

An den Landrat

Glarus, 9. Dezember 2024

Kommissionsbericht zur Vorlage Gesetz über den öffentlichen Verkehr

Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die landrätliche Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr behandelte die Vorlage «Gesetz über den öffentlichen Verkehr» an zwei Sitzungen vom 25. November 2024 und vom 9. Dezember 2024 in folgender Zusammensetzung:

Vorsitz: LR Christian Marti, Glarus

Mitglieder: LR Mathias Vögeli, Rüti (25. November 2024)
LR Franz Freuler, Glarus
LR Martin Baumgartner, Engi
LR Hans Rudolf Forrer, Luchsingen
LR Roland Goethe, Glarus
LR Kaspar Krieg, Niederurnen
LR Kaj Weibel, Mollis
LR Priska Müller Wahl, Niederurnen
LR Andreas Vögeli, Schwanden (9. Dezember 2024)

An der Sitzung nahmen weiter teil:

- RR Thomas Tschudi, Vorsteher DBU
- Christoph Zimmermann, Departementssekretär DBU
- Christof Kamm, DBU, Leiter Hauptabteilung Mobilität und Tiefbau
- Markus Josi, DBU, Leiter Fachstelle öffentlicher Verkehr
- Nicole Feldmann-Mauron, DBU, Juristin Hauptabteilung Mobilität und Tiefbau

Das Sitzungsprotokoll wurde von Nicole Feldmann-Mauron geführt.

Für die Bearbeitung standen der Kommission folgende Unterlagen zur Verfügung:

- a. Antrag des Regierungsrats vom 22. Oktober 2024 an den Landrat zum Gesetz über den öffentlichen Verkehr (öVG)
- b. SBE Gesetz über den öffentlichen Verkehr (öVG)
- c. Auswertung der Vernehmlassungsantworten
- d. Entwurf SBE Verordnung über den Vollzug des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (VV öVG)

- e. Korrektur der Tabelle 9 zu Antrag an den Landrat vom 22. Oktober 2024
 f. Übersicht Kostendeckungsgrade öV-Linien, Basis: IST 2023, vom 28. November 2024

1. Grundsätzliches

Die Kommission liess sich vom Departementsvorsteher und der Vertretung der Verwaltung in den Gesetzesentwurf einführen. Das neue Gesetz löse die bisherige Fassung aus dem Jahr 1996 ab und beseitige Unklarheiten bezüglich der Zuständigkeiten und Aufgaben. Es regle im Wesentlichen die strategische Planung, die Angebotsbestellung, die Finanzierung und die Zuständigkeiten. Detailplanung und Steuerung des Angebots erfolge über das öV-Konzept, welches vom Landrat zu erlassen sei. Weiter werde die Erschliessung aller Ortschaften über das kantonale öV-Netz als Ziel festgelegt und insbesondere die Erschliessung von Braunwald besonders geregelt. Die Kommission liess sich zusätzlich verschiedene Fragen bezüglich Kostendeckungsgrad der bestehenden Linien, Mindestdeckungsgrad von 20% für zusätzliche Angebote, Zusatzkosten für den Kanton und über neue Mobilitätsformen beantworten.

Die Kommission nahm Kenntnis von einer angepassten Version der Tabelle 9 des Antrages des Regierungsrats an den Landrat vom 22. Oktober 2024. Daraus können die nachgeführten Werte der Strecke «Bus 504 Glarus-Klöntal» sowie der korrigierte Wert für Kurspaare am Sonntag der Strecke «Bus 502 Glarus-Netstal-Näfels-Mollis» herausgelesen werden.

Gesetz über den öffentlichen Verkehr; Korrektur der Tabelle 9 zu Antrag an den Landrat vom 22. Oktober 2024

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	-
Bus 503 Ennenda–Glarus–Pfrundhaus		15	12	12
Bus 504 Glarus–Klöntal	Nebensaison Hauptsaison	5 11	5 11	5 17
Bus 511 Ziegelbrücke–Näfels–Filzbach Garage	ganzjährig	17 ¹⁾	16	15
Filzbach Garage–Mühlehorn		18 ¹⁾	17	17
Bus 512 Ziegelbrücke–Näfels	ganzjährig	16	15	12
Näfels–Mollis		15	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.

