

Beschluss

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 19. Februar 2025

§ 348

Gesetz über den öffentlichen Verkehr

2. Lesung

(Bericht s. § 329, 22.1.2025, S. 645)

Artikel 1; neuer Absatz 3

Markus Schnyder, Oberurnen, beantragt namens der SVP-Fraktion Zustimmung zur Fassung von Kommission und Regierungsrat und damit die Streichung des in erster Lesung beschlossenen neuen Absatzes 3 von Artikel 1. – Der Entscheid über den vorliegenden Antrag ist nicht nach ideologischen, sondern nach logischen Massstäben zu treffen. Es mag Gründe geben, die für einen Halbstundentakt sprechen. Es gibt aber auch Gründe dagegen. Ein attraktiver öV, der genutzt wird, muss qualitativ ausgebaut werden und nicht quantitativ durch eine massive Verdichtung des Fahrplankontakts. In naher Zukunft wird es Möglichkeiten für einen qualitativen Ausbau geben. Bei der Postauto AG gibt es bereits eine ganze Abteilung, die sich mit On-Demand-Angeboten beschäftigt. Solche Angebote richten sich nach dem aktuellen Bedarf. Während in Glarus Nord zu gewissen Tageszeiten schon fast ein Viertelstundentakt angebracht wäre, ist andernorts im Kanton wohl eine Verbindung pro Halbtage noch zu viel. Um die 670 Einwohnerinnen und Einwohnern aus dem Dorf Elm zu transportieren, sind 14 Busfahrten notwendig. Wenn der Busbetrieb morgens um 5 Uhr beginnt, wäre Elm mit einem Halbstundentakt bis am Mittag leer. Der Bus würde dennoch den ganzen Nachmittag weiterfahren, obwohl es keine Passagiere mehr gibt. Der Betrieb eines Busses bzw. der Ausbau des Angebots ohne entsprechende Nachfrage ist unwirtschaftlich. Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c verpflichtet jedoch zum wirtschaftlichen Umgang mit den öffentlichen Mitteln. – Der Einsatz der Grünen für den Halbstundentakt ist auch ideologisch bedingt. Sie setzen damit das Parteiprogramm um. Das ist nachvollziehbar. Das gilt auch für die Unterstützung durch Landrat Mathias Zopfi, der Präsident der Autobetrieb Sernftal AG ist. Der Ausbau auf einen Halbstundentakt würde den Umsatz seiner Unternehmung praktisch verdoppeln. Angesichts dessen könnte man auch in den Ausstand treten. – Über die Notwendigkeit eines Halbstundentakts kann man geteilter Meinung sein. Die Regelung gehört aber in jedem Fall nicht in das Gesetz, sondern in das öV-Konzept. Wer in erster Lesung eine Mehrheit für den Halbstundentakt gefunden hat, dem wird das auch im Rahmen des öV-Konzepts gelingen. Die Vorgabe wäre dann aber nicht ganz so stark, wie wenn man sie ins Gesetz schreibt.

Kaj Weibel, Mollis, Kommissionsmitglied, beantragt im Namen der Fraktion der Grünen / Jungen Grünen Zustimmung zur Fassung von Artikel 1 gemäss der ersten Lesung. – Es gibt auch nicht ideologische Argumente für den Halbstundentakt. In zweieinhalb Monaten berät

die Landsgemeinde das öV-Gesetz. Es lohnt sich, bereits jetzt zu überlegen, was die Stimmberechtigten von dieser Totalrevision erwarten und auch erwarten dürfen. Wenn ihnen schon die Kompetenz für die Angebotsplanung entzogen wird, braucht es auf Stufe Gesetz zumindest gewisse Rahmenbedingungen für das künftige öV-Angebot. Das ist nicht ideologisch argumentiert, sondern hat mit demokratiepolitischen Überlegungen zu tun. Man kann im Landrat zwar der Meinung sein, dass es keine Regelung zum Angebot auf Gesetzesstufe braucht. Dieser entscheidet ja über das Angebot für die nächsten paar Jahre. Für den Landrat spielt das also keine Rolle; er kann diesen Angebotsgrundsatz gut aus dem Gesetz streichen. Die Landsgemeinde hingegen kann sich nicht zum Angebot äussern, obwohl der öV im Kanton Glarus für viele Menschen – etwa für Lernende von Kantons- oder Berufsschule oder für Pendlerinnen und Pendler – eine grosse Rolle spielt. Wenn das Gesetz nicht zumindest gewisse Angebotsgrundsätze enthält, kauft die Landsgemeinde in Bezug auf Angebot und Angebotsplanung die Katze im Sack. Dazu kommt, dass es auch für den Landrat unklar bleibt, welche Entwicklung des öV-Angebots sich die Bevölkerung wünscht. Genauso, wie mit dem öV-Gesetz die Meinung des Volkes zur künftigen Erschliessung von Braunwald abgeholt wird, soll dies auch für das öV-Angebot erfolgen. Der neue Absatz 3 ist zudem so formuliert, dass der Halbstundentakt nicht für jede Linie oder zu jeder Betriebszeit gelten muss. Es ist klar, dass es unverhältnismässig und auch nicht sinnvoll wäre, jede Linie zu jeder Uhrzeit im Halbstundentakt zu führen. Der Landrat hat genügend Handlungsspielraum, um im öV-Konzept die Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen. Dazu gibt es auch Vorgaben in Artikel 11. Fakt ist aber, dass das öV-Angebot momentan in mehreren Regionen des Kantons nur im Stundentakt geführt wird. Dadurch leidet die Attraktivität der betroffenen Dörfer. Konkret geht es um das Kleintal, das Grosstal, den Kerenzlerberg und Riedern. – Dass die Angebotsdetails im öV-Konzept festgelegt werden, ist richtig. Das ist aber auch mit Artikel 1 Absatz 3 gegeben. Der Landsgemeinde ist eine Vorlage zu unterbreiten, mit der sie dem Landrat mitteilen kann, in welche Richtung sich das öV-Angebot im Kanton Glarus grundsätzlich entwickeln soll. Der öV ist mit dieser Vorlage im ganzen Kanton zu stärken.

