

An den Landrat

Glarus,

Gesetz über den öffentlichen Verkehr
[Vernehmlassungsvorlage]

Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

1. Ausgangslage

Artikel 46 Absatz 1 der Verfassung des Kantons Glarus (KV) verpflichtet den Kanton und die Gemeinden, den öffentlichen Verkehr (öV) zu fördern. Die Umsetzung des verfassungsmässigen Auftrags wird in der kantonalen öV-Gesetzgebung ausgeführt. Bislang war dies das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 5. Mai 1996 (nachfolgend: öV-Gesetz). Vorliegend soll mit der Totalrevision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (nachfolgend: öVG) diese Grundlage neu konzipiert und an die insbesondere auf eidgenössischer Ebene veränderten Rahmenbedingungen angepasst werden. Das bisherige öV-Gesetz hat in den Jahren 2008, 2011 sowie 2022 geringe Änderungen erfahren.

Im Bundesrecht erfolgten in den vergangenen Jahren mit dem Personenbeförderungsgesetz (PBG) wesentliche Neuerungen in den rechtlichen Grundlagen. Im PBG sind die Verfahren zum bestellten Verkehrsangebot geregelt. 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 gab, namentlich bezüglich Zuständigkeiten bei Beschlüssen zu betrieblichen Massnahmen mit Folgekosten und Einbezug der Gemeinden zur Betriebsfinanzierung (Art. 8 bis 11). Eine in absehbarer Zeit vorzunehmende Revision werde Klarheit bringen, wobei sich die gelebte Praxis als Richtschnur anbiete. Zudem seien die gesetzten Ziele in Artikel 3 Absatz 3 unter Berücksichtigung des weiter entwickelten Angebots neu zu formulieren. In der vorliegenden Totalrevision werden diese Themen aufgenommen.

Der Kanton konsultiert bei der Angebotsfestlegung die öV-Kommission. Dabei steht meist die geografische Erschliessung sowie die Definition der Taktichte im Vordergrund. Substitutionsangebote bei notwendigen Betriebsumstellungen Schiene/Bus werden teilweise als Verlust wahrgenommen. Die politische Diskussion zur Wirkungsanalyse im Jahr 2018 hat sodann gezeigt, dass der Beizug wirtschaftlicher Kriterien zur Bewertung einzelner Linien abgelehnt wird. Vielmehr hat die Landsgemeinde 2021 basierend auf einem Memorialsantrag beschlossen, dass eine Mindesterschliessung aller Ortschaften unabhängig der dadurch entstehenden Kosten sicherzustellen ist.

Vor der Ausarbeitung des vorliegenden Gesetzes hat der Regierungsrat die kantonale öV-Kommission zu Rate gezogen, um die allgemeine Stossrichtung der Vorlage zu eruieren. Zusammengefasst kam die öV-Kommission zum Ergebnis, dass ein totalrevidiertes öVG folgende Eckpfeiler erfüllen sollte:

- Nachfrageorientierte Planung des Angebots;
- Keine zusätzliche Mitfinanzierung der Gemeinden;
- Mehr Kompetenzen beim Regierungsrat; sowie
- Klare Kompetenzregelung hinsichtlich der Finanzierung.

2. Die Vorlage im Überblick

Bei der Anwendung des geltenden öV-Gesetzes haben sich regelmässig Unklarheiten bezüglich der Zuständigkeiten ergeben. So sind zum Beispiel für folgende kantonalen öV-Geschäfte bis anhin keine gesetzlich vorgegebenen Zuständigkeiten vorhanden: Genehmigungen nach ARPV, Zielvereinbarungen, kurzfristige Anpassungen bezüglich Fahrzeuggrössen oder aufgrund privater Events usw. Es musste sich bisweilen mittels Auslegung beholfen werden. Mit dem totalrevidierten öVG lassen sich nun alle öV-Geschäfte bzw. -prozesse klar einer zuständigen Behörde zuordnen.

Der vorliegende Gesetzesentwurf kommt den Zielsetzungen der öV-Kommission (vgl. Ziff. 1) vollumfänglich nach. Der Regierungsrat erhält umfassende Kompetenzen. So soll der Regierungsrat mit dem neu eingeführten öV-Konzept eine umfassende Planungs- und Steuerungskompetenz erhalten. Die Finanzkompetenzen richten sich nach den ordentlichen Kompetenzen gemäss der Kantonsverfassung. Demgegenüber wird dem zuständigen Departement die Zuständigkeit für die eigentliche Bestellung des Angebots zugewiesen, wobei es sich dabei an das vom Regierungsrat verabschiedete öV-Konzept zu halten hat.

