

Beschluss

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 18. Dezember 2019

§ 210

A. Memorialsantrag Dorfverein Sool «Öffentlicher Verkehr für alle Gemeinden» B. Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr

(Berichte Regierungsrat, 12.11.2019; Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr, 25.11.2019)

Fridolin Staub, Bilten, Kommissionspräsident, beantragt Zustimmung zum Antrag der Kommission. – Der Kommissionsbericht enthält eine Präzisierung zum Memorialsantrag: Es sind sämtliche Ortschaften im Kanton gemeint, also auch Hätzingen, Diesbach, Leuggelbach und Nidfurn. Diese ehemaligen Gemeinden haben vor 2010 fusioniert. – Die Kommission diskutierte den Antrag des Regierungsrates auf Änderung von Artikel 3 Absatz 3 Buchstabe c des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr intensiv. Mit fünf zu vier Stimmen empfiehlt die Kommission, den Passus «unter Berücksichtigung volks- und betriebswirtschaftlicher Gesichtspunkte» zu streichen. Dies bedeutet, dass bedingungslos mindestens vier Kurspaare gefahren werden müssen. Der Memorialsantrag wird hingegen mit sieben zu zwei Stimmen zur Ablehnung empfohlen. – Zu danken ist den Kommissionsmitgliedern für die umfassende Diskussion der Vorlage, dem Departement Bau und Umwelt unter der Leitung von Regierungsrat Kaspar Becker mit Christof Kamm, Leiter der Hauptabteilung Tiefbau, Markus Josi, Leiter der Fachstelle öffentlicher Verkehr, Martina Rehli, Departementssekretärin, sowie Tamara Willi, Protokollführerin.

Priska Müller Wahl, Niederurnen, Kommissionsmitglied, wirbt namens der Grünen Fraktion um Zustimmung zum Kommissionsantrag. – Die Grüne Fraktion ist froh, dass der Memorialsantrag den Landrat und die Landsgemeinde dazu auffordert, über die Grundversorgung mit dem öffentlichen Verkehr zu diskutieren. Das Anliegen an sich muss nicht zwingend in der Verfassung verankert werden. Dennoch behält sich die Grüne Fraktion Anträge dazu anlässlich der zweiten Lesung vor. – Der öV ist wichtig, seine Bedeutung nimmt weiter zu – gerade auch für kleine Ortschaften. Er ist ein Faktor für Wohnqualität und Standortattraktivität. Es darf hier nicht am falschen Ort gespart werden, vor allem, wenn es um sehr kleine Beträge geht, die in keinem Verhältnis zum Gesamtbetrag für die Mobilitätsförderung stehen.

Mathias Vögeli, Rüti, Kommissionsmitglied, spricht sich im Namen der BDP/GLP-Fraktion für Zustimmung zum Antrag der Kommission aus. – Eine knappe Mehrheit der BDP/GLP-Fraktionsmitglieder möchte keine volks- und betriebswirtschaftlichen Kriterien in das Gesetz aufnehmen. Der öV ist bekanntlich Sache des Kantons. Er ist auch wichtiger Bestandteil des Service public. Deshalb soll die Erschliessung einzelner Dörfer mit dem öV nicht von der Erfüllung betriebswirtschaftlicher Kriterien abhängig sein. Wäre die Betriebswirtschaftlichkeit das Mass aller Dinge, würde im Kanton Glarus wohl keine Buslinie mehr betrieben. Jene

Dörfer wie Schwändi oder Sool, die nicht an der Bahnlinie liegen, müssen die gleichen Chancen erhalten. Betriebswirtschaftliche Kriterien verhindern das Erreichen dieses Ziels. Eine minimale Erschliessung umfasst vier Kurspaare. Das ist nicht viel. Aber zumindest in diesem Umfang sollen alle Dörfer erschlossen werden.

Christian Büttiker, Netstal, Kommissionsmitglied, unterstützt stellvertretend für die SP-Fraktion den Kommissionsantrag. – Es braucht nun ein Zeichen für einen öffentlichen Verkehr, der alle Ortschaften erschliesst. Es ist für die SP-Fraktion gar nicht so wichtig, auf welcher Erlassstufe der öV verankert ist. Viel wichtiger ist, dass er zuverlässig und langfristig ausgelegt ist. Deshalb ist der öV nun nicht wieder an Bedingungen zu knüpfen. Diese Meinung teilt auch die Kommission. Wird der Vorschlag des Regierungsrates, der solche Bedingungen beinhaltet, umgesetzt, steht in zwei Jahren wieder die Schliessung von Linien – etwa jene nach Sool – zur Diskussion. Man wird dann argumentieren, dass die Gemeinden selber zahlen sollen, wenn sie ihre Einwohnerinnen und Einwohner gleichbehandeln möchten. Der öV ist aber Sache des Kantons. – Der Regierungsrat verweist bezüglich des minimalen Angebots auf Artikel 7 der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs. Auch dort werden Bedingungen formuliert, die einzuhalten sind. Sonst kommt das Mindestangebot gar nicht erst zum Tragen. – Wenn der Landrat einen flächendeckenden öV für alle anstrebt, muss er sich jetzt zum öV bekennen. Er darf nicht Bedingungen stellen, die diesem Ziel widerstreben. Der öV ist notwendig, damit der motorisierte Individualverkehr überhaupt noch funktionieren kann und damit die CO₂-Ziele erreicht werden können.

