Art. 11a können innert 10 Tagen an den Kleinen Landrat weitergezogen werden

II. Dieser Nachtrag unterliegt dem fakultativen Referendum.²

III. Der Kleine Landrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

¹ DRB 81

² Art. 14 Abs. 1 Gemeindeverfassung

Sitzung vom 04.02.2025
Mitgeteilt am 07.02.2025
Protokoll-Nr. 25-86
Reg.-Nr. 09.02.02

An den Grossen Landrat

Sammelprojekt Instandstellung Erschliessungen (SIE) 2025, Projektgenehmigung und Rahmenkredit, Projekte "Bobbahnstrasse", "Ronenwaldstrasse" und "Zünstrasse"

1. Ausgangslage

Mit dem kantonalen Sammelprojekt Instandstellung Erschliessungen (SIE) werden Instandstellungsarbeiten an Waldwegen mit Kantonsbeiträgen unterstützt. Beitragsberechtigt sind forstliche Wege, die Schutzwälder erschliessen.

Der Forstbetrieb der Gemeinde Davos hat in Zusammenarbeit mit dem Amt für Wald und Naturgefahren Graubünden (AWN) für das Bauprogramm 2025 drei Projekte angemeldet (Bobbahnstrasse, Ronenwaldstrasse, Zünstrasse).

Das AWN hat mit Brief vom 25.09.2024 den Grundsatzentscheid gefällt und Beiträge von Bund und Kanton in Aussicht gestellt. Für das Projekt "Bobbahnstrasse" wurde ein Abzug durch Drittin-teressenz von 30 % (Schatzalp, Landwirtschaft, Lawinenverbauung) und beim Projekt "Zünstrasse" von 10 % (Landwirtschaft) gemacht.

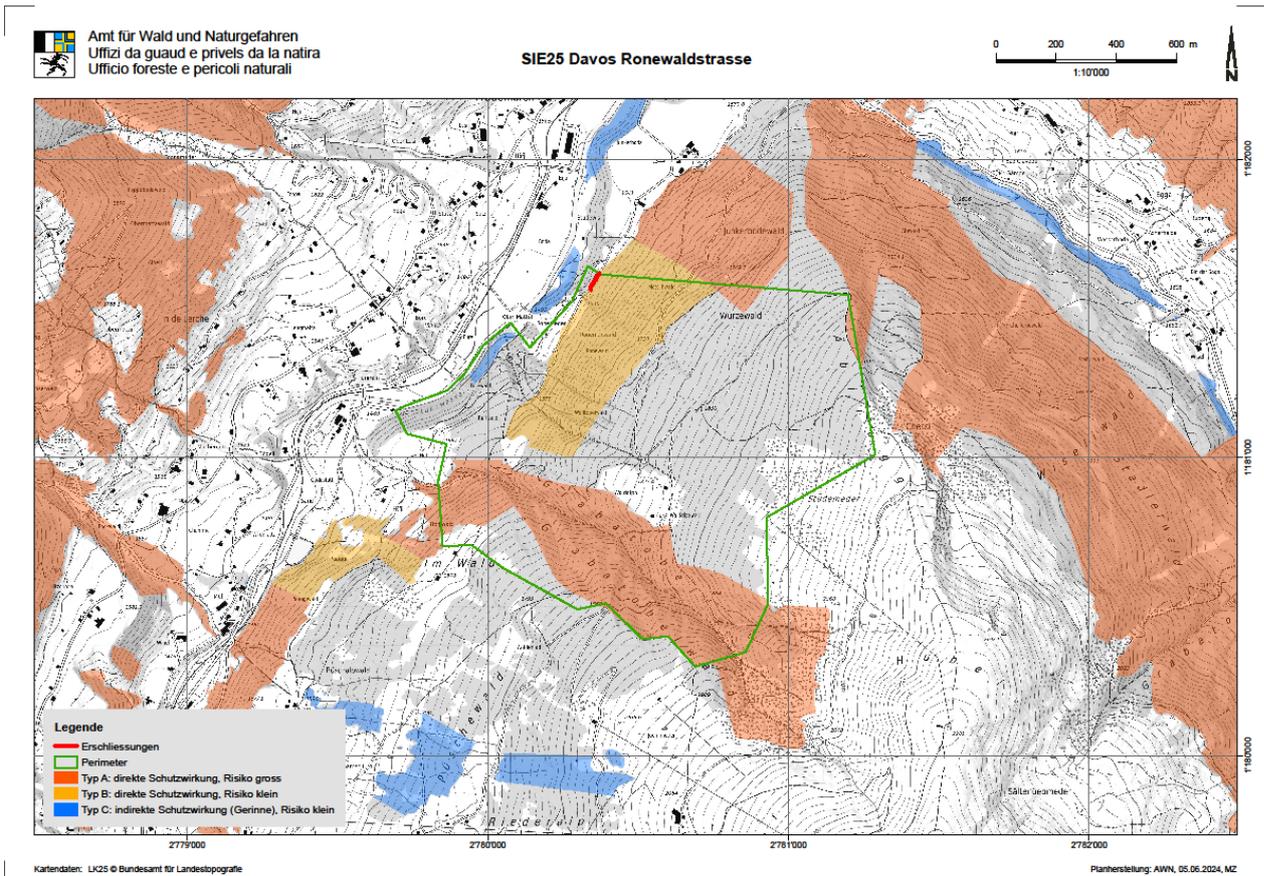
Der Kleine Landrat hat mit Antwort vom 01.11.2024, Protokoll-Nr. 24-746, Reg.-Nr. 09.02.02, das weitere Interesse an den Instandstellungsarbeiten der Projekte signalisiert und das AWN beauftragt, die Ausarbeitung der entsprechenden Projektunterlagen zu veranlassen.

Die erwähnten Projekte dienen vorwiegend der Walderschliessung und entsprechen den gesetzlichen Regelungen im Landschaftsgesetz über öffentliche Werke und Beiträge an private Erschliessungsanlagen, Davoser Rechtsbuch (DRB) 64, Art. 1 und 3.

Detaillierte Angaben zu den Sanierungsarbeiten sind aus dem Massnahmenplan 1:1000, Plan-Nr. 1181-02, des Forstingenieurbüros Richener, Davos Dorf, sowie dem Bauprojekt AWN vom 13.01.2025 zu entnehmen.

Die Strasse tangiert fünf private Parzellen, welche zwei Grundeigentümern gehören. Der Kleine Landrat regelt, sofern notwendig, die Rechtsverhältnisse mittels Dienstbarkeitsverträgen.

3. Projekt "Ronenwaldstrasse"



Ausschnitt Bauprojekt AWN, nicht massstabgetreu.

