

Beschluss

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 24. Januar 2018

§ 393

A. Wirkungsanalyse öffentlicher Verkehr

B. Postulat CVP-Fraktion „Optimierung öffentlicher Verkehr im Kanton Glarus“

(Berichte Regierungsrat, 28.11.2017; Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr, 4.12.2017)

Eintreten

Hans-Jörg Marti, Nidfurn, Kommissionspräsident, beantragt Zustimmung zu den Kommissionsanträgen. – An der Landsgemeinde 2012 hat das Glarner Volk den Ausbau des öffentlichen Verkehrs (öV) beschlossen. Der jährliche Rahmenkredit für den öV beträgt seither rund 6,97 Millionen Franken. Zusammen mit diesem Rahmenkredit erteilte die Landsgemeinde dem Regierungsrat den Auftrag, dem Landrat nach drei Betriebsjahren eine Wirkungsanalyse zu unterbreiten. Gleichzeitig sei dem Landrat Antrag auf unveränderte Weiterführung oder allfällige Anpassungen zu stellen. Die ausführliche Analyse liegt nun vor. Dazu hat der Regierungsrat dem Landrat eine entsprechende Vorlage unterbreitet. Die Wirkungsanalyse kann insgesamt als sehr positiv bewertet werden. Sie beinhaltet sehr viele Zahlen und Informationen. Der Analyse kann entnommen werden, dass der Kanton sehr gut mit dem öV erschlossen ist. – In der ursprünglichen regierungsrätlichen Vorlage vom 24. Oktober 2017 war vorgesehen, dass der Landrat von der Analyse und den Beschlüssen des Regierungsrates lediglich Kenntnis nehmen soll. Diese Beschlüsse sahen die Streichung von verschiedenen Angeboten, insbesondere Buslinien, vor. Das wurde medial ausgeschlachtet und löste im Volk Reaktionen aus. Da dieses Vorgehen nicht dem Auftrag der Landsgemeinde entsprochen hatte, beschloss die Kommission einstimmig, die Vorlage an den Regierungsrat zurückzuweisen. Sie beauftragte das Departement zudem, Angaben zu den tatsächlichen Kosteneinsparungen pro Linie bei den Unternehmen einzufordern. An einer zweiten Kommissionssitzung wurden diese zusätzlichen Zahlen präsentiert. Die Kommission vermisste jedoch mögliche Alternativen oder Varianten zu den vom Regierungsrat beantragten Streichungen. Ebenso stellte die Kommission fest, dass die präsentierten Zahlen nicht jenen der einbezogenen Unternehmen entsprachen. Sie wurden vielmehr von der zuständigen Fachstelle nach einem bewährten Verfahren errechnet. Grund dafür war, dass die von den Unternehmen per Mail eingereichten Zahlen scheinbar nicht als verbindlich oder als einer Offerte entsprechend betrachtet werden können. Da die Umsetzung der Änderungen ohnehin erst per Fahrplan 2020/2021 erfolgen wird, gelangte die Kommission klar zum Schluss, das Geschäft um ein Jahr zu verschieben bzw. an den Regierungsrat zurückzuweisen. Der Auftrag an den Regierungsrat besteht darin, hochoffizielle Angebote einzuholen, die dann von den zuständigen Stellen als verbindlich anerkannt werden können. Ausserdem wünscht sich die Kommission vom Regierungsrat, dass dieser in aller Ruhe und nicht unter

grossen Zeitdruck die zu streichenden Linien überprüft und Alternativen und Varianten aufzeigt. Bei der Buslinie zum Pfrundhaus wird etwa argumentiert, sie destabilisiere den Fahrplan, weil mit grossen Fahrzeugen in den engen Strassen verkehrt werden müsse. Als Alternative zu einer Streichung hätte man ein kleineres Fahrzeug vorschlagen können. Solche Alternativen sollen mitsamt den finanziellen Konsequenzen aufgezeigt werden. Die Kommission erhofft sich einen guten Kompromiss. – Eine Rückweisung an die Kommission bringt im Übrigen nicht viel. Sie kann in kurzer Zeit keine besseren Lösungen bieten. Eine Rückweisung an den Regierungsrat führt zu einer sachlichen Lösung, die unabhängig vom Wahlkampf diskutiert werden kann. – Dank gebührt Regierungsrat Röbi Marti und dem Departement mit Martina Rehli, Departementssekretärin, Markus Josi, Leiter Fachstelle öV, sowie Tamara Willi, Protokollführerin. Zu danken ist selbstverständlich auch den Kommissionsmitgliedern, welche die Vorlage sehr intensiv und kontrovers diskutierten.

