



Abschied  
des Grossen Rates  
von Graubünden  
zur kantonalen  
Volksabstimmung  
vom  
22. September 1985

---

- I. Gewährung eines Kantonsbeitrages für den Bau der Vereinalinie der Rhätischen Bahn
  - II. Totalrevision des Gesetzes über die öffentlichen Ruhetage
-

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

Gestützt auf Art. 16 der Kantonsverfassung unterbreiten wir Euch die nachfolgenden Vorlagen zur Volksabstimmung:

## I. Gewährung eines Kantonsbeitrages für den Bau der Vereinalinie der Rhätischen Bahn

### I. Einleitung

Das Unterengadin und das Münstertal sind, bezogen auf die Schweiz wie auf den Kanton selbst, geographisch äusserst peripher gelegen und verfügen mit Ausnahme der Verbindung ins Oberengadin über schlechte und zeitraubende Verkehrsverbindungen. Im Winter, wenn die Flüelapass-Strasse wegen Lawinengefahr oder Schneeverwehungen geschlossen werden muss, kann die Verbindung mit dem übrigen Kantonsgebiet nur über die Julier- oder Arlbergroute hergestellt werden, was einen zeitraubenden Umweg bedeutet. Mit der zeitweisen Schliessung einer Passstrasse muss heute eine Randregion gewichtige Nachteile in Kauf nehmen.

### II. Vorgeschichte

Um dem Anliegen der Regionen Unterengadin und Münstertal auf eine bessere Verkehrserschliessung zu entsprechen, wurden vom kantonalen Tiefbauamt ein Projekt für einen wintersicheren Ausbau der Flüelapass-Strasse und von der Rhätischen Bahn ein solches für eine neue Bahnverbindung Unterengadin-Prättigau/Davos mit Vereinatunnel und Autoverladeanlage («rollende Strasse») ausgearbeitet. Am 3. Oktober 1984 fasste der Grosse Rat in dieser Angelegenheit folgenden Beschluss:

«1. Zwischen den zur Verfügung stehenden Varianten entscheidet sich der Grosse Rat für einen Eisenbahntunnel mit «rollender Strasse» zwischen Klosters und Lavin/Susch (Vereina-Variante).

Diese Wahl erfolgt unter der Voraussetzung, dass

- a) die Klassierung der Flüela-Strasse keine Änderung erfährt;
- b) der Subventionsentscheid der Bundesversammlung für die Vereina-Variante bis Ende 1987 erfolgt;
- c) mit den baulichen Sanierungsmassnahmen für die Sommersicherheit am Flüela nach Vorliegen der sofort zu erstellenden Projekte und nach Sicherstellung der Finanzierung unverzüglich begonnen wird.

2. Kann der Eisenbahntunnel nicht realisiert werden, hat die Regierung dem Grossen Rat unverzüglich einen Bericht für die Gewährleistung der Wintersicherheit am Flüela zu unterbreiten.

3. Gleichzeitig mit den baulichen Massnahmen zugunsten der Sommersicherheit am Flüela ist der Ausbau der Prättigauerstrasse auf dem Teilstück Küblis-Klosters beschleunigt voranzutreiben.

4. Die Regierung wird beauftragt, dem Bundesrat die höchstmögliche Subventionierung des Vereina-Eisenbahntunnels und des Ausbaues der Flüela-



Strasse (Sommersicherheit) zu beantragen.

- Die Regierung wird ferner beauftragt, dem Grossen Rat eine Botschaft über die Finanzierung des Vereina-Eisenbahntunnels zu unterbreiten.»

### III. Projekt der Vereinalinie

#### 1. Anlagen

Die Vereinalinie führt von Klosters im Prättigau nach Lavin/Susch im Unterengadin. Dort wird sie mit den bestehenden Bahnlinien verbunden. Kernstück der neuen Bahnlinie ist der 19,1 km lange Vereina-Tunnel. Er verbindet die beiden Autoverladebahnhöfe in Selfranga oberhalb Klosters und im Gebiet von Crusch zwischen Susch und Lavin. Diese beiden Autoverladebahnhöfe werden direkt an die entsprechenden Talstrassen angeschlossen.

Für Reise- und Güterzüge wird vom Bahnhof Klosters-Platz bis ins Gebiet des Autoverladebahnhofs eine Verbindungslinie erstellt. Im Unterengadin wird die Vereinalinie unmittelbar beim Tunnelportal an die bestehende Bahnlinie angeschlossen.

Die neue Bahnlinie wird eingleisig erstellt und verfügt über Kreuzungsstationen im Tunnel, welche das Kreuzen der Züge ohne Anhalten ermöglichen. Um Überraschungen beim Bau dieses langen Eisenbahntunnels zu vermeiden und die Baukosten zuverlässig ermitteln zu können, wurden umfangreiche geologische Abklärungen durchgeführt.

Die gesamte Bauzeit für die neue Linie beträgt 8 $\frac{1}{2}$  Jahre. Die Baukosten (Preisbasis Februar 1981) sind auf 455 Mio. Franken veranschlagt.

#### 2. Vorgesehener Betrieb der neuen Linie

In beiden Richtungen werden stündlich Reisezüge verkehren. Diese werden in Lavin gute Anschlüsse an Postautos Richtung Zernez-Münstertal sowie an die Rei-

sezüge Richtung Oberengadin gewährleisten. Die Fahrt von Landquart nach Scuol wird nach Eröffnung der Vereinalinie weniger als 1 $\frac{1}{2}$  Stunden betragen. Dies entspricht gegenüber heute einer Halbierung der Reisezeit aus dem Raum Chur/Landquart ins Unterengadin.

