

An den Landrat

Glarus, 26. November 2013

Memorialsantrag Giorgio Benedetti und Unterzeichnende „Nutzung der Standseilbahn von Linthal nach Braunwald als einzige Verbindung für jedermann kostenlos“

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1. Ausgangslage

Fünf Stimmberechtigte aus Braunwald forderten in einem vom 28. September 2012 datierten Memorialsantrag: „Die Nutzung der Standseilbahn von Linthal nach Braunwald als einziger Verbindung zwischen dem Tal und dem Ortsteil Braunwald ist für jedermann kostenlos. Die Standseilbahn-Verbindung Linthal–Braunwald wird im kantonalen Strassengesetz vollumfassend als Kantonsstrasse bezeichnet. Dies betrifft auch deren Finanzierung.“ Sie weisen namentlich auf die fehlende Strassenerschliessung von Braunwald, die sich daraus ergebenden Kosten für die Fahrt, die entsprechenden Aufwendungen nach Einführung des Tarifverbundes Ostwind sowie auf die Tourismusförderung und regionalpolitische Aspekte hin (s. Beilage). – Der Landrat erklärte den Memorialsantrag am 15. Januar 2013 als erheblich.

2. Kantonale Rahmenbedingungen

Grundlage für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems im Kanton bildet das vom Regierungsrat am 11. April 2006 genehmigte Mobilitätskonzept und der darauf abgestimmte Richtplan „Sachbereich Verkehr“.

Die Richtungsweisenden Festlegungen für die Grundzüge einer Verkehrsordnung legen fest:

- Die Massnahmen der Mobilitätsvorsorge haben sowohl als Gesamtpaket als auch als Einzelprojekte den Kriterien der Nachhaltigkeit zu entsprechen. Sie sollen die Ziele der kantonalen Siedlungs- und Raumentwicklungspolitik unterstützen, die Umweltbelastung senken und die Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungskreise effizient und mit finanziell tragbarem Aufwand befriedigen.
- Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur sind aufeinander abzustimmen. Dies gilt insbesondere auch für den öffentlichen Verkehr.

Das Angebot im öffentlichen Verkehr konnte in den vergangenen Jahren sukzessive und kontinuierlich ausgebaut werden. Mit dem Fahrplan 2014 ab dem 15. Dezember 2013 und insbesondere ab dem 15. Juni 2014 erreicht er eine neue Bestmarke. Grundlage für diesen Ausbau ist der Beschluss der Landsgemeinde 2012 „Ausbau öffentlicher Verkehr ab Sommer 2014 – GlarnerSprinter stündlich“ mit der Gewährung eines jährlichen Rahmenkredites.

Die Förderung des öffentlichen Verkehrs basiert auf der Gewährleistung eines attraktiven Angebots und eines einfachen Tarifsystems. Letzteres ist im Kanton Glarus mit dem Beitritt zum Tarifverbund Ostwind per 15. Dezember 2013 vorhanden. Grundlage dazu bildet der Beschluss der Landsgemeinde 2012 „Beitritt zum Tarifverbund Ostwind“. Ein attraktives Angebot bedeutet immer ein Abwägen „zwischen Wünschbarem und Finanzierbarem“.

Der Memorialsantrag stellt nicht die Erschliessung von Braunwald durch die Standseilbahn grundsätzlich in Frage, sondern beantragt einen kostenlosen Zugang zu dieser in einem klar definierten und abgegrenzten Umfeld.

3. Rechtliche Rahmenbedingungen

Gemäss Personenbeförderungsgesetz (PBG, Art. 28 Abs. 1) gelten Bund und Kantone den Unternehmen die laut Planrechnung ungedeckten Kosten des von ihnen gemeinsam bestellten Angebotes im regionalen Personenverkehr ab. Das Angebot ist Gegenstand einer Vereinbarung zwischen Bund, Kanton und Verkehrsunternehmung. Kriterien für die Festlegung des Angebots und der Abgeltung sind nebst der Nachfrage auch eine angemessene Grunderschliessung und Anliegen der Regionalpolitik. Die Vereinbarung regelt das Fahrplanangebot und unter anderem auch die Tarife. Bund, Kantone und Gemeinden können nebst weiteren Angebotsverbesserungen auch Tariferleichterungen bestellen. Die Kosten trägt das bestellende Gemeinwesen. Diese Regelung schliesst einen Nulltarif – auf Kosten des Bestellers – nicht aus. Die Unternehmen sind verpflichtet, für ihre Leistungen Tarife aufzustellen, welche die Bedingungen und Voraussetzungen nennen müssen, unter denen ein bestimmter Preis für den Transport und andere damit zusammenhängende Leistungen zur Anwendung kommt. Es handelt sich dabei um eine der Grundpflichten der Verkehrsunternehmungen, wozu auch die Fahrplanpflicht und die Betriebspflicht gehören. Diese Grundpflichten gewährleisten die allgemeine Zugänglichkeit und Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrsangebotes. Die Tarifpflicht verschafft den Interessierten die nötigen Informationen über die Preise der angebotenen Leistungen und gewährleistet die Gleichbehandlung der Reisenden. Der Gewährung und Verankerung eines Nulltarifs stehen keine rechtlichen Hindernisse entgegen.

