

7. Antrag

Der Landrat unterbreitet der Landsgemeinde 2012 folgenden Beschlussentwurf zur Annahme:

Ausbau öffentlicher Verkehr ab Sommer 2014 – Glarner Sprinter stündlich (jährlicher Rahmenkredit von 6,97 Mio. Fr.)

(Erlassen von der Landsgemeinde am Mai 2012)

1. Für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs wird ein jährlicher Rahmenkredit von 6,97 Millionen Franken (Richtofferten Basis 2011) gewährt.
2. Mit dem Kredit ist ein Angebot zu gewährleisten, welches sich an folgenden Grundanforderungen orientiert:
 - a. annähernder Halbstundentakt der Bahn zwischen Ziegelbrücke und Schwanden bis etwa 20 Uhr;
 - b. stündlich direkte Bahnverbindungen von und nach Zürich für alle Stationen zwischen Ziegelbrücke und Linthal bis etwa 20 Uhr;
 - c. systematische Führung der Buslinien in Glarus Nord, Glarus und Glarus Süd auf Basis eines einheitlichen Takts, der nachfragegerecht halbstündlich, stündlich oder in einem reduzierten Angebot auf Grundlage eines Stundenrasters ausgestaltet wird.
3. Über die Einzelheiten des Angebotes im Rahmen der Grundanforderungen entscheidet der Regierungsrat.
4. Nach drei vollen Betriebsjahren ist dem Landrat ein Bericht im Sinne einer Wirkungsanalyse (unter anderem Einhaltung minimale Auslastung und minimaler Kostendeckungsgrad pro Linie) zu unterbreiten sowie Antrag auf unveränderte Weiterführung oder auf allfällige Anpassungen zu stellen.

§ 7 Beitritt zum Tarifverbund Ostwind

Die Vorlage im Überblick

Ein Postulat von 2008 verlangt die Schaffung eines «Glarner Abo» für den öffentlichen Verkehr (öV). Ein Tarifverbund gibt eine einheitliche Tarifabstufung vor. Der Anschluss will Zugangsbarrieren zum öV beseitigen und dessen Attraktivität steigern. Er ermöglicht freie Fahrt mit Bahn und Bus innerhalb der gelösten Zonen und eine Vereinheitlichung der Fahrausweise.

Der Kanton Glarus kann nur durch die Schaffung eines eigenen oder den Beitritt zu einem anderen Tarifverbund von einem einfachen und attraktiven Billettsystem für den öV profitieren; Integration in den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) ist nicht möglich, da dieser keine weiteren Kantone bzw. Einzugsgebiete aufnimmt. Ein eigener Verbund ist in Anbetracht von Einzugsgebiet und Benutzerpotenzial nicht zweckmässig. Daher wird der Anschluss an den Tarifverbund Ostwind (OTV) angestrebt, in dem 24 Transportunternehmen der Kantone St.Gallen, Thurgau, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden zusammengeschlossen sind.

Der OTV bietet ein umfassendes Sortiment von Abonnementen und Einzelfahrausweisen an und gewährleistet den Zugang zum Z-Pass für das Einzugsgebiet des ZVV. Es handelt sich um einen reinen Abonnementsverbund. Mit der geplanten Einführung des Integralen Z-Passes im Dezember 2012 werden auch Einzelfahrausweise erhältlich sein. Der Beitritt erweitert das einheitliche Tarifsysteem für die öV-Kunden im Grossraum Zürich und der Ostschweiz um den Kanton Glarus, während sich für die Glarnerinnen und Glarner das Tarifsysteem dieser Einzugsgebiete öffnet. Künftig werden nicht mehr Billette von A nach B zu lösen sein, sondern solche nach der Anzahl Zonen. Zonen-Billette werden Verbindungen in die «Randregionen» verbilligen. Da auch die meisten übrigen Verbindungen günstiger werden, ist der tiefere Erlös zu kompensieren. – Die Kosten des Beitritts bestehen aus einmaligen Einführungskosten von etwa 400000 Franken und jährlichen Aufwendungen von rund 600000 Franken für die Kompensation von Einnahmeausfällen und den Betrieb.

Der Landrat beantragt der Landsgemeinde, dem Tarifverbund Ostwind beizutreten.

