

Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr

vom 21. Mai 1996^{*}

Der Grosse Rat des Kantons Luzern,

nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 30. Mai 1995 ¹,

beschliesst:

I. Allgemeines

§ 1 *Zweck, Ziel*

¹Das Gesetz bezweckt die Förderung des öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehrs sowie des schienengebundenen Güterverkehrs im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik. Es fördert die Verlagerung des individuellen Personen- und des Güterverkehrs auf die öffentlichen Verkehrsmittel, unter Erhöhung des Anteils der öffentlichen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr.

²Ziel ist die Schaffung

- a. einer Grundversorgung im ganzen Kantonsgebiet als Voraussetzung für die raumplanungsgerechte und volkswirtschaftlich angemessene Entwicklung der Regionen und Gemeinden,
- b. einer Zusatzversorgung in jenen Bereichen, in denen der Einsatz der Mittel eine möglichst grosse Entlastung der Umwelt bewirkt.

§ 2 *Geltungsbereich*

¹Das Gesetz regelt die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des schienengebundenen Güterverkehrs durch den Kanton und die Gemeinden.

²Die Förderung nach Bundesrecht hat Vorrang.

³Die Vorschriften dieses Gesetzes sind auf die Förderungsmassnahmen nach Bundesrecht sinngemäss anzuwenden, sofern das Bundesrecht nichts Abweichendes bestimmt.

⁴Das Gesetz findet auf Förderungsmassnahmen, die die Gemeinden selber durchführen und finanzieren, keine Anwendung. § 33 bleibt vorbehalten.

§ 3 *Begriffe*

¹Öffentlicher Verkehr (öV) ist Verkehr mit Verkehrsmitteln, die der Erschliessung ganzjährig bewohnter Siedlungen dienen, von allen benützt werden können und nach einem öffentlichen Fahrplan oder als Rufbus

verkehren.

²Öffentlicher Regionalverkehr ist öffentlicher Verkehr, der vorwiegend der Erschliessung einer oder mehrerer Gemeinden dient und nicht öffentlicher Agglomerationsverkehr ist.

³Öffentlicher Agglomerationsverkehr ist öffentlicher Verkehr, der ausschliesslich der Verbindung von Agglomerationsgemeinden oder deren Feinerschliessung dient.

⁴Schienengebundener Güterverkehr ist der Transport von Gütern mit der Bahn, einschliesslich des Güterumschlags im Rahmen des kombinierten Verkehrs.

⁵Transportunternehmungen sind Unternehmen, die im Besitz einer Konzession oder einer Bewilligung des Bundes oder des Kantons für Eisenbahnen, Strassenbetriebe, Binnenschifffahrt oder Luftseilbahnen sind.

§ 4 ² *Zuständige Behörden*

¹Die vom Regierungsrat in der Verordnung als zuständig bezeichneten Dienststellen vollziehen die Bestimmungen nach diesem Gesetz, soweit darin nichts anderes geregelt wird.

²Sie bereiten die Förderungsmassnahmen vor und vollziehen sie, soweit nicht andere Organe damit beauftragt sind. Sie haben insbesondere folgende Aufgaben:

- a. Durchführung von Bedarfsabklärungen und von Kosten-Nutzen-Analysen,
- b. Erarbeitung von Unterlagen für die Planung des öffentlichen Regionalverkehrs und des schienengebundenen Güterverkehrs,
- c. Entgegennahme und Bearbeitung aller Gesuche auf dem Gebiet des öffentlichen Regionalverkehrs,
- d. Kontrolle der Transportunternehmungen; Einsichtnahme in die Betriebsunterlagen, soweit dies für die Förderungsmassnahmen erforderlich ist,
- e. jährliche Information der öV-Delegation der Gemeinden über die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere über angebotsbestimmende Faktoren, Angebote, Wirtschaftlichkeit und Kostendeckungsgrade,
- f. Zusammenarbeit mit Bund, Nachbarkantonen, Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr, öV-Delegation der Gemeinden, Gemeinden, Gemeindeverbänden und Transportunternehmungen,
- g. Öffentlichkeitsarbeit.

³Der Regierungsrat kann für einzelne Sachbereiche beratende Kommissionen einsetzen.

§ 5 *Kriterien für die Festsetzung des Angebots*

¹ Der Regierungsrat berücksichtigt bei der Festsetzung des Angebots

- a. die Funktion der Linie, das Erschliessungspotential und die Siedlungsstruktur,
- b. die tatsächliche Benutzung der bestehenden Linie durch die Bevölkerung und die Wirtschaftlichkeit.

