

Departement Bau und Umwelt
Hauptabteilung Mobilität und Tiefbau
Kirchstrasse 2
8750 Glarus

tiefbau@gl.ch

Glarus, 20. August 2024

Stellungnahme zur Vernehmlassung zum öV Gesetz

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Thomas Tschudi

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur vorliegenden Verordnung eine Stellungnahme abzugeben.

Grundsätzliche Überlegungen:

Für die Mobilität innerhalb des Kantons und für die Anbindung an die ausserkantonalen Städte und Ballungszentren ist der öffentliche Verkehr von sehr grosser Bedeutung. Wir teilen die Meinung, dass der öffentliche Verkehr eine hohe Priorität geniessen soll und deshalb auch das bestehende ÖV-Gesetz dringend revidiert werden muss. Mit dem für die nächsten Jahre erwarteten Bevölkerungswachstum im Kanton gewinnen der öffentliche Verkehr und der Veloverkehr als Mobilitätslösungen zunehmend an Bedeutung, um den zunehmenden Stauproblemen auf der Strasse entgegen zu können. Somit ist neben der Förderung der Veloinfrastruktur auch ein baldiger Ausbau des Angebots des öffentlichen Verkehrs im Kanton zwingend notwendig.

Konkretes zur Verordnung:

Zu 1. Allgemeine Bestimmungen

Zweck und Ziele des Gesetzes

Antrag 1:

Antrag 1 Art.1, neuer Absatz 2

Der öffentliche Verkehr ist zu fördern, damit der öV grössere Anteile am Gesamtverkehr übernehmen kann. Dies ermöglicht die Erhaltung der Siedlungsqualität bei der angestrebten Siedlungsentwicklung gemäss Richt- und Nutzungsplanungen.

Begründung:

Aus glp-Sicht ist ein funktionierender öV, der einen grösseren Anteil am Gesamtverkehr ausmacht, sehr wichtig für die zukünftige Attraktivität und Wohnqualität im Kanton Glarus. Da das Strassennetz im unteren und mittleren Kantonsteil an den neuralgischen Stellen überlastet ist, braucht es ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu den Spitzenzeiten (Pendlerzüge/-busse), um ein Umsteigen auf den öV zu fördern. Zudem ist eine bessere Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung eine prioritäre und kurzfristig umzusetzende Massnahme für die Gemeinden. Ansonsten können auf kommunaler Stufe nur noch eingeschränkt neue Baubewilligungen erteilt werden und kantonal die Stauprobleme nicht gelöst werden. Gemäss Richtplangeschäft S2 (Kantonaler Richtplan) sind die Rahmenbedingungen zu schaffen, damit im «Siedlungsraumtyp Haupttal» die Siedlungsentwicklung nach innen verdichtet und entwickelt werden soll. Auch sind im Kantonalen und in den kommunalen Richtplänen mehrere Entwicklungsschwerpunkte definiert, wo der öV zu verbessern sei, damit eine öV-Güteklasse A, B oder mindestens C erreicht werden kann (gemäss kantonalem Richtplan).

Die meisten Bauzonengebiete zwischen Bilten, Niederurnen, Näfels und bis Schwanden erreichen heute nur öV Güteklasse D (mässige öV Erschliessungsgüte), nur im Umfeld von mindestens halbstündlich bedienten Bahnhöfen wird heute eine bessere öV Güteklasse als D erreicht. Um die gemäss kantonalem Richtplan angestrebte gute öV-Erschliessungsgüte zu erreichen, ist für das Siedlungsgebiet im Haupttal eine Taktverdichtung beim Bus zum Viertelstundentakt erforderlich. Nur so kann eine öV-Erschliessungsgüte «C», oder in den Bahnhofsumfeldern überlagert dann sogar eine gute öV-Erschliessungsgüte «B» erreicht werden.

Antrag 2:

Bezüglich öV Angebotsentwicklung ist das Gesetz im Artikel 1 Zweck und Ziele deshalb wie folgt zu präzisieren:

Art. 1 Abs. 2 (neu 3), nach Lit.b, vor. Lit c: es sind zwei zusätzliche Ziele im Gesetz zu verankern:

c. «Im Siedlungsraumtyp Haupttal ist eine öV-Güteklasse von minimal C anzustreben;»

d. «wo das Strassennetz überlastet ist, sind der öffentliche Verkehr und die Siedlungsentwicklung priorisiert aufeinander abzustimmen;»

Begründung:

Diese zwei neuen Ziele betreffen einen offensichtlichen Handlungsbedarf. Deshalb sollen sie entsprechend dem richtungsweisenden Beschluss im kantonalen Richtplan im öV Gesetz festgehalten werden. Denn für die Siedlungsgebiete im «Siedlungsraumtyp Haupttal» muss das öV Angebot gezielt beim Ausbau der Wohngebiete deutlich verbessert und wie z.B. beim Bahnhof Niederurnen sogar nicht verschlechtert werden, wenn man den Verkehrsbelastungen in den Dörfern einigermaßen in den Griff kriegen will.

