

## Erneuerung Braunwaldbahn – Erschliessung Braunwald

### Schlussbericht zum Mitwirkungsverfahren im ersten Halbjahr 2021

#### Vorgeschichte

##### Einleitung:

Für den Zubringer nach Braunwald stehen zukunftsweisende Entscheide an. Bis heute ist die Standseilbahn die einzige Verbindung nach Braunwald; es gibt keine Zufahrt. Aus diesem Grund ist die Standseilbahn öffentlicher Verkehr für Personen und Güter, Zubringer zu den Sportbahnen Braunwald und Lebensader für die ständige Wohnbevölkerung von Braunwald.

Die Braunwaldbahn ist in die Jahre gekommen. Einerseits entspricht sie nicht mehr den gesetzlichen Anforderungen an ein öffentliches Verkehrsmittel (z.B. Behindertengleichstellungsgesetzgebung BehiG), andererseits entsprechen einige Elemente nicht mehr dem heutigen Stand der Technik. Es geht um die Sicherstellung der Verfügbarkeit wie auch um Verbesserungen beim Komfort.

Seit 2006 wurden für die Erneuerung des ÖV-Zubringers Braunwald verschiedene Vorstudien und Arbeiten erstellt. Es wurden mehrere Varianten für den Standort der Bergstation, Linienführungen und Bahntypen untersucht. 2017 aus der letzten Vorstudie und dem daraus abgeleiteten Projekt wurde eine Verlegung der Bergstation zum Hüttenberg und die Beibehaltung des Systems Standseilbahn empfohlen. In den letzten Jahren sind aber mit der Erneuerung der gesetzlichen Grundlagen für Seilbahnen und insbesondere auch dem Grossprojekt «Entwässerung Braunwald» wichtige Aspekte für eine grundlegende Neubetrachtung dazugekommen. Aufgrund der neuen Rahmenbedingungen und der Empfehlung des Departementes Bau und Umwelt im Rahmen der Vorprüfung der Studie 2017 wurden noch einmal alle studierten Varianten für einen Neubau der Standseilbahn und eine Variante Luftseilbahn durch einen Auftrag der Braunwald Standseilbahn AG an die Firma tytec AG Solutions auf den Prüfstand gestellt. Zudem wurde erstmals auch eine Variante mit Beibehaltung der heutigen Linienführung in Betracht gezogen. Die Studie «Erneuerung Zubringer Braunwald ERZUB» bewertet alle Varianten von möglichen Lösungen der Erschliessung mit einer Standseilbahn und wurde am 23. Sept. 2019 abgeschlossen.

Im Rahmen des Mitwirkungsprozesses zum Projekt ERZUB wurde von der IG Braunwald eine neue Idee, den Bau einer Güterstrasse vom Klausenpass, eingebracht. Gleichzeitig soll für den Personentransport eine Einseilkabinenbahn neu gebaut werden. Damit würde die Standseilbahn hinfällig. Auch dazu wurden Vorstudien erarbeitet; durch das Ingenieurbüro Ammann eine Vorstudie für den Bau



einer Güterstrasse und durch die Firma Garaventa die Technische Machbarkeit für den Neubau einer Einseilkabinenbahn.

Der Mitwirkungsprozess ERZUB wurde 2019 unterbrochen.

#### Entscheidung der Regierung des Kantons Glarus:

Die Konzession und Betriebsbewilligung läuft am 30. April 2035 aus. Die heutige Anlage aus dem Jahre 1907 wurde das letzte Mal 1997/98 umfassend erneuert.

Das Eidgenössische Behindertengleichstellungsgesetz, in Kraft seit dem 13. Dez. 2002, verlangt im Art. 22, dass bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs spätestens nach 20 Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes behindertengerecht sein müssen.

Damit die Fristen des BehiG eingehalten werden können und auch zukunftsgerichtet eine mögliche Erneuerung der Konzession an die Hand genommen werden kann, muss die Regierung des Kantons Glarus dieses Jahr einen Entscheid fällen: Demnächst müssen grössere finanzielle Mittel für die Ertüchtigung der Braunwaldbahn (BehiG, Technische Erneuerungen) freigegeben und ausgelöst werden. Deren Umfang hängt ab vom Entscheid über die Planung einer neuen Erschliessung für Braunwald.

#### Verfahrensdauer:

Für den Neubau einer Erschliessung von Braunwald muss je nach Variantenwahl mit zwischen 5 und 15 Jahren gerechnet werden. Die Komplexität dieses Vorhabens darf nicht unterschätzt werden. Einerseits sind sehr viele Stellen involviert (Bevölkerung und Ferienhausbesitzer von Braunwald, Gemeinde Glarus Süd, Kanton Glarus, Bund mit insbesondere dem Bundesamt für Verkehr BAV) und andererseits stehen sehr viele Prozessschritte an (Planung der Erschliessung, mögliche Landverhandlungen, aufwändige Verfahren usw.).