² Die Linienführung, die Dichte des Angebots und die eingesetzten Transportmittel sind so zu wählen, dass die Kosten der Förderungsmaßnahme zu den gefahrenen Personenkilometern in einem möglichst günstigen Verhältnis stehen.

§ 6 *Minimale Kostendeckungsgrade*

¹ Der Kostendeckungsgrad einer Regionallinie entspricht dem prozentualen Anteil der anrechenbaren Markterlöse gemessen an den anrechenbaren Vollkosten.

² Der Regierungsrat setzt die minimalen Kostendeckungsgrade in einer Verordnung fest. Er unterscheidet zwischen den Angebotsstufen sowie zwischen den Verkehrsmitteln. Die öV-Delegation der Gemeinden wird angehört.

§ 7 *Unterschreitung des minimalen Kostendeckungsgrades*

¹ Wird der minimale Kostendeckungsgrad auf einer Regionallinie unterschritten, werden andere Betriebsformen geprüft, das Angebot eingeschränkt oder die Linie eingestellt.

² Der Regierungsrat kann eine Beobachtungsfrist von längstens vier Jahren ansetzen, während der mit geeigneten Massnahmen versucht werden soll, den minimalen Kostendeckungsgrad zu erreichen.

³ Die interessierten Gemeinden können die Aufrechterhaltung des Angebots verlangen, wenn sie dem Kanton die Differenz zwischen dem tatsächlichen und dem erforderlichen Kostendeckungsgrad der Regionallinie bezahlen. ³

⁴ Die Absätze 1–3 finden keine Anwendung auf ganzjährig von mehr als 100 Personen bewohnte Siedlungen, die nur durch öffentliche Verkehrsmittel erschlossen sind.

§ 8 *Rückerstattung von Leistungen*

Die Transportunternehmung hat die erhaltenen Leistungen ganz oder teilweise zurückzuerstatten, wenn sie die gesetzlichen, vereinbarten oder verfügten Pflichten nicht erfüllt.

§ 9 *Verträge über Förderungsmaßnahmen mit Privaten*

¹ Private können die Durchführung oder den Ausbau einer Förderungsmaßnahme beim zuständigen Gemeinwesen bestellen, wenn sie dies wünschen oder wenn sie zur Erschliessung einer Anlage mit öffentlichem Verkehr verpflichtet sind.

² Inhalt, Umfang und zeitliche Dauer der Förderungsmaßnahme, die finanziellen Leistungen der bestellenden

Privaten und die Anpassungsmechanismen sind in einem Vertrag näher zu umschreiben.

³Das zuständige Gemeinwesen kann sich an den Kosten der Förderungsmaßnahme beteiligen, wenn diese nicht ausschliesslich im Interesse der bestellenden Privaten durchgeführt oder ausgebaut wird.

II. Förderungsmaßnahmen

§ 10 *Transportverträge*

¹Der Kanton vereinbart mit den Transportunternehmungen in Transportverträgen die Leistungen im öffentlichen Regionalverkehr, die Betriebskostenbeiträge und die Beteiligung am Tarifverbund.

²Die von der Transportunternehmung zu erbringenden Leistungen werden unter Bezeichnung der Streckenführung, der Haltestellen, des Fahrplans, der Höchsttarife und des Fahrzeugstandards umschrieben. Die Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Personen sind zu berücksichtigen.

³Transportleistungen, die nicht nur von einer bestimmten Transportunternehmung erbracht werden können, werden mindestens alle zehn Jahre zur freien Konkurrenz ausgeschrieben.

⁴Die Betriebskostenbeiträge entsprechen der Differenz zwischen den erzielbaren Betriebserträgen und den Aufwendungen, die bei guter kaufmännischer und betrieblicher Führung und Bezahlung ortsüblicher Löhne für die vereinbarten Leistungen zu erwarten sind.

⁵Bei einer wesentlichen Veränderung des Leistungsangebots ist der Transportvertrag anzupassen.

⁶Lassen sich die erzielbaren Betriebserträge aus besonderen Gründen, insbesondere während eines Versuchsbetriebs, nicht zum voraus hinreichend abschätzen, kann im Transportvertrag die Möglichkeit einer nachträglichen Änderung der Betriebskostenbeiträge vereinbart werden.