Zusätzlich wird die Vereinalinie auch eine raschere und kostengünstigere Beförderung von Gütern aller Art mit der Bahn ins Unterengadin ermöglichen.

Die Vereinalinie dient aber nicht nur dem Personen- und Güterverkehr auf der Schiene, sondern auch als ganzjährige «rollende Strasse» für den Transport von Personautos, Cars und Lastwagen. Während des Winters werden mindestens halbstündlich Autozüge in jeder Richtung verkehren. Die Verladeanlagen und die Autozüge sind so vorgesehen, dass ein rasches und problemloses Beladen und Entladen der Fahrzeuge auf die Bahnwagen möglich sein wird. Die Insassen der Autos müssen ihre Fahrzeuge während der Fahrt durch den Tunnel nicht verlassen.

#### 3. Verkehrserwartungen

Für Bahnreisende wird die Fahrt ins Unterengadin sowie nach ausserkantonalen Reisezielen bezüglich Reisezeit und Fahrpreis wesentlich attraktiver. Dies lässt erwarten, dass gegenüber heute wesentlich mehr Reisende nach und aus dem Unterengadin und Münstertal die Bahn benutzen werden.

Das vorgesehene Fahrplanangebot des Autoverlades sichert eine rasche Beförderung mit geringen Wartezeiten. Die Transportkosten werden etwa den Kosten einer Autofahrt über den Flüelapass entsprechen. Die Anlagen sind so geplant, dass auch im winterlichen Wochenendverkehr keine längeren Wartezeiten bei den Verladebahnhöfen entstehen. Die Kapazität der «rollenden Strasse» wird nach Betriebsaufnahme rund 180 Fahrzeuge pro Stunde und Fahrrichtung betragen; je nach

Verkehrsentwicklung kann diese erhöht werden.

#### *4. Vereinalinie als Bestandteil des RhB-Netzes*

Die Vereinalinie stellt eine zweite Verbindung ins Engadin dar. Auch wenn weiterhin der Bahnverkehr ins Oberengadin grundsätzlich auf der Albulalinie erfolgen wird, besteht doch während Zeiten mit starkem Verkehrsaufkommen die Möglichkeit der Umleitung einzelner Züge. Die Albulalinie wird zudem vom Verkehr in Richtung Unterengadin entlastet. Dies ermöglicht einerseits eine bessere Verkehrsabwicklung und macht andererseits kostspielige Ausbauten zur Erhöhung der Kapazität überflüssig.

Die Vereinalinie stellt aber auch eine Erweiterung des touristischen Angebotes im Kanton Graubünden dar. Es entstehen mit der neuen Linie verschiedene, zusätzliche Rundreisemöglichkeiten.

### **IV. Würdigung der Vereinalinie**

#### *1. Allgemeines*

Mit der Vereinalinie wird dem sowohl aus staatspolitischer wie aus verkehrspolitischer Sicht ausgewiesenen Anliegen der Bevölkerung des Unterengadins und des Münstertals nach einer wintersicheren direkten Verbindung mit dem übrigen Kantonsteil entsprochen. Den Anspruch der Bevölkerung dieser Regionen auf eine solche Verbindung haben in der Vergangenheit sowohl der Bundesrat wie auch der Grosse Rat ausdrücklich anerkannt. Auch im Schlussbericht 'Gesamtverkehrskonzeption Schweiz' wird dieses Bedürfnis als ausgewiesen erachtet.

#### *2. Vorteile gegenüber der Flüelavariante*

Der Bau der Vereinalinie als Alternative zum wintersicheren Ausbau der Flüela-

strasse steht ganz im Zeichen der Förderung des öffentlichen Verkehrs. Durch die Einrichtung einer «rollenden Strasse» vermag die Vereinalinie aber auch dem privaten Verkehr eine angemessene Dienstleistung zu erbringen. Der Grosse Rat liess sich auch von der Überlegung leiten, dass die Vereinalinie mit einheimischer Energie betrieben werden kann. Von Bedeutung war sodann, dass die Umweltbelastung bei der Vereinalinie trotz der Einrichtung einer «rollenden Strasse» geringer zu veranschlagen ist. Auch fallen die Eingriffe in die Landschaft kaum ins Gewicht. Die heutige offene Führung der Flüelapassstrasse mit ihrer touristischen Bedeutung bleibt zudem dadurch erhalten, was nicht übersehen werden darf.

#### *3. Volkswirtschaftliche Bedeutung*

Beim Bau der Vereinalinie wird ein beträchtlicher Teil der Bauarbeiten an einheimische Unternehmungen vergeben werden können. Auch ausserkantonale Bauunternehmungen sind auf vielfältige Art auf das einheimische Gewerbe angewiesen. Ein beträchtlicher Teil der Investitionen wird zweifellos wieder in die bündnerische Volkswirtschaft zurückfliessen, und zwar in Form von Bauaufträgen, Material- und Lebensmittellieferungen für die Belegschaften sowie von Steuern der am Bau Beschäftigten.

Für den Betrieb der Bahn wird zusätzliches Personal benötigt, das zu einem grossen Teil im Prättigau und im Unterengadin ansässig sein wird.

