

Beschluss

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 22. Januar 2025

§ 329

Gesetz über den öffentlichen Verkehr

(Berichte Regierungsrat, 22.10.2024; Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr, 9.12.2024; Mitbericht Finanzaufsichtskommission, 9.1.2025)

Eintreten

Christian Marti, Glarus, Präsident der federführenden Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr, beantragt Eintreten und Zustimmung zur Vorlage in der Fassung seiner Kommission. – Dem Landrat liegt heute das langersehnte totalrevidierte Gesetz über den öffentlichen Verkehr vor. Dieses beinhaltet klare Zuständigkeiten, Abläufe und Angebotsgrundsätze. Der Regierungsrat berücksichtigte dabei die jüngsten öV-Diskussionen, indem er zum Beispiel die öV-Anbindung aller Glarner Dörfer oder die Finanzierung des öV-Angebots durch den Besteller ins Gesetz aufnahm. Künftig soll der Landrat das öV-Angebot mittels Konzept definieren. Aktuell wird dieses gemäss dem Beschluss der Landsgemeinde 2012 zum öV-Konzept 2014 gestaltet. Diese Kompetenzverschiebung von der Landsgemeinde zum Landrat hat Vorteile. So kann das öV-Konzept bei veränderten Rahmenbedingungen einfacher und rascher angepasst werden. Sie führte in der Kommission zu Anträgen, die weitere Angebotsgrundsätze im Gesetz vorsahen, so etwa die verbindliche Abstimmung zwischen Raumplanung und öV-Planung bzw. Gesamtverkehrsplanung, den Halbstundentakt oder Betriebszeiten bis um 23 Uhr. Diese Anträge wurden mit sachpolitischen Argumenten und mit der Wahrung der Mitsprachemöglichkeiten der Landsgemeinde begründet. Die Kommissionmehrheit blieb jedoch bei der Fassung des Regierungsrates. Sie wollte den Handlungsspielraum des Landrates bei der späteren Beratung des öV-Konzepts nicht durch detaillierte Regelungen auf Gesetzesstufe einschränken. Eine ähnliche Diskussion zur Handlungsfreiheit des Landrates führte die Kommission mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit des bestehenden und vor allem des künftigen öV-Angebots. Die Kommissionmehrheit verwarf Anträge, welche die Wirtschaftlichkeitshürde auf Stufe Gesetz verschärfen oder auch abschwächen wollten. – Die Übernahme der Kosten des gesamten Angebots beschert dem Kanton mit dem Inkrafttreten per voraussichtlich 1. Januar 2026 Mehrkosten von rund 256'000 Franken. Damit wird künftig jedoch der Grundsatz der fiskalischen Äquivalenz eingehalten. Für die Übergangszeit bis zur Verabschiedung des nächsten öV-Konzepts durch den Landrat wird das heutige öV-Angebot weitergeführt. – Artikel 5 zur Erschliessung von Braunwald ist im öV-Gesetz systemfremd. Der Regierungsrat nahm mit dessen Aufnahme aber Rücksicht auf das Anliegen weiter Kreise, die künftige Erschliessung Braunwalds breit und insbesondere an der Landsgemeinde zu diskutieren. Diese Diskussion läuft jetzt intensiv. Die Kommission engagiert sich dafür, diese Diskussion nicht mittels Gesetzesbestimmung abzuschliessen, sondern die künftige Erschliessung von Braunwald im Gesetz weitsichtig und ergebnisoffen

zu formulieren, sodass auf die Entwicklungen der nächsten Jahre zielführend reagiert werden kann. – Die Kommission kam zum Schluss, dass der Regierungsrat dem Landrat eine gut austarierte Revision des öV-Gesetzes vorlegt. Dieses regelt das Notwendige; mit den gesetzlichen Regulierungen wird nicht übertrieben und willkommene Freiheiten für die künftige Gestaltung des öV-Angebots auf Stufe Landrat sind vorhanden. Die einzige Differenz zwischen Kommission und Regierungsrat besteht zur Erschliessung von Braunwald in Artikel 5. – Ein grosses Dankeschön geht an die Kommissionsmitglieder für die intensive, sehr kontroverse Kommissionsarbeit und die Vorbereitung der heutigen Plenumsdebatte. Regierungsrat Thomas Tschudi und seinem Team, insbesondere Departementssekretär Christoph Zimmermann, Kantonsingenieur Christof Kamm, Markus Josi, Leiter der Fachstelle öffentlicher Verkehr, sowie Nicole Feldmann, Juristin der Hauptabteilung Mobilität und Tiefbau, gebührt Dank für die Beratung und die Unterstützung der Kommissionsarbeit.

Andreas Vögeli, Schwanden, Mitglied der federführenden Kommission, votiert namens der Die-Mitte-Fraktion für Eintreten und Zustimmung zum Antrag des Regierungsrates. – Die Die-Mitte-Fraktion diskutierte verschiedene Aspekte des öV-Gesetzes intensiv und wog die Chancen sowie die Risiken ab. Sie begrüsst insbesondere die vollständige Kostenübernahme durch den Kanton im Sinne einer einfachen und klaren Lösung. Die Die-Mitte-Fraktion setzt sich für einen flächendeckenden und attraktiven öV im Glarnerland ein. Eine wirtschaftliche Verwendung der eingesetzten Mittel hilft, die Akzeptanz des öV in der Bevölkerung zu erhöhen. Die Die-Mitte-Fraktion befürwortet daher ein Controlling gemäss Artikel 11 mehrheitlich, auch wenn es innerhalb der Fraktion Befürchtungen gibt, dass eine zu starre Formulierung zu unerwünschten Ergebnissen führen könnte. So wäre zum Beispiel der Nachtbus unter der jetzt vorgeschlagenen Regelung ziemlich sicher nach zwei Jahren wieder eingestellt worden. Dies, obwohl der Nachtbus seit Jahren für vergleichsweise wenig Geld jede Woche die Glarner Jugend sicher vom Ausgang nach Hause bringt. Zu Artikel 5 wird sich die Die-Mitte-Fraktion in der Detailberatung äussern.

Kaspar Krieg, Niederurnen, Mitglied der federführenden Kommission, unterstützt im Namen der SVP-Fraktion das Eintreten auf die Vorlage. – Die SVP-Fraktion begrüsst, dass das vom Landrat mehrfach geforderte Gesetz nun zur Behandlung vorliegt. Dieses ist schlank und knackig. In den Details gehen die Meinungen in der SVP-Fraktion aber weit auseinander. Es werden Änderungsanträge folgen. – Dass der Regierungsrat ein Controlling bzw. einen Mindestkostendeckungsgrad von 20 Prozent für neue Angebote vorsieht, ist zu begrüssen. Der Regierungsrat kam zudem der Aufforderung des Landrates in mehreren Debatten zum Busbetrieb auf der Linie Schwanden–Kies nach, klärte die Finanzierung des öV und machte diesen zu einer Kantonsaufgabe. Dadurch ist künftig auch die Verantwortung klar geregelt: Wer zahlt, befiehlt. Die Kompetenzverschiebung betreffend Definition des Angebots hin zum Landrat wird begrüsst. Im künftigen öV-Konzept wird das Angebot definiert; nicht heute im Gesetz. – Persönlich ist man der Meinung, dass bezüglich der Erschliessung von Braunwald kein konkretes Transportmittel ins öV-Gesetz zu schreiben ist. Für die Erschliessung im Tal wird auch kein Transportmittel definiert. Will man konsequent sein, ist auch der Zielort aus dem Gesetz zu streichen.

Kaj Weibel, Mollis, Mitglied der federführenden Kommission, spricht sich stellvertretend für die Fraktion der Grünen / Jungen Grünen für Eintreten aus. – Um die Strassen zu entlasten und die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors zu reduzieren, braucht es einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Ein ausgebauter und verlässlicher öV ist für die Stärkung des Wohn- und Wirtschaftsstandorts unerlässlich. Die Vorlage setzt den gesetzlichen Rahmen für den öV im Kanton Glarus neu. Wichtig ist, dass der Zweck des heute geltenden öV-Gesetzes mitberücksichtigt wird: den öffentlichen Verkehr im ganzen Kanton nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft zu gewährleisten, zu gestalten und zu fördern. Diese Bedürfnisse lassen sich insbesondere aus der aktuellen Nutzung des öffentlichen Verkehrs ableiten. Gemäss dem Bundesamt für Statistik wird im Kanton Glarus ein überdurchschnittlich hoher Anteil der zurückgelegten Tagesdistanzen mit dem öV bestritten – mehr als etwa in den Kantonen Bern oder Genf. Nur Zürich und Basel-Stadt liegen mit ihren grossen

Städten vor dem Kanton Glarus. Auf diesen dritten Platz kann das Glarnerland stolz sein. Diese Statistik zeigt, dass viele Glarnerinnen und Glarner den öV nutzen. Er stellt einen wichtigen Teil des Verkehrssystems dar. – Auch für die Volkswirtschaft ist eine Stärkung des öV wichtig. Einerseits für die bestehende Wirtschaft, denn durch die Stärkung des öV werden die Strassen insbesondere zu Stosszeiten entlastet. Verkehrsmessungen zeigten, dass eine Reduktion des Verkehrsaufkommens zu Stosszeiten um nur 10 Prozent die aktuelle Situation stark entschärfen würde. Der öV ist aber auch für die künftige Wirtschaft wichtig. Denn um die wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte gemäss Richtplan nutzen und entwickeln zu können, ist ein Ausbau des öV notwendig. – Ziel muss sein, mit der vorliegenden Totalrevision des öV-Gesetzes aus den bisherigen Erfahrungen zu lernen und den öV im ganzen Kanton zu stärken. Das ist dem Regierungsrat und der federführenden Kommission verschiedentlich gelungen. Bisher war das Angebot aufgrund der Zuständigkeit der Landsgemeinde und der Finanzierung in Form eines Rahmenkredits starr. Diesbezüglich wurden die Grundlagen jetzt verbessert. Auch wurden Unklarheiten betreffend die Verteilung der Kosten des Orts- und Ausflugsverkehrs sinnvoll bereinigt. Mit dem Vorschlag des Regierungsrates und der federführenden Kommission wäre klar, dass der Kanton bzw. der Landrat das Angebot bestimmt und der Kanton dann auch die Kosten trägt. Wenn eine Gemeinde ein zusätzliches Angebot möchte, muss sie dafür vollständig selber aufkommen. So können Komplikationen und Diskussionen bezüglich der Kategorisierung des Angebots sowie der Kostenverteilung verhindert werden und das Verfahren wird vereinfacht.