#### **Freiwilliger Mitwirkungsprozess**

Im Dezember 2020 hat das Departement Volkswirtschaft und Inneres U. Strauss – Gallmann den Auftrag erteilt, einen freiwilligen Mitwirkungsprozess durchzuführen. Ziel dieses Schrittes ist, die betroffenen Anspruchsgruppen anzuhören und alle Meinungen einzuholen. So kann die Regierung des Kantons Glarus Mitte 2021 im Wissen um alle Meinungen und Ansichten einen Entscheid für die zukünftige Erschliessung von Braunwald fällen.

Der Mitwirkungsprozess konnte frei gestaltet werden, weil es sich nicht um ein gesetzlich vorgeschriebenes, formalisiertes Verfahren handelt. Das Mitwirkungsverfahren erfolgte in zwei Phasen.



Phase 1: Es wurden umfangreiche Gespräche mit Vertretungen aller wichtigen Anspruchsgruppen in Braunwald zwischen Februar und April 2021 geführt. So entstand ein umfassendes Bild der Ansprüche und Befindlichkeiten, aber auch von Emotionen und Gefühlen.

Phase 2: Von Mitte Mai bis Mitte Juni 2021 konnte sich jede interessierte Person schriftlich zu den vorliegenden Varianten äussern. Gestartet wurde diese Phase mit einem Informationsanlass am 18. Mai 2021 in Braunwald.

Aus der Phase 1 entsteht ein Bericht zu Händen der Regierung, der nicht öffentlich sein wird, weil er Gefühle und Emotionen beinhaltet.

Die Phase 2 wird mit einem gut dokumentierten Mitwirkungsbericht abgeschlossen, der öffentlich zugänglich sein wird.

Mit diesen 2 Berichten sollte die Regierung des Kanton Glarus dann in der Lage sein, einen begründeten Entscheid zum weiteren Vorgehen zu fällen.

Grundlagen für die Mitwirkung:

- Studie «Realisierung neue ÖV-Erschliessung Braunwald», Zusammenfassung des Edy Toscano-Berichts der Hochschule Rapperswil vom Mai 2017
- Studie «Erneuerung Zubringer Braunwald ERZUB» der Firma tytec AG solutions vom 23. September 2019
- Studie «Abklärung technische Machbarkeit – Erneuerung Zubringer Braunwald mit Einseilumlaufbahn» der Firma Garaventa von Oktober 2019
- Studie «Erneuerung Zubringer Braunwald – Projektteil Güterstrasse» der Firma Ammann Ingenieurbüro AG von Oktober 2019

Die Mitwirkung basiert auf Studien, die noch mit einigen Unsicherheiten betreffend Baukosten, Betriebskosten, Verfahrensfragen usw. behaftet sind. Aber die zentralen Herausforderungen liegen auf dem Tisch.

Varianten, die dem Mitwirkungsprozess unterstanden:

Es waren 4 Varianten, die zur Diskussion standen:

- a) Variante Neubau Braunwaldbahn auf dem bestehenden Trasse, Neubau Bergstation leicht östlich der bestehenden Bergstation.
- b) Variante Neubau Braunwaldbahn auf dem bestehenden Trasse, Neubau Bergstation westlich der bestehenden Bergstation
- c) Variante Neubau Braunwaldbahn mit neuem Ankunftsort auf dem Hüttenberg
- d) Variante Neubau Güterstrasse ab Klausenpass und Neubau Einseilkabinenbahn (Gondelbahn).



**Redundanz:**

Es wird von vielen am Prozess die Meinung vertreten, es müsse ein redundantes System geschaffen werden. Was heisst Redundanz: *Redundanz ist das zusätzliche Vorhandensein funktional gleicher oder vergleichbarer Ressourcen eines technischen Systems, wenn diese bei einem störungsfreien Betrieb im Normalfall nicht benötigt werden. In der Regel dienen diese zusätzlichen Ressourcen zur Erhöhung der Ausfall-, Funktions- und Betriebssicherheit.*

**Mitwirkungsprozess: Ergebnisse**Allgemein

Der ganze Mitwirkungsprozess hat eine grosse Unzufriedenheit mit dem heutigen System einer einzigen Verbindung nach Braunwald und der nicht optimalen Anbindung der Sportbahnen an die Grunderschliessung aufgezeigt.

Auf der einen Seite sind die jahrelangen Diskussionen um Tarife, Kundenfreundlichkeit, Flexibilität, Abstimmung mit den Ansprüchen der Sportbahnen und des Tourismus usw. sehr prägend in den Diskussionen.

Auf der anderen Seite beherrscht ein systemisches Denken die Diskussionen; reicht in der heutigen Zeit mit den heutigen Ansprüchen eine einzige Verbindung in einen Tourismusort, der einerseits von 308 (Dez. 2019) ständigen Glarner Bürgerinnen und Bürger bewohnt wird und andererseits als für die Entwicklung des Tourismus im Kanton Glarus als systemrelevant bezeichnet wird?

Ganz allgemein kann gesagt werden, dass eine grosse Unzufriedenheit bei den Mitwirkenden herrscht. Oft wurde die Argumentation, v.a. auch in den Gesprächen gebracht, dass in jedem anderen grösseren Wohnort die Möglichkeit besteht, sich mit ÖV, Auto oder anderen Möglichkeiten weg zu bewegen. In Braunwald ist die einzige Möglichkeit die Standseilbahn, um innert nützlicher Frist weg zu kommen.