1. Ausgangslage

1.1. Allgemeines

Der GlarnerSprinter etablierte sich seit seiner Einführung im Dezember 2004 als Erfolgsprodukt. Der Beitritt zu einem Tarifverbund wertet den öV weiter auf. Die Sicherung sinnvoller Mobilität war Grundgedanke des Memorialsantrags der Juso Glarnerland «Die Benutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel ist auf dem ganzen Kantonsgebiet kostenlos», den die Landsgemeinde 2010 ablehnte. Ein Postulat der BDP-Landratsfraktion verlangte 2008 ein «Glarner Abo» für den öV.

1.2. Richtplan Sachbereich Verkehr

Wie bereits zu Traktandum 6 ausgeführt, bilden das Mobilitätskonzept und der darauf abgestimmte Richtplan – Sachbereich Verkehr die Grundlage für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems auf Kantonsgebiet. Für diesen Bereich sind als organisatorische Massnahmen folgende Richtungsweisende Festlegungen und Abstimmungsanweisungen zu erwähnen:

Mobilitätsmarketing

- Der Kanton informiert aktiv über Mobilitätsangebote: Er schafft die Voraussetzungen für ein kontinuierliches Mobilitätsmarketing.

Anreize und Lenkungsmassnahmen

- Der Kanton fördert innovative Projekte der Mobilitätsvorsorge: Er schafft die Voraussetzungen für die Förderung von innovativen Mobilitätsprojekten.
- Der Kanton fördert ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten: Er schafft die Voraussetzungen für die Einführung eines übersichtlichen und kundenfreundlichen Tarifsystems.

Mit dieser Landsgemeindevorlage wird nun der Beitritt zu einem Tarifverbund beantragt, was die Richtungsweisenden Festlegungen und Abstimmungsanweisungen erfüllt und das Postulat erledigt.

1.3. Umfeld

Der Kanton Glarus orientiert sich stark Richtung Zürich. Er ist Mitglied der Greater Zurich Area AG, einer Standortmarketingorganisation für den Wirtschaftsraum Zürich. Seine Bewohner können aber erst dann von einem einfachen und attraktiven Billettsystem für den öV Richtung Zürich profitieren, wenn der Kanton einen eigenen Tarifverbund bildet oder sich einem Tarifverbund anschliesst. Angesichts des Einzugsgebiets und des Benutzerpotenzials sind Aufbau und Führung eines eigenen Verbundes nicht zweckmässig. Eine Integration in den ZV ist nicht möglich, da dieser keine weiteren Kantone bzw. Einzugsgebiete aufnimmt. Es verbleibt der Anschluss an den OTV, dem in den Kantonen St.Gallen, Thurgau, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden 24 Transportunternehmen angehören.

Grundlage bildet ein unter Beizug eines spezialisierten Ingenieurunternehmens ausgearbeiteter Bericht der Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretungen der Abteilung Tiefbau (Leitung) sowie OTV, ZV (Z-Pass), SBB und PostAuto.

2. Zielsetzung

Der Anschluss an einen Integralen Tarifverbund (ITV) soll die Zugangsbarrieren zum öV beseitigen und dessen Attraktivität steigern. Ein einheitliches Tarifsysteem legt die Basis dazu. Ein ITV ist ein Tarifsysteem, welches allen angeschlossenen Transportunternehmen eine einheitliche Tarifabstufung vorgibt: Zu vergleichbarem Preis wird eine vergleichbare Leistung angeboten. Die Preisbildung wird transparenter, das Image des öV und seine Konkurrenzfähigkeit zum motorisierten Individualverkehr (MIV) besser. Die Integration in den OTV und den Z-Pass Abo-Verbund gibt der Kundschaft im Verbundgebiet ein übersichtliches Tarifsysteem, welches ihr den Zugang zum öV vereinfacht.

Für jene Transportunternehmen, welche noch nicht einem Tarifverbund angehören, fällt mit dem Eintritt die Tarifhoheit weg. Alle Unternehmen im Geltungsbereich eines Verbundes haben zwingend dessen Tarife anzuwenden. Innerhalb des OTV und des Z-Pass Abo-Verbundes dürfen keine Fahrausweise des direkten Verkehrs mehr ausgegeben werden.