§ 11 *Investitionskostenbeiträge und Darlehen*

Der Kanton kann einer Transportunternehmung Investitionskostenbeiträge oder zinslose oder zinsgünstige Darlehen zusprechen oder verbürgen, wenn diese für den öffentlichen Regionalverkehr Investitionen tätigt, die aus besonderen Gründen nicht durch Betriebskostenbeiträge abgegolten werden können.

§ 12 *Beiträge an Tarif- oder Verkehrsverbände*

Der Kanton kann sich an Tarif- und Verkehrsverbänden beteiligen und ihnen Beiträge ausrichten.

§ 13 *Beteiligung an Transportunternehmungen*

Der Kanton kann sich ausnahmsweise an Transportunternehmungen, die im öffentlichen Regionalverkehr tätig sind, beteiligen.

§ 14 *Sanierungshilfen*

Der Kanton kann einer Transportunternehmung Beiträge gewähren oder zu ihren Gunsten Bürgschaften eingehen, wenn

- a. die Transportunternehmung trotz Ausrichtung von Betriebskostenbeiträgen gemäss § 9 einen Betriebsfehlbetrag erwirtschaftet hat,
- b. dieser Betriebsfehlbetrag die wirtschaftliche Existenz der Transportunternehmung ernsthaft gefährdet und
- c. die Leistungen im öffentlichen Regionalverkehr nicht durch eine andere Transportunternehmung wirtschaftlicher erfüllt werden können.

§ 15 *Förderung des öffentlichen Fernverkehrs*

¹ Der Kanton kann sich in besonderen Fällen an der Förderung des öffentlichen Fernverkehrs beteiligen.

² Die Vorschriften über den öffentlichen Regionalverkehr finden sinngemäss Anwendung.

§ 16 *Bauliche Anlagen für den öffentlichen Verkehr*

¹ Bau und Unterhalt von Strassenbestandteilen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, richten sich nach den Vorschriften des Strassengesetzes. Fahrleitungen und Geleise gelten nicht als Strassenbestandteile.

² Der Kanton kann bauliche Anlagen für den öffentlichen Verkehr, die nicht Strassenbestandteile sind, selber erstellen oder an den Bau und Unterhalt solcher Anlagen Beiträge ausrichten.

³ Die Gemeinden können für bauliche Anlagen des öffentlichen Verkehrs Nutzungspläne nach den Vorschriften des Planungs- und Baugesetzes (PBG) vom 7. März 1989 ⁴ erlassen.

§ 17 *Förderungsmassnahmen für den schienengebundenen Güterverkehr*

¹ Der Kanton kann dem Ersteller von Anschlussgeleisen Beiträge an die Erstellungskosten gewähren.

² Er kann Anlagen für den kombinierten Güterverkehr fördern, indem er diese selber erstellt, sich an Unternehmungen beteiligt oder an den Bau und die Erneuerung solcher Anlagen Beiträge ausrichtet.

³ Die Förderungsmassnahmen gemäss den §§ 10, 11, 13–15 sind sinngemäss auf Transportunternehmungen anwendbar, die im schienengebundenen Güterverkehr tätig sind.

III. Planung und Entscheid über das Angebot im öffentlichen Regionalverkehr

§ 18 *Planungsbericht*

¹ Der Regierungsrat unterbreitet dem Grossen Rat mindestens alle zehn Jahre einen Planungsbericht über den

öffentlichen Regionalverkehr und über den schienengebundenen Güterverkehr.

²Der Planungsbericht gibt Aufschluss über das bestehende Angebot, über die geplanten Änderungen, über den Zeitpunkt der Verwirklichung der geplanten Massnahmen und über die Kosten.

³Die öV-Delegation der Gemeinden wird zum Entwurf des Planungsberichts angehört.

⁴Der Regierungsrat fügt dem Planungsbericht einen Anhang bei. Darin berichtet der Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr über die Planung in seinem Zuständigkeitsbereich.

§ 19 *Kreditbeschlüsse*

¹Der Grosse Rat entscheidet aufgrund der koordinierten Sach- und Finanzplanung des Regierungsrates in der Regel alle zwei Jahre durch Dekret über

- a. die Kredite für die definitive Einführung oder den definitiven Ausbau der Förderungsmassnahmen,
- b. den Rahmenkredit für nicht voraussehbare Massnahmen, für Versuchsbetriebe und für den versuchsweisen Ausbau von Förderungsmassnahmen,
- c. die Einlagen in den Fonds zur Finanzierung von Grossprojekten,
- d. die vollständige oder teilweise Streichung gebundener Ausgaben für bestimmte Förderungsmassnahmen.