Das neue kantonale 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. Schliesslich enthält das revidierte öVG als weiteren Kernpunkt eine neue Ordnung der Finanzierung zwischen dem Kanton und den Gemeinden. Damit wird die diesbezügliche jahrelange, teilweise nicht gesetzeskonforme Praxis bereinigt.

3. Welchen Zielen dient der öffentliche Verkehr?

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 sowohl für den beruflichen Pendlerverkehr als auch für Fahrten während der Freizeit unverzichtbar geworden.

Auf dem Strassennetz sind verschiedentlich die Kapazitäts- und Belastungsgrenzen erreicht, insbesondere im Raum Glarus–Näfels. Die Folgen sind überlastete Strassen, steigende Ver-

kehrsimmissionen und zunehmende Störungen, die zu sinkender Siedlungsqualität und Beeinträchtigungen des motorisierten Verkehrs führen. Gemäss Verkehrsprognosen des Bundes wird der Verkehr in den nächsten Jahrzehnten weiterwachsen. 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 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.

Der öV ist sehr flächeneffizient und bringt Reisende sicher und pünktlich ans Ziel. Er stellt in touristischen Gebieten wichtige Verbindung sicher und belastet im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) die Umwelt deutlich geringer.

4. Angebotsanalyse des Glarner öV

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, welches in einem zweiten Schritt dem Angebot von Kantonen mit ähnlichen strukturellen Verhältnissen (Appenzell Innerrhoden, Appenzell Auserrhoden, Nidwalden, Obwalden und 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, als 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).

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 bei 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 Publics erhöhe, jedoch nicht in dem Mass, als dass dies als «Game Changer» 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 erschwerten Nachfragekonstellationen implementiert werde. Sie taugten jedoch kaum, um eine massgebliche Verlagerung auf den öV (Modal Shift) 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 hohen und i.d.R. unproduktiven Bereitschaftskosten 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 deren 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 Konzessions- und BehiG-Pflicht, der Nutzung und Ausgestaltung der Haltestellen usw. nicht abschliessend geklärt. Der Bund hat den Handlungsbedarf erkannt und möchte On-Demand-Verkehre im Rahmen der Überarbeitung der Personenbeförderungskonzession berücksichtigen. Bis angepasste gesetzliche Regelungen erarbeitet und vom Parlament verabschiedet werden, dürfte es allerdings noch mehrere Jahre dauern.

5. Finanzierung des öV

Das Bundesrecht unterscheidet binär zwischen dem «Regionalen Personenverkehr (RPV)» mit Bundesleistungen und weiteren Verkehrsformen, welche keine Bundesleistungen erhalten. Zu erwähnen sind der Ortsverkehr, der Fernverkehr und der Ausflugsverkehr. Innerhalb des RPV gibt es eine Kategorie, die zwar eine Erschliessungsfunktion hat, jedoch andere Voraussetzungen nicht erfüllt, um Bundesleistungen zu bekommen (z. B. Mehrfachbedienung, keine minimale Wirtschaftlichkeit oder weil sie nicht ganzjährig betrieben werden). Wenn diese zusätzlichen Voraussetzungen nicht gegeben sind, handelt es sich zwar um RPV, welcher aber keine Bundesleistungen erhält.



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 (Quotienten der Bevölkerungszahl gemäss Volkszählung und der produktiven Fläche) 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 (Uri). Das Bundesamt für Verkehr (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 für den 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) oder das nicht Einhalten der «Richtlinie minimaler Wirtschaftlichkeit im RPV» mit einem Kostendeckungsgrad von weniger als 10 Prozent je Linie. 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 einer 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

Die Linien des Ausflugsverkehrs werden vom Bund ebenso nicht mitfinanziert. Die Kantone Appenzell Innerrhoden, Fribourg, 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.).

