

Regierungsrat Thomas Tschudi
Departement Bau und Umwelt
Hauptabteilung Mobilität und Tiefbau
8750 Glarus
E-Mail: tiefbau@gl.ch



Pendlerverein Glarus
Priska Müller Wahl
Schützengartenstrasse 8
8867 Niederurnen
E-Mail: info@pendlerverein.ch

Stellungnahme des Pendlervereins zum neuen öV Gesetz

Niederurnen, 19.8.2024

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Tschudi,
sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 4. Juli 2024 haben Sie uns eingeladen, Stellung zu nehmen zum total revidierten öV Gesetz. Der Pendlerverein kommt dieser Einladung hiermit gerne nach und bedankt sich.

Wir sind der Meinung, dass der öffentliche Verkehr zunehmend eine sehr grosse Bedeutung für die Mobilität im Glarnerland hat. Wir teilen die Meinung des Regierungsrates, dass das bestehende Gesetz veraltet ist und dieses dringend überarbeitet werden muss. Denn es gibt auch aus unserer Sicht kurz- und mittelfristig grossen Handlungsbedarf, weshalb eine speditive Anpassung des öV Gesetzes sehr wichtig ist. Denn das Strassennetz im unteren und mittleren Glarnerland hat seine Kapazitätsgrenzen an den neuralgischen Stellen zu Spitzenzeiten erreicht. Eine weitere Siedlungs-Entwicklung ist ohne Umlagerung auf den öffentlichen Verkehr und gezielten Ausbau zu Pendlerzeiten kaum mehr möglich, wenn ein starker Wohnqualitätsverlust in den Dorfzentren von Näfels bis Glarus vermieden werden soll. Um den gesteckten Zielen aus den Richtplänen nachkommen zu können und weiterhin ein moderates und nachhaltiges Bevölkerungswachstum im Kanton zu ermöglichen, ist kurzfristig - d.h. in den kommenden Jahren - ein Ausbau des Angebots des öffentlichen Verkehrs insbesondere im unteren und mittleren Kantonsteil zwingend notwendig.

Wir haben deshalb die Vernehmlassungsvorlage im Vorstand des Pendlervereins mit Interesse studiert und nehmen mit Genug-tuung zur Kenntnis, dass der öV als Gesamtsystem ausgebaut werden soll. Wir begrüssen in der Vorlage insbesondere, dass festgehalten ist, dass mit den nationalen Ausbausritten AS2035 und AS 2045 auch in Glarus der öV klar weiterentwickelt werden soll. Längerfristig wird auch bei der Bahn bis in den Raum Schwanden ein Viertelstundentakt angestrebt, was wir unterstützen. Was mit den Angebotsausbauten bezweckt werden soll, ist im Gesetz noch nicht festgehalten: Aus unserer Sicht braucht es ein klares Bekenntnis zur Verlagerung von Verkehrsanteilen von der Strasse auf den öV.

I Vorbemerkung zum Bericht:

Den ausführlichen regierungsrätlichen Bericht begrüßen wir grundsätzlich. Es fehlen jedoch klare Erläuterungen, was das Gesetz für das öV Angebot und die öV Pendler/-innen konkret bedeuten kann und welche Entwicklung der Regierungsrat konkret anstrebt. Der Pendlerverein erwartet ähnlich wie bei den ausführlichen Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen auch Informationen zu den zukünftigen Veränderungen im Angebot gegenüber heute als mögliche Folgen der Gesetzesänderung: Z.B. Angaben zu den Entwicklungszielen in den drei Gemeinden, Information zum Einzug der künftigen Raum- und Bevölkerungsentwicklungen und natürlich zu möglichen Veränderungen im zukünftigen öV-Fahrplanangebot selbst. Zudem soll klarer aufgezeigt werden, wie beim Erarbeitungsprozess des öV Gesetzes die Mitwirkungsmöglichkeiten der Betroffenen gewährleistet sind. Denn die Stimmberechtigten wollen kein Gesetz an der Landsgemeinde verabschieden, deren Konsequenzen unklar und völlig offen sind. Wir sind der Meinung, dass diese Transparenz nötig ist, damit die Glarner/-innen diese Kompetenz dem Regierungsrat und dem Departement geben.