Benjamin Kistler, Niederurnen, spricht sich namens der SP-Fraktion für die Fassung gemäss erster Lesung aus. – Der Halbstundentakt ergibt Sinn. Er erhöht die Planbarkeit für die öV-Nutzerinnen und -Nutzer. Die Menschen müssen sich weniger um den Fahrplan kümmern, die Wartezeiten sind kürzer. Das ist ein qualitativer Ausbau, nicht nur ein quantitativer. Er bewegt die Menschen zum Umsteigen auf den öV. Wenn mehr Menschen mit dem öV unterwegs sind, reduziert dies die Zahl der Autos auf der Strasse. Das weiss man aus der Forschung. Über verstopfte Strasse und Stau hat der Landrat bereits ausgiebig debattiert. Hinter fliessendem Autoverkehr können doch alle stehen. – Es geht auch um Fairness gegenüber Glarus Süd. In Glarus Nord und Glarus gibt es bereits vielerorts und zu vielen Tageszeiten einen Halbstundentakt. Jetzt ist es an der Zeit, diesen im Grundsatz auch den Menschen aus Glarus Süd anzubieten. Der Halbstundentakt soll nicht auf Verordnungsstufe geregelt werden. Die Verordnung ist spezifisch und voller Details. Der Grundsatz des Halbstundentakts ist das aber gerade nicht. Er soll für den ganzen Kanton gelten. Und deshalb ist es richtig, dass man ihn in das Gesetz schreibt.

Peter Rothlin, Oberurnen, unterstützt den Antrag von Kommission und Regierungsrat. – Landrat Markus Schnyder führte aus, dass heute zwei Varianten zur Auswahl stehen. Die eine Variante beinhaltet einen Halbstundentakt nach Sool und Schwändi. Die zweite Variante sieht vor, den Halbstundentakt im öV-Konzept dort festzulegen, wo es wirtschaftlich und sinnvoll ist. Gemäss Artikel 43 Absatz 2 der Landratsverordnung achtet die Geschäftsprüfungskommission insbesondere auf die Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der Amts- und Geschäftsführung. Die Finanzaufsichtskommission prüft laut Artikel 44 der Landratsverordnung Vorlagen und Geschäfte auf ihre Wirtschaftlichkeit. Sie soll dabei die Grundsätze des Finanzhaushaltgesetzes beachten. Gemäss Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe e des Finanzhaushaltgesetzes ist für jedes Vorhaben jene Variante zu wählen, die bei gegebener Zielsetzung die wirtschaftlich günstigste Lösung gewährleistet. Es stellt sich die Frage, ob die Aufsichtskommissionen ihrem Auftrag vorliegend nachkommen. Anlässlich der ersten Lesung stimmte immerhin die Mehrheit der Mitglieder der Geschäftsprüfungskommission nicht für den Antrag

Weibel. Bei der Finanzaufsichtskommission war das Verhältnis hälftig; der Präsident gab den Ausschlag zugunsten der weniger wirtschaftlichen Variante. Die Mitglieder der Geschäftsprüfungs- wie auch der Finanzaufsichtskommission, mindestens die beiden Präsidien, sind gebeten, ihrem Auftrag in der zweiten Lesung nachzukommen und den Antrag von Kommission und Regierungsrat zu unterstützen.

Mathias Zopfi, Engi, votiert für die Fassung gemäss erster Lesung. – Es geht vorliegend nicht um einen gross angelegten Angebotsausbau. Den Halbstundentakt gibt es in Glarus Nord und Glarus im Grundsatz bereits heute. Er soll – mit Ausnahmen – auf das Hinterland ausgedehnt werden. Das führt zu einer Verbesserung für die etwa 8000 Menschen im Glarner Hinterland, die heute noch nicht vom Halbstundentakt profitieren können. Dass On-Demand-Angebote kommen werden, ist klar. Das wird wahrscheinlich zur nächsten Überarbeitung des öV-Gesetzes führen. Es handelt sich dabei vielleicht um genau jene Angebote, die in einigen Jahren Sool und Schwändi bedienen. Dass diese beiden Dörfer in einem Halbstundentakt erschlossen werden, wird wohl jedoch von niemandem beabsichtigt. Das wird in den nächsten 20 Jahren ökonomisch nicht vertretbar sein. – Das Beispiel von Landrat Markus Schnyder zum Dorf Elm ist kurios. In Elm gibt es nicht nur die 670 Einwohnerinnen und Einwohner, sondern etwa auch Touristen. Diese reisen wohl kaum alle im gleichen Bus an und wieder ab. Zudem wird dort im Rahmen des Projekts «Futuro» massiv in das Skigebiet investiert. Dann muss man doch auch eine attraktive Anbindung, die viel weniger als die Beschneiungsanlagen kostet, unterstützen, damit mehr Leute mit dem öV anreisen. Die Autobetrieb Sernftal AG kann mit dem Halbstundentakt im Übrigen nicht das grosse Geschäft machen. Sie darf keinen Gewinn erzielen und muss das Angebot zu Vollkosten erbringen.