3. Erfahrungen mit Integralen Verbunden

Die Verbunde berichten von positiven Erfahrungen:

- einfaches Tarifsystem für die Kundschaft;
- einfache Tarifsysteme bewirken betriebliche Optimierungen (schnellere Abwicklung des Verkaufsvorgangs z.B. beim Chauffeur im Bus);
- alle Verbindungen/Verkehrsmittel zur Verfügung – es besteht grundsätzlich Wahlfreiheit und Parallelfahrten sind möglich;
- gleiche Voraussetzungen für alle Transportunternehmungen;
- Vorteile im Marketing dank gemeinsamer Aktionen;
- Verbesserung der Wettbewerbs- und Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem MIV;
- klare Tarifpolitik und Marketing ohne Verbund nicht möglich.

Das Überführen eines distanzabhängigen Systems in ein Zonensystem kann gewisse Verbindungen verteuern, da der Preis nicht nach Tariffkilometern, sondern nach Zonenzahl festgelegt wird; andere, vor allem jene in den Randregionen, werden günstiger. Eine Veränderung ist eine Chance zum Ausgleich von nicht ins System passenden Preisen.

4. Angebotsanalyse

4.1. Heutige Tarifsituation

In den OTV und andere Verbunde werden nur der abgeltungsberechtigte Regionale Personenverkehr und der Ortsverkehr aufgenommen, rein «touristischen» Angeboten dient das Angebot Tageskarte Plus.

Im Abonnementsbereich nehmen alle im Kanton am direkten Verkehr beteiligten Bahn- und Busbetriebe teil und bieten das Sortiment der Streckenabonnemente an (Tarif 650). Einzig das Angebot der Braunwaldbahn geht darüber hinaus. Im Einzelreiseverkehr wenden alle Transportunternehmen den nationalen Tarif an, was die Einführung eines Tarifverbundes erleichtert. Zu berücksichtigen ist der Einheitstarif der Braunwaldbahn. Für die Preisberechnung bilden die Tariffkilometer (aufgerundete effektive km) des direkten Verkehrs die Basis, wobei PostAuto und Autobetrieb Sernftal AG (AS) im Einzelreiseverkehr mit erhöhten Tariffkilometern arbeiten. Alle beteiligten Transportunternehmen akzeptieren das Halbtaxabonnement und wenden die Preisberechnung gemäss nationalem Tarif an.

Aufgrund der Netzstruktur und der geografischen Gegebenheiten ist das Problem von Parallelführungen im Vergleich mit anderen Verbundplanungen gering. Im Mittelland wird von den Reisenden die unterschiedliche Berechnung der Tariffkilometer zwischen Netstal und Näfels-Mollis, wo der Bus Mittelland (PostAuto) parallel zur SBB verkehrt, als Erschwernis wahrgenommen (PostAuto Faktor 1,5; SBB Faktor 1). Da die Postautobusse teilweise längere Distanzen zurücklegen, akzentuiert sich das Problem. Klassische Tarifbrüche (keine Durchtarifierung; d.h. der Kunde muss mindestens zwei Billette lösen zwischen städtischen Ortsbuslinien und regionalen/überregionalen Bus- und Bahnlinien) gibt es im Kanton Glarus keine.

4.2. Nutzen

Tarifverbunde dienen den Kunden durch:

- freie Fahrt mit Bus und Bahn innerhalb der gelösten Zonen;
- vereinheitlichte Fahrausweise; nur noch ein Sortiment im ganzen Kanton;
- übersichtliches Tarifsystem und tarifarische Anbindung an den Grossraum Zürich und die Ostschweiz;
- Eröffnung eines einheitlichen Tarifsystems inkl. Glarnerland mit dem Grossraum Zürich und der Ostschweiz;
- steigende Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit des öV gegenüber dem MIV;
- keine Parallelfahrten mit unterschiedlichen Tarifen; Preisharmonisierung macht Busstrecken im Einzelreiseverkehr günstiger;
- einfache(re) Kommunikation.

Für die öV-Nutzenden innerhalb des Kantons ergeben sich wenig neue Möglichkeiten, da keine Netzstruktur wie in Agglomerationsnähe besteht. Die Problematik der Parallelfahrten mit unterschiedlichen Tarifen wird behoben (Ziegelbrücke-Näfels-Mollis-Glarus-Schwanden) und der öV-Transport innerhalb des Kantons und in überkantonale Gebiete vereinfacht. Die Kunden können ohne grosse Kenntnisse des Tarifwesens mit dem öV in die Zentren Zürich, Winterthur, St. Gallen gelangen und dort zudem den innerstädtischen öV nutzen.