Deshalb schlagen wir einige Präzisierungen im Gesetz und einige Ergänzungen in der Vernehmlassung vor.

II Detaillierte Hinweise mit Anträgen zu den einzelnen Artikeln im öVG:

Zu 1. Allgemeine Bestimmungen

Zweck und Ziele des Gesetzes

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.

Begründungen:

Aus Pendlervereinsicht 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. Sonst können auf kommunaler Stufe keine neuen Baubewilligungen mehr erteilt werden und kantonal die Stauprobleme nicht gelöst werden. Mit dem bestehenden Verkehrssystem wird es in absehbarer Zeit kritisch, ein nachhaltiges Wachstum und gute Steuerzahler/-innen als Neuzuzüger zu gewinnen, weil keine rechtsmittelbeständige Baubewilligungen mehr erlassen werden können. Rekursfreudige Anstösser werden Baubewilligungen verzögern oder gar blockieren können, was es aus Sicht des Pendlervereins zu vermeiden gilt.

Der Entwurf der Gesetzesvorlage sieht vor, *dass der Kanton das öV Angebot ... grundsätzlich alleine beschliesse* (Punkt 9. letzter Satz der Vernehmlassungsvorlage).

Wir sind jedoch überzeugt, dass eine gute Abstimmung und ein gemeinsamer Beschluss mit den Gemeinden und den Verkehrs-verbänden wichtig und zielführender ist. Denn wir befürchten, dass mit dem vorgeschlagenen öV Gesetz die Herausforderungen zu wenig rasch angegangen werden, weil die weitere Entwicklung zu stark auf dem bestehenden Netz aufbaut und planerische Aspekte in der Vorlage zu wenig präzise enthalten sind. Grundsätzlich ist das vorgesehene öV Konzept ein gutes Mittel, um die Massnahmen auf die Entwicklungsziele auszurichten und diese zu klären. Aber leider ist noch nicht bekannt, wie das öV Konzept kantonal gestaltet werden soll. Eine rasche und fundierte Konzepterarbeitung mit starkem Bezug zur Bevölkerungs-, Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung drängt.

Gemäss Richtplangeschäft S2 (Kantonaler Richtplan siehe entsprechender Auszug im Anhang) sind die Rahmenbedingungen zu schaffen, dass 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 Güte-klasse 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 richtungs-weisenden Beschluss im kantonalen Richtplan im öV Gesetz festgehalten werden. Denn für die Siedlungsgebiete im «Siedlungs-raumtyp 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:

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 (wie z.B. das Gesamtverkehrskonzept GL Nord) sind Grundlagen einer kantonalen öV-Konzeptentwicklung und müssen entsprechend berücksichtigt werden.

Antrag 4:

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

Der Regierungsrat beschliesst das öV-Konzept. ~~Er berücksichtigt die Interessen der Gemeinden.~~
Er sorgt für den angemessenen Einbezug der kantonalen und kommunalen öV Kommissionen der kantonalen Verkehrsverbände und der Gemeinden bei der Erarbeitung.
Er kann auch Transportunternehmen in die Erarbeitung einbeziehen.

Vernehmlassung des öV Konzepts

Art. 4, neu

Das öV Konzept wird öffentlich vernehmlasst.

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.

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 des Pendlervereins ist die öV-Kommissionen 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 Standortqualität in die zukünftigen Entwicklungsszenarien angemessen einzubeziehen. Die Kommission ist auch jährlich im regelmässig wiederkehrenden Fahrplan-Vernehmlassungsverfahren einzubeziehen (z.B. wiederkehrend Ende Mai-Anfang Juni, gemäss Fahrplanvernehmlassungsverordnung).

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 Gesamtverkehrlichen Entwicklungen.