Barbara Rhyner, Elm, bezeichnet ihr Abstimmungsverhalten anlässlich der ersten Lesung als Fehler und kommt zu einem neuen Schluss. – Der Halbstundentakt ist nicht im Gesetz zu regeln. In Artikel 1 Absatz 2 Buchstaben a–e finden sich bereits Leitlinien für ein attraktives Angebot, das im Rahmen des öV-Konzepts diskutiert werden kann. Deshalb ist der neue Absatz 3 nicht nötig. An der Landsgemeinde wird das Thema zwar wohl erneut aufkommen. Man kann dort aber auf die Grundsätze der Verhältnismässigkeit und der Wirtschaftlichkeit hinweisen, die bei der Beratung des öV-Konzepts zu berücksichtigen sind. Es bringt nichts, ohne Kenntnis der Kosten über den Halbstundentakt zu diskutieren.

Christian Marti, Glarus, Kommissionspräsident, spricht sich für Zustimmung zum Antrag von Kommission und Regierungsrat und damit für die Streichung von Artikel 1 Absatz 3 gemäss erster Lesung aus. – Die Mehrheit der Kommission verzichtete bei verschiedenen Fragestellungen darauf, weitere Angebotsgrundsätze in das öV-Gesetz aufzunehmen. Die Fassung von Kommission und Regierungsrat sieht deren drei vor: die Anbindung aller Ortschaften an das öV-Netz; die barrierefreie Ausgestaltung des Angebots; eine Kennzahl für die Wirtschaftlichkeit. Die Mehrheit der Kommission ist der Ansicht, dass das reicht. Alles Weitere zum Angebot ist gemäss öV-Gesetz im öV-Konzept zu regeln. – Landrat Mathias Zopfi stellte nochmals klar, dass es weder heute noch an der Landsgemeinde darum geht, über den generellen Halbstundentakt zu entscheiden. Es geht vielmehr um die Frage, mit welchen Vorzeichen der Landrat das öV-Konzept berät. Er wird entweder begründen müssen, weshalb auf einzelnen Linien auf ein Halbstundentakt verzichtet oder weshalb auf einzelnen Linien ein Halbstundentakt geschaffen wird. Diesbezüglich ist der Handlungsspielraum des Landrates nicht einzuschränken. Deshalb ist auf den neuen Absatz 3 zu verzichten.

Regierungsrat *Thomas Tschudi* hält am Antrag von Regierungsrat und Kommission fest. – Es ist nicht gross bestritten, dass ein Ausbau des öV stattfinden muss. Natürlich motiviert der Halbstundentakt die Leute eher als ein Stundentakt, auf den öV zu wechseln. Der neue Absatz 3 schürt entsprechende Erwartungen in der Bevölkerung. Die Menschen werden davon ausgehen, dass der Halbstundentakt früher oder später kommt. Der Regierungsrat wird sich für einen Ausbau einsetzen. Dieser forderte bereits im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms, Ausbauschritt 2045, den Viertelstundentakt beim Schienenverkehr. Davon

ausgehend müsste im Rahmen des öV-Konzepts geprüft werden, wo überall ein Halbstundentakt möglich ist. Es ergibt jedoch keinen Sinn, jetzt einen grundsätzlichen Halbstundentakt in das Gesetz zu schreiben. Der Landrat hat es selbst in der Hand, wo ein solcher gelten wird. Er sollte diese Freiheit weiterhin haben, ohne mit einer überhöhten Erwartungshaltung der Bevölkerung konfrontiert zu sein.

Abstimmung: Der Antrag Weibel aus erster Lesung obsiegt über den Antrag von Kommission und Regierungsrat mit 29 zu 26 Stimmen bei 2 Enthaltungen.

