



## **Ortsbus Klosters-Serneus (OKS), neue Buslinie Tal: Entscheid und Kreditsprechung Betriebsverlängerung 2011/2012 im Hinblick auf die Einführung eines Dauerbetriebs**

---

### **A) Ausgangslage**

#### **A1) Postulat betreffend Ausbau des öffentlichen Verkehrs 1992 und Petition 2001**

##### Postulat betreffend Ausbau des öffentlichen Verkehrs 1992

Am 6. April 1992 behandelte der Gemeinderat erstmals ein Begehren zur Schaffung einer Buslinie ins Tal, welches Bestandteil eines parlamentarischen Vorstosses, des Postulates betr. Ausbau des öffentlichen Verkehrs, bildete. Der Gemeinderat überwies dieses Postulat seinerzeit mit 11 zu 1 Stimmen bei 2 Enthaltungen mit folgendem Wortlaut:

*Tarifpolitik;*

*bessere Erschliessung der Siedlungen mit dem Ortsbus, **insbesondere die Einrichtung einer Linie ins Tal (bis Russna);***

*Überprüfung einer Fahrplanverdichtung und / oder Steigerung der Transportkapazität des Ortsbusses auf den bestehenden Hauptlinien.*

Dieser Vorstoss war damals in enger Zusammenarbeit mit dem Verkehrsingenieur-Büro Hartmann & Sauter in Chur erörtert worden.

Zum Bericht des Planers vom Januar 1993 erlaubte sich der Vorstand damals in diesem Punkt folgende vorläufige Stellungnahme:

*Bei der Abschätzung des Erschliessungsbedarfes ist mit Bezug auf Selfranga, Russna und Mura im Vergleich zu Monbiel und Aeuja zu beachten, dass die ersteren drei Wohnquartiere einen hohen Zweitwohnungsanteil aufweisen, während in den Fraktionen Aeuja und Monbiel grösstenteils nur Erstwohnungen, d.h. Wohnungen, welche das ganze Jahr belegt sind, vorhanden sind.*

***Daraus lässt sich folgern, dass mit Blick auf die Erschliessung der Quartiere Russna und Mura ein Bedarf hierfür nur während wenigen Monaten des Jahres ausgewiesen ist.***

...

***Angesichts dessen scheint es dem Vorstand in Übereinstimmung mit dem Planer nicht opportun, hierüber kurzfristig einen Entscheid zu fällen.***

*Der Vorstand stellt in erster Linie einmal fest, dass diese neue Linie mit einem Aufwand von gegen Fr. 100'000.-- verbunden wäre. Der Gesamtaufwand des Ortsbusses würde sich somit um rund 10 % erhöhen. Da nicht mit wesentlich höheren Einnahmen gerechnet werden darf, würde sich der jährliche Fehlbetrag zu Lasten der Gemeindekasse von Fr. 400'000.-- auf rund Fr. 500'000.-- erhöhen, was einer Zunahme um einen Viertel entsprechen würde.*

*Nachdem bis heute keine Probefahrt während ausgesprochen winterlichen Verhältnissen hatte durchgeführt werden können, hält der Vorstand an seiner anlässlich der Beratung des Postulates im Rat am 6. April 1992 (Prot. Nr. 70) geäusserten Auffassung fest:*

*"... Dieses Quartier liegt wie die Verbindung nach Monbiel in einer äusserst steilen Hanglage, welches aufgrund neuester Erkenntnisse zudem im hohen Masse lawinengefährdet ist.*

*Allein diese beiden Aspekte lassen erkennen, dass die Aufrechterhaltung des Busbetriebes während der Winterszeit erhebliche Schwierigkeiten verursachen würde. Dass dies nicht gerade äusserst vorteilhaft ist, lässt sich mit den Prioritäten I. und II. - zeitliche Verfügbarkeit sowie Zuverlässigkeit - belegen.*

..."

*Gerade bezüglich die zeitliche Verfügbarkeit muss an dieser Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass für den Ortsbus eine Transportpflicht gemäss Fahrplan besteht.*

***Aufgrund dessen hält der Vorstand an der seinerzeitigen Schlussfolgerung fest, wonach im jetzigen Zeitpunkt auf eine Netzerweiterung Platz - Russna zu verzichten ist.***

...

*Zusammenfassend vertritt der Vorstand die Auffassung, dass vorläufig von Massnahmen im Sinne der vorstehend aufgelisteten Möglichkeiten abzusehen ist.*

*Neben verkehrsplanerischen und -politischen Gründen muss besonders der finanzielle Aspekt hervorgehoben werden. Die voraussehbare Anspannung im Gemeinde-Haushalt lässt es nicht zu, den öffentlichen Verkehr noch vermehrt mit Steuermitteln zu fördern bzw. zu unterstützen.*

*(Bericht Nr. 1/93)*

Der Rat war in diesem Punkt damals mit 6 zu 5 Stimmen bei 3 Enthaltungen der Auffassung des Vorstandes gefolgt (Prot. Nr. 114 vom 25. Februar 1993).

#### Petition 2001

Ende Januar 2001 wurde beim Ratsbüro eine von 379 Personen – auch Gäste sowie auswärts wohnhafte Personen (25 %) – mitunterzeichnete Petition folgenden Inhalts eingereicht:

*Der Gemeinderat von Klosters wird von den Unterzeichnenden höflichst gebeten zu prüfen, ob eine Busverbindung BAHNHOF - RUSSNA eröffnet werden könnte.*

*Ein kleiner Bus zu den Hauptverkehrszeiten würde ausreichen. Für die wohlwollende Prüfung unseres Anliegens möchten wir dem gesamten Rat den besten Dank aussprechen.*

Nach Meinung des Vorstandes präsentierte sich die Situation 2001 nicht anders als 1993. Auch aus touristischer Sicht gesehen, vermochten die daher rührenden Interessen nach Ansicht des Vorstands die finanziellen Mehraufwendungen nicht aufzuwiegen.

Anlässlich der Gemeinderatssitzung vom 23. März 2001 gab es aus dem Rat sowohl unterstützende wie auch ablehnende (Linie Vorstand) Voten.

Die eine Buslinie Tal unterstützenden Argumente lauteten wie folgt:

*Wenn einer der Taxi-Unternehmer seine Fahrzeuge für einzelne Fahrten zur Verfügung stellen könnte, dürfte dies nicht mit einem allzu hohen Aufwand verbunden sein. Die Gemeinde muss ein Interesse daran haben, dass auch die TAL-Bewohner vermehrt öffentliche Verkehrsmittel benützen. Allein damit kann die prekäre Parkplatz-Situation im Zentrum entschärft werden. Ein Parkhaus wird weitaus höhere finanzielle Belastungen zur Folge haben als ein Busbetrieb ins Tal. Das Erfordernis der Gleichbehandlung lässt sich nicht wegdiskutieren. Wie alle anderen entrichten die TAL-Bewohner ihre Steuern bzw. Kurtaxen bzw. Tourismusförderungsabgaben. Somit haben auch sie Anspruch auf eine angemessene Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Gerade das Beispiel der Aeuja zeigt, dass die Lebensqualität in aussen liegenden Quartieren durch Anschluss ans Ortsbus-Netz wesentlich gesteigert werden kann. Zwecks Verbesserung der Auslastung eines Kleinbusses wären Kombinationen mit anderen Quartieren zu suchen. Im Vordergrund steht die Mura. Aufgrund all dessen drängt sich somit zumindest ein Versuchsbetrieb auf.*

Die ablehnenden, die Haltung des Vorstands unterstützenden Voten wurden wie folgt protokolliert:

*Ein Optimieren des Fahrplanes dürfte kaum möglich sein. Nur ein reduziertes Angebot zu fahren, wäre kaum machbar und dürfte kaum grosse Umsteigeeffekte zeitigen. Auch in Wohnquartieren entlang von Buslinien ist nicht überall ein Umsteigeeffekt erkennbar. Nicht ausser Acht lassen darf man das gerade im Winter schwierige zu Tale fahren. Für Russna einen Versuchsbetrieb aufzuziehen, dürfte ein unerwünschtes Präjudiz sein. Die Finanzlage der Gemeinde erlaubt solches nicht. Der optimal ausgebaute Ortsbus-Betrieb verbindet nebst Fraktionen die touristischen Schwerpunkte. Solche vermag man im Tal-Quartier nicht zu erkennen. Diejenigen Quartiere, welche heute vom Ortsbus erschlossen werden, weisen bedeutend höhere Einwohnerzahlen auf als das Tal-Quartier. Dass ein Kleinbus für das Tal kaum ausreichen dürfte, wird am Beispiel Selfranga aufgezeigt, wo des öfters Beiwagen in normaler Grösse eingesetzt werden müssen.*

Bei der Wiederaufnahme des Geschäfts anlässlich der Gemeinderatssitzung vom 4. Dezember 2001 hielt der gew. Gemeindepräsident Rudolf Hübscher im Rahmen der Debatte insbesondere fest, „dass eine Busverbindung ins Tal mit Mehrkosten von über 100'000 Franken nicht finanzierbar wäre. Dies vor allem auch deshalb nicht, weil dann aus Gründen der

*Rechtsgleichheit weitere, eher peripher gelegene Quartiere ebenfalls mit dem Bus erschlossen werden müssten, was Mehrkosten von insgesamt zwischen 300'000 und 500'000 Franken ergeben würde.“*

Aus dem Rat wurde wiederum Bedauern (u. a. Verunmöglichung Erschliessung des Tales mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Verhinderung Verminderung Verkehr vom und nach dem Zentrum, Verschlechterung Voraussetzungen verkehrsarmes Zentrum) aber auch Verständnis (insbesondere aus finanzieller Sicht) geäußert.

In der Folge sprach sich der **Gemeinderat mit 10 zu 4, bei 1 Enthaltung, dagegen** aus, der Bitte der Petitionäre zur Schaffung einer Buslinie Tal nachzukommen.

## **A2) Bedürfnisnachweis Frühjahr 2009**

Im Frühjahr 2009 wurde auf Initiative von Einheimischen und Gästen, vertreten durch Bettina Heldstab, erneut eine Unterschriftensammlung für einen Bedürfnisnachweis für eine Buslinie (Kleinbus) Bahnhof – Tal – Russna durchgeführt. Der Bedürfnisnachweis mit nachstehendem Wortlaut wurde von 170 Einheimischen und Gästen unterzeichnet und am 15.5.2009 eingereicht:

### **Erklärung für den Bedürfnisnachweis (Kleinbus ins Tal)**

*Allgemeines: Der Bus dient gleichzeitig Schülern, Gästen und Einheimischen. Gästekarten sollten über Jahr gültig sein. Bergbahnabos im Winter ebenfalls.*

*Spezielles:*

*=> Schüler – Schule und Sport*

=> Gäste – Sport und Wandern nach Planätsch (Wanderweg im Winter) und übers Jahr zum Alpenrösli usw.