Priska Müller Wahl, Niederurnen, Mitglied der federführenden Kommission, votiert für die GLP-Fraktion für Eintreten. – Die GLP-Fraktion wünscht sich einige Präzisierungen mit dem Ziel, einen schnell anpassbaren und zeitgemässen Glarner öV zu ermöglichen. Der öV ist für den Kanton Glarus wichtig, gerade weil dieser ein einfaches Verkehrssystem und einen engen Talboden, auf dem die unterschiedlichen Mobilitätsformen aneinander vorbeikommen müssen, aufweist. Der öV wird in den nächsten zehn Jahren zudem noch wichtiger. Das heutige Gesetz ist jedoch veraltet. Der Reformbedarf ist seit Jahren ausgewiesen. Deshalb ist jetzt zu handeln. Der öV soll bedürfnis-, angebots- und finanzorientiert geplant werden. Es sollen also nicht nur die Finanzen den Ausschlag geben, sondern auch die Qualität. Die Veränderungen in der Mobilität sind einzubeziehen, soweit dies Sinn ergibt. Deshalb ist es sinnvoll, einzelne Angebote nicht ins Gesetz zu schreiben, sondern später im öV-Konzept eine Gesamtplanung zu erstellen. Der Artikel zur Erschliessung von Braunwald ist deswegen systemfremd und unlogisch. Er reisst ein Angebot aus dem Zusammenhang. – Mit dem vorliegenden öV-Gesetz kann der Landrat selber gezielt optimieren und die Angebote vorausschauend für die nächsten zehn Jahre planen. Für den Kanton Glarus ist es zentral, dass man zuerst dort ausbaut, wo die heutigen Verkehrsengpässe belasten und wo der Kanton am schnellsten wächst. Der Schwerpunkt liegt also im Norden. Davon profitiert auch der Rest des Kantons. Gleichzeitig darf die Grundversorgung auf dem ganzen Kantonsgebiet nicht vernachlässigt werden. Mit diesem Gesetz soll ein attraktiver, leistungsfähiger öV angeboten werden, der das Umsteigen fördert. Dass das Gesetz relativ schlank daherkommt, ist zu begrüßen. Allerdings muss der Landrat der Bevölkerung an der Landsgemeinde grob aufzeigen, was sie mit diesem Gesetz kauft. Deshalb braucht es einige Rahmenbedingungen für das öV-Konzept. Denn die Landsgemeinde wird nicht die Katze im Sack kaufen.

Ruedi Schwitter, Näfels, Präsident der Mitbericht erstattenden Finanzaufsichtskommission, beantragt Zustimmung zur Vorlage in der Fassung seiner Kommission. – Die Finanzaufsichtskommission beleuchtete vorwiegend die finanziellen Aspekte des neuen öV-Gesetzes. Es gibt schwergewichtig drei Themen, die zu finanziellen Herausforderungen bzw. unkalkulierbaren finanziellen Risiken führen: die Erschliessung von Braunwald, die Übernahme der Kosten des Orts- und Ausflugsverkehrs sowie die Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit. – In Artikel 5 wird die Erschliessung von Braunwald thematisiert. Im regierungsrätlichen Bericht sind die Varianten A – die Erschliessung mit einer Luftseilbahn bis Hüttenberg – und die Variante B – die Erneuerung der Standseilbahn auf dem bestehenden Trasse – aufgeführt. Für beide Varianten gibt es eine Kostenschätzung für die Investition und die erwarteten Betriebskosten. Die Investitionskosten der Variante A fallen praktisch doppelt so hoch aus wie

jene der Variante B; die Mehrkosten im jährlichen Betrieb machen mehr als ein ganzes Steuereffizienzprozent aus. Hinzu kommt, dass der Bundesbeitrag an eine solche Erschliessung heute nicht beziffert werden kann. Zusätzlich wird das Verfahrensrisiko als sehr hoch eingestuft. Eine solche Ausgangslage würde den Verantwortlichen in der Privatwirtschaft die Nackenhaare zu Berge stehen lassen. Der Regierungsrat äussert sich nicht zur Finanzierung dieser Investitionen. Die Höhe eines möglichen Bausteuerzuschlags konnte aufgrund der unklaren Ausgangslage nicht geschätzt werden. Eine Finanzierung über die finanzpolitische Reserve hätte über die Jahresrechnung zu erfolgen und könnte maximal die zu tätigen Abschreibungen umfassen. Das gilt aber auch nur dann, wenn die Jahresrechnung negativ ausfällt. Deshalb unterstützt die Finanzaufsichtskommission die regierungsrätliche Fassung von Artikel 5. Die Formulierung der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr wurde der Finanzaufsichtskommission nachträglich auf dem Korrespondenzweg zur Beurteilung vorgelegt. Faktisch handelt es sich dabei um eine direkte Unterstützung der Variante A, ohne dass diese direkt im Gesetz festgeschrieben wird. Auch alle eventuell weiteren Formulierungen von Artikel 5 in Abweichung des Vorschlags des Regierungsrates sind aufgrund der finanziellen Unabwägbarkeiten und des Verfahrensrisikos abzulehnen. – Artikel 7 regelt die Finanzierung des Regional-, Orts- und Ausflugsverkehrs. Gemäss Vorschlag des Regierungsrates sollen neu alle Kosten durch den Kanton getragen werden. Dies führt auf Basis der aktuellen Linien zu einer Mehrbelastung des Kantons von rund 250'000 Franken pro Jahr. Die Finanzaufsichtskommission warnte bereits in der Diskussion um die Linie Schwanden–Kies vor einem Präzedenzfall. Geltendes Recht wurde damals schlicht und einfach nicht eingehalten. Mit der vorgeschlagenen Finanzierungsregelung geht der Regierungsrat elegant diesem Vollzugsproblem aus dem Weg. Es scheint, als wolle sich der Regierungsrat vor den finanzpolitischen Diskussionen im Landrat drücken. Das ist unverständlich, hat doch der Regierungsrat mit dem Entlastungspaket 2025+ eine Vorlage zur Diskussion aufgelegt, mit der er zum Beispiel die Lehrlinge, die Fischerei, die Sportschule und die Jäger über die Klinge springen lassen will. Gleichzeitig schlägt er vorliegend ohne Not Mehrausgaben im Umfang von 250'000 Franken pro Jahr vor. Das ist nicht stringent. Profiteure der vollständigen Übernahme der Kosten durch den Kanton sind die Gemeinden und private Anbieter. Die Finanzaufsichtskommission beantragt deshalb mit einer knappen Mehrheit von vier zu drei Stimmen bei einer Enthaltung, die Kosten des Orts- und Ausflugsverkehrs wie bisher hälftig zwischen Kanton und Gemeinde aufzuteilen. – Die Finanzaufsichtskommission begrüsst die Definition eines minimalen Kostendeckungsgrads von 20 Prozent und das entsprechende Controlling. Denkbar wäre auch eine Ausweitung auf bereits bestehende Linien. Der öV soll dort seine Wirkung entfalten, wo eine Nachfrage das Angebot rechtfertigt. – Den Kommissionsmitgliedern ist für die engagierte und sachliche Mitarbeit zu danken. Regierungsrat Thomas Tschudi gebührt Dank für die Einführung ins Thema, Stephan Schubert für die Erstellung des Berichts und Sara von Massenbach für die Erstellung des Protokolls.

Stephan Muggli, Betschwanden, will im Namen der FDP-Fraktion auf die Vorlage eintreten und diese weitgehend im Sinne der Kommission Bau Raumplanung und Verkehr unterstützen. – Die FDP-Fraktion begrüsst, dass mit dem öV-Gesetz Rahmenbedingungen definiert werden und für Klarheit – unter anderem bei den Zuständigkeiten und der Finanzierung – gesorgt wird. Die detaillierte Angebotsplanung erfolgt erst in einem nächsten Schritt mit der Beratung des öV-Konzepts. Der Landrat sollte sich heute daran erinnern. Die FDP-Fraktion setzt sich für ein schlankes Gesetz ein und lehnt deshalb verschiedene Ausweitungen ab. Das ist aber noch kein inhaltliches Statement. Dieses folgt erst in der Debatte zum Angebot. Dass das öV-Konzept in die Kompetenz des Landrates fällt, ist stufengerecht und zielführend. Damit kann innert nützlicher Frist auf Veränderungen reagiert werden. Für die eingangs erwähnte Klarheit sorgt unter anderem die Finanzierung der ungedeckten Kosten für Angebote des regionalen Personenverkehrs sowie des Orts- und Ausflugsverkehrs durch den Kanton. Über den Kostenteiler einzelner Linien wurde im Landrat schon früher und auch kürzlich wieder diskutiert. Daraus gingen nicht nur politische, sondern auch schwierige rechtliche Fragen hervor. Solange Besteller und Bezahler nicht vollständig übereinstimmen, lassen sich diese ineffizienten Diskussionen auch künftig nicht verhindern. Das kann nicht im

Sinne des Landrates sein. Werden heute wie auch immer geartete Verteilschlüssel beschlossen, wird damit die Basis geschaffen, um sich auch künftig im alten Hickhack zu verlieren. Dass der Regierungsrat eine vollständige Finanzierung durch den Kanton vorsieht, obwohl der Kanton finanzpolitisch unter Druck steht, ist ein starkes Zeichen dafür, dass es Sinn ergibt, klare und gleichzeitig einfache Verhältnisse zu schaffen. – Die FDP-Fraktion begrüsst bezüglich der Erschliessung von Braunwald die Formulierung von Artikel 5 gemäss Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr. Diese definiert das Ziel, nämlich die Erschliessung bis Hüttenberg, anstelle der Technologie. Die bisherige Diskussion um die Erschliessung von Braunwald verengte sich auf die zwei Varianten A und B mit zusehends verhärteten Fronten. Eine Variante scheint teuer, die andere gibt keine Perspektive. Somit sind gesamthaft betrachtet für den Moment beide Varianten nicht wirklich gut. Es ergibt keinen Sinn, in dieser Situation eine Standseilbahn ins Gesetz zu schreiben und damit de facto den Status quo zu zementieren. Es braucht noch einmal eine Auseinandersetzung dazu, wie die Erschliessung von Braunwald technisch und finanziell gelöst werden soll. Ausserdem ist eine Erschliessung bis Hüttenberg notwendig, um Perspektiven für Braunwald als integralen Bestandteil des Naherholungs-, Tourismus- und Lebensraums zu schaffen. In den hiesigen Tourismusregionen ist es herausfordernd, attraktive Angebote zu schaffen, dem Gast gerecht zu werden, Personal zu rekrutieren und dabei finanziell über die Runden zu kommen. Viele Menschen geben täglich ihr Bestes, um genau das zu erreichen. Sie tun das dann, wenn andere frei haben. Sie glauben an das Glarnerland und ihre Destinationen, an eine Zukunft des Tourismus und dass es sich lohnt, hier etwas aufzubauen. Sie möchten den einheimischen und auswärtigen Gästen etwas Tolles bieten. Dieser Glaube an die Zukunft und an das Entwicklungspotenzial müssen die Leistungsträger auch von der Politik spüren. Das gilt nicht nur für Braunwald. Aber mit Blick auf Braunwald hat der Landrat heute die Möglichkeit, einen Schritt in diese Richtung zu machen.