Der Betrieb der neuen Linie wird zweifelsohne die heute abgelegene Region Unterengadin/Münstertal beleben. Es wird Sache und Aufgabe der Talschaften sein, dafür zu sorgen, dass diese Belebung die Eigenart der Region nicht zu stark gefährdet.



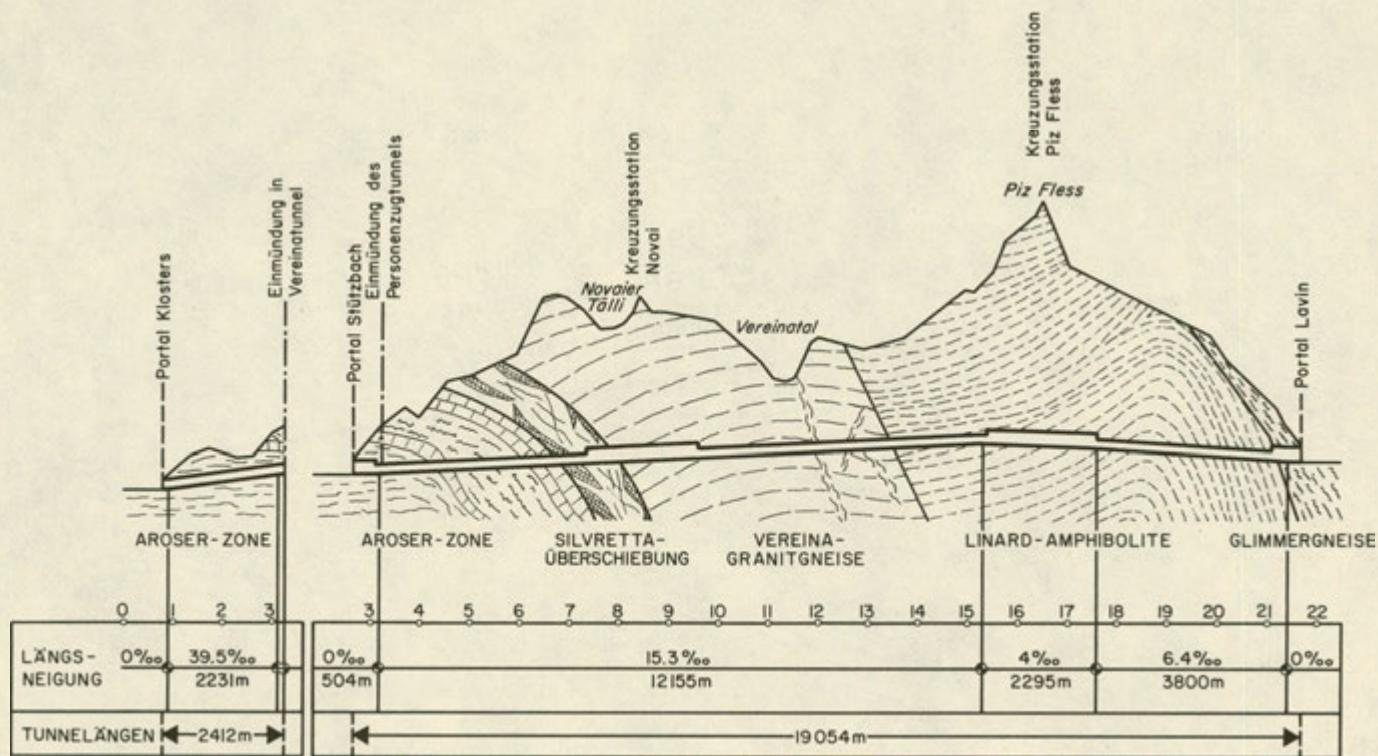
# Neue Bahnverbindung Prättigau - Unterengadin



