

An den Landrat

Glarus, 22. Oktober 2024

Gesetz über den öffentlichen Verkehr

Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

1. Die Vorlage im Überblick

Bei der Anwendung des geltenden Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 5. Mai 1996 (nachfolgend: öV-Gesetz) haben sich regelmässig Unklarheiten bezüglich der Zuständigkeiten ergeben. Es musste sich bisweilen mittels Auslegung beholfen werden. Mit dem nun vorliegenden totalrevidierten Gesetz über den öffentlichen Verkehr (nachfolgend: öVG) lassen sich nun alle öV-Geschäfte bzw. -prozesse klar einer zuständigen Behörde zuordnen.

Vor der Ausarbeitung der Vorlage zog der Regierungsrat die kantonale öV-Kommission zu Rate, um die allgemeine Stossrichtung zu eruieren. Zusammengefasst kam die öV-Kommission zum Ergebnis, dass ein totalrevidiertes Gesetz folgende Eckpfeiler erfüllen sollte:

- nachfrageorientierte Planung des Angebots;
- keine Mitfinanzierung durch die Gemeinden;
- mehr Kompetenzen beim Regierungsrat; sowie
- klare Kompetenzregelung hinsichtlich der Finanzierung.

Der vorliegende Gesetzesentwurf kommt den Zielsetzungen der öV-Kommission überwiegend nach. Einzig die Forderung nach mehr Kompetenzen beim Regierungsrat löst der Gesetzesentwurf anders: Mit dem neu eingeführten öV-Konzept soll der Landrat eine umfassende Planungs- und Steuerungskompetenz erhalten. Der Regierungsrat erhält die Kompetenz, Ergänzungen bzw. Reduktionen im Rahmen seiner verfassungsmässigen Finanzkompetenz zu beschliessen. Demgegenüber wird dem zuständigen Departement die Zuständigkeit für die eigentliche Bestellung des Angebots zugewiesen, wobei es sich dabei an das vom Landrat verabschiedete öV-Konzept zu halten hat.

Das neue Gesetz vereinigt und ergänzt bereits bestehende kantonale Regelungen und passt diese soweit erforderlich an. Da sich das öVG in erster Linie auf Bundesrecht stützt und wo nötig ergänzt, kann es entsprechend schlank gehalten werden. Das totalrevidierte öVG wird neu strukturiert, was insbesondere der Verständlichkeit und Lesbarkeit dient. Weiter wird das öVG an die geänderten bundesrechtlichen Bestimmungen angepasst. Neu regelt das öVG auch die Erschliessung von Braunwald mittels Standseilbahn. Schliesslich enthält dieses als weiteren Kernpunkt eine Neuordnung der Finanzierung; künftig übernimmt der Kanton sämtliche Kosten, die nicht vom Bund getragen werden. Die Gemeinden werden dadurch entlastet. Ausserdem wird damit die diesbezügliche jahrelange, teilweise nicht gesetzeskonforme Praxis bereinigt.

2. Ausgangslage

Artikel 46 Absatz 1 der Kantonsverfassung (KV) verpflichtet den Kanton und die Gemeinden, den öV zu fördern. Die Umsetzung des verfassungsmässigen Auftrags wird in der kantonalen öV-Gesetzgebung ausgeführt. Bislang war dies das öV-Gesetz vom 5. Mai 1996. Vorliegend soll diese Grundlage neu konzipiert und an die insbesondere auf eidgenössischer Ebene veränderten Rahmenbedingungen angepasst werden.

Im Bundesrecht erfolgten in den vergangenen Jahren mit dem Personenbeförderungsgesetz (PBG) wesentliche Neuerungen in den rechtlichen Grundlagen. Dieses regelt die Verfahren zum bestellten Verkehrsangebot. Die Abgeltungsgrundlagen wurden mit der Verordnung über Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) ebenfalls erneuert. Auf Bundesebene wurde zudem die Infrastrukturfinanzierung neu geregelt. Mit dem Beschluss zur Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur 2016 (FABI) wurde ein unbefristeter Fonds geschaffen. Per 1. Januar 2016 wurde der Bahninfrastrukturfonds (BIF) auf Verfassungsstufe verankert (Art. 87a Bundesverfassung, BV). Dadurch soll die Finanzierung der Bahninfrastruktur langfristig stabiler ausgestaltet und die Finanzierung von Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Infrastruktur aus einem Topf gewährleistet werden. Bund, Kantone, die Bahnunternehmen und die Kundschaft zahlen in diesen Topf ein.

Auf kantonaler Ebene wurde bereits im Memorial für die Landsgemeinde 2012 festgehalten, dass das aktuelle öV-Gesetz bisweilen Anlass zu Auslegungsfragen gebe, namentlich bezüglich der Zuständigkeiten bei Beschlüssen zu betrieblichen Massnahmen mit Folgekosten und Einbezug der Gemeinden zur Betriebsfinanzierung (Art. 8–11). Eine in absehbarer Zeit vorzunehmende Revision werde Klarheit bringen, wobei sich die gelebte Praxis als Richtschnur anbiete. Zudem seien die gesetzten Ziele unter Berücksichtigung des weiterentwickelten Angebots neu zu formulieren. In der vorliegenden Totalrevision werden diese Themen aufgenommen.

3. Ziele des öffentlichen Verkehrs

3.1. Funktion im Gesamtverkehrssystem

Der öV übernimmt eine wichtige Funktion im Gesamtverkehrssystem des Kantons Glarus. Er stellt die Grundmobilität sicher und gewährleistet wirtschaftlich und sozial wichtige Funktionen. Der öV ist für den beruflichen Pendlerverkehr wie auch für Fahrten während der Freizeit unverzichtbar geworden.

Auf dem Strassennetz sind verschiedentlich die Kapazitätsgrenzen erreicht, insbesondere im Raum Glarus–Näfels. Die Folgen sind überlastete Strassen, steigende Verkehrsemissionen und zunehmende Störungen, die zu sinkender Wohnqualität und Beeinträchtigungen des motorisierten Verkehrs führen. Gemäss Verkehrsprognosen des Bundes wird der Verkehr in den nächsten Jahrzehnten weiter zunehmen. Ein höherer Anteil des öV am Gesamtverkehrsaufkommen ist zur Bewältigung der zusätzlichen Mobilitätsnachfrage unabdingbar. Der öV hat Kapazitätsreserven und kann – falls erforderlich – ausgebaut werden.

Der öV ist sehr flächeneffizient und bringt Reisende sicher und pünktlich ans Ziel. Er stellt in touristischen Gebieten wichtige Verbindungen sicher und belastet im Vergleich zum MIV die Umwelt deutlich weniger.

Der öV hat dort seine Stärke, wo Fahrten gebündelt und kanalisiert werden können. Dies ist im Kanton Glarus insbesondere entlang der Siedlungen im Talboden der Fall. Der öV umfasst verkehrliche Angebote mit regelmässigen Fahrten gemäss einem definierten Fahrplan, die von allen Personen aufgrund vorgegebener Beförderungsbestimmungen genutzt werden können. In der Schweiz umfasst der öV nicht nur Verkehrsangebote mit Bahn, Tram und Bus, sondern auch per Schiff und Seilbahn.

Neue technologische Möglichkeiten, Änderungen im Arbeits- und Freizeitverhalten und sich wandelnde Bedürfnisse der Bevölkerung führen sowohl zu einem veränderten Mobilitätsverhalten als auch zu neuen Formen von Mobilitätsangeboten. Die klassische Zweiteilung der Mobilität auf der Strasse zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öV verschwindet zunehmend. So können beispielsweise auch On-Demand-Angebote öV-Angebote darstellen. Das Bundesrecht ist derzeit allerdings noch nicht auf solche Angebote ausgerichtet. Es bestehen derzeit noch gewisse Rechtsunsicherheiten. Klar ist jedoch auf Bundesebene, dass es sich z. B. bei Car-Sharing, Bike-Sharing, E-Scooter-Sharing usw. nicht um öV-Angebote handelt. Daher werden diese nicht im öVG abgebildet.

3.2. Abstimmung Siedlung und Verkehr

Bei der angestrebten Siedlungsentwicklung nach innen ist die Abstimmung von Siedlung und Verkehr eine zentrale Herausforderung. Im Siedlungsraum sind jene Gebiete prioritär zu entwickeln und zu verdichten, welche gut mit dem öV erschlossen sind.

3.2.1. öV-Güteklassen im Generellen

Ein wichtiger Indikator für die Qualität der Erschliessung mit dem öV sind die öV-Güteklassen. Sie ermöglichen es, Standorte zu identifizieren, die durch ihre gute Erschliessung mit dem öV ein hohes Potenzial als Entwicklungsschwerpunkte aufweisen. Die öV-Güteklassen wurden vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) entwickelt; sie sind national standardisiert. Die Methodik wird im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr zur Beurteilung der Qualität der öV-Erschliessung im dichtbesiedelten Raum verwendet. Die Anwendbarkeit des Indikators im ländlich geprägten Gebiet ist daher zu relativieren. Bei der Berechnung der öV-Güteklassen wird die Art des Verkehrsmittels, das Taktintervall und die Fusswegdistanz berücksichtigt.

Die öV-Güteklassen sind wie folgt definiert:

- Güteklasse A: sehr gute Erschliessung
- Güteklasse B: gute Erschliessung
- Güteklasse C: mittelmässige Erschliessung
- Güteklasse D: geringe Erschliessung
- Keine Güteklasse: marginale oder keine öV-Erschliessung

3.2.2. Definition der öV-Güteklassen bei Haltestellendistanz 300 Meter

In der Tabelle 1 sind die öV-Güteklassen am Beispiel der Luftlinie im Umkreis von 300 Metern von der jeweiligen Haltestelle definiert.

Tabelle 1. öV-Güteklassen Haltestellendistanz 300 Meter

Art der Verkehrsmittel	Kursintervall (Taktichte)		
	Viertelstunde	Halbstunde	Stunde
Bahnknoten	A	B	C
Bahnlinien	B	C	D
Buslinien	C	D	D

Linien mit weniger als einem Stundentakt erreichen keine öV-Güteklasse.

Die in Tabelle 1 aufgeführte Haltestellendistanz von 300 Metern deckt gemäss der Analyse «öV-Angebot im Kanton Glarus» aus dem Jahr 2022 in der Gemeinde Glarus 90 Prozent, in Glarus Nord 82 Prozent und in Glarus Süd 79 Prozent der Bevölkerung ab. Mit dem beschlossenen Halbstundentakt auf der Bahnlinie Ziegelbrücke–Linthal wird zukünftig rund um jeden Halteort die Güteklasse C erreicht. Bei einem Halbstundentakt auf dem Bus wird bei jedem Halteort die Kategorie D erreicht.

3.2.3. *öV-Güteklassen gemäss Richtplan 2018*

Im aktuellen, behördenverbindlichen Richtplan 2018 (Stand: 17. August 2022) sind zusammengefasst die folgenden Einträge zu den öV-Güteklassen enthalten:

- Insbesondere die mit dem öV gut erschlossenen Lagen sind prioritär zu entwickeln.
- Im Richtplan ist festgelegt, welche öV-Güteklassen erreicht werden müssen, um neue Ein- und Umzonungen vornehmen zu können.
- Kantonale Versorgungseinrichtungen sind gezielt an Standorten einzurichten, welche mit dem öV gut oder sehr gut erreichbar sind (öV-Güteklasse A–C).
- Bei publikumsintensiven Einrichtungen ist eine angemessene Erschliessung durch den öV sicherzustellen (mind. öV-Güteklasse C).

4. **Analyse des Glarner öV-Angebots**

Im Jahr 2022 erstellte die Infras AG im Auftrag des Kantons die Analyse «öV-Angebot im Kanton Glarus». Untersucht wurde in einem ersten Schritt das öV-Angebot des Kantons Glarus, das in einem zweiten Schritt dem Angebot von Kantonen mit ähnlichen strukturellen Verhältnissen (AI, AR, NW, OW, Uri) gegenübergestellt wurde. Die Analyse zeigte, dass das aktuelle öV-Angebot des Kantons Glarus unter Berücksichtigung der strukturellen Verhältnisse als gut bezeichnet werden kann. Eine grosse Stärke des Angebots ist die sehr gute räumliche Erschliessung: 97 Prozent der Wohnbevölkerung sind mit dem öV innerhalb von 700 Metern von der nächsten Haltestelle erschlossen; 84 Prozent der Wohnbevölkerung wohnt sogar innerhalb von 300 Metern zur nächsten Haltestelle. Im interkantonalen Vergleich ist dies klar überdurchschnittlich. Im dünn besiedelten Gebiet gibt es einzelne Erschliessungslücken.

Die Verbindungen im Kanton Glarus und darüber hinaus sind attraktiv. Insbesondere die Direktverbindungen nach Zürich und Rapperswil wie auch die halbstündlichen Verbindungen nach Sargans gehören zu den Stärken des öV-Angebots. Das Angebotsniveau mit dem Halbstundentakt auf den Hauptlinien und dem Stundentakt auf den untergeordneten Linien wird grundsätzlich als angemessen beurteilt. Positiv bewertet werden die grösstenteils langen Betriebszeiten der Bahn. Bemängelt werden dagegen die am Abend zu kurzen Betriebszeiten der Buslinie 501 Glarus–Riedern–Näfels zur Erschliessung von Riedern sowie die Betriebszeiten der Linie 736 Schwanden–Linthal (nur bis 19.30 Uhr und nur während der Hauptverkehrszeit). Der Regierungsrat hat in der Zwischenzeit Angebotsverbesserungen ab dem Fahrplan 2025 beschlossen, um diese Mängel zu beheben bzw. zu verkleinern.

Bei der Nachfrage erreicht der Kanton Glarus höhere Werte als die meisten Vergleichskantone. Die Betriebskosten pro Kopf sind im Kanton Glarus vergleichsweise hoch, während die Betriebskosten je Einsteiger unterdurchschnittlich sind. Zudem sind im Kanton Glarus die Erlöse pro Kopf hoch (zweithöchster Wert) und die Pro-Kopf-Abgeltungen am tiefsten, was zeigt, dass das Angebot gut auf die Nachfrage ausgerichtet ist. Bei der Finanzierung der Abgeltungen fällt auf, dass im Kanton Glarus der Kantonsanteil überdurchschnittlich hoch ist, was damit zusammenhängt, dass sich im Kanton Glarus die Gemeinden, mit Ausnahme der Kleinbuslinie 503 in Glarus sowie der touristischen Buslinie 544 ins Niderental, nicht an den ungedeckten Betriebskosten beteiligen. Der Kostendeckungsgrad bei der Bahn ist im Kanton Glarus mit 65 Prozent am höchsten verglichen mit den Vergleichskantonen; bei den Buslinien liegt er im Mittelfeld. Gemäss der Analyse ist das öV-Angebot des Kantons gesamthaft gesehen zweckmässig und gut.

Bei der zukünftigen öV-Entwicklung zeichnen sich aufgrund der zunehmenden Digitalisierung verschiedene Trends ab. Die von der Rapp AG 2022 im Auftrag der Ostschweizer Kantone erstellte Studie «öV ohne Fahrplan – Erfahrungen, Entwicklungen, Zukunft» geht davon aus, dass die Digitalisierung bei On-Demand-Angeboten tendenziell die Effizienz des Service public erhöhe, jedoch nicht in dem Mass, als dass dies als Gamechanger im Vergleich zum

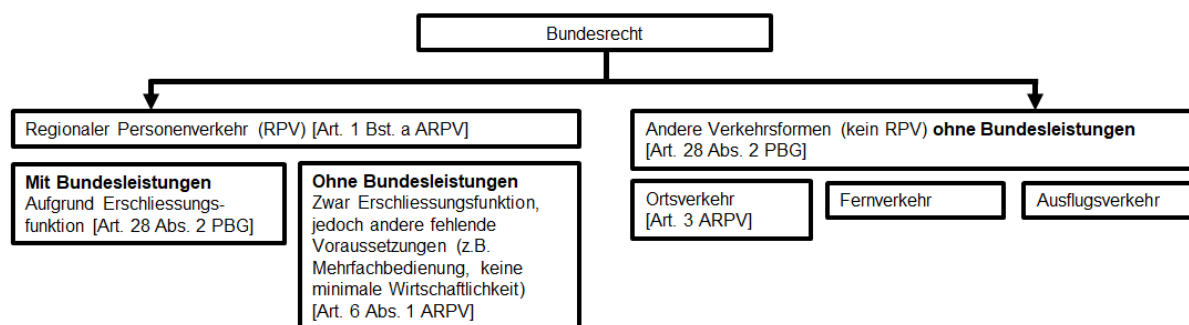
konventionellen öV anzusehen wäre. On-Demand-Angebote werden folglich in der Schweizer öV-Landschaft – zumindest kurz- und mittelfristig – weiterhin ein Nischenprodukt darstellen, welches massgeschneidert bei erschwerter Nachfragekonstellationen implementiert werde. Sie taugten jedoch kaum, um eine massgebliche Verlagerung auf den öV zu bewirken. Sollte dereinst automatisiertes Fahren Realität werden und auf das Fahrpersonal verzichtet werden können, könnte dies On-Demand-Angeboten weiteren Schub verleihen, weil damit die oft hohen Kosten der unproduktiven Bereitschaftszeit entfallen würden. Massgebend in diesem Fall wird jedoch sein, ob autonome Fahrzeuge auch verbreitet im Besitz von Privatpersonen sein werden, wie dies heute beim Auto der Fall ist, oder ob solche Fahrzeuge aufgrund der hohen Kosten dem kollektiven Verkehr vorbehalten sein werden. Im ersten Fall würde die öV-Nachfrage – und somit auch jene für On-Demand-Angebote – generell zurückgehen, weil auch der MIV «öV-Qualitäten» erhielte. Im zweiten Fall könnten – wie oben beschrieben – On-Demand-Angebote von geringeren Personalkosten profitieren.