Regierungsrat *Thomas Tschudi* beantragt Zustimmung zum Antrag des Regierungsrates. – Die heutige Vorlage soll das bestehende öV-Gesetz aus dem Jahr 1996 ablösen. Dieses führte immer wieder zu Unklarheiten bezüglich Zuständigkeiten und Aufgaben. Immer mal wieder wurde es kreativ ausgelegt. – Dem Regierungsrat war es wichtig, dass das Volk den Variantenentscheid zur Erschliessung von Braunwald treffen kann. Nachdem der Memorialsantrag von Landrat Toni Gisler und Unterzeichnenden für unzulässig erklärt wurde, wollte der Regierungsrat dem Anliegen trotzdem Rechnung tragen. Er suchte nach einer Möglichkeit, die Landsgemeinde ins Boot zu holen. Da passte es gut, dass gerade die Vernehmlassung zum öV-Gesetz lief. Darin fand Artikel 5 schliesslich Eingang. Tatsächlich passt dieser nicht in das Gesetz. Aber er ermöglicht, das Volk zu diesem Thema befragen zu können. Somit steht dem Manko ein Mehrwert gegenüber, wobei bezüglich Formulierung gut darauf zu achten ist, dass das Volk dann tatsächlich noch einen Entscheid treffen kann. Einer möglichst offenen Formulierung wäre eine Streichung von Artikel 5 vorzuziehen. – Ein gutes Gesetz soll es ermöglichen, ein zukunftssträchtiges öV-Konzept zu erarbeiten. Dieses soll mithelfen, aktuellen und künftigen Herausforderungen zu begegnen. – Der Präsident der Finanzaufsichtskommission kritisierte mit Blick auf die Finanzierung des Orts- und Ausflugsverkehrs, dass der Regierungsrat den Mut vermissen lasse und keine klarere Positionierung wage. Es ist daran zu erinnern, dass nicht der Regierungsrat über den aktuellen Kostenteiler für die Linie Schwanden–Kies entschieden hat, sondern der Landrat. Es ist redlich und sinnvoll, dass der Regierungsrat den Willen des Landrates berücksichtigte, als er die Vorlage ausarbeitete. Wenn der Landrat nun andere Anträge stellt, nimmt der Regierungsrat diese gerne auf. Aktuell geht es aber um die Umsetzung des bisherigen Willens des Landrates. Deshalb ist die Kritik vorliegend nicht an den Regierungsrat zu richten. – Zu danken ist den beiden Kommissionen unter der Leitung vom Landrat Christian Marti und Landrat Ruedi Schwitter für die Bearbeitung dieser Vorlage. Die beiden Kommissionen konnten in verschiedenen Teilaspekten aufzeigen, dass die Beurteilung einer Vorlage immer vom eingenommenen Standpunkt abhängt.

Detailberatung

Erschliessung von Braunwald

Reto Glarner, Luchsingen, spricht sich für Zustimmung zu Artikel 5 in der Fassung der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr aus. – Es ist dem Regierungsrat anzurechnen, dass die Diskussion über die Erschliessung von Braunwald heute im Landrat und später an der Landsgemeinde geführt werden kann. Als Arbeitgeber in Braunwald nahm man selbst an den beiden entsprechenden Mitwirkungsverfahren in den Jahren 2019 und 2023 teil. Im Mitwirkungsverfahren von 2023 sprachen sich 93 Prozent der Teilnehmenden für eine Erschliessung aus dem Tal mit einer Gondelbahn aus. Das war sehr deutlich. In Braunwald weiss man, was man will. Der Landrat legte 2019 mit dem Kantonalen Richtplan Folgendes fest: «Der Kanton stellt die Erschliessung von Braunwald durch eine Bahnerschliessung sicher. Diese richtet sich auf die Siedlungs- und Tourismusentwicklung von Braunwald aus, berücksichtigt die Bedürfnisse der ortsansässigen Bevölkerung sowie der Gäste.» Die Bedürfnisse der ortsansässigen Bevölkerung, des Tourismus und der Gemeinde sind vorliegend aber nicht berücksichtigt. Deren Haltung interessierte den Regierungsrat schlichtweg nicht. Das Vorgehen wurde als Handlungsanweisung im Richtplan festgelegt: «Die weitere Planung einer allfälligen Neuerschliessung und der Variantenentscheid erfolgen in einem partizipativen Planungsprozess zwischen Bahnbetreiberin, Gemeinde, Bund und Kanton und den touristischen Leistungsträgern.» In der Zwischenzeit wurden aber Fakten geschaffen. Die Standseilbahn wurde im vergangenen Jahr für rund 12 Millionen Franken erneuert. Um die Betriebssicherheit und die Erreichbarkeit gewährleisten zu können, hätte auch ein deutlich geringerer Betrag ausgereicht. Man wollte allerdings die bestehende Erschliessung mit dieser Sanierung zementieren. Die Bahn wird die nächsten 15 Jahre laufen, ohne dass weitere grosse Aufwände anfallen; mit Anpassungen wohl deutlich länger. Mit dieser Ausgangslage ist es doch völlig unrealistisch, dass die Landsgemeinde einen Kredit für eine zweite Bahn spricht. Man muss deshalb bei der Realität bleiben, statt Luftschlösser zu bauen. Kommt nicht plötzlich ein neuer Mitfinanzierer ins Spiel, wird Braunwald in nächster Zeit mit der Standseilbahn erschlossen. Die Variante der Kommission, die seit bald 20 Jahren in Planung ist, würde jedoch eine Verbesserung im Sinne der Mitwirkenden bedeuten. Hätten Mitwirkungen keinen Einfluss auf das Ergebnis, müsste man deren Sinnhaftigkeit in Frage stellen – insbesondere, wenn sie kostspielig sind. Die Anbindung des Siedlungsraums Hüttenberg an den öV ist und war stets ein grosses Anliegen der Bevölkerung. Der öV würde damit so gewährleistet, wie das auch im Tal der Fall ist. Es stand auch nie ein anderes Ziel als der Hüttenberg zur Diskussion. Ursprünglich bezeichneten die Planer diesen Ort als «den sicheren Ankunftsart». Ein erheblicher Teil der ortsansässigen Bevölkerung wohnt in diesem Gebiet. Und auch im neuen Nutzungsplan sind dort Baulandreserven vorgesehen. Diese Zukunftspläne würden mit dem Kommissionsantrag also unterstützt. Der Richtplan fordert zudem die Berücksichtigung des Tourismus. Die Anbindung an den Hüttenberg ist Voraussetzung für den Erhalt von Arbeitsplätzen. In der Debatte um die touristischen Kerninfrastrukturen von 2018 war stets die Rede davon, wie systemrelevant der Ort Braunwald für die Region sei. Zwar stehen die Privaten vor Ort durchaus auch in der Pflicht, ihren Beitrag zur Erholung und Weiterentwicklung des Standortes zu leisten. Die Erschliessung bleibt aber zentral. Diese im Gesetz festzuhalten, ist richtig. Denn Braunwald hat eine spezielle Erschliessung. Sie ist auf die Bahn angewiesen. Das gibt es so nicht im Kanton Glarus. Eine Punkterschliessung, wie sie heute für Braunwald besteht, reicht schlicht nicht mehr aus. Die Bedürfnisse haben sich auch dort – wie überall sonst – geändert. – Es wäre speziell, wenn Artikel 5 die Erschliessung Braunwalds mit einer Standseilbahn festschreiben würde. Denn damit diese auch in Zukunft möglich ist, muss zunächst einmal der geplante Entwässerungstollen Braunwald halten, was er verspricht. Aktuell ist aber noch nicht einmal dessen Finanzierung – die Kosten belaufen sich auf 38 Millionen Franken – gesichert. Der Landrat sollte deshalb heute nicht ohne Not irgendetwas in das Gesetz schreiben, das sich zum Bumerang entwickeln könnte. Es gibt viele Risiken. Will ein Bürger in einer Gefahrenzone ein Bauvorhaben umsetzen, würde sein Gesuch nicht bewilligt, selbst wenn er auf eine Massnahme ver-

weist, die er dann irgendwann einmal umsetzen möchte. Die Kommissionsvariante lässt hingegen alles offen. Die Standseilbahn kann und wird weiterhin laufen. Es braucht aber Lösungen, um den Ort nach innen zu erschliessen.

Finanzhilfen an Transportunternehmungen

Priska Müller Wahl erkundigt sich mit Blick auf Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a, ob der Kanton bezüglich Gewährung von Finanzhilfen an Transportunternehmen des öV, die eigentlich in einem Wettbewerb stünden, frei sei oder ob es diesbezüglich Kriterien gebe?

Regierungsrat *Thomas Tschudi* geht auf das Votum der Vorrednerin ein. – Gewisse Transportunternehmen gehören dem Kanton ganz oder teilweise. Ohne Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a wäre der Kanton nicht handlungsfähig, sollte eines dieser Unternehmen in Schiefelage geraten. Es müsste in Konkurs gehen. Weil das Angebot aber von Gesetzes wegen aufrechterhalten werden muss, müsste eine Auffanggesellschaft gegründet werden. Die Bestimmung ermöglicht dem Kanton jedoch, in solchen Situationen aktiv zu werden.

Artikel 1; neuer Absatz 3

Kaj Weibel beantragt im Namen der Fraktion der Grünen / Jungen Grünen die Ergänzung von Artikel 1 mit einem neuen Absatz 3 mit folgendem Wortlaut: «Grundsätzlich werden die Verkehrsverbindungen mindestens im Halbstundentakt geführt. Das öV-Konzept sieht bei einzelnen Linien oder Betriebszeiten Ausnahmen vor, wenn die abzugeltenden Kosten unverhältnismässig sind.» – Bisher legte die Landsgemeinde das öV-Angebot fest. Neu soll die Zuständigkeit beim Landrat liegen, indem er das öV-Konzept beschliesst. Das ergibt aufgrund der bisherigen Erfahrungen Sinn, führt aber auch dazu, dass die Landsgemeinde nicht mehr über das öV-Angebot entscheiden kann, obwohl der öV für viele Glarnerinnen und Glarner sehr wichtig ist. Das zeigten auch die über 2500 Unterschriften für die Direktverbindungen nach Zürich und Rapperswil. Deswegen braucht es auf Gesetzesstufe zumindest gewisse grundlegende Bestimmungen über das öV-Angebot. Die Details des Angebots regelt der Landrat zu einem späteren Zeitpunkt. Mit diesen grundlegenden Normen im Gesetz ist gewährleistet, dass die Landsgemeinde eine gewisse Mitsprache zum öV-Angebot behält. Sie muss aber nicht für jede Linie das konkrete Angebot definieren. So lässt sich der öV dynamisch weiterentwickeln. Die Vorlage des Regierungsrates und der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr beinhaltet bereits eine Norm, die eine Anforderung an das Angebot festlegt: Jede Ortschaft muss mit dem öV erschlossen sein. Dadurch wäre die hier beantragte Bestimmung auch kein völliger Fremdkörper im Gesetz. Da bereits heute vielerorts ein Halbstundentakt besteht, führt die Umsetzung des Antrags auch nicht zu unverhältnismässig hohen Kosten. Namentlich geht es in diesem Antrag um das Grosstal ab Schwanden, das Kleintal, den Kerenzlerberg und Riedern. Der Effekt bzw. die Verbesserung des aktuellen öV-Angebots wäre jedoch gross. Viele Glarnerinnen und Glarner würden von einem besseren öV profitieren. Die Wohn- und Standortqualität würde verbessert und die Bereitschaft, auf den öV umzusteigen, erhöht. Mit dem Halbstundentakt ist man viel flexibler und weniger auf ein eigenes Fahrzeug angewiesen. Der Sprung von einem Stundentakt auf einen Halbstundentakt fühlt sich für öV-Nutzerinnen und -Nutzer gross an. Der Antrag ist auch so formuliert, dass der Halbstundentakt nicht für jede Linie oder jede Betriebszeit gelten muss. Es ist klar, dass es unverhältnismässig und auch nicht sinnvoll wäre, etwa den Bus nach Schwändi oder Sool über die ganze Zeit im Halbstundentakt zu führen. Das will niemand. Die Details sollen aber im öV-Konzept mit entsprechenden Ausnahmen festgelegt werden. Der Grundsatz eines Halbstundentakts soll hingegen gesetzlich definiert und so auch der Landsgemeinde vorgelegt werden können. Dadurch kann diese auch weiterhin über die Grundzüge des öV-Angebots entscheiden.