²Vorbehalten bleiben Kredite in der Kompetenz des Regierungsrates und Einzelvorlagen, die dem Grossen Rat aus zureichenden Gründen gesondert unterbreitet werden.

³Die öV-Delegation der Gemeinden wird zum Vorentwurf des Regierungsrates für den Beschluss des Grossen Rates angehört.

§ 20 *Fonds für die Finanzierung von Grossprojekten*

¹Der Grosse Rat kann einen Fonds zur Finanzierung von Grossprojekten errichten.

²Er entscheidet über die Verwendung der angesparten Mittel.

§ 21 *Festsetzung des Angebots*

¹Der Regierungsrat setzt in einer Verordnung Angebotsstufen fest. Er bestimmt für jede Angebotsstufe die niedrigste und die höchste Anzahl möglicher Kurspaare.

²Er weist jede Regionallinie einer Angebotsstufe zu. Anschliessend bestimmt er im Rahmen der zugeordneten Angebotsstufe und der bewilligten Kredite das konkrete Angebot auf jeder Regionallinie. Die öV-Delegation der Gemeinden wird angehört.

§ 22 *Beschluss der Förderungsmassnahmen*

Der Regierungsrat beschliesst die Einführung, Veränderung und Aufhebung der Förderungsmassnahmen im Rahmen der Kredite und der eigenen Finanzkompetenz.

§ 23 *Verträge, Verfügungen*

¹Die zuständige Dienststelle schliesst im Rahmen der Beschlüsse gemäss § 22 die Verträge ab und erlässt die Verfügungen. ⁵

²Die Verfügungen können an Bedingungen und Auflagen geknüpft werden.

§ 24 *öV-Delegation der Gemeinden*

¹Die öV-Delegation der Gemeinden vertritt die Interessen der Gemeinden im öffentlichen Regionalverkehr. Sie hat insbesondere folgende Aufgaben:

- a. Mitwirkung bei der Planung und bei der Vorbereitung aller wichtigen Entscheidungen nach diesem Gesetz,
- b. Kontrolle der Rechnungen der öV-Regionen gemäss den §§ 26 ff.

²Die öV-Delegation der Gemeinden besteht aus mindestens einem oder einer Delegierten pro Regionalplanungsverband und zählt höchstens elf Mitglieder. Eine Vertretung der zuständigen Dienststelle nimmt an den Sitzungen mit beratender Stimme teil. ⁶

³Die Gemeinden oder eine sie repräsentierende Institution wählen die Delegierten. Solange keine solche Institution besteht, bestimmt der Regierungsrat das Wahlgremium und die Wahlart.

§ 25 ⁷

IV. Finanzierung des öffentlichen Regionalverkehrs

§ 26 *öV-Regionen*

Zum Zweck der Aufteilung der Kosten des Regionalverkehrs werden zwei öV-Regionen gebildet:

- öV-Region Agglomeration Luzern, bestehend aus den Agglomerationsgemeinden gemäss § 32 Absatz 1,
- öV-Region Landschaft, bestehend aus den übrigen Gemeinden.

§ 27 *Aufteilung der Kosten zwischen Kanton und Gemeinden*

¹Der Kanton und die öV-Regionen bzw. -Gemeinden tragen je 50 Prozent folgender Kosten:

- a. die vom Bund für den öffentlichen Verkehr und für den schienengebundenen Güterverkehr verfügbaren Beiträge sowie die Kosten der Förderungsmassnahmen gemäss den §§ 10, 11, 13–15, 16 Absatz 2 und 17, soweit diese nicht unter Absatz 3 fallen,
- b. die Beiträge an die Tarif- und Verkehrsverbände (§ 12). ⁸

²Förderungsmassnahmen nach diesem Gesetz, für die der Bund aufgrund des Treibstoffzollgesetzes vom 22. März 1985 ⁹ Beiträge ausrichtet, werden gemäss den §§ 26 ff. zu Lasten der Strassenrechnung finanziert.