Begründung:

Der Pendlerverein hat mehrfach feststellen müssen, dass sehr spät (erst wenn alles entschieden ist) und wenig proaktiv informiert wird von Seiten des Departements. Das ist in anderen Kantonen anders und der Pendlerverein wünscht sich hier mehr Information, besserer Einbezug der Betroffenen und mehr Transparenz. Denn wenn der Kanton die Führung über ein so wichtiges Thema wie die Weiterentwicklung des öV übernehmen will, so muss der Informationsfluss gegenüber heute wesentlich verbessert werden. Wir beantragen, dass ein systematisches Controlling erstellt und dass im Gesetz festgehalten wird, dass regelmässig, mindestens einmal im Jahr, über die verkehrliche Entwicklung im überlasteten Talboden berichtet wird (z.B. im Landrat nicht nur öV Bericht zur Kenntnisnahme und dem Titel «Strassenbauprogramm», sondern auch eine Diskussion und Debatte zur öV Entwicklung und dem neuen Programm).

III Zusätzliche Hinweise für die Vollzugsverordnung zum öVG:

Folgende **acht inhaltliche Aspekte bei der Erarbeitung des öV-Konzepts** sollen aus Sicht des Pendlervereins Glarus in der Verordnung festgelegt und ausformuliert werden. Dies mit dem Ziel, dass der Erarbeitungsprozess geklärt ist und für alle Beteiligten klar ist, was genau, wer, wie und wann beizutragen hat.

- 1. Festhalten der Wirkungsanalyse der vergangenen Periode, Zuständigkeit Fachstelle**
- 2. Festhalten der Raumentwicklungsabsichten; Zuständigkeiten: Kanton und Gemeinden**
- 3. Entwurf des Konzepts, Zuständigkeit Fachstelle**
- 4. Beratung des Entwurfs in der öV Kommission**
- 5. Überarbeitung des öV Konzepts, Zuständigkeit Fachstelle**
- 6. Vernehmlassung (mind. 30 Tage) (öffentlich, alle Gremien)**
- 7. Bereinigung, Zuständigkeit Fachstelle**
- 8. Beschlussfassung durch den Regierungsrat**

Begründung:

Es ist der Ablauf der Erarbeitung und die Frist der Vernehmlassung genauer zu regeln. Der Pendlerverein schlägt vor, dies in der Verordnung zu machen, welche einfacher aktualisiert werden kann.

Wir danken für die wohlwollende Prüfung und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen



Priska Müller Wahl, Niederurnen
Präsidentin Pendlerverein Glarus

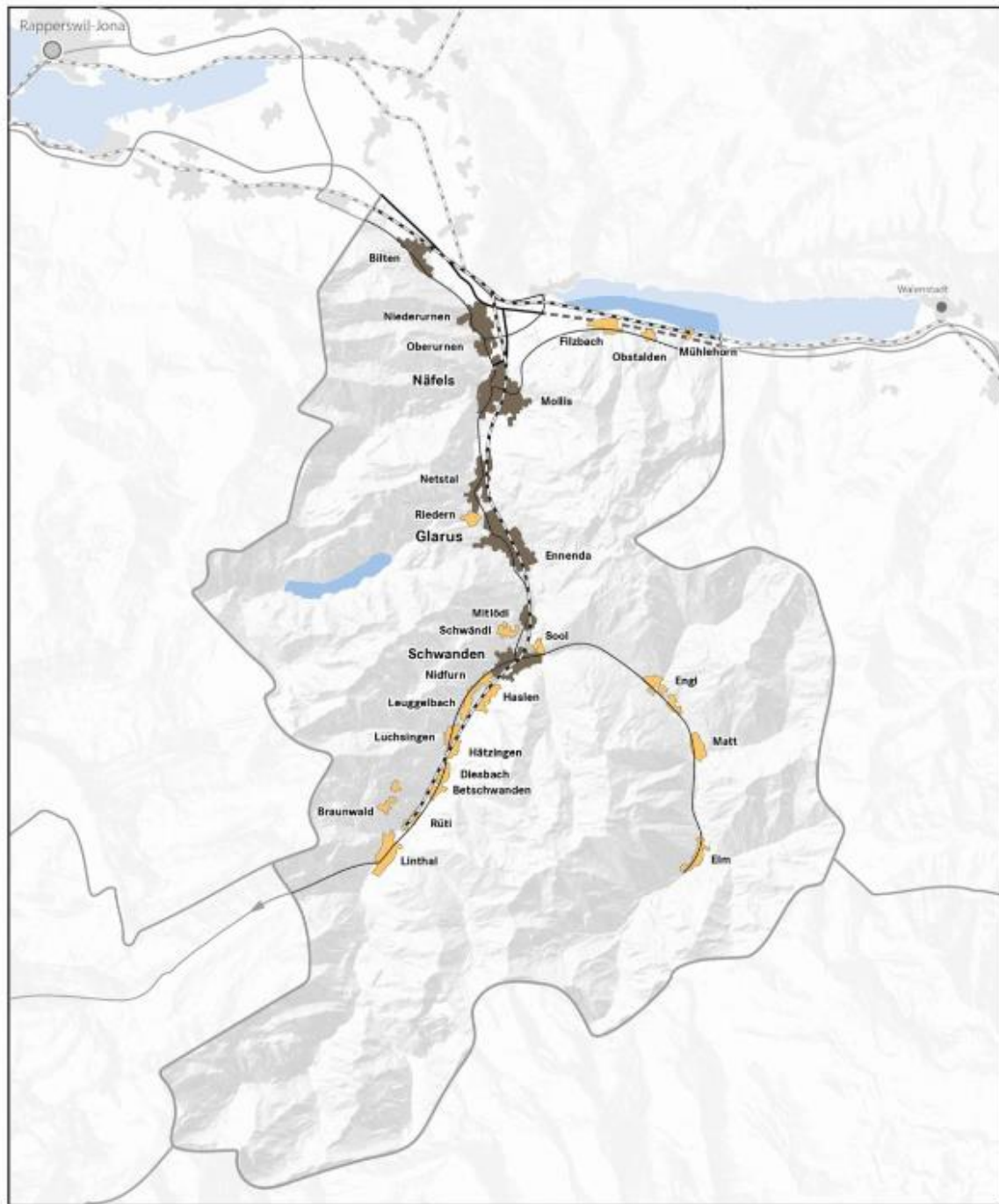




Andrea R. Bernhard, Glarus
Vize-Präsident Pendlerverein

Beilage:

- Auszug zu Siedlungsraum Typen im ganzen Kanton aus dem kantonalen Richtplan
- Auszug zu den aktuellen öV Güteklassen 2024 in Glarus Nord, wo die Verkehrsbelastung gross ist

Übersicht Siedlungsraum-Typen



-  Siedlungsraum-Typ Haupttal
-  Siedlungsraum-Typ Landschaft

B Richtungsweisende Festlegungen / Beschluss

S2-B/1 Ortschaftsspezifische Siedlungsentwicklung nach innen

Vgl. Kapitel R

- In den Ortschaften im Siedlungsraum-Typ Haupttal werden, insbesondere an zentralen und gut erschlossenen Lagen, grundsätzlich höhere oder hohe bauliche Dichten in Verbindung mit einer hohen Siedlungsqualität angestrebt. Die Aufwertung der Ortskerne hat dabei einen hohen Stellenwert.
Unter Realisierung angemessen hoher baulicher Dichten wird prioritär eine Entwicklung innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets angestrebt.
- In den Ortschaften im Siedlungsraum-Typ Landschaft wird die Siedlung und die umgebende Kulturlandschaft als Einheit weiterentwickelt. Die Revitalisierung der Ortskerne ist dabei von sehr grosser Bedeutung. Dies umfasst insbesondere die Aspekte öffentliche Einrichtungen, Einkauf, Modernisierung des Baubestandes und die Baugestaltung.
Die kulturlandschaftlichen Elemente innerhalb oder am Rand der Siedlungen begründen eine besondere Qualität und sind unter Abwägung der Interessen entsprechend zu gewichten.
- Die für einen Ort verträgliche bauliche Dichte sowie die geeigneten Bauformen ergeben sich aus der Analyse dieses Ortes, einer den Ort ortsbaulich positiv beeinflussenden Weiterentwicklung und den Anforderungen an einen haushälterischen Umgang mit dem Boden.