Werner Kälin, Ennenda, unterstützt den Antrag Weibel. – Die S25 von Zürich etwa fährt am späteren Abend nach Ziegelbrücke, aber nicht mehr weiter ins Glarnerland. Das ist nicht komfortabel. Aber einen solchen Komfort braucht es, damit die Menschen auf den öV umsteigen. Es geht jetzt aber nicht um die S25 und darum, dass man auch spät noch nach Zürich oder von dort ins Glarnerland fahren kann. Es geht darum, innerhalb des Kantons flexibler und unabhängiger mit dem öV unterwegs sein zu können. Der grundsätzliche Halbstundentakt ist ein entsprechendes Statement. Zwar gibt es etwa nachts weniger Verkehr auf den Strassen und auch im öV. Wer aber nachts mit dem öV nicht mehr nach Hause kommt oder tagsüber eine unattraktive öV-Anschlussverbindung hat, entscheidet sich meistens für das Auto und beschafft sich eines. Dieses Auto nützen die Menschen dann immer. Dem Antrag Weibel ist zu folgen, damit mehr Menschen ganz auf das Auto verzichten können, damit die Strassen entlastet werden und damit mehr Menschen, die freiwillig oder unfreiwillig nicht Auto fahren und auf den öV angewiesen sind, nicht benachteiligt werden.

Mathias Zopfi, Engi, wirbt um Zustimmung für den Antrag Weibel. – Die meisten Anwesenden wohnen an einem Ort, an dem der Halbstundentakt während des Tages gewährleistet ist. Für andere – etwa die Bewohner des Kleintals – gilt das nicht annähernd. Im Zusammenhang mit diesem Gesetz ist zu diskutieren, wie der öV für die ganze Bevölkerung des Kantons verbessert werden kann. Die letzte grosse öV-Vorlage wurde an der Landsgemeinde 2012 beraten und ist eine Erfolgsgeschichte. Auch dank der damals getroffenen Massnahmen und der Direktverbindungen kam es zu Preissteigerungen bei den Liegenschaften und zu einem Wachstum. Die Steuerzahlenden konnten dabei sogar entlastet werden. Der öV hätte nach der Landsgemeinde 2012 6,97 Millionen Franken kosten sollen. Die heutigen Kosten sind jedoch massiv tiefer. Das liegt vor allem am öV auf der Strasse, der wegen einer Ausschreibung in Glarus Nord und wegen Effizienzmassnahmen in Glarus Süd deutlich günstiger wurde. Heute haben die Glarnerinnen und Glarner mehr öV für weniger Geld. Das ist jetzt wieder anzustreben. 2012 kam man aber auch zum Schluss, dass der Halbstundentakt nicht im gesamten Kanton umgesetzt werden kann. Dass ein solcher etwa auf den Linien nach Sool und nach Schwändi nicht sinnvoll ist, ist völlig klar. Dem Grosstal versprach man ihn aber quasi mit der geplanten Kreuzungsstelle. Dabei handelt es sich um eine sehr grosse Investition, bei der man sich fragen muss, ob man den Halbstundentakt nicht günstiger auf der Strasse erreichen könnte. Als Präsident der Autobetrieb Sernftal AG ist man natürlich der Meinung, dass man auf der Strasse günstiger und vor allem schneller Verbesserungen erreichen könnte. Das Kleintal erhielt wiederum eine Taktverdichtung zu Hauptverkehrszeiten, also zwischen 8 und 11 Uhr sowie zwischen 16 und 19 Uhr. Diese Taktverdichtungen fielen inzwischen weitgehend weg. Vor allem im Kleintal gab es seit 2012 einen Angebotsabbau. Das ist nicht logisch. Denn auf der Hauptlinie zwischen Schwanden und Elm stiegen die Frequenzen zwischen 2017 und 2023 von etwa 228'000 auf knapp 252'000. Ein solcher Anstieg in einer solch kurzen Zeit ist beachtlich. Die Abgeltung an die Autobetrieb Sernftal AG nahm von fast 1,8 Millionen Franken im 2018 auf 1,25 Millionen Franken im 2022 ab. Das ist eine substanzielle Reduktion. Es gibt also eine Nachfrage. Das zeigen auch die eigenen Erfahrungen. Kurse müssen teilweise verstärkt werden, weil es keine Taktverdichtung gibt. Das kostet auch, ist aber nicht sichtbar. Das Fazit daraus ist, dass die Landsgemeinde – wie bereits im 2012 – einen Grundsatz festlegen muss: Es gilt grundsätzlich ein Halbstundentakt. Natürlich soll es zeitliche Ausnahmen geben. Niemand sagt, der Halbstundentakt müsse bis spät in die Nacht aufrechterhalten werden. Und niemand fordert einen Halbstundentakt auf Linien mit offensichtlich nur minimalstem Kostendeckungsgrad. Die Landsgemeinde soll quasi eine Leitplanke setzen. Diese hat künftig viel weniger zu sagen als noch 2012, weil der Landrat das Angebot verabschiedet. Wer schnell und auf heiklem Terrain unterwegs ist, ist froh um Leitplanken. Das trifft auf den Landrat zu, wenn er das öV-Konzept berät. – Eine namhafte Verbesserung für Braunwald wird unterstützt. Die Diskussion über Braunwald heute im Landrat und an der Landsgemeinde ist richtig und wichtig. Dennoch darf man nicht vergessen, dass Braunwald, das diese Verbesserung verdient hat, weniger als 300 Einwohner aufweist. Steuerzahler gibt es zwar einige mehr, solange die Zweitwohnungsbesitzer in Glarus Süd noch Steuern bezahlen. Im Klein- und Grosstal leben aber 7000 Personen, die heute nicht von einem Halbstundentakt profitieren. Der Landrat

sollte ein Zeichen setzen, wonach er bereit ist, für eine Verbesserung in Form eines grundsätzlichen Halbstundentakts zu sorgen. Dieser bringt mehr Wachstum, mehr volkswirtschaftlichen Nutzen und am Schluss für alle etwas. Stellt man es schlau an, kostet er nicht einmal besonders viel mehr.

Peter Rothlin, Oberurnen, Mitglied der Mitbericht erstattenden Finanzaufsichtskommission, spricht sich gegen einen ausgedehnten Halbstundentakt aus. – Den Halbstundentakt im öffentlichen Verkehr braucht es dann, wenn die Leute zur Arbeit fahren oder von dort wieder heimkehren. Das ist um 6, vielleicht noch um 7 Uhr morgens und um dieselbe Zeit abends der Fall. Dadurch werden die Strassen frei. Es ist auf jene Personen Rücksicht nehmen, die das Geld in den Kanton bringen, die auswärts arbeiten und hier Steuern zahlen – nicht auf einzelne, die um 23 Uhr nach Hause kommen und einen Halbstundentakt erwarten, statt ein Taxi zu nehmen. Unter dem Tag gibt es ebenfalls einen Halbstundentakt. Den Schülern, die in den Hauptort fahren, steht ein Bus zur Verfügung. Dasselbe gilt für jene, die zu diesen Zeiten zur Arbeit fahren. Zu einzelnen Randzeiten braucht es keinen öV. Es geht nicht um die Interessen weniger, sondern um das öffentliche Interesse vieler. Gesunde Kantons- und Gemeindefinanzen sowie tiefe Steuern sind ein Standortvorteil; ebenso freie Strassen, damit das Gewerbe und die Industrie wieder fahren kann. Das ist das Ziel und bringt Wachstum.

Mathias Zopfi geht auf das Votum des Vorredners ein. – Niemand sprach von einem Halbstundentakt abends um 23 Uhr. Wer zudem das Interesse von 1500 Personen im Kleintal und 5500 Personen im Grosstal ab Schwanden als Einzelinteresse bezeichnet, hat entweder nicht aufgepasst oder ein ziemlich einseitiges Bild. Angestrebt wird ein Halbstundentakt während der Hauptverkehrszeiten. Davon sollen auch die 7000 Personen im Glarner Hinterland und notabene auch die Menschen auf dem Kerenzlerberg und andernorts profitieren können.

Fridolin Staub, Bilten, weist auf das Ziel des wirtschaftlichen Mitteleinsatzes hin. – Wer dem Antrag Weibel zustimmt, muss konsequenterweise Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c streichen: das Ziel der wirtschaftlichen Verwendung öffentlicher Mittel. Die Vorlage verfolgt ein klares Konzept. Demnach sind die Details später zu regeln. Anträge wie jener von Landrat Kaj Weibel torpedieren das Ziel, die Mittel dort einzusetzen, wo sie schlussendlich am meisten bringen. Jeder Franken kann nur einmal ausgegeben werden. Es ist die Pflicht des Landrates, dies dort zu tun, wo der Franken am meisten Wirkung entfaltet. Die Gemeinde Glarus Nord etwa erarbeitete ein Konzept für einen Viertelstundentakt. Das Dorf Braunwald weist auf der anderen Seite per 31. Dezember 2023 eine Bevölkerung von 275 Personen aus. Das wird in der weiteren Debatte vielleicht noch relevant.

Barbara Rhyner, Elm, beantragt in Anlehnung an den Antrag Weibel folgenden neuen Artikel 1 Absatz 3: «Grundsätzlich werden die Verkehrsverbindungen im Halbstundentakt geführt. Das öV-Konzept sieht bei einzelnen Linien oder Betriebszeiten Ausnahmen vor, wenn die abzugeltenden Kosten unverhältnismässig sind.» – Als Kleintalerin hat man durchaus Sympathien für den Antrag Weibel. Deren Unterstützer sagten, man lege grossen Wert auf die Verhältnismässigkeit. Deshalb macht die Formulierung von Landrat Kaj Weibel mit dem Wort «mindestens» stutzig. Sie lässt befürchten, dass mit einer Salamtaktik der Viertelstundentakt angestrebt wird. Deshalb soll im Sinne eines Kompromisses der Begriff «mindestens» aus der Formulierung gestrichen werden.

Kaj Weibel geht auf das Votum der Vorrednerin ein. – Das Votum von Landrat Fridolin Staub zeigt auf, weshalb der Begriff «mindestens» in die Formulierung aufgenommen wurde: Glarus Nord strebt aus verschiedenen Gründen einen Viertelstundentakt an. Die Formulierung des Grundsatzes soll das nicht verhindern. – Der zweite Satz des beantragten Absatzes schränkt den Grundsatz stark ein. Das Grundanliegen hinter dem Antrag bleiben grossflächige Verbesserungen an den bereits genannten Orten. Die Formulierung kann im Hinblick auf die zweite Lesung nochmals geprüft werden.

Andreas Vögeli lehnt die Aufnahme des Halbstundentaktes als Grundsatz im Gesetz ab. – Dem Antrag der Fraktion der Grünen / Jungen Grünen lässt sich viel abgewinnen, da man selbst im Grosstal aufgewachsen ist und auch gerne einen Halbstundentakt gehabt hätte. Mit der Wirtschaftlichkeit ist es aber so eine Sache. Schränkt der Landrat den Halbstundentakt über das öV-Konzept wieder wesentlich ein, nachdem sich alle Hoffnungen gemacht haben, fühlt sich die Bevölkerung von der Politik hintergangen. Persönlich wird man den Ausbau auf den Halbstundentakt für spezifische Linien im Rahmen des öV-Konzepts unterstützen. Die Aufnahme des Grundsatzes im Gesetz ist jedoch abzulehnen.