³An den Beiträgen des Kantons für Park-and-ride-Anlagen sowie für weitere Massnahmen zur Verknüpfung des öffentlichen und des individuellen Verkehrs im Sinn von § 9 Absatz 1 des Gesetzes über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes vom 15. März 1994 ¹⁰ müssen sich die öV-Regionen bzw. die Gemeinden nicht beteiligen.

§ 28 *Aufteilung der Kosten auf die öV-Regionen*

¹50 Prozent der Kosten gemäss § 27 Absatz 1a werden in folgender Reihenfolge auf die öV-Regionen aufgeteilt: ¹¹

a. Zuordnung der Kosten zu den Linien des öffentlichen Regional- und des schienengebundenen Güterverkehrs; Zuordnungskriterium ist der anteilmässige Vorteil, welcher der Linie durch die Förderungsmassnahme erwächst,

b. Verteilung der gemäss Unterabsatz a zugeordneten Kosten auf die an der Linie beteiligten öV-Regionen; Verteilungskriterium sind die gewichteten Haltestellenabfahrten des öffentlichen Regionalverkehrs, die jede öV-Region an der Linie hat.

²Der Regierungsrat bestimmt die Gewichtung der Haltestellenabfahrten in einer Verordnung. Er kann weitere Kriterien für die Verteilung der Kosten nach dem Verkehrsinteresse vorsehen.

§ 29 *Aufteilung der Kosten auf die Gemeinden*

¹Die den öV-Regionen zugeordneten Kosten werden auf die entsprechenden Gemeinden aufgrund ihres Verkehrsinteresses (75%) und ihrer Finanzstärke (25%) aufgeteilt.

²Die Finanzstärke ergibt sich aus der Teilung der Einwohnerzahl durch den Steuerfuss.

³Das Verkehrsinteresse wird festgesetzt aufgrund

a. der gewichteten Haltestellenabfahrten des Regionalverkehrs auf dem Gemeindegebiet (²/₃); Haltestellen im unmittelbar angrenzenden Gebiet einer andern Gemeinde werden entsprechend ihrer Bedeutung anteilmässig berücksichtigt,

b. der Einwohnerzahl der Gemeinde (¹/₃).

⁴Der Regierungsrat regelt das Nähere in einer Verordnung.

§ 30 *Aufteilung der Kosten für die Tarif- und Verkehrsverbunde*

¹50 Prozent der Kosten gemäss § 27 Absatz 1b werden nach den Kriterien gemäss § 29 auf die Gemeinden aufgeteilt. ¹²

²Die gewichteten Haltestellenabfahrten gemäss § 29 Absatz 3a umfassen zusätzlich jene des öffentlichen Agglomerationsverkehrs.

§ 31 ¹³ Verfahren

¹Die öV-Delegation der Gemeinden wird zu den Entwürfen der Kostenverteiler angehört. Den betroffenen Gemeinden ist das rechtliche Gehör zu gewähren.

²Die zuständige Dienststelle verfügt die Kostenverteiler und die Gemeindebeiträge jährlich. ¹⁴

³Die Verfügungen der zuständigen Dienststelle können innert 20 Tagen mit Verwaltungsbeschwerde beim Regierungsrat angefochten werden. Heisst der Regierungsrat die Beschwerde gut, wird der angefochtene Kostenverteiler mit Wirkung auch für die andern öV-Regionen aufgehoben und von der zuständigen Dienststelle neu verfügt.

⁴Die zuständige Dienststelle kann von den Gemeinden Akontozahlungen an die im laufenden Jahr anfallenden Kosten verlangen. ¹⁴

V. Sonderbestimmungen für den öffentlichen Agglomerationsverkehr

1. Allgemeines

§ 32 Agglomeration Luzern

¹Die Gemeinden Adligenswil, Buchrain, Dierikon, Ebikon, Emmen, Gisikon, Honau, Horw, Kriens, Littau, Luzern, Meggen, Root, Rothenburg und Udligenswil bilden die Agglomeration Luzern. Die Stadt Luzern ist die Zentrumsgemeinde.

²Der Grosse Rat kann die Agglomeration Luzern durch Grossratsbeschluss ausdehnen. Die betroffenen Gemeinden sind vorher anzuhören.

§ 33 Aufgaben der Agglomerationsgemeinden

¹Die Agglomerationsgemeinden planen, organisieren und finanzieren den öffentlichen Agglomerationsverkehr auf ihren Gemeindegebieten selbständig. Die Vorschriften der Teile I, II und VI dieses Gesetzes finden sinngemäss Anwendung.