=> Einheimische – Sport, Einkaufen und andere Besorgungen

*Fahrzeiten:*

*Morgens*                      *Bergfahrt: 7.30 Uhr*  
    *Talfahrt: 7.50 Uhr (Schüler)*

*Mittags*                      *Bergfahrt: 12.05 Uhr*  
    *Talfahrt: 12.25 Uhr*

*Nachmittags*                *Bergfahrt: 13.00 Uhr*  
    *Talfahrt: 13.20 Uhr*

*Abends*                      *Bergfahrt: 16.40 Uhr*  
    *Talfahrt: 17.00 Uhr*

*"Hausfrauenbus"*         *Bergfahrt: 10.00 Uhr*  
    *Talfahrt: 10.20 Uhr*

*Wintersaison*                *zwei zusätzliche Kurse*

### **A3) Testbetrieb Buslinie Tal (Nr. 7)**

#### **A3.1) Testbetrieb Wintersaison 2010/11 (12.12.10 – 25.4.11)**

Aufgrund des unter Ziffer A2) dargelegten Bedürfnisnachweises und des Umstands, dass sich die Siedlungsdichte im Gebiet Tal aufgrund der markanten Zunahme von Zweit- wie auch Erstwohnungen in den vergangenen Jahren erhöht hatte, hatte sich der Gemeindevorstand für die Durchführung eines Testbetriebs einer neuen Buslinie Tal ausgesprochen und dem Gemeinderat einen Jahres-Testbetrieb vom 12.12.2010 bis 10.12.2011 beantragt (Bericht an Gemeinderat Nr. 8/2010).

Bekanntlich sah der Gemeinderat anlässlich seiner Sitzung vom 24. Juni 2010 nicht zuletzt aus Kostengründen davon ab, einen Ganzjahres-Testbetrieb zu unterstützen und sprach sich lediglich für einen Testbetrieb während der Wintersaison 2010/2011 aus.

Der Gemeinderat hatte anlässlich der Gemeinderatssitzung vom 24. Juni 2011 (s. Prot. Nr. 55) Folgendes beschlossen:

- „1. Für die Buslinie Tal [Bahnhof Platz – Wendeplatz „Brunner“ (Russna)] sei im Zeitraum vom 12.12.2010 bis 25.4.2011 ein Testbetrieb durchzuführen.*
- 2. Der Gemeindevorstand wird ermächtigt, ein geeignetes Transportunternehmen mit dem Testbetrieb bzw. der Bedienung der Buslinie Tal im Sinne der Erwägungen zu beauftragen.*
- 3. Im Rahmen des Testbetriebs hat der Gemeindevorstand eine angemessene statistische Erhebung durch den beauftragten TU zu veranlassen. Aus dieser Erhebung sollen die detaillierten Frequenzen (z. B. einheimische Anwohner, Gäste Anwohner, übrige Gäste, übrige Einheimische etc.) sowie die Form der Entschädigung hervorgehen. Im Frühjahr 2011 ist eine Standortbestimmung vorzunehmen und je nach gewonnenen Erkenntnissen die erforderlichen Beschlüsse betreffend einer allfälligen Verlängerung des Testbetriebes vorzubereiten.*
- 4. Eine Integration der Buslinie Tal in das Ortsbusangebot Klosters-Serneus ist im Rahmen der Neuausschreibung des Ortsbusses im Leistungsauftrag zu definieren und in Form einer Gesamtevaluation mit einzubeziehen.“*

### **A3.2) Verlängerung Testbetrieb (Sommer 2011) vom 26.4. – 10.12.11**

Nachdem der Testbetrieb in Anbetracht der Fahrzeuggrösse und der Anzahl geführter Kurse in der ersten Phase (Weihnachten/Neujahr und Januar 2011) durchaus respektable Frequenzen bzw. Fahrgäste-Zahlen aufweisen konnte, unterbreitete der Vorstand dem Gemeinderat beschlussgemäss den Antrag (Bericht an Gemeinderat Nr. 2/2011) zur Verlängerung des Testbetriebs der Buslinie Nr. 7 Tal. Obwohl im ursprünglichen Antrag des Vorstands für den Ganzjahresbetrieb lediglich 5 Kurse vorgesehen waren, empfahl der Vorstand die Fortführung von 7 Kursen

(um ein repräsentativeres Bild in Bezug auf die Testbetrieb-Auswertung zu erhalten), was beim Gemeinderat jedoch auf Ablehnung stiess. Letztlich beschloss der Gemeinderat an seiner Sitzung vom 17. Februar 2011 (Prot. Nr. 80), was folgt:

- „1. Für die Buslinie Tal [Bahnhof Platz – Russna (Wende-/Parkplatz Brunner)] sei im Zeitraum vom 26.4. bis 10.12.2011 als Verlängerung des entsprechenden Wintertestbetriebs ein Sommer-Testbetrieb durchzuführen. Entgegen des Antrags des Vorstands soll der Sommer-Testbetrieb jedoch lediglich mit 5 statt 7 Kursen geführt werden.*
- 2. Der erforderliche Kredit im Umfang von Fr. 90'000.-- für den Sommer-Testbetrieb Buslinie Tal soll zusätzlich gesprochen und freigegeben werden.*
- 3. Der Gemeindevorstand wird ermächtigt, erneut die Firma Gotschnataxi, Johann Bardill, Grischunaweg 8, 7250 Klosters, mit dem Sommer-Testbetrieb bzw. der Bedienung der Buslinie Tal im Sinne der Erwägungen zu beauftragen.*
- 4. Im Rahmen des Testbetriebs hat die bis dato erfolgte statistische Erhebung durch den beauftragten TU durchgeführt bzw. fortgesetzt zu werden. Im Spätsommer/Herbst 2011 sind eine Standortbestimmung vorzunehmen und je nach gewonnenen Erkenntnissen die erforderlichen Beschlüsse betreffend eine allfällige Überführung bis zu einer Neuausschreibung in einen befristeten Betrieb vorzubereiten.“*

#### **A4) Fortführung Buslinie Tal, Überführung in Dauerbetrieb**

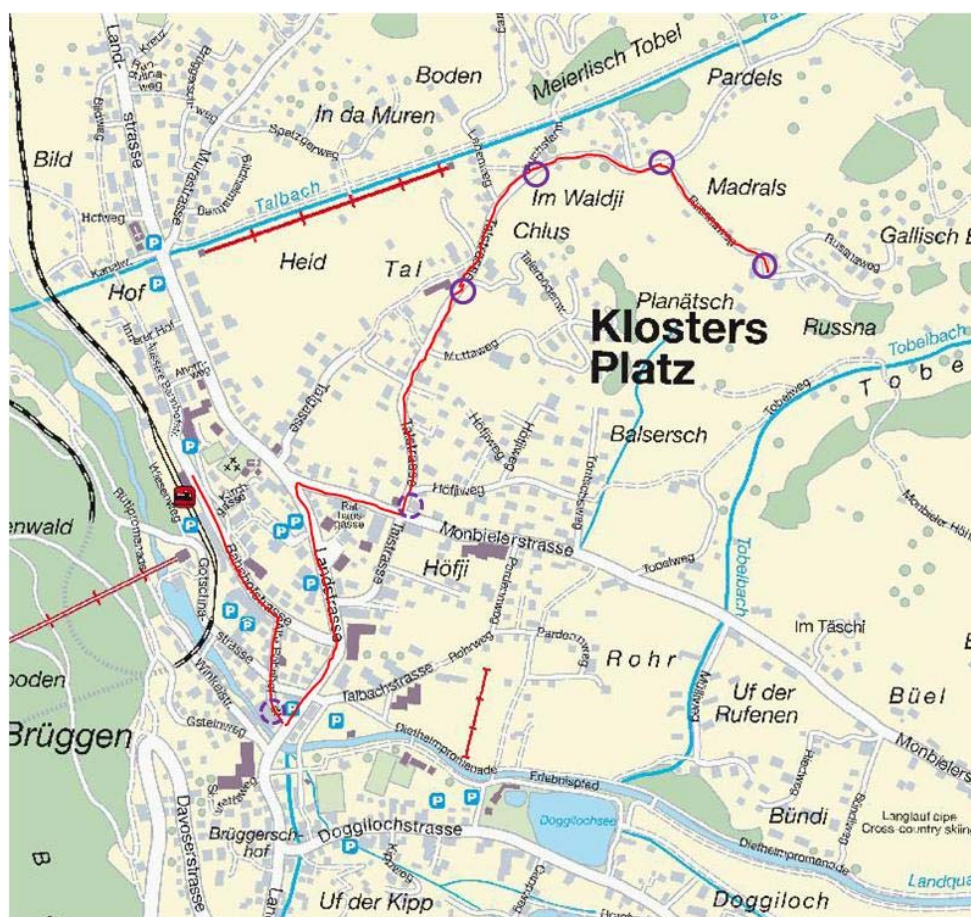
Wie unter Ziffer 4 des Gemeinderatsbeschlusses vom 17.2.2011 ausgeführt, gilt es, z. Hd. der Beschlussfassung hinsichtlich einer allfälligen Einführung der Buslinie Tal in einen unbefristeten Betrieb eine Standortbestimmung vorzunehmen bzw. die Grundlagen für einen entsprechenden Entscheid aufzuarbeiten.

## B) Gegenstand Betrieb Buslinie Tal

### B1) Linie Nr. 7: Bahnhof Klosters Platz – Russna (Talbus)

Der Talbus weist folgende Linienführung und Haltestellen auf:

Bahnhof Platz – Piz Buin – (via Landsstrasse und Monbielerstrasse bis Abzweigung Talstrasse) Nutlihüschi – JH Soldanella (neu) – Repower-Trafostation „Tal“, im Bereich Abzweigung Fuchsfarm (neu) – Abzweigung Talstrasse in Russnaweg (neu) – Russna (Parkplatz Brunner) (neu).



— Route Testbetrieb Buslinie Tal    ○ Haltestellen neu    ⊙ bestehend

## B2) Fahrplan

Der bisher bestehende Fahrplan präsentiert sich wie folgt:

### Winterfahrplan 2010/2011 (12.12.2010 – 25.4.2011)

Haltestellen	Kurs 1	Kurs 2	Kurs 3	Kurs 4	Kurs 5	Kurs 6	Kurs 7
Bahnhof Platz	07:30:00	08:30:00	10:00:00	12:05:00	13:00:00	16:00:00	16:40:00
Hotel Piz Buin	07:31:00	08:31:00	10:01:00	12:06:00	13:01:00	16:01:00	16:41:00
Nutlihüschi	07:33:00	08:33:00	10:03:00	12:08:00	13:03:00	16:03:00	16:43:00
Jugendherberge Soldanella	07:35:00	08:35:00	10:05:00	12:10:00	13:05:00	16:05:00	16:45:00
Fuchsfarm (Trafostation)	07:36:00	08:36:00	10:06:00	12:11:00	13:06:00	16:06:00	16:46:00
Russnaweg (Pardels)	07:38:00	08:38:00	10:08:00	12:13:00	13:08:00	16:08:00	16:48:00
Parkplatz Brunner	07:39:00	08:39:00	10:09:00	12:14:00	13:09:00	16:09:00	16:49:00
Parkplatz Brunner	07:41:00	08:41:00	10:11:00	12:16:00	13:11:00	16:11:00	16:51:00
Russnaweg (Pardels)	07:42:00	08:42:00	10:12:00	12:17:00	13:12:00	16:12:00	16:52:00
Fuchsfarm (Trafostation)	07:44:00	08:44:00	10:14:00	12:19:00	13:14:00	16:14:00	16:54:00
Jugendherberge Soldanella	07:45:00	08:45:00	10:15:00	12:20:00	13:15:00	16:15:00	16:55:00
Nutlihüschi	07:47:00	08:47:00	10:17:00	12:22:00	13:17:00	16:17:00	16:57:00
Vereinapark	07:49:00	08:49:00	10:19:00	12:24:00	13:19:00	16:19:00	16:59:00
Bahnhof Platz	07:50:00	08:50:00	10:20:00	12:25:00	13:20:00	16:20:00	17:00:00