Gemäss Artikel 3 Absatz 2 des kantonalen öV-Gesetzes (öVG) gestaltet und fördert der Kanton zusammen mit den Gemeinden unter Vorbehalt der Bundesvorschriften den öffentlichen Verkehr durch eine aktive Verkehrspolitik sowie durch die Ausrichtung von Beiträgen. Als Fördermassnahmen sind unter anderem Vereinbarungen des Kantons mit den Transportunternehmungen über Verbilligungen bei Tarifen vorgesehen. Das Gesetz weist die Zuständigkeit für die vorgesehenen Fördermassnahmen je nach Ausgabenhöhe dem Landrat oder dem Regierungsrat zu. Der kostenlose Zugang zu den Leistungen der Braunwaldbahn stellt die radikalste der möglichen Tarifmassnahmen dar. Indem deren Verankerung durch einen Memorialsantrag angestrebt wird, ergibt sich zwangsläufig die Entscheidzuständigkeit der Landsgemeinde. Artikel 8 des Finanzhaushaltsgesetzes konkretisiert die in Artikel 52 Absatz 1 der Kantonsverfassung verankerten Grundsätze der Haushaltungsführung. Keiner dieser Grundsätze schliesst eine durch Gesetz vorgesehene Gratisnutzung eines öffentlichen Angebotes aus.

Der Memorialsantrag sieht vor, dass die Braunwald-Standseilbahn als Verbindung Linthal–Braunwald im kantonalen Strassengesetz als Kantonsstrasse bezeichnet und auch die Finanzierung gleich gehandhabt wird: Die Kosten der Verkehrsverbindung sollen in gleicher Weise dem Kanton übertragen werden. Das würde über die Gratisbenutzung der Bahn (Vollfinanzierung des Betriebs durch die öffentliche Hand) hinaus bedeuten, dass der Kanton auch die Investitionen, soweit sie nicht durch Bundesleistungen abgedeckt sind, weitgehend trägt.

4. Vergleichbare Erschliessungslösungen mit Seilbahnen

Braunwald ist bezüglich der infrastrukturellen Erschliessung einer ganzjährig bewohnten Siedlung in der Schweiz kein Einzelfall. Im Kanton Wallis werden die Riederalp mit einer Seilbahn ab Mörel, die Bettmeralp mit einer Seilbahn ab Betten Dorf und die Lauchernalp im Lötschental mit einer Seilbahn ab Wiler erschlossen. Zermatt ist ebenfalls grundsätzlich „autofrei“ – die Strasse zwischen Täsch und Zermatt ist für privaten Verkehr gesperrt. Gäste parkieren ihre Fahrzeuge in Täsch und werden vor dort aus mit der Matterhorn-Gotthard-Bahn oder mit Taxis nach Zermatt transportiert. Für Einheimische gibt es beschränkte Parkierungsmöglichkeiten am Eingang zu Zermatt.

Im Kanton Graubünden finden sich Beispiele im Calancatal für Landarenca mit einer Seilbahn ab Selma und für Braggia mit einer Seilbahn ab Arvigo.

Wirzwei im Kanton Nidwalden besitzt zwar nebst der Seilbahn ab Dallenwil eine beschränkte Strassenlösung. Tourismuskreise stufen diese aber als nicht empfehlenswert ein.

Im Kanton Bern sind Mürren mit Seilbahnen von Lauterbrunnen oder Stechelberg und Wengen mit einer Zahnradbahn von Lauterbrunnen her erschlossen – öffentliche Strassen fehlen auch hier.

Auch die Rigi in der Zentralschweiz ist nicht mit dem Auto erreichbar – ebenso sind die Wege auf den Stoos nicht für privaten Verkehr freigegeben.