Die bisherigen On-Demand-Angebote in der Schweiz bewegen sich teilweise in einem unklaren gesetzlichen Rahmen, was Besteller und Betreiber aufgrund der Rechtsunsicherheiten an der Weiterentwicklung von Angeboten oder der Einführung neuer Angebote hindern kann. So sind die gesetzlichen Bestimmungen z. B. bezüglich der Konzessionspflicht und der Anwendbarkeit der Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG), der Nutzung und Ausgestaltung der Haltestellen usw. nicht abschliessend geklärt. Der Bund hat den Handlungsbedarf erkannt und möchte On-Demand-Verkehr im Rahmen der Überarbeitung der Personenbeförderungskonzession berücksichtigen. Bis angepasste gesetzliche Regelungen erarbeitet und vom Parlament verabschiedet werden, dürfte es allerdings noch mehrere Jahre dauern. Ende 2023 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) den «Leitfaden zu On-Demand-Angeboten» mit den aktuell gültigen Bestimmungen veröffentlicht.

5. Finanzierung des öV

Das Bundesrecht unterscheidet zwischen dem regionalen Personenverkehr (RPV) und weiteren Verkehrsformen. Zu den weiteren Verkehrsformen gehören der Ortsverkehr, der Fernverkehr und der Ausflugsverkehr; für sie gibt es keine Bundesleistungen. Innerhalb des RPV gibt es eine Kategorie, in der sich der Bund aufgrund der Erschliessungsfunktion an den Kosten beteiligt. In einer zweiten RPV-Kategorie ist die Erschliessungsfunktion zwar ebenfalls gegeben; andere Faktoren verhindern jedoch, dass Bundesleistungen ausgerichtet werden (s. Ziff. 5.2).

Abbildung 1. Unterscheidung im Bundesrecht



5.1. Regionaler Personenverkehr mit Bundesleistungen

Die Finanzierung des RPV ist eine Verbundaufgabe zwischen dem Bund, den Kantonen und teilweise den Gemeinden. Der Bund beteiligt sich gemäss Artikel 30 Absatz 1 PBG an der gesamten Abgeltung des durch Bund und Kantone gemeinsam bestellten Angebots im RPV gesamtschweizerisch mit 50 Prozent. Der Bundesrat legt mindestens alle vier Jahre die An-

teile des Bundes und der einzelnen Kantone an der Abgeltung fest (Art. 30 Abs. 2 PBG). Dabei wird die strukturelle Voraussetzung des Kantons aufgrund der Bevölkerungsdichte berücksichtigt. Aktuell beteiligt sich der Bund mit 73 Prozent an den RPV-Linien im Kanton Glarus; nur die Kantone Graubünden, Jura und Uri profitieren von einer höheren Bundesbeteiligung. Schweizweit schwankt die Kantonsbeteiligung des Bundes zwischen 27 Prozent (Basel-Stadt) und 80 Prozent (Graubünden). Das BAV legt zudem periodisch die Kantonsquote – mit welcher sich der Bund maximal an den Linien des jeweiligen Kantons beteiligt – fest (Art. 14 Abs. 2 ARPV). Alle Bestellungen, die diese Quote überschreiten, sind vom jeweiligen Kanton vollständig selber zu finanzieren. Die Kantonsquote 2024 des Kantons Glarus für das gemeinsam mit dem Bund bestellte Angebot beläuft sich auf 11'540'904 Franken.

Ob und wie sich die Gemeinden an den öV-Kosten beteiligen, entscheiden die einzelnen Kantone gemäss Artikel 30 Absatz 5 PBG autonom. Gemäss einer Umfrage des Kantons Schaffhausen im Jahr 2024 beteiligen sich die Gemeinden von 20 Kantonen mit einer Beteiligung zwischen 10 und 60 Prozent an den ungedeckten Kosten des RPV. Nur in den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Genf und Nidwalden tragen die Gemeinden so wie auch im Kanton Glarus (vgl. Art. 9 Abs. 1 öV-Gesetz) keinen Anteil am RPV mit. Im Kanton St. Gallen beteiligen sich die Gemeinden zusätzlich an der Finanzierung des Kantonsanteils am Bahninfrastrukturfonds.

5.2. Regionaler Personenverkehr ohne Bundesleistungen

Diese Linien erfüllen zwar das Kriterium der Erschliessungsfunktion, werden aber vom Bund trotzdem nicht mitfinanziert. Gründe dafür sind z. B. die Mehrfachbedienung einer Ortschaft durch verschiedene Linien (Art. 6 Abs. 1 ARPV), fehlende Wirtschaftlichkeit aufgrund eines Kostendeckungsgrads von weniger als 10 Prozent je Linie oder das Fehlen eines Ganzjahresbetriebs. Die Abgeltungskosten dieser Linien werden von den Bestellern (ohne Bund) vollständig selber getragen.

5.3. Andere Verkehrsformen

5.3.1. Ortsverkehr

Der nach Artikel 28 Absatz 2 PBG von Bundesleistungen ausgeschlossene Ortsverkehr umfasst Linien, die der Feinerschliessung von Ortschaften dienen. Der Feinerschliessung dient eine Linie, wenn die Haltestellen in der Regel nicht mehr als 1,5 Kilometer vom nächstgelegenen Verknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Netz des öV entfernt sind und die Abstände zwischen den Haltestellen klein sind (Art. 3 ARPV). Ein Grossteil der Kantone übernimmt zwischen 15 und 100 Prozent der ungedeckten Kosten dieser Linien. In den Kantonen Appenzell Ausserrhoden, Graubünden, Nidwalden, Schwyz und Uri finanzieren die Gemeinden diesen selber.

5.3.2. Ausflugsverkehr

Der Begriff «Ausflugsverkehr» stammt aus dem bestehenden öV-Gesetz (vgl. Art. 10 öV-Gesetz). Der Bund definiert diesen Begriff nicht. Er kann jedoch unter «Angebote ohne Erschliessungsfunktion» gemäss Artikel 28 Absatz 2 PBG subsumiert werden. Unter den Ausflugsverkehr fällt auch der «touristische Verkehr», welcher als Synonym zu betrachten ist. Die Linien des Ausflugsverkehrs werden vom Bund ebenso nicht mitfinanziert. Die Kantone Appenzell Innerrhoden, Freiburg, Graubünden, Jura, Obwalden, Solothurn, Thurgau, Waadt, Wallis, Zug und Zürich beteiligen sich an der Finanzierung dieser Linien. In den Kantonen Appenzell Ausserrhoden, Bern, Basel-Stadt, Luzern, Neuenburg, Nidwalden, St. Gallen, Schaffhausen, Tessin und Uri erfolgt eine Beteiligung nur unter gewissen Voraussetzungen. Die Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Genf und Schwyz beteiligen sich nicht an der Finanzierung der touristischen Linien.

5.3.3. Fernverkehr

Grundsätzlich funktioniert der Fernverkehr eigenwirtschaftlich. Entsprechend definiert dieser das Angebot und die Haltepolitik eigenständig. Offeriert jedoch der Fernverkehr einzelne Sonderleistungen dem Kanton, wie zum Beispiel einen Halt des Nachtschnellzugs in Ziegelbrücke, kann dieser dieses Angebot bestellen.

5.4. Bisherige Regelung im öV-Gesetz

Das bisherige kantonale öV-Gesetz hatte die Struktur des Bundesrechts übernommen. Die Zuständigkeiten der jeweiligen Instanzen wie auch die Finanzierung der jeweiligen öV-Linien wurde gemäss Abbildung 2 geregelt. So ist gemäss Artikel 8 Absatz 2 öV-Gesetz der Regierungsrat für das gemeinsam mit dem Bund bestellte Verkehrsangebot zuständig. Finanziert wird der Kantonsanteil an den Kosten des Regionalverkehrs gemäss Artikel 9 Absatz 1 öV-Gesetz durch den Kanton (ohne Beteiligung der Gemeinden, vgl. Ziff. 5.1).

Abbildung 2. Unterscheidung im kantonalen Recht

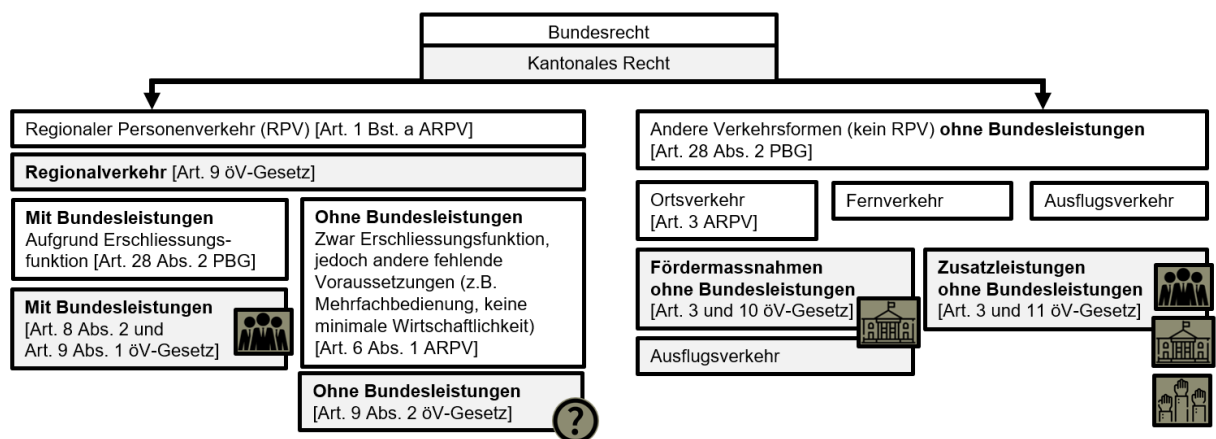
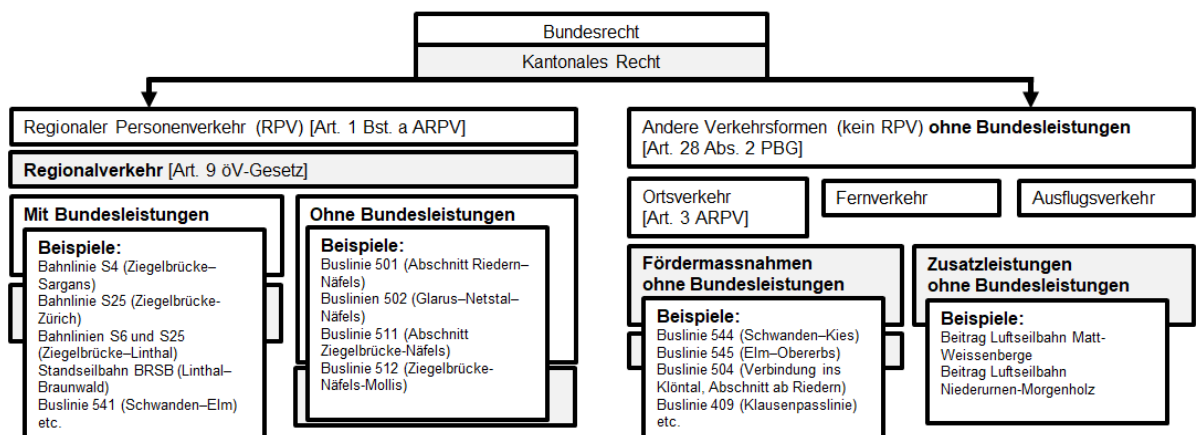


Abbildung 3. Beispiele



Beim RPV-Angebot ohne Bundesleistungen sind die Zuständigkeiten nicht so klar geregelt bzw. uneinheitlich gehandhabt. Allerdings trägt der Kanton wie beim Regionalverkehr mit Bundesleistungen die Kosten ohne Beteiligung der Gemeinden (vgl. Art. 9 Abs. 2 öV-Gesetz).

5.5. Darstellung der Kosten

Im Jahr 2023 wendete der Kanton insgesamt rund 4,4 Millionen Franken für Abgeltungszahlungen an Transportunternehmen auf. Der Bund steuerte weitere 7,1 Millionen Franken bei.

Tabelle 2. Abgeltungen RPV-Linien mit Bundesleistungen im 2023 (Beträge in Fr.)

Strecke	Gesamtabgeltung 2023	ikV ¹ %	Total GL + Bund	Anteil GL	Anteil Bund	Bemerkungen
			100 %	27 %	73 %	
S4 Uznach–Ziegelbrücke–Mühlehorn–Sargans–St. Gallen	16'309'900	3,2 %	521'917	140'918	380'999	
S6 Rapperswil–Ziegelbrücke–Schwanden–Linthal	3'367'700	55,8 %	1'879'177	507'378	1'371'799	
S25 Zürich–Ziegelbrücke–Schwanden–Linthal	7'550'650	55,4 %	4'183'060	1'129'426	3'053'634	
Standseilbahn Linthal–Braunwald	1'192'315	100 %	1'192'315	321'925	870'390	
Bus 501 Abschnitt Glarus–Riedern	34'283	100 %	34'283	9'256	25'027	
Bus 511 Abschnitt Näfels–Mühlehorn	257'373	100 %	257'373	69'491	187'882	
Bus 524 Pfäffikon SZ–Bilten–Ziegelbrücke	1'899'422	43 %	816'751	220'523	596'229	
Bus 536 Ziegelbrücke–Glarus–Linthal (Nachtbus)	76'013	100 %	76'013	20'524	55'489	
Bus 541 Schwanden–Elm Sportbahnen	652'676	100 %	652'676	371'135	281'541	Inkl. Überangebot 9 Kurspaare CHF 267'004
Bus 542 Schwanden–Schwändi–Lassigen	248'126	100 %	248'126	157'560	90'566	Inkl. Überangebot 7 Kurspaare CHF 124'063
Bus 543 Mitlödi–Schwanden–Sool	101'868	100 %	101'868	27'504	74'364	
Bus 546 Schwanden–Linthal	188'186	100 %	188'186	50'810	137'376	
Total	31'878'512		10'151'745	3'026'450	7'125'295	

¹ Der interkantonale Verteilschlüssel (ikV) kommt bei kantonsübergreifenden öV-Linien zur Anwendung. Er wird normalerweise aufgrund des Territorialprinzips der Kantone anhand der befahrenen Streckenkilometer und Haltestellen vereinbart.

Tabelle 3. Abgeltungen RPV-Linien ohne Bundesleistungen im 2023 (Beträge in Fr.)

Strecke	Gesamtabgeltung 2023	Kantonsanteil	Anteil GL
Bus 501 Abschnitt Riedern–Näfels-Mollis	101'614	100 %	101'614
Bus 502 Glarus–Netstal–Näfels-Mollis	199'618	100 %	199'618
Bus 511 Abschnitt Ziegelbrücke–Näfels	146'490	100 %	146'490
Bus 512 Ziegelbrücke–Näfels-Mollis	316'782	100 %	316'782
Total	764'504		764'504

Tabelle 4. Abgeltungen Ortsverkehr im 2023 (Beträge in Fr.)

Strecke	Gesamtabgeltung 2023	Kantonsanteil	Anteil GL
Bus 503 Ennenda–Glarus–Pfrundhaus	233'441	50%	116'721
Total	233'441		116'721

Tabelle 5. Abgeltungen Ausflugsverkehr im 2023 (Beträge in Fr.)

Strecke	Gesamtabgeltung 2023	Kantonsanteil	Anteil GL	Bemerkungen
Bus 409 Altdorf–Klausen–Linthal	78'600	16,9 %	14'210	
Bus 504 Glarus–Klöntal	119'893	100 %	119'893	
Bus 544 Schwanden–Kies	426'900	67,44 %	287'888	Gemäss Landratsbeschluss vom 24.4.2024
Bus 545 Elm, Steinibach–Obererbs	93'409	100 %	93'409	
Total	718'802		515'400	

Tabelle 6. Abgeltungen Fernverkehr im 2023 (Beträge in Fr.)