### Sommerfahrplan 2011 (26.4. – 10.12.2011)

Haltestellen	Kurs 1	Kurs 2	Kurs 3	Kurs 4	Kurs 5
Bahnhof Platz	07:30:00	09:40:00	12:05:00	13:20:00	16:40:00
Hotel Piz Buin	07:31:00	09:41:00	12:06:00	13:21:00	16:41:00
Nutlihüschi	07:33:00	09:43:00	12:08:00	13:23:00	16:43:00
Jugendherberge Soldanella	07:35:00	09:45:00	12:10:00	13:25:00	16:45:00
Fuchsfarm (Trafostation)	07:36:00	09:46:00	12:11:00	13:26:00	16:46:00
Russnaweg (Pardels)	07:38:00	09:48:00	12:13:00	13:28:00	16:48:00
Parkplatz Brunner	07:39:00	09:49:00	12:14:00	13:29:00	16:49:00
Parkplatz Brunner	07:41:00	09:51:00	12:16:00	13:31:00	16:51:00
Russnaweg (Pardels)	07:42:00	09:52:00	12:17:00	13:32:00	16:52:00
Fuchsfarm (Trafostation)	07:44:00	09:54:00	12:19:00	13:34:00	16:54:00
Jugendherberge Soldanella	07:45:00	09:55:00	12:20:00	13:35:00	16:55:00
Nutlihüschi	07:47:00	09:57:00	12:22:00	13:37:00	16:57:00
Vereinapark	07:49:00	09:59:00	12:24:00	13:39:00	16:59:00
Bahnhof Platz	07:50:00	10:00:00	12:25:00	13:40:00	17:00:00

Unter der Prämisse, dass bei einer Fortführung der Buslinie Tal dasselbe Kursangebot gewährt werden würde, bestände aus Sicht der Initianten des Talbus insbesondere in Bezug auf den 13.00 Uhr Bus ins Tal Handlungs-

bedarf. Aus Sicht der Gäste wäre dieser Kurs später zu führen (z. B. 13.30 oder 14.00 Uhr).

**C) Durch Vorstand und Ortsbusverwaltung (Ratskanzlei) zum Betrieb einer Buslinie Tal getroffene Grundsatzabklärungen**

... **Kostenabklärungen Transportunternehmer:** Ein Hauptgrund für die in der Vergangenheit ablehnenden Beschlüsse von Vorstand und Gemeinderat bilden die relativ hohen Kosten. Zur Klärung dieser Kosten wurden bereits 2009 Offerten bei zwei Transportunternehmen (TU) eingeholt. Bei den beiden Transportunternehmen handelt es sich zum einen um die mit dem Betrieb des Ortsbusses Klosters-Serneus betreute ARGE „PostAuto Schweiz, Region Graubünden / Postautohalter Markus Vogt“, zum anderen um die Firma Gotschna Taxi, Johann Bardill, der heute als alleiniger Taxianbieter in Klosters-Serneus auftritt. Die Anbieter unterbreiteten im Juli 2009 verschiedene Angebote mit einer Preisspanne von Fr. 152'700.-- bis 243'400.-- (inkl. MWSt).

... **Zulässigkeit separater Betreiber in gleichem Ortsbusnetz:** Beim Amt für Energie und Verkehr (AEV) Graubünden wurde die Anfrage unterbreitet, ob grundsätzlich unterschiedliche TU im gleichen Versorgungsgebiet im öffentlichen Verkehr tätig sein können. In der Antwort des AEV hielt Werner Glünkin, Leiter Abteilung öffentlicher Verkehr, Folgendes fest:

*„Bei der geprüften Buslinie Tal handelt es sich um eine Linie des Ortsverkehrs (ohne kantonale/eidgenössische Beteiligung an den ungedeckten Betriebskosten). Rechtlich ist es durchaus zulässig, mehrere Betreiber in einer Region zu haben und wir würden den Entscheid der Gemeinde sicher auch respektieren. Allerdings ist auch zu bedenken,*

*dass der Trend heute eher in die andere Richtung geht, nämlich weniger TU zu haben, um die Schnittstellen-Probleme bei der Bestellung und im Betrieb des öV zu reduzieren bzw. um Grössenvorteile / Effizienzgewinne zu erzielen.“*

... **Frage Gross- oder Kleinbus:** Ein umfassend intern (Bauamt, Gemeindepolizei) und extern erörterter Aspekt bildete die Frage, ob eine Linie Tal auch mit einem Grossbus bedient werden kann oder ob die Linie zwingend mit einem Kleinbus betrieben werden muss. Obwohl die Variante Grossbus – hier wären Synergien mit den bereits bestehenden Ortsbuslinien möglich gewesen – aus finanzieller Sicht das günstigere Angebot darstellen würde, sprachen nebst der kürzeren Route (Kurse nur bis Fuchsfarm mit Wendepplatz auf Privatgrund und erforderlichen baulichen Massnahmen bzw. Investitionen; dafür Mehrfrequenzen) folgende **Gründe** gegen die Variante Grossbus und **für die Variante Kleinbus:**

- erforderliche Schwarzräumung der Talstrasse für Grossbus im Winter unumgänglich (zusätzliche Mehrkosten im Bereich Winterdienst)
- Kreuzungsprobleme und latente, relativ hohe Unfallgefahr zwischen Grossbus und Personenwagen (insbesondere auch bei Schnee- und Eisglätte)
- Missverhältnis zwischen Grossbus und vorgesehenen Frequenzen (zu wenig Kurse für Variante Grossbus)
- Erschliessung kleineres Gebiet mit Grossbus (ohne Russna => Anwohner/Gäste könnten nicht zum Umsteigen auf öV bewegt werden)
- Erstellung Wendepplatz für Grossbus im Bereich Fuchsfarm (Beanspruchung Privatboden) erforderlich

## D) Auswertung und Beurteilung bisheriger Testbetrieb

### D1) Wintersaison 2010/2011 (Hochsaison)

Bekanntlich ist der Testbetrieb der **Linie 7 „Talbus“ im Dezember 2010 gut angelaufen**. Das beauftragte Transportunternehmen (TU) Gotschnataxi, Johann Bardill, Klosters, erbringt eine **qualitativ sehr gute Leistung**. Der Januar 2011 (Zahlen bis 26.1.2011) zeigt – insbesondere dank der ersten Januarwoche (absolute Hauptsaison) – ebenfalls ein ähnliches ansprechendes Bild.

In Absprache mit dem für den Betrieb verantwortlichen Auftragnehmer Gotschnataxi, Johann Bardill, Klosters, wurden durch den jeweiligen diensthabenden Chauffeur folgende statistischen Daten des Talbus-Testbetriebs erhoben:

Kurs	Abfahrt	Anzahl Fahrgäste insgesamt	davon		
			Kinder	Erwachsene Gäste	Erwachsene einheimisch
Kurs XY hin	??:??				
retour	??:??				

Angedachte weitreichendere Erhebungen (u. a. nach Fahrkarten-Arten, Einstiegsorten) mussten hingegen aus praktischen Gründen (für Chauffeure nicht praktikabel und unzumutbar) verworfen werden.

Die inzwischen der Ortsbusverwaltung vorliegenden statistischen Daten lauten wie folgt:

Dezember 2010 (12.12. – 31.12.2010)

<b>Erhobener Statistischer Wert</b>	<b>Anzahl</b>
Transportierte Fahrgäste insgesamt	1'263
Transportierte Kinder insgesamt	288
Transportierte Erwachsene Gäste insgesamt	574
Transportierte Erwachsene Einheimische insgesamt	401
Spitzentag (31.12.2010)	139
Schlechtester Tag (13.12.2010)	28
Durchschnittliche transportierte Personen pro Tag	63
Durchschnittlich transportierte Anzahl Gäste pro Kurs	9.02

*Hinweis in den vorstehenden Daten sind sowohl reguläre Kurse und Beiwagen enthalten sowie die jeweiligen Fahrgäste z. T. mehrmals enthalten (Hin-, Retourfahrten).*

Januar 2011 (1.1. – 26.1.2011)

<b>Erhobener Statistischer Wert</b>	<b>Anzahl</b>
Transportierte Fahrgäste insgesamt	1'709
Transportierte Kinder insgesamt	493
Transportierte Erwachsene Gäste insgesamt	827
Transportierte Erwachsene Einheimische insgesamt	389
Spitzentag (3.1.2011)	182
Schlechtester Tag (19.1.2011)	23
Durchschnittliche transportierte Personen pro Tag	66
Durchschnittlich transportierte Anzahl Gäste pro Kurs	9.39

Hinsichtlich der Verteilung Gäste / Einheimische beträgt das Verhältnis im Dezember 59 % zu 41 %, im Januar gar 68 zu 32 % (Kinder ausser Acht gelassen).

Erwartungsgemäss präsentieren sich Dezember und Januar in Bezug auf die Frequenzen doch recht positiv, wenn es auch zu bedenken gilt, das beide Monate von je einer starken Woche über Weihnachten und Neujahr profitieren. Vor allem die vorweihnächtlichen Tage und diejenigen Tage ab 2. Drittel Januar weisen, abgesehen von den Wochenenden, doch eher

bescheidene Frequenzen aus. Die Frage stellt sich jedoch, ob einerseits die Abfahrtszeiten der Kurse richtig gelegt sind und ob die Anzahl Kurse richtig bemessen ist.

Februar – April 2011 (27.1.2011 – 25.4.2011)

Erhobener Statistischer Wert	Anzahl
Transportierte Fahrgäste insgesamt	5'960
Transportierte Kinder insgesamt	1'840
Transportierte Erwachsene Gäste insgesamt	2'815
Transportierte Erwachsene Einheimische insgesamt	1'305
Spitzentag (5.3.2011)	213
Schlechtester Tag (22.4.2011)	16
Durchschnittliche transportierte Personen pro Tag	66.97
Durchschnittlich transportierte Anzahl Gäste pro Kurs	9.57

Die Frequenzen nach Weihnachten/Neujahr schwanken wohl von Monat zu Monat (stark ausgefallen sind insbesondere die Monate Februar und noch besser März), weisen aber im Durchschnitt bis und mit Ostern nach wie vor hohe Werte aus. Das Verhältnis Einheimische und Gäste (ohne Kinder) entspricht mit rund 60 % Gäste- und 40 % Einheimischenanteil über die Beobachtungsperiode (27.1. – 25.4.2011) in etwa dem Verhältnis im Dezember 2010.