Steve Nann, Niederurnen, Kommissionsmitglied, beantragt namens der SP-Fraktion Eintreten und Zustimmung zu den Anträgen der Kommission. – Mit Verwunderung hat die SP-Fraktion zur Kenntnis genommen, dass das öV-Angebot nun doch diskutiert werden kann. Im regierungsrätlichen Bericht war zunächst noch davon die Rede, dass die Zeit für eine Diskussion fehle, weil ausgeschrieben werden müsse. Die SP-Fraktion begrüsst die Neubeurteilung. Sie kommt aber nicht umhin, ihren Unmut über das Vorgehen des Regierungsrates kundzutun. Zuerst streicht dieser Linien, ohne sich wie von der Landsgemeinde vorgegeben abzusprechen. Und dann wird noch ein gar nicht vorhandener Zeitmangel vorgegaukelt. Dass es nun doch noch zu einem guten Ende kommt, ist der landrätlichen Kommission zu verdanken.

Bruno Gallati, Näfels, Kommissionsmitglied, spricht sich namens der CVP-Fraktion für Eintreten und grundsätzliche Zustimmung zu den Anträgen der Kommission aus. Der mit der beantragten Rückweisung verbundene Auftrag sei jedoch klarer zu formulieren. – Die CVP-Fraktion erachtet den Antrag der Kommission, das Postulat der CVP-Fraktion pendent zu halten, bis weitere Varianten vorliegen, in der aktuellen Situation für angebracht. Dies ermöglicht es, in den kommenden zwei Jahren eine Auslegeordnung mit verschiedenen Varianten zu machen. Dann kann der Entscheid für eine optimale öV-Variante gefällt werden. Mit dem Aufrechterhalten des Postulats wird mindestens der Vergleich mit einer anderen Lösung möglich sein. Das kann nur von Vorteil sein. – In der Entwicklungsplanung 2020–2030 des Kantons Glarus heisst es unter anderem: „Der Kanton Glarus sorgt für die Verflüssigung des Verkehrs“. Diese Aussage dürfte mit dem Ziel des Postulats übereinstimmen.

Mathias Vögeli, Rüti, Kommissionsmitglied, votiert stellvertretend für die BDP-Fraktion für Eintreten und Zustimmung zu den Kommissionsanträgen. – Dass der Regierungsrat einen Beschluss fällt, der ihm gemäss Landsgemeindeentscheid gar nicht zustand, erstaunte. In Anbetracht der vorgeschlagenen Massnahmen ist Artikel 3 Absatz 3 Buchstabe c des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr zu beachten. Dieser sieht die „Gewährung möglichst gleicher Entwicklungschancen für alle Gemeinden unter Berücksichtigung volks- und betriebswirtschaftlicher Gesichtspunkte“ vor. In der Verordnung über die Personenbeförderung des Bundes steht, dass eine Erschliessungsfunktion dann gegeben sei, wenn sich an mindestens einem Linienende ein Verknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Netz des öffentlichen Verkehrs und am anderen Ende oder zwischen den Linienenden eine Ortschaft befindet. Als Ortschaften gelten Siedlungsgebiete mit mindestens 100 Personen. Dennoch soll Sool einfach abgehängt werden. Es trifft meistens jene mit den grössten Lasten, die Schwächsten. Es gibt in der Wirkungsanalyse noch andere Punkte, über die man hätte diskutieren können. Dort – etwa der Wechsel von S25 und S6 – entschied man sich jedoch gegen Änderungen. Eine Rückweisung erlaubt es, Optimierungen zu prüfen. Schlussendlich sollen auch die Schwächsten an den öffentlichen Verkehr angebunden sein.