Allen vorerwähnten Destinationen ist gemeinsam, dass die Benutzung der öffentlichen Zugänge bzw. Verkehrsmittel weder für Einwohner noch für Gäste kostenlos ist. Parkplätze sind z.B. in Täsch für 14.50 Franken/Tag erhältlich. Eine Fahrt nach Zermatt und zurück kostet 16.00, für Besitzer eines ½-Tax-Abos 8.00 Franken und somit nur wenig mehr als nach Braunwald. Parkplätze im Parkhaus in Lauterbrunnen sind für 13.50 Franken/Tag erhältlich, eine Fahrt nach Mürren und zurück kostet 21.60, für Besitzer eines ½-Tax-Abos 10.80 Franken, nach Wengen und zurück 13.20 bzw. 6.60 Franken. Parkplätze in Stechelberg sind für 7.00 Franken/Tag zu haben. Die Fahrt nach Mürren und zurück kostet ebenfalls 21.60 bzw. 10.80 Franken.

5. Vorstösse Gratis-öV im In- und Ausland

Gratisnutzung bedeutet vollständige Finanzierung durch den Kanton bzw. den Steuerzahler. Die Landsgemeinde hat bereits einmal über einen Antrag zur Gratisnutzung im öffentlichen Verkehr entschieden. An der Landsgemeinde 2010 wurde der von der JUSO Glarnerland eingereichte Memorialsantrag „Die Benutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel ist auf dem ganzen Kantonsgebiet kostenlos“ beraten. Dabei war eine Mehrheit der Stimmenden der Ansicht, dass ein funktionierender öV keinen Nulltarif braucht. Vielmehr seien ein gutes Angebot, ein einfaches und verständliches Tarifsysteem sowie hohe Qualität und Pünktlichkeit massgebend.

Das Fürstentum Liechtenstein führte gestützt auf einen politischen Vorstoss 1988 ein Nulltarif-Jahr durch. Die Nachfrage war enorm. Über das ganze Jahr berechnet ergab sich ein Mehrverkehr von 45 Prozent, der mehrheitlich durch Freizeitfahrten entstand. Der Effekt bei den Berufspendlern war mit 2 Prozent gering. Nach einem Jahr wurde der Nulltarif-Versuch beendet, aber ein vereinfachtes Tarifsysteem eingeführt. Dieses kann als erfolgreich bezeichnet werden.

Der Landrat der Landschaft Davos lehnte einen politischen Vorstoss, welcher aufgrund einer Motion zustande gekommen ist und sich auf das Busangebot der Verkehrsbetriebe Davos beschränken sollte, ab.

Der Kanton Zug lehnte 1986 in einer Volksabstimmung den Nulltarif deutlich ab. Mit einer im 2009 eingereichte Motion der SP und einer Interpellation der CVP wurde das Anliegen erneut vorgebracht. Die politischen Hürden konnten indes nicht überwunden werden.

In Genf haben die Stimmberechtigten am 24. Februar 2008 die Initiative „TPG gratis“ mit 67 Prozent Nein-Stimmen in allen Gemeinden des Kantons deutlich verworfen. Der Initiative gegenüber stand auch die Idee der Einführung einer „Carte multimodale“, welche die Gesamtheit aller unterschiedlichen Verkehrsmodi berücksichtigt hätte.

Der Personennahverkehr in Hasselt (Belgien) wurde international bekannt, als die Stadt 1997 den öffentlichen Personennahverkehr mit Omnibussen auf ein rein durch Umlagen finanziertes Transportsystem umstellte. Mit dem Slogan „weil wir kein Geld haben, fährt der Bus jetzt umsonst“ wurde auf eine innovative und überzeugende Art der öV in der Stadt ausgebaut. Nach einer Versuchsphase von 1997 bis 2000 hatte sich das Angebot bis 2013 etabliert. Zwischenzeitlich hat der Stadtrat entschieden, wegen massiver Kostensteigerungen den Verkauf von Fahrausweisen wieder einzuführen. Interessant mag scheinen, dass die Fahrgastfrequenzen zwar um schwindelerregende 1300 Prozent zugenommen haben, aber lediglich 20 Prozent der neuen Fahrgäste als Umsteiger vom Auto auf den öV auszumachen sind.

Bereits 1969, also vor mehr als 40 Jahren, wurde in Basel die Volksinitiative „Gratisdrämmli, nämli“ eingereicht und in der Volksabstimmung 1972 von einer deutlichen Mehrheit bachab geschickt. Die damit einhergehenden „Drämmli-Unruhen“ gegen Tarifierhöhungen mit Blockierung des Tramverkehrs am Barfüsserplatz fanden Niederschlag in günstigeren Abos als Vorläufer der später populären Umwelt-Abos.