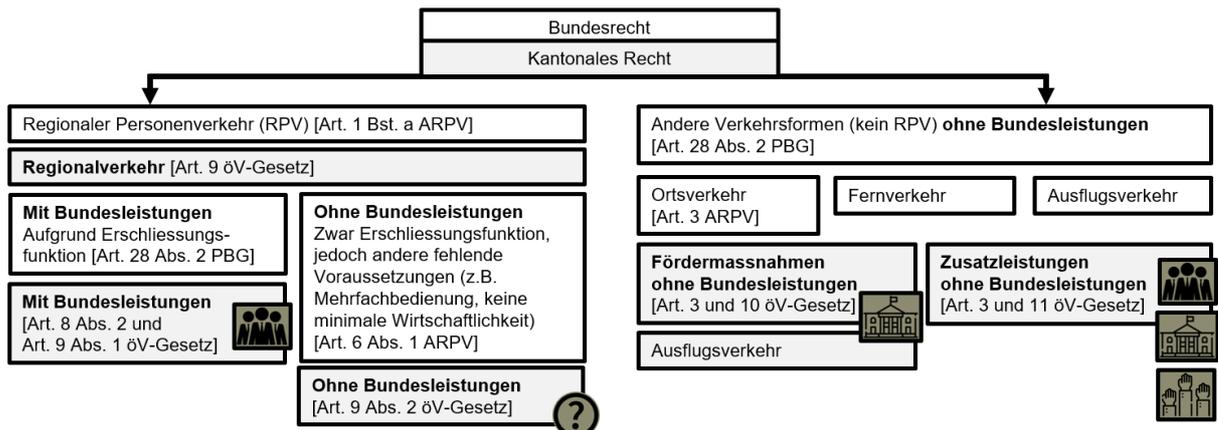


Abbildung 2: Unterscheidung im kantonalen Recht

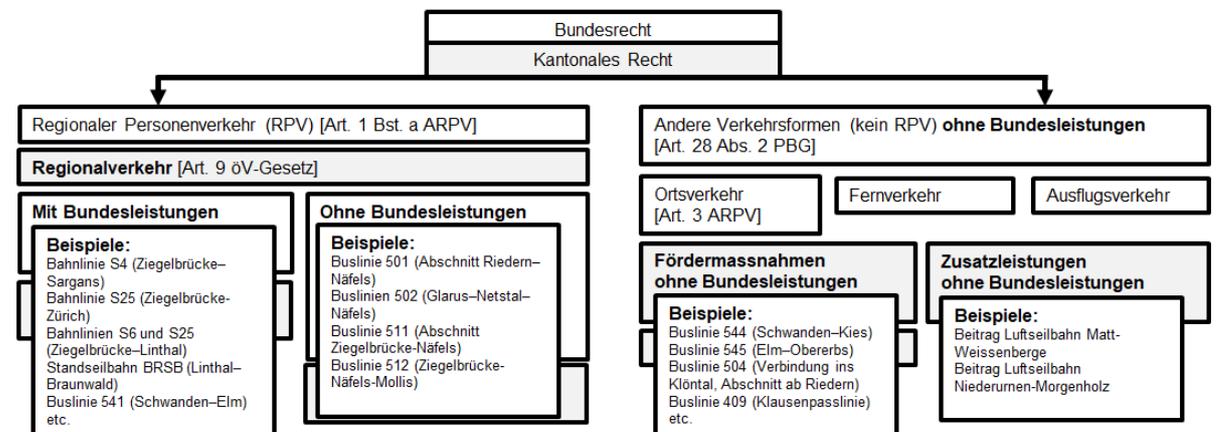


Abbildung 3: Beispiele

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).

Beim Orts- und Ausflugsverkehr ist gemäss Artikel 10 öV-Gesetz grundsätzlich der Landrat für das Angebot verantwortlich. Auch dies wurde allerdings uneinheitlich gelebt. So befand der Landrat z. B. über die Einführung der Ortsverkehrslinie 503 in Glarus. Der Regierungsrat entschied jedoch über das Angebot der touristischen Ausflugslinien im Kanton analog den öV-Linien mit Bundesleistungen. Gesuche für Zusatzleistungen ohne Bundesleistungen wurden vom Departement entschieden.

5.5. Darstellung der Kosten

Im Jahr 2023 wendete der Kanton rund 4.4 Millionen Franken für Abgeltungszahlungen an Transportunternehmen auf. Der Bund steuerte weitere 7.1 Millionen Franken bei (vgl. Tabelle 1).