**D2) Sommertestbetrieb (26.4.2011 – 31.8.2011)**

Erhobener Statistischer Wert	Anzahl
Transportierte Fahrgäste insgesamt	3'272
Transportierte Kinder insgesamt	1'049
Transportierte Erwachsene Gäste insgesamt	481
Transportierte Erwachsene Einheimische insgesamt	1'742
Spitzentag (13.5.2011)	57
Schlechtester Tag (12.6.2011 bzw. 27.8.2011)	4

Durchschnittliche transportierte Personen pro Tag	25.56
Durchschnittlich transportierte Anzahl Gäste pro Kurs	5.11

Obwohl festgehalten werden muss, dass eine Reduktion von 7 auf 5 Kurse einen überproportionalen Rückgang zur Folge haben dürfte, erreichen die Frequenzen nach Ostern ein äusserst kritisches, um nicht zu sagen unverhältnismässiges Mass. Das Kosten-/Nutzenverhältnis weist ein doch zumindest diskutables Ausmass auf. Zusätzlich negativ ausgewirkt hat sich jedoch mit Bestimmtheit der wettermässig sehr schlechte Juli 2011.

### D3) Kontradiktorische Beurteilung Fortführung Talbus

Aus Sicht von Vorstand und Gemeinderat können insbesondere folgende befürwortenden und ablehnenden Argumente angeführt werden:

Argumente pro Buslinie Tal	Argumente contra Buslinie Tal
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Durchaus attraktives Zusatzangebot im lokalen öffentlichen Verkehr (öV) für Gäste und Einheimische (Schüler, Gehbehinderte, Arbeitsweg)</li> <li>- Bedienung relativ grosses Einzugsgebiet mit öV</li> <li>- Verkehrspolitisch z. T. sinnvoll (Verringerung Individualverkehr)</li> <li>- Erschliessung geplanter aufgewerteter, ausgebauter Panorama-Höhenweg / bestehender Höhenweg</li> <li>- öV-Erschliessung Jugendherberge Soldanella</li> <li>- Risikominderung für Fussgänger (kein Trottoir) vor allem im Winter (Eisglätte)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schlechtes Kosten- / Nutzenverhältnis, insbesondere in der Zwischen-saison (höchste Kilometerkosten im Linienvergleich)</li> <li>- Ortsbus Klosters-Serneus (OKS) bereits ohne Talbus sehr hohes Defizit (Busangebot einer Kleinstadt)</li> <li>- Finanzpolitisch zweifelhaft bzw. geringe Opportunität</li> <li>- Streckenlänge an unterer Grenze</li> <li>- Mehrheitlich nahe bei Achse Linie 1 bzw. Zentrum</li> <li>- Gefahr des Weckens von Begehrlichkeiten für weitere Linien</li> <li>- Andere Fahrzeuggrösse erhöht Kosten</li> <li>- Aktuelles Fahrzeug kein Niederflerbus (heute Standard im öV)</li> </ul>

**E) Anliegen Talbus-Initianten, Anwohner und Gäste sowie Betreiber  
betreffend Kursausbau**

Neben dem unter Ziffer B2) angeführten Anliegen, den 13.00 Uhr Kurs ab Bahnhof zu verschieben, wurden weitere Anliegen aus der Bevölkerung und Gästeschaft geäußert.

Koordinierte Stellungnahme Familien Leoni-Kesseli und Kesseli-Meier

Anlässlich einer Besprechung mit Gemeindepräsident und Gemeindegemeinschafter unterbreiteten Frau Sandra Leoni-Kesseli sowie Frau Katharina Kesseli-Meier der Gemeinde folgende in Bezug auf die Anwohnerschaft breit abgestützte Ausbauwünsche hinsichtlich der Talbus-Linie:

*„Unser Anliegen:*

*Winter-Fahrplan ab Russna 2011/2012: neu 10 Kurse anstatt 7 Kurse wie bisher .....*

*Winterfahrplan 2010/2011 (bisher):*

*.....*

*10.11-12.05 etwas lange Pause, ein 11.05 Bus könnte zusätzlich Spaziergänger und Schlittler vom Zentrum nach oben befördern.*

*16.00 ab Bhf, Bus meistens voll und an vielen Tagen mussten gleichzeitig 2 Busse die Gäste befördern!*

*16.40 dito 16.00*

*Zusätzlich gewünschte Kurse:*

*1 Kurs mehr zwischen 10.00 und 12.00, 1 Kurs mehr zwischen 13.00 und 16.00 und 1 Kurs zusätzlich ca. 18.15 oder 18.30 (insgesamt 3 Kurse mehr) .....*

*Sommer-Fahrplan 2012: neu 7 Kurse anstatt 5 Kurse wie bisher*

*Begründung: Wenn man den 8.40 oder den 10.11 Bus benutzt ist es nicht attraktiv, dass man 2 ½ Stunden im Dorf verbringen muss, bevor die Möglichkeit zur Retourfahrt besteht. Auch zwischen 13.00 und 16.00 zu langer Unterbruch. ....“*

Anliegen Anwohner Marcel Platz

Der 10.00 Uhr-Kurs („Hausfrauenbus“) ab Bahnhof sollte gemäss Marcel Platz früher abfahren. Ein zusätzlicher Nachmittagskurs zwischen 14.00 und 15.00 Uhr ins Tal wäre ebenfalls ein Bedürfnis.

Empfehlungen Johann Bardill, Gotschna Taxi, Betreiber Talbus

Ein zusätzlicher Nachmittagskurs für Wanderer und ein späterer Abendkurs in Bezug auf den Sommerfahrplan wären nach Ansicht von Johann Bardill sinnvoll und bedürfnisgerecht.

Generelle Haltung Postautohalter Markus Vogt, Betreiber Linien 1 - 6

Markus Vogt, Postautohalter, Betreiber Linien 1 – 6 Ortsbus Klosters-Serneus, stellt sich trotz anderweitiger Auffassung von Vorstand, Bauamt und Gemeindepolizei (Schwarzräumung nicht immer gewährleistet, Topografie/Steilheit kritisch, enge Verhältnisse beim Kreuzen vor allem im Winter heikel) nach wie vor auf den Standpunkt, dass die Buslinie mit der bestehenden OKS-Flotte (Grossbusse) bis zur Fuchsfarm unter Einbindung in die Bewegungen auf den anderen Linien bedient werden könnte. Dies notabene zu geringeren Kosten bzw. mit einem deutlich besseren Angebot (10 – 12 Kurse).

**E) Finanzen****E1) Kosten Jahresbetrieb**

Ausgehend von den bisherigen Aufwendungen für den Talbus (7 Kurse im Winter, 5 im Sommer) im Rahmen des Testbetriebs ist bei der definitiven Einführung der Buslinie Tal mit folgenden jährlichen Kosten zu rechnen:

**Variante 1 (durchgehender Betrieb Winter und Sommer)**

Transportkosten (J. Bardill Gotschna Taxi)  
(Basis bisherige Konditionen, Ostermontag 9.4.2012 )

*Winterbetrieb 11.12.2011 – 9.4.2012:*

121 Tage x 7 Kurse x Fr. 68.70 (inkl. MWST)	Fr. 58'188.90
Beiwagen Wintersaison (Erfahrungswert)	Fr. 5'500.--

*Sommerbetrieb (10.4.2012 – 8.12.2012)*

248 Tage x 5 Kurse x Fr. 68.70 (inkl. MWST)	Fr. 85'188.00
Transportkosten	Fr. 148'876.90

*Nebenleistungen erbracht durch ARGE PostAuto Schweiz / Postautohalter Markus Vogt:*  
Fr. 10'000.-- zuzüglich 8.0 % MWST

Fr. 10'800.—

*Diverses (Billette, Haltestellen, etc.)*

Fr. 3'000.--

**Totalkosten Busbetrieb Tal\*\***

**Fr. 162'676.90**

\*\* Nicht enthalten in diesen Kosten sind die Aufwendungen der Verwaltung, sprich der Ratskanzlei als Ortsbusverwaltung sowie des Bauamts und der Gemeindepolizei.

<b>Variante 2 (Variante ohne Sommerbetrieb)</b>
---

Transportkosten (J. Bardill Gotschna Taxi)  
(bisherige Konditionen, Ostermontag 9.4.2012, ohne Sommerbetrieb)

Winterbetrieb 11.12.2011 – 9.4.2012:

121 Tage x 7 Kurse x Fr. 68.70 (inkl. MWST)	Fr. 58'188.90
Beiwagen Wintersaison (Erfahrungswert)	<u>Fr. 5'500.--</u>
Transportkosten	Fr. 63'688.90
<i>Nebenleistungen erbracht durch ARGEPostAuto Schweiz / Postautohalter Markus Vogt:</i>	
Fr. 5'000.-- zuzüglich 8.0 % MWST (maximal)	Fr. 5'400.--
<i>Diverses (Billette, Haltestellen, etc.)</i>	<u>Fr. 3'000.--</u>
<b>Totalkosten Busbetrieb Tal**</b>	<b><u>Fr. 72'088.90</u></b>

<b>Weitere Varianten 3 – XY</b>
---------------------------------

Zwischen diesen beiden Extremvarianten – durchgehender Betrieb bzw. Ganzjahresbetrieb einerseits und Einstellung im Sommer andererseits – bestehen selbstredend weitere Zwischenvarianten (z. B. Sommer nur während Hauptsaison).

Eine Möglichkeit bestände allenfalls auch darin, eine Art Bedarfsbus oder Rufbus vorzusehen, bei dem wohl ein Fahrplan kommuniziert wird, die Kurse jedoch nur auf vorgängige Bestellung verkehren.

Im Budget 2012 ist für vorliegendes Vorhaben der entsprechende Kredit eingestellt (vorbehältlich Budgetgenehmigung durch Gemeinderat und Urnengemeinde).

## E2) Einnahmen

Hinsichtlich der Einnahmen muss von einer bescheidenen, ja gar fast vernachlässigbaren Grösse gesprochen werden. Vom 10.12.11 – 31.8.2011 sind lediglich Fr. 118.-- aus Einzelbillettverkäufen erwirtschaftet worden.

An Anwohner aus dem Gebiet Tal wurden bis dato (laufende Fahrplanperiode) 12 Abos (Stand 2.8.2011) veräussert (total Fr. 960.--), die bekanntlich aber auf dem gesamten Ortsbusnetz Gültigkeit haben.

## E3) Kostenvergleich in Bezug auf die einzelnen Linien

Seitens des Betriebsleiters OKS liegt der Gemeinde nachstehender Kostenvergleich zwischen den OKS-Linien vor:

Kostenaufteilung nach Linien									
Zeitperiode 2010/2011		Vom 12.12.2010 - 10.12.2011		364 Tage					
No.	Linie	Anz. Kurse	KM-Leistung	Kosten	Kosten pro Kurs pro Jahr	KM-Preis pro Jahr	Bemerkung	Kosten in Prozent	
1	Klosters-Platz - Serneus	27	109'503	SFr. 876'027.20	SFr. 89.14	14.00	SFr. 6.37	Bahnersatz hilft KM-Preis zu reduzieren	48%
2	Klosters-Platz - Monbiel	16	46'934	SFr. 375'468.80	SFr. 64.47	8.00	SFr. 8.06		20%
3	Klosters-Platz - Aeuja	11	17'204	SFr. 137'632.00	SFr. 34.37	4.40	SFr. 7.81		7%
4	Klosters-Platz - Selfranga	14	15'693	SFr. 125'544.00	SFr. 24.64	3.00	SFr. 8.21		7%
5	Klosters-Platz - Madrisabahn	35	20'263	SFr. 162'104.00	SFr. 12.72	5.00	SFr. 2.54	Madrisabahn fährt nur 110 Tage	9%
7	Klosters-Platz - Russna	6.17		SFr. 160'000.00	SFr. 71.24	4.00	SFr. 17.81	KM Kosten mehr als 200% teurer	9%

Wie vorstehende Tabelle eindrücklich aufzeigt, liegen die Kilometerkosten der Talbus-Linie im Vergleich zu den anderen OKS-Linien um mehr als 200 % über der zweit teuersten Linie.