In den zwei Städten Templin und Lübben (Brandenburg, Deutschland) entstand die kostenlose Nutzung der Busse aus der Not heraus: Die Kapazitäten waren nicht ausgelastet und der Kostendeckungsgrad zu gering, sodass die Linien von der Einstellung bedroht waren. Das Modell zeitigte vorerst Erfolg. Doch nach weiteren Kostensteigerungen und der damit einhergehenden zusätzlichen finanziellen Belastung für die Städte wurde der kostenlose „Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)“ nach einer zweijährigen Modellprojektphase in Templin wieder fallengelassen.

Eine 2004 im grossen Stadtrat von Luzern eingereichte Motion verlangte, die Attraktivität der Busbenützung und damit verbunden den Modal-Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs sei zu erhöhen, um die negativen Auswirkungen des Individualverkehrs zu reduzieren. Mit Lösungsansätzen wie „die Busse fahren gratis während den Stosszeiten, für Kinder und Jugendliche bis 18 Jahren, für alle Park- und Ride-Benutzer oder immer und für alle“ sollten entsprechende Anreize geschaffen werden. Der Stadtrat hat die Motion abgelehnt, auch weil er der Meinung war, dass durch die alleinige Einführung des Nulltarifs eine signifikante Reduktion der negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs nicht erwartet werden könne.

Le Locle war eine der ersten Schweizer Städte, welche einen Gratis-öV probeweise einführen wollte. Die Stimmberechtigten haben die Initiative mit einem Nein-Stimmenanteil von 74 Prozent anfangs 2004 abgelehnt.

In Zürich wurde ein politischer Vorstoss, den Gratis-öV bei ungünstigen Ozonlagen umzusetzen, ebenfalls abgelehnt. Die Regierung begründete dies mit einer beschränkten Wirkung und den anfallenden Kosten.

6. Materielle Beurteilung

Mit der Formulierung des Memorialsantrags ist dessen Forderung klar: Die Benützung der Braunwald-Standseilbahn als öffentliches Verkehrsmittel zwischen Linthal und Braunwald soll für alle Nutzergruppen gratis sein.

6.1. Nutzen eines Gratisangebots

Im Zusammenhang mit der Nutzung des öV stellt dessen Qualität einen zentralen Faktor dar; der Preis spielt bei der Verkehrsmittelwahl eine geringe Rolle, auch wenn wie vorliegend gar keine Wahlmöglichkeit besteht. In Braunwald fehlt ein funktionierendes touristisches Umfeld wie z.B. im Oberengadin oder in der Region Davos, das Platz für Lösungen bietet: Feriengäste können wohl den öffentlichen Verkehr – jahreszeitenabhängig auch die Bergbahnen – gratis benützen, entrichten ihren Beitrag indes über eine Verkehrs- als Anteil einer Gästetaxe. Der Gast selbst fährt somit nicht gratis Bus oder Bahn. Mit der Abkehr vom Verursacherprinzip – welches beim öffentlichen Verkehr durch die Beiträge der öffentlichen Hand ohnehin nicht vollumfänglich eingehalten wird – wird zudem ein Präjudiz geschaffen.

Ein Gratis-öV ist in der Praxis mit einem angemessenen administrativen und organisatorischen Aufwand nicht realisierbar. Das nationale Tarifsystem und auch die Einbindung des Kantons Glarus in den Tarifverbund Ostwind und den Z-Pass ab dem 15. Dezember 2013 kennt keine Kantons Grenzen. Deshalb sind die Auswirkungen auf die Tarifeinnahmen von GA-Kunden, der transitierenden Benutzern und solchen, die andere nationale und regionale Tarife nutzen, vielfältig und äusserst schwierig abzuschätzen. Verschiedene öV-Angebote betreffen auch die Nachbarkantone, bei denen durch den Wegfall von Tarifeinnahmen die anfallenden Kosten des öV neu aufzuteilen sind. Es ist absehbar, dass Einnahmehausfälle zusätzlich durch den Kanton Glarus zu entschädigen sind, da nicht erwartet werden kann, dass die Nachbarkantone die Einnahmehausfälle mitfinanzieren werden.

6.2. Strassenlösung nach Braunwald

Unter der fiktiven Annahme, zwischen Linthal und Braunwald existiere eine Strasse, kann bei einer Höhendifferenz von 605 Meter zwischen der Talstation in Linthal und der Bergstation in Braunwald und einer mittleren durchschnittlichen Steigung von 7 Prozent von einer Strassenlänge von rund 8 Kilometer ausgegangen werden. Die Betriebskosten für eine Hin- und Rückfahrt betragen bei einem Kilometer-Preis von 70 Rappen somit mindestens 11.20 Franken. Die Fahrzeit für eine Hin- und Rückfahrt kann mit mindestens 24 Minuten (bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 40 km/h) bzw. von rund 28 Minuten (bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 35 km/h) veranschlagt werden.