Obwohl viele Gebirgsorte mit nur einer Strasse erschlossen, und im Winter teilweise auch über mehrere Tage abgeschnitten sind, ist eine technische Bahn mit täglichen Abhängigkeiten von Betriebspersonal in den Köpfen von Einwohnern und Touristen eine Herausforderung, die nach Redundanz «ruft».

Ein zweiter zentraler Punkt, der aus allen Mitwirkungsberichten herauszulesen ist, ist die Forderung nach einer besseren Anbindung des Tourismussystems Braunwald, sprich der Sportbahnen Braunwald, an den öffentlichen Verkehr. Eine neue Erschliessungslösung soll eine möglichst kundenfreundliche, nahtlose Anbindung der Sportbahnen an die Grunderschliessung gewährleisten.



## Anspruchsgruppengespräche (Phase 1)

Es wurden im März und April 2021 12 Gespräche mit den wichtigen Anspruchsgruppen von Braunwald geführt:

- Delegation des Gemeinderates
- Findungskommission neuer VR Sportbahnen (inzwischen aufgelöst)
- Vertretungen Alpkorporation Braunwald, Korporation Brächalp, Wegkorporation, Dorfverein Braunwald und IG Braunwald
- Vertretung VR und Geschäftsleitung Sportbahnen Braunwald
- Vertretungen Verein Bsinti Braunwald, Bruwald Mobil, und Verein auswärtiger Liegenschaftsbesitzer VAL
- Vertretung Stiftung Musikhôtel
- Vertreter Märchenhotel
- Vertreter Hotel Crystal und Hotel Tödblick
- Vertreter Glarus Süd Tourismus und Schneesportschule Braunwald
- Vertreter Reha Klinik Braunwald (Zurzach Care AG)
- Umweltverbände des Kanton Glarus

Schon bei den Anspruchsgruppengesprächen kam eine Spannung zwischen den ständigen Bewohnerinnen und Bewohner und den auswärtigen Liegenschaftsbesitzern (Ferienwohnungen und Ferienhäuser) zum Vorschein. Der Wunsch nach einer redundanten Verbindung (d.h. 2 Möglichkeiten ins Tal zu kommen) ist bei der ständigen Wohnbevölkerung das zentrale Thema. Die auswärtigen Liegenschaftsbesitzer sind betreffend Redundanz entspannter; bei Ihnen steht das autofreie Dorf an oberster Stelle. Aber auch bei Ihnen und insbesondere den Hotels und Vertretungen des Tourismus ist die redundante Verbindung ein Dauerthema.

Bei allen Gesprächen waren die Themen «Tourismus – wie weiter?» und «Sportbahnen – wie weiter?» zentral. Ohne eine vernünftige Perspektive im Tourismus, ohne ein Weiterbestehen der Sportbahnen wird Braunwald 2040 anders aussehen wie heute. Die Entwicklung der ständigen Wohnbevölkerung wird massgebend von den Entwicklungen im Tourismus und den Sportbahnen geprägt. Auch wenn es bei diesem Mitwirkungsprozess um die ÖV-Erschliessung von Braunwald geht, ist die Schnittstelle zu den Sportbahnen ein Dauerthema. Die Standseilbahn kann nur in den heutigen Kostenstrukturen betrieben werden, wenn massgebend die Touristen den Betrieb mitfinanzieren. Sollten die Sportbahnen aus irgendeinem Grund ihren Betrieb einstellen müssen, gäbe das auch einen massiven Impact auf die Braunwaldbahn! Aus diesen Grund muss die Schnittstelle zu den Sportbahnen in einem Variantenentscheid durch die Regierung berücksichtigt werden.



Im Vorfeld der Anspruchsgruppengespräche wurde noch eine zusätzliche Erschliessungsvariante ins Spiel gebracht: Haupterschliessung für Personen und Kleingepäck bis max. 1 to eine Gondelbahn mit Zwischenhalt auf Höhe Dorf bis Hüttenberg und für sperrige und schwere Güter und Notpersonentransporte die ertüchtigte Standseilbahn auf dem bestehenden Trasse.

Diese Variante wurde in den Gesprächen erwähnt, da aber keine konsolidierten Studien dazu vorliegen, wurde diese Möglichkeit für die offizielle Mitwirkung nicht mehr als Variante weitergeführt.

### Schriftliche Mitwirkung (Phase 2)

Am 18. Mai 2021 fand zum Start der freiwilligen Mitwirkung in zwei Teilen ein Informationsanlass statt. Coronabedingt konnten nur Veranstaltungen bis 50 Personen durchgeführt werden. Durch Frau Landammann Lienhard und Regierungsrat Bettiga und den für die Mitwirkung beauftragten Ueli Strauss wurde die Teilnehmer(innen) umfassend über die zur Diskussion stehenden Varianten und das Verfahren der Mitwirkung informiert.

Vom 18. Mai bis 19. Juni 2021 konnten sich alle Interessierten schriftlich vernehmen lassen. Das Echo war überwältigend.