## **F) Betreiber**

Sollten sich Gemeinderat und – falls erforderlich (dauerhafter Ganzjahresbetrieb) – das Stimmvolk für den Weiterbetrieb der Buslinie Tal aussprechen, empfiehlt der Vorstand, auf Zusehen weiterhin Johann Bardill, Gotschna Taxi, Klosters, mit dem Betrieb der Talbuslinie Nr. 7 zu betrauen (für die Zeitdauer vom 11.12.2011 bis 9.4.2012, evtl. bis 8.12.2012).

## **G) Laufende Prüfung Ortsbus AG**

Auf Antrag des Vorstands hat der Gemeinderat bekanntlich anlässlich seiner Sitzung vom 11. April 2011 die eingehende Prüfung einer Ortsbus-AG als mögliche künftige Trägerschaft beschlossen. Die Resultate dieser Prüfung, welche insbesondere auch die Erarbeitung eines Businessplans für die erwogene Ortsbus-AG einschliessen, sollten im Laufe des Herbsts 2011 vorgelegt werden können. Die allfällige definitive Einrichtung einer Ortsbus-AG – die bekanntlich zur Zeit auch für den Verkehrsbetrieb Davos erwogen wird – bedarf letztlich ebenfalls einer Zustimmung der Urengemeinde.

Würde einer Ortsbus-AG zu gegebenem Zeitpunkt zugestimmt werden, hiesse das für eine Buslinie Tal einerseits, dass diese ebenfalls in diese Ortsbus-AG integriert werden würde, andererseits würde die Ortsbus-AG den Ortsbusbetrieb in eigener Verantwortung und Regie führen und den Betrieb nicht mehr an Dritte (wie PostAuto Schweiz, J. Bardill Gotschna Taxi o. a.) übertragen.

## **H) Tarifpolitik im Allgemeinen**

Wie die künftige Trägerschaft des OKS in Zukunft auch immer aussehen werden wird, werden die heutigen äusserst, ja viel zu günstigen Ortsbustarife markant angepasst werden müssen. Einzelfahrten-Preise von Fr. 1.-- bis Fr. 3.-- sowie ein Tarif für ein Jahresabo von lediglich Fr. 80.-- sind zwar für den Nutzer extrem attraktiv, aber alles andere als zeitgemäss und marktgerecht. So betragen die Tarife des Verkehrsbetriebs Davos oder der Stadtbus Chur ein Vielfaches derjenigen des OKS.

## **I) Nutzen allgemeiner Natur**

Trotz der unbestrittenermassen verhältnismässig sehr hohen Kosten der im Rahmen eines Testbetriebs geführten Buslinie Tal, der seit jeher sehr zurückhaltenden Haltung der Behörden in Bezug auf den Ausbau des Orbusnetzes und im Vergleich mit den Vorjahren etwas angespannteren Finanzsituation der Gemeinde kann aufgrund der gegenüber 1993 und 2001 doch veränderten Ausgangslage in Bezug auf die „Buslinie Tal“ im Grundsatz eine Fortführung des Betriebs (in welcher Form auch immer) als achtenswertes Anliegen beurteilt werden.

Naheliegenderweise bringt der Betrieb einer Buslinie Tal dem in Frage stehenden Gebiet im Speziellen, aber auch der Gästeschaft und Bevölkerung im Allgemeinen ein zusätzliches, recht attraktives Angebot im Bereich öffentlicher Verkehr. Auf der Basis der Resultate des Testbetriebs kann ein fundierter Entscheid für einen allfälligen Dauerbetrieb des Talbus gefasst werden. Kritisch ist, wie bereits erwähnt, dagegen das im Linienvergleich sehr schlechte Kosten-/Nutzenverhältnis der Buslinie Tal zu be-

trachten. Im Weiteren besteht die Gefahr, dass Begehrlichkeiten hinsichtlich der Errichtung von weiteren kleineren Ortsbuslinien geweckt werden.

### **K) Touristischer Nutzen**

Da das Angebot nicht nur der einheimischen Bevölkerung, sondern in einem ähnlichen Ausmass auch der Gästeschaft dient, liegt die Buslinie Tal im Interesse des Tourismus.

### **L) Zuständigkeiten**

Um einen allfälligen Weiterbetrieb der Talbuslinie zu bewerkstelligen bedürfte es je nach Ausgestaltung eines differenzierten Vorgehens in Bezug auf die Beschlussfassung.

Gemäss Art. 27 Ziffer 2 der Verfassung der Gemeinde Klosters-Serneus ist der Gemeinderat befugt, neue einmalige Ausgaben von bis zu Fr. 600'000.-- für den gleichen Gegenstand zu bewilligen.

Art. 27 Ziffer 3 wiederum sieht vor, dass der Gemeinderat für die Bewilligung neuer wiederkehrender Ausgaben im Betrage von mehr als Fr. 50'000.-- bis zu Fr. 150'000.-- für den gleichen Gegenstand zuständig ist.

Andererseits ist aufgrund von Art. 21 Ziffer 4 der Gemeindeverfassung die Urnengemeinde zuständig für die Bewilligung neuer, jährlich wiederkehrender Ausgaben von mehr als Fr. 150'000.-- für den gleichen Gegenstand.

## **M) Erwägungen des Vorstands**

Im Lichte der vorstehenden Ausführungen – im Besonderen des sehr negativen Kosten-/Nutzwertverhältnisses der Buslinie Nr. 7 Tal – erachtet der Vorstand die Fortführung des Ganzjahresbetriebs als nicht opportun und spricht sich einstweilen lediglich für die Beibehaltung des Wintersaisonbetriebs 2011/2012 (11.12.2011 bis 9.4.2012 – Ostermontag) – wiederum mit 7 Kursen – aus. Sollte der Winterbetrieb 2011/2012 ähnliche oder gar noch bessere Frequenzen wie der Winterbetrieb 2010/2011 bringen, soll seitens des Gemeinderats erneut über den Dauerbetrieb der Talbuslinie während der Wintersaison entschieden werden.

## **N) Beschluss**

**Gestützt auf vorstehende Ausführungen und Erwägungen, beantragt der Vorstand dem Gemeinderat zur abschliessenden Beratung Folgendes:**

- 1. Die Fortführung der Buslinie Tal [Bahnhof Platz – Wendeplatz „Brunner“ (Russna)] während der Wintersaison 2011/2012 (11.12.2011 bis 9.4.2012) sei zu beschliessen. Auf einen Betrieb während der Sommersaison sei definitiv zu verzichten**
  
- 2. Der erforderliche Kredit im Umfang von rund Fr. 73'000.-- (Variante 1) für den Betrieb der Buslinie Tal vom 11.12.2011 bis 9.4.2012 soll vorbehältlich der Budgetgenehmigung 2012 frei gegeben werden.**

- 3. Der Gemeindevorstand wird ermächtigt, erneut die Firma Gotschnataxi, Johann Bardill, Grischunaweg 8, 7250 Klosters, mit dem Wintersaison-Betrieb 2011/2012 bzw. der Bedienung der Buslinie Tal im Sinne der Erwägungen zu beauftragen.**
  
- 4. Die bis dato erfolgte statistische Erfassung während des Testbetriebs soll auch für den Wintersaison-Betrieb 2011/2012 (11.12.2011 bis 9.4.2012) fortgeführt werden.**
  
- 5. Der Entscheid hinsichtlich der definitiven Einführung des Dauerbetriebs der Buslinie Tal [Bahnhof Platz – Wendeplatz „Brunner“ (Russna)] während der Wintersaison (jeweils Fahrplanwechsel bis Ostermontag) soll im Frühjahr 2012 (nach Abschluss der Wintersaison) durch den Gemeinderat gefasst werden.**
  
- 6. Der Gemeindevorstand wird ermächtigt, an der Linie Nr. 7 Talbus in Bezug auf die Kurse und die genaue Linienführung bei Bedarf Korrekturen vorzunehmen.**

Klosters, 23. September 2011/MF

**GEMEINDE KLOSTERS-SERNEUS**

**Der Gemeindepräsident:**

---

Markus J. Haltiner

**Der Gemeindegeschreiber:**

---

Michael Fischer

z. K.:

Presse



## **Finanzplan 2012 – 16 samt Voranschlag und Steuerfuss 2012**

---

### **A) Einleitung**

Wie bereits im Vorjahr zeigt das Budget 2012 mit einem ausgewiesenen Rückschlag von rund CHF 2.4 Mio. ein ähnlich negatives Bild. Dies erklärt sich zum einen mit dem Umstand, dass die Finanzverantwortlichen einmal mehr angehalten sind, im Bereich der Einnahmen der Spezialsteuern (u. a. Handänderungssteuern, Grundstückgewinnsteuern) sehr vorsichtig zu budgetieren. In der Vergangenheit haben diese Positionen jeweils für eine Überraschung im positiven Sinne gesorgt. Wenn auch in Zukunft weiterhin mit bedeutenden Einnahmen gerechnet werden kann, dürfen diese nicht im grossen Stil budgetiert werden. Hinzu kommt, dass man heute immer noch nicht genau weiss, wie stark der Einfluss des rückläufigen Zweitwohnungsbaus aufgrund der seit ein paar Jahren in unserer Gemeinde geltenden Zweitwohnungskontingentierung (in Bezug auf das letztlich mittel- bis langfristig geltende Ausmass der Kontingente liegt nach wie vor kein definitiver Entscheid des Kantons vor) ausfallen wird. Bei den ordentlichen Steuern rechnet man aufgrund eines Abstellens auf das bisherige Berechnungssystem des Kantons mit relativ stabilen Verhältnissen. Mit den geplanten Ausgaben und budgetierten Einnahmen kommt erneut zum Ausdruck, dass sich die Gemeinde nach wie vor in einem strukturellen Defizitrahmen von deutlich über 2 Mio. CHF bewegt. Wie ein Damoklesschwert schweben zudem die grossen Unsicherheiten in Bezug auf die Entwicklung der regionalen Wirtschaftslage über den Budgetzahlen 2012. Der star-

ke Franken bzw. die Euroschwäche und der damit verbundene erwartete Logiernächterückgang können ebenfalls negative Auswirkungen auf die Gemeindefinanzen zeitigen.

Als Konsequenz für die Verantwortlichen der Gemeinde heisst das, dass die im vergangenen und laufenden Jahr aufgenommenen Sparbemühungen (Kürzung im Bereich Sachaufwand in Bezug auf die Laufende Rechnung, verschiedene aus dem Kreis der Verwaltung vorgeschlagene Sparmassnahmen im operativen Bereich sowie eine weiterhin an den Tag zu legende Zurückhaltung im Bereich der regelmässigen Investitionen) im sinnvollen Rahmen fortgesetzt werden müssen. Aufgrund der latenten Rückversicherung im Bereich Spezialsteuern und der im Grossen und Ganzen nach wie vor sehr guten Finanzlage – so betrug das Eigenkapital der Gemeinde Klosters-Serneus per 31.12.2011 gut CHF 49 Mio. – soll aber von weiteren drastischen Sparmassnahmen, welche auch Leistungskürzungen zur Folge hätten, einstweilen abgesehen werden.