Diese Kosten haben die Autofahrer auf dem Kantonsstrassennetz ebenfalls selber zu tragen. Zur Verfügung gestellt wird nur die Strasseninfrastruktur – ähnlich der Erschliessung von Braunwald mit der Standseilbahn.

Mit einer Strasse nach Braunwald wäre es zudem nicht getan: In Braunwald selbst fehlt ein zweckdienliches Strassennetz. Deren Erstellung wäre Sache der Gemeinde Glarus Süd. Ohne ausgebautes Strassennetz müsste eine Parkplatzlösung am Eingang zur Gemeinde realisiert werden und die eigentliche Dorferschliessung würde wie heute funktionieren – mit dem Unterschied, dass Fuhrhalter und Taxis beim neuen Parkplatz bereitstehen und nicht mehr bei der Bergstation der Standseilbahn.

6.3. Finanzielle Auswirkungen öV-Gratisangebot nach Braunwald

6.3.1. Kosten bisher – ohne Gratisangebot

6.3.1.1. Fahrplan 2013

Mit täglich 35 Fahrten werktags und je 39 Fahrten an Samstagen und Sonntagen ist für die Verbindung zwischen Linthal und Braunwald ein gutes Angebot vorhanden. Für das laufende Fahrplanjahr 2013 ergeben sich folgende Kosten (in Fr.):

Linie	Strecke	Gesamt- abgeltung	Σ	Anteil	Anteil
			GL+ Bund	GL	Bund
			100 %	36 %	64 %
2840	Linthal–Braunwald	922'714	922'714	332'177	590'537
total Anteil GL aus abgeltungsberechtigten Strecken im 2013				332'177	

Für das Fahrplanjahr 2013 sind die Kosten für den abgeltungsberechtigten Regionalverkehr durch die Abgeltung (Finanzmittel seitens des Bundes und des Kantons Glarus) gedeckt – es resultiert keine Quotenüberschreitung, welche allein durch den Kanton Glarus zu tragen wäre. Somit kommt der reguläre Kostenteiler (Kt. Glarus: 36 %, Bund: 64 %) zur Anwendung.

6.3.1.2. Fahrplan 2014

Vom 15. Dezember 2013 bis am 14. Juni 2014 ist das Angebot unverändert und entspricht dem Fahrplan 2013. Ab dem 15. Juni 2014 bis 13. Dezember 2014 ist mit täglich 35 Fahrten werktags und je 38 Fahrten an Samstagen und Sonntagen auch künftig für die Verbindung zwischen Linthal und Braunwald ein gutes Angebot vorhanden. Ab Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 wird das Angebot in Glarus Nord erweitert – ab dem ausserordentlichen Fahrplanwechsel am 15. Juni 2014 profitieren auch Glarus und Glarus Süd vom Angebotsausbau. Für diesen Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Kanton Glarus gemäss dem Kreditbeschluss an der Landsgemeinde 2012 reichen die Mittel der Abgeltung nicht mehr aus. Es resultiert eine Quotenüberschreitung, welche vollumfänglich durch den Kanton Glarus zu tragen ist. Somit kommt ein angepasster Kostenteiler (Kt. Glarus: ~ 45,6 %, Bund: ~ 54,4 %) zur Anwendung. Für das Fahrplanjahr 2014 ergeben sich folgende Kosten (in Fr.):

Linie	Strecke	Gesamt- abgeltung	Σ	Anteil	Anteil
			GL+ Bund	GL	Bund
			100 %	~ 45,61 %	~ 54,39 %
2840	Linthal–Braunwald	1'007'890	1'007'890	459'699	548'191
total Anteil GL aus abgeltungsberechtigten Strecken im 2014				459'699	

6.3.1.3. Fahrplan 2015

Das Angebot entspricht dem Fahrplan für das zweite Halbjahr 2014 (15. Juni 2014 bis 13. Dezember 2014). 2015 wird die ganze Angebotsverbesserung der Landsgemeindevorlage 2012 wirksam und die Mittel der Abgeltung reichen erst recht nicht mehr aus. Es resultiert eine Quotenüberschreitung, welche vollumfänglich durch den Kanton Glarus zu tragen ist. Für 2015 kommt ein angepasster Kostenteiler (Kt. Glarus: ~ 47,6 %, Bund: ~ 52,4 %) zur Anwendung. Für das Fahrplanjahr 2015 ergeben sich folgende Kosten (in Fr.):