Während der Vernehmlassung organisierten sich die Mitwirkenden in mehreren Gruppen; so erarbeitete die Sportbahn und der VAL je eine Musterstellungnahme, die dann auch vielfach genutzt wurde.

Im Weiteren wurde die Erschliessungsvariante Gondelbahn Linthal – Dorf – Hüttenberg als Haupterschliessung für Personen und leichtere Güter (bis max. 1 to) und die Erneuerung der bestehenden Standseilbahn primär als Gütertransportbahn für schwere und sperrige Güter und als redundante Lösung für Personentransporte als «Noterschliessung» ins Spiel gebracht. Diese Lösung wurde nun «konzertiert» während der 2. Phase Mitwirkung ins Spiel gebracht.

Es gingen insgesamt 652 Stellungnahmen ein. Das Hauptergebnis bezüglich der Erschliessungsfrage von Braunwald sieht folgendermassen aus :

- 401 Stellungnahmen gingen nach dem Muster der Sportbahnen ein. Sie wollen eine redundante Verbindung, eine 10er Gondelbahn bis Hüttenberg mit Ausstieg auf Höhe Dorf und für schwere Güter und Personen-Nottransporte die Standseilbahn
- 124 Stellungnahmen gingen nach dem Muster des VAL ein mit folgenden Anträgen:
  - a) Die 4 in der Mitwirkung vorgeschlagenen Varianten sind nicht weiter zu verfolgen
  - b) Sicherstellung einer redundanten, die Anbindung der Sportbahnen einschliessende Ortserschliessung von Braunwald, bestehend aus einer



Ertüchtigung/Optimierung der heutigen Standseilbahn sowie dem Neubau einer Gondelumlaufbahn.

- c) Im Rahmen des Vorprojektes sind die möglichen Synergien mit dem geplanten Entwässerungsstollen hinsichtlich Installationsplätzen, Materialeilbahn usw. zu prüfen.
- 82 Einzelstellungennahmen (davon 25 sehr ähnlich) sprechen sich auch für eine Lösung 10er Gondelbahn und Ertüchtigung Standseilbahn aus.
  - 26 Einzelstellungennahmen sprechen sich «nur» für den Neubau der Standseilbahn mit neuer Bergstation aus.
  - 6 Stellungnahmen favorisieren eine Standseilbahnlösung Hüttenberg.
  - 8 Stellungnahmen fordern eine Gondelbahnlösung und als redundante Verbindung und für schwere Güter eine Güterstrasse.
  - 5 Stellungnahmen möchten andere Einzellösungen (Standseilbahn mit Bergstation Honduren oder Funifor)

Als wichtige Einzelstellungennahmen sind zu erwähnen:

- FDP Glarus Süd
- SVP Glarus Süd
- Junge SVP Kanton Glarus
- Dorfverein Braunwad
- Verein Bsinti Kultur
- VISIT Glarnerland
- Jugendgruppe Braunwald
- Vorstand Musikwoche Braunwald
- Dep. Wald und Landwirtschaft der Gemeinde Glarus Süd (nimmt nur zu einer möglichen Strasse Stellung)

All diese Einzelstellungennahmen wollen eine Lösung: Gondelbahn für Personentransporte und Standseilbahn für sperrige und schwere Güter und als Noterschliessung für Personentransporte. Insbesondere die Parteien mahnen zu einer planerisch langsameren Gangart, insbesondere sind die Finanzen ein zentrales Thema.

Fazit aus dem Mitwirkungsprozess für die Erschliessungsfrage:

- 607 oder 93% der Mitwirkenden sprechen sich für ein redundantes System bestehend aus einer 10er Gondelbahn als hauptsächliches Personentransportmittel und Güter bis max. 1 to und die Ertüchtigung der bestehenden Standseilbahn für sperrige und schwere Güter und als Noterschliessung für Personentransporte aus.
- Die Variante «Standseilbahn bis Hüttenberg» und «Erschliessung Braunwald mit einer Güterstrasse» oder eine andere Erschliessung werden von 3 % der Mitwirkenden favorisiert. Damit fallen diese Lösungen ausser Betracht.
- Knapp 4% der Mitwirkenden sprechen sich für eine Neubaulösung der Standseilbahn auf dem bestehenden Trasse mit Neubau der Bergstation westlich oder östlich aus.



Weitere wichtige Ergebnisse aus dem Mitwirkungsprozess:

- In den folgenden Planungen ist auf eine gute Güterlogistik zu achten. Sie muss klar getrennt werden von den Personenströmen.
- Die innere ÖV-Erschliessung von Braunwald muss zeitnah durch die politische Gemeinde ebenfalls angegangen werden. Auch hier ist eine zukunftsgerichtete Lösung aufzuzeigen.
- Das Weiterbestehen der Sportbahnen wird von vielen angesprochen. Hier müssen auch zeitnah Lösungen gesucht werden. Die Sportbahnen sind auch in einem Umbruch. Sie haben massiven Erneuerungsbedarf und stehen kurz vor der Insolvenz. Bei einem Systementscheid für die zukünftige Erschliessung von Braunwald muss die Schnittstelle zu den Sportbahnen eine wichtige Rolle spielen.