5.5.1. RPV-Linien mit Bundesleistungen

Strecke	Gesamtabgeltung 2023	ikV %	∑GL + Bund	Anteil GL	Anteil Bund	Bemerkungen
			100%	27%	73%	
S4 Uznach – Ziegelbrücke – Mühlehorn – Sargans – St. Gallen	16'309'900	3.20%	521'917	140'918	380'999	
S6 Rapperswil – Ziegelbrücke – Schwanden – Linthal	3'367'700	55.80%	1'879'177	507'378	1'371'799	
S25 Zürich – Ziegelbrücke – Schwanden – Linthal	7'550'650	55.40%	4'183'060	1'129'426	3'053'634	
Standseilbahn Linthal – Braunwald	1'192'315	100.00%	1'192'315	321'925	870'390	
Bus 501 Abschnitt Glarus – Riedern	34'283	100.00%	34'283	9'256	25'027	
Bus 511 Abschnitt Näfels – Mühlehorn	257'373	100.00%	257'373	69'491	187'882	
Bus 524 Pfäffikon SZ – Bilten – Ziegelbrücke	1'899'422	43.00%	816'751	220'523	596'229	
Bus 536 Ziegelbrücke – Glarus - Linthal (Nachtbus)	76'013	100.00%	76'013	20'524	55'489	
Bus 541 Schwanden – Elm Sportbahnen	652'676	100.00%	652'676	371'135	281'541	Inkl. Überangebot 9 Kurspaare CHF 267'004
Bus 542 Schwanden – Schwändi - Lassigen	248'126	100.00%	248'126	157'560	90'566	Inkl. Überangebot 7 Kurspaare CHF 124'063
Bus 543 Mitlödi – Schwanden – Sool	101'868	100.00%	101'868	27'504	74'364	
Bus 546 Schwanden – Linthal	188'186	100.00%	188'186	50'810	137'376	
	31'878'512		10'151'745	3'026'450	7'125'295	

Tabelle 1: Abgeltungen öffentlicher Verkehr 2023 Kanton Glarus (Beträge in CHF) – RPV-Linien mit Bundesleistungen

5.5.2. RPV-Linien ohne Bundesleistungen

Strecke	Gesamtabgeltung 2023	ikV %	Anteil GL
Bus 501 Abschnitt Riedern-Näfels-Mollis	101'614	100.00%	101'614
Bus 502 Glarus – Netstal – Näfels-Mollis	199'618	100.00%	199'618
Bus 511 Abschnitt Ziegelbrücke – Näfels	146'490	100.00%	146'490
Bus 512 Ziegelbrücke – Näfels-Mollis	316'782	100.00%	316'782
	764'504		764'504

Tabelle 2: Abgeltungen öffentlicher Verkehr 2023 Kanton Glarus (Beträge in CHF) – RPV-Linien ohne Bundesleistungen

5.5.3. Ortsverkehr

Strecke	Gesamtabgeltung 2023	ikV %	Anteil GL
Bus 503 Ennenda - Glarus - Pfundhaus	233'441	50.00%	116'721
	233'441		116'721

Tabelle 3: Abgeltungen öffentlicher Verkehr 2023 Kanton Glarus (Beträge in CHF) – Ortsverkehr

5.5.4. Ausflugsverkehr

Strecke	Gesamtabgeltung 2023	ikV %	Anteil GL	Bemerkungen
Bus 409 Altdorf - Klausen - Linthal	78'600	16.90%	14'210	
Bus 504 Glarus - Klöntal	119'893	100.00%	119'893	

Bus 544 Schwanden - Kies	426'900	67.44%	287'888	Gemäss Landratsbeschluss vom 24.04.2024
Bus 545 Elm, Steinibach - Obererbs	93'409	100.00%	93'409	
	718'802		515'400	

Tabelle 4: Abgeltungen öffentlicher Verkehr 2023 Kanton Glarus (Beträge in CHF) – Ausflugsverkehr

5.5.5. Fernverkehr

Strecke	Gesamtabgeltung 2023	ikV %	Anteil GL
Halt Nachtschnellzug Ziegelbrücke	20'000	100.00%	20'000
	20'000		20'000

Tabelle 5: Abgeltungen öffentlicher Verkehr 2023 Kanton Glarus (Beträge in CHF) – Fernverkehr

5.5.6. Beiträge an Bahninfrastrukturfonds

Neben den oben aufgeführten Abgeltungskosten für den Betrieb der einzelnen Linien fallen jährlich zusätzlich die Beiträge an den BIF gemäss Artikel 57 Eisenbahngesetz (EBG) an (vgl. Ziffer 6.1 unten). 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 Bahninfrastrukturfonds (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 bis 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 bis 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 bis 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.