Dank der Integration der Glarner Zonen in den OTV werden sämtliche Verbindungen nach Zürich HB und im Korridor OTV-ZVV in den Bereich ALLE ZONEN des Z-Pass-Angebots fallen.

5. Randbedingungen

5.1. Umsatzzahlen

Die Einführung eines Tarifverbundes kann im Kanton zu erheblichen Ertragsausfällen führen. Aus Sicht von OTV und Z-Pass Abo-Verbund soll der Verbund den Transportunternehmungen keine finanziellen Nachteile bringen. Die Analyse der Umsatzzahlen von rund 7,6 Millionen Franken (Einzelbillette, Mehrfahrtenkarten, Gruppen, Citybillette, Tageskarten, Streckenabonnemente) ergibt:

- Glarus-interne Verbindungen 3,0 Millionen Franken 40 Prozent;
- Korridor Glarus–ZVV 2,9 Millionen Franken 40 Prozent;
- Glarus–OTV-Stammgebiet 1,7 Millionen Franken 20 Prozent;
- interner Verkehr: Dominanz Braunwaldbahn, aufgrund autofreies Braunwald.

5.2. Tarifsystem Ostwind und Z-Pass Abo-Verbund

Der OTV bietet im Abonnementsbereich und bei den Einzelfahrausweisen ein umfassendes Sortiment an. – Die Jahres- und Monatsabonnemente für Junioren (bis vollendetes 25. Lebensjahr), Senioren (ab AHV-Alter) und Hunde sind in der 2. Klasse vergünstigt. Bis auf wenige Ausnahmen (Lokalzonen) sind mindestens zwei Zonen zu lösen. Ab neun Zonen werden die Abonnemente für «ALLE ZONEN» ausgestellt. Die Abonnemente sind mit Fliegsdatum und nur persönlich erhältlich. – Die Einzelfahrausweise umfassen Einzelbillette, Mehrfahrtenkarten (MFK), Tageskarten (TK), Multitageskarten (Multi-TK) und Gruppenbillette. – Das Halbtaxabonnement wird überall anerkannt. Kinder bis 16 Jahren fahren zum ermässigten Tarif (teilweise spezielle Kindertarife, z.B. MFK). In Lokalzonen (im Zonenplan definiert) gibt es speziell ermässigte Tarife. Billette sind ab einer Zone erhältlich. Ab 13 (Einzelbillette, MFK) bzw. ab zehn Zonen (TK, Multi-TK) gelten die Billette für «ALLE ZONEN».

Der Z-Pass Abo-Verbund ist noch ein reiner Abonnementsverbund. Das Angebot umfasst Jahres- und Monatsfahrkarten. Für Junioren (bis 25 Jahre) und Hunde gibt es in der 2. Klasse vergünstigte Abonnemente. Es müssen mindestens zwei Zonen (eine davon ZVV-Zone) gelöst werden. Ab zehn Zonen werden die Abonnemente für «ALLE ZONEN» (des OTV-ZVV-Korridors) ausgestellt. Die Abonnemente sind mit Fliegsdatum und nur persönlich erhältlich. – Mit der Erweiterung zum ITV werden die Vorzüge des Abo-Verbunds auf die Einzelreisenden ausgedehnt. Auch Inhaber von Einzelbilletten, Mehrfahrtenkarten, Gruppenbilletten usw. werden von «einem Ticket für alles» profitieren können. Die Einführung des ITV Z-Passes ist per Dezember 2012 geplant.

5.3. Vertriebssysteme

Die Vertriebssysteme (Kassen) bei AS und PostAuto weisen Unterschiede auf, die beim Beitritt zum Tarifverbund zu beheben oder an ein übergeordnetes System anzupassen sind. Anpassungen sind auch bei der Braunwaldbahn nötig.