Thomas Tschudi, Näfels, votiert im Namen der SVP-Fraktion für Zustimmung zum Antrag des Regierungsrates. – Es ist legitim und verständlich, dass sich eine Dorfbevölkerung für ihre eigenen Belange und Interessen – etwa die Erschliessung des eigenen Dorfes – einsetzt. Die Soolerinnen und Sooler waren diesbezüglich erfolgreich. Die vollkommene Verwahrlosung des Dorfes blieb ihnen dank des beherzten Einsatzes erspart. Um das Ziel zu erreichen, wäre es aber auch möglich gewesen, die mageren Kundenfrequenzen auf der Buslinie zu erhöhen. Wenn im Durchschnitt lediglich eine einzige Person das Angebot nutzt, ist die Weiterführung des Betriebs dieser Linie sehr fraglich. Neben den Kosten sind auch ökologische Aspekte zu erwähnen. Aus diesen Gründen ist die SVP-Fraktion der Meinung, dass die regierungsrätliche Variante, bei der auch volks- und betriebswirtschaftliche Kriterien berücksichtigt werden, richtig ist. Diese bietet auch die Möglichkeit, einen Beitrag der Bevölkerung einzufordern: Mehr Menschen sollen die Buslinie nutzen. – Es gibt Alternativen wie etwa die Mitfahr-Bank. Das ist eine Sitzbank am Dorfausgang, auf der die Leute auf eine Mitfahrgelegenheit warten, und ist eine interessante, günstige und ökologische Ergänzung zu den noch vier Kurspaaren. Eine solche Variante ist bereits an verschiedenen Orten in der Schweiz im Einsatz. Unter anderem musste sich ein Quartier in der Stadt St. Gallen auf diese Lösung verständigen, weil sich das Stadtparlament gegen eine Buslinie entschieden hat. Auch im bündnerischen Masein gibt es eine solche Mitfahr-Bank. Gemäss Gemeindepräsident ist diese ein Erfolg. Kostenpunkt: 3000 Franken. Es muss nicht immer ein Bus sein. Kreative Lösungen können manchmal mehr bewirken. Es ist zu hoffen, dass die Eigeninitiative bei den Gemeinden und der Bevölkerung wieder vermehrt zum Zug kommt. Probleme sollten möglichst auf der tiefsten Stufe angegangen werden, um schnelle und praktikable Lösungen zu finden. Der Antrag des Regierungsrates ist zu unterstützen, damit kein Blankoscheck für den Betrieb von Buslinien ausgestellt wird, die nicht genutzt werden.

Regierungsrat *Kaspar Becker* beantragt Zustimmung zum Antrag des Regierungsrates. – Es scheint erfreulicherweise einen Konsens betreffend die Ablehnung des Memorialsantrags zu geben. Dieser Gegenstand gehört auf Stufe Gesetz geregelt, nicht in der Verfassung. Die Ausgestaltung der Regelung ist hingegen umstrittener. – Das beste Argument für den Betrieb einer Buslinie ist nicht eine gesetzliche Bestimmung, sondern die Nutzung durch die Bevölkerung. Jedes Dorf, jeder Bewohner kann diesen Faktor selbst beeinflussen. Von Rentabilität ist dabei keine Rede. Es ist bekannt, dass der öV in solchen Gebieten nicht rentabel ist. Deshalb schlägt der Regierungsrat nicht nur betriebs-, sondern auch volkswirtschaftliche Kriterien vor. – Wenn ein Bus nicht genutzt wird, ist es wichtig und richtig, dass das Angebot von

Zeit zu Zeit überprüft wird und allenfalls auch neue Lösungen in Betracht gezogen werden. Es war der Landrat, der vor nicht allzu langer Zeit eine Wirkungsanalyse gefordert hat. Folgt der Landrat der Kommission, verhindert er damit die Diskussion. Dann muss ein Busangebot gewährleistet werden, auch wenn gar niemand mehr mit dem Bus fährt. Ob das – auch in ökologischer Hinsicht – Sinn macht, ist zu bezweifeln. Der Vorschlag des Regierungsrates ermöglicht es, im Notfall zu reagieren. – Zu danken ist der Kommission, welche das Geschäft gut und effizient vorberaten hat, insbesondere dem Präsidenten Fridolin Staub.

Memorialsantrag Dorfverein Sool «Öffentlicher Verkehr für alle Gemeinden»

Das Wort wird nicht verlangt.