<i>Strecke</i>	<i>Gesamtabgeltung 2023</i>	<i>Beitrag GL</i>
Halt Nachtschnellzug Ziegelbrücke	20'000	20'000
<i>Total</i>	<i>20'000</i>	<i>20'000</i>

5.5.1. Beiträge an den Bahninfrastrukturfonds

Neben den oben aufgeführten Abgeltungskosten für den Betrieb der einzelnen Linien fallen jährlich zusätzlich die Beiträge an den Bahninfrastrukturfonds (BIF) gemäss Artikel 57 Eisenbahngesetz (EBG) an (vgl. Ziff. 6.1). Der Kanton Glarus hat 2023 knapp 4,7 Millionen Franken in den BIF einbezahlt, womit dieser Beitrag sämtliche Abgeltungskosten für den Betrieb der einzelnen Linien übersteigt.

6. Instrumente

6.1. Nationale Angebotsentwicklung

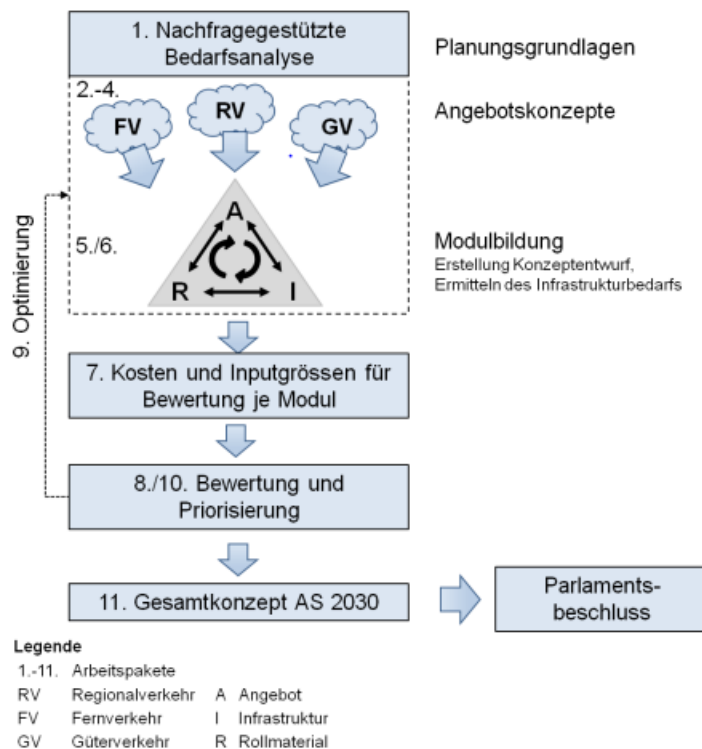
Das Strategische Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (STEP) hat seinen Ursprung in dem im Jahr 2013 angenommenen Bundesbeschluss über die Finanzierung und Ausbau der Bahn-Infrastruktur (FABI). Durch den Beschluss wurde der BIF des Bundes ins Leben gerufen, der die finanziellen Mittel für die Umsetzung des STEP mit einem Zeithorizont bis 2050 bereitstellt. Mit FABI haben sich die Rollen für die Planung der Ausbauschnitte (AS) verändert: Das BAV leitete und koordinierte beim AS 2035 erstmals als Prozessführer die für die AS notwendigen Planungen. Die Kantone, die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiberinnen sowie die Akteure der Güterverkehrsbranche wurden in den Planungsprozess eingebunden.

Der Planungsprozess (vgl. Abb. 4) sieht folgende elf Arbeitsschritte vor:

- Arbeitsschritt 1: Die Planungsgrundlagen für den Planungsprozess, welche hauptsächlich auf einer nachfragegestützten Bedarfsanalyse für den Eisenbahnverkehr basieren, werden vom BAV festgelegt.
- Arbeitsschritte 2–4: Die Angebotsziele für den Regional-, den Fern- und den Güterverkehr werden erarbeitet. Die Kantone definieren ihre Angebotsziele und geben diese über die zugeteilte Planungsregion beim BAV ein.
- Arbeitsschritte 5–6: Das BAV prüft die erarbeiteten Angebotsziele im Rahmen der Eingangsprüfung und fasst diese anschliessend in Modulen zusammen. Dabei werden die Zusammenhänge zwischen Angebot, Infrastruktur und Rollmaterial berücksichtigt.
- Arbeitsschritt 7: Für jedes Modul werden die Kosten und Inputgrössen mittels Grobkostenschätzung bestimmt.
- Arbeitsschritte 8–10: Die Module werden anhand von vorgegebenen Kriterien des BAV bewertet, optimiert und priorisiert.
- Arbeitsschritt 11: Das BAV stellt das Gesamtkonzept für die Ausbauvariante zusammen und legt dieses den Planungsbeteiligten zur Vernehmlassung vor.

Mit dem Parlamentsbeschluss des Bundes wird das Gesamtkonzept genehmigt.

Abbildung 4. Methodik zur Entwicklung des STEP AS 2030 (Quelle: BAV)



Für die Definition der Angebotsziele ist im aktuellen öV-Gesetz gemäss Artikel 8 Absatz 2 der Regierungsrat zuständig. Entsprechend hat dieser die Angebotsziele für die STEP AS 2035 und 2045 bereits definiert und beim BAV eingegeben.

6.1.1. STEP AS 2035

Die Eingabe des Kantons Glarus für den STEP AS 2035 erfolgte im Oktober 2014 mit folgenden Angebotszielen:

1. Integraler Halbstundentakt Ziegelbrücke–Linthal
2. Herstellen des Eckanschlusses S25/S4 in Ziegelbrücke
3. Wiedereinführung des S2-Halts in Bilten

Das BAV informierte im Februar 2016 schliesslich, dass zur Sicherstellung des geforderten Eckanschlusses S25/S4 in Ziegelbrücke der Doppelspurausbau im Tiefenwinkel zwingend sei. Da einzig das Glarner Modul diesen Ausbau auslöse, müssten dessen Kosten vollständig dem Glarner Modul belastet werden. Entsprechend klein schätzte das BAV die Realisierungschancen für den integralen Halbstundentakt Ziegelbrücke–Linthal mit dem Bau der Kreuzungsstelle im Grosstal sowie das Herstellen des Eckanschlusses S25/S4 in Ziegelbrücke ein. Das BAV gab dem Kanton die Möglichkeit, eine Moduloptimierung vorzunehmen.

Der Kanton Glarus optimierte im März 2016 seine Eingabe:

1. Halbstundentakt Ziegelbrücke–Linthal
2. Herstellen des Eckanschlusses S25/S4 in Ziegelbrücke mit Haltaufhebung der S25 im Bahnhof Nieder- und Oberurnen
3. Wiedereinführung des S2-Halts in Bilten

Aufgrund der Bahnplanung des Bundes mit der mittelfristigen Haltaufhebung sämtlicher S-Bahnhalte in Bilten sowie aus finanziellen Überlegungen verzichtete der Kanton Glarus 2017 auf die Mitfinanzierung der S2 und der S27 ab dem Fahrplanjahr 2018. Entsprechend wurde

das Angebotsziel «Wiedereinführung des S2-Halts in Bilten» vom Kanton aufgegeben. Stattdessen wird Bilten seither halbstündlich (in den Randzeiten stündlich) mit der Buslinie 524 (heute 513) erschlossen und mit optimalen Anschlüssen beim Bahnhof Ziegelbrücke ans öV-Netz angebunden. Die Abgeltung sowie der BIF-Beitrag des Kantons Glarus konnten damit wesentlich gesenkt werden. Das Bundesparlament beschloss 2019 das Angebotskonzept STEP AS 2035, welches keine Halte in Bilten mehr zulässt.

Aktuell setzt sich der Kanton auf allen Ebenen für den Erhalt der im Verlauf des Projekts STEP AS 2035 durch das BAV zur Aufhebung vorgesehenen Direktverbindungen nach Zürich und Rapperswil ein. Ebenso fordert er die Wiedereinführung des durch den Eckanschluss entfallenen halbstündlichen Halts im Bahnhof Nieder- und Oberurnen. Im Hinblick auf die nächsten Ausbauschritte setzt sich der Kanton weiter für den Doppelspurausbau Tiefenwinkel sowie ein Anschlussbauwerk im Zimmerbergtunnel II für einen zukünftigen Meilibachtunnel ein. Aufgrund verschiedener Umstände funktioniert das beschlossene Angebotskonzept national nicht und muss überarbeitet werden.

6.1.2. STEP AS 2045

Die Eingabe des Kantons Glarus für den STEP AS 2045 erfolgte am 27. April 2021 mit folgenden Angebotszielen:

1. Halbstündlicher neuer IR Chur–Zürich HB mit Anschluss ins Glarnerland
2. Halbstündlicher beschleunigter RE Zürich HB–Linthal ohne Umsteigen
3. Viertelstundentakt Ziegelbrücke–Schwanden

Diese Angebotsziele werden im Planungsprozess gemäss Ziffer 6.1 integriert, sobald der vorangehende STEP AS 2035 abschliessend vom Bundesparlament bestätigt ist (voraussichtlich im Jahr 2026).

6.2. Angebotsdefinition im Kanton Glarus

Anders als bei der nationalen Angebotsentwicklung auf der Schiene (vgl. Ziff. 6.1) obliegt die öV-Angebotsplanung der Buslinien und bei der Standseilbahn grundsätzlich dem finanzierenden Kanton. Der Bund beteiligt sich an den Linien mit Bundesleistungen innerhalb der vom BAV definierten Kantonsquote.

Das aktuelle öV-Angebot des Kantons Glarus basiert auf dem Beschluss der Landsgemeinde 2012 zum «Ausbau öffentlicher Verkehr ab Sommer 2014 – Glarner Sprinter stündlich (jährlicher Rahmenkredit von 6,97 Mio. Fr.)» bzw. dem zugrundeliegenden öV-Konzept. Wo notwendig und möglich wurden in den vergangenen zehn Jahren Anpassungen vorgenommen.

Das öV-Konzept als Planungsinstrument wird im neuen öVG integriert und soll durch den Landrat erlassen werden.

6.3. Angebotsbestellung

Das eidgenössische PBG bildet den gesetzlichen Rahmen für das Angebot im öV und dessen Finanzierung. Präzisiert und ergänzt wird es in der Ausführungsverordnung ARPV.

Kanton und Bund sind gemeinsame Besteller des Angebots des RPV (Art. 28 PBG). Sie schliessen mit den Transportunternehmen Angebotsvereinbarungen ab, die für eine Fahrplanperiode, üblicherweise für zwei Jahre, gelten (Art. 21 ARPV). Zielvereinbarungen werden zwischen den Bestellern und den Transportunternehmen jeweils für mindestens zwei Fahrplanperioden abgeschlossen. In diesem Fall sind die Angebotsvereinbarungen dieser Perioden danach auszurichten (Art. 24 ARPV).

Wie auch bei der Finanzierung von Investitionen haben die Transportunternehmen bei den Angebotsvereinbarungen gegenüber den Bestellern einen Abgeltungsanspruch. Das Angebot wird durch die Anzahl der Kurspaare quantifiziert und bestimmt sich in erster Linie aufgrund der Nachfrage, d. h. aufgrund der erwarteten Zahl der beförderten Personen (Art. 30 PBG und Art. 5, 7 und 8 ARPV).

In Abwägung der Aspekte, die sich aus der Regionalpolitik ergeben, legt das BAV die Kriterien für die minimale Wirtschaftlichkeit der Linien fest. Dazu hat es ein schweizweites, auf Indikatoren und Kennzahlen gestütztes System eingerichtet, mit dem die Qualität der Leistungen des RPV gemessen wird (Art. 9, 12 und 20 ARPV). Die Indikatoren (Vollkosten, Erlöse, Abgeltung, Personenkilometer, produktive Stunden usw.) und die aus ihnen gebildeten Kennzahlen (Vollkosten, Erlöse oder Abgeltung bezogen auf die Personenkilometer oder die produktiven Stunden) werden in einem Dokument mit dem Titel «Leitfaden Kennzahlen RPV» definiert. Sobald die Ergebnisse eines Jahres vorliegen, vergleicht das BAV die Kennzahlen zwischen den Linien derselben Kategorie und zwischen den Unternehmen (wobei die Linien für jedes Unternehmen zusammengefasst werden). Die Ergebnisse stellt es den Unternehmen und Kantonen zur Verfügung, wobei die Anonymität von Drittunternehmen gewahrt bleibt. Damit ein Vergleich möglich ist, müssen die Transportunternehmen den RPV aus den übrigen Sparten ihrer Betriebskosten- und Leistungsabrechnung herauslösen und eine Linienerfolgsrechnung präsentieren können (Art. 35 PBG und Art. 29 ARPV). Die Vergleiche dienen dem Kanton und dem BAV in den Verhandlungen mit den Transportunternehmen als Unterstützung zur Formulierung ihrer Ansprüche und Forderungen.

Aus der Bundesperspektive einigen sich das BAV, der Kanton und die Transportunternehmen auf ein Verkehrsangebot, das der Nachfrage angemessen ist und bestimmte Kriterien der Wirtschaftlichkeit erfüllt. Daraufhin verpflichten sich die Besteller, den Unternehmen «die laut Planrechnung ungedeckten Kosten» (Art. 28 PBG), d. h. also das voraussichtliche Betriebsdefizit, abzugelten. Dieses Defizit wird in die mehrjährige Haushaltsplanung des Bundes (für die Fahrplanperiode) aufgenommen. Darin ausgewiesen wird auch die Kantonsquote, mit welcher sich der Bund maximal an RPV-Linien mit Bundesleistungen beteiligt. Aufgrund fehlender Mittel, aber auch weil viele Kantone und Agglomerationen ihre regionalen und städtischen Verkehrssysteme stark ausbauen, ist der Bund nicht immer in der Lage, die von den Kantonen gewünschten Beteiligungen am RPV in vollem Umfang zu finanzieren.

Die Bestellung von Linien ohne Bundesbeteiligung gemäss Artikel 28 Absatz 2 PBG läuft grösstenteils identisch ab. Die im «Leitfaden Kennzahlen RPV» definierten Indikatoren und Kennzahlen werden zwar auch für diese Linien berechnet. Jedoch finanziert der Kanton Glarus zur Erschliessung von Ortschaften die Linien gemäss Beschluss der Landsgemeinde 2021 unabhängig von der Berücksichtigung der volks- und betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkte.

Im Bestellprozess für Linien mit und ohne Bundesleistungen sind verschiedene Fixpunkte einzuhalten, damit das Angebot rechtzeitig auf den jeweiligen Fahrplanwechsel bereitsteht. Die Terminalschiene am Beispiel des zweijährigen Bestellverfahrens der Fahrplanjahre 2025 und 2026 sieht wie folgt aus:

- Offerteinladung mit Angebot 2025 und 2026 an Transportunternehmen: Dezember 2023
- Einreichen Offerte der Transportunternehmen an Besteller: April 2024
- Angebotsprüfung durch Besteller: bis November 2024
- Angebotsvereinbarung: November 2024
- Umsetzung neuer Fahrplan: Dezember 2024

7. Erschliessung von Braunwald

7.1. Ausgangslage

Die Braunwald-Standseilbahn (BRSB) wurde in den Jahren 1997/1998 umfassend erneuert. Die Aufnahme des Zustands im Jahr 2015 und die weitergehenden Untersuchungen in den Folgejahren zeigten, dass insbesondere Antrieb und Steuerung (Elektromechanik) das Ende der Nutzungsdauer erreicht hatten. Es bestand ein dringender Handlungsbedarf, weil die Hersteller keine Ersatzteile mehr liefern konnten und sich die Ausfallwahrscheinlichkeit der Bauteile kontinuierlich erhöhte. Ein Ausfall des Bahnbetriebs hätte das Dorf Braunwald längere Zeit vom Tal abgeschnitten.

Mit der Ertüchtigung der BRSB in den Jahren 2023 und 2024 wurde sichergestellt, dass die Bahn weiterhin sicher und mit sehr hoher Verfügbarkeit betrieben werden kann. Zusätzlich wurden mit Umbauten in den Stationen und Fahrzeugen die Anforderungen des BehiG erfüllt. Die im Jahr 2035 fällige Neukonzession kann erfolgen, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung gemäss Verordnung über die Personenbeförderung (VPB) erfüllt sind.