Linie	Strecke	Gesamt- abgeltung	Σ	Anteil	Anteil
			GL+ Bund	GL	Bund
			100 %	~ 47,65 %	~ 52,35 %
2840	Linthal–Braunwald	926'490	926'490	441'472	485'018
total Anteil GL aus abgeltungsberechtigten Strecken im 2015				441'472	

6.3.2. Kosten bisher – mit Änderungen im Tarifsystem

Mit der Einführung des Tarifverbundes Ostwind wurde nach Lösungen gesucht, wie eine Zoneneinteilung „gerecht“ erstellt werden kann, ohne dass sich zusätzliche finanzielle Aufwendungen aus einem erträglichen Rahmen bewegen. Im Vorfeld der Landgemeindevorlage „Beitritt zum Tarifverbund Ostwind“ wurde auch aus Sicht von Einwohnern in Braunwald die Zoneneinteilung zwischen Linthal und Braunwald kritisiert und ganz allgemein in Frage gestellt. Wenn schon das ganze Glarner Hinterland zu einer Zone gehöre, müsse das auch für Braunwald gelten.

Die finanziellen Konsequenzen dieses Begehrens wurden geprüft. Bei einer Aufhebung der Zwischenzone zwischen Braunwald und Linthal resultieren Ertragsausfallszahlungen im Betrag von 100'000 Franken. Bei einer vollständigen Integration von Braunwald in die „Hinterländer Zone“ entstehen Ertragsausfallskosten von gesamthaft 300'000 Franken. Verglichen mit den an der Landsgemeinde 2012 genehmigten jährlichen Kosten von 600'000 Franken fallen somit zusätzliche Kosten im Umfang von 50 Prozent an. Diese Zahlen sind heute noch aktuell.

6.3.3. Gesamtkosten Gratisangebot

Basierend auf dem Grundangebot im Fahrplanjahr 2015, fehlenden Einnahmen aus dem Billetverkauf und unter Berücksichtigung eines reduzierten Betriebsaufwandes sowie der gesicherten Annahme, dass die Abgeltung des Bundes auch bei einem Gratisangebot im bisherigen Umfang geleistet wird, resultieren für den Kanton Glarus jährliche Mehrkosten von rund 1 Million Franken für die Aufrechterhaltung eines Gratisangebots für die Personenbeförderung auf der Braunwald-Standseilbahn (Beträge in Fr.):

Linie	Strecke	Gesamt-abgeltung	Σ	Anteil	Anteil
			GL + Bund	GL	Bund
			100 %	~47,65 %	~52,35 %
2840	Linthal–Braunwald	926'490	926'490	441'472	485'018
	Anteil GL aus abgeltungsberechtigten Strecken im 2015			441'472	
	fehlender Ertrag aus Billetteinnahmen			1'536'400	
	Reduzierter Betriebsaufwand			- 540'000	
	Kosten gesamt GL			1'437'872	
	Vollkosten		1'922'890	1'437'872	485'018

6.3.4. Finanzielle Auswirkungen für den Nutzer

Bei einem Gratisangebot profitiert der Nutzer maximal, wenn er den öffentlichen Verkehr nur auf der Braunwald-Standseilbahn nutzt. Auch für Destinationen innerhalb des Kantons resultieren Reduktionen. Werden jedoch weiter entfernte Destinationen gewählt, so bleiben die Preise unverändert, unbesehen davon, ob auf der Standseilbahn ein Nulltarif besteht oder nicht. Anders gesagt: Wenn ein Reisender z.B. in Wädenswil, Thalwil, Zürich, am Flughafen, in Winterthur oder St. Gallen ein Billett löst, so bezahlt er im Verbund gleichviel, ob er nun bis Linthal oder bis Braunwald fährt.

Linthal–Braunwald = zu bezahlen						Linthal–Braunwald = gratis					
Von	Nach	Einzel		Einzel		Einzel		Einzel		Einzel	
		Erw. 2. Kl. einfach	Verbund	1/2-Tax K 6–16 2. Kl. einfach	Verbund	Erw. 2. Kl. einfach	Verbund	Δ zu	Verbund	Δ zu	
			> 15.12.13		> 15.12.13		> 15.12.13			> 15.12.13	
		Z	Preis	Z	Preis	Z	Preis	Verbund	Z	Preis	Verbund
Braunwald	Linthal	3	7.20	3	3.60	0	0.00	- 7.20	0	0.00	- 3.60
Braunwald	Schwanden	3	7.20	3	3.60	1	3.10	- 4.10	1	2.50	- 1.10
Braunwald	Elm	4	9.40	4	4.70	2	4.80	- 4.60	2	2.90	- 1.80