Mathias Zopfi erachtet die Erwartungen der Menschen als erfüllbar. – Landrat Kaj Weibel erklärte bereits, weshalb der Begriff «mindestens» in die Formulierung aufgenommen wurde. Man könnte ihn auch weglassen und das Gesetz wieder ändern, wenn der Viertelstundentakt eingeführt würde. Das spielt nicht so eine Rolle. – Natürlich werden mit der Aufnahme des Grundsatzes Erwartungen geweckt. Das war bereits 2012 so. Der Kanton wünschte sich vom Bund den Bau der Kreuzungsstelle im Grosstal. Diese kostet über 20 Millionen Franken und dient einzig der Einführung des Halbstundentaktes. Da ist es doch nicht konsequent, wenn der Ausbau auf den Halbstundentakt – mit Ausnahmen – nicht ins Gesetz geschrieben wird. Es stehen auch andere Dinge im Gesetz, damit sich die Landsgemeinde dazu äussern kann. Da soll sie doch auch zu einem solchen Grundsatz ihre Zustimmung geben können. Die Erwartung ist nicht grösser, als dass man im Kleintal wieder jene Taktverdichtungen einführt, die bereits einmal bestanden haben. Im Grosstal gibt es bereits Taktverdichtungen. Dort ist der Weg mit dem Halbstundentakt zu beschreiten. Andernfalls müsste der Kanton dem Bund sofort mitteilen, dass diese Kreuzungsstelle nicht mehr benötigt wird. Der Bund ist angesichts der Mehrkosten von 14 Milliarden Franken für den Bahnausbau froh, wenn diese Kosten wegfallen. Das Versprechen eines Halbstundentaktes mit Ausnahmen kann der Landrat machen. Dieser muss entscheiden, ob er den Menschen mit diesem Gesetz einen besseren öV bieten oder ob er eine – ebenfalls wichtige – Finanzdiskussion führen möchte.

Christian Marti hält – in Ermangelung eines konkreten Kommissionsentscheids – im Geiste der Kommissionsberatung am Antrag von Kommission und Regierungsrat fest. – Der Landrat führt nun schon fast eine Debatte auf Stufe öV-Konzept, indem er zu differenzieren versucht, wo mindestens einen Halbstundentakt, wo ein Halbstundentakt und wo weniger als ein Halbstundentakt Sinn ergibt. Landrat Kaj Weibel zeigt sich flexibel und lösungsorientiert. Es werden heute im Vergleich zur Kommissionberatung pragmatische Anträge gestellt. Das ist positiv. – Die Kommission stellte fest, dass im heutigen Gesetz der Stundentakt verankert ist. Es hat also eine gewisse Logik, auch in einem neuen Gesetz eine grundsätzliche Aussage zur Angebotsgestaltung zu machen. Die Kommission stellte weiter fest, dass der Halbstundentakt heute ein Standard im öffentlichen Verkehr ist. Dieser wird auch in einem grossen Teil des Kantons Glarus eingehalten – eben dort, wo dies Sinn ergibt. Dennoch will die Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr auf das Festhalten weiterer Angebotsgrundsätze im Gesetz verzichten, um dieses schlank zu halten und den Handlungsspielraum des Landrates bei den Beratungen des öV-Konzepts zu wahren. Die Bereinigung der vorliegenden Anträge geht in die Materialien ein. Die Formulierung im Gesetz bindet den Landrat bei der Definition des öV-Konzepts extrem. Wenn etwa der Antrag Rhyner obsiegt, darf man auf die Positionierung der Gemeinde Glarus Nord gespannt sein. Denn der Viertelstundentakt wäre angesichts der heutigen Debatte allenfalls nicht mehr möglich. Deshalb ist Vorsicht geboten. Um den Handlungsspielraum des Landrates beim öV-Konzept zu wahren, ist bei der Formulierung von Kommission und Regierungsrat zu verbleiben. Letztlich geht es um den Modus: In einen Fall muss der Landrat im öV-Konzept begründen, weshalb er vom Halbstundentakt abrückt. Im anderen Fall muss er begründen, weshalb eine spezifische Strecke im Halbstundentakt oder in einem Viertelstundentakt auszugestalten sei.

Regierungsrat *Thomas Tschudi* spricht sich für Zustimmung zum Antrag von Regierungsrat und Kommission aus. – Die Kostenfolgen dieser Anträge sind nicht bekannt; mit Ausnahme der Kosten der Kreuzungsstelle im Grosstal von 30 Millionen Franken. Das Steuergeld kann nur einmal ausgegeben werden. Es braucht Flexibilität, um abwägen zu können, wo das

Geld am besten eingesetzt wird; etwa für eine Taktverdichtung, für längere Betriebszeiten oder für ein besseres Angebot an Sonntagen. Deshalb sollten im Gesetz nicht zu enge Vorgaben gemacht werden. Der gleiche Landrat, der heute entscheidet, soll darüber diskutieren können, wo das zur Verfügung stehende Geld am besten eingesetzt wird. Jetzt etwas ins Gesetz zu schreiben, an das sich der Landrat dann später doch nicht hält, ergibt keinen Sinn.

Abstimmungen:

- In der Eventualabstimmung obsiegt der Antrag Weibel über den Antrag Rhyner mit 38 zu 20 Stimmen bei 1 Enthaltung.
- Der Antrag von Kommission und Regierungsrat unterliegt dem Antrag Weibel mit 28 zu 30 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Artikel 1; neuer Buchstabe f in Absatz 2

Priska Müller Wahl beantragt, es sei Artikel 1 Absatz 2 mit einem neuen Buchstaben f mit folgendem Wortlaut zu ergänzen: «(...) priorisiert die Abstimmung des öV und der Siedlungsentwicklung, wo das Strassennetz überlastet ist.» Dieser Antrag sei bereits in der Kommission gestellt, aber nicht im Kommissionsbericht abgebildet worden. – Es geht darum, den in Artikel 1 Absatz 1 erwähnten Raumplanungsgrundsatz zu präzisieren. Der Antrag fordert, was in anderen Kantonen Pflicht ist: Viele Siedlungsentwicklungen werden nur bewilligt, wenn bereits eine öV-Anbindung besteht. Denn dies ist weitaus günstigster, als im Nachhinein zu erschliessen. In den Gemeinden Glarus Nord und Glarus sind grosse Siedlungsentwicklungen geplant. Deshalb braucht es jetzt einen solchen Grundsatz. Man muss sich in einem Konzept für die nächsten zehn Jahre überlegen, wo es grosse Entwicklungen gibt, und dort den öV prioritär behandeln. Das soll zudem auch dort gelten, wo das Verkehrsnetz überlastet ist. Massnahmen auf der Strasse bleiben weiterhin möglich. Man müsste jedoch dazu Sorge tragen, dass der Bus nicht behindert, sondern prioritär behandelt wird. Es soll nicht acht bis zehn Jahre auf Lösungen gewartet werden. Gerade die Querspange zeigt: 10 Prozent mehr Verkehr führen zu einem Verkehrskollaps. Eine Reduktion um 10 Prozent würde das Problem entschärfen. Es lohnt sich also gerade dort, alle Anstrengungen zu unternehmen, damit die Leute umsteigen. Abgesehen von diesem konkreten Beispiel geht es darum, das Verkehrssystem zu entlasten, bevor man wieder neue Siedlungen baut. Wo Bauten geplant sind, ist die öV-Erschliessung konzeptionell zu prüfen.

Christian Marti hält am Antrag von Kommission sowie Regierungsrat fest. – Der Antrag Müller Wahl war Bestandteil der Kommissionsberatungen und ging bei der Erstellung des Berichts vergessen. Die Kommission lehnte ihn mit sieben zu zwei Stimmen ab – nicht, weil die Kommission den Zielsetzungen und den Argumenten von Landrätin Priska Müller Wahl nicht gefolgt wäre. Was sie sagt, ist in der Sache korrekt und zielführend als Grundsatz für die Gestaltung des öV-Konzepts. Die Kommission ist aber der Auffassung, dass dieser Grundsatz mit Artikel 1 Absatz 1 und dem Ziel, dass der öV auf die Raumplanung abzustimmen sei, und mit Blick auf den Kantonalen Richtplan genügend verankert ist. Gemäss den Richtungsweisenden Festlegungen im Kantonalen Richtplan sind Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur aufeinander abzustimmen. In den Handlungsanweisungen steht klar, was in Zukunft als Voraussetzung für eine Entwicklung gilt: Der Kanton und die Gemeinden sichern eine ausreichende Erschliessung des Siedlungsraums. Insbesondere verkehrserzeugende Bauten und Anlagen – also Arbeitsplätze und Freizeit-Infrastrukturen – sind nur noch an Orten zugelassen, die mit allen Verkehrsträgern gut erschlossen sind, oder die Erschliessung ist als Bestandteil des Projekts zu gewährleisten. Die Vorinvestitionen sind angesprochen. Die Grundlagen sind also da. Es braucht keine Ergänzung des Gesetzes.

Abstimmung: Der Antrag von Kommission und Regierungsrat obsiegt über den Antrag Müller Wahl mit 41 zu 18 Stimmen.

Artikel 5; Erschliessung Braunwald

Adrian Hager, Niederurnen, beantragt im Namen der SVP-Fraktion folgenden neuen Wortlaut von Artikel 5: «Braunwald wird mittels Standseilbahn erschlossen. Der Hüttenberg ist ab der Bergstation zu erschliessen.» – Der erste Satz ist identisch mit der Formulierung des Regierungsrates. Es wird so klar definiert, dass Braunwald über eine Standseilbahn erschlossen wird. Eine parallele Erschliessung mit einer Gondelbahn oder irgendeine andere Erschliessung ist illusorisch und sprengt den finanziellen Rahmen des Kantons. Die klare Definition der Erschliessung führt zeitnah zu Planungssicherheit für den Regierungsrat und die Sportbahnen. – Die Formulierung gemäss Antrag der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr ist ein Nicht-Entscheid. Sie steht damit diametral jenem Memorialsantrag entgegen, der einen Variantenentscheid der Landsgemeinde forderte. Der Regierungsrat war erfindetisch und ermöglicht mit dem unkonventionellen und vielleicht auch systemfremden Artikel, dass die Landsgemeinde über diese entscheidende Frage abstimmen kann. Mit der Formulierung der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr ist man hingegen keinen Schritt weiter. Sie führt dazu, dass Artikel 5 gestrichen werden könnte. Die Erschliessung Braunwalds könnte dann auch gleich im Rahmen des öV-Konzepts diskutiert werden. – Mit dem Zusatz, wonach der Hüttenberg ab der Bergstation zu erschliessen ist, wird aber ein zentrales Anliegen der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr aufgenommen. Die öV-Erschliessung macht nicht an der Dorfgrenze bzw. an der Bergstation der Standseilbahn halt. Im Weiteren ist so klar, dass der Hüttenberg nicht direkt ab Linthal erschlossen wird. Der vorliegende Antrag nimmt somit die guten Punkte von Regierungsrat und Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr auf und führt sie zu einem noch besseren Artikel zusammen – im Sinne einer finanzierbaren, planbaren und bedürfnisgerechten Erschliessung von Braunwald.

Andreas Luchsinger, Riedern, Mitglied der Mitbericht erstattenden Finanzaufsichtskommission, spricht sich namens der Die-Mitte-Fraktion für Zustimmung zum Antrag von Regierungsrat und Finanzaufsichtskommission und damit für eine Erschliessung Braunwalds mittels Standseilbahn aus. – Die Die-Mitte-Fraktion diskutierte intensiv, ob der Artikel 5 überhaupt in dieses Gesetz gehört. Sie akzeptierte aber den Wunsch, den Variantenentscheid vor das Volk zu bringen, und verzichtet deshalb auf einen Streichungsantrag. Es ist jedoch unseriös, eine Erschliessungsvariante ins Gesetz zu schreiben, deren wesentlichen verfahrenstechnischen und finanziellen Risiken aktuell unbekannt sind. Auch die Erschliessung mittels Standseilbahn ist in finanzieller Hinsicht ein grosser Brocken. Mehrkosten für andere Varianten kann sich der Kanton in seiner aktuellen Situation vermutlich nicht leisten. Je nach Variante geht es schnell einmal um zweistellige Millionenbeträge bei den Investitionen. Die Unterhaltskosten könnten ein bis mehrere Steuerfussprozente jährlich ausmachen. Die Beteiligung des Bundes ist zudem unsicher. Der Planungshorizont beträgt mehr als zehn Jahre. In dieser Zeit dreht sich die Erde weiter. Auch der Tourismus und die Schneesicherheit verändern sich. Die Variante des Regierungsrates bietet Planungssicherheit und beinhaltet finanzielles Augenmass.