Zur Evaluierung der künftigen Erschliessung von Braunwald wurde im Jahr 2021 ein Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Der Schlussbericht empfahl gestützt auf die technischen Möglichkeiten die Weiterverfolgung von zwei Varianten (s. Detailbeschreibung unter Ziff. 7.2):

- Variante A: Neubau einer 10er-Einseilkabinenbahn
- Variante B: Neubau der Standseilbahn auf bestehendem Trasse mit einem Neubau der Bergstation

Alle weiteren Varianten wie z. B. die Strassenerschliessung vom Urnerboden her, eine Standseilbahn zum Hüttenberg oder eine Pendelbahn wurden von keiner Anspruchsgruppe mehr forciert. Mit Entscheid vom 17. Mai 2023 hat der Regierungsrat sodann beschlossen, die Variante B weiterzuverfolgen.

Mehrere Stimmberechtigte reichten im Juli 2023 den Memorialsantrag «Variantenentscheid Erschliessung Braunwald» ein. Der Memorialsantrag in Form einer allgemeinen Anregung wollte den Regierungs- und Landrat beauftragen, der Landsgemeinde den Variantenentscheid zur Erneuerung des Zubringers nach Braunwald vorzulegen. Konkret sollte die Landsgemeinde zwischen der Variante A und B abschliessend entscheiden können. Der Regierungsrat beantragte mit Beschluss und Antrag an den Landrat vom 7. November 2023, den Memorialsantrag für unzulässig zu erklären. In der Folge wurde der Memorialsantrag Anfang April 2024 zurückgezogen.

Der Regierungsrat anerkennt aber das Bedürfnis der Antragsteller, die Erschliessung von Braunwald an der Landsgemeinde diskutieren zu können. Als Möglichkeit hierzu wurde im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens aufgeworfen, das neue öVG um einen eigenen Artikel zu dieser Frage zu ergänzen. Die nähere Prüfung ergab, dass ein solches Vorgehen sich für die Ermöglichung einer politischen Diskussion an der Landsgemeinde als zielführend erweist. Das totalrevidierte öVG wurde deshalb im Vernehmlassungsverfahren mit einem Artikel 5 zur Erschliessung von Braunwald ergänzt. Festzuhalten ist, dass mit dieser Bestimmung noch keine Projektgenehmigung oder ähnliches erfolgt. Es wird nur die Form der Haupteerschliessung definiert.

7.2. Beschreibung der zwei Erschliessungsvarianten

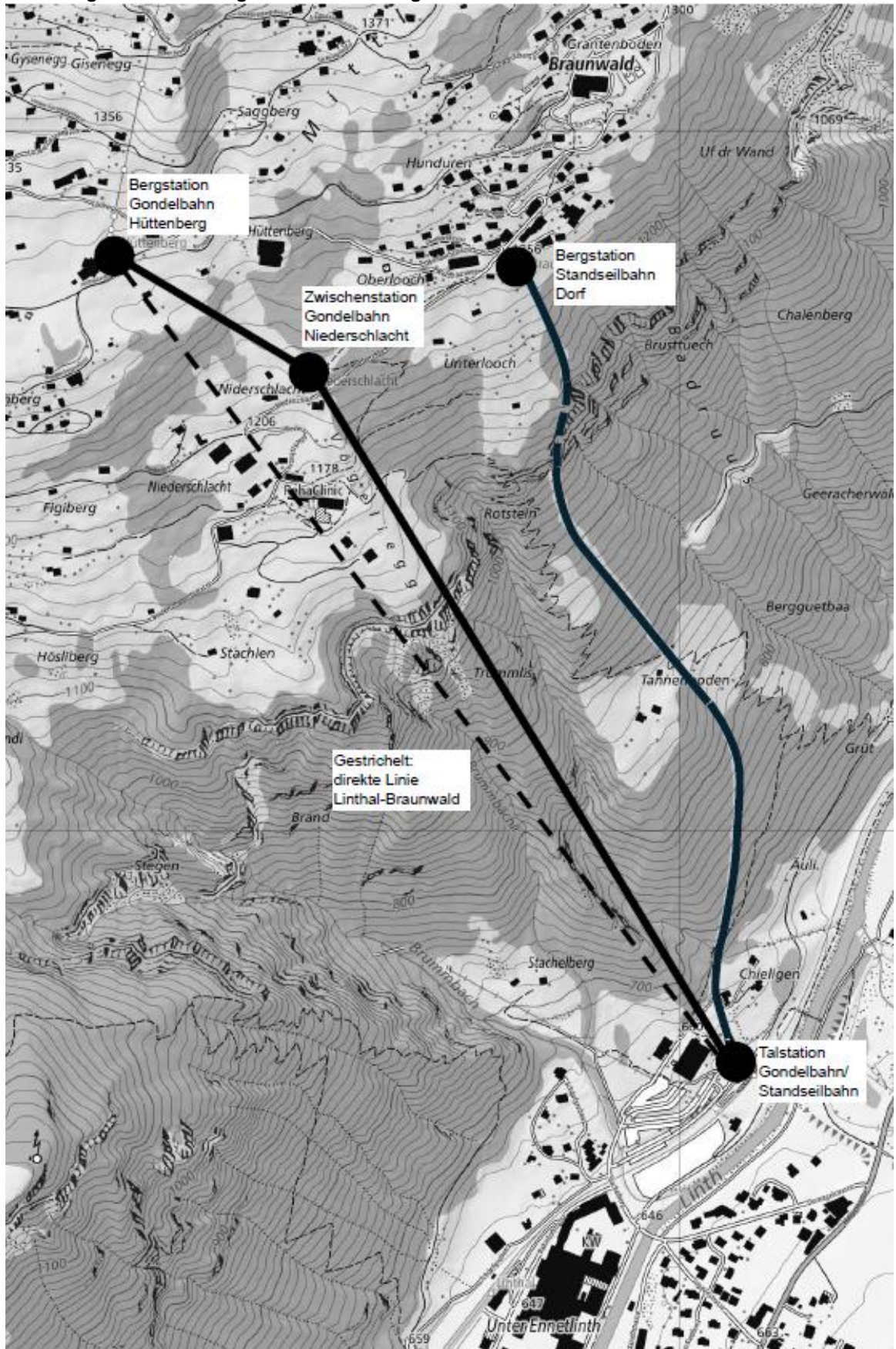
Für die Erschliessung von Braunwald stehen im Grundsatz noch zwei unterschiedliche Erschliessungsvarianten zur Diskussion, welche nachfolgend im Detail erläutert werden.

7.2.1. Variante A: Neubau einer 10er-Einseilkabinenbahn

Die Variante A beinhaltet den Neubau einer 10er-Einseilkabinenbahn (Gondelbahn), welche vorwiegend für Personentransporte und leichte Güter geeignet ist. Gleichzeitig bedarf es eines Umbaus der bestehenden Standseilbahn als Bahn für schwere und sperrige Güter sowie Personentransporte in reduzierter Art und Weise (primär für einen Notbetrieb).

Für die Erschliessung von Braunwald mittels einer Gondelbahn sind verschiedene technische Herausforderungen zu meistern. Zur Prüfung der technischen Machbarkeit wurde eine Ideenkonkurrenz mit drei möglichen Herstellern durchgeführt. Für eine direkte Linienführung ab der heutigen SBB-Haltestelle Linthal Braunwaldbahn zum Hüttenberg kann die Machbarkeit allerdings nur mit grossen Risiken bestätigt werden, weil unter anderem die Rehaklinik Braunwald und das Bergkirchlein, das als geschützte Baute gemäss Artikel 15 der Kantonalen Natur- und Heimatschutzverordnung gilt, direkt mit der Gondelbahn überfahren würden. Aus diesem Grund wäre für die Variante A auf der Höhe der heutigen Bergstation der Standseilbahn eine Zwischenstation zu planen, die den Zugang zum Dorf Braunwald sowie zur Niederschlacht gewährleisten würde.

Abbildung 5. Linienführung Variante A mit möglichem Standort der Zwischenstation



Mit der Variante A und damit mit dem Neubau der Gondelbahn könnte die Kapazität gesteigert werden. So könnten mit der Gondelbahn ungefähr 1200 Personen pro Stunde (pph) befördert werden, wobei eine Fahrt zirka 7,3 Minuten dauern würde. Für die Dorferschliessung mit der Variante A würde somit, bedingt durch die Lage der Bergstation beim Hüttenberg, die Fahrzeit zur Zwischenstation zirka eine halbe und bis zur Bergstation Hüttenberg zirka zwei-einhalb Minuten länger dauern als mit der Variante B. Bei der Variante A (wie auch bei der Variante B) wäre in betriebsschwachen Zeiten eine Automatisierung der Bahn möglich. Eine Automatisierung meint den Betrieb der Bahn ohne Überwachungspersonal in den Stationen. Zwingend wäre dabei jedoch eine Bedienungszentrale, welche die Überwachung des Betriebs durch eine instruierte technische Fachperson gewährleisten würde. Bei der Variante A wird der Personentransport zwingend mit der Gondelbahn durchgeführt. Nur bei einer Einstellung des Betriebs der Gondelbahn (z. B. aufgrund von Wind, Revision, Störung) würde man mit dem Personentransport auf die Standseilbahn ausweichen. Dies wäre allerdings mit einer gewissen «Umstellzeit» und einer geringeren Kapazität verbunden.

Die Konfliktanalyse hat folgende Konfliktpotenziale bzw. Risiken für die Variante A evaluiert: Beim Bau der neuen Gondelbahn wären potenziell 23 Grundstücke von elf verschiedenen Grundeigentümern durch Überfahrten oder neue Bauwerke betroffen. Diesbezüglich bedürfte es Landerwerb oder Dienstbarkeiten von den betroffenen Grundeigentümern. Ausgangslage für die räumliche Abstimmung bildet die geltende Richt- und Nutzungsplanung. Bei der Variante A bestehen diesbezüglich grosse Herausforderungen. Denn die Variante A ist weder richt- noch zonenplankonform. Vor der Eingabe eines Plangenehmigungsgesuchs müssten daher der kantonale Richtplan sowie der kommunale Nutzungsplan angepasst werden. Zudem wird empfohlen, für die Erneuerung der Standseilbahn eine Sondernutzungsplanung durchzuführen. Die aufgeführten raumplanerischen Verfahren sind sehr aufwendig und können einige Jahre dauern.

Für den aktuellen Betrieb der bestehenden Standseilbahn können die Risiken im Bereich der Naturgefahren mit organisatorischen und betrieblichen Massnahmen auf ein akzeptierbares Restrisiko gesenkt werden (Notfallplanung Braunwald). Für die Realisierung einer neuen Erschliessung (Varianten A und B) wird dies hingegen nicht mehr ausreichend sein. Neue Bauten und Anlagen dürfen im roten Gefahrengebiet nicht errichtet werden, falls Menschen oder erhebliche Sachwerte gefährdet sind. Der Handlungsbedarf bei der Talstation ist unbestritten. Für beide Varianten müssen Hochwasserschutzmassnahmen vor der Realisierung des jeweiligen Bauvorhabens umgesetzt werden, damit das Gebiet der Talstation aus der roten Gefahrenzone entlassen werden kann. Für die Bergstation der Standseilbahn (Varianten A und B) bringt der Bau des Entwässerungstollens eine wesentliche Verbesserung der Gefahrensituation. Auf die Bergstation der Gondelbahn (Variante A) hat der Bau des Entwässerungstollens keinen Einfluss.

Für die Variante A beträgt der mögliche zeitliche Aufwand bis zur Realisierung aufgrund der notwendigen raumplanerischen Verfahren mindestens drei bis vier Jahre länger als für die Variante B. Es ist demnach mit einer Dauer bis zur Inbetriebnahme der Bahnen von mindestens zehn Jahren zu rechnen.

Die Investitionskosten werden für die Variante A auf zirka 45 Millionen Franken geschätzt. Die jährlichen Betriebskosten für die Variante A betragen ungefähr 5 Millionen Franken. Die Erschliessung von Braunwald ist grundsätzlich abgeltungsberechtigt. Für die Geltendmachung dieser Abgeltungen hat der Kanton beim BAV ein Gesuch einzureichen. Dies kann aber erst erfolgen, sobald der Variantenentscheid vorliegt und ein Vorprojekt erstellt wurde. Der Bund beteiligt sich grundsätzlich an der wirtschaftlich günstigsten Lösung. Wie hoch dieser Bundesbeitrag für die Variante A sein würde, ist daher ungewiss. Es ist unklar, ob der Bund die Variante A aufgrund der zwei Bahnen (Gondel- und Standseilbahn) als wirtschaftlich günstigste Lösung anerkennen wird.

7.2.2. Variante B: Neubau der Standseilbahn auf bestehendem Trasse mit einem Neubau der Bergstation

Die Variante B beinhaltet den Neubau der Standseilbahn auf dem bestehenden Trasse sowie den Neubau der Bergstation auf der heutigen Parzelle der BRSB.

Die Kapazität der neuen Standseilbahn bei der Variante B ist aufgrund der gleichen Linienführung auf ungefähr 1000 pph begrenzt und damit tiefer als bei der Variante A. Die Fahrzeit beträgt ungefähr 5 Minuten. Auch bei der Variante B ist eine Automatisierung der Bahn möglich.

Die Konflikt- und Risikoanalyse hat bei der Variante B Folgendes ergeben: Bei der Variante B sind lediglich eine oder zwei Parzellen (je nach Ausführungsplanung) von neuen Bauwerken betroffen. Hinsichtlich der Raumplanung ist für die Variante B kein zusätzliches Richt- und Nutzungsplanungsverfahren erforderlich, da das bereits bestehende Trasse weitergenutzt wird. Aber auch für die Variante B (wie bei der Variante A) wird empfohlen, für die neue Standseilbahn eine Sondernutzungszone zu errichten.

Hinsichtlich der Naturgefahren gilt für die Variante B dasselbe, wie unter Variante A bereits ausgeführt. Insbesondere betreffend die Talstation der Standseilbahn sind zwingend Schutzmassnahmen zu realisieren.

Die Dauer bis zur Inbetriebnahme der neuen Standseilbahn kann in Variante B auf mindestens sechs Jahre geschätzt werden.

Die Investitionskosten werden für die Variante B auf etwa 24 Millionen Franken geschätzt. Die jährlichen Betriebskosten der Variante B betragen zirka 3 Millionen Franken. Anders als bei der Variante A ist bei der Variante B die Höhe der Mitfinanzierung des Bundes bereits geklärt. Bis anhin hat der Bund für die Erschliessung von Braunwald über die bestehende Standseilbahn (und daher vergleichbar mit Variante B) die Investitionskosten aus dem BIF mit 50 Prozent mitfinanziert. Nach dem heute geltenden Schlüssel beträgt der Beitrag für den Betrieb (inkl. Abschreibungen) 73 Prozent, wobei dieser periodisch neu bestimmt wird. Es ist davon auszugehen, dass der Bundesbeitrag bei der Variante B in etwa gleich hoch sein wird wie heute für die bestehende BRSB. Demzufolge hätte der Kanton bei der Variante B einen Anteil an den Investitionskosten in der Höhe von zirka 12 Millionen Franken und einen solchen an die jährlichen Betriebskosten von etwa 810'000 Franken zu tragen.

7.3. Vergleich zwischen den beiden Varianten

Zusammengefasst lassen sich die unter Tabelle 7 aufgeführten Eckdaten der beiden Erschliessungsvarianten für die Erschliessung von Braunwald festhalten.

Tabelle 7. Zusammenfassung Erschliessungsvarianten

Kriterium	Variante A	Variante B
Projektkosten	45 Mio. Fr	24 Mio. Fr.
- Bundesbeitrag	ungewiss	12 Mio. Fr.
- Kantonsanteil	ungewiss	12 Mio. Fr.
Betriebskosten pro Jahr	5 Mio. Fr.	3 Mio. Fr.
- Bundesbeitrag	ungewiss	2,19 Mio. Fr.
- Kantonsanteil	ungewiss	810'000 Fr.
Förderleistung	1'200 pph	1'000 pph
Fahrzeit total	7,3 Min	5,0 Min.
Verfahrensrisiko	hoch	gering
Dauer bis Inbetriebnahme	mind. 10 Jahre	mind. 6 Jahre

Als weiteres Kriterium für den Vergleich zwischen den beiden Varianten kann die Erschliessung gemäss öV-Güteklassen (s. Ziff. 3.2) herangezogen werden. Bei Seilbahnen wird gemäss ARE generell eine öV-Gütekategorie D im Umkreis von 300 Metern von den Bergstationen erreicht. Weiter entfernte Punkte gelten als vom öV nicht erschlossen. Die Bergstation der Standseilbahn gemäss Variante B liegt bezogen auf die Erschliessung der ständigen Wohnbevölkerung von Braunwald sowie deren Beschäftigten zentraler als die Zwischen- und die Bergstation nach Variante A. Bei einer Erschliessung gemäss Variante A (Gondelbahn) mit einer Mittelstation im Gebiet Niederschlacht und einer Bergstation im Gebiet Hüttenberg müssten alle Personen in Richtung Zentrum Braunwald, Mittleren Berg und Hinteren Berg eine Mehrdistanz und zusätzliche Höhendifferenz gegenüber der Variante B (Standseilbahn) auf sich nehmen. Zudem würde die Bergstation im Gebiet Hüttenberg in der Variante A ausserhalb der Kernzone von Braunwald liegen; dies wäre raum- und siedlungsplanerisch nicht kompatibel mit der heutigen Siedlungsstruktur.