Gesetz über den öffentlichen Verkehr

Artikel 3; Massnahmen

Hans-Jörg Marti, Nidfurn, an der Sitzung abwesendes Kommissionsmitglied, beantragt, es sei Artikel 3 Absatz 3 Buchstabe c gemäss Antrag des Regierungsrates zu verabschieden. – Die FDP-Fraktion spricht sich im Grundsatz für eine gute und sinnvolle Anbindung der Dörfer an den öV aus. Sie befürwortet deshalb auch den Gegenvorschlag des Regierungsrates, das Anliegen der Memorialsantragsteller im Gesetz über den öffentlichen Verkehr statt in der Kantonsverfassung aufzunehmen. Dort ist es am richtigen Ort. – Die Diskussion in der Kommission zeigt auf, dass die regierungsrätliche Fassung, welche volks- und betriebswirtschaftliche Kriterien vorsieht, berechtigt ist. Nur mit diesem Zusatz im Gesetz kann über Buslinien oder eben auch über ökologischere, flexiblere und bessere Lösungen diskutiert werden. Das ist insbesondere auch dann nützlich, wenn die vom Regierungsrat festgelegten vier Kurspaare nicht den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen. Mit der von der Kommission beantragten Formulierung ist die Erschliessung der Dörfer hingegen sakrosankt. Sie kann auch im Rahmen der Wirkungsanalyse nicht mehr diskutiert werden, weil die Formulierung im Gesetz eindeutig ist. Man darf etwa auf die Diskussion in Bezug auf das Dorf Haslen gespannt sein. Dieses ist nämlich nur über den Bahnhof in Nidfurn erschlossen. Die Formulierung der Kommission ermöglicht Spitzfindigkeiten. Deshalb ist es wichtig, dass volks- und betriebswirtschaftliche Aspekte auch berücksichtigt werden. So kann der Landrat – wie so oft gewünscht – mitbestimmen, wenn dies notwendig und sinnvoll ist. Im Sinne einer guten, flexiblen und vielleicht sogar innovativen Erschliessung ist dem Antrag des Regierungsrates zuzustimmen.

Fridolin Luchsinger, Schwanden, unterstützt den Kommissionsantrag. – Das Beispiel Sool ist bekannt. Die Gemeinde Glarus Süd hat dort reagiert und nach Lösungen gesucht. Schliesslich wurden Stundenpläne angepasst, damit die Schüler auch die Linienbusse verwenden können. Es macht Sinn, dass die Busse verkehren. Wenn die Auslastung nicht stimmt, kann Optimierungspotenzial gesucht werden. Auch die Bauern säen zuerst, bevor sie ernten. Ergänzungen zum Minimalangebot, wie sie etwa Landrat Thomas Tschudi vorgeschlagen hat, kann man ohnehin prüfen.

Priska Müller Wahl votiert im Namen der Grünen Fraktion für Zustimmung zur Fassung gemäss Kommission. – Es wurde argumentiert, der Landrat müsse über Wirkungen diskutieren können. Tatsächlich war es der Landrat, der eine Wirkungsanalyse beantragt hat. Er bzw. die Landsgemeinde wird die Diskussion bei Zustimmung zum Kommissionsantrag aber auch in Zukunft führen können. Obsiegt hingegen die regierungsrätliche Fassung, entscheidet künftig der Regierungsrat, ob die volks- und betriebswirtschaftlichen Kriterien erfüllt sind. – Es geht hier um die Grundversorgung mit dem öffentlichen Verkehr, nicht um Ergänzungen. Solche braucht es genauso und die Grüne Fraktion wird innovative Lösungen unterstützen. Die Grundversorgung ist jedoch ein Standortfaktor für eine Gemeinde. Es geht um deren

Attraktivität. Für solche Grundsatzfragen ist der Kanton zuständig. Sie sind nicht auf volks- und betriebswirtschaftliche Gesichtspunkte zu reduzieren und durch die fünf Regierungsratsmitglieder zu entscheiden. Vielmehr soll der Landrat oder die Landsgemeinde den Grundsatzentscheid, ob eine Gemeinde nicht mehr mit dem öV erschlossen wird, fällen. Wenn der Memorialsantrag schon abgelehnt wird, dann soll wenigstens dessen Grundanliegen aufgenommen werden.

Regierungsrat *Kaspar Becker* beantragt Zustimmung zur Fassung des Regierungsrates. – Natürlich kann der Landrat über eine Wirkungsanalyse diskutieren, auch wenn die Erschließung aller Dörfer bedingungslos erfolgt. Fraglich ist aber, was der Landrat macht, wenn die Analyse zum Schluss kommt, dass keine Wirkung erzielt wird? Um eine Linie zu streichen, müsste die Landsgemeinde das Gesetz über den öffentlichen Verkehr ändern. Eine Wirkungsanalyse nützt nur dann etwas, wenn die Ergebnisse im Landrat diskutiert werden können und dieser Anpassungen vornehmen kann. Deshalb ist der Vorschlag des Regierungsrates richtig.

Abstimmung: Der Antrag der Kommission unterliegt dem Antrag des Regierungsrates mit 25 zu 26 Stimmen bei Stichentscheid des Vorsitzenden.

Die Vorlage unterliegt einer zweiten Lesung.