Auf der Kostenseite darf in Bezug auf die Laufende Rechnung verglichen mit den Vorjahren grundsätzlich weiterhin von stabilen Verhältnissen gesprochen werden. In der Investitionsrechnung ist das erwartete Ausgaben-niveau nach wie vor sehr hoch, auch wenn der Vorstand die Abteilungen zur Zurückhaltung und realistischer Budgetierung aufgefordert hat. Die Vergangenheit hat aber gezeigt, dass idR ein nicht unbedeutender Teil der geplanten Investitionen im vorgesehenen Jahr nicht realisiert werden konnte. Bei den Abschreibungen zeigt die Entwicklung ein steigendes Bild (u. a. aufgrund der laufenden Ausgaben im Projekt Hochwasserschutz). In diesem Zusammenhang muss erneut auf grössere noch ausstehende Investitionen wie Schulraumschaffung, Parkhaus Zentrum, Bahnhofplatzge-

staltung oder Feuerwehrlokal hingewiesen werden, die früher oder später auch in der Gemeinderechnung ihren Niederschlag finden werden.

Trotz der wie erwähnt kurz- bis mittelfristig gesehen nicht ganz unbelasteten Situation will der Vorstand in einem spezifischen Bereich ein antizyklisches Verhalten an den Tag legen. Wie jüngst den Medien entnommen werden konnte, rechnet die touristische Destination Davos Klosters mit drastischen Einnahmeausfällen im Bereich der Kurtaxen aufgrund der z. T. bereits eingetretenen und noch zu erwartenden Logiernächterrückgänge wegen der bereits erwähnten Frankenstärke. Aufgrund dessen müssten im Bereich der touristischen Angebote und Infrastrukturen gemeindeseitig Einsparungen bzw. ein Leistungsabbau im Bereich von Fr. 200'000.-- umgesetzt werden. Da der Gemeindevorstand dadurch mittelfristig einen weiteren Logiernächterrückgang befürchtet, sollen die touristischen Dienstleistungen der Gemeindeverwaltung auf gleichem Niveau fortgeführt werden und die erforderlichen Einsparungen vorerst einmalig – sprich einstweilen im Budget 2012 – z. L. der Gemeinderechnung aufgefangen werden. Basierend auf einem Vergleich der Logiernächtezahlen mit den Vorjahren wird der Verteiler zwischen Gäste- und Gemeindeanteil der den Tourismus betreffenden Kosten in der Gemeinderechnung einmalig zugunsten der Gäste verändert. Dieser liegt allgemein (z.B. für Loipen und Wanderwege) bei 55 % Gästeanteil und 45 % Gemeindeanteil, für die Sportanlage und das Schwimmbad aber bei 50/50 %. Sollten die Befürchtungen der Tourismusdestination in Bezug auf den Gästerückgang (20 % oder mehr Einbusse von Logiernächten) eintreffen, so wird die Gemeinde maximal 55 % statt der üblichen 45 % der Unterhalts- und Betriebskosten übernehmen. Die im Budget eingestellten Fr. 111'000.-- entsprechen dem Fall mit dem höchstmöglichen Gemeindeanteil.

Auf der Einnahmenseite ist speziell auf einen erfreulichen, schon länger in Aussicht stehenden Vermögenszufluss hinzuweisen. Bekanntlich konnte im Sommer 2009 zwischen der Repower AG und den Konzessionsgemeinden die Vereinbarung über die Einmalzahlung für die 2. Tranche der Heimfallverzichtsentschädigung (anstelle von ursprünglich vereinbarten erfolgsabhängigen Energielieferungen) abgeschlossen werden. In dieser Vereinbarung wurde diese 2. Einmalzahlung auf Ende 2011 / Anfang 2012 (genauer Termin auch zum heutigen Zeitpunkt ungewiss) in Aussicht gestellt. Da diese Zahlung jedoch in jedem Fall spätestens 2012 eingehen wird, ist es richtig, diese nun im Budget 2012 zu veranschlagen. Diese 2. Tranche Heimfallverzichtsentschädigung z. G. der Gemeinde in der Höhe von CHF 15'980'000.-- soll nach Ansicht des Vorstands jedoch nicht wie ordentliche Einnahmen telquel der Laufenden Rechnung zufließen und damit das Rechnungsergebnis schön und in der Folge im Umfang des resultierenden Vorschlags dem Eigenkapital der Gemeinde zugewiesen werden. Vielmehr soll mit diesem 2. Teil der generationenübergreifenden Heimfallverzichtsentschädigung ein „Fonds für Projekte zur nachhaltigen Entwicklung“ geüffnet werden, aus dem nachhaltige Projekte im Interesse von kommenden Generationen finanziert werden sollen. Mit diesem durchaus innovativen Vorgehen steht die Gemeinde Klosters-Serneus nicht alleine da. Entsprechende Zuweisungen bzw. Vorgehensweisen können auch in anderen Gemeinden angetroffen werden.

Was die Details anbetrifft, darf festgestellt werden, dass in sämtlichen Funktionen wirklichkeitsnah geplant und die voraussehbare Entwicklung, soweit möglich, berücksichtigt worden ist.

## **B) Budget**

Wie immer wurde darauf geachtet, die Aufwände / die Ausgaben unter Kontrolle zu halten bzw. diese nur in denjenigen Positionen anwachsen zu lassen, wo ein ausgewiesenes, begründetes Bedürfnis besteht bzw. wo dies aufgrund der Gesetzgebung erforderlich ist.

Die meisten Aufwandarten weisen teils minime, teils grössere Zuwachsraten auf, was auf der einen Seite mit der z. Zt. gegen Null tendierenden Teuerung zu erklären ist. Andererseits stehen in einzelnen Bereichen unabdingbare Aufwändungen an, die aus verschiedensten Gründen nicht vermeidbar sind.

Bei der Prognostizierung der Erträge / der Einnahmen, die auf den Vorjahresabschlüssen basieren, sind in die Betrachtung zu ziehen:

- die Konjunktur im Allgemeinen;
- die spezifische Lage in der Region;
- die Wirtschaftssituation in der Gemeinde.
- realisierte Steuergesetzanpassungen

Dass die massgebenden Erträge bzw. Einnahmen aus Steuern, Taxen und Gebühren sowie Baubeiträgen stark von äusseren Faktoren abhängig sind, darf nicht unerwähnt bleiben.

Die Konjunkturlage kann nicht zuletzt aufgrund der Frankenstärke und den jüngst ausgelösten Unsicherheiten an den Aktien- und Devisenmärkten als wiederum kritisch betrachtet werden. Aufgrund der hohen Tourismusabhängigkeit muss wegen des prognostizierten Rückgangs der Logiernächte mit einer Konjunkturabschwächung gerechnet werden. Ein weiterer

schwächender Faktor bildet wie in den vergangenen Jahren die Kontingentierung von Zweitwohnungen im Bereich Hochbau. Die Entwicklung im Tiefbau sollte sich im Jahr 2012 nach wie vor als eine gewisse Stütze präsentieren.

Eine erste Übersicht bietet der Finanzierungsausweis in Form des 3-stufigen Abschlusses.

### **B1.) Laufende Rechnung**

Die Struktur – Kostenarten / Sachgruppen – der Laufenden Rechnung geht aus speziellen Tabellen hervor.

#### **B1.1.) Personalaufwand**

Bei diesem bedeutenden Aufwandposten müssen in Betracht gezogen werden:

- Soweit betrieblich nötig, sind sämtliche, im Stellenplan enthaltenen Positionen budgetiert worden; die letzte Stellenplan-Erweiterung ist vom Gemeinderat am 24. Januar 2000 (Prot. Nr. 2) beschlossen worden.
- Letztmalige Teuerungsanpassung analog der kantonalen Regelung mit Wirkung ab 1. Januar 2011 im Umfang von 0.3 Prozent.
- Den budgetierten Personalaufwendungen per 1.1.2012 liegt im Sinne des Vorsichtsprinzips zudem eine Teuerung von 1 % zu Grunde.

## **B1.2.) Finanzdienstaufwendungen, Abschreibungen**

Die Abschreibung der Investitionen und der Verzicht auf zweckgebundene Reserven bilden bekanntlich ein Hauptmerkmal des Neuen Rechnungsmodells (NRM).

Der wichtigste Deckungsgrundsatz ist das Prinzip, dass im Rahmen der öffentlichen Aufgabenerfüllung nur Ausgaben mit Investitionscharakter als Verwaltungsvermögen aktiviert werden dürfen.

Aus praktischen Gründen sieht das Modell die Abschreibung auf dem Restbuchwert vor. Grundsätzlich soll mit festen Abschreibungssätzen gearbeitet werden.

### **B1.2.1.) Finanzvermögen**

Das Finanzvermögen umfasst alle jene Vermögenswerte, über welche die Behörden nach kaufmännischen Grundsätzen verfügen können. Es ist somit rechtlich ungebunden und kann zur Deckung von Verpflichtungen herangezogen werden. Die Bewertung hat nach kaufmännischen Gesichtspunkten zu erfolgen.

### **B1.2.2.) Verwaltungsvermögen**

Das Verwaltungsvermögen umfasst alle der öffentlichen Aufgabenerfüllung dienenden Investitionen zum Beschaffungs- oder Herstellungswert abzüglich die Abschreibungen. Die bilanzierten Werte stellen somit keine Vermögenswerte im Sinne eines privat- oder volkswirtschaftlichen Vermögensbegriffes dar, sondern sind als noch nicht endgültig durch laufende

Erträge gedeckte Investitionsausgaben zu verstehen, die den kommenden Rechnungsperioden in Form von Abschreibungen zu belasten sein werden.

Die Werte des Verwaltungsvermögens sind im Unterschied zum Finanzvermögen wegen ihrer dauernden Bindung an einen öffentlich-rechtlich festgelegten Zweck nicht veräusserbar und können nicht zur Deckung von Verpflichtungen herangezogen werden.

### **B1.2.3.) Zu tilgende Aufwendungen**

Darunter verstehen wir das Verwaltungsvermögen, d.h. alle der öffentlichen Aufgabenerfüllung dienenden Sachgüter und andere Investitionen, abzüglich das Eigenkapital. Zusammen mit dem durchschnittlichen Abschreibungssatz sind diese massgebend für den zu deckenden Mindestabschreibungsbedarf.

### **B1.2.4.) Abschreibungssätze**

Es werden folgende Abschreibungssätze verwendet (Handbuch des Rechnungswesens der Bündner Gemeinden):

<b><i>Investitionsart</i></b>	<b><i>Abschreibungssatz vom Restbuchwert</i></b>
<i>Hochbauten/Tiefbauten</i>	<i>10 %</i>
<i>Mobilien und Maschinen</i>	<i>20 %</i>
<i>Investitionsbeiträge</i>	<i>10 %</i>
<i>Finanzvermögen</i>	<i>nach Bedarf im Falle von Wertverminderungen</i>

**B1.2.5.) Restbuchwerte Verwaltungsvermögen per Ende 2010**

Die Eingangsbilanz 2011 präsentiert sich in 1'000 Franken wie folgt:

	in 1'000 Fr.
Sachgüter	34'273
Mobilien	2'105
Übrige aktivierte Aufwendungen	6'009
Wasserversorgung	7'500
Abwasserbeseitigung	11'069
Abfallbeseitigung	211
Investitionsbeiträge	5'874

**B1.3.) Erträge aus Steuern**

Einkommens- und Vermögenssteuern werden nach der Gegenwart bemessen.