7.4. Variantenentscheid des Regierungsrates

Der Regierungsrat hat sich mit Beschluss vom 17. Mai 2023 aus folgenden Gründen für die Variante B entschieden:

- Die Projektkosten fallen in Variante B verglichen mit der Variante A um insgesamt 21 Millionen Franken tiefer aus; die Betriebskosten um 2 Millionen Franken pro Jahr.
- Die Verfahrensdauer wird bei Variante B deutlich kürzer geschätzt als bei Variante A.
- Bei Variante B zeigt sich ein geringeres Verfahrensrisiko gegenüber Variante A.
- Variante B ermöglicht Planungssicherheit für private Investoren, da mit diesem Entscheid klar wird, wie die Erschliessung von Braunwald zukünftig erfolgt.
- Für die Variante B ist die Bundesbeteiligung soweit geklärt. Diesbezüglich kann für Variante A lediglich ein konkretes Gesuch Klarheit schaffen.

8. Vernehmlassung

8.1. Vorgehen und Rücklauf

Die Vernehmlassung wurde vom 4. Juli 2024 bis am 20. August 2024 durchgeführt. Es gingen von den Absendern gemäss Tabelle 8 detaillierte Rückmeldungen ein.

Tabelle 8. Übersicht über die Vernehmlassungsteilnehmenden

<i>Kategorie</i>	<i>#</i>	<i>Vernehmlassungsteilnehmende</i>
Gemeinden	3	Glarus Nord, Glarus, Glarus Süd
Politische Parteien	6	Die Mitte, FDP, GLP, Grüne, SP, SVP
Verbände / Organisationen	5	Gewerbeverband, Pendlerverein, VCS, Visit Glarnerland AG, Wirtschaftskammer
Transportunternehmen	3	Autobetrieb Sernftal AG, Braunwald-Standseilbahn AG, Postauto AG

Aus rechtsetzungstechnischen Gründen wurden einige Artikel sowie Titel nach der Vernehmlassung neu gegliedert und umstrukturiert. In der Folge wurde auch die Nummerierung der darauffolgenden Artikel angepasst. Weiter wurden gewisse sprachliche Verbesserungen und Präzisierungen vorgenommen. Dies hatte keine materiellen Auswirkungen.

8.2. Wesentliche Vernehmlassungsergebnisse

Im Grossen und Ganzen erachteten die Vernehmlassungsteilnehmenden die Vorlage als wichtig und begrüsst diese ausdrücklich. Die Förderung des öV und die Schaffung klarer Zuständigkeiten, Verfahren und Finanzierungsregelungen wurden mehrheitlich unterstützt. Der Regierungsrat nimmt erfreut zur Kenntnis, dass die Stossrichtung der Vorlage in der Vernehmlassung auf breite Unterstützung gestossen ist und die Notwendigkeit der Totalrevision des Gesetzes von 1996 anerkannt wurde.

Die Vorlage enthält eine Neuordnung der Finanzierung des öV. Neu finanziert der Kanton zu 100 Prozent den durch den Bund nicht abgegoltenen RPV sowie den Orts- und Ausflugsverkehr. Damit wird die diesbezügliche jahrelange, teilweise nicht gesetzeskonforme Praxis bereinigt. Einige Vernehmlassungsteilnehmende (Grüne, Die Mitte, SP) begrüßten diesen Systemwechsel explizit; die übrigen äusserten sich nicht dazu. Damit stösst die neue Finanzierungsordnung aber offensichtlich auch nicht auf Kritik und wird begrüßt bzw. akzeptiert.

8.2.1. Berücksichtigte Anliegen

Mehr als die Hälfte der Vernehmlassungsteilnehmenden (FDP, Gemeinde Glarus, Gemeinde Glarus Süd, Gewerbeverband, GLP, SP, SVP, VCS, Visit Glarnerland AG) forderten für den Erlass und die Weiterentwicklung des öV-Konzepts eine Zuständigkeit beim Landrat, und nicht wie in der Vernehmlassungsvorlage vorgesehen beim Regierungsrat. Zwei weitere Vernehmlassungsteilnehmende (Autobetrieb Sernftal AG, Grüne) beantragten gar eine Zuständigkeit bei der Landsgemeinde. Aufgrund der zentralen Bedeutung des öV-Konzepts und der Erhöhung der demokratischen Legitimation, der Transparenz und der Mitwirkung wird die Zuständigkeit für den Erlass und die Weiterentwicklung des öV-Konzepts angepasst. Neu soll der Landrat das durch den Regierungsrat erarbeitete öV-Konzept genehmigen.

Auf Anregung eines Transportunternehmens (Autobetrieb Sernftal AG) gelangt der Regierungsrat zur Auffassung, dass es für den Kanton ebenfalls wichtig ist, analog dem Bundesrecht eine neue Reserveregelung hinsichtlich der Gewinnverwendung der Transportunternehmen für das vom Bund nicht mitbestellte Angebot zu schaffen. Daher wird der neue Artikel 7 Absatz 3 in das öVG aufgenommen (s. dazu die Detailausführungen unter Ziff. 9).

Gefordert wurde die Aufnahme einer Informationspflicht des zuständigen Departements (Gemeinde Glarus Nord, GLP, Pendlerverein, VCS, SP). Es solle ein systematisches Controlling erstellt und ein regelmässiger Rhythmus bezüglich der Information der Bevölkerung (mindestens einmal im Jahr) aufgenommen werden. Der Regierungsrat anerkennt das Bedürfnis nach einem Controlling. Die Information erfolgt bei entsprechenden Beschlüssen von Regierungsrat und Landrat via Medienmitteilungen. Es werden diesbezüglich die neuen Artikel 10 und 11 aufgenommen.

Aufgrund der Vernehmlassungsantworten wurden die Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen (Ziff. 9) verschiedentlich ergänzt. So werden z. B. Präzisierungen bezüglich der Schaffung von finanziellen und anderen Anreizen zur vermehrten Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel (Art. 8 Abs. 1 Bst. h öVG; Autobetrieb Sernftal AG, Grüne, Visit Glarnerland AG), der Definition von neuen Mobilitätsformen (Ziff. 3.1; Grüne) sowie den Zusatzkosten für temporäre Anpassungen des Angebots getragen durch den Verursacher (Art. 7 Abs. 2 öVG; Grüne) vorgenommen.

8.2.2. Nicht berücksichtigte Anliegen

Zu unterschiedlichen Aspekten (parallele Vorlage eines öV-Konzepts mit der vorliegenden Gesetzesvorlage; konkrete Entwicklungsziele des öV wie beispielsweise Halbstundentakt, Betriebszeiten zwischen 06.00 und 23.00 Uhr und Förderung von Verkehrsdrehscheiben; sowie Vorgehen für die Ausarbeitung des öV-Konzepts) wurde von einzelnen Vernehmlassungsteilnehmenden ein höherer Detaillierungsgrad im Gesetz oder auf Verordnungsstufe gewünscht. Viele dieser Detailfragen werden aber erst in den nachfolgenden Planungsschritten geprüft und beantwortet werden können. Die teilweise offene Formulierung in der Gesetzgebung soll den zuständigen Behörden einen gewissen Spielraum belassen. Mit den nachfolgenden Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen (vgl. Ziff. 9) sind nach Meinung des Regierungsrates genügend Materialien für die weiteren Arbeiten vorhanden.

Dasselbe gilt auch für die von diversen Vernehmlassungsteilnehmenden geforderte minimale Erschliessung des Glarner Haupttals gemäss öV-Güteklasse C (Gemeinde Glarus Nord,

GLP, Pendlerverein, VCS) sowie die beantragte Aufnahme der Erschliessung aller touristischen Ausflugsziele bzw. Freizeit- und Tourismusorte mit dem öV (Autobetrieb Sernftal AG, FDP, Gemeinde Glarus, Gemeinde Glarus Süd, Gewerbeverband, Grüne, SVP, Visit Glarnerland AG, Wirtschaftskammer). Bei den öV-Güteklassen handelt es sich um einen Indikator aus der Raumplanung (vgl. Ziff. 3.2). Gemäss Richtplan soll sich die Siedlungsentwicklung auf Standorte mit guter bestehender öV-Erschliessung konzentrieren. Wenn die bestehende öV-Erschliessung für die durch die Gemeinde geplante Siedlungsentwicklung (z. B. Ein- und Umzonungen) nicht ausreichend ist, so ist der öV punktuell auszubauen. Ob und wo der öV auszubauen ist, stellt einen strategischen Entscheid dar, welcher im Rahmen des öV-Konzepts durch den Landrat zu fällen ist. Der Landrat wägt dabei insbesondere Kosten und Nutzen (Wirtschaftlichkeit) im konkreten Fall ab. Ein genereller Ausbau des öV im ganzen Glarner Haupttal auf Stufe öV-Güteklasse C wäre nicht wirtschaftlich und hätte erhebliche Kosten zur Folge. Ähnlich gestaltet es sich bei der von einigen Vernehmlassungsteilnehmenden beantragten Erschliessung aller touristischen Ausflugsziele bzw. Freizeit- und Tourismusorte als gesetzliches Ziel im öVG. Zwar hält die Tourismusstrategie 2030+ des Kantons Glarus fest, dass die touristischen Orte im Glarnerland einfach erreichbar und durch eine proaktive Lenkung des MIV sowie durch ein breites und komfortables öV-Angebot so erschlossen sind, dass die Gäste ihre Reiseziele schnell und unkompliziert erreichen. Die Tourismusstrategie 2030+ legt jedoch nicht fest, dass per se sämtliche touristischen Ausflugsziele bzw. Freizeit- und Tourismusorte zwingend durch den öV zu erschliessen sind. Vielmehr ist deren Erschliessung jeweils konkret im Rahmen des Erlasses oder der Weiterentwicklung des öV-Konzepts zu prüfen und zu beschliessen. Die Aufnahme eines neuen (definitiven) Ziel-Artikels betreffend die Erschliessung von touristischen Ausflugszielen bzw. Freizeit- und Tourismusorten wäre zu starr und liesse keine Verhältnismässigkeitsprüfung (auch Kosten-Nutzen-Analyse) mehr zu. Deshalb lehnt der Regierungsrat diese beiden Anträge bezüglich der öV-Güteklasse C sowie der touristischen Ausflugsziele bzw. Freizeit- und Tourismusorte ab.

Einzelne Vernehmlassungsteilnehmende (Autobetrieb Sernftal AG, FDP, Grüne, Wirtschaftskammer) forderten ferner eine kürzere Frist (vier, fünf oder acht Jahre) für den Erlass und die Weiterentwicklung des öV-Konzepts. Wie Artikel 3 Absatz 1 öVG festhält, umfasst das öV-Konzept eine Planungsperiode von zehn Jahren. Das heisst, es wird vorausschauend für (mindestens) die kommenden zehn Jahre geplant. Wie die Praxis zeigt, ist dieser Planungshorizont durchaus sinnvoll. Die Linienkonzessionen und Bewilligungen werden von Bund und Kanton für zehn Jahre an die Transportunternehmen vergeben. Ebenso werden z. B. Linienbusse über einen Zeitraum von zehn bis zwölf Jahre abgeschrieben. Zudem beeinflussen auch übergeordnete und gleichrangige Planungen etwa Bundesprogramme oder die Richtplanung das öV-Konzept und nicht zuletzt die eigene strategische Langfristplanung des Regierungsrates. Dieser zehnjährige Rhythmus für die gesamthafte Überarbeitung des öV-Konzepts stellt in diesem Sinne auch lediglich die maximale Dauer des Konzepts dar. Bei Bedarf wird das öV-Konzept früher überarbeitet. Es ist dann stets abzuwägen, ob es einer gesamthafte oder lediglich einer teilweisen Überarbeitung bedarf. Eine massiv kürzere und zwingende Überarbeitungsfrist wäre zu starr. Zudem ist zu bedenken, dass die Ausarbeitung bzw. Überarbeitung des öV-Konzepts einen grossen Aufwand mit sich bringt. Bei der Ansetzung einer kürzeren Frist müssten entsprechend auch die Personalressourcen erhöht werden. Daher lehnt der Regierungsrat eine kürzere Planungsperiode von weniger als zehn Jahren ab.

Mehrere Vernehmlassungsteilnehmende (Autobetrieb Sernftal AG, Gemeinde Glarus Süd, Gewerbeverband, Grüne, SVP) beantragten zudem eine andere Finanzierungsform hinsichtlich des öV-Konzepts. Dabei wurde insbesondere eine Finanzierung mittels Globalbudget bzw. Rahmenkredit erwähnt. Der Regierungsrat hält an der in der Vernehmlassungsvorlage enthaltenen Finanzierungsvariante aus folgenden Gründen fest: Der Landrat soll die Ausgaben für das öV-Angebot zusammen mit dem öV-Konzept beschliessen. Er kann damit die finanziellen Auswirkungen für den Kanton über die Festsetzung des öV-Angebots steuern. Die effektiven Kosten hängen von den Angeboten der Transportunternehmen ab, welche im

Zweijahresrhythmus zu offerieren sind. Die Abgeltungskosten können sich somit über die Zeit für das gleiche Angebot ändern. Daher sollen die aus dem öV-Konzept resultierenden Kosten als gebundene Ausgaben festgesetzt werden (vgl. Art. 3 Abs. 6 öVG). Bei einer Finanzierung mittels Rahmenkredit gemäss den Artikel 42–48 des Finanzhaushaltgesetzes (FHG) könnten die Kosten nicht direkt über das öV-Angebot gesteuert werden. Bei der Festsetzung eines solchen Rahmenkredits müssten Reserven eingebaut werden, um die gewünschte Flexibilität bei der Angebotsplanung bewahren zu können. Dennoch müssten die Zuständigkeiten für den Beschluss von Angebotsanpassungen geregelt werden. Wäre der Rahmenkredit ausgeschöpft, so müsste entweder ein Teil des Angebots gestrichen oder ein Zusatzkredit eingeholt werden. Das würde in solchen Fällen zu starken Verzögerungen sowie zu langen und unflexiblen Verfahren führen. Der Regierungsrat sieht daher keinen Mehrwert bei einer Finanzierungsvariante mit Rahmenkredit.

Ferner beantragten einige Vernehmlassungsteilnehmende (Gemeinde Glarus Nord, GLP, Pendlerverein, VCS) die Durchführung einer öffentlichen Vernehmlassung für das öV-Konzept. Dies lehnt der Regierungsrat ab, da eine solche den Prozess für das öV-Konzept wesentlich verlängern würde und eine Konsultation der öV-Kommission bereits vorgesehen ist (vgl. Art. 4 Abs. 2 öVG).

Hinsichtlich der Bestellung und Zusammensetzung der kantonalen öV-Kommission gingen im Rahmen der Vernehmlassung unterschiedliche Anträge ein. Während gewisse Vernehmlassungsteilnehmende (Autobetrieb Sernftal AG, Braunwald-Standseilbahn AG, Die Mitte, Postauto AG) eine verbindliche und permanente Aufnahme der Transportunternehmen in der öV-Kommission forderten, lehnten dies andere ab (Gemeinde Glarus). Der Regierungsrat strebt aufgrund der Abhängigkeit im Bestellverfahren keine verbindliche, permanente Aufnahme der Transportunternehmen in der öV-Kommission an. Dennoch sollen sie, wenn sie mit ihrem spezifischen Fachwissen einen wertvollen Beitrag leisten können, situativ beigezogen werden können. Weiter beantragten wenige Vernehmlassungsteilnehmende (Gemeinde Glarus Nord, Pendlerverein, VCS) auch den Einbezug der kommunalen öV-Kommissionen bei der Erarbeitung des kantonalen öV-Konzepts. Der Regierungsrat lehnt dies ab. Die Gemeinden sind bereits angemessen in der kantonalen öV-Kommission vertreten. Ein zusätzliches Mitspracherecht aufgrund einer weiteren Vertretung durch ein Mitglied der kommunalen öV-Kommission würde zu einer Übervertretung der Gemeinden führen und somit das fiskalische Äquivalenzprinzip («wer zahlt, befiehlt») verletzen. Zudem verfügt nur die Gemeinde Glarus Nord über eine kommunale öV-Kommission.