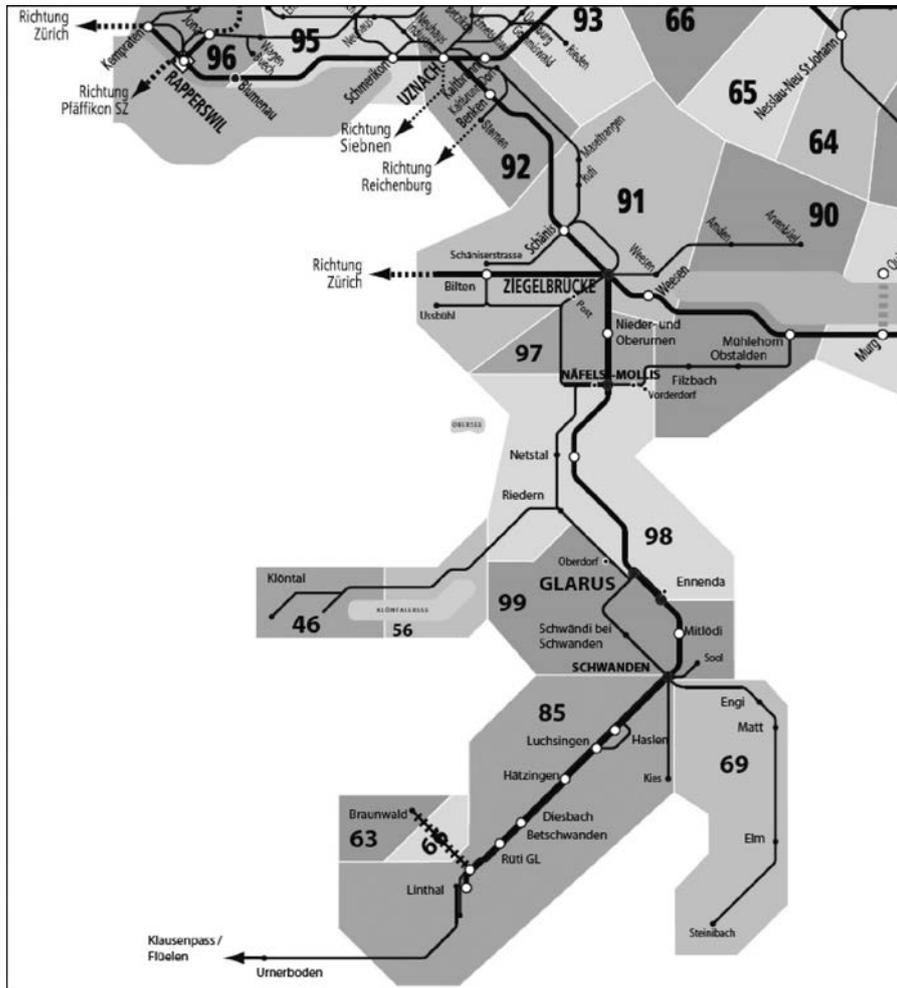
6. Zonenplan

Die Gemeindestrukturreform hätte es angeboten, für jede der drei Gemeinden je eine einzige Tarifverbundzone zu schaffen. In der Detailbearbeitung zeigten sich indessen so schwerwiegende Nachteile (grosse Tarifreduktionen / Preisaufschläge, hoher Ertragsausfall, periphere Lage bezüglich vorhandener Zonen), dass davon abgesehen wurde.

Die Optimierung des innerkantonalen Zonenplans erfolgte aufgrund der Kriterien:

- Verbesserung der Marktkonformität (möglichst ausgeglichene Bilanz zwischen Fahrausweiskategorien und einzelnen Relationen innerhalb einer Fahrausweiskategorie);
- etwa 5- bis 10-prozentige Abweichung gegenüber Tarifen des direkten Verkehrs, in Einzelfällen nicht mehr als 30-prozentiger Aufschlag;
- Einbezug politischer Überlegungen (Ausgleich Standortnachteil Glarus Süd bei reduziertem Verkehrsangebot über günstigeren Tarif).

Für Analyse und Beurteilung der Varianten wurden bei den umsatzstärksten Verbindungen aller drei Korridore die Ist-Tarife mit jenen nach Integration in den OTV bzw. Z-Pass verglichen. Als Bestvariante ergab sich folgende, in den OTV und ins Angebot Z-Pass integrierbare Tarifzoneneinteilung (provisorische Nummerierung):



Mit der Ausweitung der Ostwind-Zonen 90 auf Obstalden/Filzbach und 91 auf Bilten wird der Kanton Glarus in den Ostwind-Perimeter integriert und nicht nur angehängt. Bei der Zonennummerierung wird auf die wenigen noch freien Zonennummern des OTV zurückzugreifen sein. Schwanden, Glarus und Näfels-Mollis als wichtige Zentren liegen jeweils an einer Zonengrenze. Alle Haltestellen der Ortschaften gehören zwei bzw. drei Zonen an, nicht jeweils nur der Bahnhof. In Glarus Süd bilden Sernftal und Grosstal nur eine (grosse) Zone. Daraus ergeben sich bei gewissen Verbindungen deutliche Tarifiereduktionen, was aber als zusätzliche Standortförderung erwünscht ist.