Hinweis aus raumplanerischer und rechtlicher Sicht, wenn eine Erschliessungslinie neu bis zum Hüttenberg, z.B. mit einer Gondelbahn, geplant werden sollte: raumplanerisch ist ein stark ausgebauter Standort Hüttenberg noch nicht vorbereitet. Es müsste zuerst im kantonalen Richtplan eine dementsprechende Festlegung getroffen werden. Der Landrat müsste diese Festlegung so wollen.

### **Empfehlungen zum weiteren Vorgehen**

Grundsätze:

- Die Glarner Regierung arbeitet auf ein zeitgemässes Erschliessungssystem mit hoher Zuverlässigkeit und hoher Verfügbarkeit für Braunwald hin.
- Die zukünftige Erschliessung von Braunwald soll eine Schnittstelle aufzeigen, damit ein möglicher zukünftiger Neu- oder Ausbau der Sportbahnen auf einem touristenfreundlichen Anschluss basieren kann.
- Die Standseilbahn soll nach wie vor eine wichtige Rolle im Erschliessungssystem Braunwald einnehmen.
- Braunwald soll autofrei bleiben. Auf die Weiterverfolgung der Güterstrasse soll verzichtet werden.
- Für den Neubau einer Standseilbahn mit neuer Linienführung und Ankunftsort Hüttenberg fehlt die Akzeptanz in Braunwald. Diese Variante wird nicht mehr weiterverfolgt.

Empfehlung zur Wahl des zukünftigen Erschliessungssystems von Braunwald: Nach der Mitwirkung und den technischen Möglichkeiten sind nach Auffassung des Verfassers dieses Berichtes noch 2 Varianten weiter zu verfolgen:

- a) Neubau einer 10er Einseilkabinenbahn für vorwiegend Personentransporte und leichte Güter und die Ertüchtigung der bestehenden Standseilbahn als Bahn für schwere und sperrige Güter und Personentransporte in reduzierter Art und Weise (primär für einen Notbetrieb).
- b) Neubau der Standseilbahn auf dem bestehenden Trasse mit einem Neubau der Bergstation westlich oder östlich der heutigen Station. Bei der





Weiterverfolgung dieser Variante ist gleichzeitig aufzuzeigen, wie der Weitertransport von Personen zum Hüttenberg, bzw. Grotzenbüel erfolgt.

Der Verfasser des Mitwirkungsberichtes würde eine Lösung «West» beim Neubau Bergstation einer neuen Standseilbahn eher sehen, weil dort die örtlichen Platzverhältnisse eine Trennung der Personen- und Güterströme besser erlauben als eine Lösung «Ost».

Haupt Herausforderung: Die beiden Varianten a) und b) sind im Zeitpunkt Sommer 2021 nicht auf einem vergleichbaren Niveau der Abklärungstiefe. Die Studie der Firma Garaventa vom Okt. 2019 geht von einem Abbruch der Standseilbahn inkl. Trasse aus und verwendet Teile der heutigen Gebäude in ihren Überlegungen. Die «Umnutzung» und Beibehaltung der bestehenden Standseilbahn zu einer vorwiegend für Güter angedachten Transportbahn wurde noch nie genauer geprüft. Ebenfalls ist nicht geklärt, ob eine «reine» Güterstandseilbahn überhaupt – auch wenn nur im Notfall – Personen transportieren darf.

Versuch einer Gegenüberstellung:

Thema	Neubau Einseilumlaufbahn und Ertüchtigung Standseilbahn zu einer Güterbahn	Neubau Standseilbahn mit neuer Bergstation Ost oder West
Stand der Entscheidungsgrundlagen	a) Einseilumlaufbahn: muss zwingend in einer Studie die Machbarkeit und mögliche Kosten erarbeitet werden. b) Ertüchtigung Standseilbahn zu Gütertransportbahn: muss auch noch studiert werden.	Es muss zumindest die tytec-Studie ergänzt werden mit dem Standort «West» einer neuen Bergstation, um die beiden Standorte «Ost» und «West» vergleichen zu können.
Trennen der Personen- und Güterströme	Sicher möglich; müsste aber auch zu einem späteren Zeitpunkt genauer studiert werden. Insbesondere die innere Erschliessung von Braunwald (Sache Gemeinde) muss völlig neu gedacht werden mit 2 Ankunftsorten.	Mit dem Neubau einer Bergstation könnte mit einem guten Logistikkonzept Personen- und Güterströme viel besser wie heute getrennt werden.
Finanzen (detaillierter in einem separaten Kapitel): Investitionskosten	Im Bereich 40 Millionen Franken plus....	Im Bereich von 25 Millionen Franken plus ev. Kosten für die Variante «West».
Finanzen Betriebskosten (Anhaltspunkte, weil grössere Abweichungen da sein können,	Einseilumlaufbahn gemäss Studie Garaventa ca. 1 Mio. Fr. (nur Kosten Personentransport ohne leichte Güter)	Standseilbahn knapp 3 Mio Fr. gemäss Studie tytec Sept. 2019