Wenige Vernehmlassungsteilnehmende (Autobetrieb Sernftal AG, Gemeinde Glarus, Gemeinde Glarus Süd) forderten zudem die Aufnahme von fixen Investitionsbeiträgen für gewisse öV-Infrastrukturen im öVG. Eine solche Regelung würde faktisch die Beschlusskompetenz der zuständigen Behörden aushebeln. Zudem bestünde weniger Flexibilität, um Einzelfälle aufgrund der konkreten Umstände zu beurteilen. Der Regierungsrat lehnt sie deshalb ab. Mit der vorgeschlagenen Lösung kann die zuständige Behörde eine Interessenabwägung vornehmen.

Zudem beantragten einzelne Vernehmlassungsteilnehmende (Autobetrieb Sernftal AG, Grüne) die Festlegung von Zielvorgaben im Energiebereich (erneuerbare Energieträger, Reduktion Energieverbrauch usw.). Im Kanton Glarus verfügen die Transportunternehmen bereits über den Auftrag, ein Umsetzungskonzept für die Einführung von E-Bussen vorzulegen. Die sukzessive Umrüstung der Flotten ist von verschiedenen Faktoren wie der Restabschreibungszeit, der bestehenden Fahrzeuge, der Verfügbarkeit der neuen und geeigneten Fahrzeuge, der benötigten Ladestandorte, der Mehrkosten nach Abzug allfälliger Fördermittel, usw. abhängig und von den Transportunternehmen im Umsetzungskonzept aufzuzeigen. Die Umstellung ist sorgfältig zu planen und die Mehrkosten sind durch die Besteller zu budgetieren. Zudem plant die Postauto AG den Neubau eines Busdepots, welches für deren Umrüstung zuerst erstellt werden muss. Die Lieferfristen für neue E-Busse sind lang. Mindestens für die Übergangszeit muss daher die Beschaffung von gebrauchten Dieselnissen möglich

bleiben. Die Verankerung solcher Zielvorgaben im Gesetz ist demnach nicht erforderlich. Dasselbe gilt auch für Vorgaben bezüglich der Reduktion von CO₂-Emissionen. Der Bund verfolgt mit der Energiestrategie 2050 im öV die Ziele, den Energieverbrauch zu senken, die CO₂-Emissionen zu verringern und die Nutzung der erneuerbaren Energie zu steigern. Er fördert diese mit maximal 3 Millionen Franken pro Jahr. Der Kanton unterstützt diese Strategie.

9. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Der Erlass des totalrevidierten öVG stützt sich auf Artikel 46 Absatz 1 KV, wonach der Kanton und die Gemeinden den öV fördern.

1. Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1; Zweck und Ziele

Absatz 1: Mit der Umsetzung des öVG fördert und gewährleistet der Kanton eine umweltgerechte, wirtschaftliche und allen Bevölkerungskreisen zugängliche Mobilität. Der öV soll nicht nur eine geografische, sondern auch eine soziale Komponente beinhalten und darf auch keine Personengruppen ausschliessen. Er leistet dabei einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung des Strassennetzes und trägt zur Standortattraktivität bei. Der öV ist als Standortfaktor wichtig, weshalb insbesondere auch der volkswirtschaftliche Nutzen des öV im Fokus steht.

Absatz 2: Als Basis für die Planung des öV-Angebots dient der nationale Fernverkehr und sein Taktfahrplan, welcher für den Fahrplan der Linien im RPV und Ortsverkehr mit möglichst optimalen Anschlüssen und Betriebskonzepten sowie für die laufende Abstimmung mit der Raumplanung des Kantons massgeblich ist (Bst. a). In raumplanerischer Hinsicht sind insbesondere die Entwicklungsstandorte gemäss Richtplanung zu berücksichtigen.

Gemäss Absatz 2 Buchstabe b sind alle Ortschaften im Kanton Glarus an das Netz des öV anzuschliessen. Dies hat die Landsgemeinde 2021 beschlossen. Nach Artikel 5 VPB ist die Erschliessungsfunktion gegeben, wenn sich an mindestens einem Linienende ein Verknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Netz des öV und am anderen Ende oder zwischen den Linienenden eine Ortschaft befindet. Als Ortschaften gelten Siedlungsgebiete, in denen das ganze Jahr über mindestens 100 Personen wohnen in:

- zusammenhängenden Bauzonen nach dem Raumplanungsgesetz, einschliesslich Schutzzonen für Gewässer, bedeutender Ortsbilder, geschichtlicher Stätten und Kulturdenkmäler;
- traditionellen Streusiedlungen; sowie
- Talschaften im Berggebiet, die von einem gemeinsamen Punkt aus erschlossen werden.

Das kantonale Recht geht mit Buchstabe b und gestützt auf den Landsgemeindebeschluss 2021 über das Bundesrecht hinaus: Alle Ortschaften sind an das öV-Netz anzuschliessen, auch wenn der Bund diese Linie nicht mitfinanziert. Als Beispiel ist hier die Buslinie 543 Mitlödi–Schwanden–Sool zu nennen, welche die minimale Wirtschaftlichkeit mit einem Kostendeckungsgrad von mindestens 10 Prozent auch 2024 nicht erreicht und vom Bund nicht mehr mitfinanziert wird.

Trotzdem sind die Mittel der öffentlichen Hand gemäss Buchstabe c wirtschaftlich zu verwenden. Das Kriterium der Wirtschaftlichkeit ist insbesondere auch bei der Beschlussfassung des Landrates über das neue bzw. weiterentwickelte öV-Konzept nach Artikel 3 massgeblich.

Ein qualitativ guter öV (Bahn, Bus und Standseilbahn) im Kanton bedingt funktionierende übergeordnete Transportketten vom Startpunkt zum Ziel einer Reise (Bst. d). So werden die Züge des Fernverkehrs mit schlanken Anschlüssen vom RPV auf der Schiene abgenommen. Schlanke Anschlüsse beinhalten Umsteigeverbindungen mit unmittelbarem Anschluss (z. B. eine Umsteigezeit von drei bis vier Minuten beim Bahnhof Ziegelbrücke). Die Feinverteilung (z. B. ins Sernftal) erfolgt danach mit dem Busnetz, welches an den verschiedenen Bahnhöfen im Kanton anschliesst.

Schliesslich sind die neuen Technologien und Mobilitätsformen (wie E-Mobilität) bei der Verkehrskonzeption zu berücksichtigen und zu integrieren (Bst. e).

Die in Absatz 2 festgelegten Ziele decken sich weitgehend mit denjenigen aus dem bestehenden öV-Gesetz. Sie sind jedoch bewusst allgemeiner gehalten. So wurden beispielsweise Zielsetzungen wie der Stundentakt (Art. 3 Abs. 3 Bst. a) weggelassen. Solche strategischen Planungsgrundsätze werden neu in regelmässigen Abständen im öV-Konzept nach Artikel 3 festgelegt.

Artikel 2; Gegenstand und Geltungsbereich

Das öVG regelt die Umsetzung des Bundesrechts über die öffentliche Personenbeförderung im Kanton Glarus. Gegenstand sind insbesondere der öffentliche Personenverkehr im Kanton und das Verhältnis zwischen den beteiligten Akteuren. Ausgenommen sind aufgrund deren Eigenwirtschaftlichkeit der Fern- und Güterverkehr sowie die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur. Neben den vom Bund mitbestellten RPV-Leistungen auf Schiene (inkl. Standseilbahn) und Strasse verbleiben die vom Bund nicht unterstützten öV-Angebote des Orts- und des Ausflugsverkehrs und kantonale Investitionsbeiträge zu regeln. Ebenfalls nicht unter den Geltungsbereich des öVG fallen die Schultransporte. Diese liegen vollständig im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden, wobei es hierfür einer kantonalen Bewilligung gemäss der Verordnung über das Bewilligungsverfahren nach Verordnung über die Personenbeförderung bedarf.

2. Strategische Planung

Artikel 3; öV-Konzept

Das Instrument des kantonalen öV-Konzepts wird mit der vorliegenden Totalrevision des öVG neu im Gesetz verankert. Das aktuelle öV-Konzept stammt aus dem Jahr 2012.

Absatz 1: Das öV-Konzept dient als Planungs- sowie Steuerungsinstrument des öV im Kanton Glarus und beinhaltet insbesondere die Planung des Angebots (Bahn, Bus, Standseilbahn und allenfalls Schiff). Das Konzept stellt eine rollende, mehrjährige Planung dar. Sie ist in zeitlicher wie auch in inhaltlicher Hinsicht auf die übergeordneten und gleichrangigen Planungen abzustimmen (z. B. Bundesprogramme und Richtplanung). Das öV-Konzept wird unter der Berücksichtigung der übergeordneten Planungen alle zehn Jahre gesamthaft überarbeitet.

Absatz 2 Buchstabe a beinhaltet insbesondere auch die Antragstellung im Rahmen der Mitwirkung zum STEP. Grundsätzlich ist der Bund zuständig für den Eisenbahnverkehr. Da er die Hauptlast der Finanzierung der Bahninfrastruktur trägt, hat er auch die Prozessführerschaft für die Infrastrukturplanung inne (vgl. Art. 48d Abs. 1 EBG). Gemäss Artikel 48d Absatz 2 EBG sind die Kantone jedoch für die regionale Angebotsplanung verantwortlich. Die Infrastruktur wird im Rahmen des STEP schrittweise ausgebaut (Art. 48b Abs. 1 EBG). Das STEP wird vom Bund unter Einbezug der Kantone der jeweiligen Planungsregionen und der betroffenen Eisenbahnunternehmen periodisch nachgeführt (Art. 48b Abs. 2 EBG). Somit sind die Kantone zwar für die regionale Angebotsplanung im Eisenbahnverkehr zuständig, die Beschlussfassung betreffend die dafür notwendige Bahninfrastruktur liegt jedoch gemäss Bundesgesetz in der Zuständigkeit des Bundes (und nicht der Kantone; vgl. im Detail Ziff. 6). Die Kantone werden im Sinne einer Mitwirkung in diese Planung einbezogen.

Absatz 2 Buchstabe b bietet genügend Flexibilität, um bei Bedarf bisher nicht mitfinanzierte Verkehrsmittel des öV im öV-Konzept zu integrieren. So wäre z. B. die Aufnahme einer konzessionierten Schifffahrtlinie unter dem Ausflugsverkehr denkbar. Nicht unter den öV fallen hingegen z. B. Sharing-Angebote für Fahrzeuge wie Autos, E-Bikes, Velos, Trottinette usw., welche nicht mitfinanziert werden können.

Gemäss Absatz 2 Buchstabe c zeigt das öV-Konzept auch die Kosten des geplanten Verkehrsangebots auf. Für die Beschlussfassung ist dabei auch die Wirtschaftlichkeit bei der Verwendung der öffentlichen Mittel nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c ausschlaggebend. Obschon alle Ortschaften an das öV-Netz angeschlossen werden (vgl. Art. 1 Abs. 2 Bst. b),

sind die Kriterien der Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen. Dieser Grundsatz der Wirtschaftlichkeit gilt bereits aufgrund von Artikel 52 Absatz 1 KV. So ist zu prüfen, ob die Ausgaben notwendig sind und ob das staatliche Handeln rationell ist. Die Wirtschaftlichkeit verlangt Effektivität und Angemessenheit des Aufwands. Selbst der Bund setzt minimale Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit als Leitschnur in seiner «Richtlinie minimale Wirtschaftlichkeit im RPV» des BAV. Daran orientiert sich auch der Kanton Glarus. Mit dem Landsgemeindebeschluss 2021, wonach alle Ortschaften an das öV-Netz anzuschliessen sind, wurde das Kriterium des Kostendeckungsgrads jedoch stark relativiert.

Unter Absatz 2 Buchstabe d fallen beispielsweise auch Anpassungen der Tarifzonenpläne innerhalb des Kantons Glarus, da diese Mehr- oder Mindereinnahmen auslösen und grosse preisliche Differenzen für die öV-Nutzenden mit sich bringen können. Bei einem Tarif- und Verkehrsverbund handelt es sich um einen Verbund mit einheitlichen, vom Transportmittel unabhängigen Fahrausweisen und Preisen für alle öffentlichen Verkehrsmittel in einem geografisch abgegrenzten Gebiet. Der Kanton unterstützt die Zusammenarbeit zwischen den Transportunternehmen und schafft die Voraussetzungen für den Betrieb von Tarif- und Verkehrsverbunden.

Absatz 3: Der Regierungsrat berücksichtigt bei der Erarbeitung des kantonalen öV-Konzepts die Interessen der Gemeinden und kann zudem bei Bedarf die Transportunternehmen beziehen. Ebenfalls einzubeziehen sind die betroffenen kantonalen Stellen, die Verkehrs- und Tourismusverbände sowie weitere Anspruchsgruppen. Diese Mitwirkung erfolgt im Rahmen der Konsultation der öV-Kommission (vgl. Art. 4). In der Folge ist das durch den Regierungsrat erarbeitete öV-Konzept durch den Landrat zu erlassen. Das durch den Landrat beschlossene öV-Konzept ist für das zuständige Departement bei der Bestellung des Angebots nach Artikel 6 bindend.

Absatz 4: Das öV-Konzept kann auch ausserhalb der regulären Planungsperiode von zehn Jahren angepasst werden. Hierfür ist nach Absatz 4 ebenfalls ein Landratsbeschluss erforderlich. Beispiele für solche Änderungen sind neue Buslinien, Neuerschliessungen usw.

Absatz 5: Hingegen können gemäss Absatz 5 im Einzelfall Angebotsergänzungen bzw. -reduktionen durch den Regierungsrat vorgenommen werden, wenn sie im Rahmen der regulären Finanzkompetenzen des Regierungsrates gemäss der Kantonsverfassung liegen. Nach Artikel 100 Absatz 1 Buchstabe b KV stehen dem Regierungsrat Beschlüsse über alle frei bestimmbaren einmaligen Ausgaben für den gleichen Zweck zu, die 200'000 Franken, und über alle frei bestimmbaren wiederkehrenden Ausgaben für den gleichen Zweck, die 40'000 Franken im Jahr nicht übersteigen. Für die Festlegung solcher Angebotsergänzungen bzw. -reduktionen durch den Regierungsrat ist keine Konsultation der öV-Kommission erforderlich. Angebotsergänzungen in diesem Sinne sind z. B. eine Korrektur der Anzahl Kurspaare auf einzelnen Linien, zusätzliche Kurse und Taktverdichtungen (z. B. Halbstundentakt im Sommer ins Klöntal) usw. Mit Angebotsreduktionen sind beispielsweise Streichungen einzelner Kurse gemeint.

Absatz 6: Da das öV-Konzept auf eine Dauer von zehn Jahren ausgelegt ist, ist unter Umständen mit Mehrkosten des bestellten Angebots beispielsweise bei steigenden Energiekosten (Strom, Diesel), höheren Lohnkosten, dem Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen, Anpassungen der Verkehrsmittel (Fahrzeugflotte, z. B. Umstellung auf E-Busse, und Rollmaterial usw.) oder Rückgang des Erlöses zu rechnen. Diese Kosten können durch den Besteller nicht direkt beeinflusst werden. Die aus dem bestehenden öV-Angebot entstehenden Kosten gelten daher als gebundene Ausgaben im Sinne von Artikel 40 FHG. Über Mehrausgaben dieser gebundenen Ausgaben entscheidet nach Artikel 40 Absatz 4 FHG der Regierungsrat.

Als bestehendes öV-Angebot im Sinne von Artikel 3 Absatz 6 gilt das unter Tabelle 9 aufgelistete öV-Angebot des Kantons Glarus (Stand: 2024) und sämtliche durch die entsprechende Behörde beschlossenen Angebotsanpassungen bis zum Inkrafttreten des ersten öV-Konzepts.

Tabelle 9. Mengengerüst öV 2024 Kanton Glarus

Strecke	Verkehrsperiode	Anzahl Kurspaare		
		Montag–Freitag	Samstag	Sonntag
S6 Rapperswil–Ziegelbrücke–Schwanden	ganzjährig	20	19	19
Schwanden–Linthal		5	8	8
S17 Rapperswil–Ziegelbrücke–Mühlehorn–Sargans	ganzjährig	20	20	20
S25 Zürich–Ziegelbrücke–Schwanden	ganzjährig	16	16	16
Schwanden–Linthal		16	16	16
Standseilbahn Linthal–Braunwald	ganzjährig	37	38	38
Nachtschnellzug Halt Ziegelbrücke	ganzjährig	-	1	1
Bus 409 Altdorf–Klausen–Linthal	Sommersaison	5	5	5
Bus 501 Glarus–Riedern–Netstal–Näfels–Mollis	ganzjährig	15	12	12
Bus 502 Glarus–Netstal–Näfels–Mollis	ganzjährig	15	12	12
Bus 503 Ennenda–Glarus–Pfrundhaus		15	12	12
Bus 504 Glarus–Klöntal	Nebensaison Hauptsaison			
Bus 511 Ziegelbrücke–Näfels–Filzbach Garage	ganzjährig	17 ¹⁾	16	15
Filzbach Garage–Mühlehorn		18 ¹⁾	17	17
Bus 512 Ziegelbrücke–Näfels–Näfels–Mollis	ganzjährig	16 15	15 12	12 12
Bus 513 Reichenburg–Bilten–Ziegelbrücke	ganzjährig	34	32	32
Bus 536 Ziegelbrücke–Glarus–Linthal (Nachtbus)	ganzjährig	-	2	2
Bus 541 Schwanden–Elm Sportbahnen	ganzjährig	23 ²⁾	19	18
Bus 542 Schwanden–Schwändi–Lassigen	ganzjährig	14	11	11
Bus 543 Mitlödi–Schwanden	an Schultagen	5	-	-
Schwanden–Sool	ganzjährig	9	4	4
Bus 544 Schwanden–Kies	Sommersaison	11	21	21
Bus 545 Elm–Steinibach	ganzjährig	6	4	-
Elm–Obererbs	Sommersaison	4 ³⁾	4 ³⁾	4 ³⁾

Bei interkantonalen Verbindungen beziehen sich die Anzahl Kurspaare auf den Linienabschnitt im Kanton Glarus.