7. Auswirkungen auf die Billettpreise

Mit dem Beitritt zu einem Tarifverbund kommt das ganze Preisgefüge bei den Billetten in Bewegung. Es sind nicht mehr Billette von A nach B sondern Billette über die hinterlegten Anzahl Zonen zu lösen.

Zonen-Billette für Verbindungen in den «Randregionen» verbilligen sich. Für eine einfache Fahrt ermässigt von Elm nach Glarus sind künftig noch 2.80 statt 6.60 Franken zu bezahlen: eine Reduktion um über 50 Prozent. Da auch die meisten übrigen Verbindungen günstiger werden, sinkt der Erlös. Um die Gesamtrechnung auszugleichen, haben Ertragsausfallzahlungen die tieferen Erlöse zu kompensieren.

8. Kosten der Integration

8.1. Einmalige Kosten

An einmaligen (Einführungs-)Kosten fallen u.a. an: Erstellung Zonen- und Linienpläne, Programmierung Billettausgabegeräte, Umstellung Zonennummern, Artikelmutationen auf OTV- und Z-Pass, Fahrgastzählsysteme, Applikation auf die Automaten, Schulung Busfahrer, abgestimmtes Einführungsmarketing. Die Kosten werden auf 400 000 Franken geschätzt.

8.2. Jährlich wiederkehrende Betriebskosten

Ein Tarifverbund verursacht jährlich wiederkehrende Kosten für die Gewährleistung des Betriebes; sie umfassen insbesondere Aufwendungen für Geschäftsführung inkl. Verbundabrechnung und Einnahmenverteilung sowie für das Marketing. Die Geschäftsstelle OTV schätzt den daraus entstehenden Aufwand auf jährlich 60 000 Franken.

8.3. Ertragsausfallzahlungen

Ausgehend vom festgelegten Zonenplan und den Tarifen OTV und Z-Pass wurde die Ertragsentwicklung bei Integration des Kantons Glarus geschätzt; der Ertragsausfall ist durch den Kanton Glarus zu erbringen.

- Die Integration in den OTV bringt eine Differenz von 383 000 Franken oder 8 Prozent (2011 geschätzter Ertrag 4,582 / Verbundertrag 4,199 Mio. Fr.).
- Die Integration in den Z-Pass bringt eine Differenz von 148 000 Franken oder 5 Prozent (2011 geschätzter Ertrag 2,83 / Verbundertrag 2,682 Mio. Fr.).
- Wird der ITV Z-Pass wie geplant per Dezember 2012 eingeführt und werden die Ostwind-Zonen im Kanton Glarus per Dezember 2013 in den Z-Pass integriert, würde der Kantonsbeitrag an den Tarifierleichterungsmassnahmen rund 160 000 Franken betragen, verteilt auf die vier Jahre 2014 bis 2017.

8.4. Gesamtkosten

<i>Kosten in Franken</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>	<i>2016</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>
Einführungskosten	400 000	-	-	-	-
Betrieb (Geschäftsführung/Marketing)	60 000	60 000	60 000	60 000	60 000
Einnahmenausfälle ITV Ostwind	383 000	383 000	383 000	383 000	383 000
Einnahmenausfälle ITV Z-Pass	148 000	148 000	148 000	148 000	148 000
Tarifierleichterungsmassnahmen Z-Pass	79 000	53 000	27 000	1 000	-
<i>Total</i>	<i>1 070 000</i>	<i>644 000</i>	<i>618 000</i>	<i>592 000</i>	<i>591 000</i>

Die Einführungskosten (400 000 Fr.) werden in die Budgets 2012 und 2013 aufgenommen. In der Anfangsphase wäre der Kostenteiler der bisherigen OTV-Kantone (SG, TG, AI, AR) nicht anzupassen, so dass Glarus die aus der Integration entstehenden Kosten direkt zu tragen hätte. Später ist ein alle Kantone umfassender Schlüssel zu errechnen. Basis für ihn werden nach heutigem Kenntnisstand die Umsätze pro Zone sein, um eine verursachergerechte Verteilung der Erträge und Aufwendungen ohne Quersubventionen unter den Kantonen zu erreichen.