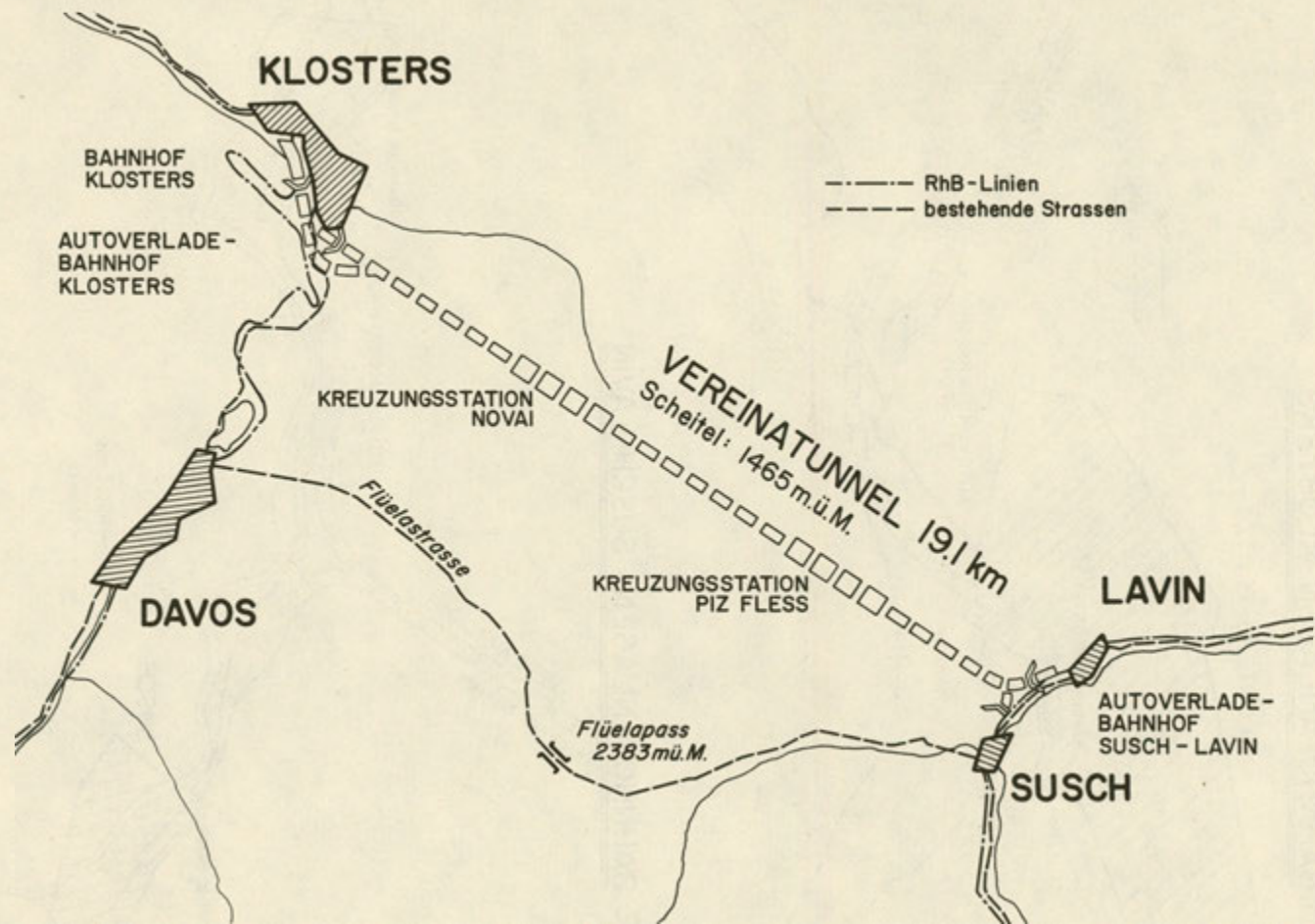
A detailed topographic map of the Alpine region between Prättigau and Unterengadin. A dashed line indicates the proposed railway route, which includes the Vereina Tunnel. The map features contour lines, rivers, and various geographical labels. A north arrow is located in the upper right corner.