Mathias Zopfi unterstützt stellvertretend für die Fraktion der Grünen / Jungen Grünen den Antrag der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr. – Braunwald mag keine grosse Einwohnerzahl haben. Es gibt aber auch noch andere Argumente, die es einzubeziehen gilt. Im Fall von Braunwald korreliert die volkswirtschaftliche Bedeutung nicht mit der Einwohnerzahl. Braunwald ist ein typischer Tourismusort mit relativ tiefer Bevölkerungszahl, aber mit sehr vielen Gästen. Dazu gehören auch Zweitwohnungsbesitzer, die in Glarus Süd Steuern zahlen, solange es den Eigenmietwert noch gibt. Braunwald hat volkswirtschaftlich eine grosse Bedeutung für den Kanton Glarus und das Glarner Hinterland. Deshalb ist es richtig und nicht zufällig, dass man über die Erschliessung von Braunwald schon fast so lange spricht wie über die Umfahrung Glarus. Bereits das Projekt Quo Vadis Braunwald kam zum Schluss, dass die Erschliessung von Braunwald verändert werden müsse, um das Potenzial dieser Destination von schweizerischem oder vielleicht sogar internationalem Rang nutzen zu können. Natürlich kann man sich heute nicht für eine Erschliessungsvariante entscheiden,

deren Kosten und Risiken nicht bekannt sind. Genau das tut man aber, wenn man die Standseilbahn ins Gesetz schreibt. Dass der Regierungsrat diese Variante vorschlägt, ist begreiflich. Denn dieser war mit einem Memorialsantrag konfrontiert und will die Diskussion ermöglichen. Aber um irgendetwas Neues zu bauen, braucht es zuerst einen Planungskredit. Dieser wird von jener Institution gesprochen, die aufgrund des Betrags kompetent ist. Später braucht es einen Verpflichtungskredit, um bauen zu können. Dieser fällt aufgrund der Kredithöhe ziemlich sicher in die Zuständigkeit der Landsgemeinde. Mit der Regierungsvariante würde diese Diskussion vorweggenommen. Die Variante Standseilbahn würde zementiert, bevor eine breite Auslegeordnung gemacht wurde. Eine Standseilbahn für sich genommen ist indes kein günstiges System. Alles auf Schienen ist bekanntermassen teuer. Dass das aber nicht die einzige Alternative ist, liegt auf der Hand; die Berichte von Regierungsrat und Finanzaufsichtskommission zeigen nicht die ganze Wahrheit. Das muss man aktuell auch nicht verlangen, weil man sich noch nicht auf Stufe Verpflichtungskredit, sondern auf Stufe öV-Gesetz befindet. Dort ist eine solche Bestimmung eigentlich systemfremd. Beispielsweise ist auch eine Gondelbahnerschliessung ohne Redundanz mit einer Standseilbahn eine Variante. Es gibt Orte in der Schweiz mit einer solchen Erschliessung. Auch für Elm gibt es keine Redundanz: Wenn die Meissenbodenlawine die Strasse verschüttet, kommen die Elmer auch nicht mehr aus dem Tal. Und wenn in Braunwald etwas Ernsthaftes passiert, kommt der Helikopter, unabhängig vom Erschliessungssystem. Und jetzt wird so getan, als gäbe es nur eine Variante Gondelbahn mit Redundanz. Das ist logischerweise extrem teuer, weil eigentlich zwei Systeme zu finanzieren wären. – Die SVP-Fraktion bringt mit ihrem wohl gut gemeinten und konstruktiven Antrag auch ein bisschen ein Ortsbussystem Braunwald ins Spiel. Dieses könnte unabhängig von der Erschliessung Braunwalds aus dem Tal betrieben werden, auch wenn die praktische Umsetzbarkeit angesichts der Fahrzeuge in Braunwald und der Kapazität der Standseilbahn von 114 Personen fraglich erscheint. Im öV gilt eine Transportpflicht. Man kann die Leute nicht einfach stehen lassen. Dennoch ist auch diese Idee eine Variante. Das Problem des Antrags Hager bleibt aber, dass wieder eine Standseilbahn und damit ein teures System ins Gesetz geschrieben werden soll. Die Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr nimmt die Lösung hingegen nicht vorweg. Vielleicht drückt man sich damit heute etwas vor der Diskussion. Aber diese lässt sich ohnehin nicht abschliessend führen, weil es nicht um einen Verpflichtungskredit geht, sondern um das öV-Gesetz. Es ist deshalb auch systemfremd, die Diskussion über das Erschliessungssystem heute abschliessend zu führen. Es braucht mehr Grundlagen, um sagen zu können, was teurer ist. In jedem Fall braucht es aber eine nachhaltige Verbesserung der öV-Erschliessung, unabhängig vom System. Diese sieht der Antrag der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr vor und muss bis zum Hüttenberg führen. Dort liegt der Hotspot. Dieser ist fast noch wichtiger als die Bergstation der Standseilbahn. Die Landsgemeinde kann die Leitplanken gemäss Antrag der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr setzen bzw. das Ziel – ein guter öV bis zum Hüttenberg – definieren. Der Landrat kann im Anschluss diskutieren, welches System finanzierbar und geeignet ist, um dieses Ziel zu erreichen. – Wer etwas für Braunwald erreichen und die volkswirtschaftlichen Chancen nutzen will, muss der Anbindung des Hüttenbergs zustimmen. Dort spielt die Musik. Das ist eine alte Erkenntnis. Mit Zustimmung zum Antrag der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr ist noch kein Franken ausgegeben. Vielleicht kommt letztlich die Variante der SVP-Fraktion zum Tragen. Vielleicht ist es aber auch eine moderne Gondelbahn ohne Redundanz. Diese ist günstiger als eine Standseilbahn mit oder ohne Redundanz. Die Bevölkerung von Braunwald müsste entscheiden, ob ihnen die Redundanz oder eine moderne Erschliessung wichtiger ist.

Martin Zopfi, Schwanden, spricht sich namens der FDP-Fraktion für den Antrag der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr aus. – Braunwald ist ein autofreier Ort und damit ein Unikat in der Region. Deshalb verdient das Erschliessungssystem auch eine besondere Aufmerksamkeit. Die Erschliessung des Hüttenbergs ist zentral, um die Bewohner und die Gäste effizient erreichen zu können. Auf dem Stoos oder in Mürren herrschen ähnliche Situationen. Heute schon sind diese beiden Ortschaften mit je zwei redundanten öV-Angeboten erschlossen – ebenfalls ohne Strasse. Beide Varianten werden dort durch den Bund mitfinanziert. Weshalb soll das in Braunwald nicht auch möglich sein? Auf vergleichbare Orte

sollen die gleichen Prinzipien angewendet werden. Auch im Glarnerland sollte versucht werden, die Chance auf eine Mitfinanzierung durch den Bund zu nutzen. – Dem Dorf Braunwald ist eine Perspektive zu bieten. Es bedarf an Offenheit. Deshalb begrüsst die FDP-Fraktion die Formulierung der Kommission. Diese definiert den Hüttenberg als Endpunkt, ohne dass man sich auf eine spezifische Technologie festlegt. Die Diskussion über die Erschliessung von Braunwald verkam inzwischen zu einer sturen Gegenüberstellung von zwei Varianten. Die öffentliche Mitwirkung zeigte aber deutlich auf, was das Volk will. Deshalb ist diese Frage heute noch nicht entscheidungsreif und muss auch nicht beantwortet werden. Die Fachleute werden jede Variante sowohl positiv wie auch negativ bewerten und Argumente dafür und auch dagegen liefern können. Die Erschliessung des Hüttenbergs ist aber nicht nur eine infrastrukturelle Frage, sondern eine Chance, Braunwald als Bestandteil des Naherholungstourismus und Lebensraums zu stärken. Mit diesen Perspektiven wird die Grundlage für eine längerfristige Entwicklung geschaffen, die den Bewohnenden und den Besuchern gleichermaßen zugutekommt. – Es geht heute nicht um eine Finanzvorlage, sondern um ein Gesetz. Die konkreten Budgets und Anträge werden zu einem späteren Zeitpunkt besprochen. Das ist aus einer liberalen Perspektive die richtige und verantwortungsvolle Herangehensweise. Der Landrat wird im Rahmen des öV-Konzepts die Möglichkeit haben, Details zu regeln und zu beraten. Deshalb ist heute eine offene Formulierung zu wählen. Diese lässt Raum für zukünftige Diskussionen. – Die Tal- und die Bergstation der Standseilbahn befinden sich heute in einer Gefahrenzone. Das ist risikobehaftet. Es stellt sich die Frage, wer dieses Risiko trägt? Der Hüttenberg liegt nicht in der roten Zone, bietet damit heute schon eine sichere Alternative und schafft damit Perspektiven für die Zukunft. Und trotzdem ist es wichtig, die Technologie-Offenheit zugunsten einer guten Lösung zu bewahren. Denn wie lässt es sich rechtfertigen, heute mehrere Millionen in den Werterhalt eines Systems zu investieren und dieses ins Gesetz zu schreiben, obwohl absehbar ist, dass die Betriebskonzession im April 2035 unter den heutigen Rahmenbedingungen nicht mehr erneuert werden kann? Es ist die Pflicht des Landrates, zukunftsorientierte Entscheidungen zu treffen. Deshalb unterstützt die FDP-Fraktion den Kommissionsantrag. Dieser trägt den lokalen Gegebenheiten bzw. den Rahmenbedingungen, der Nachhaltigkeit und der Innovation Rechnung.

Hans Rudolf Forrer, Luchsingen, Mitglied der federführenden Kommission, unterstützt den Antrag der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr; eventualiter den Antrag Hager. – Landrat Reto Glarner ist für die Rekapitulation des bisherigen Prozesses und das gute Votum zu danken. Leider wurde dieser Prozess nicht bis zum Ende durchgeführt. – In fast jedem Glarner Dorf gibt es mehrere Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Das gilt sogar für kleinere Dörfer wie Sool und Schwändi. Dort gibt es je drei Haltestellen. Spontan kommen nur gerade Hätzingen und Diesbach mit null Bahnhöfen und nur einer Bushaltestelle als Ausnahmen in den Sinn. Weshalb sollte eine sich breit ausdehnende Streusiedlung wie Braunwald mit zusätzlich mehreren Geländestufen in der heutigen Zeit nur an einem Punkt mit dem öV erschlossen sein? Die Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr formuliert Artikel 5 sehr offen und meint damit nicht Variante A mit Seilbahn, wie dies die Finanzaufsichtskommission interpretiert. Der Regierungsrat hat so alle Möglichkeiten, Braunwald zu erschliessen und auch die Innenverteilung bis zum Hüttenberg zu organisieren. Dies hoffentlich so, dass es künftig weniger Verkehr auf den Strassen dieses autofreien Dorfs geben wird. Das Übertragen der Aufgabe der Innenschliessung auf die Gemeinde oder die Sportbahnen ist aus finanziellen Gründen schlicht nicht möglich.