Artikel 5; Erschliessung Braunwald

Regierungsrat *Thomas Tschudi* beantragt folgende neue Formulierung von Artikel 5 Absatz 1: «Das Zentrum von Braunwald wird mittels Standseilbahn erschlossen.» Überdies sei neu folgender Absatz 2 vorzusehen: «Der Kanton erschliesst den Hüttenberg ab der Bergstation der Standseilbahn.» – Der Regierungsrat setzte sich zum Ziel, eine moderne und klare gesetzliche Grundlage für den öV zu schaffen. Daneben floss der lange gehegte Wunsch, dass die Bevölkerung über die künftige Erschliessung von Braunwald befinden darf, in Form von Artikel 5 in den Gesetzentwurf ein. Die Kommission beantragte eine neue Formulierung und will heute keinen konkreten Entscheid über die Form der Erschliessung treffen. Der eigentlich sachfremde Artikel 5 ergibt jedoch nur dann einen Sinn, wenn dem Ziel des Regierungsrates, dass die Bevölkerung über die künftige Erschliessung Braunwalds entscheiden kann, Rechnung getragen wird und ein Entscheid an der Landsgemeinde herbeigeführt werden kann. Es genügt nicht, weitsichtige und ergebnisoffene Formulierungen zu wählen, wenn damit kein Entscheid herbeigeführt wird. Es gilt Klarheit zu schaffen, damit die Verwaltung weiss, woran sie weiterarbeiten soll. Das soll keine Drohkulisse sein: Aber der Regierungsrat behält sich vor, an der Landsgemeinde seine Variante entgegen dem Antrag des Landrates zu vertreten. Der Regierungsrat entschied sich allerdings dafür, eine neue Fassung auszuarbeiten und dem Landrat zu unterbreiten. Er geht damit einen Schritt auf den Landrat zu und nimmt den Hüttenberg als Zielort für die Erschliessung mit dem öV auf. Im Gegenzug möchte er einen Entscheid bezüglich der Erschliessung von Braunwald herbeiführen. Es wäre eine gute und zukunftsgerichtete Variante, wenn die Standseilbahn weiter genutzt wird und die Ressourcen für die Verbindung zwischen der Bergstation und dem Hüttenberg aufgewendet werden können. Das wäre eine klare Entscheidung, die im Anschluss durch die Fachleute – zusammen mit den Sportbahnen, aber auch mit der Gemeinde und weiteren Anspruchsgruppen – umgesetzt werden könnte. Die Erschliessung des Hüttenbergs ab der Bergstation der Standseilbahn würde im Rahmen des öV-Konzepts geplant. In einem ersten Schritt wäre eine Erschliessung mit kleinen E-Bussen anzudenken. Die Erarbeitung des öV-Konzepts dauert rund zwei Jahre. Anschliessend erfolgt die Beratung im Landrat. Im besten Fall ist die Erschliessung des Hüttenbergs per Fahrplanwechsel 2028/2029 realistisch. Für eine mittelfristige Lösung mit einem anderen Erschliessungssystem müsste das Gespräch mit den Anspruchsgruppen geführt werden, um zu verstehen, was die Sportbahnen und weitere touristische Anbieter in Braunwald planen. Die nötige Offenheit dazu ist seitens der Verwaltung vorhanden. Der Kanton könnte bei den Planungen unterstützen. Sobald Klarheit herrscht, könnten die raumplanerischen Prozesse gestartet werden, um die Grundlage für eine Verbindung zwischen Bergstation und Hüttenberg mit einem anderen System zu schaffen. Das Gesetz an sich wie auch die Erschliessung von Braunwald muss aber den finanziellen Realitäten standhalten können. Eine vollständige Finanzierung einer Bahn von der Bergstation zum Hüttenberg durch den Kanton unterstützt der Regierungsrat nicht; er sieht den Kanton diesbezüglich nicht in der Pflicht. Eine finanzielle Beteiligung an den Betriebskosten in der Grössenordnung der Kosten für eine öV-Erschliessung mit Bussen ist aber möglich und sinnvoll. Ebenfalls ist eine Mitbeteiligung an den Investitionen durch das Finanzinfra-Programm möglich und anzudenken. – Die Erschliessungsvariante A wird im Antrag an den Landrat zwar erläutert, wurde aber von keiner Seite als mögliche Alternative betrachtet. Man sprach eher davon, dass die darin vorgesehene Redundanz nicht nötig sei. 90 Prozent der am Mitwirkungsverfahren Teilnehmenden sprachen sich allerdings für eine

redundante Lösung aus. Unabhängig davon verschliesst sich der Regierungsrat auch einer neuen Lösung ohne Redundanz und Transportkapazitäten für schwere Güter nicht, so sie denn beschlossen würde. Immerhin wäre auch dann eine Entscheidung vorhanden. Die vom Regierungsrat bevorzugte Variante ist allerdings bekannt. Dieser will nun einen Entscheid herbeiführen und damit seinem Versprechen nachkommen. Der Landrat soll nun dazu Sorge tragen, dass die Landsgemeinde diskutieren kann und dabei kein Nicht-Entscheid resultiert.

Christian Marti beantragt Zustimmung zum Antrag der Kommission und somit zur Fassung gemäss erster Lesung. – Die Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr traf sich heute Morgen zu einer weiteren Kommissionssitzung, um den neuen Antrag des Regierungsrates zu Artikel 5 zu beraten. Die Kommission hielt mit fünf zu drei Stimmen bei einer Enthaltung am Resultat der ersten Lesung bzw. ihrem Antrag fest. Sollte der Antrag des Regierungsrates obsiegen, beantragt die Kommission mit sechs zu drei Stimmen eventualiter, auf die Nennung des Zentrums von Braunwald in Absatz 1 zu verzichten. – Die Kommission gewichtete, dass der Landrat zu dieser Frage in der ersten Lesung einen sehr deutlichen Entscheid traf. Die Kommission schätzte es aber auch, dass der Regierungsrat einen neuen Anlauf unternimmt und zuhanden der zweiten Lesung versucht, mit einem eigenen Antrag die Reihen zu schliessen. Diese Energie und diese Zielsetzung wurden in der Kommission explizit positiv gewürdigt. Es gelang jedoch nicht, die neue Variante des Regierungsrates als echten Kompromiss zu positionieren. Es konnte – in der knappen Zeit – nicht hinreichend vermittelt werden, dass mit dem Vorschlag des Regierungsrates einerseits die öV-Anbindung des Hüttenbergs und andererseits der Variantenentscheid erreicht werden kann. Es bleibt ebenfalls offen, wie die Erschliessung des Hüttenbergs durch den Kanton mittel- und langfristig erfolgen soll. Der Regierungsrat legt transparent dar, dass er den Kanton nicht alleine in der Verantwortung sieht, sondern auch weitere Akteure. Das überzeugte in der Kommission nicht alle Mitglieder restlos. – Wenn in Zukunft nach einer Lösung, die alle Partner einbezieht, gesucht wird, braucht es wahrscheinlich – ausgehend vom erwähnten Mitwirkungsergebnis – den verstärkten Einbezug der Sportbahnen und der Gemeinde, um dann im Rahmen der offenen Formulierung gemäss erster Lesung zu einem Resultat zu kommen, das in Zukunft erfolgversprechend umgesetzt werden kann. Die Kommission weist darauf hin, dass das Schliessen der Reihen auch in die umgekehrte Richtung funktionieren kann: Wenn der Landrat an seiner Meinung gemäss erster Lesung festhält, ist der Regierungsrat eingeladen und aufgerufen, sich gemäss bisheriger Praxis der landrätlichen Haltung mindestens nicht zu widersetzen, sofern er sich nicht anschliessen kann.