Antrag 3: Zu 2. Strategische Planung; öV-Konzept:

Art. 3 Abs. 2 ergänzen,

Das öV-Konzept: Zusätzlicher Punkt vor Lit. a:

Das öV-Konzept: Zusätzlicher Punkt vor Lit. a:

a. (neu) hält fest, wie sich das öV-Angebot, die Nutzung des Angebots, die Funktionsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems und die Effizienz in der vergangenen Periode entwickelt hat;

Lit. a. (neu b.) zeigt die langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten und Ziele des öV auf, gestützt auf die angestrebte Siedlungsentwicklung

Begründung:

Die Wirkungsanalyse von 2017 und die öV-Analyse von 2022 sind wichtige Grundlagenberichte, die nötig sind, um ein Konzept weiter entwickeln zu können. Solche Analysen und-Berichte sind periodisch zu aktualisieren, zu publizieren und öffentlich zu diskutieren und kommunizieren.

Die Raumentwicklungsabsichten der Gemeinden, wo die Gemeinden federführend zuständig sind, sind Grundlagen einer öV-Konzeptentwicklung und müssen entsprechend berücksichtigt werden.

Antrag 4:

Art. 3 Abs. 3 ist wie folgt zu ändern:

Der **Regierungsrat Landrat** beschliesst das öV-Konzept.

Vernehmlassung des öV Konzepts

Art. 4, neu

Zum öV Konzept erfolgt eine öffentliche Vernehmlassung.

Begründung:

Die Erarbeitung des öV Konzepts bedingt einen möglichst breiten Einbezug der verschiedenen Stakeholder. Mit dem Einbezug der Kommission insbesondere auch bei der Erarbeitung und mit der öffentlichen Vernehmlassung kann dieser Einbezug und letztlich eine breite Tragfähigkeit gewährleistet werden.

Eine breite öffentliche Vernehmlassung ist sinnvoll. Denn die aktive Beteiligung aller wichtiger Stakeholder aus Politik, Verwaltung, Verbänden und Kommissionen und interessierte Bevölkerung – in einem transparenten Verfahren ist zwingend vorzusehen. Die genaue Frist für die Vernehmlassung (Vorschlag mind. 30 Tage) und das Verfahren sind in der Verordnung festzuhalten.

Mit dem Landrat als Beschlussorgan für das öV-Konzepts wird zusätzlich eine höhere Transparenz und Mitwirkung in der Beschlussfassung ermöglicht.

Antrag 5:

öV Kommission

Art. 4 (neu 5), Abs. 2 Die öV-Kommission ist eine beratende Kommission und wird für die Entwicklung bzw. Weiterentwicklung des öV-Konzepts und Angebots nach Artikel 3 Absatz 2 und 3 konsultiert, **sowie im jährlichen Fahrplanverfahren beigezogen.**

Begründung:

Aus Sicht der glp ist die öV-Kommission als beratendes Gremium bei der öV-Konzept-Entwicklung massgeblich einzubeziehen, nicht nur bei der Verabschiedung, sondern auch bei der Entwicklung und Beratung des Konzepts. Denn das Fachwissen und die lokale Verankerung ist hilfreich, um sich für ein bedürfnisgerechtes Angebot einzusetzen und den öV als Standortqualitätsmerkmal in die zukünftigen Entwicklungsszenarien angemessen einzubeziehen. Die Kommission ist auch jährlich im regelmässig wiederkehrenden Fahrplan-Vernehmlassungsverfahren (wiederkehrend Ende Mai-Anfang Juni, gemäss Fahrplanvernehmlassungsverordnung) einzubeziehen.

Antrag 6:

Zu 6. Weitere Bestimmungen

Art. 10 Departement

Neuer Absatz 2:

2 Das zuständige Departement kommuniziert mindestens jährlich über die Entwicklung im öV und über die Gesamtentwicklungen im Verkehr.

Begründung:

Die glp hat mehrfach feststellen müssen, dass sehr spät und wenig proaktiv informiert wird von Seiten des Departements. Das ist in anderen Kantonen anders und die glp wünscht sich hier mehr Informationen, besserer Einbezug der Betroffenen und mehr Transparenz.

Wir beantragen, dass ein systematisches Controlling erstellt und dass im Gesetz festgehalten wird, dass regelmässig, mindestens einmal im Jahr, über die Verkehrsentwicklung im zum Teil überlasteten Talboden berichtet wird.

Zusätzlich soll aus unserer Sicht auch die Vollzugsverordnung zum öVG inhaltliche Aspekte zum öV-Konzept und deren Erarbeitungsschritte konkreter festhalten und ausformulieren (was genau, wie, wer und bis wann).

Wir danken für eine wohlwollende Prüfung und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen



Ruedi Schwitter
Co-Präsident GLP Glarus



Andrea Bernhard
Vorstandsmitglied GLP Glarus