- 1) Zusätzlicher Schülerkurs Mühlehorn–Näfels–Mollis um 07.07 Uhr ab Mühlehorn in Co-Finanzierung mit der Gemeinde.
- 2) Ein zusätzliches Kurspaar am Freitag.
- 3) Fahrriktion Obererbs–Elm ein zusätzlicher Kurs.

Artikel 4; öV-Kommission

Absatz 1: Die öV-Kommission wird beibehalten. Sie wird durch den Regierungsrat bestellt. Wie bis anhin steht die öV-Kommission dem Regierungsrat als beratendes Organ zur Seite. Es handelt sich dabei aber nicht um ein reines Fachgremium. Vielmehr gehören der Kommission Personen aus verschiedenen Bereichen, Vertretern der Gemeinden und des Kantons sowie der Verkehrs- und Tourismusverbände an. Neu können auch weitere Anspruchsgruppen (z. B. Transportunternehmen) ad hoc zugezogen werden.

Absatz 2: Die öV-Kommission ist für die Entwicklung und Weiterentwicklung des öV-Konzeptes zu konsultieren (Art. 3 Abs. 3 und 4). Für untergeordnete Anpassungen nach Artikel 3 Absatz 5 wie etwa Verdichten von einzelnen Kurspaaren, Fahrplanjustierungen im Minutenbereich usw., ist keine Anhörung der öV-Kommission vorgesehen.

Artikel 5; Erschliessung Braunwald

Die Bestimmung legt in der vorliegenden Form fest, dass Braunwald mit Variante B (Standseilbahn) erschlossen wird. Durch den Erlass von Artikel 5 erfolgt somit von der Landsgemeinde gleichzeitig die Variantenwahl für die Erschliessung von Braunwald.

Sollte sich die Landsgemeinde für eine andere Form der Erschliessung als die Standseilbahn gemäss Variante B aussprechen, z. B. für die Erschliessung mittels einer Gondelbahn, so müsste der vom Regierungsrat vorgeschlagene Wortlaut von Artikel 5 öVG abgeändert werden. Für eine abweichende Lösung käme folgender Text in Betracht: «Braunwald wird mittels *Seilbahn* erschlossen». Mit diesem Gesetzestext würde der Regierungsrat den Auftrag erhalten, die Realisierung der Variante A zu verfolgen.

Der Begriff «Seilbahn» deckt sich mit demjenigen gemäss Artikel 2 Absatz 1 des Seilbahngesetzes und erfasst alle für Braunwald aufgrund der getroffenen Abklärungen noch in Frage kommenden Erschliessungsformen (Luftseilbahn, Gondelbahn und Standseilbahn). Mit dieser allgemeinen Formulierung würde sichergestellt, dass, wenn sich im Nachhinein zum Beispiel keine Gondelbahn realisieren liesse, weil der Bund die notwendige Richtplananpassung nicht genehmigt, keine Anpassung des öVG mehr erforderlich ist. Es kann dann eine andere Seilbahnvariante zur Erschliessung von Braunwald umgesetzt werden, also z. B. die Standseilbahn.

Eine zu eng gefasste Formulierung würde zudem ab Inkrafttreten des Gesetzes eine Differenz zwischen dem Wortlaut und der Realität schaffen, zumal Braunwald in der nächsten Zeit immer noch durch eine Standseilbahn erschlossen wird.

3. Angebotsbestellung

Artikel 6; Bestellung des Angebots

Absatz 1: Das zuständige Departement bestellt basierend auf dem öV-Konzept und mittels Angebotsvereinbarungen zum einen aufgrund der Bundesbestimmungen das Angebot im RPV und zum anderen auch das nicht abgeltungsberechtigte Angebot im Orts- und Ausflugsverkehr.

Demnach werden auch die Abgeltungen für die ungedeckten Kosten des bestellten Angebots im RPV sowie im Orts- und Ausflugsverkehr festgelegt. Bei den Abgeltungen handelt es sich um solche nach Artikel 28 PBG. Der Begriff «Angebotsvereinbarung» stammt aus der ARPV. Angebotsvereinbarungen sind Verträge, in denen die Verkehrsleistung (Leistungsangebot) und die Abgeltung definiert werden. Die Abgeltung basiert auf einer Offerte des Transportunternehmens und berechnet sich aus der Differenz zwischen den erzielbaren Erträgen und den erwarteten Kosten einer vereinbarten Leistung, beispielsweise einer Buslinie. Angebotsvereinbarungen werden in der Regel für eine Dauer von zwei Jahren abgeschlossen.

Absatz 2: Das zuständige Departement kann weitere Leistungen, welche nicht unter Absatz 1 fallen, im Auftrag und auf Kosten von Gemeinden oder Dritten bestellen. Die Gemeinden können allerdings gestützt auf Bundesrecht auch selbstständig weitere Angebote, Angebotsverbesserungen oder Tarifierleichterungen bestellen. Sie tragen die laut Planrechnung ungedeckten Kosten dieser Angebote (vgl. Art. 28 Abs. 4 PBG).

Absatz 3: Das Departement kann Zielvereinbarungen mit den Transportunternehmen abschliessen und Ausschreibungen vornehmen. Zielvereinbarungen werden mit den bisher beauftragten Transportunternehmen abgeschlossen. Neben finanziellen und/oder qualitativen Zielen werden in der Zielvereinbarung Massnahmen für den Fall, dass die Ziele nicht erreicht werden, festgelegt. Zielvereinbarungen werden in der Regel für eine Dauer von vier bis sechs Jahren abgeschlossen. Alternativ sind Ausschreibungen vorgesehen, wenn im Busbereich ein neues Verkehrsangebot des RPV eingeführt werden soll und dafür eine Konzession erteilt werden muss, die Konzession einer bestehenden Buslinie erneuert werden muss und der Kanton in seiner Planung eine Ausschreibung dafür vorgesehen hat oder ein Transportunternehmen während der Konzessionsdauer die ihm verliehenen Rechte nicht oder nur teilweise ausübt, seine aus Gesetz oder Konzession auferlegten Pflichten wiederholt oder schwerwiegend verletzt, oder eine Zielvereinbarung oder eine Vergabvereinbarung nicht einhält. Sowohl die Zielvereinbarungen als auch die Ausschreibungen sind im Detail im Bundesrecht geregelt (vgl. PBG).

Absatz 4: Das Departement ist zudem zuständig für die Genehmigung der ARPV-Gesuche für Investitionen der Transportunternehmen. Gemäss Artikel 19 ARPV können Investitionskosten in die Planungsrechnung einer Offerte aufgenommen werden, wenn die Besteller der Aufnahme vor Tätigung der Investition zugestimmt haben. Wird ein öV-Angebot bei einem neuen Transportunternehmen bestellt, so kann das bisher beauftragte Transportunternehmen verlangen, dass nach Artikel 19 ARPV genehmigte Betriebsmittel auf das neu beauftragte Transportunternehmen übertragen werden.

4. Finanzierung und Beteiligung

Artikel 7; Abgeltungen

Absatz 1: Nach dem geltenden öV-Gesetz besteht mit Artikel 10 Absatz 4 die Möglichkeit, dass der Landrat Angebote des Ortsverkehrs sowie des Ausflugsverkehrs, die von Bundesleistungen ausgenommen sind, als beitragsberechtigt anerkannt. Als touristische Buslinien in diesem Sinne gelten die Linie 409 (Linthal–Klausenpass–Altdorf), die Linie 504 (Glarus–Klöntal), die Linie 544 (Schwanden–Kies via Tannenbergr) sowie die Linie 544 (Elm–Obererbs). Es werden heute die meisten touristischen Buslinien (z. B. Klöntal und Obererbs) zu 100 Prozent durch den Kanton finanziert, obschon das bisherige öV-Gesetz eine Mitfinanzierung der betroffenen Gemeinden zu 50 Prozent vorsieht (Art. 10 Abs. 4 öV-Gesetz).

Mit der vorliegenden Totalrevision des öV-Gesetzes sollen neu sämtliche Angebote des RPV, die nicht durch den Bund gedeckt sind, des Ortsverkehrs sowie des Ausflugsverkehrs vollständig durch den Kanton und damit ohne Kostenbeteiligung der Gemeinden finanziert werden. Bei den genannten, bestehenden touristischen Linien ist mit folgenden jährlich wiederkehrenden Kosten für den Kanton zu rechnen (Stand 2023):

- 14'210 Franken für die Buslinie Klausenpass,
- 119'893 Franken für die Buslinie Klöntal,
- 426'900 Franken für die Buslinie Kies via Tannenbergr, sowie
- 93'409 Franken für die Buslinie Obererbs.

Anders als beim Ausflugsverkehr gestaltet sich heute die Praxis bezüglich des Ortsverkehrs. Als nicht abgeltungsberechtigte Ortsverkehrslinie des RPV besteht derzeit einzig die Ortsbuslinie 503 (Ennenda–Glarus–Pfrundhaus). Die Kosten für diese Linie werden bis anhin durch den Kanton und die Gemeinde Glarus je zur Hälfte getragen. Mit der neuen Regelung wird auch diese Linie künftig zu 100 Prozent durch den Kanton finanziert. Es handelt sich dabei um jährlich wiederkehrende Kosten in der Höhe von 233'441 Franken (d. h. jährliche Mehrkosten von 116'721.50 Fr. zulasten des Kantons).

Die oben aufgeführten Kosten für den bestehenden und damit bereits bestellten Ausflugs- und Ortsverkehr belaufen sich jährlich auf zirka 887'853 Franken. Neue Linien werden den Genehmigungsprozess für das öV-Konzept nach Artikel 3 durchlaufen müssen.

Absatz 2: Entstehen durch vorübergehende Anpassungen des Angebots Zusatzkosten, so hat diese der Verursacher zu tragen. Es handelt sich dabei insbesondere um Zusatzkosten durch Umleitungen des Busverkehrs infolge Baustellen oder einzelner Events. So wurde zum Beispiel im Jahr 2021 die Lerchenstrasse zwischen Netstal und Riedern saniert. Die Gemeinde Glarus ersetzte gleichzeitig ihre Werkleitungen. Aufgrund der benötigten Grabentiefe für diese Arbeiten war das Befahren der Lerchenstrasse mit einem normalen Linienbus zwischenzeitlich nicht möglich. Zur Erschliessung von Riedern mit dem öV musste deshalb während sechs Wochen ein zusätzlicher Kleinbus eingesetzt werden. Die Zusatzaufwände von zirka 27'000 Franken wurden verursachergerecht der Gemeinde Glarus belastet.

Absatz 3: Das neue Recht schafft analog dem Bundesrecht eine neue Reserveregulierung hinsichtlich der Gewinnverwendung der Transportunternehmen für das vom Bund nicht mitbestellte Angebot. Dabei orientiert sich der Kanton an den bundesrechtlichen Bestimmungen für das vom Bund und den Kantonen gemeinsam bestellte Angebot im RPV, welches per 1. Januar 2025 in Kraft getreten ist: Die Abgeltungsbeträge entsprechen den laut Planrechnung ungedeckten Kosten für den Betrieb einer Linie. Arbeitet das Transportunternehmen effizienter, so kann es neu über die Hälfte des Überschusses frei verfügen. Die andere Hälfte des Überschusses wird der Spezialreserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge im gemeinsam von Bund und Kantonen bestellten RPV bzw. aufgrund der vorliegenden neuen kantonalen Bestimmung im vom Bund nicht mitbestellten Angebot zugewiesen. Die Schwellenwerte, ab denen Überschüsse frei verwendbar sind, entfallen. So verbleiben die Mittel weitgehend im bestellten RPV bzw. im vom Bund nicht mitbestellten RPV, Ortsverkehr und Ausflugsverkehr. Bei ausgeschriebenen Linien sollen allfällige Überschüsse neu frei verwendet werden dürfen. Es wird also unterschieden zwischen einem marktnäheren Bereich mit Ausschreibungen, in denen die Transportunternehmen mehr Risiken übernehmen und daher

auch mehr finanzielle Spielräume haben sollen, und einem Bereich, in dem das Angebot im RPV bzw. im vom Bund nicht mitbestellten RPV, Orts- und Ausflugsverkehr weiterhin direkt vergeben wird und die Mittelverwendung restriktiver geregelt ist.

Artikel 8; Finanzhilfen, Zusatzleistungen und Beiträge für Infrastruktur und Betrieb

Absatz 1: In Anlehnung an das Bundesrecht wird bei Beiträgen im öV von Infrastrukturbeiträgen gesprochen. Seit dem 1. Januar 2016 änderte die Finanzierung der Bahninfrastruktur. Seit diesem Zeitpunkt muss der Kanton Glarus seinen Beitrag in den BIF leisten. Bei diesem Beitrag handelt es sich um eine gebundene Ausgabe, die in Artikel 57 EBG ihre Rechtsgrundlage hat (2023: 4,7 Mio. Fr.). Neben den Transportunternehmen können auch andere Träger von Investitionen, z. B. Gemeinden oder Private, bei der Umsetzung der aufgeführten Massnahmen in den Genuss von Finanzhilfen, Zusatzleistungen und Beiträgen gelangen. Die nachfolgend genannten Massnahmen müssen im Sinne der Ziele des öVG nach Artikel 1 stets bedarfs-, verkehrsmittel- und umweltgerecht sowie wirtschaftlich sein.

Der Kanton kann Finanzhilfen an Transportunternehmen des öV gewähren (Bst. a).

Es können zudem Zusatzleistungen beim Angebot wie Verdichtungen des Fahrplans erfolgen (Bst. b). Es handelt sich dabei zum Beispiel um Zusatzleistungen an wiederkehrende Extrafahrten im Rahmen von Events im kantonalen Interesse an einzelnen Tagen, wie beim «Sound of Glarus». Die Möglichkeit für solche Zusatzleistungen bestand bereits nach Artikel 11 Absatz 1 öV-Gesetz.

Weitere Massnahmen stellen Investitionsbeiträge für die Infrastruktur des öV im kantonalen Interesse (Bst. c) dar. Als Beispiele für solche beitragsberechtigten Infrastrukturen des öV von kantonalem Interesse gelten Busbahnhöfe bei Knoten Bus-Bahn oder Bus-Bus, für welche gemäss Richtplan grundsätzlich die Gemeinden zuständig sind. Der Kanton unterstützt mit diesen Massnahmen die Anstrengungen der Gemeinden zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen an den Knotenpunkten des öV gemäss Richtplan 2018 (vgl. Handlungsanweisungen V1.2-C/1 bzw. 2). Nicht beitragsberechtigt sind hingegen Bushaltestellen, da sie Bestandteil der jeweiligen Strasse bilden (Gemeinde-, Kantons- oder Nationalstrasse). Dementsprechend werden sie nach den Bestimmungen des Strassengesetzes (StrG) finanziert. Der Begriff «Bushaltestellen» deckt ausschliesslich die Strasseninfrastruktur (z. B. Haltekanten, Busbuchten, Markierungen). Weitere Infrastrukturen fallen wie in anderen Kantonen praxisgemäss in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinden (z. B. GR, SZ, SG). Dies gilt nicht nur für Gemeinde-, sondern auch für Kantons- und Nationalstrassen. Dabei handelt es sich beispielsweise um Bushäuschen, Abfalleimer, Sitzbänke, Veloständer. Die Gemeinden kennen die lokalen Verhältnisse am besten. Praxisgemäss nehmen die Transportunternehmen die Aufgaben bezüglich der Haltestellenbeschriftung und Fahrplanstände wahr.