**VEREINA - Tunnel**  
Tunnellänge: 19.1 km  
Scheitelhöhe: 1465 m ü.M.

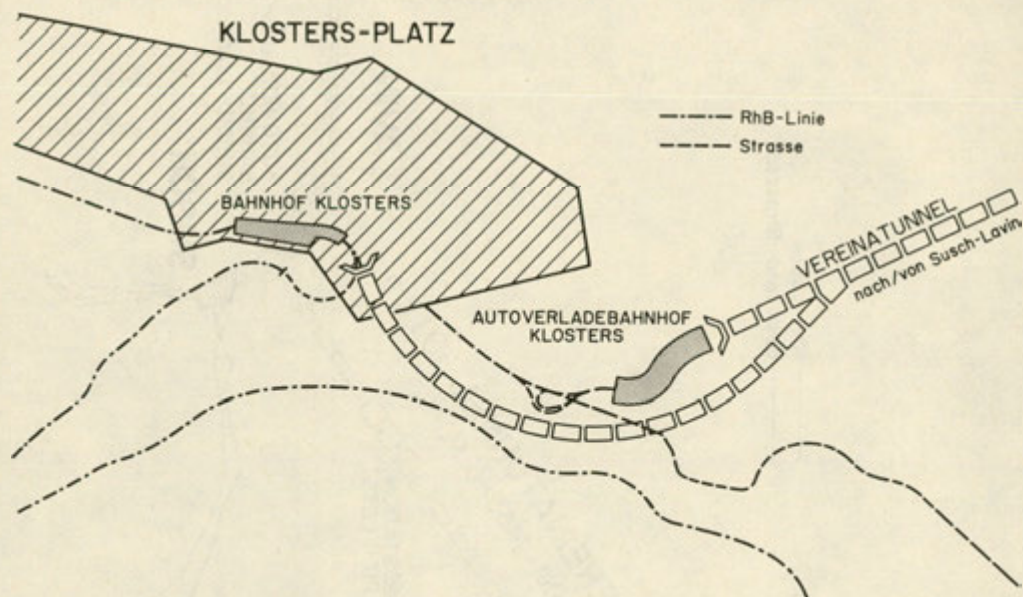
# LÄNGENPROFIL



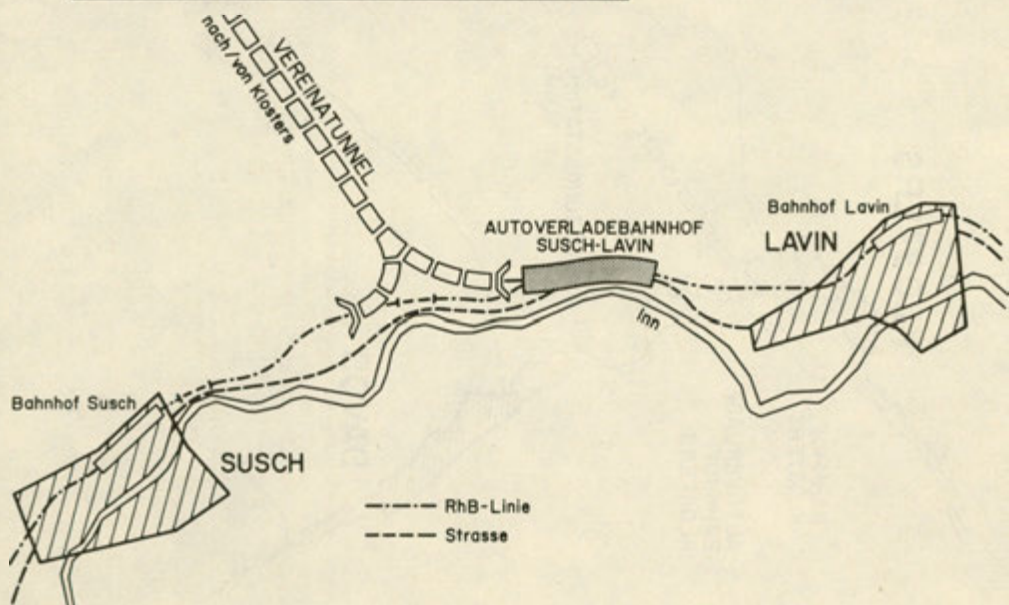




## BAHNHOFANLAGEN KLOSTERS



## BAHNHOFANLAGEN SUSCH-LAVIN





#### *4. Auswirkungen auf das Betriebsergebnis der Rhätischen Bahn*

Die Vereinalinie wird die roten Zahlen für sich allein zwar nicht zum Verschwinden bringen. Durch die bessere Ausnützung der bestehenden Infrastruktur wie auch den Autoverlad sind indessen positive Auswirkungen der Vereinalinie auf das Betriebsergebnis der Rhätischen Bahn von einigen Millionen Franken zu erwarten. Eine Verbesserung der Ertragslage kann auch durch die dannzumal möglichen Rundreisen im Kanton sowie durch eine bessere und bedarfsgerechtere Ausnützung der Albulalinie für den Verkehr mit dem Oberengadin und Puschlav erwartet werden. Mit der Verbesserung des Betriebsergebnisses der Rhätischen Bahn sinkt entsprechend der vom Kanton Graubünden zu übernehmende Defizitanteil.

#### **V. Finanzielle Situation der Rhätischen Bahn**

Wie die Schweizerischen Bundesbahnen und die anderen Privatbahnen bekam die Rhätische Bahn in den letzten Jahrzehnten immer stärker die Konkurrenz der Strasse zu spüren, wodurch sich das Betriebsergebnis zusehends verschlechterte. Seit 1970 übersteigt in zunehmendem Ausmass der Betriebsaufwand den Betriebsertrag. Heute bewegt sich das jährliche Defizit der Rhätischen Bahn um etwa 20 Millionen Franken. Aus der aktuellen finanziellen Situation der Rhätischen Bahn ist ohne weiteres ersichtlich, dass sie weder heute noch in absehbarer Zukunft in der Lage ist, grössere Investitionen aus eigenen Mitteln vorzunehmen. Für die Realisierung der Vereinalinie ist sie daher vollumfänglich auf die finanzielle Hilfe des Bundes und des Kantons angewiesen.

#### **VI. Beitrag des Bundes**

Der Bundesrat hat sich im Laufe des letzten Jahres bereit erklärt, angesichts der besonderen Bedeutung des Vorhabens und der hohen Belastung des Kantons mit Verkehrsausgaben den eidgenössischen Räten zu beantragen, an die Vereinalinie einen Beitrag von 85% zu gewähren. Weiter erklärte sich der Bundesrat bereit, auf seine ursprüngliche Forderung nach einer Umklassierung der Flüelapass-Strasse bei einer Verwirklichung der Vereinavariante zurückzukommen, wobei einschränkend ausgeführt wurde, dass Investitionen an der Flüelapass-Strasse zwischen Susch und Davos nur soweit mit Bundesmitteln unterstützt würden, als sie zur Erhaltung des Flüelapasses für einen sicheren Sommerverkehr notwendig seien. Dem Antrag der Regierung auf Gewährung eines Bundesbeitrages analog dem Beitrag an den Furkabasistunnel (94,6%) gab der Bundesrat keine Folge. Zum Zeitpunkt der Festlegung des Bundesbeitrages an den Furkabasistunnel im Jahre 1970 sei das allgemeine Subventionsniveau wesentlich höher gelegen als heute. Auch sei der Furkabasistunnel von noch grösserer verkehrsgeographischer und staatspolitischer Bedeutung gewesen.

#### **VII. Höhe des Kantonsbeitrages an den Bau der Vereinalinie**

Die totalen Baukosten der Vereinalinie belaufen sich nach der auf Preisbasis Februar 1981 beruhenden Kostenschätzung auf Fr. 455 000 000.-. Der Kostenanteil des Kantons macht somit, ausgehend von der Zusicherung des Bundesrates, den eidgenössischen Räten einen Bundesbeitrag von 85% zu beantragen, 68,25 Millionen Franken aus.