²Sie können zur Lösung von gemeinsamen Aufgaben

- a. Verträge abschliessen und insbesondere bei Transportunternehmungen Leistungen für ihr Gemeindegebiet bestellen,
- b. einen Zweckverband gründen.

§ 34 *Förderungsmassnahmen des Kantons in der Agglomeration Luzern*

¹Der Kanton ist auf dem Gebiet der Agglomeration Luzern zuständig für Förderungsmassnahmen in folgenden Bereichen:

- a. öffentlicher Regionalverkehr (Regionallinien, Tarif- oder Verkehrsverbunde),
- b. öffentlicher Fernverkehr (§ 15),
- c. schienengebundener Güterverkehr (§ 17),
- d. bauliche Anlagen für den öffentlichen Verkehr im Rahmen des § 16 Absatz 2.

²Die Kosten der Förderungsmassnahmen gemäss Absatz 1 werden gemäss den §§ 26 ff. verteilt.

2. Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr

§ 35 *Rechtsnatur*

¹Der Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr ist eine Körperschaft des kantonalen öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit.

²Er erlässt Statuten im Rahmen der nachfolgenden Bestimmungen.

§ 36 *Mitglieder*

¹Der Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr besteht aus dem Kanton Luzern und den beigetretenen Agglomerationsgemeinden.

²Er kann mit Zustimmung des Regierungsrates ausserkantonale Gemeinden aufnehmen. § 57 des Gemeindegesetzes vom 4. Mai 2004 ¹⁵ findet Anwendung. ¹⁶

§ 37 *Organe*

¹Der Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr hat mindestens folgende Organe:

- a. Stimmberechtigte der Verbandsgemeinden,
- b. Delegiertenversammlung,
- c. Verbandsleitung, ¹⁷
- d. Kontrollstelle.

²Die Sitz- oder Stimmverteilung in der Delegiertenversammlung und in der Verbandsleitung erfolgt, soweit möglich, im Verhältnis der Beteiligungen gemäss § 41. Jedes Mitglied hat mindestens einen Sitz und eine Stimme in der Delegiertenversammlung. ¹⁷

§ 38 *Aufgaben*

¹ Der Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr plant, organisiert und finanziert den öffentlichen Agglomerationsverkehr auf dem Gebiet der Verbandsgemeinden selbständig. Die Zuständigkeiten des Kantons gemäss § 34 bleiben vorbehalten. Die Vorschriften der Teile I, II und VI dieses Gesetzes finden sinngemäss Anwendung.

² Der Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr legt in den Statuten einen oder mehrere minimale Kostendeckungsgrade im öffentlichen Agglomerationsverkehr fest und regelt die Folgen der ungenügenden Kostendeckung.

§ 39 *Gründung und späterer Beitritt*

¹ Der Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr entsteht, wenn die Stimmberechtigten der Zentrumsgemeinde und der Mehrheit der anderen Agglomerationsgemeinden den Statuten zugestimmt haben und der Regierungsrat diese genehmigt hat.

² Der Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr muss den nicht beigetretenen Agglomerationsgemeinden die Möglichkeit eines späteren Beitritts offenhalten.

§ 40 *Nicht beigetretene Agglomerationsgemeinden*

¹ Die §§ 33 f. finden auf Agglomerationsgemeinden, die dem Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr nicht beigetreten sind, Anwendung.

² Die nicht beigetretene Agglomerationsgemeinde hat dem Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr einen angemessenen Beitrag für die Benutzung des vom Zweckverband betriebenen Verkehrsangebots durch ihre Einwohnerinnen und Einwohner zu erbringen. Dieser entspricht dem Beitrag, den sie als Mitgliedsgemeinde leisten müsste. Bei der Berechnung des Beitrags wird die Angebotskomponente gemäss § 41 Absatz 2 mit null eingesetzt.

³ Können sich die Beteiligten nicht einigen, werden die Beiträge im Verfahren nach § 31 festgesetzt.

⁴ Der Grosse Rat kann Agglomerationsgemeinden aus überwiegenden öffentlichen Interessen durch Grossratsbeschluss zum Beitritt in den Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr verpflichten.

§ 41 *Beteiligungen*

¹ Der Kanton ist mit 20 Prozent und die Verbandsgemeinden sind mit 80 Prozent am Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr beteiligt. ¹⁸

² Die Beteiligung der einzelnen Verbandsgemeinden bemisst sich nach ihrem Verkehrsinteresse und ihrer Finanzstärke. Die Statuten regeln das Nähere. Das Verkehrsinteresse wird aufgrund einer Angebots- und einer Nachfragekomponente umschrieben.