je nach Logistik- und Betriebskonzept) <i>Um genaue Zahlen zu ermitteln, braucht es i.d.R. ein Vorprojekt; Vorgaben BAV zur Besetzung der Stationen und des Betriebs sind massgebend.</i>	Ertüchtigte Güterstandseilbahn: keine Zahlen; Sicher günstiger wie heute....	
Raumplanung, Recht	Grosse Vorarbeiten notwendig; Standort Hüttenberg muss im Kant. Richtplan (KRP) verankert werden; in wie weit die Linienführung einer neuen Bahn auch im KRP verankert werden muss, ist zu klären; rechtlich mehr Einsprachen, weil Luftseilbahn Lärmängste auslöst.	Mit der jetzt laufenden Ortsplanung Braunwald kann reagiert werden. Einspracherisiko kleiner, weil viel Bestehendes genutzt wird.
Verfügbarkeit und «Redundanz»	Mit 2 Erschliessungsästen sicher leicht höher.	Mit einem Neubau der Standseilbahn kann die Sicherheit und Verfügbarkeit gegenüber heute gesteigert werden. Es müsste noch Klarheit geschaffen werden, welche Möglichkeiten bei einem Ausfall der Bahn in Zukunft bestehen würden.
Mögliche Schnittstelle zu den Sportbahnen	Mit dem Neubau einer Seilbahn bis Hüttenberg kann die Anschlussfähigkeit optimal sichergestellt werden.	Mit der Beibehaltung der heutigen Linienführung sowie Neubau der Bergstation müssten die Optionen aufgezeigt werden, wie die Schnittstelle zu den Sportbahnen sichergestellt werden kann; z.B. statisch die Voraussetzung schaffen, dass eine mögliche neue Bahn direkt auf oder neben die Bergstation gebaut werden könnte.
Politische Überlegungen	93 % der Mitwirkenden oder 607 Stellungnahmen sprechen sich für diese Lösung aus.	4% der Stellungnahmen sprechen sich für diese Lösung aus.
Politischer Widerstand in Braunwald	klein	gross
Politischer Widerstand im Kanton GL (Landsgemeinde)	Schwer abschätzbar, aber weil höhere Investitionen notwendig sind: mittel	Gering, weil Lösung kalkulierbar
Konzessionen und Umgang mit BAV	Es braucht 2 Konzessionen! Wie der Finanzierungsschlüssel aussehen würde betreffend Beteiligung Bund muss verhandelt werden.	Es braucht 1 Konzession. Gemäss Vorabklärungen BAV vom November 2019 dürfte die Beteiligung BAV bei 50% liegen; Details sind noch genau zu klären.



Zeithorizonte und Ertüchtigung alte Standseilbahn	Ertüchtigung Standseilbahn muss jetzt ausgelöst werden; Zeithorizont bis Start eines Neubaus Seilbahn: 8 bis 15 Jahre (mit allen Verfahren); anschliessend müsste die Standseilbahn auf eine Neukonzessionierung ab 2035 ausgerichtet werden.	Ertüchtigung muss jetzt ausgelöst werden, aber sicher minimaler als bei der Variante Seilbahn. Neubau Standseilbahn gemäss Lösung tytec wäre in 4 bis 6 Jahren möglich und eine Neukonzessionierung könnte vorgezogen werden.
---	---	---

### Überlegungen zu Finanzen:

Die Empfehlung Redundantes System mit Gondelbahn und Ertüchtigung Standseilbahn für Güter und Personentransporte für Notfälle (Ausfall Gondelbahn) würde wohl 3 Finanzierungsvorlagen in den nächsten 12 Jahren benötigen:

- a) Ertüchtigung der Standseilbahn Braunwald bis zum Ablauf der Konzession 2035: Hier gibt es Kostenschätzungen von 7 – 10 Mio Franken.
- b) Ertüchtigung der Standseilbahn Braunwald zur Erneuerung der Konzession ab 2035: Hier gibt es noch keine Kostenschätzung
- c) Neubau einer Einseilumlaufbahn mit 10er Kabinen mit Mittelstation; Kostenschätzung der Firma Garaventa (Studie 2019) 23,3 Mio Franken

Die Kostenschätzungen wurden angegeben mit +/- 25%.

### Betriebskostenschätzung:

- Einseilumlaufbahn: ca. 1 Mio. Fr. pro Jahr, nur Personentransporte ohne Kosten für den Gütertransport.
- Ertüchtigte Standseilbahn vorwiegend für Güter: deutlich tiefer als heute, weniger Personalkosten (heute 2,8 bis 2,9 Mio Franken).

Wirklich gesicherte Aussagen zu Betriebskosten können erst nach Vorliegen von Vorstudien gemacht werden. Die hier genannten Zahlen sind lediglich Anhaltspunkte.

Sollte die Regierung die Variante «Neubau Standseilbahn» favorisieren, würden Kosten (Studie Tytec 2019) von rund 25 Mio Franken plus die Kosten für die Verschiebung der Bergstation nach Westen entstehen. Ob für eine minimale Ertüchtigung auch noch Kosten anfallen, müsste geklärt werden. Die Betriebskosten würden sich in etwa wie heute bei knapp 3 Mio Franken bewegen.