2. Eintreten

Die Kommission hat nach Hinweisen auf die Bedeutung des Themas und die Notwendigkeit einer Totalrevision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr die Beratung der Vorlage diskussionslos aufgenommen und beantragt dem Landrat einstimmig, auf die Beratung der Vorlage einzutreten.

3. Detailberatung

3.1. Grundsätzliches

Die Kommission hat sich auf eine entsprechende Frage hin bestätigen lassen, dass über die Kostenfolgen für den Kanton mit dem Erlass des Gesetzes noch keine abschliessende Beurteilung möglich ist. Das Angebot werde vom Landrat erst über das öV-Konzept bestimmt und damit auch erst in diesem Zeitpunkt über die daraus resultierenden (Mehr-) Kosten entschieden. Auf eine weitere Frage zur Bedeutung der raumplanerischen Voraussetzungen für das öV-Angebot wurde vonseiten des Kantons versichert, dass der kantonale Richtplan die massgebliche Richtschnur sei. Im Spannungsfeld zwischen angebots- und nachfrageorientierter Planung müsse der Landrat im Rahmen der Verabschiedung des Konzepts die notwendige Interessensabwägung vornehmen. Die Kommission lehnte in diesem Zusammenhang einen Antrag mit 5 zu 1 Stimme bei 3 Enthaltungen ab, mit dem das Departement zur Lieferung von Details zum Entwicklungsschwerpunkt Flugplatz Mollis hätte verpflichtet werden sollen. Einem weiteren Anliegen aus der Kommission, zusätzlich Daten zu den Kostendeckungsgraden einzelner Linien zu liefern, ist das Departement nachgekommen und hat die Angaben auf die zweite Kommissionssitzung hin zugänglich gemacht. Die Kommission hat sich weiter versichern lassen, dass, wenn eine Gemeinde zusätzliche Angebote wünsche, als dies im öV-Konzept festgelegt worden sei, der Kanton solche Angebote für die Gemeinde grundsätzlich bestellen könne. Diese müsse aber die daraus entstehenden Kosten vollumfänglich selber übernehmen. Weiter wurden Fragen zur Berechnung der Anteilsquote des Bundes an der Gesamtabgeltung, zur Höhe des Bahninfrastrukturfonds (BIF) und zu den teilweise deutlich unterschiedlichen Kosten einzelner Linien geklärt. Zur Frage der Erschliessung von Braunwald wurde in der Kommission vorab auf den bereits länger dauernden Prozess hingewiesen und betont, für die Entwicklung des Tourismusortes Braunwald sei eine Erschliessung bis zum Siedlungsschwerpunkt Hüttenberg von zentraler Bedeutung.

3.2. Artikel 1 Zweck und Ziele

In der Kommission wurde beantragt (Antrag 1), Artikel 1 Absatz 2 mit einem Buchstaben f zu ergänzen mit dem Wortlaut: «grundsätzlicher Anschluss touristischer Angebote und wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkte an das öV-Netz». Das Gesetz sei zu wenig konkret, es müssten daher gewisse Schwerpunkte gesetzt werden. In der Kommission wurde dieser Antrag kontrovers diskutiert und auch auf mögliche Kostenfolgen hingewiesen. Der Departementsvorsteher warnte vor inhaltlichen Vorgaben zum Angebot im Gesetz, weil dies zu zwingenden Angebotsteilen mit entsprechenden Kosten führen würde. Weiter wurde beantragt (Antrag 2), einen zusätzlichen Buchstaben f wie folgt einzufügen: «grundsätzlicher Anschluss wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkte gemäss kantonalem Richtplan an das öV-Netz». Mit dieser offeneren Formulierung gebe es geringere Zusatzkosten. Daraufhin wurde Antrag (1) wie folgt umformuliert: «grundsätzlicher Anschluss wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkte gemäss kantonalem Richtplan sowie touristischer Angebote an das öV-Netz». Es wurde in der Kommission jedoch auch der Standpunkt vertreten, Art. 1 decke die beiden Anträge mit dem Begriff «Ziele der Raumplanung» bereits genügend ab. Die beiden Anträge wurden sodann wie folgt bereinigt:

Kommissionsentscheid 1 zu Art. 1 Abs. 2 öVG

Eventualabstimmung: Antrag 1 «grundsätzlicher Anschluss wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkte gemäss kantonalem Richtplan sowie touristischer Angebote an das öV-Netz» **wird Antrag 2** «grundsätzlicher Anschluss wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkte gemäss kantonalem Richtplan an das öV-Netz» gegenübergestellt.