§ 42 *Finanzierung*

¹Die Ausgaben des Zweckverbands für den öffentlichen Agglomerationsverkehr und ein allfälliges Grundkapital werden von den Verbandsmitgliedern im Verhältnis ihrer Beteiligungen getragen.

²Die Verbandsmitglieder sind zur Bezahlung der von der Delegiertenversammlung beschlossenen ordentlichen und ausserordentlichen Beiträge verpflichtet.

§ 43 *Referendum, Initiative*

¹Drei Prozent der Stimmberechtigten aller Verbandsgemeinden oder die zuständigen Behörden von zwei Fünfteln aller Verbandsmitglieder können in den von den Statuten vorgesehenen Fällen ein Referendum oder eine Initiative einreichen.

²Zuständige Behörden im Sinn von Absatz 1 sind die Gemeinderäte und der Regierungsrat. Die Gemeinden können in der Gemeindeordnung eine andere Behörde als zuständig bezeichnen.

³Kommt gegen den Beschluss der Delegiertenversammlung das Referendum zustande, ist eine Volksabstimmung durchzuführen.

⁴Ein Initiativbegehren kann durch die Delegiertenversammlung erfüllt werden. Ist dies nicht der Fall, unterliegt die Initiative mit oder ohne Gegenvorschlag der Volksabstimmung.

⁵Initiative und Referendum bedürfen zu ihrer Annahme in der Volksabstimmung der Zustimmung der Mehrheit der Stimmenden und der Mehrheit der Verbandsgemeinden.

§ 44 *Rechtsmittel*

¹Sofern kein anderes Rechtsmittel besteht, können die Beschlüsse der Stimmberechtigten sowie der Behörden der Verbandsgemeinden und des Zweckverbands für den öffentlichen Agglomerationsverkehr beim Verwaltungsgericht durch Gemeindebeschwerde angefochten werden.

²§ 109 des Gemeindegesetzes ¹⁹ findet Anwendung. ²⁰

VI. Schlussbestimmungen

§ 45 *Aufhebung von Erlassen*

¹Folgende Erlasse werden aufgehoben:

- a. Gesetz über die Förderung konzessionierter Verkehrsunternehmungen (kantonales Eisenbahngesetz) vom 25. November 1974 ²¹,
- b. Gesetz über die Förderung des regionalen öffentlichen Verkehrs vom 16. September 1975 ²².

²Die Erlasse gemäss Absatz 1 finden weiterhin Anwendung auf Förderungsmassnahmen, die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes beschlossen wurden.

§ 46 *Genehmigung und Anpassung des bestehenden Angebots*

¹Die bei Inkrafttreten des Gesetzes bestehenden Regionallinien werden mit den bestehenden Angeboten weitergeführt.

²Soweit die bestehenden Förderungsmassnahmen den Bestimmungen dieses Gesetzes widersprechen, sind sie innert dreier Jahre seit dem Inkrafttreten aufzuheben und gegebenenfalls durch eine Förderungsmassnahme nach diesem Gesetz zu ersetzen. Nach Ablauf dieser Frist fallen sie dahin.

³Innert der gleichen Frist werden die bestehenden Sammelkredite in Kredite für einzelne Förderungsmassnahmen umgewandelt.

⁴Eine Förderungsmassnahme ist aufzuheben, wenn der Grosse Rat den hierfür bestehenden Kredit streicht.

§ 47 *Übergangsbestimmungen zur Kostenaufteilung*

Die Gemeinden bezahlen dem Kanton

- im Jahr 1996: die für das Jahr 1995 geschuldeten, aufgrund des alten Rechts berechneten Beiträge für den öffentlichen Regionalverkehr,
- im Jahr 1997: die für das Jahr 1996 geschuldeten, aufgrund des neuen Rechts berechneten Beiträge für den öffentlichen Regionalverkehr,
- in den folgenden Jahren: nachschüssige Zahlungen der Beiträge des jeweils vorangehenden Jahres.

§ 48 *Inkrafttreten*

¹Das Gesetz tritt insofern auf den 1. Januar 1996 in Kraft, als es als Grundlage für die ab 1. Januar 1997 zu bezahlenden Beiträge der Gemeinden an den öffentlichen Regionalverkehr dient.