Werner Kälin, Ennenda, votiert im Namen der SP-Fraktion für Zustimmung zum neuen Antrag des Regierungsrates. – Die Unterstützung des neuen regierungsrätlichen Antrags erfolgt nicht aus voller Überzeugung. Eigentlich gehört die konkrete Erschliessung einer Ortschaft oder gar eines Siedlungsteils nicht in das Gesetz. Sonst müssten andere Ortschaften und Destinationen ebenso aufscheinen. Das Angebot gehört in das öV-Konzept. Artikel 5 wird dennoch unterstützt, um den Kanton nicht im Regen stehen zu lassen bzw. nicht als unverlässlich erscheinen zu lassen: Es wurde versprochen, dass die Landsgemeinde in der Erschliessungsfrage mitbestimmen kann. Ausserdem braucht es das öV-Gesetz jetzt, damit möglichst viele Menschen im Glarnerland das Auto stehen lassen können und der systemrelevante Strassenverkehr nicht im Stau stecken bleibt. Weiter sind die etwa 300 Menschen, die im autofreien Braunwald leben, schlichtweg auf den öV angewiesen. Hinter diesem dritten Argument steckt allerdings auch ein grosses Problem. Im Kanton Glarus leben nämlich 42'000 Menschen, die meisten davon im dicht besiedelten Talboden. Dort ist der öV aus ganz anderen Gründen wichtig als in Braunwald. Die Menschen im Talboden sollten weniger Auto fahren, um der Wirtschaft und Glarus Süd keinen Kummer mit dem Stau zu bereiten. Dazu braucht es nicht nur ein funktionierendes, sondern ein modernes und ein komfortables öV-Angebot mit Halbstundentakt und Haltestellen in Gehdistanz zum Zuhause und zum Arbeitsplatz; auch in der Nacht. Selbst wenn für die Erschliessung von Braunwald unverhältnismässig viel Geld investiert werden muss, darf das Geld trotzdem dort nicht fehlen, wo es der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung des Glarnerlandes am meisten nützt: also für den öV im Talboden.

Mathias Zopfi, Engi, erachtet die inhaltlichen Unterschiede zwischen dem neuen Antrag des Regierungsrates und dem Beschluss aus erster Lesung als nicht gross. – Der neue Vorschlag des Regierungsrates erschien zunächst als sympathischer Kompromiss, der verhindern soll, dass es an der Landsgemeinde zu einem Showdown zwischen Regierungsrat und Landrat kommt. Sofern ein solcher überhaupt zulässig ist, muss man ihn wenn immer möglich vermeiden. Artikel 5 gemäss erster Lesung unterscheidet sich faktisch aber gar nicht wesentlich von der neuen Formulierung des Regierungsrates. Denn nach der Ertüchtigung ist die Standseilbahn als Erschliessungssystem für längere Zeit gesetzt, auch mit der Formulierung der Kommission. Die Erschliessung des Hüttenbergs kam in der ersten Lesung neu hinzu. Der Regierungsrat nimmt diese nun ebenfalls auf. Inhaltlich ist der Unterschied somit nicht mehr gross. Deshalb ist wichtig, welche Formulierung zweckmässiger ist. Der Regierungsrat spricht vom Zentrum von Braunwald. Eine solche Formulierung ist nicht sehr gelungen und eher missverständlich als klar – einerseits aufgrund des Charakters von Braunwald, andererseits aufgrund der unklaren Definition eines Zentrums. Der Regierungsrat meint damit die heutige Bergstation der Standseilbahn. Diese steht aber nicht unbedingt im Zentrum von Braunwald. – Der Regierungsrat müsste eigentlich – wie bei anderen Linien – eine Mitfinanzierung durch den Bund anstreben. Die Formulierung von Absatz 2 sagt aber nichts anderes, als dass die Erschliessung des Hüttenbergs einzig Sache des Kantons ist. Die Mitfinanzierung durch den Bund ist mit einer anderen Formulierung zwar nicht gesichert. Die jetzige Formulierung schliesst eine solche jedoch mehr oder weniger aus. Am Ende überzeugt Artikel 5 in der Fassung des Regierungsrates nicht ganz. Die Formulierung gemäss erster Lesung führt inhaltlich zum gleichen Ergebnis. Die Standseilbahn als System ist für die nächsten 15 Jahre wahrscheinlich gesetzt. Das kann man auch einer Landsgemeinde kommunizieren. Kommt es hingegen zu einem Showdown, diskutiert die Landsgemeinde über eine Frage, die für die nächsten Jahre eigentlich beantwortet ist. – Es wird immer wieder argumentiert, die Leute würden eine redundante Erschliessung wollen. Es kommt allerdings immer auf die Frage an, die man ihnen stellt. Wer den Fünfer und das Weggli nehmen kann, tut das. Sollte sich die Systemfrage aber dereinst konkret stellen, wird man sich zwischen Fünfer und Weggli entscheiden müssen. Beides gleichzeitig wird nicht finanziert werden können. Da hat der Regierungsrat recht.