Die Hauptsteuern sind aufgrund der Teilrevision des kantonalen Steuerrechtes tiefer als in früheren Jahren. Mit Mehreinnahmen im Steuerbereich ist zumindest kurz- bis mittelfristig bei gleichbleibendem Steuerfuss nicht zu rechnen. Bei den Vermögenssteuern rechnet man im Budget 2012 mit einem leichten Rückgang aufgrund von höheren gewährten Pauschalabzügen.

Bei den Nebensteuern, wie u.a. Erbschaftssteuern, ist eine genaue Budgetierung bekanntlich nicht möglich.

**B1.4.) Erträge bei Versorgung und Entsorgung**

Bei sämtlichen Spezialfinanzierungen drängen sich aus nachfolgenden Gründen keine Gebührenanpassungen auf.

#### **B1.4.1.) Wasserversorgung**

Aufgrund nach wie vor überdurchschnittlicher Investitionen im Bereich Wasserversorgung und hohen Unterhaltskosten ist voraussichtlich einmal mehr eine bedeutende Entnahme aus dieser Spezialfinanzierung (Fr. 713'500.--) erforderlich. Von einer Gebührenanpassung soll jedoch weiterhin abgesehen werden.

#### **B1.4.2.) Abwasserbeseitigung**

Auch diese Rechnung ist nach wie vor defizitär (geplante Entnahme Spezialfinanzierung Fr. 263'200.--).

#### **B1.4.3.) Abfallbeseitigung**

Dank der Gebührenanpassung mit Wirkung ab 2005 rechnet diese Spezialfinanzierung im Jahr 2012 erneut mit einem verantwortbaren Vorschlag (Einlage in Spezialfinanzierung von Fr. 322'000.--).

#### **B2.) Investitionsrechnung**

Bei den in die Investitionsrechnung eingestellten Krediten handelt es sich um solche für:

- vom zuständigen Organ bereits beschlossene Investitionen;
- Investitionen im Sinne von gebundenen Ausgaben, die dem Finanzreferendum nicht unterliegen, jedoch in der jährlichen Haushaltplanung zu berücksichtigen sind;

- Investitionen im Sinne von neuen Ausgaben, für welche die Kreditsprechung des zuständigen Organs, der Urnengemeinde, noch nicht vorliegt; diese Kredite werden im Jahresvoranschlag im Sinne einer umfassenden Haushaltplanung vorsorglich mitberücksichtigt, können aber selbstverständlich erst nach erfolgter separater Beschlussfassung durch die Urnengemeinde freigegeben werden.

Die Details sind aus den Tabellen zur Investitionsrechnung ersichtlich.

An grösseren Investitionen, die für das kommende Jahr, teilweise selbstverständlich vorbehältlich der Kreditgenehmigung durch den Souverän bzw. den Gemeinderat, ins Budget aufgenommen worden sind, dürfen besonders erwähnt werden (Bei nachstehenden Investitionen handelt es sich um Nettoinvestitionen → Bruttoinvestitionen abzüglich Beiträge Dritte.):

Objekte	Gesamtkosten (in Fr. 1'000.--)	Teil Budget 2012 (in Fr. 1'000.--)
Schiessstandersatz Gulfia	402	402
Schulraumschaffung	25'000	100
Sanierung Oberstufenschulhaus (Heizung, Dach Turnhalle)	260	200
Aussenfussballplatz-Erneuerung Oberstufe	70	70
Sanierung Primarschulhaus Dorf (u. a. Fenster)	2300	1500
Feuerwehrlokal und Umgestaltung Werkhof	3'400	4'000
Rathausumbau	3'000	3'000
Sport- und Eventhalle (Planung)	150	100
Sanierung Finnenbahn	85	85
Ersatz Beleuchtung Nachtloipe	170	170
Beschneigung Loipe Schwaderloch, Giessenbündi	170	170
Parkhaus Montana-Areal	15'000	360
Weggestaltung Abschnitt C – i. Z. Hochwasserschutzprojekt	300	300
Silvrettapark (Gestaltung) – i. Z. Hochwasserschutzprojekt	180	80
Wasserversorgung Ruossenbodenweg	600	600
Wasserversorgung Pardels-Russna	320	320
Wasserversorgung Talstrasse	170	170

Wasserversorgung QP Platz-Talgasse	100	100
Wasserversorgung Kantonsstrasse überm Bach	590	480
Sanierung Reservoir Leimtobel	170	170
Kanalisation Untere Talstrasse	150	150
Kanalisation Fremdwassereintritte	300	300
Ersatz Pumpleitung alte Bahnhofstrasse	170	170
ARA Gulfia, Sandfangsanierung	120	120
ARA Serneus, Betonsanierung Aussenbecken	170	170
Kanalisation Talgasse (QP)	120	120
Friedhof, Unterhalt Erd-/Gemeinschaftsgräber	140	140
Landquart Verbauung	7'417	2'100
Nebenbäche Verbauung	1'178	300
Projekt zur regionalen Entwicklung (PRE)	1900	115
Strukturverbesserungen (SV)	3150	88
Neubau Aeujer Brücke (Anteil Gemeinde)	216	216
Sanierung Landstrasse (4. Etappe, Gemeindeteil)	800	800
Sanierung untere Talstrasse	350	350
Verlegung Weg Alp Garfiun	150	150
Umsetzung Erschliessung Platz-Talgasse (QP)	200	200
Waldweg Gotschna	1200	100
Waldweg Gruobawald	175	175
Forst SP Instandstellung Erschliessungen (SIE)	228	228
Forst SP Instandstellungen Schutzbauten (SIS)	71	71
Sprengmastensystem Tal	420	420
Ausbau Breitbanderschliessung, Anteil Gemeinde	84	84

### B3.) Spezial- und Vorfinanzierungen

Bezüglich die Reservenbildung befolgt das NRM insofern eine restriktive Linie, als Spezialfinanzierungen nur zulässig sind für zweckgebundene Erträge, wie Wasser-, Kanalisations- und Kehrrichttaxen sowie Parkplatz- und Zivilschutz-Abgeltungen, die teils im Sinne der Verursacherfinanzierung ausschliesslich für die Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe zufließen.

Es werden folgende Spezialfinanzierungen geführt:

- Wasserversorgung
- Abwasserbeseitigung
- Abfallbeseitigung

- Bodenerlöskonto
- Schutzraumanlagen (Abgeltungen)
- Parkplätze (Abgeltungen)

Ausserhalb dieser Spezialfinanzierungen dürfen Reserven, Vorfinanzierungen genannt, nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen gebildet werden.

#### **B4.) Ausgaben und Einnahmen nach Funktionen**

Mit der funktionalen Gliederung werden die Aufwände / die Ausgaben und die Erträge / die Einnahmen den einzelnen kommunalen Aufgabenbereichen zugeordnet.

Die Zuordnung erfolgt nach einem sachbezogenen Kriterium, dem Aufgabenprinzip.

#### **B5.) Budgetgenehmigung**

Die abschliessende Genehmigung des Budgets obliegt der Urnengemeinde (Art. 21 Abs. 1 Ziff. 2 Gemeindeverfassung).

#### **C) Finanzplan, rollender, 2012-16**

Nach der Budgeterstellung ist der Finanzplan überarbeitet und, wo nötig, angepasst worden.

Der Zweck einer Finanzplanung lässt sich im wesentlichen wie folgt umschreiben:

1. Sachzwangverhütung durch Früherkennung der Haushaltentwicklung;
2. Führungs- und Koordinationsinstrument für Exekutive und Verwaltung;
3. finanzpolitisches Orientierungsinstrument der Exekutive.

Die Finanzplanung muss alle Aufgabenbereiche, Projekte und Rechnungen vollständig erfassen. Sie darf nicht einzelne Bereiche ausschliessen, wie dies häufig der Fall ist. Die Details sind so zu erfassen, dass der Vollzug und die Kontrolle in Voranschlag und Rechnung möglich sind. Das Planungssystem muss aber auch in dem Sinne flexibel sein, dass Änderungen auf Grund externer Einflüsse, wie abweichende Teuerungs- oder Zinsentwicklung, leicht geänderten Rahmenbedingungen angepasst werden können. Wenn die Finanzplanung nicht zum Instrument der Reaktion, sondern der gestaltenden Aktion werden soll, muss sie Vorgabewerte für die jährliche Budgetierung bereitstellen und überprüfbare Plangrundlagen für Einzelentscheidungen liefern.

Die wichtigsten Vorhaben während der Planperiode sind:

<b>Objekte</b>	<b>geschätzte zu tilgende Aufwendungen (in Fr. 1'000.--)</b>
Schiessstandersatz Gulfia	402
Schulraumschaffung	25'000
Sanierung Primarschulhaus Dorf (u. a. Fenster)	2'300
Feuerwehrlokal und Umgestaltung Werkhof	3'400
Rathausumbau	3'000
Parkhaus Montana-Areal	15'000
Projekt zur regionalen Entwicklung (PRE)	1900
Strukturverbesserungen (SV)	3150

Wasserversorgung Ruossenbodenweg	600
Wasserversorgung Kantonsstrasse überm Bach	590
Kanalisation Fremdwassereintritte	750
Landquart Verbauung	7'417
Nebenbäche Verbauung	1'178
Sanierung Landstrasse (4. Etappe, Gemeindeteil)	800
Sprengmastensystem Tal	420
Waldweg Gotschna	1'200

## D) Kennzahlen

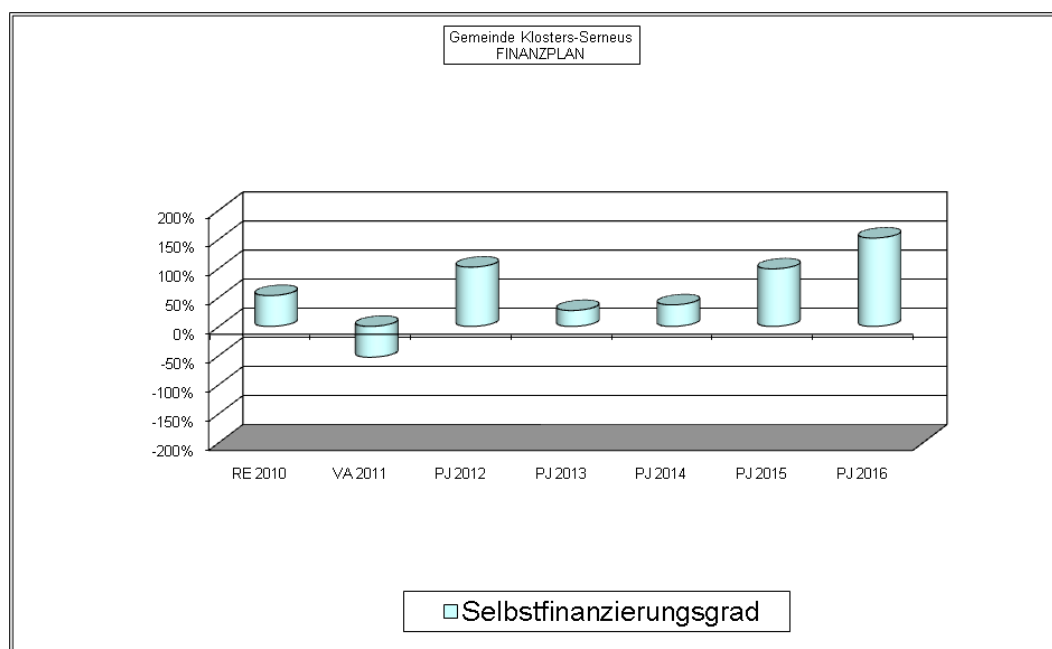
Kennzahlen und insbesondere deren Veränderung über mehrere Jahre können wertvolle Hinweise auf die Entwicklung der finanziellen Lage geben.