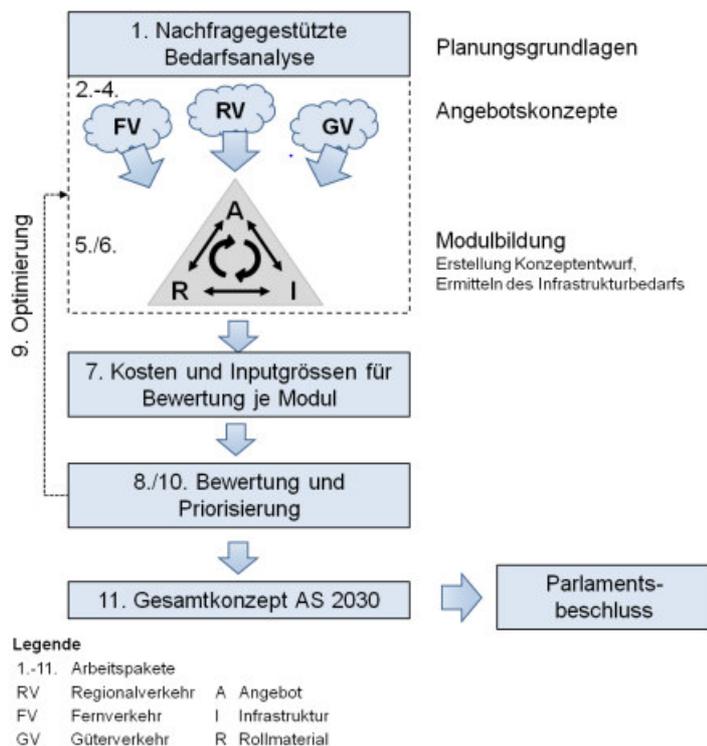


Abbildung 4: Methodik zur Entwicklung des STEP AS 2030 (Quelle: BAV)

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. Es sind dies:

6.1.1. STEP AS 2035

Die Eingabe des Kantons Glarus für den STEP AS 2035 erfolgte am 31. 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

Am 18. Februar 2016 informierte das BAV den Kanton Glarus, dass dieses bei der Bewertung der Glarner Module (vgl. Arbeitsschritte 8 bis 10, Ziff. 6.1 oben) festgestellt hat, dass zur Sicherstellung des geforderten Eckanschlusses S25 / S4 in Ziegelbrücke der Bau des Doppelspurausbaus im Tiefenwinkel zwingend sei. Da einzig das Glarner Modul diesen Ausbau auslöse, müssten die Gesamtkosten des Doppelspurausbaus 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 bis spätestens am 24. März 2016 vorzunehmen.

Der Kantons Glarus optimierte daraufhin seine Eingabe am 22. März 2016:

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 S27 ab 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 mehr in Bilten zulässt.

Aktuell setzt sich der Kanton auf allen Ebenen für das Beibehalten der im Verlauf des Projekts STEP AS 2035 durch das BAV aufgehobenen 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 (Bsp. nicht Funktionieren der Wankkompensation in den neuen Doppelstock-Fernverkehrszügen der Schweizerischen Bundesbahnen, SBB) 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 Beschluss zugrundeliegenden öV-Konzept. Wo notwendig und möglich wurden in den vergangenen zehn Jahren Anpassungen vorgenommen. Die letzte Angebotsanalyse zeichnete ein durchaus positives Bild (vgl. Ziff. 4).

Das öV-Konzept als Planungsinstrument wird im neuen öVG integriert. Das öV-Konzept wird durch den Regierungsrat erlassen.

6.3. Angebotsbestellung

Das eidgenössische PBG bildet den gesetzlichen Rahmen für das Angebot im öV und dessen Finanzierung, insbesondere dessen sechster Abschnitt mit dem Titel «Bestelltes Verkehrsangebot». 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 Falle 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 zu erwartenden 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 realen 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. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), vertreten durch das BAV, kann die den Kantonen zur Verfügung gestellten Finanzrahmen nicht mehr ergänzen. Daher kann die Bundesbeteiligung nicht immer in dem von den Kantonen gewünschten Ausmass weiter erhöht werden.

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 betriebswirtschaftlicher 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. Vernehmlassung

[Vernehmlassungsvorlage]

8. 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.

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 Buchstabe b sind alle Ortschaften im Kanton Glarus an das Netz des öV anzuschliessen. Dies hat die Landsgemeinde 2021 beschlossen. Nach Artikel 5 Verordnung über die Personenbeförderung (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 (RPG), 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 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.