S2-B/2 Nutzungspotenziale an mit dem ÖV gut erschlossenen Siedlungslagen

Vgl. Kapitel S5.1

- Im Siedlungsraum-Typ Haupttal sind die mit dem ÖV gut erschlossenen Lagen prioritär und mit hoher baulicher Dichte zu entwickeln. Als gut erschlossen gelten in Wohn-, Misch- und Zentrumsgebieten sowie in Gebieten mit öffentlichem Nutzungscharakter Bereiche mit einer ÖV-Gütekategorie A bis C.
- Im Siedlungsraum-Typ Landschaft sind die Nutzungspotenziale an den mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Lagen soweit möglich auszuschöpfen.

S2-B/3 Stark verkehrserzeugende Nutzungen

Vgl. Kapitel S5.2
Vgl. Kapitel V3

- Die Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten (ESP) sowie die Standorte von publikumsintensiven Einrichtungen (PE) werden eng auf das Verkehrssystem abgestimmt. Zufahrten durch Wohngebiete werden vermieden und die Kapazität der Zufahrtsstrassen muss für den Mehrverkehr ausreichend sein. Eine gute Erschliessung mit dem ÖV ist sicherzustellen.

C Handlungsanweisungen

S2-C/1

Gestützt auf die kommunalen Richtplanungen legen die Gemeinden in der Nutzungsplanung Umsetzungsmassnahmen zur Förderung einer hochwertigen baulichen Siedlungsentwicklung nach innen und Siedlungserneuerung fest. Sie prüfen und erlassen Massnahmen:

- bei Nutzungspotenzialen und -möglichkeiten an den mit dem ÖV gut erschlossenen Lagen (Festlegung Massnahmen für eine optimierte Nutzung);
- bei Erneuerungs-, Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebieten innerhalb der Bauzone, unter Wahrung und Verbesserung der ortsbaulichen und siedlungsökologischen Qualitäten (Auf- und Umzonungen);
- hinsichtlich einer auf den Ort bezogenen angemessenen Mindestdichte und stellen sicher, dass diese realisiert werden kann und die Siedlungsökologie angemessen berücksichtigt wird;
- hinsichtlich qualitätssichernder Planungsverfahren bei grösseren Vorhaben wie Überbauungsplanungen, Gesamtüberbauungen oder Verdichtungsgebieten.

Federführung: Gemeinde

S2-C/2

Der Kanton koordiniert die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsplanung gemäss Raumentwicklungsstrategie. Für die Festlegung konkreter Massnahmen in den Gemeinden Glarus und Glarus Nord wird die Ausarbeitung eines Agglomerationsprogramms geprüft.