Martin Baumgartner, Engi, Kommissionsmitglied, beantragt im Namen der Minderheit der Kommission Zustimmung zum Antrag des Regierungsrates, wobei Artikel 5 Absatz 1 wie folgt neu zu formulieren sei: «Braunwald wird mittels Standseilbahn erschlossen.» – Der Regierungsrat will den Variantenfächer nochmals öffnen. Er streckt nach der ersten Lesung die Hand aus und unterbreitet einen Antrag, der dem Wortlaut des Antrags Hager aus erster Lesung weitgehend entspricht. Eine ausgestreckte Hand sollte man ergreifen und so ermöglichen, dass der Regierungsrat und der Landrat mit einer geschlossenen Meinung vor die Landsgemeinde treten. Dennoch ist Absatz 1 in der neuen Variante des Regierungsrates neu zu formulieren. Denn Braunwald hat kein eigentliches Zentrum. Wo dieses künftig zu liegen kommt, lässt sich heute nicht sagen. In den raumplanerischen Grundlagen ist jedoch eine Erschliessung des Hüttenbergs vorgesehen.

Priska Müller Wahl, Niederurnen, Kommissionsmitglied, beantragt im Namen der GLP-Fraktion die Streichung von Artikel 5 aus der Vorlage. – Artikel 5 ist systemfremd, unnötig und eventuell sogar wirkungslos. Zudem ist unklar, über was die Landsgemeinde befinden soll. Der Landrat als vorberatende Institution muss der Landsgemeinde jedoch klare Entscheidungsgrundlagen liefern. – Vorliegend geht es um das öV-Gesetz. Eine Errungenschaft dieses neuen Gesetzes ist es, dass die konkreten Angebote erst im öV-Konzept definiert werden. Der Braunwald-Artikel schafft nun ein Präjudiz für andere konkrete Regelungen von öV-Angeboten; auch andere Ortschaften könnten versucht sein, an der Landsgemeinde ihre Pfründe zu sichern. Das will die GLP-Fraktion nicht riskieren. Es muss um den öV insgesamt gehen. Die Erschliessung von Braunwald ist ein anderes Thema. Deshalb ist der Artikel systemfremd. – Der Memorialsantrag, der einen Volksentscheid bezwecken wollte, wurde für rechtlich unzulässig befunden und zurückgezogen. Die räumlichen Festlegungen, die der

Landrat nun diskutiert, haben im Richtplan oder allenfalls im Nutzungsplan zu erfolgen. Auch für den Richtplan ist der Landrat zuständig. Die Erschliessung des Hüttenbergs ist im Richtplan zwar vorgesehen, allerdings nur als Zwischenergebnis. Sie ist also nicht umsetzungsreif. Wenn man also vorwärts machen will, trifft man die notwendigen Abklärungen zur Machbarkeit und zu den räumlichen Auswirkungen und verlangt diese auch von den Sportbahnen. Der Regierungsrat kam den Urhebern des Memorialsantrags trotz dieser Ausgangslage entgegen. Er wollte ermöglichen, dass die Landsgemeinde darüber entscheidet, wie die Erschliessung von Braunwald weitergeplant werden soll. Der Landrat entschied sich in erster Lesung jedoch für eine Formulierung, die einen Entscheid der Landsgemeinde verunmöglicht. Die Variantenwahl bleibt offen und es stehen Varianten im Raum, die für den Kanton in einem schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnis stehen und kaum finanzierbar sind. Der ursprüngliche Antrag des Regierungsrates entsprach der Festsetzung im Richtplan. Er ist deshalb eigentlich überflüssig. Der neue Antrag des Regierungsrates entspricht inhaltlich dem Antrag Hager aus erster Lesung. Darüber hat der Landrat also schon einmal abgestimmt. Wenn es um eine touristische Erschliessung geht, die systemrelevant sein soll, ist auf die Möglichkeit der Mitfinanzierung touristischer Kerninfrastrukturen zu verweisen. Eine solche würde allerdings bedingen, dass Klarheit über die Absichten der Sportbahnen herrscht. Das ist heute nicht der Fall.

Sabine Steinmann, Oberurnen, kritisiert die Vorgänge, die zur Aufnahme von Artikel 5 in das öV-Gesetz führten. – Der Prozess, der zu Artikel 5 geführt hat, war nicht vorbildlich. Bereits bei der Erarbeitung des Memorialsantrags war klar, dass dessen Gegenstand nicht in die Zuständigkeit der Landsgemeinde fällt. Man will nicht wissen, wie viel es den Steuerzahler gekostet hat, um schliesslich offiziell festzustellen, dass der Memorialsantrag nicht zulässig ist. In der Debatte meldeten sich nun Verwaltungsräte von öV- und Sportbahnunternehmen leidenschaftlich zu Wort. Ehemalige Förderpersonen und Gemeindevertreter aus Glarus Süd waren präsent. Mit Unterstützung des Regierungsrates schaffte es die Erschliessung des Hüttenbergs nun in das Gesetz. Alle, die hier mitgewirkt haben, werden sagen, dass sie der Demokratie geholfen hätten, indem die Bevölkerung so viel wie möglich mitreden kann. Aus persönlicher Sicht schaden sie jedoch der Demokratie mit diesem Vorgehen. – Dass Braunwald als Dorf eine gute Erschliessung und auch innerhalb des Dorfes einen öV für seine weniger mobilen Mitmenschen will, ist nachvollziehbar und legitim. Das ist der einzige Grund, weshalb man selbst Artikel 5 unterstützt.