Emil Küng, Obstalden, beantragt für die SVP-Fraktion Eintreten und Rückweisung der Vorlage an die Kommission. – Wird die Vorlage so, wie sie vorliegt, beraten, steht dem Landrat

eigentlich nur der regierungsrätliche Bericht zur Verfügung. Die vorberatende Kommission trat in verschiedenen Punkten auf die Sache selber nicht ein. Zu den Anpassungen im öV-Angebot fehlt eine Meinung der Kommission. Es ist zweckmässig, wenn die Kommission auf der Grundlage des regierungsrätlichen Berichtes – oder allenfalls eines überarbeiteten Berichtes – Varianten prüft, zusätzliche Möglichkeiten auslotet, die Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden einfordert, andere Finanzierungsmodelle – z. B. eine Beteiligung der Gemeinde an einem zur Streichung beantragten Angebot – prüft und ganz generell nach Sparpotenzial fragt. Eine wichtige Frage lautet etwa, ob nicht auch Busangebote des öffentlichen Verkehrs parallel zu einem Schulbus geführt werden. Mit einer Anpassung im Stundenplan könnte man vielleicht auf die Schulbusse verzichten. Das würde helfen, das Angebot im öffentlichen Verkehr zu erhalten.

Karl Stadler, Schwändi, wirbt im Namen der Grünen Fraktion um Zustimmung zu den Kommissionsanträgen. – Es hat sich gezeigt, dass der Landsgemeindeentscheid von 2012 für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs richtig gewesen ist. Passagierzahlen und Kostendeckungsgrad sind gestiegen. Der Landsgemeindeauftrag wurde vom Regierungsrat gut umgesetzt. Der öV ist zu einer öffentlichen Dienstleistung geworden, von der praktisch alle im Kanton profitieren. Dass nicht alle Wünsche zu 100 Prozent erfüllt werden konnten, liegt wohl in der Natur der Sache. – Die Wirkungsanalyse ist sehr umfassend. Die Grüne Fraktion befürwortet deren Kenntnisnahme. Sie dient als Grundlage für einen Blick in die Zukunft. Das hat der Regierungsrat auch gemacht – leider in gewissen Teilen aber nicht mehr im Sinne einer flächendeckenden Versorgung mit dem öffentlichen Verkehr. Es darf nicht sein, dass ein ganzes Dorf wie Sool vom öffentlichen Verkehr abgeschnitten wird. Natürlich würde man sich wünschen, dass die Sooler den Bus öfter benützen. Aber diejenigen, die darauf angewiesen sind, können nichts dafür, wenn die anderen den Bus nicht nutzen wollen. – Die Grüne Fraktion ist mit dem Rückweisungsantrag der Kommission einverstanden. Sie hofft sehr, dass der Regierungsrat das Jahr nutzt, um sich nochmals mit dem gesamten öV-System im Kanton Glarus auseinanderzusetzen, und dass er mit den Gemeinden, den Dörfern und den öV-Anbietern das Gespräch sucht, kreative Ideen aufnimmt und selbst solche sucht. Im Gebiet Schwanden, Sool, Schwändi, Lassigen bis Glarus wäre vielleicht mit einem Rundkurs etwas zu machen. Zu denken ist auch an die Erschliessung der Altersheime und des Steinibachs. Dort darf der letzte Entscheid noch nicht gefallen sein. Das Postulat der CVP-Fraktion sollte zudem warm gehalten werden. – Man kann sich fragen, ob ein übersichtlicher und abgeschlossener Raum wie der Kanton Glarus nicht für weitergehende Versuche und neue Modelle wie etwa eine Verbindung von Car-Sharing und Taxi-Diensten mit dem öV geeignet ist – auch mit Blick nach Sool. Vielleicht kann man dank neuer Ideen auch die Kreuzungsstelle im Hinterland, die in grauer Zukunft einmal kommen soll, mit anderen Augen betrachten. – Der öV soll nicht nur als Kostenstelle, sondern als öffentliche Dienstleistung bewertet werden. Es geht nicht nur um Streichungspotenzial, das es unbestritten gibt, sondern vor allem auch um Optimierungspotenzial. Mit diesem kann die Kostensituation in Zukunft vielleicht sogar verbessert werden. Der Regierungsrat hat eine 80-Prozent-Stelle erhalten, um neue Ideen umzusetzen und nicht nur, um zu verwalten. – Die einzelnen Teile müssen überprüft werden. Man muss aber auch sehen, dass das Ganze mehr ist als nur die Summe seiner Teile. Das gilt ganz klar auch für den öV.