Hans-Heinrich Wichser, Braunwald, Mitglied der Mitbericht erstattenden Finanzaufsichtskommission, votiert für den Antrag der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr. – Mit Zustimmung zum Antrag der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr wird die Forderung aus dem Mitwirkungsverfahren erfüllt. Das ist nicht mehr als legitim. Auch die Gemeinde äusserte sich damals in diese Richtung. Der Vorwurf, der Antrag der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr wolle die Haupteerschliessung mittels Gondelbahn durch das Hintertürchen einführen, darf nicht stehen gelassen werden. Nach einer grosszügigen Sanierung ist die Standseilbahn für die nächsten 10–15 Jahre als Zubringer gesetzt. Alles andere wäre finanziell nicht vertretbar. Die Standseilbahn wird unabhängig vom heutigen Entscheid in

naher Zukunft nicht durch ein anderes Bahnsystem ersetzt. – Das konkrete Transportmittel soll nicht in das öV-Gesetz geschrieben werden. Das wäre falsch und wird andernorts auch nicht so gemacht. Der Entscheid soll später fallen, auf Basis weiterer Grundlagen.

Fridolin Staub spricht sich für Zustimmung zum Antrag Hager, eventualiter für den Antrag von Regierungsrat und Finanzaufsichtskommission aus. – Es geht heute um die Beratung des öV-Gesetzes. Aufgabe des Landrates ist es, die besten Lösungen für den gesamten Kanton zu finden. Im Moment wird jedoch immer nur mit einem einzigen Hotspot – Hüttenberg – argumentiert. – Landrat Mathias Zopfi spricht Braunwald eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung zu. Gemäss den jährlich aufbereiteten Zahlen des Departements Volkswirtschaft und Inneres trägt der Tourismus rund 2,4 Prozent zur Volkswirtschaft bei. Vielleicht ist es auch ein bisschen mehr. Wie viel davon auf den Hotspot im Hüttenberg zurückzuführen ist, lässt sich nicht eruieren. Jedenfalls ist es vielleicht nicht richtig, von einer grossen volkswirtschaftlichen Bedeutung zu sprechen. Es geht vor allem um eine emotionale Bedeutung. – Der Landrat wird den im Gesetzentwurf vorgesehenen Mindestkostendeckungsgrad von 20 Prozent heute wahrscheinlich nicht gross bestreiten. Das künftige öV-Angebot gemäss Antrag der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr könnte als neu taxiert werden. Gut möglich, dass der Kostendeckungsgrad dieser neuen Linie unter 20 Prozent sinkt. Wer also Neues fordert, muss aufpassen, dass sich das nicht rächt.

Toni Gisler, Linthal, wirbt um Zustimmung zum Antrag der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr. – Der Kanton Glarus schreibt sich den Tourismus auf die Fahnen, kennt einen Tourismusfonds und eine Tourismusstrategie. Man sollte aber nicht nur davon reden, sondern auch entsprechend handeln. Gemäss Visit Glarnerland weist die Destination Braunwald für 2024 mit Abstand am meisten Logiernächte auf; zwischen 40'000 und 50'000. Alle anderen Destinationen sind weit abgeschlagen. Visit Glarnerland sagt, es sei extrem wichtig, dass Braunwald lebt und sich weiterentwickelt. Denn mit den dort eingenommenen Tourismussteuern werden weitere Projekte im Tourismus finanziert. Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Tourismus zeigt sich etwa auch mit Blick auf die Arbeitsplätze, die er im Winter und im Sommer in den Hotelbetrieben – aktuell befindet sich ein Hotel mit 80 Plätzen im Bau – und der Gastronomie bietet. Und nicht zuletzt profitieren auch die Zuliefer- und Gewerbebetriebe. – Es wird mit den Unterschieden bezüglich der Kosten der Varianten A und B argumentiert. Gemäss den Materialien ist die Variante mit Gondelbahn um ein Vielfaches teurer als jene mit Standseilbahn. Das mag auf den ersten Blick stimmen. Man muss sich aber auch fragen, weshalb das so ist. Der Regierungsrat ging bei Variante A bisher immer von einer Redundanz aus. Deshalb sind die Kosten so hoch. Bei Variante B ist hingegen keine Redundanz vorgesehen. Der Regierungsrat war sehr schlau und entschied schon früh, dass die Gemeinde für eine Redundanz zur Standseilbahn zuständig sei. Diese wäre durch eine Güterstrasse sicherzustellen, die durch die Gemeinden zu finanzieren wäre. Will man also die Varianten miteinander vergleichen, müssten bei der Variante B die Kosten einer Güterstrasse hinzugerechnet werden. Dann sähe das Preisschild völlig anders aus. Der Regierungsrat und das Departement Bau und Umwelt spielen also nicht mit offenen Karten. Auch die Kosten der Gemeinden müssen von den Steuerzahlern bezahlt werden. – Landrat Peter Rothlin betonte die Bedeutung der Erschliessung, auch mit der Strasse. Da stellt sich die Frage, weshalb die Erschliessung von Braunwald, dem grössten touristischen Faktor, plötzlich keine Rolle mehr spielt? Diese Argumentation widerspricht sich. – Als Landrat von Glarus Süd stört man sich an der Ungerechtigkeit, die sich aus der unterschiedlichen Erschliessung der Dörfer ergibt. In Braunwald endet der öV am Ortsschild. Das wäre, als würde der Bus im Tal am Ortseingang wenden und die Passagiere müssten zu Fuss weiter. In Braunwald kommt die steile Topografie hinzu. Wichtig ist, dass alle Gemeinden und alle Dörfer gleichbehandelt werden. In Braunwald müssen die Leute ihre Strassen via Korporationsbeiträge sogar noch selbst finanzieren. Es sollte nicht immer nur von der Erschliessung von Braunwald vom Tal bis an die Ortsgrenze gesprochen werden. Es geht auch um die Feinverteilung. Die Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr hat sich diesem Thema dankenswerterweise angenommen. – Die Meinungen im Rat gehen weit auseinander. Es ist schwierig, einen Konsens zu finden. Nicht in Frage kommen sollte jedoch der regierungsrätliche Vorschlag. Denn damit verbaut

man sich für die nächsten 20–30 Jahre alles. Es braucht Offenheit gegenüber neuen Finanzierungsvarianten. Deshalb ist heute eine möglichst offene Formulierung zu wählen, die gleichzeitig auch die öV-Feinverteilung regelt. Das geht nur mit der Variante der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr.

Die *Vorsitzende* begrüsst die auf der Zuschauertribüne eingetroffene Geschäftsleitung des Kantonsrates des Kantons Zürich unter der Führung von Kantonsratspräsident Jürg Sulser.

Remo Goethe, Glarus, unterstützt den Antrag der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr. – Die FDP setzt sich als liberale Partei für Offenheit und Innovation ein. Technologien gehören nicht in ein Gesetz. Legt man sich im Gesetz auf eine bestimmte Technologie wie etwa die Standseilbahn fest, begrenzt dies die Möglichkeiten für künftige Ausführungen und Fortschritt. Was heute als beste Lösung erscheint, kann morgen aber bereits wieder veraltet sein. Ein Gesetz muss offen bleiben für innovative Ansätze, die heute vielleicht noch gar nicht bekannt sind. – Die Erschliessung von Braunwald bewegt, weil es sich um eine einzigartige Region handelt, deren Zukunft heute nachhaltig gestalten werden soll. Mit Zustimmung zur Kommissionsfassung schafft der Landrat die Grundlage, um die beste Lösung für Braunwald zu finden – nicht nur aus heutiger Perspektive, sondern auch mit Blick auf kommende Herausforderungen. Sie eröffnet die Möglichkeit, die Erschliessung wirtschaftlich, ökologisch und sozial optimal zu gestalten. Die Welt verändert sich ständig. Technologische Innovationen und neue Mobilitätskonzepte sind unvermeidlich. Dem Landrat muss bewusst sein, dass die Braunwaldbahn nicht heute oder morgen saniert wird. Es geht um einen Zeithorizont von 10 bis 20 Jahren. Deshalb muss der Gesetzgeber den Mut haben, sich nicht bereits heute auf eine einzige Lösung zu fokussieren, sondern Vielfalt zuzulassen. Das entspricht den liberalen Werten, die Flexibilität, Nachhaltigkeit und Innovation fördern. Braunwald verdient eine nachhaltige und zukunftssichere Erschliessung. Die FDP-Fraktion steht hinter dem Kommissionsantrag, weil er die nötige Flexibilität bewahrt und die beste Lösung für die Region, ihre Bewohner, aber auch die Gäste bietet.

Andreas Luchsinger bittet um Klärung bezüglich des Wunsches nach einer redundanten Erschliessung. – Es wurde nun mehrfach das Ergebnis des Mitwirkungsverfahrens als Argument ins Feld geführt. Gleichzeitig spricht man davon, dass eine redundante Erschliessung nicht zwingend sei. Gemäss Mitwirkungsbericht sprachen sich aber 90 Prozent aller Mitwirkenden für ein redundantes System, bestehend aus einer Zehner-Gondelbahn und einer Standseilbahn für sperrige Güter, aus. Das widerspricht sich.

Peter Rothlin gibt eine Protokollerklärung ab. – Landrat Toni Gisler ist Verwaltungsratsmitglied der Sportbahnen Braunwald. Er hat ein starkes Interesse daran, dass der Kanton – und nicht die Sportbahnen – den Hüttenberg ab der Bergstation erschliesst. Landrat Mathias Zopfi ist Verwaltungsratspräsident der Autobetrieb Sernftal AG. Es gab nun einen Angebotsausbau im Kleintal. Die Autobetrieb Sernftal AG betreibt mehrere Buslinien.

Christian Marti beantragt Zustimmung zum Antrag der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr. – Die Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr erlaubt sich, aus dem regierungsrätlichen Denkmodell mit den Varianten A und B auszuberechnen. Sie nimmt damit eine gestaltende Haltung ein. Die Kommissionsmehrheit ist der Meinung, dass der Landrat auch noch einen dritten Weg gehen darf. – Braunwald braucht als Wohn-, Freizeit- und Tourismusort Impulse. Solche sind über die Verbesserung der Anbindung mit dem öV möglich. – Die Diskussionen zur Vorbereitung der heutigen Sitzung weckten den Eindruck, dass man davon ausgeht, dass die Formulierung der Kommission vom Himmel gefallen sei und einzig dazu diene, noch nicht entscheiden zu müssen. Das trifft nicht zu. Der Antragsteller in der Kommission orientierte sich eng an den Richtplänen von Gemeinde und Kanton. In beiden Richtplänen ist die Anbindung des Hüttenbergs vorgesehen. Der kommunale Richtplan sieht eine Variante vor, die den Hüttenberg indirekt mit einer Verlängerung ab der Standseilbahn erschliesst. Das schlug sich in der Formulierung der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr nieder. Hinter diesen Planungen standen sicher auch bereits Studienkonzepte. Die

Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr will nicht, dass die Diskussion mit einer eng formulierten Bestimmung beendet wird. Es soll auf die Planungen und Absichten verschiedener Akteure im Raum Braunwald Rücksicht genommen werden können. – Der Hüttenberg befindet sich ausserhalb des Gefahrenbereichs; eine Verbesserung der Erschliessung fördert das Potenzial zutage und berücksichtigt den Streusiedlungs-Charakter von Braunwald mit seinen grossen Distanzen. Der Antrag der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr fiel also nicht vom Himmel. Er ist durch die planungsrechtlichen Grundlagen von Kanton und Gemeinde gut abgestützt. Auf Stufe Gesetz kauft die Bevölkerung nicht die Katze im Sack. Um zur Realisierung zu schreiten, sind weitere planungs- und kreditrechtliche Schritte notwendig. Dort kann die Diskussion zu Ende geführt werden.