Christian Marti hält am Antrag der Kommission fest, bittet eventual um Zustimmung zum Antrag Baumgartner und wirbt für Ablehnung des Antrags Müller Wahl. – In der ersten Lesung diskutierte der Landrat zu Recht, dass Braunwald und damit auch Glarus Süd einen Entwicklungsimpuls brauchen. Dazu besteht weitgehend Einigkeit, auch zwischen Kommission und Regierungsrat. Es geht nicht nur um technische und finanzpolitische Fragestellungen. Die Formulierung, die sich in der ersten Lesung durchgesetzt hat, wird jetzt zum Teil schlechtergredet, weil sie einem Variantenentscheid im Jahr 2025 ausweicht. Das bietet aber auch Chancen. Zeit bleibt genug. Mit dem Entscheid gemäss erster Lesung verändert sich bezüglich der Erschliessung von Braunwald mit der Standseilbahn für die nächsten 10–20 Jahre nichts. Man darf damit rechnen, dass die heutige Standseilbahn solange fährt und fahren darf. Die Zeit bis dahin kann genutzt werden, um an der umfangreichen bisherigen Arbeit – die Mitwirkungsverfahren wurden bereits erwähnt – anzuknüpfen und um gemeinsam mit den Sportbahnen und der Gemeinde zur Lösung zu kommen, die für die Jahre danach angemessen ist, um den Entwicklungsimpuls zu erreichen. Die Variante gemäss erster Lesung verunmöglicht für den Moment nichts, aber sie verankert den Entwicklungsimpuls im Gesetz. Das ist etwas wert. In erster Lesung sprachen sich 36 Mitglieder dieses Rates dafür aus. – Die Kommission engagiert sich klar gegen eine Streichung von Artikel 5. In den bisherigen Beratungen wurde ein zusätzlicher, kurzfristiger Impuls für Braunwald und eine Verbesserung der Situation erreicht. Der Dank dafür gebührt auch dem Regierungsrat, der sich diesbezüglich merklich bewegt hat. Der Hüttenberg wird gemäss dem von Regierungsrat Thomas Tschudi heute erläuterten Zeitplan also noch in den Zwanzigern erschlossen. Ob der

Hüttenberg ans öV-Netz angeschlossen wird, bleibt vorliegend bewusst offen. Denn es bestehen pragmatische, andere Varianten für die Erschliessung des Hüttenbergs. Den Grundsatz, dass der Hüttenberg erschlossen wird, ist heute nicht mehr aus der Hand zu geben. Der Landrat sollte sich an der Landsgemeinde dafür einsetzen, dass dieser für Braunwald positive Entwicklungsschritt gesichert werden kann. Deshalb darf Artikel 5 auf keinen Fall gestrichen werden. – Die Demokratie ist lebendig. Man muss sich um sie keine Sorgen machen, solange im politischen Diskurs unterschiedliche Meinungen geäussert werden.

Regierungsrat *Thomas Tschudi* schliesst sich namens des Regierungsrates dem Antrag Baumgartner an. – Die Demokratie lebt. Der Regierungsrat hat sich auf die zweite Lesung hin bewegt. Ob er sich ein weiteres Mal bewegt, wenn die andere Seite nicht entgegenkommt, bleibt offen. – Es wird argumentiert, dass es heute keinen Variantenentscheid brauche, weil die Standseilbahn ja noch bis 2035 oder 2045 fährt. Der Bau einer neuen Bahn dauert im besten Fall jedoch sechs Jahre. Das führt dazu, dass man relativ bald einmal wieder diskutieren müsste, wie Braunwald künftig erschlossen wird. In der bisherigen parlamentarischen Debatte wurde noch nie geäussert, wie die künftige Erschliessung denn abgesehen von den vorliegenden Varianten aussehen soll. Es gibt keine neue Ausgangslage, die dazu führt, dass man heute nicht über die Variante entscheiden könnte. Deshalb ist der Entscheid nicht zu vertagen. Ein Entscheid erlaubt, die Planung weiter voranzutreiben. Die Ressourcen sind zu bündeln. Die Verwaltung ist äusserst schlank aufgestellt. Die Fachleute sollten nicht auf Vorrat produzieren müssen. Das war bisher schon genügend der Fall. Es gibt bereits Grundlagen. Dementsprechend wäre es jetzt zielführend, einen Schritt weiterzugehen. Die Idee ist, die Erschliessung ab der Bergstation bis zum Hüttenberg weiterzuführen, bald einmal – wenn die Anspruchsgruppen mitmachen – mit einer besseren Variante als mit Bussen. Dazu muss bekannt sein, von wo aus diese Erschliessung zu erfolgen hat. Somit ist ein Variantenentscheid notwendig. – Der Regierungsrat kann sich hinter den Antrag Baumgartner stellen. Die Formulierung sollte jedoch nicht die Erwartung wecken, dass die Erschliessung des Hüttenbergs mit der Standseilbahn erfolgt. Das wäre eine sehr schwierige Variante mit vielen Einflussfaktoren.

Abstimmungen:

- In der Eventualabstimmung unterliegt der Antrag der Kommission gemäss erster Lesung dem Antrag Baumgartner mit 24 zu 30 Stimmen bei 3 Enthaltungen.
- Der Antrag Baumgartner obsiegt über den Antrag Müller Wahl mit 48 zu 9 Stimmen.