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 Studentakt (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 öV-Planung dar. Sie ist in zeitlicher wie auch in inhaltlicher Hinsicht auf die übergeordnete und gleichrangige Planung 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, wie vorangehend unter Ziffer 6.1 im Detail erläutert. 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). Dem Gesagten zufolge 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 etc., welche nicht mitfinanziert werden können.

Unter Absatz 2 Buchstabe d fallen beispielsweise auch Anpassungen der Tarifzonenpläne, da diese Mehr- oder Mindereinnahmen auslösen. Mit dem öV-Konzept wird auch die Teilnahme an Tarif- und Verkehrsverbunden beschlossen, da Anpassungen bei Tarifzonenplänen 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). Das durch den Regierungsrat beschlossene öV-Konzept ist für das zuständige Departement bei der Bestellung des Angebots nach Artikel 5 bindend.

Absatz 4: Für die Beschlussfassung über neue Linien oder Angebotsergänzungen sind die regulären Finanzkompetenzen gemäss der Kantonsverfassung massgeblich. Dabei bedarf es je eines separaten Finanzbeschlusses pro Linie, wobei der Kantonsanteil ausschlaggebend ist. 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. Demgegenüber stehen dem Landrat gemäss Artikel 90 Absatz 1 Buchstabe b KV Beschlüsse über alle frei bestimmbaren einmaligen Ausgaben für den gleichen Zweck, die 1 Million Franken, und über alle frei bestimmbaren wiederkehrenden Ausgaben für den gleichen Zweck, die 200 000 Franken im Jahr nicht übersteigen, zu. Nach Artikel 69 Absatz 2 Buchstabe b KV ist hingegen für Beschlüsse über alle frei bestimmbaren einmaligen Ausgaben für den gleichen Zweck von mehr als 1 Million Franken und über alle frei bestimmbaren wiederkehrenden Ausgaben für den gleichen Zweck von mehr als 200 000 Franken im Jahr die Landsgemeinde zuständig. In diesem Sinne wären bei der Neueinführung der nachstehenden Linien beispielsweise folgende Instanzen zuständig: Für die Neueinführung der RPV Linie Bus 501 Abschnitt Glarus – Riedern wäre der Regierungsrat zuständig, da der Kantonsanteil jährlich ca. 9'256 Franken beträgt. Der Anteil des Bundes für diese Linie in der Höhe von 25'027 Franken ist für die Bestimmung der Finanzkompetenz nicht zu berücksichtigen. Demgegenüber wäre für die Neueinführung der Ortsverkehr Linie Bus 503 Ennenda – Glarus – Pfrundhaus aufgrund der jährlich wiederkehrenden Kosten von ca. 116'721 Franken der Landrat zuständig. Für die Neueinführung der Ausflugsverkehr Linie Bus 544 Schwanden – Kies wäre neu jedoch die Landsgemeinde zuständig, da sich die jährlich wiederkehrenden Kosten seitens des Kantons auf ca. 426'900 Franken belaufen. In diesen Beispielen wurde der Systemwechsel betreffend vollständige Finanzierung aller Angebote des RPV, die nicht durch den Bund gedeckt sind, des Ortsverkehrs sowie des Ausflugsverkehrs vollständig durch den Kanton berücksichtigt (vgl. hierzu im Detail die Erläuterungen zu Art. 6). Angebotsergänzungen im Sinne dieser Bestimmung sind z. B. eine Korrektur der Anzahl Kurspaare aus einzelnen Linien, zusätzliche Kurse und Taktverdichtungen (z. B. Halbstundentakt im Sommer ins Klöntal) usw. Somit wäre beispielsweise bei der Einführung von Zusatzkursen an schönen Sonntagen bei der Linie Bus 504 Glarus – Klöntal (Verdichtung einer bestehenden Linie) aufgrund der zusätzlichen Kosten in der Höhe von ca. 22'040 Franken pro Jahr der Regierungsrat zuständig. Dabei sind die Kosten für das bestehende Angebot der Linie Bus 504 (119'893 Franken) für die Bestimmung der Finanzkompetenzen nicht zu berücksichtigen.

Absatz 5: Da das öV-Konzept auf eine Dauer von 10 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 Finanzhaushaltsgesetz (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 5 gilt das unter Tabelle 6 aufgelistete öV-Angebot des Kantons Glarus (Stand: 2024). Dieses kann durch entsprechende Beschlüsse der zuständigen Behörde angepasst werden.