Federführung: Departement Bau und Umwelt

Anhang: Übersicht aktuelle öV Güteklassen Raum Glarus Nord

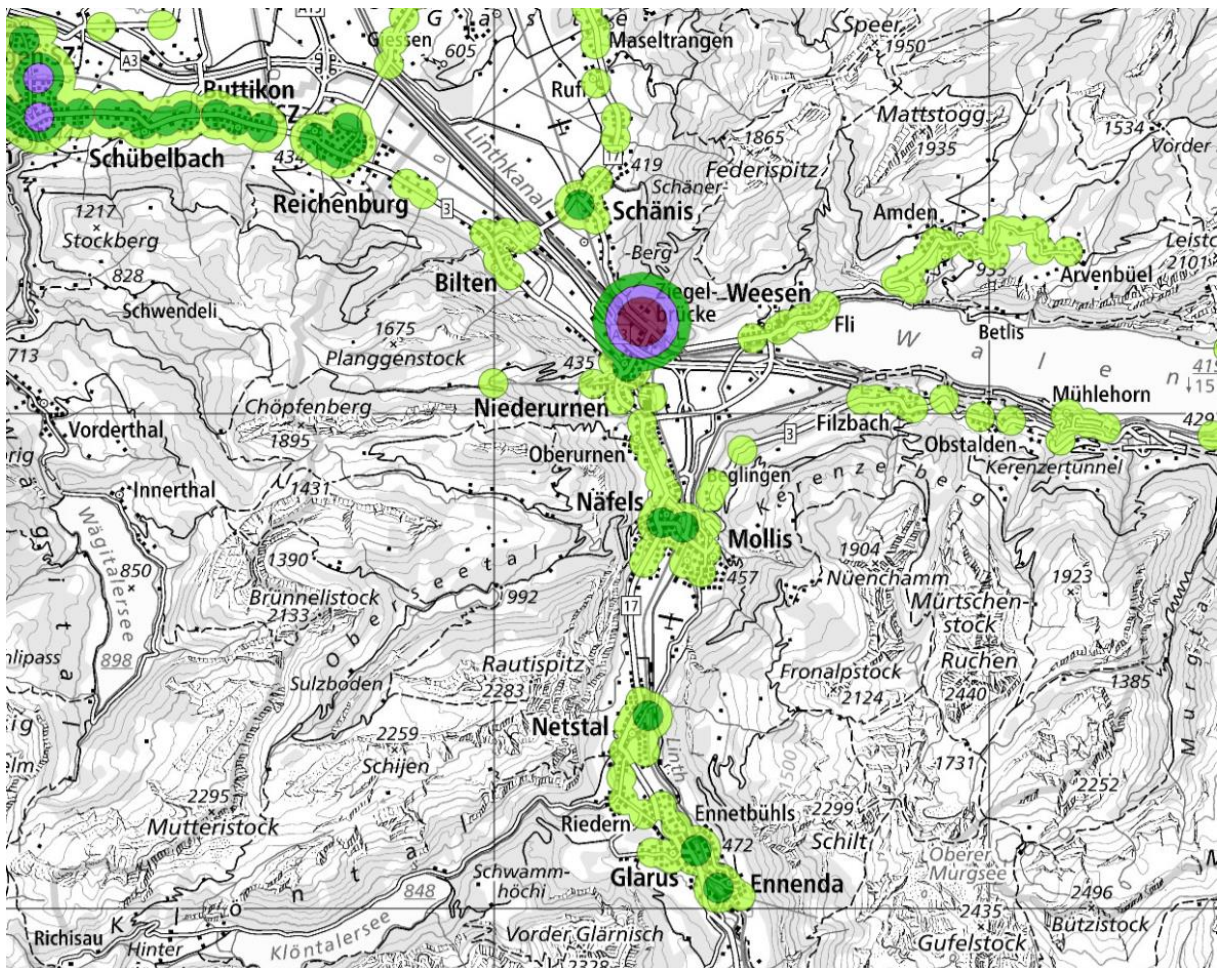


Abbildung: öV Güteklassen 2024; hellgrün: Klasse D («gering»). Dunkelgrün: Klasse C («mittelmässig»), lila: Klasse B, («gut»), dunkelrot: Klasse A, («sehr gute Erschliessung») (Quelle: map.geo.admin.ch)

Hinweis: Reichenburg-Siebenen wird viertelstündlich bedient, wodurch eine Güteklasse «C» resultiert; Überlagern sich mehrere Linien im Viertelstundentakt (z.B. Siebnen-Zentrum-Siebnen Bahnhof) ergibt sich eine Güteklasse «B»; mit dem Viertelstundentakt zwischen Ziegelbrücke ergäbe sich für Niederurnen und für Näfels, Post bis Bahnhof ebenfalls Güteklasse «B», entlang der Busachse immerhin «C» statt «D». Zudem könnte damit auch der Flugplatz Mollis mit der Gütequalität «C» erschlossen werden, wie im kantonalen Richtplan festgehalten.