Im nachfolgenden Kennziffern-Vergleich werden die für 2012 prognostizierten Zahlen den Finanzplan-Daten bis 2016 vorangestellt.

Die in der jüngeren Vergangenheit realisierten und seit einigen Jahren kostenwirksamen Investitionen wie auch die kurzfristig vorgesehenen Vorhaben zeigen unverkennbar ihre Wirkung.

Besondere Erwähnung verdienen aber auch die verschiedenen Verbauungsprojekte im Nachgang zum Unwetter vom August 2005.

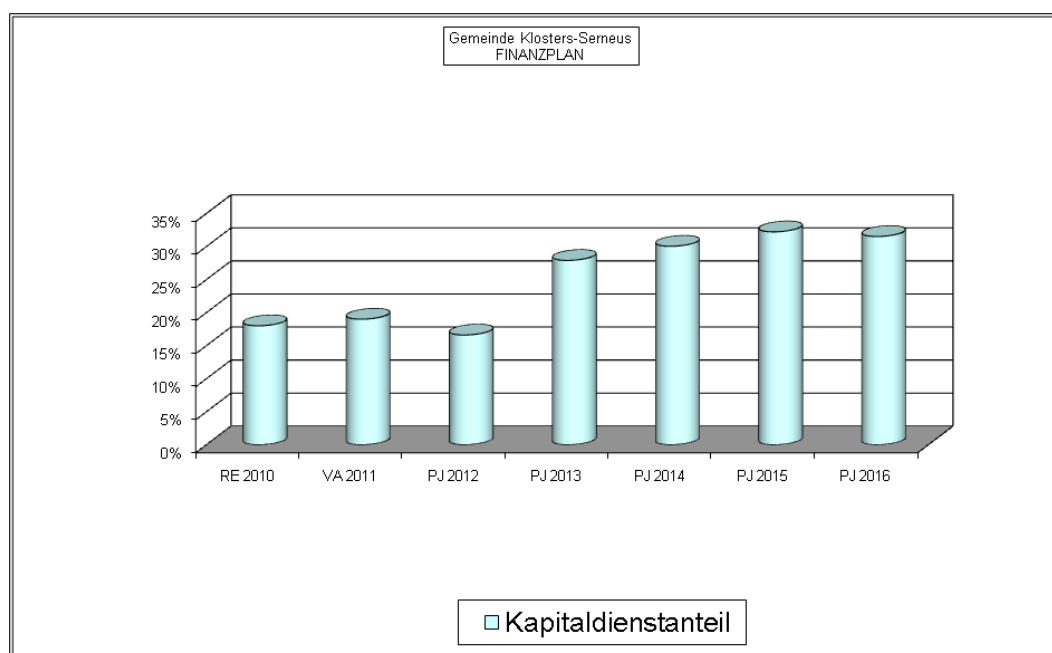
## D1.) Selbstfinanzierungsgrad



Der Selbstfinanzierungsgrad drückt die Selbstfinanzierung in Prozenten der Nettoinvestitionen aus. Ideal ist ein Selbstfinanzierungsgrad von 100 % = 1, bei dem die Investitionen finanziell aus eigenen Mitteln verkraftet werden können, was langfristig anzustreben ist. Ein Selbstfinanzierungsgrad von weniger als 100 %, aber mehr als 70 % würde eine volkswirtschaftlich verantwortbare Neuverschuldung ausweisen. Bei unter 70 % würde eine grosse Neuverschuldung resultieren. Im Vergleich über mehrere Jahre kann erkannt werden, ob die Investitionen finanziell verkraftet werden können. Ein Selbstfinanzierungsgrad unter 1 führt zu einer Neuverschuldung. Bei einer Selbstfinanzierung von über 1 werden Mittel freigesetzt für die Abzahlung von bestehenden Schulden. Je höher die Abschreibungen oder der Ertragsüberschuss ausfallen, desto höher ist die Selbstfinanzierung; je grösser die Nettoinvestitionen, desto kleiner der Selbstfinanzierungsgrad. Der unregelmässige Investitionsrhythmus auch

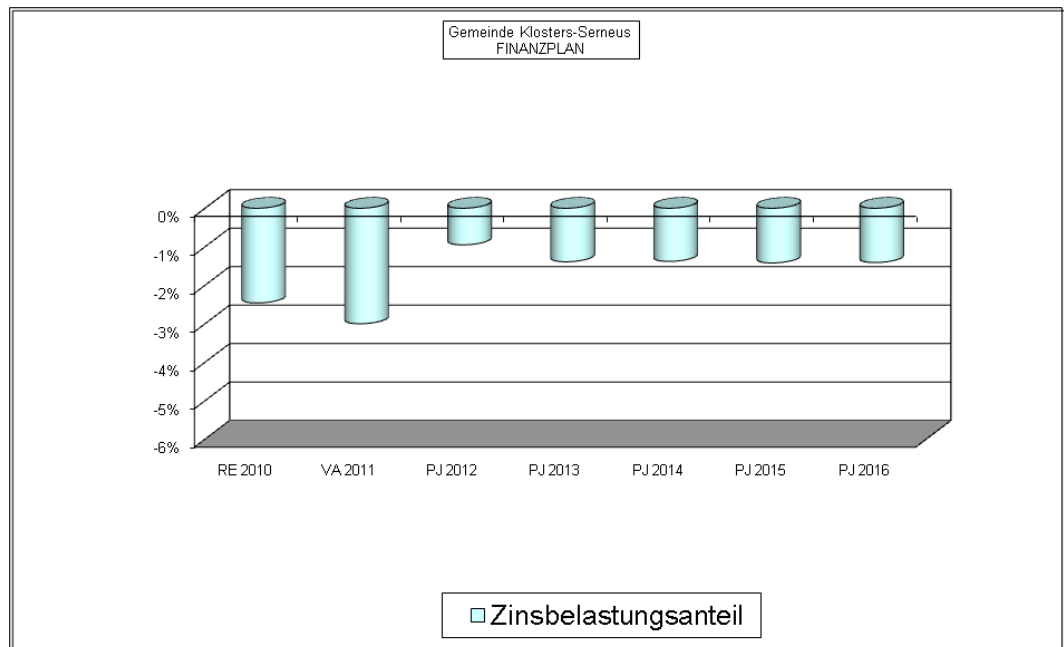
bei mittleren Gemeinden bringt es mit sich, dass der Selbstfinanzierungsgrad von Jahr zu Jahr stark schwanken kann.

## D2.) Kapitaldienstanteil



In dieser Kennziffer kommt der prozentuale Anteil der Passivzinsen und Verwaltungsvermögens-Abschreibungen abzüglich den Nettovermögensertrag am Ertrag der Laufenden Rechnung (ohne Verrechnungen und durchlaufende Beiträge sowie Spezialfinanzierungsentnahmen) zum Ausdruck. Ein hoher Kapitaldienstanteil weist auf eine hohe Verschuldung und / oder auf einen hohen Abschreibungsbedarf hin. Ein Anteil von 0 bis 5 % weist auf eine kleine, ein solcher von 5 bis 15 % auf eine tragbare, ein solcher von 15 bis 25 % auf eine hohe bis sehr hohe und ein solcher von über 25 % auf eine kaum tragbare Verschuldung hin.

### D3.) Zinsbelastungsanteil



Diese Kennziffer besagt, wie hoch der prozentuale Anteil der Differenz zwischen Passivzinsen und Nettovermögensertrag am Ertrag der Laufenden Rechnung (dito Kapitaldienstanteil) ist. Ein hoher Zinsbelastungsanteil weist auf eine hohe Verschuldung hin. Im Vergleich über mehrere Jahre kann die Verschuldungstendenz und im Vergleich zu anderen Gemeinden die Verschuldungssituation erkannt werden. Ein Anteil von 0 bis 2 % weist auf eine kleine, d.h. erträgliche, ein solcher von 2 bis 5 % auf eine mittlere (Warnung), ein solcher von 5 bis 8 % auf eine hohe (Massnahmen gefordert) Verschuldung und ein solcher von über 8 % auf eine nicht mehr tragbare Überschuldung hin.

## **E) Steuerfuss**

Gemäss den Vorschriften des Gemeindegesetzes des Kantons Graubünden decken die Gemeinden ihren Finanzbedarf insbesondere aus Steuern, Vermögenserträgen sowie Beiträgen und Gebühren. Diesbezüglich wird in Art. 48 der Gemeindeverfassung verlangt, dass, soweit die Erträge des Gemeindevermögens und die übrigen Einnahmen zur Deckung der Ausgaben und zur planmässigen Tilgung der Schulden nicht genügen, direkte Steuern gemäss Gemeindesteuergesetz erhoben werden.

Bezüglich des Festsetzens des kommunalen Steuerfusses gilt es Folgendes zu beachten. Gemäss Art. 4 Gesetz über die Gemeinde- und Kirchensteuern in Verbindung mit Art. 3 des neuen Gemeindesteuergesetz legt die Urnengemeinde den Steuerfuss für das nächstfolgende Steuerjahr spätestens im Dezember fest. **Die Einkommens- und Vermögenssteuern werden in Prozenten der einfachen Kantonssteuer erhoben.**

**Der budgetierte Rechnungsausfall lässt sich aus erwähnten Gründen auch ohne Erhöhung des Steuerfusses verantworten. Seit Jahrzehnten beträgt der Steuerfuss 82 % der Kantonssteuer zu 110 %. Die bisherigen 82 % entsprechen einem Steuerfuss von 90.2 % der einfachen Kantonssteuer zu 100 %. Über diesen wird zu befinden sein.**

## **F) Beschlüsse**

Dem Gemeinderat werden zuhanden der Urnengemeinde folgende Anträge unterbreitet:

- 1. Der Voranschlag für das Jahr 2012 sei zu genehmigen.**
- 2. Der Steuerfuss für das Jahr 2012 sei unverändert auf 90.2 % der Kantonssteuer zu 100 % festzusetzen.**

Weiter wird dem Gemeinderat beantragt,

**vom Finanzplan 2012-16 Kenntnis zu nehmen.**

Klosters, 23. September 2011/MF

**GEMEINDE KLOSTERS-SERNEUS**

**Der Gemeindepräsident:**

---

Markus J. Haltiner

**Der Gemeindeschreiber:**

---

Michael Fischer

z. K.:

Presse