### **Zentrale Überlegungen des Verfassers**

Ein definitiver Entscheid kann zur Zeit nicht faktenbasiert sauber gemacht werden. Insbesondere wenn jetzt die Regierung entscheiden würde, «nur» die Standseilbahnlösung weiterzuverfolgen, wäre die Mitwirkung ad absurdum geführt. 93% der Mitwirkenden sprechen sich für eine andere Lösung aus. Diese Lösung der überwiegenden Mehrheit der Mitwirkungsteilnehmer ist in keiner Art und Weise entscheidungsreif.



**Empfehlung:**

Die beiden Varianten müssen auf den gleichen «Wissensstand» gebracht werden, bevor der definitive Entscheid zur zukünftigen Erschliessung von Braunwald gefällt wird.

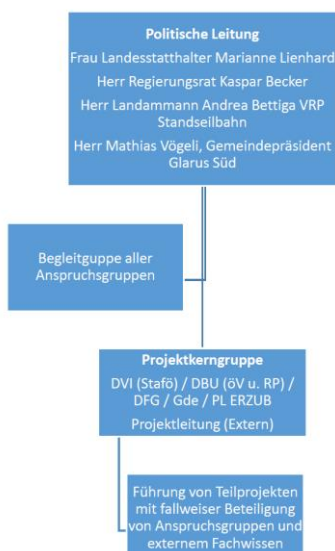
Bei der Variante Gondelbahn und Ertüchtigung Standseilbahn muss in den nächsten  $\frac{3}{4}$  Jahren die Machbarkeit, die möglichen Kosten und die Schnittstelle mit der Sportbahn mit einer möglichen Einseilumlaufbahn geklärt werden; als Idee schlage ich einen Studienwettbewerb der 3 Anbieter vor (Idee folgt weiter hinten im Text). Im Weiteren muss studiert werden, was die Ertüchtigung der Standseilbahn mit Fortbestand über die Konzessionsdauer hinaus heissen würde.

Bei der Variante Neubau Standseilbahn muss insbesondere geklärt werden, was ein Neubau Bergstation «West» heisst bezüglich Verfahren und Kosten. Dies dürfte eine kleinere Studie sein.

In jedem Fall muss die Ertüchtigung der bestehenden Standseilbahn vorangetrieben und in mögliche Ausbauvarianten aufgeteilt werden.

**Weiter gehende Überlegungen**Mögliche Projektorganisation

Der Vorschlag geht dahin, dass die bestehende Projektorganisation bis auf Weiteres bestehen bleibt und die folgenden Arbeiten auslöst und steuert. Ergänzt werden soll die Projektkerngruppe fallweise durch eine Vertretung des neu formierten Verwaltungsrats der Standseilbahn.



### Einbezug Anspruchsgruppen:

Der Einbezug der Anspruchsgruppen ist für die zukünftige Entscheidung sehr wichtig. Dies kann durch einen oder zwei Vertreter in der Projektkerngruppe oder durch eine Echogruppe, die regelmässig angehört wird, geschehen. Die Projektleitung soll diesen Einbezug in geeigneter Art und Weise sicherstellen.

### Mögliche Zeitplanung

Diese muss nach dem Entscheid der Regierung schnell konkretisiert werden.

Sie könnte etwa so aussehen:

- 2021 Definieren der Rollen für die Entwicklung der Neuerschliessung von Braunwald (Rolle Regierung, Rolle VR Braunwaldbahn, Rolle Gemeinde?)
- Parallel 2021 Bildung der Projektorganisation mit einem hervorragenden PL und einem schlagkräftigen politischen Steuerungsgremium
- Parallel 2021 Projekt Ertüchtigung Standseilbahn in Varianten starten
- 2022 Erarbeitung Vorstudie Gondelbahn (Ev. Wettbewerb)
- Parallel 2022 Studie «Ertüchtigung der Standseilbahn für eine Gütertransportbahn und als Noterschliessung für Personentransporte» im Hinblick auf die Neukonzessionierung 2035
- Parallel 2022 Studie tytec ausbauen im Hinblick auf den Neubau Standseilbahn mit neuer Bergstation «Ost» oder «West»
- 2022 Anpassung Kant. Richtplan im Bereich Hüttenberg prüfen und starten
- 2022 Verhandlungen BAV zu Finanzen
- .....

Ende 2022 müssen die Entscheidungsgrundlagen in gleicher Abklärungstiefe für beide Varianten vorliegen, sodass die Regierung über die nächsten Schritte, wenn immer möglich über einen Variantenentscheid für die zukünftige Erschliessung von Braunwald entscheiden kann.

### Schnell zu beantwortenden Fragestellungen und Sofortmassnahmen

- Zusammentragen aller abzuarbeitenden Fragestellungen und Herausforderungen für technische, finanzielle und politische Entscheidungen.
- Finanzen: Wenn ein redundantes System gewählt wird: was finanziert das BAV?

### Nächste Schritte

- Kommunikation der Entscheide der Regierung
- Wahl eines Mister X als PL und zentrale Schaltstelle
- Arbeitsaufnahme in der bestehenden Projektorganisation
- .....

### Idee zur Findung der besten Lösung Gondelbahn

Die möglichen Anbieter einer Gondelbahnlösung werden eingeladen, anlog einem Studienwettbewerb bei einer Arealentwicklung, nach einem definierten Programm



(z.B. Ansprüche an Talort, Zwischenstation und Zielort, Gestaltung, Linienführung, Betriebsansprüche usw.) eine Lösung zu entwickeln (sie müssten z.B. neben der reinen Technik antreten mit einem Logistiker und Landschaftsplaner). Anlässlich der Präsentation müssen sie dann ihre Ideen vorstellen. Anschliessend wird durch das Auswahlgremium «juriert» und der Auftrag für die Weiterbearbeitung vergeben. So ein Prozess könnte in ½ bis ¾ Jahren durchgeführt werden.

### Kommunikation

Die Kommunikation über diesen Mitwirkungsprozess und den Abschluss muss noch beschlossen und dann ausgeführt werden. Zumindest eine Information der Mitwirkungsteilnehmenden muss noch erfolgen. Eine Möglichkeit wäre eine Medienkonferenz oder eine Medienmitteilung, wo über die wichtigsten Ergebnisse und Folgerungen informiert wird und auch gesagt wird, wo die Ergebnisse bezogen werden können.

Einen zentralen Stellenwert für ein Gelingen dieser komplexen Erschliessungsplanung wird eine Kommunikationsstrategie sein! Die Fachstelle Kommunikation bei der Staatskanzlei muss nun eng eingebunden werden und den Lead übernehmen, um eine langfristig abgestimmte Kommunikation von Regierung und VR Braunwald Standseilbahn aufzubauen.

Für das Gelingen ist es wichtig, alle Akteure des Mitwirkungsprozesses einzubinden.

Als erster Schritt müsste wohl eine Informationsveranstaltung in Braunwald durchgeführt werden, bei der die Entscheide der Regierung kommuniziert und die Konsequenzen daraus dargestellt werden.

Die Kommunikation und der ganze Erarbeitungsprozess müssen geführt werden.

### **Schluss**

Der freiwillige Mitwirkungsprozess im ersten Halbjahr 2021 war ein wichtiger Schritt für die Entscheidungsfindung für die zukünftige Erschliessung von Braunwald. Er zeigte die Unsicherheiten, die Unzufriedenheiten, die zukünftigen Bedürfnisse der Bevölkerung und der Ferienhausbesitzer und die Ansprüche an eine zukünftige Erschliessung von Braunwald auf.

Es werden jetzt Weichen für die Zukunft eines systemrelevanten Tourismusortes im Kanton Glarus und für einen dauerbesiedelten Raum vom gut 300 Personen gestellt. Die Erschliessung, weil der Ort autofrei ist und bleiben soll, ist für die Zukunft entscheidend.

Der Mitwirkungsprozess hat ein eindeutiges Bild der Vorstellungen der Bevölkerung und der Ferienhausbesitzer von Braunwald und von allen Akteuren, die an Braunwald interessiert sind, ergeben. Die zukünftige Erschliessung sollte nach den



Vorstellungen der Mitwirkungsteilnehmer ein redundantes System mit zwei Möglichkeiten bieten, nach Braunwald zu kommen und auch wieder Braunwald zu verlassen. In der heutigen Gesellschaft, vernetzt, anspruchsvoll, oft im Denken «just in time» ist es nicht mehr zeitgemäss, ein Ort von der Bedeutung von Braunwald nur mit einem System erschlossen zu haben. Ob eine solche Lösung politisch im ganzen Kanton getragen wird, muss sich zeigen. Auch ob eine solche Idee finanziell tragbar ist, ist völlig offen. Zusätzlich muss eine neue Lösung die Sportbahnen Braunwald optimal an die Grunderschliessung anschliessen. Alternativ zur Abklärung der Erschliessung über zwei völlig unabhängige Systeme muss die Neubaulösung der Standseilbahn weiterverfolgt und abgeklärt werden. Die Ausfallwahrscheinlichkeit von neuen Bahnsystemen ist derart tief, dass die zusätzlichen Kosten von zwei neuen Erschliessungssystemen diesen Ausfallkosten gegenübergestellt werden müssen. Auch der Neubau der Standseilbahn kann aus diesem Grund zielführend sein und hätte eine sehr hohe Verfügbarkeit.

Der Mitwirkungsprozess hat auch eindeutige ergeben, dass Braunwald auch in Zukunft autofrei bleiben soll. Dieses «Label» ist für die zukünftige sanfte Entwicklung des Tourismus von Bedeutung.

Der Mitwirkungsprozess hat zusätzlich aufgezeigt, dass die zukünftige Entwicklung des Tourismus eng mitgedacht werden muss bei allen Entscheidungen. Die Sportbahnen sind, obwohl zur Zeit in einem grossen Umbruch, auch «systemrelevant».

Zentral wird es sein, dass in Zukunft offen, ehrlich und transparent kommuniziert wird. Der nun kommende Prozess, egal wie die Regierung entscheidet, muss durch eindeutig identifizierte und ansprechbare Personen geführt werden. Es braucht ein «Gesicht» sowie klare Entscheide und Führung!

Wittenbach, im Juli 2021

Ueli Strauss – Gallmann