Die Kommission **entscheidet sich eventual** mit 8 Ja-Stimmen zu 1 Nein-Stimmen **für Antrag 2**.

Hauptabstimmung: Antrag 2 «grundsätzlicher Anschluss wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkte gemäss kantonalem Richtplan an das öV-Netz» gegenüber regierungsrätlicher Fassung von Artikel 1.

Die Kommission **lehnt Antrag 2 ab** (5 Nein zu 3 Ja bei 1 Enthaltung) und entscheidet sich damit für die Fassung des Regierungsrates.

Als weitere Ergänzung von Abs. 2 mit einem Buchstaben f wurde folgende Wendung beantragt (Antrag 3): «Sicherstellung leistungsfähiger Verkehrsverbindungen im ganzen Kanton, wobei grundsätzlich mindestens ein Halbstundentakt sowie Betriebszeiten bis 23 Uhr vorzusehen sind.» Zur Begründung wurde ausgeführt, es brauche diese Präzisierung im Gesetz, da mit dem neuen öV-Konzept die Landsgemeinde das Angebot nicht mehr mitbestimmen könne. In der Kommission stiess dieser Vorschlag auf Kritik. Ein solches Angebot sei nicht effizient und könne nicht sinnvoll finanziert werden. Der Departementsvorsteher gab zu bedenken, dass ein solches Ziel grundsätzlich Teil des Ausbauschlusses STEP 2035 sei. Mit einem solchen Antrag gehe die notwendige Flexibilität für das Konzept verloren, insbesondere hinsichtlich eines hinreichenden Kostendeckungsgrades. In der Kommission blieb die grundsätzliche Frage kontrovers, ob die Grundsätze des Angebots im öffentlichen Verkehr im Gesetz genauer zu präzisieren seien. Es wurde aber auch grundsätzliche Sympathie für die Idee eines dichten Fahrplankontaktes bis spät am Abend geäussert.

Kommissionsentscheid 2 zu Art. 1 Abs. 2 öVG

Abstimmung über Antrag 3 «Sicherstellung leistungsfähiger Verkehrsverbindungen im ganzen Kanton, wobei grundsätzlich mindestens ein Halbstundentakt sowie Betriebszeiten bis 23:00 Uhr vorzusehen sind»

Die Kommission **lehnt den Antrag ab** (6 Nein zu 3 Ja) und bestätigt damit (erneut) die regierungsrätliche Fassung in Art. 1 Abs 2 öVG.

3.3. Artikel 3 öV-Konzept

In der Kommission wurde gefragt, wie weit der Landrat bei der Verabschiedung des öV-Konzeptes Einzelheiten mitgestalten könne. Der Departementsvorsteher erklärte dazu, dass grundsätzlich ein Mitgestalten des Landrats angedacht sei. Wenn aber der Landrat ein komplett neues Angebot in das öV-Konzept aufnehmen wolle, müsste er die Vorlage voraussichtlich zurückweisen, da zunächst wichtige Daten und insbesondere die Kosten zu eruieren seien. Es wurde der Antrag gestellt, Artikel 3 Absatz 1 anzupassen und die Planungsperiode von zehn Jahren auf vier Jahre zu kürzen. Zehn Jahre sei zu lange, da sich insbesondere die Technik viel rascher entwickle. Vier Jahre sei passender. Hierzu erläuterte der Departementsvorsteher den Planungsablauf, welcher bei Angeboten der Schiene übergeordnet vorgegeben sei und einen grossen Vorlauf benötigten. Gehe es jedoch darum, innerhalb der zehnjährigen Planungsperiode ein Angebot anzupassen, so werde der Regierungsrat, wie er dies in der Vergangenheit bereits praktiziert habe, nicht zögern und Anpassungen vornehmen (respektive dem Landrat beantragen) solange diese sich im ordentlichen Finanzrahmen

gemäss Kantonsverfassung bewegten. Nach dieser Zusicherung wurde der Änderungsantrag wieder zurückgezogen.

Mit einem weiteren Antrag wurde die Aufnahme eines neuen Buchstabens e unter Artikel 3 Absatz 2 beantragt: «zeigt Verbesserungen zwischen den Nahtstellen des öffentlichen und privaten Verkehrs auf». Das öV-Konzept müsse diesen Aspekt ebenfalls aufzeigen. Unter privatem Verkehr seien grundsätzlich der MIV sowie der Langsamverkehr zu verstehen. Der Departementsvorsteher gab hierzu zu bedenken, dass je nach Ausgangslage unterschiedliche Beteiligte betroffen seien. Im Bahnverkehr gehe es überwiegend um die SBB und im Busverkehr um die Strasseneigentümer (Gemeinden und Kanton). Aus der Kommission wurde eine neutralere Formulierung dieser neuen Bestimmung angeregt. Der Begriff «Verbesserungen» sei zu streichen, «Nahtstellen» sei ausreichend.

Kommissionsentscheid 3 zu Art. 3 Abs. 2 öVG

Abstimmung über Antrag zusätzlicher Buchstabe «e. zeigt die Nahtstellen des öffentlichen und privaten Verkehrs auf».

Die Kommission lehnt den Antrag ab mit 5 Nein-Stimmen zu 4 Ja-Stimmen und bestätigt damit die Version des Regierungsrates.

3.4. Artikel 5 Erschliessung Braunwald

In der Kommission wurde die Änderung von Artikel 5 beantragt (Antrag 1) mit dem Ziel, Braunwald mit dem öffentlichen Verkehr (öV) direkt oder indirekt bis zum Hüttenberg zu erschliessen. Es solle noch nicht festgelegt werden, mit welchem Typ Bahn (Standseilbahn oder Luftseilbahn) Braunwald zu erschliessen sei. Das Dorf sei über den Hüttenberg besser erschlossen, als über die bestehende Bergstation der Standseilbahn. Zudem werde so auch der touristische Bereich von Braunwald unterstützt. In der Diskussion wurde sodann kritisch angemerkt, dass entgegen dem Grundprinzip, die Angebote über das Konzept und nicht über das Gesetz zu steuern, hier für Braunwald offenbar eine Ausnahme gemacht werde. Dieser Abweichung wurde aber auch Verständnis entgegengebracht, weil damit ein Versprechen der Regierung eingelöst werde und die Erschliessung von Braunwald der Landsgemeinde zum Entscheid vorgelegt werden könne. Zur Unterstützung des Antrages wurde vorgebracht, in Elm würden die Sportbahnen auch direkt mit dem öV erschlossen. Weiter wurde eine Anpassung von Art. 5 in dem Sinne beantragt (Antrag 2), dass Braunwald nicht mittels Standseilbahn, sondern mittels Seilbahn erschlossen werde. Damit stünden beide Varianten gemäss regierungsrätlichem Bericht offen.

Der Departementsvorsteher wies darauf hin, dass der Regierungsrat den Artikel absichtlich so formuliert habe, damit eruiert werden könne, was das Glarner Volk tatsächlich möchte. Mit der beantragten Änderung des Erschliessungspunktes würde ein weiteres Angebot auf Kosten des Kantons entstehen. Eine öV-Erschliessung bis zum Hüttenberg hätte nochmals enorme finanzielle Folgen für den Kanton.

Kommissionsentscheid 4 zu Art. 5 öVG

Eventualabstimmung: Antrag 2 Änderung von Artikel 5: «Braunwald wird mittels Seilbahn erschlossen» wird der regierungsrätlichen Fassung gegenübergestellt:

Die Kommission **stimmt dem Antrag 2 eventual zu** (6 Ja zu 2 Nein, 1 Enthaltung).

Hauptabstimmung: Antrag 2: «Braunwald wird mittels Seilbahn erschlossen» **wird Antrag 1** Änderung von Artikel 5: «Braunwald wird mit dem öffentlichen Verkehr direkt oder indirekt bis zum Hüttenberg erschlossen» gegenübergestellt:

Die Kommission **stimmt dem Antrag 1 zu** (5 Ja zu 2 Nein, 2 Enthaltungen).

3.5. **Artikel 7 Abgeltung**

In der Kommission wurde vorab gefragt, weshalb es im kantonalen Recht neu eine Bestimmung über die Verwendung des Gewinnes brauche. Vonseiten der Verwaltung wurde erklärt, dass der Bund den Kantonen neu erlaube, eigene kantonalrechtliche Bestimmungen zu erlassen. Damit könnten gemäss Abs. 3 der Bestimmung auch bei Angeboten, welche vom Bund nicht mitgetragen würden (z. B. Ortsverkehr), die Bildung von Spezialreserven verlangt werden.

In der Kommission wurde beantragt (Antrag 1), Abs. 2 zu streichen. Es sei zum Beispiel nicht sinnvoll, wenn die Gemeinde oder die Technischen Betriebe aufgrund eines Bauprojektes die Kosten für eine Umleitung des öV zu tragen hätten. Dem wurde entgegnet, Abs. 2 sei sehr wohl sinnvoll, insbesondere wenn es sich um einen privaten Bauherrn handle. Es wurde deshalb weiter beantragt (Antrag 2), Abs. 2 als Kann-Bestimmung umzuformulieren. Der Departementsvorsteher entgegnete beiden Anträgen mit dem Argument, es gehe vor allem darum, dass Beeinträchtigungen durch Baustellen möglichst rasch wieder beseitigt würden. Der Kanton trage zudem neu die vollen Kosten und entlaste die Gemeinden.

Kommissionsentscheid 5 zu Art. 7 Abs. 2 öVG

Abstimmung zum Antrag 1 (Änderung von Artikel 7 Absatz 2: «Zusatzkosten für temporäre Anpassungen des Angebots können dem Verursacher übertragen werden»)

Die Kommission **lehnt den Antrag ab** (4 Ja zu 5 Nein) und bestätigt damit die Fassung des Regierungsrates.

Kommissionsentscheid 6 zu Art. 7 Abs. 2 öVG

Abstimmung zum Antrag 2 (Streichung von Artikel 7 Absatz 2)

Die Kommission **lehnt den Antrag ab** (3 Ja zu 6 Nein) und bleibt damit definitiv bei der RR-Version.

In der Kommission wurde mehrfach und ausdrücklich betont, wie wichtig Abs. 1 der Bestimmung sei. Zwar sei in der Vernehmlassung nicht unbestritten geblieben, dass neu der Kanton für sämtliche ungedeckten Kosten aufzukommen habe. Dies sei aber ein wichtiger und zentraler Grundsatz. Es wurde betont, der Regierungsrat habe diese Bestimmung sehr gut und überzeugend begründet.

Der Departementsvorsteher hielt auf entsprechende Frage fest, dass spätestens alle zehn Jahre das öV-Konzept komplett überprüft und allenfalls überarbeitet werde. Falls vorher der Bedarf für Ergänzungen oder Reduktionen des Angebots bestehe, könnten der Regierungsrat und/oder der Landrat im Rahmen der jeweiligen ordentlichen Finanzkompetenzen direkt handeln. Wenn eine Gemeinde ein Angebot wünsche, das nicht im öV-Konzept enthalten sei, so könne sie ein solches Angebot selber festlegen. Die Finanzierung sei dann Sache der Gemeinde, ohne finanzielle Unterstützung durch den Kanton. Weiter ergänzte er in Beantwortung einer Frage, dass Kostenfolgen für den öV als Folge von Naturereignissen (wie z. B. Wagenrunse) nicht über das Verursacherprinzip abzuwickeln seien. In solchen Fällen sei weiterhin eine politische Entscheidung im Einzelfall zu treffen. Sonderfälle seien daher nicht im Gesetz zu regeln.

3.6. **Artikel 8 Finanzhilfen, Zusatzleistungen und Beiträge für Infrastruktur und Betrieb**

In der Kommission wurde die Streichung von Buchstabe a des Artikels 8 Absatz 1 «Finanzhilfen an Transportunternehmen des öV» beantragt. Der Kanton sei Besteller der Transportleistungen. Wenn nun ein Transportunternehmen in Schiefelage gerate, weil es schlecht gewirtschaftet habe, dann wäre der Kanton aufgrund dieser Bestimmung fast gezwungen, das

Unternehmen zu unterstützen. Dies bedeute faktisch eine Ermutigung zu «schlechtem Wirtschaften». Dem Anliegen wurde aus der Kommission entgegengehalten, es handle sich hier um eine Kann-Bestimmung, welche keinen Anspruch begründe. Dem pflichtete der Departementsvorsteher bei und stellte klar, dass die Bestimmung notwendig sei. Falls die kantonseigene Braunwaldbahn oder die Autobetrieb Sernftal AG (Kantonsanteil 40%) im schlimmsten Fall nicht mehr handlungsfähig seien, so ermögliche diese Bestimmung eine Stützung des Unternehmens und damit z. B. die Sicherstellung der Erschliessung von Braunwald. Daraufhin wurde der Änderungsantrag wieder zurückgezogen.

Weiter wurde eine Ergänzung des Buchstabens g von Artikel 8 Absatz 1 beantragt und zwar mit der Wendung: «Beiträge an neue Technologien und neue Mobilitätsformen des öV». Diese Ergänzung sei nötig, weil der Umstieg auf erneuerbare und nicht fossile Energieträger aufgrund der Klimastrategie schnell erfolgen müsse. Dies sei für den Kanton auch im wirtschaftlichen Interesse, da bald auch für Dieselbusse die Mineralabgabe zusätzlich zu leisten sei. In der Kommission wurde bezweifelt, dass ein rascher Umstieg auf Elektrofahrzeuge rentabel wäre. Neben höheren Anschaffungskosten sei auch noch nicht geklärt, wo solche Fahrzeuge geladen würden. Weiter wurde argumentiert, das Gesetz erlaube eine Unterstützung eines Umstiegs auf erneuerbare und nicht fossile Energieträger bereits ohne zusätzliche Bestimmung. Vonseiten der Verwaltung wurde auf entsprechende Frage zusätzlich festgehalten, dass ein Rufbus als ordentliches Verkehrsmittel gelte. Als neue Mobilitätsform im Sinne von Buchstabe g der Bestimmung könne beispielsweise autonomes Fahren gelten.

Kommissionsentscheid 7 zu Art. 8 Abs. 1 öVG

Abstimmung zum Antrag Änderung von Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe g: «Beiträge an neue Technologien und neue Mobilitätsformen des öV»

Die Kommission **lehnt den Antrag ab** (3 Ja zu 6 Nein) und bleibt damit bei der Fassung des Regierungsrates.

Weiter wurde die Aufnahme eines neuen Buchstabens i unter Artikel 8 Absatz 1 beantragt, wonach auch Beiträge an Behindertentransporte geleistet werden könnten. Solche Bestimmungen gebe es in anderen öV-Gesetzen, wie z. B. im Kanton Bern. Damit könnten insbesondere auch dann Beiträge gesprochen werden, wenn es sich nicht um zentrumsnahe Gebiete handle. Dem wurde in der Kommission entgegnet, gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) seien insbesondere stark frequentierte öV-Haltestellen umzubauen. Es sei deshalb fraglich, ob es überhaupt Handlungsspielraum gebe. Vonseiten der Verwaltung erfolgte der Hinweis, dass gemäss BehiG nur dann Massnahmen umgesetzt werden müssten, wenn diese auch verhältnismässig seien.

Kommissionsentscheid 8 zu Art. 8 Abs. 1 öVG

Abstimmung zum Antrag Aufnahme eines zusätzlichen Buchstabens i unter Artikel 8 Absatz 1: «Beiträge an Behindertentransporte»

Die Kommission **lehnt den Antrag ab** (4 Ja zu 5 Nein) und bestätigt auch hier die regierungsrätliche Fassung.

3.7. Artikel 11 Anforderung an die Wirtschaftlichkeit

Es wurde die Streichung des Artikels beantragt (Antrag 1). Ein solcher Automatismus passe nicht in das Gesetz und die Frist von zwei Jahren sei zu kurz, um beurteilen zu können, ob sich ein neues Angebot etablieren könne. Der Landrat könne bereits über das Konzept Angebote auch wieder abschaffen. Weiter wurde beantragt (Antrag 2), den Artikel 11 umzuformulieren: «Das Angebot, insbesondere Angebotsausbauten, sind regelmässig auf ihre Wirtschaftlichkeit zu überprüfen». Die Grenze von 20% für den Mindestkostendeckungsgrad sei zu strikt.

In der Kommission wurde der Mindestkostendeckungsgrad teilweise für zu eng und die 2-Jahresfrist für zu kurz befunden. Beide Werte wurden aber auch ausdrücklich begrüsst. Bezüglich der 2-Jahresfrist wurde auch moniert, diese sei lediglich im Kommentar erwähnt und nicht im Gesetz festgeschrieben.