²Im übrigen bestimmt der Regierungsrat das Inkrafttreten. ²³

³Das Gesetz unterliegt der Volksabstimmung. ²⁴

Im Namen des Grossen Rates

Der Präsident: Oswin Bättig

Der Staatsschreiber: Viktor Baumeler

* K 1996 1399 und G 1996 229; Abkürzung öVG

¹ GR 1995 564

² Fassung gemäss Änderung vom 19. Januar 2004, in Kraft seit dem 1. April 2004 (G 2004 140).

³ Fassung gemäss Gesetz über den Finanzausgleich vom 5. März 2002, in Kraft seit dem 1. Januar 2003 (G 2002 257).

⁴ SRL Nr. 735

⁵ Fassung gemäss Änderung vom 19. Januar 2004, in Kraft seit dem 1. April 2004 (G 2004 140).

⁶ Fassung gemäss Änderung vom 19. Januar 2004, in Kraft seit dem 1. April 2004 (G 2004 140).

⁷ Aufgehoben durch Änderung vom 19. Januar 2004, in Kraft seit dem 1. April 2004 (G 2004 140).

⁸ Fassung gemäss Gesetz über den Finanzausgleich vom 5. März 2002, in Kraft seit dem 1. Januar 2003 (G 2002 257).

⁹ SR 725.116.2

¹⁰ SRL Nr. 776

¹¹ Fassung gemäss Änderung vom 19. Januar 2004, in Kraft seit dem 1. April 2004 (G 2004 140).

¹² Fassung gemäss Änderung vom 19. Januar 2004, in Kraft seit dem 1. April 2004 (G 2004 140).

¹³ Fassung gemäss Änderung vom 19. Januar 2004, in Kraft seit dem 1. April 2004 (G 2004 140).

¹⁴ Gemäss Änderung vom 14. Juni 2004, in Kraft seit dem 1. Januar 2005 (G 2004 368), wurde Absatz 2 neu gefasst und ein neuer Absatz 4 eingefügt.

¹⁵ SRL Nr. 150

¹⁶ Fassung gemäss Gemeindegesetz vom 4. Mai 2004, in Kraft seit dem 1. Januar 2005 (G 2004 381).

¹⁷ Fassung gemäss Gemeindegesetz vom 4. Mai 2004, in Kraft seit dem 1. Januar 2005 (G 2004 381).

¹⁸ Fassung gemäss Gesetz über den Finanzausgleich vom 5. März 2002, in Kraft seit dem 1. Januar 2003 (G 2002 257).

¹⁹ SRL Nr. 150

²⁰ Fassung gemäss Gemeindegesetz vom 4. Mai 2004, in Kraft seit dem 1. Januar 2005 (G 2004 381).

²¹ G XVIII 616 (SRL Nr. 784)

²² G 1975 225 (SRL Nr. 775)

²³ Der Regierungsrat hat am 18. Oktober 1996 beschlossen, das Gesetz auf den 1. Januar 1997 in Kraft zu setzen, soweit es nicht gemäss § 48 Absatz 1 per 1. Januar 1996 in Kraft getreten ist (K 1996 2911).

²⁴ Das Gesetz wurde in der Volksabstimmung vom 22. September 1996 angenommen (K 1996 2630).

Tabelle der Änderungen des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr vom 21. Mai 1996 (G 1996 229)

Nr. der Änderung	Ändernder Erlass	Datum	Kantonsblatt Jahrgang Seite	Gesetzessammlung Jahrgang Seite	Geänderte Stellen	Art der Änderung
1.	Änderung	22. 6. 98	K 1998 1590	G 1998 280	§§ 24, 25, 31	geändert
2.	Planungs- und Baugesetz, Änderung	8. 5. 01	K 2001 1233	G 2001 201	§ 4	geändert
3.	Gesetz über den Finanzausgleich	5. 3. 02	K 2002 549	G 2002 257	§§ 7, 27, 41	geändert
4.	Änderung	19. 1. 04	K 2004 212	G 2004 140	§ 25 §§ 4, 23, 24, 28, 30, 31	aufgehoben geändert
5.	Gemeindegesezt	4. 5. 04	K 2004 1205	G 2004 381	§§ 36, 37, 44	geändert
6.	Änderung	14. 6. 04	K 2004 1645	G 2004 368	§ 31	geändert