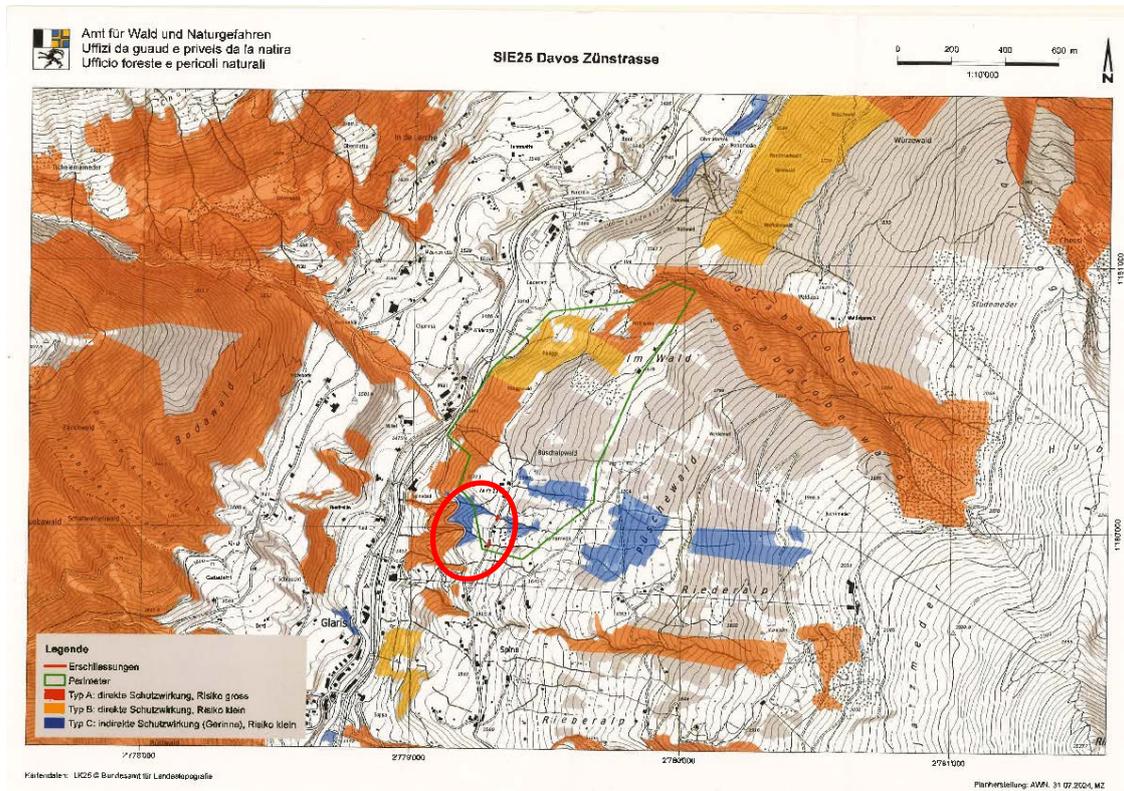
Die "Ronenwaldstrasse" erschliesst 123 ha Wald, wovon 32 ha dem Schutzwald Typ A, 18 ha dem Typ B und 1 ha dem Schutzwald Typ C zugeordnet sind. Die Strasse ist mit LKW bis 28 to befahrbar. Eine bestehende, bergseitige Blocksteinmauer ist in einem schlechten Zustand. Die trocken verlegten Steine werden von Frost- und Tauzyklen in Richtung Strasse geschoben und drohen zusammenzubrechen.

Die geplante Sanierung der Blocksteinmauer beinhaltet den Abbruch dieser und den Wiederaufbau einer neuen, in Beton versetzten Blocksteinmauer. Die Baute befindet sich auf Privateigentum. Die Eigentümer sind vor Baubeginn zu informieren und das Einverständnis einzuholen.

Detaillierte Angaben zu den Sanierungsarbeiten sind dem Bauprojekt AWN vom 13.01.2025 zu entnehmen.



4. Projekt "Zünstrasse"



Ausschnitt Bauprojekt AWN, nicht massstabgetreu.

Der Perimeter des Waldwegs erschliesst 46 ha Wald, wovon 8 ha als Schutzwald-Typ A, 6 ha Typ B und 2 ha als Schutzwald-Typ C ausgeschieden sind. Der geplante Gesamtausbau bis zur Örtlichkeit "Im Wald" sprengt den Rahmen eines SIE-Projektes und erfolgt durch ein Einzelprojekt. Der Grundsatzentscheid des AWN für dieses Einzelprojekt ist pendent. Die Instandsetzung der Durchlässe am Zünweg ist dringend. Die bestehende Strasse ist bei den Durchlässen zu schmal dimensioniert und die Bruchsteinmauern sind in einem schlechten Zustand. Deshalb kann die Instandsetzung der Durchlässe vorgezogen und über ein SIE-Projekt erfolgen.

Die Bauten befinden sich auf Privateigentum. Die Eigentümer sind vor Baubeginn zu informieren und das Einverständnis einzuholen. Detaillierte Angaben zu den Sanierungsarbeiten sind dem Bauprojekt AWN vom 24.01.2025 zu entnehmen.

5. Kostenvoranschlag, Kantonsbeiträge und Finanzierung

Die Baukosten sind in den Auflageakten der einzelnen Projekte dargestellt. Die Kantonsbeiträge sind zugesichert (AWN, 26.09.2024), definitiv entscheidet die Kantonsregierung im Rahmen der Projektgenehmigung.

Teilprojekt	Kosten- voranschlag	Kantonsbeitrag		Nettokosten
		CHF	%	
Bobbahnstrasse	1'150'000.00	53,9	619'850.00	530'150.00
Ronenwaldstrasse	125'000.00	77,0	96'250.00	28'750.00
Zünstrasse	170'000.00	61,2	104'040.00	65'960.00
TOTAL	1'445'000.00	56,7	820'140.00	624'860.00

Die Kosten sind in der Investitionsrechnung ausgewiesen: Kostenstelle 4208200.003, Instandstellung Waldwege.

Budget 2025

Baukosten	Konto 5010.01	CHF 1'295'000.00
Kantonsbeitrag	Konto 6310.01	CHF 727'100.00

Budget 2026

Baukosten	Konto 5010.01	CHF 150'000.00
Kantonsbeitrag	Konto 6310.01	CHF 80'850.00

Gemäss Landschaftsgesetz über öffentliche Werke und Beiträge an private Erschliessungsanlagen (DRB 64), Art. 9 Abs. 1, legt der Grosse Landrat die Ausbauprogramme fest und entscheidet im Rahmen der verfügbaren Mittel. Im Verpflichtungskonto "öffentliche und private Werke" wurde am 31.12.2023 ein Bestand von CHF 11'365'352.50 ausgewiesen. Der Kontostand per 31.12.2024 liegt erst per Ende 1. Quartal 2025 vor. Für die Erstellung der Werke werden keine Perimeterbeiträge erhoben (DRB 64, Art.18). Die Restkosten werden dem "Fonds für öffentliche und private Werke" belastet (DRB 64, Artikel 17).

Die Bauerklärung wurde vom Kleinen Landrat - unter Vorbehalt der Projekt- und Kreditgenehmigung durch den Grossen Landrat – an der Sitzung vom 04.02.2025 verabschiedet und unterzeichnet. Damit kann das Projekt rechtzeitig zur Subventionierung an den Kanton eingereicht werden.

6. Arbeitsausführung

Für die Projektleitung ist das AWN zuständig. Die Baumeisterarbeiten werden gemäss Submissionsgesetz vergeben. Die Ausführung der Instandstellung ist im Sommer/Herbst 2025 vorgesehen. Der Abschluss der Projekte muss im Oktober 2026 erfolgen.

Antrag an den Grossen Landrat:

1. Das Sammelprojekt Instandstellung Erschliessungen 2025 mit den Projekten "Bobbahnstrasse", "Ronenwaldstrasse" und "Zünstrasse" sei zu genehmigen.
2. Für die Ausführung sei ein Rahmenkredit von CHF 1'500'000.00 (Preisbasis Januar 2025) zu bewilligen.
3. Die Restkosten (Baukosten abzüglich Kantonsbeiträge) werden in der Bilanz (14050.02 Waldwege) aktiviert. Die jährliche Abschreibung der aktivierten Restkosten wird über die Erfolgsrechnung (Bereich 4208200, Entnahmen aus Spezialfinanzierungen EK) des Fonds für öffentliche und private Werke (Konto 29100.01) belastet.

Gemeinde Davos

Namens des Kleinen Landrates

Valérie Favre Accola

Valérie Favre Accola
Statthalterin

Michael Straub

Michael Straub
Landschreiber



Aktenauflage

- Bauprojekte "Bobbahnstrasse", "Ronenwaldstrasse" und "Zünstrasse" vom 13.01. resp. 24.01.2025
- Grundsatzentscheid AWN vom 25.09.2024
- Auftrag Kleiner Landrat vom 01.11.2024
- Bauerklärungen zur Unterzeichnung
- Gesuch um gewässerschutzrechtliche Bewilligung zur Unterzeichnung (Projekt Bobbahnstr.)

Mitteilung an

- Amt für Wald und Naturgefahren Graubünden, Region 1, Bahnhofplatz 3B, 7302 Landquart, matthias.zubler@awn.gr.ch
- Finanzverwaltung, martin.raich@davos.gr.ch
- Forstbetrieb, markus.hubert@davos.gr.ch

Sitzung vom 04.02.2025
Mitgeteilt am 07.02.2025
Protokoll-Nr. 25-87
Reg.-Nr. 09.02.02

An den Grossen Landrat

Schutzwaldpflege und Waldschäden 2025

1. Einleitung

Die NFA-Programmperiode Wald 2020 bis 2024 (Neuer Finanz-Ausgleich) wurde per 31.12.2024 plangemäss abgeschlossen. Die detaillierte Zusammenstellung der Programmperiode folgt zu einem späteren Zeitpunkt.

Die Programmvereinbarungen zwischen Bund und Kanton umfassen normalerweise jeweils 4 Jahre.

Zurzeit sind die Vereinbarungen für die NFA-Periode für die Jahre 2025 – 2028 jedoch noch nicht definitiv abgeschlossen. Gemäss Schreiben des zuständigen Regionalforstingenieurs für die Gemeinde Davos vom 07.11.2024 kann davon ausgegangen werden, dass zumindest für das Jahr 2025 finanzielle Mittel in vergleichbarem Umfang für die Waldbewirtschaftung zur Verfügung stehen werden wie im Vorjahr.

2. Grundlagen

Die waldbauliche Planung über die Wälder in der Gemeinde Davos ist im Betriebsplan geregelt. Der Kleine Landrat hat diesen am 09.02.2016, das Amt für Wald und Naturgefahren Graubünden (AWN) am 26.02.2016 genehmigt. Für die Schutzwaldbewirtschaftung sind die Bestandeskarten, die Holzerei-Massnahmen und die Jungwaldpflege massgebend. Bei der Kartierung wurde jeder Bestand beschrieben und allfällige Massnahmen nach Dringlichkeit festgelegt. Bei den Waldschäden stehen die Bekämpfung des Borkenkäfers sowie die Freihaltung und Räumung der Gerinne im Vordergrund. Als Forstschutzgebiete werden alle Nadelwälder im Projektperimeter bis 1'700 m.ü.M. mit einer zusätzlichen Pufferzone von rund einem Kilometer festgelegt. Die Projektgenehmigung und Finanzierung sind im Artikel 4 der Verordnung über die Wälder mit besonderer Schutzfunktion (DRB 72.22), im Artikel 22 der Waldordnung (DRB 71) sowie im Artikel 9 des Landschaftsgesetzes über öffentliche Werke und Beiträge an private Erschliessungsanlagen (DRB 64) geregelt.

3. Kreditrahmen 2025

Der Gemeinde Davos steht, gemäss oben erwähntem Schreiben, zumindest für das Jahr 2025 ein Kredit von rund CHF 1'200'000.00 zur Verfügung. Für alle waldbaulichen Massnahmen im Schutzwald werden Bund und Kanton mindestens 80 % der Kosten tragen. In Waldflächen mit erheblichem oder grossem Wildeinfluss kann sich der Kostenbeitrag auf 90 % erhöhen.

Wie in den Vorjahren kann die jährliche Mittelzuteilung vom AWN angepasst werden, sofern in anderen Regionen im Kanton Graubünden grosse Waldschäden zu beheben wären. Vorbehalten bleibt die Kreditzuteilung von Bund und Kanton.

Schutzwaldpflege und Waldschäden 2025

	<i>Jahr 2025</i>	<i>Beiträge 80 %</i>	<i>Nettokosten</i>
	<i>CHF</i>	<i>CHF</i>	<i>CHF</i>
<i>Schutzwaldpflege und Waldschäden</i>	<i>1'200'000.00</i>	<i>960'000.00</i>	<i>240'000.00</i>

Im Rahmen der Schutzwaldpflege werden mit dem zugesicherten Kredit jährlich rund 8'000 m³ bis 10'000 m³ Holz genutzt. Weiter werden jährlich rund 3'000 Bäume gepflanzt, ca. 15 ha Jungwald gepflegt und diverse Massnahmen zur Verhütung von Wildschäden getroffen. Die gesamte Projektverwaltung wird in der Laufenden Rechnung (Kostenstelle 4208200 Forstwirtschaft) abgerechnet. Gegenüber dem AWN und in der Investitionsrechnung werden nur die Nettokosten ohne Holzerlös ausgewiesen. Die Kredite werden im Finanzplan und in den jeweiligen Budgets ausgewiesen (Investitionsrechnung 2025, KST 4208200.004 Schutzwald und Waldschäden CHF 930'000.–, Investitionsbeiträge vom Kanton, CHF 744'000.–).

4. Arbeitsausführung

Waldbauliche Arbeiten und die Behebung von Waldschäden können im Gemeinde- und Privatwald ausgeführt werden. Für waldbauliche Massnahmen mit Holzertrag kauft die Gemeinde im Privatwald das Holz ab Stock. So werden die Bedingungen des Mehrwertsteuergesetzes am einfachsten erfüllt. Die Arbeiten werden vom Forstbetrieb geplant und ausgeführt. Viele Arbeiten müssen in einem anspruchsvollen Umfeld ausgeführt werden und stellen hohe Anforderungen an das beteiligte Personal. Dazu gehören Holzereiarbeiten entlang des Siedlungsgebietes, Strassen und Bahnlinien sowie in sehr steilem Gelände. Einzelne Teilarbeiten werden gemäss Submissionsgesetz an lokale Unternehmungen vergeben. Mit dem AWN werden die Arbeiten nach den festgelegten Pauschalen abgerechnet.

Die Projektadministration zwischen dem AWN und dem Forstbetrieb erfolgt bis auf wenige Dokumente papierlos. Dafür hat das AWN die Internetplattform "Leina" weiterentwickelt. In Absprache mit dem zuständigen Regionalforstingenieur sind Projektänderungen auch innerhalb eines bewilligten Bauprogrammes möglich. So können aktuelle Ereignisse wie Naturereignisse, welche einen grossen Einfluss auf den Holzabsatz haben, berücksichtigt werden.

5. Zusammenfassung

In der Gemeinde Davos sind 64 % der Wälder im Schutzwaldperimeter. Leider reichen die zugeleiteten Mittel und die vorhandenen Ressourcen nicht aus, um die gesamte Fläche im geforderten Zeitrahmen zu bewirtschaften. Ohne Schutzwaldkredite könnten in der aktuellen Holzmarktsituation jedoch keine oder nur auf einer sehr bescheidenen Fläche, waldbauliche Arbeiten ausgeführt werden. Nur wenige Waldeigentümer und Waldeigentümerinnen sind bereit, finanzielle Mittel in waldbauliche Arbeiten zu investieren. Zum Glück hat sich die Meinung durchgesetzt, dass die Schutzwaldbewirtschaftung eine öffentliche Aufgabe darstellt. Mit dem aktuellen System kann mit geringen Restkosten für die Gemeinde (CHF 240'000.– / Jahr) ein Bruttovolumen (inkl. Kantonsbeitrag und Holzerlös) von ca. CHF 1'800'000.– ausgelöst werden.

Antrag an den Grossen Landrat:

1. Das Projekt Schutzwaldpflege und Waldschäden 2025 sei zu genehmigen.
2. Für die Ausführung sei ein Rahmenkredit von CHF 1'200'000.– (Preisbasis Januar 2025) zu bewilligen.
3. Die Restkosten (Baukosten abzüglich Kantonsbeiträge) werden in der Bilanz (Konto 14050.01 "Waldungen") aktiviert. Die jährliche Abschreibung der aktivierten Restkosten wird über die Erfolgsrechnung (Kostenstelle 4208200, Konto 4511.00 "Entnahme aus Fonds EK") dem Verpflichtungskonto 29100.01 "Fonds öffentliche und private Werke" belastet.

Gemeinde Davos

Namens des Kleinen Landrates

Valérie Favre Accola
Statthalterin

Michael Straub
Landschreiber



Aktenauflage

- Schutzwaldpflege – Kreditrahmen 2025, Brief AWN vom 07.11.2024

Mitteilung an

- Amt für Wald und Naturgefahren Graubünden, Bahnhofplatz 3B, 7302 Landquart, markus.stadler@awn.gr.ch
- Finanzverwaltung, martin.raich@davos.gr.ch
- Forstbetrieb, markus.hubert@davos.gr.ch

2. Vorgehen

Das FVV-Konzept wurde in fünf Hauptarbeitsschritten erarbeitet. Zuerst wurde eine **Situationsanalyse** zur Bestimmung des Ist-Zustands gemacht, indem die aktuellen Siedlungs- und Infrastrukturen erfasst, Unfallstatistiken beigezogen sowie Erfahrungswerte durch Gespräche mit Velofahrenden und wichtigen Akteuren vor Ort (bsp. Schule, Polizei) gesammelt wurden. Aufbauend auf der Ausgangslage wurden der **Handlungsbedarf und die Ziele** definiert. Anhand von wichtigen Ziel- und Quellorten, sogenannten Points of Interest (POI), wurden Wunschlinien für den Fuss- und Veloverkehr ausgearbeitet. Diese sogenannten Wunschlinien wurden auf das bestehende Strassennetz übertragen, so dass ein **Netzkonzept** (Zielbild) abgeleitet werden konnte. Ausgerichtet an dem "Soll-Zustand" und an den gemeinsam erarbeiteten **Standards** konnten die Lücken und **Schwächen** des Fuss- und des Velonetzes identifiziert werden. Diese wurden anschliessend priorisiert, so dass zuerst Massnahmen für die "wichtigsten" Abschnitte angegangen werden können. Die **Priorisierung** erfolgte nach Potenzial und nach Sicherheit (Tempolimit und Verkehrsbelastung). Im letzten und mitunter wichtigsten Schritt wurden diese ausgewählten **Massnahmen** für den Fuss- und Veloverkehr in Davos vertieft ausgearbeitet.



Zudem wurde ein Winter Cycling Kongress organisiert, um die spezifischen Herausforderungen des Velofahrens im Winter zu adressieren und Lösungen für eine ganzjährige Nutzung der Infrastruktur zu entwickeln.

3. Situationsanalyse

Das grösste Siedlungsgebiet von Davos zwischen Davosersee und Spital ist relativ flach und erstreckt sich über eine Strecke von 4 Kilometern, was einer 10- bis 15-minütigen Velofahrt entspricht. Somit ist das Velo hinsichtlich der Fahrzeit mit dem Auto und dem öffentlichen Verkehr konkurrenzfähig. In den letzten Jahren erhielten die Elektrovelos in der ganzen Schweiz Aufwind. Mit den Elektrovelos können einerseits längere Distanzen zurückgelegt werden und andererseits Steigungen einfacher überwunden werden. Auch der Fussverkehr hat vor allem zwischen den Zentren Davos Dorf und Davos Platz und den umliegenden Quartieren (500 Meter bis zwei Kilometer) hohes Potenzial. Ausserdem konzentrieren sich in diesen Gebieten die wichtigen Quell- und Zielorte von Davos. Die kurzen Wege innerhalb von Davos Dorf und Davos Platz, wo 80 % der Personen wohnen und arbeiten, stellt somit für den Fuss- als auch Veloverkehr ein grosses Potenzial dar.

Es gibt jedoch mehrere neuralgische Stellen im Zentrum, an welchen Sicherheit, Attraktivität und Aufenthaltsqualität für den Fuss- als auch den Veloverkehr ungenügend sind. Zudem sind die Verknüpfungen zwischen öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr ungenügend und weiterführende Angebote fehlen. Auch der Winter bringt besondere Schwierigkeiten, da die Fussgängerstreifen mehrheitlich nicht mehr sichtbar sind oder Trottoirs vereist sein können. Die Unfälle mit Velobeteiligung konzentrieren sich entlang der Talstrasse und der Promenade und häufen sich bei Knoten und in der Nähe von Fussgängerstreifen. Als problematisch erweisen sich die Unfallschwerpunkte auf der Promenade, bei denen Leicht- und Schwerverletzte zu verzeichnen sind. In der SWOT-Analyse ist die Situationsanalyse für den Fuss- und Veloverkehr zusammengefasst (siehe im Bericht Fuss- und Veloverkehrskonzept Alltagsverkehr Davos vom Februar 2025 für den Fussverkehr auf Seite 20 und für den Veloverkehr auf Seite 21).

4. Handlungsbedarf und Ziele

Aus den in der SWOT-Analyse aufgeführten Schwächen und Risiken ergibt sich folgender Handlungsbedarf:

- sichere, durchgehende und attraktive Fusswege und Veloinfrastrukturen sowohl im städtischen Raum als auch zwischen den Ortsteilen,
- direkte Routen und in alle Richtungen anbieten,
- Erhöhung der Sicherheit (insbesondere an heute definierten Schwachstellen) und der Attraktivität („subjektives Sicherheitsempfinden“),
- Entschärfung von Konflikten zwischen Fussgängern und Velos,
- kombinierte Mobilität öV/Velo/Fussverkehr verbessern,
- das Angebot an Veloabstellplätzen ausbauen,
- den Fuss- und Veloverkehr im Alltag ganzjährig (bei entsprechenden Witterungs- und Strassenverhältnissen) ermöglichen,
- Sensibilisierung für die Anliegen der Fussgänger und den Velofahrern.

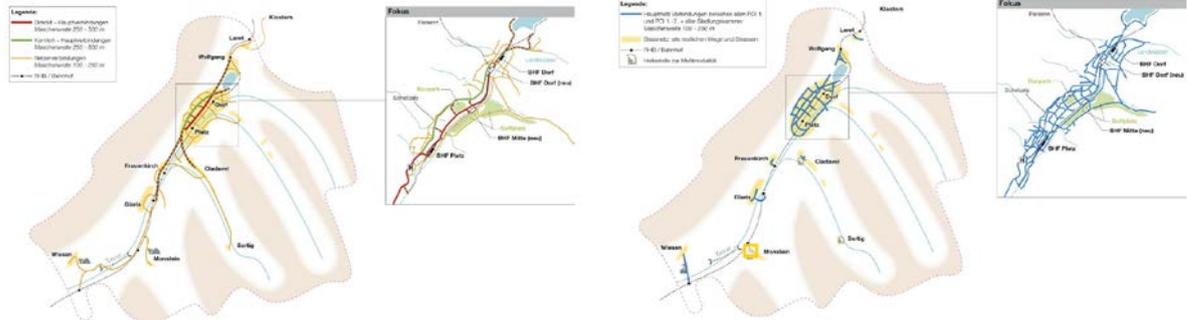
Die Situationsanalyse und der identifizierte Handlungsbedarf verdeutlichen die Notwendigkeit, den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr in Davos zu erhöhen, um eine Entlastung des Verkehrs zu erreichen. Der Langsamverkehr kann dabei zwei zentrale Funktionen im Mobilitätssystem übernehmen:

- Erstens fungiert er als eigenständiges Verkehrsmittel im Talboden von Davos. Der Fussverkehr eignet sich besonders für Distanzen bis zu 1,5 Kilometern, vorausgesetzt, das Umfeld ist attraktiv gestaltet, wie beispielsweise in Davos Platz und Davos Dorf. Der Veloverkehr hingegen ist für Strecken bis zu 10 Kilometern geeignet, etwa zwischen Davos Glaris und Davos Dorf oder dem Davosersee.
- Zweitens dient der Fuss- und Veloverkehr als Zubringer zum öffentlichen Verkehr. Der Fussverkehr spielt hierbei eine wichtige Rolle, insbesondere für Wege von den peripher gelegenen Gebieten zu Bahnhöfen oder Bushaltestellen. Der Veloverkehr dient als Zubringer zu den Hauptbahnhöfen, von wo aus längere Fahrten unternommen werden können. Für kürzere Distanzen innerhalb des Davoser Siedlungsgebiets ist der Veloverkehr gegenüber dem Individualverkehr konkurrenzfähig.

Durch die gezielte Förderung dieser Funktionen des Fuss- und Veloverkehrs kann eine nachhaltige Mobilität in Davos erreicht werden, die sowohl den motorisierten Individualverkehr reduziert als auch die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigert.

5. Fuss- und Velonetz

Basierend auf den identifizierten Wunschlinien sowie den angestrebten Netzdichten wurde für den Fuss- als auch den Veloverkehr ein Netzkonzept (Zielbild) erstellt. Dieses einfache Bild der Netzstruktur soll als Vision und strategisches Ziel dienen. Es kann durchaus sein, dass das Netzkonzept aufgrund von Schwierigkeiten in der Umsetzung angepasst werden muss.



Netzkonzept Veloverkehr

Netzkonzept Fussverkehr

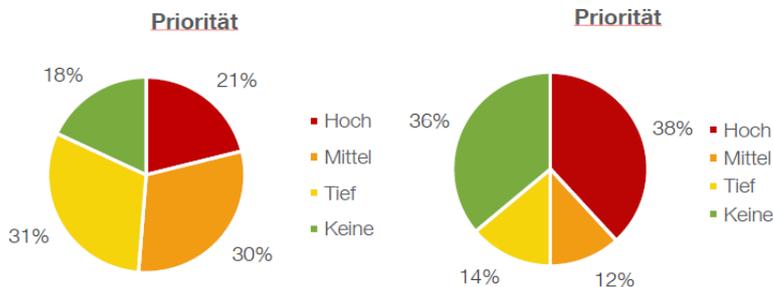
6. Handlungsbedarf und Priorisierung

Die Priorisierung des Handlungsbedarfs ist wichtig, um die Schwachstellen differenziert zu betrachten. Eine Schwachstelle auf einer sehr wenig befahrenen Strasse hat weniger "Wichtigkeit" als beispielsweise eine Hauptverbindungsroute auf einer stark befahrenen Strasse. Daher wurde die Priorisierung auf Grundlage des Potenzials und des Handlungsbedarfs ermittelt. Dabei wurde die Priorität aufgestuft, wenn es am betreffenden Ort bereits mehrere oder gravierende Unfälle gab, es ein Schulweg ist, oder sich der Alltags- mit dem Freizeitverkehr überlagert. Abgestuft wurden Bereiche, bei welchen es bereits eine alternative Route gibt. Im Anhang des Berichts sind die Priorisierungen des Velo- und Fussnetzes auf Karten dargestellt (Anhang 11 und 12).

Die Ergebnisse der Priorisierung für das Velonetz zeigen, dass rund die Hälfte aller Strecken mittlere bis hohe Priorität aufweisen. Mehr als ein Drittel der Knoten (Ort an dem sich mehrere Verkehrswege kreuzen) weist eine hohe Priorität auf, ein etwa gleich grosser Anteil der Knoten weist hingegen keine Priorität auf.

Veloverkehr Strecken

Knoten

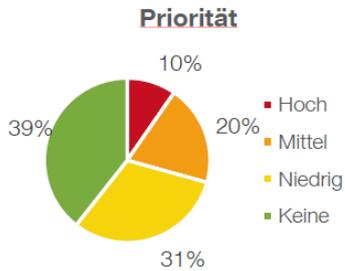


Priorität Handlungsbedarf Strecken und Knoten Velonetz

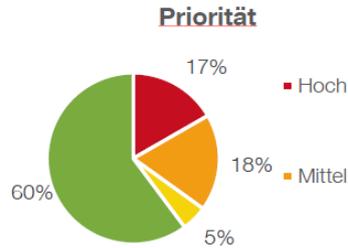
Die Ergebnisse der Priorisierung für das Fusswegnetz zeigen, dass 30 % aller Strecken eine mittlere bis hohe Priorität aufweisen. Querungen sind grösstenteils gut ausgebildet, bei rund 40 % besteht Handlungsbedarf.

Fussverkehr Strecken

45km (inkl. Netzlücken)

**Querungen**

144 Querungen



Priorität Handlungsbedarf Strecken und Querungen Fussnetz

7. Massnahmen

Die Massnahmen wurden in Paketen zusammengefasst, welche helfen sollen, die Umsetzung zeitlich zu strukturieren.

Ausführungsprojekte:

Für Massnahmen, die auf Strassen mit baldigem Sanierungsbedarf liegen, sollen die Synergien mit dem betrieblichen Unterhalt genutzt werden. Diese Massnahmen, welche im Rahmen der Unterhaltsplanung angegangen werden können, werden zum Paket Ausführungsprojekte zusammengefasst. Diese sind beispielsweise Verbesserungen für den Langsamverkehr beim behindertengerechten Umbau des Bahnhofs Davos Platz, bei der Sanierung der Strassenunterführung Matta- und Skistrasse oder bei der Bushaltestelle Spital.

Punktueller Verbesserungen, Veloparkierung und Quick Wins:

Mit punktuellen Verbesserungen, wie beispielsweise einer einheitlichen und durchgehenden Signalisation, der Öffnung von Einbahnen im Gegenverkehr für Velos, verständlichen Wegweisungen – insbesondere an Knoten oder Querungsbereichen – oder der farblichen Oberflächengestaltung an neuralgischen Stellen, können rasch Fortschritte erzielt werden. Zudem wird der Ausbau von Veloabstellplätzen empfohlen. Solche Quick Wins lassen sich zeitnah und mit geringem Aufwand umsetzen, beispielsweise im Rahmen von Unterhaltsarbeiten.

Für den Fussverkehr stehen insbesondere die Verbesserung von Querungen (z.B. Fussgängerstreifen), die Verdeutlichung von Trottoirüberfahrten, Verbesserungen bei der Signalisation sowie eine mögliche Temporeduktion im Fokus.

Beim Veloverkehr wird empfohlen, das indirekte Linksabbiegen zu erleichtern, Markierungen wie Radstreifen und Velopiktogramme anzubringen oder Velofahrverbote auf wichtigen Verbindungen aufzuheben.

Übergeordnete Infrastrukturmassnahmen:

Diese werden mehrheitlich im Rahmen des Agglomerationsprogramms angegangen. Dies sind beispielsweise Aufwertungen für den Langsamverkehr im Rahmen des Generationenprojekts, Umsetzung eines durchgehenden Velowegs zwischen Davos Laret und Davos Glaris, Schliessung von

Netzlücken oder Aufwertungen der Promenade und Talstrasse. Es sind zwei vorgezogene übergeordnete Infrastrukturmassnahmen vorgesehen, einerseits Signalisation/Markierungsänderungen an der Herti- und Tobelmühlestrasse sowie die Ausscheidung einer Kernfahrbahn in Frauenkirch.

8. Weiteres Vorgehen

Nach der erfolgten Genehmigung des Fuss- und Veloverkehrskonzepts werden die darin enthaltenen Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde in die kurz- bis langfristige Planung aufgenommen. Im Zusammenhang mit der Teilnahme am Agglomerationsprogramm 5. Generation wird zudem die Mitfinanzierung einzelner Massnahmen durch den Bund angestrebt. Für den Beschluss über die Umsetzung einzelner Vorhaben der Gemeinde gelten die üblichen kreditrechtlichen Vorgaben und Kompetenzen. Die einzelnen Projekte werden zu gegebener Zeit den zuständigen Instanzen zum Entscheid über die Umsetzung vorgelegt.

Der Kleine Landrat hat das beiliegende und in dieser Botschaft zusammengefasste Fuss- und Veloverkehrskonzept Davos seiner Sitzung vom 25. Februar 2025 genehmigt. Gemeinsam mit dem Gesamtverkehrskonzept kann die Mobilität entwickelt werden. Die erwünschte Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Freiräumen kann weiterverfolgt werden.

Antrag an den Grossen Landrat:

Der Bericht zum Fuss- und Veloverkehrskonzept inkl. der 18 Anhänge der Gemeinde Davos wird zur Kenntnis genommen.

Gemeinde Davos

Namens des Kleinen Landrates

Valérie Favre Accola
Statthalterin

Michael Straub
Landschreiber



Aktenauflage

- Bericht Fuss- und Veloverkehrskonzept Alltagsverkehr Davos, Februar 2025

Mitteilung an

- Tiefbauamt Graubünden, Leiter Fachstelle Langsamverkehr, claus.caluori@tba.gr.ch
- Transitec Beratende Ingenieure Bern, aline.renard@transitec.net
- Tiefbauamt Davos, andre.fehr@davos.gr.ch

Sitzung vom 25.02.2025
Mitgeteilt am 27.02.2025
Protokoll-Nr. 25-150
Reg.-Nr. 07.07.02

An den Grossen Landrat

Postulat Hans Vetsch betreffend Anbindung an den öffentlichen Verkehr Glaris – Monstein, Frage der Überweisung

1. Veranlassung

Landrat Hans Vetsch als Erstunterzeichner und Landrat Lukas Kistler als Zweitunterzeichner reichten am 15. August 2024 zusammen mit fünf Mitunterzeichnenden das Postulat «Anbindung an den öffentlichen Verkehr Glaris – Monstein» ein. Das Postulat verlangt, dass die öV-Verbindungen von Glaris nach Monstein am Abend und in der Nacht verbessert werden. Dies soll mittels einer Eingabe an die Fahrplankonferenz erreicht werden.

Gemäss Art. 45 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Grossen Landrates (GO GLR, DRB 10.3) muss ein eingereichtes Postulat an einer der nachfolgenden vier Sitzungen dem Grossen Landrat zur Beurteilung vorgelegt werden. Der Grosse Landrat entscheidet im ersten Schritt über die Frage der Überweisung. Erst ein überwiesenes Postulat verpflichtet den Kleinen Landrat dazu, tätig zu werden und dem Grossen Landrat über seine Vorkehrungen zu berichten (Art. 41 Abs. 2 GO GLR). Der Kleine Landrat hat in der vorliegenden Sache bereits seit einem Jahr zahlreiche Abklärungen, Vorarbeiten und Planungen inkl. Budgetierung unternommen, welche in dieser Botschaft dargelegt werden.

2. Stellungnahme des Kleinen Landrates

2.1. Zusätzliche Abendkurse

Der Kleine Landrat teilt die Einschätzung, dass auch die Aussenregionen angemessen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen werden sollen. Allerdings sollten die Überlegungen immer das Gesamtbild im Blick behalten. Einseitige Anpassungen können zur Folge haben, dass sich andere Aussenregionen benachteiligt fühlen und ebenfalls einen Ausbau verlangen. Für die Erschliessung von Monstein fährt die Buslinie 310 im Stundentakt zwischen Davos Glaris, Bahnhof, und Davos Monstein, Dorf. Seit dem Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2024 wird diese Buslinie von der PostAuto AG betrieben (zusammen mit der Buslinie 308 ins Sertig). Das bedeutet, dass

zusätzliche Kurse bei der PostAuto AG beantragt werden müssen. Ebenfalls auf den Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2024 wurde ein zusätzlicher Abendkurs nach Monstein eingeführt. Konkret fährt um 21:22 Uhr ein Bus in Richtung Schmitten, welcher bei Bedarf über Monstein Dorf fährt. An den Wochenenden (Freitag und Samstag) fährt ein Bus um 01.09 Uhr und 03.09 Uhr ab Davos Glaris, Ortofi, nach Monstein.

2.2. OnDemand-Pilotprojekt

Mit dem zusätzlichen Abendkurs kann das Postulatsanliegen bereits teilweise erfüllt werden. Der Kleine Landrat plant zudem ein Pilotprojekt für ein innovatives OnDemand-Angebot, welches an dieser Stelle kurz erläutert wird. Auf Anfrage der Regionalentwicklung Prättigau/Davos ist das Amt für Energie und Verkehr (AEV) des Kanton Graubünden im Sommer 2024 auf den Verkehrsbetrieb Davos betreffend nächtlicher Erschliessungen zugekommen. Zusammen mit der Gemeinde Klosters und mit Unterstützung des Kanton Graubünden soll ein 24-monatiges OnDemand-Pilotprojekt durchgeführt werden. Das OnDemand-Angebot mit dem Namen «PickMeUp in via» ist momentan in der Vorbereitung und soll am 7. Juni 2025 gestartet werden. Am 24. September 2024 wurde von der Regierung des Kantons Graubünden das Gesuch des Verkehrsbetriebs Davos um Förderung des On-Demand-Versuchsbetriebs gutgeheissen (RB 757/2024).

Das OnDemand-Pilotprojekt umfasst folgende Eckpunkte:

- Der Projektperimeter umfasst das gesamte Gemeindegebiet von Davos mit allen Seitentälern bis Wiesen und das gesamte Gemeindegebiet von Klosters bis und mit Saas.
- Das OnDemand Angebot wird in der Zwischen- und Sommersaison jeweils von 20.00 Uhr – 03.00 Uhr angeboten. In der Wintersaison sowie jeweils an den Wochenenden können Fahrten von 20.00 Uhr bis 06.00 Uhr gebucht werden.
- Die Abonnemente (GA, BüGA, Davoserpässe etc.) sind gültig. Es gelten die Tarife des öffentlichen Verkehrs (ohne Nachtzuschlag).
- Die Bestellung dieses Angebotes wird mittels einer App-Lösung erfolgen. Die «PickMeUp in via»-App kann über den App-Store heruntergeladen werden. Neben den öffentlichen Haltestellen, können auch virtuelle Haltestellen (z.B. Valbella und Mattastrasse) als Zusteigeort definiert werden. Die genauen Standorte der virtuellen Haltestellen werden aktuell abgeklärt und können zu einem späteren Zeitpunkt kommuniziert werden.
- Die Finanzierung wurde prozentual vereinbart und sieht vor, dass das AEV 30 % der Gesamtkosten übernimmt. Die verbleibenden Aufwendungen werden von der Gemeinde Davos (70 %) und der Gemeinde Klosters (30 %) getragen. Im Budget 2025 des Verkehrsbetriebs Davos wurden diese Kosten im Konto Nr. 3130.11 «Fahrdienstleistungen durch Dritte» bereits abgebildet. Zusätzlich wurde beim BAV ein Antrag zur Aufnahme als abgeltungsberechtigte Linie gestellt. Das Konzessionsgesuch ist eingereicht. Sollte vom BAV eine Zusage erfolgen, können die ungedeckten Kosten gesenkt werden. Die Antwort des BAV ist noch hängig.

Dank dem innovativen OnDemand-Angebot können alle Regionen der Landschaft Davos profitieren. Dem Kleinen Landrat ist es wichtig, dass während der Pilotphase ein intensiver Austausch mit allen Parteien erfolgt. Denn nur so kann ein erfolgreiches Angebot geschaffen werden, welches auch über die Pilotphase hinweg fortgeführt werden kann. Nach der Wintersaison 2025/2026 erfolgt eine erste Auswertung des Projekts, und es wird ein Zwischenbericht erstellt und dem Grossen Landrat vorgelegt.

Antrag an den Grossen Landrat:

1. Das OnDemand-Pilotprojekt «PickMeUp inVia» wird vom 7. Juni 2025 bis 31. Mai 2027 im beschriebenen Projektperimeter umgesetzt.
2. Aufgrund der voranstehenden Ausführungen sei das Postulat von Landrat Hans Vetsch und den Mitunterzeichnenden betreffend Anbindung an den öffentlichen Verkehr Glaris – Monstein zu überweisen und als erfüllt abzuschreiben.

Gemeinde Davos

Namens des Kleinen Landrates

Valérie Favre Accola

Valérie Favre Accola
Statthalterin

Michael Straub

Michael Straub
Landschreiber



Beilage/n

- Postulat Hans Vetsch vom 15.08.2024 betreffend Anbindung an den öffentlichen Verkehr Glaris – Monstein

Mitteilung an

- VBD, stefan.walser@davos.gr.ch
- Regionalentwicklung Prättigau/Davos, nadja.fleischli@praettigau-davos.ch
- Gemeinde Klosters, info@gemeindeklosters.ch

Davos, 15. August 2024

Postulat gemäss Artikel 41 der Gemeindeverfassung

Anbindung an den öffentlichen Verkehr Glaris - Monstein

Der Kleine Landrat wird ersucht, sich bei der nächsten Fahrplankonferenz dafür einzusetzen, dass Monstein vom ÖV in den Abend und Nachtstunden länger bedient wird

Begründung:

Der letzte Kurs verlässt den Bhf Glaris um 18 30 Richtung Monstein, ab Monstein fährt der letzte Kurs um 18 18 nach Bhf Glaris. Die letzte VBD Linie trifft um 23 21 Uhr am Bhf Glaris ein. Es ist also für Schüler, Lehrlinge, in Davos arbeitende Bewohner und auswärtige Gästen, die die Monsteiner Gaststätten oder die Brauerei besuchen möchten, nicht mehr möglich, mit dem ÖV nach Monstein zu gelangen, oder nach einem Besuch zurück! Monstein ist ein Teil der Gemeinde Davos und hat Anspruch auf eine angemessene ÖV Verbindung. Gerade für Leute, die zur Arbeit oder zur Schule pendeln soll der ÖV eine Alternative zum Individualverkehr sein.

Mit bestem Dank

Hans Vetsch, Grosser Landrat

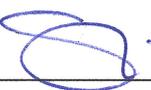
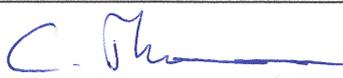


Lukas Kistler, Grosser Landrat



Postulat /

Titel des Vorstosses: Anbindung ÖV Glaris-Monstein

Name	Unterschrift
Adank Heinz (FDP)	
Alioth Ladina (SP)	
Ambühl-Schreiber Andrea (FDP)	
Bossi Alexandra (FDP)	
Gianelli Rita (SP)	
Hoffmann Kaspar (SVP)	
Kessler Agnes (FDP)	
Kistler Lukas (GLP)	
Mani Seraina (Die Mitte)	
Palmy Andreas (SVP)	
Rhyner Claudio (FDP)	
Rüesch Scott (SVP)	
Stiffler Conrad (SVP)	
Thomann Christian (EVP)	
Valär Hans-Jörg (FDP)	
Vetsch Hans (parteilos)	
Zaugg Linda (SP)	

Erstunterzeichner/in und Zweitunterzeichner/in signieren zusätzlich zu dieser Liste auch unterhalb des originalen Vorstosstextes.

Sitzung vom 25.02.2025
Mitgeteilt am 27.02.2025
Protokoll-Nr. 25-151
Reg.-Nr. 99

An den Grossen Landrat

Postulat Hans Vetsch betreffend Schülertransport Dischma, Frage der Überweisung

1. Veranlassung

Landrat Hans Vetsch als Erstunterzeichner und Landrätin Linda Zaugg als Zweitunterzeichnerin reichten am 15. August 2024 zusammen mit fünf Mitunterzeichnenden das Postulat «Schülertransport Montag, Dienstag, Donnerstag, Freitag Nachmittag 15.15/16.15 Uhr Dischmatal» ein. Das Postulat verlangt eine Anpassung des Fahrplanes der VBD-Linie 313 jeweils am Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitagnachmittag ab Bahnhof Davos Dorf Richtung Teufi. Der Fahrplan soll auf das Schulende um 15.15 Uhr bzw. 16.15 Uhr angepasst werden, damit die Schüler nicht über eine längere Zeit am Bahnhof Davos Dorf warten müssen. Alternativ soll eine Lösung mit einem externen Anbieter geprüft werden.

Gemäss Art. 45 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Grossen Landrates (GO GLR, DRB 10.3) muss ein eingereichtes Postulat an einer der nachfolgenden vier Sitzungen dem Grossen Landrat zur Beurteilung vorgelegt werden. Der Grosse Landrat entscheidet im ersten Schritt über die Frage der Überweisung. Erst ein überwiesenes Postulat verpflichtet den Kleinen Landrat dazu, tätig zu werden und dem Grossen Landrat über seine Vorkehrungen zu berichten (Art. 41 Abs. 2 GO GLR). Der Kleine Landrat hat im vorliegenden Fall bereits in der ersten Phase Abklärungen getroffen, welche in dieser Botschaft dargelegt werden.

2. Stellungnahme des Kleinen Landrates

2.1. Ausgangslage

Die Linie 313 fährt gemäss dem aktuellen Fahrplan um 15.05 Uhr und 16.05 Uhr vom Bahnhof Dorf nach Teufi und um 15.40 Uhr bzw. 16.40 Uhr vom Bahnhof Dorf nach Duchli. Diese Abwechslung des kurzen (bis Duchli) und des langen Kurses (bis Teufi) wird über den ganzen Tagesverlauf beibehalten und ist für die Sicherstellung des Taktfahrplanes von zentraler Bedeutung.

Wo dies möglich und sinnvoll ist, nimmt der Verkehrsbetrieb Davos bei der Fahrplangestaltung bereits heute Rücksicht auf die Interessen der Schulen und der Schüler:innen. Es gilt jedoch zu bedenken, dass viele Kinder nach Schulschluss noch an ausserschulischen Aktivitäten (Sporttraining, Musikunterricht etc.) teilnehmen. Daraus ergibt sich eine grosse Vielzahl an Einzelbedürfnissen. Ein Busfahrplan kann darauf nur summarisch reagieren und wird niemals alle Partikularinteressen berücksichtigen können.

2.2. Variante 1: Anpassung Fahrplan

Dem Anliegen des Postulates kann entsprochen werden, indem die Linie 313 auch um 15.40 und 16.40 Uhr bis nach Teufi verlängert wird (langer statt kurzer Kurs). Der Bus würde in der Teufi um 15.52 bzw. 16.52 Uhr ankommen. Nach der Rückfahrt wäre der Bus um 16.05 bzw. 17.05 Uhr zurück am Bahnhof Dorf. Damit entfällt die Umsteigezeit am Bahnhof Davos Dorf, weil der Bus bereits um 16.05 Uhr wieder weiterfahren muss. Weitere nachfolgende Kurse würden dem Taktfahrplan hinterherhinken und Verspätungen wären die Folge davon. Dieser Umstand könnte behoben werden, indem ein zusätzlicher Bus eingesetzt wird. Der dafür notwendige Fahrzeug- und Personalaufwand wäre jedoch unverhältnismässig hoch. Auch ist es fraglich, ob eine solche Speziallösung an einzelnen Tagen (Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag, nicht aber am Mittwoch, Samstag und Sonntag) und nur zu einer gewissen Tageszeit nicht für eine stärkere Verwirrung sorgt. Tendenziell wird bei der Fahrplangestaltung auf eine grosse Regelmässigkeit geachtet, was von den Kund:innen sehr geschätzt wird.