Artikel 11; Anforderung an die Wirtschaftlichkeit

Remo Goethe, Glarus, beantragt folgende neue Formulierung von Artikel 11 Absatz 1: «Der Landrat legt mit dem öV-Konzept Ziel- und Mindestwerte für den Kostendeckungsgrad einzelner Linienkategorien fest.» Darüber hinaus sei Artikel 11 mit einem neuen Absatz 2 mit folgendem Wortlaut zu ergänzen: «Werden diese Werte bei einzelnen Linien nicht erreicht, ergreift der Regierungsrat geeignete Massnahmen. Er kann bei Nichterreicherung der Mindestwerte ein Angebot einstellen.» – Mit einem starren 20-Prozent-Grenzwert im Gesetz verbaut sich der Landrat die Chance, einen zukunftsgerichteten und optimierten öV zu planen. Der Landrat kann im Rahmen des öV-Konzepts über die einzelnen Linien diskutieren. Ein starrer Grenzwert im Gesetz ist vor diesem Hintergrund unverständlich und irritierend. Der Nachtbus etwa weist gemäss Bericht der Finanzaufsichtskommissionen einen Kostendeckungsgrad von 17 Prozent aus. Gemäss Gesetzentwurf könnte der Nachtbus nicht mehr eingeführt werden. Dieser gehört aber zu den besten öV-Angeboten im Glarnerland. Er belebt das Nachtsowie das Vereins- und Kulturleben und bringt Jugendliche sicher nach Hause. Der Nachtbus würde zwar auch mit dem Antrag von Regierungsrat und Kommission nicht gestrichen. Denn die aktuelle Bestimmung bezieht sich ja nur auf Angebotsausbauten. Es könnte aber auch in Zukunft innovative Ideen geben, die bereits am Mindestkostendeckungsgrad scheitern. Mit dem vorliegenden Antrag würde die starre Regelung aus dem Gesetz gestrichen. Der Landrat hätte die Möglichkeit, Massnahmen zu ergreifen, welche die Wirtschaftlichkeit

berücksichtigen. Der Antrag ermöglicht eine qualitative, zukunftsgerichtete und kosteneffiziente Planung des öffentlichen Verkehrs.

Andreas Vögeli, Schwanden, Kommissionsmitglied, unterstützt im Namen der Die-Mitte-Fraktion den Antrag Goethe. – Zu einem umfassenden Controlling gehört zwangsläufig eine Prüfung der Wirtschaftlichkeit. Das gilt nicht nur für neue Linien, sondern auch für bestehende. Auf keinen Fall sollte man eine neue Linie nach zwei Jahren ausschliesslich aufgrund des Nichterreichens eines starren Mindestkostendeckungsgrads von 20 Prozent wieder streichen. Zwar wäre eine solche Regel einfach: Entweder ist der Wert erreicht oder nicht. Ob das Angebot den Steuerzahler 10'000 oder 1 Million Franken kostet, ist dabei aber nicht relevant. Ebenfalls werden die Kosten nicht in ein Verhältnis zum Nutzen gestellt. Auch wäre nicht relevant, ob die Wirtschaftlichkeit mit Massnahmen hätte erhöht werden können. Das ist kein Controlling. Wenn der Landrat eine neue Linie einführt, hat das meistens seine Gründe. Trotzdem kann es sein, dass sich eine Linie nicht wie erhofft entwickelt. In einem solchen Fall sollte man aber in erster Linie darüber diskutieren, ob Massnahmen zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit zu treffen sind, ob das Angebot zu reduzieren ist oder ob es wieder zu streichen ist. Mit der neuen Formulierung gemäss Antrag Goethe erhält der Landrat diese Möglichkeit. Er ist nicht mehr einer starren gesetzlichen Hürde ausgeliefert. Der Vorschlag ermöglicht eine nachhaltige und effiziente Lösung.

Christian Marti beantragt Zustimmung zum Antrag von Kommission und Regierungsrat. – Der Kommissionsmehrheit war vor allem wichtig, dass es einen Controlling-Artikel im öV-Gesetz gibt. Es braucht einen Kontrollmechanismus. Die Formulierung gemäss erster Lesung ist einfacher umzusetzen und führt zu weniger Folgearbeit. Dabei ist klar, dass eine Betriebsdauer von zwei Jahren für ein neues Angebot sehr kurz ist. Das motivierte auch den Antrag Goethe. Aber auch mit einem konkreten Mindestkostendeckungsgrad kann einem neuen Angebot in der Umsetzung mehr Zeit eingeräumt werden, wenn man das möchte.

Regierungsrat *Thomas Tschudi* spricht sich für den Antrag von Regierungsrat und Kommission aus. – Artikel 11 ist dem Umstand geschuldet, dass der Regierungsrat die Kompetenz für den Beschluss des öV-Konzepts an den Landrat abgibt. Deshalb waren dem Regierungsrat – auch im Wissen darum, dass der Landrat in diesem Thema manchmal etwas ausgabenfreudiger als der Regierungsrat ist – die Bestimmungen zum Controlling wichtig. Der Regierungsrat hat nun kein Problem damit, wenn ihm Instrumente in die Hand gegeben werden, um Massnahmen zu ergreifen. Solche hätte er auch getroffen, wenn er alleine für das öV-Konzept zuständig geblieben wäre.

Abstimmung: Der Antrag von Kommission und Regierungsrat unterliegt dem Antrag Goethe mit 8 zu 48 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Schlussabstimmung: Der Vorlage ist mit 53 zu 1 Stimme bei 3 Enthaltungen zugestimmt. Sie wird der Landsgemeinde wie beraten zur Zustimmung unterbreitet.