Regierungsrat *Röbi Marti* unterstützt die Anträge der Kommission. – Der Regierungsrat hat die Kritik verstanden. Er entschuldigt sich für das Vorgehen und kann sich hinter den Antrag der Kommission stellen. Der Beschluss über die Anpassung des öV-Angebots soll um ein Jahr verschoben und das Postulat in spätestens zwei Jahren behandelt werden. – Erfreulich ist, dass die Wirkungsanalyse ergeben hat, dass der Kanton Glarus gut mit dem öV erschlossen ist und dass mit dem Landsgemeindeentscheid von 2012 das Angebot praktisch verdoppelt wurde. Auf dem Busnetz sind die Frequenzen gegenüber 2012 um rund 70 Prozent gestiegen. Das Netz ist für einen ländlichen Kanton generell gut ausgelastet. Weniger erfreulich waren die Reaktionen, welche auf den vom Regierungsrat evaluierten Anpassungen folgten. – Die vorliegende Wirkungsanalyse hat der Landrat vom Regierungsrat gefordert. Es hiess damals in der Debatte zu Recht, dass Angaben zur Auslastung und zum

Kostendeckungsgrad der Buslinien fehlten. Es wurde etwa gefordert, dass bei Linien mit weniger als 50 Fahrgästen pro Tag oder mit einem Kostendeckungsgrad von unter 40 Prozent Konsequenzen gezogen werden müssen. Jetzt, da die Konsequenzen gezogen werden sollen, ändert die Meinung. – In einem Jahr werden bessere Lösungen auf dem Tisch sein. Es sei jedoch daran erinnert, dass die sogenannte letzte Meile Sache des Ortsverkehrs ist. Es stellen sich Fragen nach der Finanzierung. Alternativen wie Minibusse oder Apps für Car-Sharing werden zu prüfen sein. Das war bisher in der kurzen Zeit nicht möglich. – Zu danken ist der Kommission, die für den Richtungswechsel gesorgt hat.

Detailberatung

Kenntnisnahme Wirkungsanalyse

Das Wort wird nicht verlangt. Dem Antrag von Kommission und Regierungsrat ist zugestimmt, die Wirkungsanalyse somit zur Kenntnis genommen.

Anpassungen am öV-Angebot

Der *Vorsitzende* hält fest, dass es sich beim Antrag der Kommission betreffend den Beschluss über die Anpassungen am öV-Angebot um einen Rückweisungsantrag handelt.

Marco Hodel, Glarus, unterstützt stellvertretend für die CVP-Fraktion den Rückweisungsantrag der Kommission. – Die CVP-Fraktion war mit dem Vorgehen des Regierungsrates nicht einverstanden. Sie kritisierte den fehlenden bzw. mangelhaften Einbezug der Gemeinden und der öV-Kommission, obwohl deren Mitwirkung in Artikel 8 Absatz 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr explizit vorgesehen ist. Nun entschuldigte sich der Regierungsrat dafür. Das ist auch richtig so. Er hat dann innerhalb eines Monats – eine sportliche Leistung – eine neue Vorlage unterbreitet. In der kurzen Zeit war eine vertiefte Auseinandersetzung bzw. Prüfung von Alternativen kaum abschliessend durchzuführen. Es gibt noch einiges zu klären. Erfreulich ist, dass der Regierungsrat Nachbesserungen machen wird. – Schülerinnen und Schüler von Ennenda sollen weiterhin mit dem Bus in die Schule fahren können. Auch die Bewohner bzw. Besucher der Alterszentren in Glarus sind auf den Busbetrieb angewiesen. Zu denken ist aber auch an die Touristen, die im Sommer die Seilbahn nach Aeugsten nutzen. Auch sie reisen mit dem öffentlichen Verkehr an. Die Zeit von einem Jahr soll für eine eingehende Prüfung genutzt werden. Es gibt Lösungen. Das zeigen andere Kantone. Da die Anpassungen frühestens auf das Bestellverfahren für 2020/2021 Wirkung haben, ist eine Verschiebung des Entscheids um ein Jahr sicher unproblematisch und machbar.

Andreas Schlittler, Glarus, an einer Kommissionssitzung anwesendes Ersatzmitglied, unterstützt den Rückweisungsantrag, möchte aber den damit verbundenen Auftrag präzisieren: Mit den betroffenen Parteien – Gemeinde und Interessenvertreter – seien Verhandlungen aufzunehmen. Alternativen zu den geplanten Streichungen seien aufzuzeigen bzw. auszuarbeiten. – Der Wirkungsbericht hat klar aufgezeigt, dass der öV im Kanton Glarus durch die Angebotserweiterungen deutlich gestärkt worden ist. Über die enorme Zunahme muss man sprechen – das Positive ist zu betonen. Das wurde noch zu wenig gemacht. Im Namen des Pendlervereins, dessen Präsident der Redner ist, soll den Verantwortlichen der Dank ausgesprochen werden. Man ist auf dem richtigen Weg. Jetzt wäre es wichtig, diese Optimierungen durch Anreize zu verstärken und die Ziele in der Vorlage von 2012 umzusetzen. Eines davon wurde im damaligen Memorial wie folgt formuliert: „(...) in weniger dicht besiedelten Gebieten abseits des Bahneinzugsgebietes angemessene Grundversorgung sichergestellt; mindestens Stundentakt anzustreben, sofern Nachfrage vorhanden; in Randstunden und Wochenenden Betriebsmodelle wie Rufbus, Taxi usw. denkbar.“