Da sich die Preise für Bauleistungen nicht entsprechend dem Anstieg des Lebenskostenindex verändern, sondern weit-

gehend aufgrund der Marktsituation beeinflusst werden, wäre die Angabe eines auf den heutigen Zeitpunkt abstellenden Kostenstandes mit Ungenauigkeiten verbunden. Die aufgelaufene Teuerung dürfte bis heute rund 40 Millionen Franken betragen.

Der vom Kanton zu übernehmende Anteil von 15% orientiert sich an den entsprechenden Äusserungen des Bundesrates. Der Grosse Rat ist jedoch der Auffassung, dass der Anspruch des Kantons auf einen höheren Beitragsatz des Bundes an sich ausgewiesen wäre.

### VIII. Finanzierung des Kantonsbeitrages

Zur Finanzierung des Kantonsbeitrages werden 15 Millionen Franken den Reserven entnommen. Der noch verbleibende Betrag von 53,25 Millionen Franken wird nach den Grundsätzen des voraussichtlich am 1. Januar 1988 in Kraft tretenden neuen Rechnungsmodells in längstens 20 Jahren ab Baubeginn abgeschrieben. Der lineare Abschreibungsbedarf und somit die Belastung der Staatsrechnung beläuft sich demnach auf 2,66 Millionen Franken pro Jahr. Dies ist ein Betrag, den der kantonale Finanzhaushalt ohne Rückstellung anderer Aufgaben verkraften kann.

### IX. Obligatorisches Referendum

Die Beitragsleistung des Kantons an die Vereinalinie lässt sich nicht auf das kantonale Einführungsgesetz zum eidgenössischen Eisenbahngesetz abstützen. Sie stellt demnach finanzrechtlich eine neue Aufgabe dar, welche nach Art. 2 der Kantonsverfassung der Volksabstimmung unterliegt.

### X. Antrag

Der Grosse Rat hat den Beschluss für die Gewährung eines Kantonsbeitrages für den Bau der Vereinalinie der Rhätischen Bahn mit 101 zu 2 Stimmen zuhanden der Volksabstimmung verabschiedet. Dabei stellte er klar, dass der unter Ziffer 2 wiedergegebene Beschluss des Grossen Rates vom 3. Oktober 1984 weiterhin volle Gültigkeit hat. Wir *beantragen* Euch, liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger, diesem Beschluss zuzustimmen.



## II. Totalrevision des Gesetzes über die öffentlichen Ruhetage

Die Hauptziele dieser Totalrevision sind:

- Schutz von Ruhe und Würde an öffentlichen Ruhetagen;
- Rücksichtnahme auf das religiöse Empfinden des Einzelnen;
- Beibehaltung einer für den ganzen Kanton einheitlichen Ordnung;
- Beschränkung auf die wesentlichsten Punkte;
- Berücksichtigung der besonderen, vielfältigen bündnerischen Verhältnisse.

### 1. Warum eine Totalrevision des Ruhetagsgesetzes?

Das geltende Gesetz über die öffentlichen Ruhetage datiert aus dem Jahr 1918. Es wurde einzig im Jahre 1935 revidiert und den damals neuen arbeitsrechtlichen Bestimmungen angepasst. Das nun bald 70-jährige Gesetz entspricht den heutigen Gegebenheiten und Bedürfnissen weitgehend nicht mehr. Ein Ruhetagsgesetz soll einfach, allgemein verständlich und zeitgemäss sein. Es soll den Schutz von Ruhe und Würde an öffentlichen Ruhetagen gewährleisten und Rücksicht nehmen auf das religiöse Empfinden des einzelnen Bürgers. Gleichzeitig soll eine für den ganzen Kanton einheitliche Ordnung beibehalten werden, wobei aber auch die besonderen, vielfältigen bündnerischen Verhältnisse gebührend zu berücksichtigen sind. All diesen Erfordernissen konnte nur im Rahmen einer Totalrevision des geltenden Gesetzes entsprochen werden. Bei der Ausarbeitung des nun vorliegenden Gesetzesentwurfes wurde bewusst darauf verzichtet, arbeits-

rechtliche, sozialpolitische oder wirtschaftspolizeiliche Zwecke zu verfolgen, weil deren Verwirklichung Sache des Bundesrechts, der kantonalen Wirtschaftsgesetzgebung, der einzel- und sozialpartner-schaftlichen Vereinbarungen sowie der kommunalen Polizeiordnungen ist.

### 2. Das neue Gesetz im einzelnen

Der Schutz der Ruhe an den öffentlichen Ruhetagen ist das wesentliche Merkmal des Ruhetagsgesetzes. Als öffentliche Ruhetage gelten die Sonntage sowie die Feiertage gemäss Art. 2 Abs. 1 lit. b des Gesetzes, nämlich die bisherigen Feiertage Neujahr, Ostermontag, Auffahrt, Pfingstmontag, Weihnachtstag, Stefanstag und neu auch der Karfreitag. Der Karfreitag wird heute von beiden Konfessionen als gemeinsamer Feiertag betrachtet. In der evangelischen Kirche gilt er als einer der höchsten Feiertage, in der katholischen Kirche wird er seit längerer Zeit ebenfalls mit Gottesdiensten begangen. Eine weitergehende Ausdehnung der Ruhetage zum Beispiel auf den 1. Mai oder den 1. August bzw. deren Nachmittage ist in unserem hart um seine wirtschaftliche Existenz kämpfenden Kanton nicht zu verantworten. Vergleiche mit andern Kantonen sind nur sehr bedingt möglich, weil die Voraussetzungen in unserem Kanton grundverschieden von denjenigen in Flachland- oder ausgesprochenen Industriekantonen sind.