Braunwald	Glarus	4	9.40	4	4.70	2	4.80	- 4.60	2	2.90	- 1.80
Braunwald	Näfels-M	5	11.80	5	5.90	3	7.20	- 4.60	3	3.60	- 2.30
Braunwald	Ziegelbrücke	6	13.80	6	6.90	4	9.40	- 4.40	4	4.70	- 2.20
Braunwald	Zürich HB	aZ	25.80	aZ	12.90	aZ	25.80	± 0	aZ	12.90	± 0
Braunwald	Flughafen	aZ	25.80	aZ	12.90	aZ	25.80	± 0	aZ	12.90	± 0
Braunwald	Winterthur	aZ	25.80	aZ	12.90	aZ	25.80	± 0	aZ	12.90	± 0
Braunwald	St. Gallen	aZ	29.80	aZ	14.90	aZ	29.80	± 0	13	14.90	± 0

6.3.5. Wirkung Gratis-öV

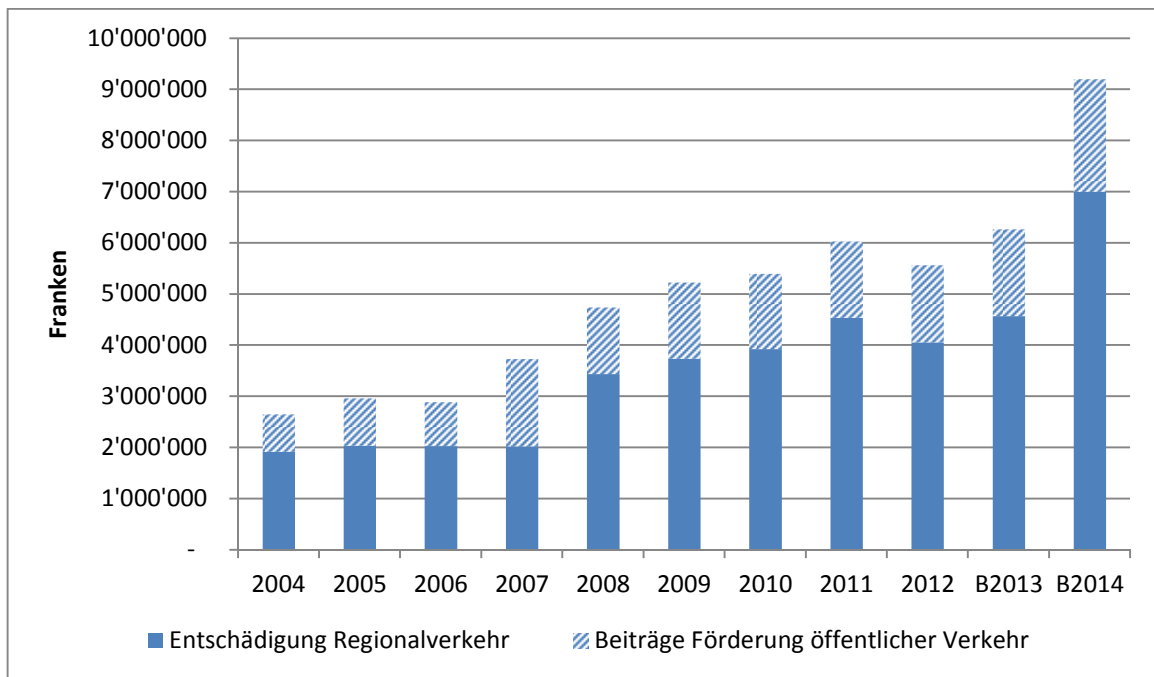
Die Wirkung eines Gratis-öV ist umstritten: Kurzfristig kann eine zusätzliche Werbewirkung erzielt werden und der Kanton als Standort bekannter gemacht werden. Mittelfristig besteht die Gefahr, dass der gute Ruf des öV verspielt wird und sich dieser zu einem Billigprodukt mit unerwünschten Nebenwirkungen wie Abnahme der Sauberkeit und Sicherheit weiterentwickeln könnte.

Die Lösung für einen gut funktionierenden öffentlichen Verkehr führt auch im Kanton Glarus über ein gutes Angebot, ein einfaches und attraktives Tarifsysteem, eine gute Qualität und eine hohe Pünktlichkeit und nicht über einen Nulltarif. Die entsprechenden Zielsetzungen sind im Richtplan enthalten. Diese gilt es nach Möglichkeit umzusetzen. Die von den Antragstellern indirekt geforderten zusätzlichen finanziellen Mittel im Rahmen der fehlenden Einnahmen bzw. Erträge für den öffentlichen Verkehr wären besser und kundenwirksamer in gezielte Angebotsverbesserungen investiert, etwa mit zusätzlichen Fahrten an Samstagen und Sonntagen als Beitrag an die touristische Aufwertung von Braunwald, mit dem Ausbau zu einem Viertelstundentakt zwischen 08:25 Uhr und 17:55 Uhr.