Bereits bisher waren zudem Vereinbarungen über Tarifmassnahmen, wie Verbilligung von Abonnements für Schüler, Studenten und Pendlern, möglich. An solche Tarifmassnahmen, wie beispielsweise der Bonuspass als Firmenabonnement (kantonaler Beitrag an Kantonsverwaltung) oder die Einheimischentarife der Braunwald-Standseilbahn können weiterhin Beiträge geleistet werden (Art. 8 Abs. 1 Bst. d öVG).

Mit Buchstabe e wird die Möglichkeit geschaffen, dass der Kanton auch Beiträge für den Schienengüterverkehr leisten kann, sofern ein vorrangiges kantonales Interesse besteht.

Als weitere Massnahmen gelten Beiträge an Luftseilbahnen mit Zugang zu ganzjährig bewohnten Gebieten (Bst. f). Diese Massnahmen waren schon im bestehenden öV-Gesetz als «die Sicherstellung von Verkehrsverbindungen im Allgemeinen und in Randzeiten sowie die Verdichtung des Fahrplans usw.» verankert (Art. 11 Abs. 1). Als Beispiele bezüglich der Sicherstellung von Verkehrsverbindungen in Randzeiten gelten u. a. die Abendanschlüsse von den privaten Luftseilbahnen Weissenberge und Morgenholz, da damit dauerhaft bewohntes Gebiet erschlossen wird (Weissenberge: 21 Personen; Morgenholz: 26 Personen; Stand 2024). Die dortigen Bevölkerungszahlen gelten dementsprechend als Richtwerte. Demgegenüber sind Beiträge an Seilbahnen für Transporte ohne Erschliessungsfunktion (rein touristische Funktion wie z. B. Sportbahnen) ausgeschlossen.

Der Kanton kann an neue Mobilitätsformen zur zweckmässigen, effizienten Erschliessung von Ortschaften Beiträge gewähren (Bst. g). Mit der Digitalisierung wird eine schnelle und zuverlässige Datenverarbeitung ermöglicht, welche auch Auswirkungen auf Verkehrs- und Verkaufssysteme des öV hat. Vermehrt werden in der Schweiz insbesondere selbstfahrende Kleinbusse getestet, die auf digitale Technologien zurückgreifen. Ebenso wird der bediente Verkauf von Tickets im Bus aufgehoben und durch bargeldlose Verkaufssysteme abgelöst. Schliesslich können nach Buchstabe h auch Beiträge an weitere Massnahmen zugunsten des öV geleistet werden. Diese Norm umfasst unter anderem ausserkantonale Massnahmen, welche auch im Interesse des Kantons Glarus stehen (z. B. Beiträge an die Gemeinde Schänis bezüglich Bahnhofvertrag Ziegelbrücke). Weiter können dies auch Beiträge an Wendepunkte oder Haltestellen des öV auf privatem Grund sein. Auch Beiträge an Fernverkehrsverbindungen von kantonalem Interesse können hierunter fallen (z. B. Nachtzug Zürich–Chur). Weiter fallen zum Beispiel auch die Schaffung von finanziellen und anderen Anreizen zur vermehrten Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel unter diese Bestimmung.

Absatz 2: Es gelten die Zuständigkeiten gemäss den in der Kantonsverfassung vorgegebenen regulären Finanzkompetenzen (vgl. diesbezüglich insbesondere die Ausführungen zu Art. 3).

Artikel 9; Betrieb und Beteiligung

Absatz 1: Der Kanton kann sich an Transportunternehmen des öV beteiligen, was bereits heute in Artikel 46 Absatz 1 KV festgehalten ist. Derzeit ist dies zum Beispiel bei der Brauwald-Standseilbahn AG (zu 100 %) und der Autobetrieb Sernftal AG (Kanton 40 %, Gemeinde Glarus Süd 50 % und Private 10 %) der Fall.

Absatz 2: Für die Beschlussfassung über den Betrieb von Transportunternehmen durch den Kanton gelten die regulären Zuständigkeiten gemäss den Finanzkompetenzen, wie in der Kantonsverfassung festgehalten.

Absatz 3: Für die Beschlussfassung betreffend die Beteiligung des Kantons an Transportunternehmen bzw. den Betrieb eines Transportunternehmens durch den Kanton ist der Regierungsrat ungeachtet der dadurch ausgelösten Kosten zuständig. Denn es handelt sich bei der Beteiligung nicht um eigentliche Kosten zulasten des Kantons, sondern um eine Anlage des Finanzvermögens, von der sich der Kanton auch wieder trennen könnte (vgl. Art. 100 Abs. 1 Bst. d KV, Art. 3 Abs. 1 FHG und Art. 79 Abs. 1 Bst. a FHG).

5. Controlling

Artikel 10; Information

Künftig soll jährlich, z. B. im Rahmen des Strassenbauprogramms, mit der Angabe des Kostendeckungsgrads sowie der Abgeltungshöhe pro Linie informiert werden. Hierbei wird auf die Kennzahlen der Transportunternehmen abgestützt.

Artikel 11; Anforderung an die Wirtschaftlichkeit

Angebotsausbauten im Sinne von Artikel 11 – insbesondere neue Buslinien, Taktverdichtungen (z. B. vom Halbstunden- zum Viertelstundentakt) usw. – haben einen Kostendeckungsgrad von mindestens 20 Prozent zu erreichen. Der Kostendeckungsgrad entspricht dem Verhältnis von Erlös zu Vollkosten. Die Schwelle von 20 Prozent für den Mindestkostendeckungsgrad wird z. B. auch im Kanton St. Gallen zur Bestellung der Buslinien durch den Kanton vorausgesetzt. Damit wird sichergestellt, dass der Kanton als alleiniger Kostenträger nur zweckmässige Angebote zu finanzieren hat. Erreicht ein Angebotsausbau nach zwei Betriebsjahren den Mindestkostendeckungsgrad von 20 Prozent nicht, ist der Angebotsausbau in der nächstmöglichen Bestellperiode aufzuheben. Vom Mindestkostendeckungsgrad gemäss Artikel 11 ausgenommen ist das als bestehendes öV-Angebot im Sinne von Artikel 3 Absatz 6 unter Tabelle 9 aufgeführte öV-Angebot des Kantons Glarus (Stand: 2024), da es sich dabei nicht um Angebotsausbauten handelt. Dies gilt insbesondere in Anbetracht von Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe b, welcher auf dem Landsgemeindebeschluss 2021 basiert,

wonach alle Ortschaften an das öV-Netz anzuschliessen sind, auch wenn der Bund diese Linie nicht mitfinanziert. Diesbezüglich ist insbesondere die Buslinie 543 Mitlödi–Schwanden–Sool zu nennen, welche die minimale Wirtschaftlichkeit mit einem Kostendeckungsgrad von mindestens 10 Prozent auch 2024 nicht erreicht und vom Bund daher nicht mehr mitfinanziert wird.

6. Zuständigkeiten

Artikel 12; Departement

Absatz 1: Das zuständige Departement übt alle Befugnisse in Bezug auf den öV aus, die aufgrund der Gesetzgebung keiner anderen Behörde übertragen worden sind.

Artikel 13; Kantonale Fachstelle, Fachorganisationen

Absatz 1: Für den öV ist durch den Regierungsrat eine kantonale Fachstelle zu bezeichnen. Die Fachstelle öV ist aktuell mit 80 Stellenprozent dotiert. Sie ist für die Angebotsplanung, das Bestellverfahren, Offerprüfungen, das Erstellen des öV-Budgets, das Fahrplanverfahren, die Koordination mit dem BAV und den Nachbarkantonen sowie das Verfassen von Stellungnahmen usw. zuständig. Ferner nimmt die Fachstelle öV Einsitz in diverse Gremien (Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs, STEP-Ausbau Schritte, Tarifverbundrat Ostwind, Projektgruppen usw.) und ist Ansprechstelle für die Transportunternehmen.

Absatz 2: Der Kanton kann zur eigenen Aufgabenerfüllung nicht nur Fachorganisationen und Dritte beiziehen, sondern, wo es sinnvoll und effizient ist, den Fachorganisationen und Dritten die Ausführung konkreter Aufgaben (z. B. Angebotskonzepte, Fachkonzepte) ganz oder teilweise übertragen und sie dafür entsprechend entschädigen.

Artikel 14; Kantonale Bewilligungen

Der Regierungsrat regelt die Zuständigkeit für kantonale Bewilligungen gestützt auf die Bundes- oder kantonale Gesetzgebung. Dies erfolgte beispielsweise bereits mit der rechtsgültigen Verordnung über das Bewilligungsverfahren nach Verordnung über die Personenbeförderung. Da diese Verordnung nach wie vor aktuell ist und keine Widersprüche zum totalrevidierten öVG ersichtlich sind, bleibt sie auch weiterhin in Kraft. Gemäss Artikel 1 der genannten Verordnung ist das Departement Bau und Umwelt zuständig für kantonale Bewilligungen.

7. Rechtsschutz

Artikel 15; Verfahren und Rechtsschutz

Diese Bestimmung hält fest, dass das Verwaltungsrechtspflegegesetz (VRG) anwendbar ist, sofern das Verfahren nicht durch die Bestimmungen des Bundesrechts oder des massgebenden Verfahrens geregelt wird. Auch betreffend den Rechtsschutz in Zusammenhang mit diesem Gesetz sind die Bestimmungen nach Artikel 102 ff. VRG anwendbar. In Betracht kommen insbesondere kantonale Bewilligungen betreffend Personenbeförderung gemäss Verordnung über das Bewilligungsverfahren nach Verordnung über die Personenbeförderung.

8. Schlussbestimmungen

Artikel 16; Übergangsbestimmung

Absatz 1: Übergangsrechtlich soll der Landrat das erste öV-Konzept nach Artikel 3 innert zwei Jahren ab Inkrafttreten dieses Gesetzes erlassen (Art. 3 Abs. 3). Das Gesetz soll voraussichtlich am 1. Januar 2026 in Kraft treten, womit der Landrat bis spätestens Ende 2027 das öV-Konzept zu beschliessen hat.

Absatz 2: Der Beschluss der Landsgemeinde 2012 betreffend den Ausbau des öffentlichen Verkehrs ab Sommer 2014 – Glarner Sprinter stündlich (jährlicher Rahmenkredit von 6,97 Mio. Fr.) sowie betreffend den Beitritt zum Tarifverbund Ostwind wird auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des ersten öV-Konzepts aufgehoben. Dies ist als Übergangslösung für die Beschlussfassung für Angebotsergänzungen bzw. -reduktionen gemäss den ordentlichen Finanzkompetenzen gemäss Kantonsverfassung für die Zeit zwischen dem Inkrafttreten des öVG und dem Inkrafttreten des neuen öV-Konzepts zu verstehen. Nach dem Inkrafttreten des neuen öV-Konzepts ist der Landsgemeindebeschluss 2012 nicht mehr erforderlich. Daher ist der Beschluss danach aufzuheben. Falls der Landsgemeindebeschluss 2012 nicht aufgehoben würde, könnte dies später zu Widersprüchen mit dem neuen öV-Konzept führen.

Absatz 3: Der Regierungsrat erhält bereits ab Inkrafttreten dieses Gesetzes bis zum Inkrafttreten des ersten öV-Konzepts die Kompetenz, nach Artikel 3 Absatz 5 Angebotsergänzungen bzw. -reduktionen im Rahmen seiner ordentlichen Finanzkompetenzen gemäss Kantonsverfassung vorzunehmen. Ohne diese Übergangsregelung bestünde kein Handlungsspielraum zugunsten des Regierungsrates.

Absatz 4: Die Verordnung über das Bewilligungsverfahren nach Verordnung über die Personenbeförderung bleibt weiterhin in Kraft, da diesbezüglich keine Widersprüche zum totalrevidierten öVG ersichtlich sind.

Absatz 5: Alle anderen bisherigen Beschlüsse betreffend den öV werden auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes aufgehoben. Dies ist z. B. der Beschluss über die Gewährung eines Beitrags von 3'600'000 Franken zur finanziellen Sanierung der Braunwaldbahn AG vom 4. Mai 1997, da dieser Prozess bereits abgeschlossen ist.

9.1. *Verordnung über den Vollzug des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (VV öVG)*

Mit der Verordnung über den Vollzug des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (VV öVG) setzt der Regierungsrat die kantonalen Zuständigkeiten betreffend den Vollzug des öVG fest. Als zuständiges Departement wird das Departement Bau und Umwelt festgelegt. Demnach bestellt das Departement Bau und Umwelt gestützt auf das öV-Konzept die Linien des RPV, Orts- und Ausflugsverkehrs mittels Angebotsvereinbarungen, schliesst mit den beteiligten Transportunternehmen Zielvereinbarungen über das festgelegte Angebot und die Abgeltungen ab und ist zuständig für allfällige Linienausschreibungen (Art. 6 öVG). Weiter verfügt es die kantonalen Bewilligungen und übt alle Befugnisse in Bezug auf den öV aus, die aufgrund der Gesetzgebung nicht einer anderen Behörde übertragen werden (Art. 12 und 14 öVG).

Der Regierungsrat bestimmt ferner, dass die Aufgabe der kantonalen Fachstelle nach Artikel 13 Absatz 1 von der Abteilung Mobilität des Departements Bau und Umwelt wahrgenommen wird.

9.2. *Aufhebung weiterer Erlasse*

Aufgehoben wird das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (öV-Gesetz) vom 5. Mai 1996, da dessen Inhalt im Wesentlichen in das totalrevidierte öVG integriert wurde. Zudem wird der Beschluss über die Gewährung eines Beitrags von 3'600'000 Franken zur finanziellen Sanierung der Braunwaldbahn AG vom 4. Mai 1997 aufgehoben, da dieser Prozess bereits abgeschlossen ist.

9.3. *Inkrafttreten*

Vorgesehen ist ein Inkrafttreten am 1. Januar 2026.

10. *Personelle und finanzielle Auswirkungen*

Die vorliegende Revision hat keine direkten personellen Auswirkungen. Die Aufgaben bleiben grundsätzlich bei allen betroffenen Akteuren dieselben.

Der Systemwechsel bezüglich der Abgeltungen für die Angebote des RPV, die nicht durch den Bund gedeckt sind, des Ortsverkehrs sowie des Ausflugsverkehrs, wonach der Kanton diese Kosten vollständig und damit ohne Kostenbeteiligung der Gemeinden trägt, hat direkte finanzielle Auswirkungen. Der Kanton musste nämlich bisher lediglich 50 Prozent der jährlich wiederkehrenden Kosten für die Ortsbuslinie 503 (Ennenda–Glarus–Pfrundhaus) tragen. Neu übernimmt er diese Kosten in der Höhe von 233'441 Franken zu 100 Prozent. Ebenso beteiligt sich der Kanton gemäss Landratsbeschluss vom 24. April 2024 rückwirkend ab dem Jahr 2023 bis zur Einführung des neuen öVG mit gut zwei Dritteln an den Abgeltungskosten der Linie 544 Schwanden–Kies via Tannenbergr. 2023 beliefen sich die Abgeltungskosten dieser Linie auf insgesamt 426'900 Franken, wovon der Kanton 287'888 Franken und die Gemeinde Glarus Süd 139'012 Franken übernahmen. Mit dem neuen öVG übernimmt der Kanton auch den Gemeindeanteil. Damit fallen aufgrund des Systemwechsels jährliche Zusatzkosten zulasten des Kantons von insgesamt 255'732.50 Franken an. Sollen künftig weitere Linien eingeführt werden, würden diese aufgrund des Systemwechsels ebenfalls zusätzliche Kosten generieren. Diese werden dann aber den Genehmigungsprozess für das öV-Konzept nach Artikel 3 durchlaufen müssen und daher durch den Landrat erlassen werden (Art. 3 Abs. 3). Mit dem genannten Systemwechsel wird die gelebte Praxis umgesetzt, welche auf Landratsentscheiden basiert. Diese ist in der Schweiz jedoch einzigartig. Kein anderer Kanton übernimmt die Abgeltungen für die Angebote des RPV, die nicht durch den Bund gedeckt sind, des Ortsverkehrs sowie des Ausflugsverkehrs zu 100 Prozent. Die meisten Kantone finanzieren diese Abgeltungen im Verbund mit den Gemeinden (zu unterschiedlichen Anteilen). In einer Minderheit der Kantone erfolgt diese Finanzierung sogar alleine durch die betroffenen Gemeinden. Der Systemwechsel birgt die Gefahr von erhöhten Forderungen seitens der Gemeinden, da sie selbst nicht mehr an der Finanzierung beteiligt sind. In der Konsequenz daraus haben sie zu akzeptieren, dass der Kanton das öV-Angebot im Kanton grundsätzlich alleine beschliesst.

11. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, den beiliegenden Gesetzentwurf der Landsgemeinde zur Zustimmung zu unterbreiten.

Genehmigen Sie, Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

*Kaspar Becker, Landammann
Arpad Baranyi, Ratsschreiber*

Beilagen:

- SBE öVG
- Entwurf SBE VV öVG