Rolf Blumer, Glarus, Kommissionsmitglied, mahnt die Mitglieder der Kommission, an den deren Sitzungen teilzunehmen und sich nicht vertreten zu lassen. – Die nächste Kommissionssitzung zum Thema soll in der Originalzusammensetzung stattfinden. Von Vertretungen ist abzusehen. Die Kommission muss selbst etwas erarbeiten. Es kann nicht immer alles an den Regierungsrat zurückgegeben werden. Sonst resultiert nur wieder das gleiche Ergebnis. Die Kommissionsmitglieder sind gehalten, die Sitzungstermine freizuhalten. Das Thema ist nicht sonderlich schwierig. Die Kommissionsmitglieder müssen nur miteinander reden.

Christian Marti, Glarus, mahnt den Regierungsrat, es seien die verschiedenen Akteure bei der Suche nach Optimierungen einzubeziehen. – Die Kommission sowie die Landräte Marco Hodel und Andreas Schlittler wollen das Gleiche, letztere präzisieren zusätzlich. Der Kommission wird mit deren Voten der Rücken gestärkt. Tatsächlich muss die Zeit genutzt werden, um Optimierungen des heutigen Angebots zu finden. Vom Regierungsrat wird erwartet, dass die verschiedenen Partner, die sich auch öffentlich geäußert haben, einbezogen werden. Die Gemeinde Glarus mitsamt den Alters- und Pflegeheimen bietet ihre konstruktive Mitarbeit an. Es gilt, offen und kreativ zu denken. Es darf jedoch nicht erwartet werden, dass sich die Frequenzen namhaft verändern. In einem Jahr muss hingegen klar sein, wie die finanziellen Gegebenheiten tatsächlich aussehen und welche Optimierungen an Fahrplänen, eingesetzten Fahrzeugen und Massnahmen zu mittelfristig höheren Frequenzen führen können – sodass die Linien im Sinne des Service public noch länger aufrechterhalten werden können. – Landrat Emil Küng und Regierungsrat Röbi Marti haben die Gemeinden bereits heute finanziell in die Pflicht genommen. Das ist nicht kategorisch abzulehnen. Schliesslich ist eine offene Herangehensweise gefordert. Der Mechanismus, dass bei einem Rückzug des Kantons die Gemeinden einspringen, ist jedoch zu einfach. Das könnte ein Präjudiz für viele weitere Aufgaben sein. Ausserdem wurde der öV bei der Aufgabenentflechtung im Rahmen der Gemeindestrukturereform klar beim Kanton angesiedelt. Das spielte damals auch bei der Steuerauscheidung eine Rolle. Wenn man nun differenziert und vom Ortsverkehr spricht, entspricht dies nicht der damaligen Aufgabenentflechtung.

Simon Trümpi, Glarus, Kommissionsmitglied, beantragt im Namen der Mehrheit der SVP-Fraktion Zustimmung zum Kommissionsantrag. – Die Wirtschaftlichkeit darf bei der Beurteilung der verschiedenen Buslinien nicht ausser Acht gelassen werden. Besonders bei Linien, welche einen sehr tiefen Kostendeckungsgrad aufweisen, erwartet die SVP-Fraktion von den Gemeinden, dass sie sich bei einer Aufrechterhaltung des Angebots beteiligen.

Toni Gisler, Linthal, weist korrigierend darauf hin, dass die SVP-Fraktion den Antrag Küng unterstütze.