Neben den kantonal festgelegten Ruhetagen wird den Gemeinden ausdrücklich in Art. 3 das Recht zugestanden, konfessionelle Feiertage als lokale, für das entsprechende Gemeindegebiet verbindliche Ruhetage zu erklären. Damit sollen auch in Zukunft althergebrachte, vertraute kirchliche Bräuche, die in einzelnen Gemeinden

tief verwurzelt sind, weiter gepflegt werden können.

In einer hektischen und rastlosen Zeit müssen wir uns zurückbesinnen auf die Sonntagsheiligung im Sinne unserer christlichen Ordnung und der Sonntagsruhe ihren Platz wieder einräumen, wenn wir nicht an Körper und Seele Schaden nehmen wollen. Das neue Gesetz sieht darum vor, dass störende Tätigkeiten nicht nur während der Gottesdienstzeiten, sondern während des ganzen Tages zu unterlassen sind. Nur so kann die dem öffentlichen Ruhetag angemessene Ruhe und Würde gewahrt bleiben. Die allgemein gehaltene Umschreibung der an öffentlichen Ruhetagen untersagten Tätigkeiten erfolgt im Gesetz nur beispielhaft und nicht abschliessend.

Die Bestimmungen über die Ladenöffnungszeiten im geltenden Gesetz sind inhaltlich veraltet und unpraktikabel. Die Gewerbepolizei ist grundsätzlich Gemeindsache. Darum ist die Regelung der Ladenöffnungszeiten ohne Einschränkung den Gemeinden zu überlassen. Die Verhältnisse sind von Gemeinde zu Gemeinde so verschieden, dass es keinen Sinn hat, gewisse Einzelatbestände kantonal ordnen zu wollen. Die Gemeinden können somit Ladenöffnungen an Ruhetagen überhaupt untersagen, sie können aber auch gewisse Öffnungszeiten – insbesondere zur Aufrechterhaltung des notwendigen touristischen Angebots – zulassen, wobei allerdings auch in diesem Fall zu berücksichtigen ist, dass die Ruhe und Würde des Tages gewahrt, Gottesdienste nicht gestört und religiöse Gefühle des Mitmenschen nicht verletzt werden.

Unsere Gemeinden sind in der Lage, die Einhaltung der Bestimmungen über das Ruhetagsgesetz auf ihrem Gebiet zu überwachen und Verstösse zu ahnden. Im Sinne der Stärkung der Gemeindeautonomie wird deshalb der Vollzug des Ruhetagsgesetzes richtigerweise in die Hand der Gemeinden gelegt; damit ist auch sichergestellt, dass der notwendige Freiraum, der

sich – durchaus im Rahmen der gesetzlichen Ordnung – aufgrund verschiedener Bedürfnisse und Anschauungen in den einzelnen Gemeinden als notwendig erweisen kann, gegeben ist. Gleichzeitig sollen die Gemeinden aber auch die Möglichkeit haben, weitere einschränkende Bestimmungen selber zu erlassen.

### 3. Antrag

Die Hektik und rastlose Geschäftigkeit unserer Zeit machen Einkehr, Ruhe, Erholung und Entspannung besonders notwendig. Die Beachtung der gesetzlichen Sonntagsruhe nach den Anschauungen und Gebräuchen der christlichen Ordnung wirkt sich segensreich auf den einzelnen, auf Familie, Volk und Staat aus. Arbeiten, Verrichtungen oder Veranstaltungen, welche die Würde der öffentlichen Ruhetage stören oder das religiöse Empfinden der Mitmenschen verletzen, sind heute und in Zukunft zu unterlassen. Jeder einzelne hat auf das Bedürfnis nach Sonntagsruhe und auf die religiösen Gefühle des Nächsten gebührend Rücksicht zu nehmen. Das vom Grossen Rat mit 89:6 Stimmen verabschiedete neue Ruhetagsgesetz kann dazu beitragen, den Ruhetagen wieder ihren ursprünglichen Sinn zurückzugeben. Dies gereicht uns allen zum Wohle. Wir beantragen Euch deshalb, liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger, diesem Gesetz zuzustimmen.

Namens des Grossen Rates

Der Landespräsident:  
Luigi Bärtsch

Der Aktuar:  
Dr. Fidel Caviezel



# Abstimmungsvorlagen

## I

### Gewährung eines Kantonsbeitrages für den Bau der Vereinalinie der Rhätischen Bahn

(Grossratsbeschluss vom 29. Mai 1985)

Vom Volke angenommen am . . .