Das komplexe Grundgerüst eines Fahrplanes muss immer mit einem ganzheitlichen Blick betrachtet werden. Wenn an einer Stelle eine Anpassung erfolgt, hat das Auswirkungen auf das ganze System. Aus diesem Grund ist der Kleine Landrat sehr zurückhaltend bei Anpassungen aus Partikularinteressen. Der Verkehrsbetrieb Davos wird aber auch in Zukunft die Bedürfnisse der Volksschule sowie der Schüler:innen in den Randregionen angemessen in seiner Planung berücksichtigen.

2.3. Variante 2: Externer Transportdienstleister

Wie von den Postulanten gefordert, wurde auch abgeklärt, wie viel ein separater Schulbus/Taxi kosten würde. Die Zusatzfahrt Duchli bis Teufi und zurück beträgt 7,4 Km. Die Fahrt Bahnhof Dorf – Duchli und zurück wird nicht mitgerechnet, da sie ohnehin durchgeführt wird. Der öV-übliche Kilometeransatz liegt bei CHF 6.80, was CHF 50.32 pro Fahrt bedeutet. 39 Schulwochen à 4 Schulanachmittage, gibt 156 Tage à CHF 50.32 = Vollkosten von CHF 7'850.00 pro Schuljahr.

Die auf den ersten Blick überschaubaren Kosten sind jedoch mit sehr hohen Folgekosten verbunden. Wenn das Dischmatal mit separaten Schulbussen bedient wird, werden in kurzer Frist ähnlich gelagerte Forderungen aus anderen Seitentälern und Dörfern an die Gemeinde Davos herangetragen. Um eine Ungleichbehandlung zu verhindern, müssten andernorts also ebenfalls zusätzliche Schulbusse eingeführt werden.

Falls der Grosse Landrat zusätzliche Schulbusse einführen möchte, muss ein Konzept für das gesamte Gemeindegebiet erarbeitet werden. Solche Schulbusfahrten, angepasst auf die Schulzeiten, können nicht in jedem Fall mit dem öV abgedeckt werden. Einsätze von externen Transportunternehmen haben Kosten zur Folge, die eruiert werden müssten. Die Kostenrechnung in dieser Mitteilung basiert auf den öV-üblichen Tarifen.

2.4. Fazit

Weder eine Anpassung des Fahrplanes noch die Einführung von zusätzlichen Schulbussen sollte leichtfertig anhand eines Einzelbeispiels vorgenommen werden. Der Blick für die Gesamtzusammenhänge muss stets gewahrt bleiben. Bereits heute nimmt der Verkehrsbetrieb Davos Rücksicht auf unterschiedliche Bedürfnisse und optimiert seine Dienstleistungen laufend. Es kann aber nicht jedes Partikularinteresse direkt umgesetzt werden. Familien, welche sich für eher abgelegene Wohnregionen entscheiden, müssen neben vielen Vorteilen auch gewisse Nachteile in Kauf nehmen. Kinder, welche in den Büelen wohnen, können beispielsweise auch die Busse ab Bahnhof Dorf um 15.40 Uhr und 16.40 Uhr bis zur Haltestelle Duchli nehmen und anschliessend den Wanderweg zu den Büelen benützen (Umweg ca. 60 Meter). Dieser Weg ist autofrei und sicher. Auch die Distanz zwischen der Haltestelle Duchli und der Haltestelle Abzweigung Büelen ist nicht unüberwindbar gross. Aus den ausgeführten Überlegungen sei das Postulat nicht zu überweisen.

Antrag an den Grossen Landrat:

Das Postulat von Hans Vetsch und Mitunterzeichner: innen vom 15. August 2024 betreffend Schülertransporte Montag, Dienstag, Donnerstag, Freitag 15.15 Uhr / 16.15 Uhr Dischma sei nicht zu überweisen.

Gemeinde Davos

Namens des Kleinen Landrates

Valérie Favre Accola

Valérie Favre Accola
Statthalterin

Michael Straub

Michael Straub
Landschreiber



Beilage/n

- Postulat Hans Vetsch vom 15.08.2024 betreffend Schülertransport Montag, Dienstag, Donnerstag, Freitag Nachmittag 15.15 Uhr / 16.15 Uhr Dischmatal

Mitteilung an

- VBD, Stefan Walser

Davos, 15. August 2024

Postulat gemäss Artikel 41 Gemeindeverfassung

**Schülertransport Montag, Dienstag, Donnerstag, Freitag Nachmittag 15 15 Uhr/16 15 Uhr
Dischmatal.**

Der Kleine Landrat wird ersucht, sich dafür einzusetzen, dass der Fahrplan des VBD zur Teufi am Nachmittag zu den oben genannten Tagen dem Stundenplan der Schule angeglichen wird. Sollte dies nicht möglich sein, könnte als Alternative das Restaurant Teufi angefragt werden, ob es die 2 Transporte pro Tag zu übernehmen könnte. Andernfalls müsste eine andere Lösung gefunden werden. (Taxi, Schulbus)

Begründung

Der Teufibus verlässt den Bhf Dorf jeweils um 5 Minuten nach 15 bzw. 16 Uhr. Die Schule dauert aber bis 15.15. bzw. 16.15. Es kann den Schülern nicht zugemutet werden, fast eine Stunde auf den nächsten Bus zu warten. Es ist aber auch nicht sinnvoll, dass jeden Nachmittag mehrere Elterntaxis die Kinder abholen. Auch die Kinder auf der Büelen sind betroffen, die vor allem im Winter den gefährlichen Weg von der Duchli zur Abzweigung Büelen unter die Füsse nehmen müssen. Im nächsten Jahr kommen von Büelen weitere Schüler dazu.

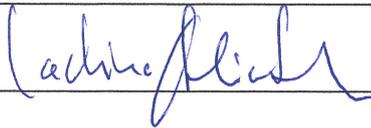
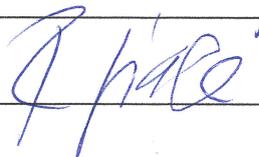
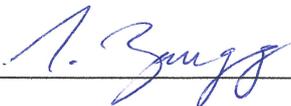
Mit bestem Dank

Hans Vetsch, Landrat
Hans Vetsch

Linda Zaugg, Grosser Landrätin
L. Zaugg

Postulat /

Titel des Vorstosses: Schülertransport Dischma

Name	Unterschrift
Adank Heinz (FDP)	
Alioth Ladina (SP)	
Ambühl-Schreiber Andrea (FDP)	
Bossi Alexandra (FDP)	
Gianelli Rita (SP)	
Hoffmann Kaspar (SVP)	
Kessler Agnes (FDP)	
Kistler Lukas (GLP)	
Mani Seraina (Die Mitte)	
Palmy Andreas (SVP)	
Rhyner Claudio (FDP)	
Rüesch Scott (SVP)	
Stiffler Conrad (SVP)	
Thomann Christian (EVP)	
Valär Hans-Jörg (FDP)	
Vetsch Hans (parteilos)	
Zaugg Linda (SP)	

Erstunterzeichner/in und Zweitunterzeichner/in signieren zusätzlich zu dieser Liste auch unterhalb des originalen Vorstosstextes.