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	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⁾

Tabelle 6: Mengengerüst öV 2024 Kanton Glarus

Bemerkungen:

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) Fahrrichtung 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 ad hoc zugezogen werden.

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

3. Angebotsbestellung

Artikel 5; 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. Zum anderen bestellt es auch das nicht abgeltungsberechtigte Angebot im Orts- und Ausflugsverkehr ebenfalls mittels Angebotsvereinbarungen.

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. In Artikel 9 PBG sind detaillierte Vorgaben betreffend die Voraussetzungen für die Erteilung, den Entzug und den Widerruf von Konzessionen und Bewilligungen aufgeführt. Diese bundesrechtlichen Bestimmungen sind auch auf den Kanton Glarus anwendbar. Enthalten sind vorliegend z. B. auch Abgeltungen zur Umstellung auf alternative Antriebe wie E-Busse inklusive der benötigten Infrastruktur. Zudem handelt es sich explizit nicht um Abgeltungen und Finanzhilfen für die Eisenbahninfrastruktur, denn diese sind im EBG abschliessend geregelt. Der Bund finanziert den Betrieb, Substanzerhalt sowie Ausbau der Eisenbahninfrastruktur über den BIF, wobei der Kanton Glarus, wie auch die anderen Kantone, seinen diesbezüglichen Beitrag leistet (derzeit ca. 4.7 Mio. Franken pro Jahr).

Der Begriff «Angebotsvereinbarung» stammt aus der ARPV. Angebotsvereinbarungen sind Verträge, in welchen 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 zwischen A und B. Gemäss Bundesrecht liegt die Hauptverantwortung des Kantons in der Bestimmung und Bestellung des Angebots im RPV und dementsprechend im Abschluss der Angebotsvereinbarungen für den RPV. Sofern ein vorrangiges kantonales Interesse besteht, kann der Kanton auch für den Personenfernverkehr, Ortsverkehr, RPV ohne Erschliessungsfunktion oder den Schienengüterverkehr Angebotsvereinbarungen abschliessen sowie Beiträge leisten. Den Unternehmen ist für die vereinbarte Leistung die Differenz zwischen erzielbaren Erträgen und erwarteten Kosten abzugelten. 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 selbständig 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 während der Konzessionsdauer ein Transportunternehmen 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 für den zukünftigen Betrieb der Transportunternehmen notwendigen ARPV-Genehmigungen für Investitionen. 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.

Artikel 6; 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. In der Vergangenheit führte dies dazu, dass heute einzelne touristische Buslinien durch den Landrat als beitragsberechtigt anerkannt gelten. 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 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 116'720.50 Franken zulasten des Kantons).

Die oben aufgeführten Kosten für den bestehenden und damit bereits bestellten Ausflugs- und Ortsverkehr belaufen sich jährlich auf zirka 944'953 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.

4. Finanzhilfen, Zusatzleistungen und Beiträge für Infrastruktur und Betrieb

Artikel 7; Massnahmen

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 (BIF 2023: 4.7 Mio. Franken). 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.

Der Kanton kann Finanzhilfen an Transportunternehmen des öV gewähren (Bst. a). Es können zudem Zusatzleistungen beim Angebot, wie Verdichtungen beim Fahrplan, 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 Umsteigeverhältnisse an den Knotenpunkten des öV gemäss Kantonaalem Richtplan 2018 (vgl. Handlungsanweisungen V1.2-C/1 resp. 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. Kantone Graubünden, Schwyz und St. Gallen). 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 Fahrplanständer wahr.

Bereits bisher waren zudem Vereinbarungen über Tarifmassnahmen, wie Verbilligung von Abonnementen für Schüler, Studenten und Pendlern, möglich. An solche Tarifmassnahmen, wie beispielsweise der BonusPass als Firmenabonnement (kantonaler Beitrag an Kantonsverwaltung) oder die Einheimischetarife der Braunwald-Standseilbahn, können weiterhin Beiträge geleistet werden (Art. 7 Abs. 1 Bst. d öVG).