8.5. Finanzpolitische Überlegungen

Die Kantonsverfassung verpflichtet den Kanton, seinen Haushalt nach den Grundsätzen der Sparsamkeit und der Vorteilsabgeltung zu führen (Art. 52 KV). Sparsamkeit bedeutet, Ausgabenbedürfnisse auf Notwendigkeit und Tragbarkeit zu überprüfen. Die aktuelle Finanzlage sagt grössere Fehlbeträge in Budget und Finanzplanung voraus. Im öV sind für den Tarifverbund gemäss dieser Vorlage und jener zum Ausbau öffentlicher Verkehr ab Sommer 2014 jährlich wiederkehrende Beiträge von rund 6,97 (statt bisher 6) Millionen Franken geplant. Die Einhaltung der Grundsätze der Haushaltsführung könnte wegen der prognostizierten Ausgabenüberschüsse nach Bereitstellung zusätzlicher Mittel (Steuererhöhungen) rufen. Das Prinzip der Vorteilsabgeltung sieht vor, für besondere Vorteile zumutbare Beiträge einzufordern, deren Höhe die Kosten aber nicht übersteigen darf. Der Tarifverbund entlastet bei gleicher Sachleistung die Benutzenden des öV, belastet aber die Steuerzahlenden.

9. Zustimmung der Partnerorganisationen

Auf den Fahrplanwechsel 2014 wird im Dezember 2013 die S-Bahn St. Gallen 2013 eingeführt. Das Gemeinschaftsprojekt von Kanton und den drei Bahnunternehmen SBB, Südostbahn und Thurbo setzt ein starkes Zeichen für den Regionalverkehr in der Ostschweiz. Der Angebotsausbau bringt weitreichende Veränderungen. Die Geschäftsstelle OTV begrüsst eine gleichzeitige Perimetererweiterung des Ostwinds bzw. die Integration des Kantons Glarus in den OTV auf Dezember 2013. Die Gesellschafterversammlung Ostwind stimmte im August 2011 der Erweiterung zu und nahm den Kanton Glarus offiziell in den OTV auf; auch die SBB stimmen dem Beitritt zu.

An der Z-Pass Korridorgesellschafterversammlung OTV-ZVV im März 2011 war die Perimetererweiterung um die «Glarner-Zonen» traktandiert. Mit Schreiben vom 25. November 2011 hat der ZVV das prinzipielle Einverständnis zur Integration der Glarner Ostwind-Zonen in den Z-Pass bestätigt, sofern der Kanton Glarus eventuell daraus resultierende Ertragsausfälle des ZVV auf Grundlage einer Vereinbarung kompensiert.

10. Beratung der Vorlage im Landrat

Die landrätliche Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr unter dem Präsidium von Landrat Emil Küng, Obstalben, befasste sich auch mit dieser öV-Vorlage. Eintreten war unbestritten. Die Kommission nahm Kenntnis von jährlichen Mehrkosten von rund 600'000 Franken. Sie stellt sich einstimmig hinter die Ziele der Vorlage.

Im Landrat blieb die Vorlage ebenfalls unbestritten. Tarifverbunde seien kundenfreundlich und einfach, brächten Vorteile im Marketing, transparente und günstige Fahrpreise sowie erleichterten Zugang zum öV. Kritisch wurde die hohe Subventionierung des öV durch Bund und Kanton (rund 15 Mio. Fr.) angemerkt und dazu aufgerufen, die Umfahrungen zu Gunsten der Strassenerschliessung von Glarus Süd mit gleichem Elan umzusetzen. Anderen Aspekten der Kundenfreundlichkeit (Sicherheit, genügend Stauraum) habe der öV ebenfalls Rechnung zu tragen. – Sollte sich wider Erwarten die Zugehörigkeit zum Tarifverbund nicht bewähren, ist die Vereinbarung jährlich kündbar.

Der Landrat beantragt der Landsgemeinde Beitritt zum Tarifverbund Ostwind.

11. Antrag

Der Landrat beantragt der Landsgemeinde, folgendem Beschlussentwurf zuzustimmen:

Beitritt des Kantons Glarus zum Tarifverbund Ostwind

(Erlassen von der Landsgemeinde am Mai 2012)

1. Der Kanton Glarus tritt dem Tarifverbund Ostwind auf das Fahrplanjahr 2014 per 15. Dezember 2013 bei.
2. Die Finanzierung erfolgt als gebundene Ausgabe im Rahmen der jährlichen Budgets.
3. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt.