

Beschluss

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 21. Februar 2024

§ 212

Anerkennung der Buslinie 544 via Tannenbergr, Haslen, als beitragsberechtigte touristische Linie

(Berichte Regierungsrat, 5.12.2023; Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr, 19.1.2024)

Eintreten

Christian Marti, Glarus, Kommissionspräsident, beantragt Eintreten und Zustimmung zur Vorlage in der Kommissionsfassung. – Die Unterschiede zwischen den Anträgen des Regierungsrates und der Kommission sind gross. Das hat hauptsächlich damit zu tun, dass der Regierungsrat und die Kommission die Ausgangslage unterschiedlich einordnen. Das war bereits 2015 so. Der Regierungsrat erachtet eine neue Anerkennung der Linie 544 Schwanden–Kies als touristische Linie nach Artikel 10 des öV-Gesetzes aufgrund der veränderten Streckenführung als angezeigt. In Beachtung des Landratsentscheids vom 24. Juni 2015 ordnet die Kommission die Ausgangslage als Weiterführung der bestehenden Linie 544 nach der bisherigen Praxis ein. Der Landrat ist gebeten, sich nicht verunsichern zu lassen und die bisherigen Entscheide des Landrates in dieser Sache zu unterstützen. – Seit 1972 wird die Strecke Schwanden–Kies bedient. Bis 2015 war unter anderem die Strecke Schwanden–Kies Teil der Linie 541 Schwanden–Elm und damit Teil des Regionalverkehrs. 2009 beschloss die Landsgemeinde die Aufgabenentflechtung zwischen Kanton und Gemeinden im Rahmen der Gemeindestrukturreform. Sie übergab die Finanzierung des Regionalverkehrs in die Hände des Kantons. Dies wurde bei der Steuerverteilung zwischen den Gemeinden und dem Kanton berücksichtigt. Die Gemeinden wurden entlastet. Der Kanton übernahm im Sinn der Sache mehr Verantwortung. Im Memorial für die Landsgemeinde 2009 heisst es dazu: «Vom Bund nicht mitfinanzierte erweiterte Angebote des Regionalverkehrs werden neu vollständig vom Kanton übernommen.» 2012 beschloss die Landsgemeinde den Ausbau des öV-Angebots. Sie gewährte dazu einen Rahmenkredit von 6,97 Millionen Franken. Die Kosten für die Linie Schwanden–Kies waren als Teil der damaligen Linie 541 Schwanden–Elm in diesem Rahmenkredit enthalten. 2015 veranlasste das zuständige Departement eine Neuordnung der Regionalverkehrslinie 541 Schwanden–Elm. Diese führte dazu, dass die neuen Linien 544 Schwanden–Kies und 545 Elm–Obererbs ab 2015 als eigenständige touristische Linien ausgewiesen und geführt wurden – und der Bund diese Linien nicht mehr mitfinanzierte. Der Regierungsrat beantragte dem Landrat bereits im 2015 die Anwendung von Artikel 10 des öV-Gesetzes auf die beiden touristischen Linien Schwanden–Kies und Elm–Obererbs und damit die Kostenaufteilung zwischen dem Kanton und der Gemeinde Glarus Süd. Der Landrat erkannte in seinen Beratungen eine Ungleichbehandlung mit den

ebenfalls als touristische Linien ausgewiesenen Strecken Glarus–Klöntal und Linthal–Urnerboden, die ebenfalls zu 100 Prozent durch den Kanton finanziert werden. Er entschied sich aufgrund der bisherigen Praxis und des anerkannten Revisionsbedarfs des öV-Gesetzes für die Weiterführung der vollständigen kantonalen Finanzierung der Linie Schwanden–Kies. Man wolle, so wurde damals argumentiert, die Spielregeln nicht im laufenden Spiel ändern, sondern im Rahmen der Revision des öV-Gesetzes zuerst die Grundsätze diskutieren und klären. Der Landrat stützte seinen Entscheid aufgrund der aufgezeigten Geschichte der beiden Linien auf Artikel 9 des öV-Gesetzes: «Der Kanton trägt zudem die Kosten für Angebote des Regionalverkehrs, die nicht vom Bund mitfinanziert werden.» Der Entscheid des Landrates vom 24. Juni 2015 wird bis heute umgesetzt. Die Totalrevision des öV-Gesetzes startete und ist für die Landsgemeinde 2025 terminiert. In der Beurteilung der Kommission treffen die Argumente aus der Plenumsdebatte 2015 noch immer zu und es wäre heute mehr denn je wider Treu und Glauben, die langjährige Praxis so kurz vor der Grundsatzdiskussion im Rahmen der Revision des öV-Gesetzes einseitig zu ändern. Zur Einordnung des Entscheids des Landrates im 2015 und der Kommission von Anfang dieses Jahres ist der differenzierte Blick in die Geschichte wichtig. Der Antrag des Regierungsrates und die reine Reduktion der Fragestellung auf die Anwendung von Artikel 10 des öV-Gesetzes greift in der Beurteilung der Kommission zu kurz. Diese erkannte in ihrer Vorbereitung auf die heutige Sitzung durchaus, dass ihre Anträge umstritten sind. Sie sieht die finanzpolitische Bedeutung ihrer Anträge und hat diese in ihren Beratungen gewichtet. Die Beibehaltung der bisherigen Praxis führt beim Kanton zu Mehrkosten von rund 350'000 Franken. Vom Rahmenkredit von 6,97 Millionen Franken, den die Landsgemeinde 2012 gewährte, werden aktuell 4,78 Millionen Franken ausgeschöpft. Das ist grundsätzlich erfreulich und hat mit den Bemühungen des Departements Bau und Umwelt in den letzten Jahren, zum Beispiel im Rahmen von Neuausschreibungen und Angebotsoptimierungen, zu tun. Die Fortführung der bisherigen Praxis ist in der Beurteilung der Kommission finanzpolitisch tragbar und soll bewusst bis zur Revision des öV-Gesetzes befristet werden. Damit kann auf die bevorstehende finanzpolitische Gesamtschau Rücksicht genommen werden. – Mit dem Antrag des Regierungsrates würden neue Ungleichheiten entstehen. Die Linie Schwanden–Kies würde ab sofort anders behandelt als die Linien ins Klöntal, auf Obererbs oder auf den Urnerboden – und das nur wegen eines Naturereignisses, das der Standortgemeinde Mehrkosten in Millionenhöhe verursacht. – Die Frage der öV-Erschliessung des Gebiets Mettmen / Freiberg Kärfel lässt sich nicht auf eine verkehrspolitische Diskussion reduzieren. Sie ist finanzpolitisch relevant und auch von grosser wirtschafts- und tourismuspolitischer Bedeutung. Beherbergungsbetriebe im Gebiet des Freibergs Kärfel generieren einen jährlichen Umsatz von 4 Millionen Franken und stehen für 7 Prozent aller Logiernächte in Glarus Süd. Aktuell werden Investitionen in die Übernachtungsinfrastruktur von 2,3 Millionen Franken umgesetzt. Die Leistungsträger und die Gäste sind auf eine gesicherte öV-Verbindung ins Kies angewiesen. – Aus Sicht der Kommission wäre es falsch, die Vorlage einzig unter dem Primat der Finanzpolitik zu gewichten. Gefragt ist in der ausserordentlichen Situation, in der sich Schwanden und damit das Gebiet Mettmen aktuell befinden, eine faire Lösung. Der Landrat hat dazu im 2015 bereits einen Grundsatzentscheid gefällt, der – wie damals beabsichtigt – bis zur Revision des öV-Gesetzes Bestand haben soll. Das Vorgehen dient allen und ermöglicht die Klärung der Grundsatzfragen und aktuellen Meinungsverschiedenheiten im Rahmen der Revision des öV-Gesetzes im Generellen und nicht im Einzelfall. Sollten die Unsicherheiten und die Fragestellungen im Verlauf der heutigen Debatte nicht ausgeräumt werden können, ist die Kommission offen für eine Rückweisung der Vorlage an die Kommission, um allenfalls verbleibende Unsicherheiten klären zu können. – Zu danken ist den Kommissionsmitgliedern für die gute Zusammenarbeit und die engagierte Kommissionsarbeit. Landesstatthalter Kaspar Becker und seinem Team – Departementssekretärin Martina Rehli, Kantonsingenieur Christof Kamm sowie Markus Josi, Leiter der Fachstelle Öffentlicher Verkehr – gebührt Dank für die Unterstützung der Kommissionsarbeit und das ebenfalls grosse Engagement.

Mathias Vögeli, Rütli, Kommissionsmitglied, unterstützt die Anträge der Kommission. – 2015 wurden die gleichen Argumente vorgebracht wie heute. Die Ungleichbehandlung der Linien war ebenfalls ein grosses Thema. Damals wurde erwähnt, dass es sich bei der Linie ins

Klöntal ebenfalls um eine touristische Linie handle und diese nicht abgeltungsberechtigt sei. Diese wurde im Landsgemeindebeschluss 2012 als Teil des öV-Angebots ausgewiesen, war aber ebenfalls als touristische Linie vorgesehen. Demnach hätte sich die Landsgemeinde auch da an das öV-Gesetz halten müssen. Die Landsgemeinde und auch der Landrat haben aber die Kompetenz, die Übernahme der Kosten durch den Kanton zu beschliessen. Die beiden Linien Schwanden–Kies und Elm–Obererbs waren früher in die abgeltungsberechtigte Linie Schwanden–Elm verpackt. Der Bund zahlte mit. Es war bereits damals unverständlich, dass der Regierungsrat diese zwei Linien als Spezialfall ansah und zur Diskussion stellte. Die Kommission bezeichnete diese Ungleichbehandlung bereits 2015 als ungerecht und unbegründet. In Artikel 28 Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung ist geregelt, wie die Beteiligung des Bundes am Angebot ohne Erschliessungsfunktion aussieht. Um ein solches Angebot handelt es sich bei den erwähnten Linien. Eine Änderung der Spielregeln aus heiterem Himmel war schon damals nicht angebracht. Heute ist der Landrat gleich weit. Damals war auch Thema, dass die Regelung nur für 2016 und 2017 gelten soll. Gemäss Protokoll wurde das auch so beschlossen. Das ist unerklärlich. Denn im Antrag der Kommission stand schlussendlich nichts von einer Befristung auf 2016 und 2017. Jedenfalls dachte man damals schon daran, bei der erneuten Bestellung der Linien ins Klöntal, ins Kies und nach Obererbs für die Jahre 2018–2021 die gleichen Kriterien anzuwenden. Zudem wurde bereits damals eine Anpassung des öV-Gesetzes gefordert. Die Kommission dachte auch jetzt wieder daran. Sie baute eine Sicherheitsbremse ein, damit dieser Finanzierungsmodus nicht bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag weitergeführt wird. Sie beauftragt den Regierungsrat, dem Landrat eine Revision des öV-Gesetzes zuhanden der Landsgemeinde 2025 vorzulegen. – Es wurde entschieden, dass der öV Sache des Kantons sei. Der Regierungsrat versuchte bereits mehrfach, sich herauszuwinden. Die Erschliessung von Sool kam nur dank eines Memorialsantrags vor die Landsgemeinde. Dieses Thema ist dank des positiven Entscheids der Landsgemeinde vom Tisch. Zu erinnern ist aber auch an das oft zitierte Motto «Drei starke Gemeinden, ein wettbewerbsfähiger Kanton». Soll diesem Motto weiterhin nachgelebt werden, ist der Tourismus mindestens hinsichtlich der Erschliessung zu unterstützen. Der von der Landsgemeinde beschlossene Rahmenkredit für das öV-Angebot umfasst 6,97 Millionen Franken pro Jahr. Ausgeschöpft werden 4,78 Millionen Franken. Dazu ist dem Regierungsrat zu gratulieren. Das macht er hervorragend. Der Kanton hat Geld gespart. Die Kosten für die Linie Schwanden–Kies haben in diesem Rahmenkredit aber noch Platz.

Markus Schnyder, Netstal, beantragt die Rückweisung der Vorlage an die vorberatende Kommission und verweist bezüglich des damit verbundenen Auftrags auf das folgende Votum. – Die Diskussionen zum vorliegenden Geschäft waren gross, obwohl dieses aus staatspolitischer Sicht keine sehr grosse Tragweite aufweist. Man bemerkte schnell, dass im Rahmen der Kommissionsarbeit Sonderbares vor sich ging. Das lässt sich auch erahnen, wenn man die Einstimmigkeit in der Kommission den Stellungnahmen der Fraktionen gegenüberstellt: Es gibt mehr oder weniger gegenteilige Anträge. Sollte der Rückweisungsantrag keine Mehrheit finden, wird man sich selbst enthalten. Nicht wegen fehlender Entscheidungsfreudigkeit, sondern weil man so oder so nur das Falsche machen kann. Folgt der Landrat dem Regierungsrat, schafft er eine Ungleichbehandlung von gleichen Sachverhalten. Es gibt noch mehr Buslinien, die seit 2015 wie die Linie ins Kies finanziert werden. Bei Zustimmung zum regierungsrätlichen Antrag schafft der Landrat zwar für diese Linie – gemäss Regierungsrat – Gesetzeskonformität. Er nimmt dadurch aber auch sehenden Auges hin, dass die anderen drei Linien eben nicht gesetzeskonform finanziert werden. Dies käme gemäss Regierungsrat bei der Linie 544 schon fast an einem Verfassungsbruch gleich. Dass man den Erdrutsch in Schwanden zum Anlass nimmt, die bis jetzt – zu Recht oder zu Unrecht – durch den Kanton getragenen Kosten teilweise auf die Gemeinde zu überbinden, ist in Anbetracht der bereits schwierigen Situation kein guter Zug. Folgt der Landrat jedoch der Kommission, hält er mehr oder weniger an der aktuellen, scheinbar falschen Praxis fest. Diese Praxis steht de facto aber einzig wegen des Erdrutsches überhaupt zur Diskussion. Der Landrat würde ebenfalls sehenden Auges hinnehmen, dass insgesamt vier Linien nicht gesetzeskonform finanziert werden. Zusätzlich werden mit dem Kommissionsantrag gewisse Fragen noch nicht optimal gelöst. Gemeint sind damit die Punkte betreffend Tarifsysteem und

Finanzierung des Winterangebots. – Es handelt sich vorliegend um eine politische Sackgasse. In einer Sackgasse kann man entweder gegen die Wand laufen. Das ist nicht sehr intelligent. Oder man kann einen Schritt zurücktreten und einen anderen Weg suchen. Vorliegend wird Letzteres beantragt. Die Kommission soll mit der Lösungssuche beauftragt werden. – Dass der Regierungsrat schon fast polemisiert, eine Kommission sei falsch zusammengesetzt, ist fragwürdig. Artikel 29 der Landratsverordnung regelt die Zusammensetzung der Kommissionen. Artikel 74 der Landratsverordnung regelt die Ausstandspflicht. Der Regierungsrat ist gebeten, auf Bemerkungen zum Recht auf die Teilnahme von gewählten Landrätinnen und Landräten an Kommissionssitzungen zu verzichten, soweit diese Regeln eingehalten sind. Zu verweisen ist dabei auch auf Artikel 82 Absatz 2 der Kantonsverfassung. Dort ist festgehalten, dass der Landrat die Oberaufsicht über den Regierungsrat wahrnimmt und nicht umgekehrt.

Mathias Zoppi, Engi, an der Kommissionssitzung anwesendes Ersatzmitglied, unterstützt namens der Fraktion der Grünen / Jungen Grünen den Rückweisungsantrag Schnyder und weist auf seine Funktion als Verwaltungsratspräsident der Autobetrieb Sernftal AG, welche die Buslinie 544 betreibt, hin. – Es handelt sich um eine für die touristischen Leistungsträger auf Mettmen wichtige Vorlage. Diese stellen einen relevanten Teil des hiesigen touristischen Angebots sicher. Es ist wichtig, eine Lösung zu finden. Dennoch wird der Rückweisungsantrag Schnyder unterstützt. – Zu verweisen ist auf die zutreffenden Ausführungen des Kommissionspräsidenten. Der Regierungsrat stützt sich in seinem Antrag vermeintlich auf das öV-Gesetz. Bei der Entflechtung der Aufgaben von Kanton und Gemeinden im 2009 wurden die damals bestehenden Kosten für den öV vollständig dem Kanton überbunden. Andere Aufgaben gingen zu den Gemeinden über. 2012 wurde das öV-Angebot im Kanton mit einem Rahmenkredit massiv ausgebaut. Der öV wurde seither klar günstiger. 2012 hat man aber auch noch etwas anderes festgestellt und ins Memorial geschrieben: «Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr von 1996 gab bisweilen Anlass zu Auslegungsfragen, namentlich bezüglich Zuständigkeiten bei Beschlüssen zu betrieblichen Massnahmen mit Folgekosten und Einbezug der Gemeinden zur Betriebsfinanzierung (Art. 8–11). Eine in absehbarer Zeit vorzunehmende Revision wird Klarheit bringen, wobei sich die gelebte Praxis als Richtschnur anbietet.» 2015 war das öV-Gesetz noch nicht revidiert, obwohl man versprach, die Revision in absehbarer Zeit vorzunehmen. Der Landrat beriet unter anderem auch über die Linie ins Kies. Er entschied mit grossem Mehr, die Spielregeln nicht zu ändern und dass der Kanton auf Zusehen hin – quasi bis das öV-Gesetz geändert und die Frage definitiv geklärt ist – die Linie weiter finanziert. 2022 wurde das öV-Gesetz tatsächlich der Landsgemeinde unterbreitet. Revidiert wurde aber nicht etwa jener Artikel, der seit 2012 einer Klärung bedarf. Stattdessen wurde die Erschliessung einzelner Dörfer im Rahmen eines Gegenvorschlags zu einem Memorialsantrag geklärt. Das führt nun zur Situation, dass Gesetzestext und die einheitliche Praxis offensichtlich divergieren. Das Gesetz wurde gar nie angewendet. Die Kosten der touristischen Linien wurden stets durch den Kanton getragen. Die Praxis ist somit klar; die Gemeinde finanzierte nie mit. Für die Kommission war diese Praxis die Richtschnur für ihren Entscheid. Sie führt den Beschluss von 2015 fort und will die offene Frage im öV-Gesetz klären – nicht in einem Einzelfall. Für den Regierungsrat auf der anderen Seite ist das Gesetz die Richtschnur. Er lässt in diesem Sinn die Praxis aussen vor. Man könnte nun dafürhalten, dass der Landrat hier als Schiedsrichter entscheiden kann. Das Problem ist aber, dass mit diesem Entscheid zu einem Einzelfall ein Präjudiz für die Revision des öV-Gesetzes geschaffen wird. Diese wird der Landsgemeinde 2025 unterbreitet. Dort ist die vorliegende Frage logischerweise zu klären. Es wird eine Vernehmlassung und einen Einbezug der Gemeinden geben. Am Ende wird wohl die Landsgemeinde entscheiden, wer die Kosten der touristischen Linien ab diesem Zeitpunkt zu tragen hat. Es stellt sich nun die Frage, ob das Ereignis Wagenrunse der richtige Anlass ist, um die bisherige, seit 15 Jahren gelebte Praxis zu ändern. Die Kommission verneint diese Frage, der Regierungsrat bejaht sie. Er führt diese Historie im regierungsrätlichen Bericht aber überhaupt nicht aus. Es ist aber nicht nur für einen Rechtsanwalt interessant, wie sich die Finanzierung dieser Linie entwickelte. Das Gegenspiel von Praxis und Gesetz ist hochinteressant und könnte Stoff für eine Doktorarbeit bieten. Der Regierungsrat schreibt jedoch weder eine Doktorarbeit, noch macht er

überhaupt Ausführungen dazu. Er hält in seinem Bericht fest: «Die Finanzierung von touristischen Linien ist in Artikel 10 öV-Gesetz geregelt. Hiernach trägt die Gemeinde 100 Prozent der ungedeckten Kosten. Anerkennt der Landrat die Linie jedoch als beitragsberechtigt gemäss Artikel 10 Absatz 4 öV-Gesetz, tragen die Gemeinde und der Kanton die ungedeckten Kosten zu je 50 Prozent.» Diese Gesetzesbetrachtung ist noch nicht einmal korrekt. Denn es gibt im öV-Gesetz keine Bestimmung, die besagt, dass die Gemeinde 100 Prozent der Kosten einer touristischen Linie bezahlen muss. Es gibt nur die Möglichkeit der Anerkennung einer Linie. Mit dieser Anerkennung wird die gesetzliche Grundlage geschaffen, dass die Gemeinde die Hälfte der Kosten übernehmen muss. Vielleicht hat die Gemeinde auf Gemeindeebene eine solche gesetzliche Grundlage. Im öV-Gesetz ist eine vollständige Finanzierung durch die Gemeinde aber nicht vorgesehen. Bei Antragsziffer 5 der Kommission gehen die Meinungen wiederum diametral auseinander. Dieses Dilemma war auch in der Fraktion der Grünen / Jungen Grünen spürbar. Sie will diesen Beitrag eigentlich sprechen. Das Winterangebot ist wichtig und der Kanton soll sich beteiligen. Die Fraktion sah aber auch, dass dies ohne Rechtsgrundlage problematisch wäre. Diese Frage ist aber offensichtlich strittig. Die Kommission stützt sich darauf, dass es eine Rechtsgrundlage gibt. Persönlich kommt man zum Fazit, dass in Artikel 39 des Finanzhaushaltgesetzes eine solche vorliegt. Der Regierungsrat ist anderer Meinung. Es stellt sich die Frage, was man in einer Situation macht, in der man sich über die rechtliche Auslegung nicht einig ist und in der ein Präjudiz geschaffen wird? – Es geht vorliegend faktisch um eine Finanzierung für drei Jahre, bis das neue öV-Gesetz gilt. Der Landrat ist sich gewohnt, politischer Schiedsrichter zu sein und auf die eine oder andere Seite zu entscheiden. Es wäre etwa legitim, wenn der Landrat aus finanzpolitischen Gründen zum Schluss kommt, dass der Kanton und die Gemeinde je die Hälfte zahlen sollen. Der Landrat ist sich hingegen nicht gewohnt, mit diametral entgegengesetzten Auffassungen zur rechtlichen Ausgangslage konfrontiert zu sein. Die Kommission oder bereits schon der Regierungsrat muss sich mit dieser rechtlichen Ausgangslage auseinandersetzen. Die Kommission hat das zwar gemacht. Aber offenbar besteht in diesem Punkt immer noch keine Klarheit. Man weiss nicht genau, was zulässig ist und was nicht. Deshalb unterstützt die Fraktion der Grünen / Jungen Grünen den Rückweisungsantrag, obwohl sie den Kommissionsantrag grundsätzlich befürwortet. Die Kommission soll unter Einbezug der Staatskanzlei – das wäre aus persönlicher Sicht eine Bedingung – nochmals über die Bücher, die rechtliche Ausgangslage klären und diese prominent im Bericht aufzeigen. Nachher kann der Landrat politisch entscheiden. Eine saubere Klärung ist auch für das Angebot wichtig. Es wird sich weisen, welche Rechtsauffassung korrekt ist. Der einzige Grund, der gegen eine Rückweisung sprechen würde, ist der zeitliche Faktor. Da die Gemeinde aber in die Vorleistung ging und die Linie ohnehin finanziert, ist nicht zu befürchten, dass es eine Finanzierungslücke gibt. Deshalb sollte sich der Landrat die Zeit nehmen, um sauber zu arbeiten. Denn er schafft ein Präjudiz für eine Regelung, die dann wohl 30 Jahre gelten wird.

Samuel Zingg, Mollis, beantragt im Namen der SP-Fraktion Zustimmung zur Vorlage in der Fassung des Regierungsrates. – Die Gemeinde Glarus Süd hat grosse Herausforderungen zu bewältigen. Es braucht wohl den Kanton, um in dieser Situation zu helfen. Dazu soll der Landrat aber keine bloss punktuelle Massnahme in Form eines nicht gesetzeskonformen Beschlusses treffen. Heute geht es darum, dass der Landrat die Finanzierung einer Buslinie gemäss Gesetz beschliesst. Bereits das bringt der Gemeinde Glarus Süd einen grösseren Beitrag als bisher. Es stellt sich die Frage, weshalb es überhaupt Gesetze gibt, wenn sich der Landrat einfach darüber hinwegsetzt. Für eine Ausgabe reicht die blossе Finanzkompetenz als Grundlage nicht aus. Es braucht auch eine Aufgabe dazu. Vorliegend ist es Aufgabe des Kantons, die Linie zu 50 Prozent zu finanzieren, nicht zu 100 Prozent. Zumindest sieht das die aktuelle gesetzliche Grundlage so vor. Da ist es schwierig, einem Antrag zuzustimmen, der mit der hundertprozentigen Finanzierung dieser Linie ebenfalls ein Präjudiz schafft. – Ein Blick in die Materialien führt zu einer differenzierteren Sichtweise. 2015 fasste der Landrat den Beschluss, die Linie in den Jahren 2016/2017 zu 100 Prozent zu finanzieren, nicht auf unbestimmte Zeit. So steht es im Protokoll. Seit über vier Jahren herrscht ein Zustand, der nicht dem Gesetz entspricht. Man hat das selbst als Präsident der Finanzauf-

sichtskommission nicht bemerkt. Es hätte auch diese sein können, welche die Finanzierungsmodalitäten aufdeckt; dazu hätte es das Ereignis Wagenrunse nicht unbedingt gebraucht. Als Landrat wurde man nicht gewählt, um über dem Gesetz zu stehen. – Landrat Christian Marti äusserte sich 2015 dahingehend, dass die Linie ins Klöntal ein bisschen anders zu gewichten sei als die anderen Linien, weil sich dort Haushaltungen befänden und der Bus ins Klöntal somit auch eine Erschliessungsfunktion habe. Die Linien, die man nun stets als gleichartig bezeichnet, sind offenbar doch nicht so gleich. Deshalb sollte der Landrat heute bei dem bleiben, was das Gesetz sagt. Dadurch herrscht auch Klarheit darüber, wie es weitergeht. Die Linie 544 wird mitfinanziert durch die Gemeinde. Diese hat nicht aufgrund der Finanzierung dieser Linie ein Problem. Die Situation ist allgemein problematisch. Der Landrat sollte einen offenen Bruch nicht mit einem Pflaster behandeln und so tun, als hätte er damit etwas für Glarus Süd getan. Das bringt nichts. Die Probleme sind umfassend zu betrachten; entsprechend ist zu handeln.

Hans-Jörg Marti, Nidfurn, lehnt den Rückweisungsantrag Schnyder ab und votiert für Zustimmung zu den Anträgen der Kommission. – Als Präsident der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr im 2015 lässt sich festhalten, dass die Fakten, die der heutige Kommissionspräsident aufzeigte, zutreffen. Schon damals versties der Landrat gegen das Gesetz, als er sich für die Übernahme dieser Kosten entschied. Das öV-Gesetz soll im 2025 vor die Landsgemeinde kommen. Das neue öV-Gesetz müsste im Sommer oder Herbst in die Vernehmlassung und im Winter in den Landrat kommen. Jetzt wird Rückweisung an die Kommission beantragt, obwohl die offenen Fragen durch die Landsgemeinde 2025 bereinigt würden. Das ist ineffizient. Der Landrat sollte besser gemäss Kommission beschliessen, dass die Kosten nach über neun Jahren nicht für die letzten zwei oder drei Jahre aufgeteilt werden. Vielmehr soll der Kanton diese Kosten noch einmal übernehmen, bis das öV-Gesetz auf dem Tisch ist. Der Vorsteher des Departements Bau und Umwelt wird im Anschluss sicherlich noch bestätigen, dass das öV-Gesetz im 2025 der Landsgemeinde unterbreitet wird. So wurde das bereits kommuniziert. Dann kann alles neu geregelt werden, auch die anderen touristischen Linien, die der Kanton ebenfalls zu 100 Prozent finanziert. Das muss gesamthaft diskutiert werden. Der Landrat sollte nicht wegen einem Jahr unnötigerweise viel Arbeit generieren.

Nadine Landolt Rüegg, Näfels, votiert im Namen der GLP-Fraktion für Zustimmung zum Rückweisungsantrag Schnyder. – Der Regierungsrat und die Kommission sollen die Kostenentwicklung und die rechtlichen Möglichkeiten prüfen und dem Landrat eine neue Vorlage zur Erschliessung des Freibergs Kärfp präsentieren. Die GLP-Fraktion erwartet einen Mitbericht der Finanzaufsichtskommission zu diesem Geschäft. – Mettmen ist ein wichtiges Gebiet für Touristen, aber auch ein Naherholungsgebiet für die Bevölkerung. Dieses darf nicht plötzlich ohne öV-Erschliessung dastehen. Es sollen alle Fakten auf dem Tisch liegen, damit man mit möglichst effizientem Einsatz der finanziellen Mittel zum Ziel gelangt. Offensichtlich ist das aktuell noch nicht der Fall; unterschiedliche Auslegungen sind vorhanden. Die beiden vorliegenden Berichte zeigen die Situation nur bedingt auf. Das ganze Ausmass wird einem erst klar, wenn man die Unterlagen aus der Vergangenheit studiert. – Der Antrag der Kommission widerspricht den gesetzlichen Grundlagen, die explizit eine Regelung für die Finanzierung von touristischen Linien vorsehen. Die Landräte Christian Marti und Hans-Jörg Marti führten aus, dass die Finanzierung bereits 2015 wie heute von der Kommission beantragt festgelegt wurde. Damals wurde diese Linie jedoch nicht als touristische Linie deklariert. Der heutige Kommissionsantrag bezeichnet die Linie als beitragsberechtigte Linie des Ausflugsverkehrs und sieht eine vollständige Finanzierung durch den Kanton vor. Landrat Christian Marti erwähnte, dass die Buslinie 544 quasi als erweitertes Angebot des Regionalverkehrs gelten könnte. Das ist vielleicht eine Möglichkeit. Das müsste aber auch entsprechend beantragt werden. – Landrat Samuel Zingg ist zuzustimmen: Der Landrat kann sich nicht über das Gesetz hinwegsetzen. 2015 hat sich der damalige Landrat vielleicht ein bisschen weit aus dem Fenster gelehnt. Damals ging es um je 77'000 Franken für zwei Jahre. Heute würde der Landrat Ausgaben über 1 Million Franken an der gesetzlichen Regelung vorbei beschliessen. – Die Kommission muss sich mit der heute mehrfach erwähnten Ungleichbehandlung befas-

sen. Der Beschluss von 2015 wurde auf 2016/2017 befristet. Seither wird er weiter umgesetzt und niemand hat das bemerkt. Das ist nicht sauber. Folgt der Landrat dem Antrag des Regierungsrates, wäre die Linie Elm–Obererbs zu 100 Prozent vom Kanton finanziert und die Linie Schwanden–Kies nur zu 50 Prozent. Wie stellt sich der Regierungsrat zu dieser Situation? Der Landrat sollte die Gelegenheit wahrnehmen und die neue Situation umfassend anschauen. Er sollte nach einer Lösung suchen, mit der er sich nicht über das Gesetz hinwegsetzt.

Die *Vorsitzende* weist darauf hin, dass ein Mitbericht der Finanzaufsichtskommission als Wunsch entgegengenommen werde, und vergewissert sich bei der Vorrednerin, dass deren Anliegen im offen formulierten Rückweisungsantrag Schnyder aufgehen können.

Hans Rudolf Forrer, Luchsingen, Kommissionsmitglied, unterstützt den Rückweisungsantrag Schnyder. – Das Votum von Landrat Hans-Jörg Marti könnte man sofort unterschreiben. Angesichts der Voten und der Reaktionen der Ratsmitglieder gibt es aber Unsicherheiten, namentlich wegen der Geschichte bzw. wegen den Kommissions- und Regierungsratsanträgen. Es stellt sich aber dennoch die Frage, was an diesen fünf Kommissionsanträgen so speziell sein soll. Die Antragsziffer 1 beinhaltet einzig und alleine die Weiterführung des Status quo, den der Landrat im 2015 beschlossen hat. Man kann doch so kurz vor der Revision des öV-Gesetzes nicht plötzlich die Spielregeln ändern. Die Gemeinde Glarus Süd arbeitet seit Monaten mit aller Kraft, ausserordentlich hohem Tempo und weiterhin beschränkten Personalressourcen an der Bewältigung des Ereignisses Wagenrunse. Diese wird auch noch Jahre in Anspruch nehmen. In finanzieller Hinsicht ging die Gemeinde in die Vorleistung. Dies in Zeiten, in denen man nicht mehr gratis zu Geld kommt. Gemeindeführungsorganisation, Feuerwehr, personelle Verstärkung der Kommunikation, beschränkte Verstärkung der Abteilung Naturgefahren, intensive Betreuung und Beratung der Betroffenen, juristische und fachliche Begleitung von diversen Massnahmen, raumplanerische Arbeiten, die Bereitstellung von Plätzen zur Aufnahme von sortiertem Material, Tiefbau, Werke, Energie, Finanzen: Jedes kommunale Departement und zahlreiche Unternehmen sind in die Bewältigung involviert. Das alles ist nicht gratis. – Man stelle sich vor, man würde beim Antrag 1 auf die regierungsrätliche Variante einschwenken. Dann wäre das Durcheinander perfekt: Die touristische Linie Schwanden–Kies würde nur zu 50 Prozent durch den Kanton finanziert, die anderen touristischen Linien jeweils zu 100 Prozent. Das Durcheinander und die Geschichte werden besser im Zusammenhang mit der Revision des öV-Gesetzes bzw. in der Kommission – sofern sie eine zweite Chance erhält – aufgearbeitet. Dadurch sollte schon gar nicht erst ein Durcheinander entstehen.

Andreas Luchsinger, Riedern, spricht sich im Namen der Die-Mitte-Fraktion für Zustimmung zum Antrag des Regierungsrates aus. – Die Die-Mitte-Fraktion sieht es ähnlich wie Landrat Samuel Zingg. Spätestens beim Antrag 5 der Kommission würde der Landrat heute ein neues Präjudiz schaffen, indem er für den Winterbetrieb freie Beiträge spricht. Die Konsequenzen dieses Präjudizes kann er heute nicht abschätzen. Dieses könnte den Wunsch nach einer Finanzierung eines Winterbetriebs einer anderen Buslinie in einem touristischen Gebiet nach sich ziehen. Ein solches Präjudiz darf der Landrat nicht schaffen. Spätestens dieser Antrag ist abzulehnen.

Landesstatthalter *Kaspar Becker* beantragt Eintreten und Zustimmung zum Antrag des Regierungsrates; der Rückweisungsantrag Schnyder sei abzulehnen. – Es ist die Aufgabe des Landrates, die Linie 544 als beitragsberechtigter touristischer Linie zu anerkennen. Dagegen wurde nun auch nicht votiert. Wird die Linie entsprechend anerkannt, hat der Kanton gemäss Artikel 10 des öV-Gesetzes die Möglichkeit, sich mit 50 Prozent – und nicht mit 100 Prozent – an der Finanzierung zu beteiligen. Niemand sagt, dass die Gemeinde die Linie zu 100 Prozent bezahlen muss. – Der Grund für die heutige Debatte ist ein trauriger. Da hat Gemeindepräsident und Landrat Hans Rudolf Forrer recht. Der Regierungsrat nahm das Gesuch des Gemeinderates Glarus Süd zur Buslinie ins Kies sofort und mit offenem Ohr entgegen. Er sprach umgehend und basierend auf Artikel 5 des öV-Gesetzes 50'000 Franken für die

Massnahmen an der Strasse. Das lag in der Kompetenz des Regierungsrates und es gab eine gesetzliche Grundlage dafür. Auch zweifelte der Regierungsrat keinen Moment daran, dass die Linie anerkannt und die Kosten getragen werden müssen, damit ein öV-Betrieb ins Kies sichergestellt werden kann. Der Regierungsrat ist aber der Ansicht, dass das öV-Gesetz relativ deutlich regelt, wer das bezahlt. Wenn der Landrat dem regierungsrätlichen Antrag zustimmt und nicht zurückweist, kann er die öV-Erschliessung jetzt sichern. Er ermöglicht es, 484'000 Franken zu sprechen. Das von Landrat Hans Rudolf Forrer erwähnte Durcheinander liegt wohl auch darin begründet, dass nun die Historie ge- und erklärt wird. Jetzt sollte aber im Fokus stehen, den öV-Betrieb so rasch wie möglich sicherzustellen, sodass die Leistungserbringer auf Mettmen und die Autobetrieb Sernftal AG Gewissheit erhalten. Das ist das Ziel aller. Weshalb soll die Vorlage dann zurückgewiesen werden? – Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass hier von sehr viel Geld die Rede ist. Dies in einer Zeit, in der auch der Kanton, nicht nur die Gemeinden, mit finanziellen Herausforderungen konfrontiert ist. Aber das Tourismusangebot ist nicht nur sehr gut, sondern auch etabliert: Es generiert eine hohe Wertschöpfung. Es muss alles unternommen werden, damit dort ein Bus fährt. Ein Verzicht auf eine öV-Erschliessung kann keine Option sein. Angesichts der Unterstellung, der Regierungsrat sei hier geizig, müssen die finanziellen Dimensionen aber aufgezeigt werden. Bisher kostete der Sommerbetrieb der Linie Schwanden–Kies 135'000 Franken an Abgeltung. Neu wären das 484'000 Franken. Das ist dreieinhalb Mal so viel. Die Strecke ins Klöntal kostet 120'000 Franken, obwohl dort mehr Kurspaare verkehren. Die Strecke ins Kies ist also viermal so teuer wie jene ins Klöntal. Trotzdem will der Kanton die Buslinie ins Kies. Sonst haben die Leistungsträger im Gebiet ein noch viel grösseres Problem. Wird der Vorschlag des Regierungsrates umgesetzt, investiert der Kanton Glarus mit ein bisschen Unterstützung der Gemeinden – etwa auch bei der Kleinbuslinie ins Büel in Ennenda – jährlich 4,75 Millionen Franken in den regionalen und touristischen öV. Das beinhaltet Kosten für die Bahn, den Bus und die Braunwald-Standseilbahn. Der Sommerbetrieb der Buslinie ins Kies würde somit 10 Prozent der Kosten des gesamten öV-Angebots ausmachen. Der Regierungsrat ist somit bereit, sehr viel Geld zu sprechen, um dieses öV-Angebot sicherzustellen. Er sieht keine andere Option. Er will den Kantonsanteil von 50 Prozent zahlen. Der Regierungsrat ist aber auch klar der Meinung, dass diese völlig neue Buslinie vom Landrat anerkannt werden muss. – Es ist eigentlich nur noch eine Frage offen: Wer zahlt wie viel? Es gibt einen Kommissionsantrag. Der Regierungsrat war bereits 2015 der Meinung, dass dieser nicht rechtens ist. Der damalige Landrat stimmte aber zu. Und auf der anderen Seite gibt es den Antrag des Regierungsrates. Der Landrat ist durchaus in der Lage, diesen Entscheid heute zu fällen. Der Kanton bezahlt unabhängig vom Entscheid des Landrates rückwirkend. Auf die Antragsziffern 3 und 4 der Kommission wird man in der Detailberatung allenfalls noch zurückkommen. Der von Landrat Hans-Jörg Marti skizzierte Fahrplan für das öV-Gesetz lässt sich bestätigen. Dieser war auch ein Grund dafür, dass der Regierungsrat nicht alles über den Haufen warf. Der Regierungsrat machte sich durchaus Gedanken, ob bei allen anderen Linien ebenfalls Anpassungen notwendig sind. Die Chance ist jedoch relativ gross ist, dass die Landsgemeinde den berühmten Artikel 10 des öV-Gesetzes ändert. Heute muss der Regierungsrat aber die geltende gesetzliche Grundlage anwenden. – Die Tarife bzw. der Einbau einer blinden Zone wurde in der Kommission besprochen. Dies würde den öV ins Kies verteuern. Auch diese Variante hat sich der Regierungsrat überlegt. Eine Familie mit zwei Kindern mit Halbtax und Anreise mit dem Auto bis zum Parkplatz Däniberg bezahlt aber 74 Franken, bevor sie vor dem Hotel steht. Hätte der Regierungsrat eine Erhöhung vorgeschlagen, wäre ihm vorgeworfen worden, dem Tourismus einen Bärendienst zu erweisen. Für eine Erhöhung des Tarifs ist zudem die Zustimmung des Tarifverbands Ostwind notwendig. Sie könnte frühestens auf den Fahrplan 2025 umgesetzt werden. Die Billetterlöse würden von heute rund 50'000 auf 75'000 Franken ansteigen. Ein entsprechendes Postulat wird gerne entgegengenommen. Diese Frage ist aber kein Grund für eine Rückweisung. Eine solche bedeutet Unsicherheit für die Leistungserbringer. – Der Landrat ist aufgerufen, die Linie 544 als beitragsberechtigigt anzuerkennen. Er soll im Wissen um all diese Informationen entscheiden, ob der Kanton die gesamten Kosten zahlt. Das wäre gesetzeswidrig. Die Alternative besteht in

der hälftigen Aufteilung der Kosten auf Kanton und Gemeinde. Dann wissen die Leistungsträger auf Mettmen, was Sache ist. – Zu danken ist der Kommission unter der Leitung von Landrat Christian Marti für die Vorberatung des Geschäfts.

Christian Marti spricht sich angesichts der Debatte für die Rückweisung der Vorlage aus. – Es gibt viele Fragen. Offenbar gelang es bis anhin nicht, diese Fragen dem Landrat genügend klar darzulegen. Dies dürfte mit den grossen Unterschieden in der jeweiligen Einordnung von Regierungsrat und Kommission zusammenhängen. Deshalb sollte die Chance eröffnet werden, diese Fragen noch besser zu beantworten, als dies bisher möglich war. Der Landrat ist gebeten, die Vorlage zurückzuweisen. Es gibt eine Zeitachse, die kritisch ist und beachtet werden muss. Es stimmt froh, dass unumstritten ist, dass es weiterhin eine Lösung braucht. Es würde auch froh stimmen, wenn alle aus den Schützengräben heraustreten, um im Sinne der Sache eine gute, vernünftige Lösung zu finden. Heute liegt diese offensichtlich noch nicht auf dem Tisch. Es geht niemandem darum, sich über das Recht zu stellen. Die Kommission ringt darum, zu klären, wie das Verhältnis von geschriebenem Recht zu einer lang geübten Praxis ist. Das spielt hier eine zentrale Rolle. Vorwürfe, es wolle sich jemand oder gar die Kommission über das Recht stellen, könnten nicht stehen gelassen werden.

Abstimmung: Dem Rückweisungsantrag Schnyder ist mit 35 zu 16 Stimmen bei 4 Enthaltungen zugestimmt.