Als weitere Massnahmen gelten Beiträge an Luftseilbahnen mit Zugang zu ganzjährig bewohnten Gebieten (Bst. e). 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 Personen mit dauerndem Wohnsitz erschlossen werden. Gemäss Stand 2024 handelt es sich bei den Weissenbergen mit 21 Personen und beim Morgenholz mit 26 Personen um ganzjährig bewohnte Gebiete. Diese Personenanzahl gilt dementsprechend als Richtwert. Demgegenüber sind solche Beiträge an Seilbahnen für Transporte ohne Erschliessungsfunktion (rein touristische Funktion wie z. B. Sportbahnen) jedoch ausgeschlossen.

Der Kanton kann an neue Mobilitätsformen zur zweckmässigen, effizienten Erschliessung von Ortschaften Beiträge gewähren (Bst. f). 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 g 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 Wen-

deplätze oder Haltestellen des öV auf privatem Grund sein. Auch Beiträge an Fernverkehrsverbindungen von kantonalem Interesse können hierunter fallen (bspw. Nachtzug Zürich-Chur).

Die genannten Massnahmen müssen im Sinne der Ziele des öVG nach Artikel 1 stets bedarfs-, verkehrsmittel- und umweltgerecht sowie wirtschaftlich sein.

Mit Absatz 2 wird die Möglichkeit geschaffen, dass der Kanton auch Beiträge für den Schienengüterverkehr leisten kann, sofern ein vorrangiges kantonales Interesse besteht.

Artikel 8; Beschlusskompetenzen

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

5. Beteiligungen

Artikel 9; Beteiligungen

Absatz 1: Der Kanton kann sich an Transportunternehmen des öV beteiligen, was bereits heute in Artikel 46 Absatz 1 KV festgehalten ist, wonach sich der Kanton und die Gemeinden an Verkehrsunternehmen beteiligen oder solche betreiben können. Derzeit macht der Kanton dies zum Beispiel bei der Braunwald-Standseilbahn AG (zu 100%) und der Autobetrieb Sernftal AG (Kanton 40%, Gemeinde Glarus Süd 50% und Private 10%).

Absatz 2: 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).

6. Weitere Bestimmungen

Artikel 10; Departement

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

Artikel 11; 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 vom 11. August 1998 (Stand: 1. September 2014). 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.

Artikel 12; 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.

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, Offertprüfungen, 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 (KKDöV), 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; Übergangsbestimmung

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

Absatz 2: Die Verordnung über das Bewilligungsverfahren nach Verordnung über Personen- beförderung bleibt weiterhin in Kraft, da diesbezüglich keine Widersprüche zum totalrevidier- ten öVG ersichtlich sind.

Absatz 3: Alle anderen bisherigen Beschlüsse betreffend den öV, die dem totalrevidierten öVG widersprechen, 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. Ferner wird der Beschluss der Landsgemeinde vom 6. Mai 2012 betref- fend den Ausbau des öffentlichen Verkehrs ab Sommer 2014 – Glarner Sprinter stündlich (jährlicher Rahmenkredit von 6.97 Mio. Franken) sowie betreffend den Beitritt zum Tarifver- bund Ostwind auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes aufgehoben.

8.1. *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 Abgeltun- gen ab und ist zuständig für allfällige Linienausschreibungen (Art. 5). 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. 11 und 10).

Der Regierungsrat bestimmt ferner, dass die Aufgabe der kantonalen Fachstelle nach Arti- kel 13 Absatz 1 von der Abteilung Mobilität des Departements Bau und Umwelt wahrgenom- men wird.

8.2. *Aufhebung weiterer Erlasse*

Aufgehoben wird das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (öV-Gesetz) vom 5. Mai 1996 (GS VII D/6/1), 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 (GS VII D/6/2) aufgehoben, da dieser Prozess bereits abgeschlossen ist.

8.3. Inkrafttreten

Vorgesehen ist ein Inkrafttreten am 1. Januar 2026.

9. Personelle und finanzielle Auswirkungen

Direkte personelle Konsequenzen hat die vorliegende Revision nicht. 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 von 139'012 Franken. Künftig wird es wohl zu noch weiteren diesbezüglichen zusätzlichen Kosten kommen, etwa wenn eine neue Linie eingeführt werden soll. Diese werden dann aber den Genehmigungsprozess für das öV-Konzept nach Artikel 3 durchlaufen müssen und daher durch den Regierungsrat erlassen (Art. 3 Abs. 3) sowie durch die gemäss ordentlichen Finanzkompetenzen laut Kantonsverfassung zuständige Instanz beschlossen (Art. 3 Abs. 4) werden. 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.

10. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat,

den beiliegenden Gesetzesentwurf 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