1. Dem Beschluss des Grossen Rates vom 3. Oktober 1984 wird Folge geleistet.  
An die Rhätische Bahn wird für den Bau der Vereinalinie ein einmaliger Beitrag von 68,25 Mio. Franken (Kostenstand Februar 1981) bewilligt.
2. Teuerungsbedingte Mehrkosten des Werkes werden im Verhältnis ihrer Leistungen zwischen Bund und Kanton aufgeteilt.
3. Der Beitrag des Kantons wird in der Staatsrechnung aktiviert.
4. Zur Finanzierung des Beitrages werden den vorhandenen und ausgewiesenen Reserven 15 Mio. Franken entnommen und einem Finanzierungskonto gutgeschrieben.  
Der noch verbleibende Betrag ist in längstens 20 Jahren ab Baubeginn abzuschreiben.
5. Die Mittel werden nach Massgabe einer von der Regierung namens des Kantons mit dem Bund und der Rhätischen Bahn abzuschliessenden Vereinbarung eingesetzt.
6. Die Regierung wird dem Grossen Rat die Gewährung des erforderlichen jährlichen Investitionsbeitrages im Rahmen des Voranschlages beantragen.
7. Dieser Beschluss gilt nur unter der Voraussetzung, dass sich der Bund im verbleibenden Umfang an der Finanzierung des Baus der Vereinalinie beteiligt.
8. Dieser Beschluss tritt mit der Annahme durch das Volk in Kraft.

## II

# Gesetz über die öffentlichen Ruhetage (Ruhetagsgesetz)

Vom Volke angenommen am . . .

Geltungs-  
bereich

**Art. 1.** Dieses Gesetz bestimmt die öffentlichen Ruhetage und regelt den Schutz der öffentlichen Ruhe an diesen Tagen.

Abweichende und ergänzende Vorschriften in der eidgenössischen und kantonalen Gesetzgebung bleiben vorbehalten.

Öffentliche  
Ruhetage,  
hohe Feiertage

**Art. 2.** Öffentliche Ruhetage sind:

- a) die Sonntage;
- b) die Feiertage Neujahr, Karfreitag, Ostermontag, Auffahrt, Pfingstmontag, Weihnachtstag und Stefanstag.

Als hohe Feiertage gelten Karfreitag, Ostersonntag, Pfingstsonntag, Eidgenössischer Betttag und Weihnachtstag.

Lokale Ruhetage

**Art. 3.** Die zuständigen Gemeindebehörden sind berechtigt, für ihr Gemeindegebiet weitere konfessionelle Feiertage als lokale Ruhetage zu bezeichnen.

Sicherung der  
öffentlichen  
Ruhe  
a) im allge-  
meinen

**Art. 4.** An öffentlichen Ruhetagen sind alle Tätigkeiten untersagt, die geeignet sind, die dem Tag angemessene Ruhe und Würde oder den Gottesdienst zu stören oder die religiösen Gefühle anderer zu verletzen, insbesondere:

- a) lärmende oder mit anderen störenden Immissionen verbundene Veranstaltungen, Arbeiten und Verrichtungen, namentlich in der Nähe der Kirchen während der Gottesdienste;
- b) Bau-, Grabungs- und ähnliche Arbeiten;
- c) Feld- und Waldarbeiten unter Vorbehalt von Art. 6 lit. b);
- d) das Hausieren.

Abs. 1 gilt sinngemäss auch für weitere lokale Ruhetage gemäss Art. 3.

b) an hohen  
Feiertagen

**Art. 5.** An hohen Feiertagen sind überdies untersagt:

- a) Veranstaltungen des Unterhaltungsgewerbes;
- b) Theatervorstellungen;
- c) öffentliche Tanzveranstaltungen;
- d) Schiessübungen;
- e) Sportveranstaltungen.



**Art. 6.** Erlaubt sind an öffentlichen Ruhetagen namentlich:

Ausnahmen

- a) notwendige Arbeiten in Unternehmungen, die auf einen ununterbrochenen Betrieb angewiesen sind;
- b) witterungsbedingte landwirtschaftliche Arbeiten, sofern Gefahr der Entwertung oder des Verderbens der Ernte vorliegt;
- c) Dienstleistungen und Arbeiten, soweit sie zur Aufrechterhaltung des touristischen Angebotes notwendig sind;
- d) Nothilfe-Arbeiten.

**Art. 7.** Die gesetzliche Ordnung der Ladenöffnungszeiten bleibt den Gemeinden vorbehalten.

Ladenöffnungszeiten

**Art. 8.** Der Vollzug des Gesetzes obliegt den Gemeinden.

Vollzug

Die Gemeinden können weitere einschränkende Vorschriften über Tätigkeiten und Veranstaltungen, welche die Ruhe an den öffentlichen Ruhetagen auf ihrem Gebiet zu stören drohen, erlassen.

Die zuständigen Gemeindebehörden bestrafen Übertretungen mit Busse; in leichten Fällen können sie eine Verwarnung aussprechen.

**Art. 9.** Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes.

Inkrafttreten

Das neue Gesetz ersetzt das Gesetz über die öffentlichen Ruhetage vom 13. Oktober 1918.

## Teilrevision der Vollziehungsverordnung zum Arbeitsgesetz vom 25. November 1965

Vom Grossen Rat beschlossen am 31. Mai 1985

### I.

Die Vollziehungsverordnung zum Arbeitsgesetz vom 25. November 1965 wird wie folgt geändert:

### III. Ruhezeit

Feiertage

**Art. 9.** Im Sinne von Art. 18 Abs. 2 des Arbeitsgesetzes sind den Sonntagen gleichgestellt: Neujahr, Karfreitag, Ostermontag, Auffahrt, Pfingstmontag, Weihnachtstag, Stefanstag.

### II.

Diese Teilrevision tritt mit dem neuen Gesetz über die öffentlichen Ruhetage (Ruhetagsgesetz) in Kraft.