Der Departementsvorsteher betonte, es sei ursprünglich die Idee gewesen, dass der Regierungsrat für den Erlass und die Änderung des öV-Konzepts zuständig werde. Neu sei diese Kompetenz nun beim Landrat angesiedelt. Es gebe bestehende Angebote mit einem Kostendeckungsgrad von lediglich acht und neun Prozent. Der Landrat habe noch nie ein öV-Angebot gestrichen, selbst wenn das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht stimme. Artikel 11 betreffe zudem ausschliesslich Angebotsausbauten und nicht das bestehende öV-Angebot. Die in den Materialien genannten zwei Jahre hätten einen bindenden Charakter.

Kommissionsentscheid 9 zu Art. 11 Abs. 1 öVG

Abstimmung zum Antrag 1 Änderung von Artikel 11: «Das Angebot, insbesondere Angebotsausbauten, sind regelmässig auf ihre Wirtschaftlichkeit zu überprüfen»

Die Kommission **lehnte den Antrag 1 ab** (3 Ja zu 6 Nein) und bleibt damit beim Vorschlag des Regierungsrates.

Kommissionsentscheid 10 zu Art. 11 Abs. 1 öVG

Abstimmung zum Antrag 2 «Streichung von Artikel 11»

Die Kommission **lehnte den Antrag 2 ab** (4 Ja zu 5 Nein) und bestätigt damit auch hier die regierungsrätliche Fassung.

In der Folge wurde der **Antrag auf Rückkommen** auf den Entscheid über Art. 11 gestellt. Dies mit der Absicht, einen neuen Absatz 2 einzufügen mit dem Wortlaut: «Angebote, die nicht Ortschaften erschliessen, haben einen Mindestkostendeckungsgrad von 15 Prozent aufzuweisen». Zur Begründung dieses Antrages wurde geltend gemacht, die Kosten von Ortsbuslinien seien teilweise sehr hoch, weshalb es einer Überprüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses bedürfe, auch wenn es sich dabei um ein bestehendes Angebot handle. Der Landrat habe noch nie ein bestehendes Angebot in Frage gestellt, weshalb hier ein minimaler Kostendeckungsgrad ins Gesetz gehöre. Nach kurzer Diskussion entschied die Kommission dem Antrag auf ein Rückkommen mit 5 gegen 4 Stimmen zu.

In der Diskussion wurde das Anliegen kontrovers diskutiert. Einerseits wurde es unterstützt, allerdings mit der Absicht, einen generellen Mindestkostendeckungsgrad für sämtlichen Linien festzulegen. Weiter wurde die richtige Bestimmung eines angemessenen Mindestkostendeckungsgrads überhaupt in Frage gestellt. Vonseiten der Verwaltung erfolgte der Hinweis, dass es Innerortsverbindungen gebe, welche heute nur 14% oder gar nur 11% erreichen würden. Hierzu wurde in der Kommission festgestellt, dass es auch Linien gebe, welche Altersheime erschliessen würden und daher auch bei sehr geringem Ertrag nicht aufgegeben werden könnten. Weiter wurde argumentiert, solche Fragen seien nur schwer generell zu klären und damit eigentlich für eine Behandlung im Rahmen des öV-Konzepts prädestiniert.

Kommissionsentscheid 11 zu Art. 11 Abs. 2 öVG (neu)

Abstimmung zum Antrag Ergänzung von Artikel 11 um einen neuen Absatz 2: «Angebote, die nicht Ortschaften erschliessen, haben einen Mindestkostendeckungsgrad von 15 Prozent aufzuweisen»

Die Kommission **lehnte den Antrag ab** (3 Ja zu 5 Nein bei 1 Enthaltung) und übernimmt damit Art. 11 definitiv gemäss Vorschlag des Regierungsrates.

4. Kommissionsentscheid

Vor der Schlussabstimmung stellte die Kommission fest, dass sie als Resultat ihrer Beratungen einzig bei Art. 5 Erschliessung Braunwald dem Landrat eine Änderung gegenüber der Fassung des Regierungsrates unterbreitet.

In der Schlussabstimmung beschloss die Kommission bei 2 Enthaltungen **mit 7 zu 0 Stimmen**, dem Landrat die Zustimmung zur Kommissionsfassung der Vorlage zu beantragen.

5. Antrag

Die Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr beantragt dem Landrat, den beiliegenden Gesetzesentwurf in der Kommissionsfassung der Landsgemeinde zur Zustimmung zu unterbreiten.

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

**Landrätliche Kommission
Bau, Raumplanung und Verkehr**



LR Christian Marti
Kommissionspräsident