Hans-Jörg Marti wirbt um Zustimmung zum Rückweisungsantrag der Kommission, der mit klaren Aufträgen versehen sei. – Es wurde kritisiert, dass die Kommission nicht über die einzelnen Buslinien diskutiert habe. Das ist völlig falsch. Die Kommission diskutierte die beantragten Streichungen sehr wohl. Der Landrat wünscht stets klare Zahlen und Fakten. In diesem Fall liegen diese nicht vor. Nur ein Beispiel: Auf dem Abschnitt Bahnhof Glarus–Pfrundhaus verkehren pro Woche 64 Kurse. Die Strecke beträgt 1,5 Kilometer, wofür eine Fahrzeit von 5 Minuten benötigt wird. Der Regierungsrat geht bei einer Streichung dieser Linie von einer Einsparung von 13'000 Franken aus. Es würden das Fahrzeug und der Chauffeur entfallen. Auf dem Abschnitt Schwändi–Lassigen verkehren deutlich weniger Kurse. Die Strecke beträgt 1 Kilometer, die Fahrzeit rund zweieinhalb Minuten. Das eingesetzte Fahrzeug ist kleiner. Dennoch geht der Regierungsrat dort von Einsparungen von rund 40'000 Franken aus. Allerdings bleibt das Fahrzeug mitsamt Chauffeur in Schwändi stehen. Die Kostenersparnis ergibt sich also lediglich aus dem nicht verbrauchten Diesel. Die Kommission wollte keine Entscheidung auf Basis von Informationen, die eigentlich nicht den Tatsachen entsprechen, fällen. Es ist an den Regierungsrat zurückzuweisen, damit er die Informationen einholen kann. Es kann nicht sein, dass die Kommission fachliche Aufgaben vom Departement und von der Fachstelle übernimmt. Es ist deren Aufgabe, die Informationen zusammenzutragen. Die Aufträge sind im Kommissionsbericht klar formuliert. Auf

Basis der korrekten Informationen kann die Kommission darüber beraten, welche Linien gestrichen werden sollen oder nicht. – Die Verknüpfung von Schul- mit normalen Linienbussen ist komplexer, als man meint. Die Linienbusse werden vom Kanton, die Schulbusse von der Gemeinde bestellt. Für deren Betrieb sind unterschiedliche Konzessionen notwendig. Es stehen viele – vermeintlich einfache – Ideen im Raum. In der Praxis sieht es dann anders aus. Das Thema ist komplex und deshalb an den Regierungsrat zurückzuweisen. In der Zwischenzeit können die vielen Interessengemeinschaften und Leserbriefschreiber beweisen, dass sie die Busse nicht nur in den Leserbriefen brauchen, sondern auch in der Realität. Es ist zu zeigen, dass ein Bedürfnis nach diesen Bussen besteht. Gerade der Bus Schwändi–Glarus wurde vor ein paar Jahren einmal gestrichen, weil er nicht nur gering frequentiert wurde, sondern fast gar nicht. Erfahrungen aus der Vergangenheit und Fakten sollen Grundlage für eine gute und sachliche Lösung sein. Wenn die Kommission in neuer Zusammensetzung tagt und ein neuer Baudirektor im Amt ist, kann auch mit neuen Augen ein altes Problem betrachtet werden. Das ist sicher auch nicht schlecht.

Regierungsrat *Röbi Marti* befürwortet die Rückweisung an den Regierungsrat inklusive des von Landrat Andreas Schlittler präzisierten Auftrags. – Die Ausgangslage ist nicht ganz klar. Der Regierungsrat soll das Geschäft in aller Tiefe behandeln können. Die Nachbesserungen erfolgten unter hohem Zeitdruck. Alternativen konnten nicht wirklich geprüft werden. Die verschiedenen Akteure werden einbezogen. Es ist auch nicht die Meinung, dass sich der Kanton zurückzieht und die Gemeinden dann einspringen sollen. Es wurde lediglich darauf hingewiesen, dass die letzte Meile nicht Sache des Kantons ist. Lösungen müssen gemeinsam gefunden werden.

Der *Vorsitzende* erkundigt sich bei Landrat Andreas Schlittler, ob dessen Rückweisungsantrag mit jenem der Kommission identisch sei, was bejaht wird.

Abstimmungen:

- Der Antrag der Kommission auf Rückweisung an den Regierungsrat obsiegt über den Antrag Küng auf Rückweisung an die Kommission.
- Dem Antrag der Kommission auf Rückweisung an den Regierungsrat ist zugestimmt.

Zeitpunkt Abschreibung Postulat „Optimierung öffentlicher Verkehr im Kanton Glarus“

Das Wort wird nicht verlangt. Der Regierungsrat ist mit dem Kommissionsantrag einverstanden. Das Postulat wird spätestens in zwei Jahren abgeschrieben.