6.4. Finanzielle Gesamtperspektive öV

Der Kanton hat in den letzten Jahren den öffentlichen Verkehr massiv ausgebaut. Die Abbildung auf Seite 9 zeigt die Entwicklung der Entschädigungen an den Regionalverkehr und der Beiträge zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den vergangenen zehn Jahren. Anfänglich entrichteten die Gemeinden noch Beiträge. Inzwischen kommt der Kanton für Bahn- und Busangebot allein auf. Ein Vergleich auf Nettobasis zeigt, dass der Kanton 2004 netto rund zwei Millionen Franken an Aufwand hatte. Die Kosten sind inzwischen auf 9,5 Millionen Franken angestiegen. Dies entspricht Mehrausgaben von 7,5 Millionen Franken, die jährlich wiederkehrend anfallen. Insgesamt ergibt das über die Zehnjahresperiode eine Kostensteigerung von 475 Prozent.

<i>Nettoaufwand Kanton für den Bereich öffentlichen Verkehr (in Fr.)</i>			
2004	2007	2012	2014 (Budget)
2 Mio.	2,3 Mio.	5,7 Mio.	9,5 Mio.



Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist demokratisch legitimiert und politisch gefordert. So hat etwa die Landsgemeinde 2012 einem Ausbau des öffentlichen Verkehrs ab Sommer 2014 zugestimmt und dafür einen Rahmenkredit von jährlich 6,97 Millionen Franken zur Verfügung gestellt. Verschiedene politische Vorstösse forderten einen Ausbau des öV, um eine Gleichbehandlung von Strasse und Schiene zu gewährleisten. Der Ausbau erfolgte über die Erfolgsrechnung, weder Benutzer noch Steuerzahler mussten tiefer in die Tasche greifen. Hinzukommen in der Investitionsrechnung in den Jahren 2014–2018 geplante Investitionsbeiträge von insgesamt rund 12 Millionen Franken, welche hauptsächlich durch die Kantonsbeteiligung am Umbau des Bahnhofs Glarus begründet sind. Die Abschreibungen derselben belasten die Erfolgsrechnung zusätzlich mit über einer Million Franken. Der Staatshaushalt erlaubt nun keine zusätzlichen Massnahmen ohne Sicherstellung der Finanzierung durch neue Mittel. Ist ein weiterer Ausbau des öffentlichen Verkehrs über eine partielle Gratisnutzung politisch erwünscht und gefordert, ist die Finanzierung über eine Anhebung des Kantonssteuerfusses sicherzustellen.

7. Schlussfolgerung

Sowohl Strassen- wie öV-Verkehrsverbindungen sind nicht eigenfinanziert. In der öffentlichen Debatte fällt deshalb immer häufiger das Stichwort Mobility Pricing. Ziel dieser Bewegung ist es, bei der Finanzierung des Verkehrssystems weg von Steuermitteln hin zu benutzungsabhängigen Gebühren und Abgaben zu kommen: Wer Mobilität konsumiert, soll sie auch bezahlen.

Der Kanton bzw. die öffentliche Hand finanziert derzeit die Strassen- sowie die öV-Erschliessung gleichermassen. Im Fall von Braunwald ist die Erschliessung durch eine Standseilbahn sichergestellt – ebenfalls finanziert durch Beiträge von Bund und Kanton. Eine Schlechterstellung der Braunwalder Bevölkerung durch eine fehlende Strassenerschliessung ist nicht festzustellen. Der Vergleich der Antragssteller mit dem Kantonsstrassennetz hinkt: Es wird unterschlagen, dass die Nutzung des Strassennetzes mit Fahrzeugen auch nicht gratis ist.

Die jährlichen Kosten für ein Gratisangebot nach Braunwald sind erheblich. Bei der derzeitigen Finanzlage des Kantons kann ein solcher Vorstoss nicht befürwortet werden. Umso mehr als der touristische Nutzen umstritten ist.

8. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, der Landsgemeinde zu empfehlen, den Memorialsantrag Giorgio Benedetti und Unterzeichnende „Nutzung der Standseilbahn von Linthal nach Braunwald als einzige Verbindung für jedermann kostenlos“ abzulehnen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

*Andrea Bettiga, Landammann
Hansjörg Dürst, Ratsschreiber*

Beilage:

- Memorialsantrag