Regierungsrat *Thomas Tschudi* hält am Antrag des Regierungsrates und der Finanzaufsichtskommission fest. – Der Regierungsrat hatte im Zusammenhang mit dem einschlägigen Memorialsantrag den klaren Auftrag, den Variantenentscheid betreffend Erschliessung von Braunwald vors Volk zu bringen. Mit dem Vorschlag der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr wird dieser Variantenentscheid nicht getroffen. Von einem gestalterischen Einfluss dieser Kommission kann deshalb keine Rede sein. Der Regierungsrat zeigte die Varianten A und B auf und wollte die Landsgemeinde 2025 darüber befinden lassen. Wenn kein Entscheid getroffen wird, ist fraglich, ob eine solche systemfremde Bestimmung überhaupt noch gerechtfertigt ist. – Die nun wieder erwähnten Varianten wie die Güterstrasse oder die nicht-redundante Erschliessung mittels Gondelbahn wurden zwar einst diskutiert, waren zuletzt aber kein Thema mehr – auch nicht im Kommissionsbericht. Das Glarnerland liegt in einem Föhntal. Eine Gondelbahn wird ab und an – und je nachdem über Stunden – nicht fahren können. Schwere Güter müssten zudem mit dem Helikopter angeliefert werden. Das Gewerbe und die Industrie hätten aber wohl keine Freude, wenn sie ihre Güter stets mit dem Helikopter anliefern müssten. Aus diesen Gründen ist eine Lösung ohne Redundanz nicht zielführend. – Der Entwässerungstollen wird jetzt in Angriff genommen. Ziel davon ist eine Verbesserung der Gefahrensituation in Braunwald. Was heute eine Gefahrenzone ist, ist es morgen vielleicht nicht mehr. Die Standseilbahn kann noch weitere 15 Jahre betrieben werden. Für die Zeit danach gibt es dank dem Bau des Entwässerungstollens eine Perspektive. Dafür werden fast 40 Millionen Franken investiert. – Die Kosten neuer Varianten sind offen. Die Unterschiede bei den Kosten der bekannten Varianten sind – bei aller Ungenauigkeit – frappant. In Zeiten der angespannten Kantonsfinanzen können nicht ohne Weiteres um 2 Millionen Franken höhere Betriebskosten in Erwägung gezogen werden. Diese Mehrkosten müssen alle mitfinanzieren. – Der Landrat scheint sich heute im Gesetz festlegen zu wollen und nimmt sich damit den Spielraum im Rahmen des öV-Konzepts. Wenn im Gesetz von der Anbindung des Hüttenbergs die Rede ist, gibt es keine andere Möglichkeit mehr – ob das Geld dafür sinnvoll investiert ist oder nicht. Ohne Festlegung im Gesetz hat der Landrat bald die Gelegenheit, zu entscheiden, wo das Steuergeld am sinnvollsten investiert wird. – Besser als ein Artikel 5 in der Fassung der Kommission wäre dessen Streichung. Damit könnte der Regierungsrat leben. Von einer systemfremden Bestimmung, die keinen Entscheid bringt, ist Abstand zu nehmen.

Abstimmungen:

- In der Eventualabstimmung unterliegt der Antrag von Regierungsrat und Finanzaufsichtskommission dem Antrag Hager mit 24 zu 34 Stimmen bei 1 Enthaltung.
- Der Antrag der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr obsiegt über den Antrag Hager mit 36 zu 20 Stimmen bei 3 Enthaltungen.

Yvonne Carrara, Mollis, erkundigt sich, ob der regierungsrätliche Antrag nicht stets in die Endausmarchung einzubeziehen sei.

Die *Vorsitzende* hält fest, dass inhaltliche Kriterien für die Festlegung des Abstimmungsverfahrens ausschlaggebend seien, im Idealfall aber der Antrag der vorberatenden Kommission als Hauptantrag in die Endausmarchung gelange.

Artikel 7; Abgeltungen

Nadine Landolt Rüegg, Näfels, Mitglied der Mitbericht erstattenden Finanzaufsichtskommission, unterstützt namens der GLP-Fraktion den Antrag der Finanzaufsichtskommission. – Vorliegend geht es um Routen, die nicht der gesamten Bevölkerung einen Nutzen bringen, sondern entweder den Gemeinden oder privaten Anbietern. Gemäss regierungsrätlichem Vorschlag wird der Kanton künftig die vollständigen Kosten sämtlicher Routen, die im öV-Konzept definiert sind, übernehmen. Gerade in der Gemeinde Glarus Nord gäbe es einige Destinationen, deren Erschliessung mit dem öV praktisch wäre. Auch in Braunwald gäbe es nebst dem Hüttenberg noch weitere Zentren. Wenn man als Nutzniesser einer Linie keinen eigenen Beitrag leisten muss, ist die Hürde, eine solche Linie zu bestellen oder in ein Konzept einzubringen, um ein Vielfaches kleiner. Ist ein Beitrag der Gemeinde hingegen notwendig und wird dieser auch gesprochen, kann sich der Kanton sicher sein, dass es sich um ein wichtiges Bedürfnis handelt. – Die GLP-Fraktion möchte einen guten öV, vor allem auch im Alltag. Es gibt noch einiges zu verbessern. Das braucht Geld. Dieses ist clever einzusetzen. Dazu sind die ungedeckten Kosten des Orts- und Ausflugsverkehrs auch in Zukunft je hälftig zwischen Kanton und Gemeinde aufzuteilen. Das stellt sicher, dass nur die wirklich benötigten und genutzten Linien angeboten werden.

Samuel Zingg, Mollis, an der Kommissionssitzung abwesendes Mitglied der Mitbericht erstattenden Finanzaufsichtskommission, beantragt im Namen der SP-Fraktion folgende neue Formulierung von Artikel 7 Absatz 1: «Die ungedeckten Kosten für Angebote des regionalen Personenverkehrs werden durch den Kanton getragen; jene des Orts- und Ausflugsverkehrs werden zu zwei Dritteln durch den Kanton und zu einem Drittel durch die betroffene Gemeinde getragen.» – In der SP-Fraktion löste die Finanzierung des Orts- und Ausflugsverkehrs kontroverse Diskussionen aus. Die einen sind der Meinung, dass ein Verteilschlüssel mit zwei gleichen Anteilen, wie er heute im Gesetz eigentlich vorgeschrieben ist und wie er teilweise – auf der Linie Pfrundhaus–Ennenda – angewendet wird, sei richtig. Die meisten Kantone würden einen solchen Schlüssel kennen. Die anderen befürworteten die volle Kostenübernahme durch den Kanton. Sie argumentieren, dass der öV zentral durch den Kanton gesamtheitlich geplant, bestellt und auch bezahlt werden soll. Gegen eine Finanzierung zu gleichen Teilen spricht für diese Gruppe, dass das Gesetz in den vergangenen Jahren nicht konsequent umgesetzt wurde. Man solle jetzt nicht plötzlich eine Änderung des Finanzierungsschlüssels beschliessen. Auch wird auf die finanzielle Lage der Gemeinden hingewiesen. Diese ist allerdings auch beim Kanton angespannt. Gegen eine vollständige Kostenübernahme durch den Kanton spricht für eine Mehrheit der SP-Fraktion jedoch, dass es vorliegend nicht um das Grundangebot geht, sondern um zusätzliche Begehrlichkeiten und Bedürfnisse. Deren Erfüllung soll durch jene, welche diese Bedürfnisse haben, mitfinanziert werden. Letztlich sprach sich eine Mehrheit der SP-Fraktion für einen Kompromiss aus. Dieser sieht einen Kostenanteil von einem Drittel bei den Gemeinden; zwei Drittel sollen durch den Kanton getragen werden. Der Landrat beschloss mit einer abenteuerlichen Herleitung praktisch das gleiche Verhältnis für die Linie Schwanden–Kies. Dieser Beschluss könnte somit für alle Linien des Orts- und Ausflugsverkehrs umgesetzt werden. – Mit Blick auf die Diskussion zur Erschliessung von Braunwald ist festzuhalten, dass der Ortsverkehr in Ennenda bzw. die Feinerschliessung von Ennenda auch nicht ins Gesetz aufgenommen wurde. Die dortige Ortsverkehrslinie wird von Kanton und Gemeinden zu gleichen Teilen finanziert, ohne dass dazu etwas im Gesetz steht. Will man die Feinerschliessung gesetzlich regeln, muss ein längeres Gesetz geplant werden.

Kaj Weibel spricht sich für Zustimmung zum Antrag der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr sowie des Regierungsrates aus. – Mit dem Antrag der Finanzaufsichtskommission würde der Status quo beibehalten. Vor nicht einmal einem Jahr diskutierte der Landrat die Linie Schwanden–Kies. Und bereits zuvor gab es verschiedene Diskussionen über die Kategorisierung verschiedener Linien, gerade weil diese Kategorisierung zu unterschiedlichen

Kostenverteilungen führte. Mit der Variante des Regierungsrates und der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr wären solche Diskussionen nicht mehr nötig. Denn es wäre klar: Der Kanton beschliesst das Angebot und bezahlt auch dafür, unabhängig von der Kategorie. Die Finanzaufsichtskommission betrachtet die Vorlage aus einer rein finanzpolitischen Perspektive. Diese greift zu kurz. Denn in erster Linie geht es um den öV, nicht um die Finanzen. Ein Ziel der Totalrevision ist es, die über die Jahre entdeckten und entstandenen Probleme zu beheben. Dass die bestehende Regelung mit der Kostenteilung zu gleichen Teilen in der Vergangenheit zu Problemen führte, ist nicht weiter auszuführen. Es ist falsch, an einer Regelung festzuhalten, die in der Vergangenheit offensichtlich zu Problemen führte. Daran ändert ein Verteilschlüssel mit anderen Anteilen nichts. Das Kernproblem bleibt bestehen. Wenn der Kanton die gesamten Kosten trägt, sind die Wünsche der Gemeinden vor allem Anregungen. Wenn diese tauglich, verhältnismässig und von gesamtkantonaalem Interesse sind, finden sie Eingang ins Angebot. Ein Wunschzettel alleine reicht nicht. Wenn sich die Gemeinden hingegen beteiligen, werden aus ihren Wünschen schnell Erwartungen und jede Gemeinde will das Beste für sich herausholen. Das geht nicht auf und schadet einer gesamtkantonalen Betrachtung des öV. Will man das öV-Angebot gesamtkantonal weiterbringen, braucht es auch eine gesamtkantonale Betrachtung des öV-Netzes und eine Kostenübernahme durch den Besteller. Will eine Gemeinde ein zusätzliches Angebot, muss sie dieses zu 100 Prozent selber tragen. Diese klare Differenzierung verhindert unnötige Komplikationen. Die Regeln sind so festzulegen, dass der öV Verbesserungen erfährt. Diese sollten Gegenstand der künftigen Diskussionen sein, nicht die Kategorisierung einzelner Linien.

Hans Rudolf Forrer, Luchsingen, votiert für Zustimmung zum Antrag der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr und des Regierungsrates. – Der Regierungsrat anerkennt richtig, dass die Aufgaben anlässlich der Gemeindefeststrukturreform so aufgeteilt wurden, dass mit Vorteil nur noch entweder der Kanton oder die Gemeinden zuständig sind. Der öV wurde damals dem Kanton zugeschlagen. So soll es auch sein. Was die Finanzaufsichtskommission nun vorschlägt, ist hingegen sonderbar. Der Orts- und der Ausflugsverkehr sollen je hälftig vom Kanton und der betroffenen Gemeinde übernommen werden. In Glarus Nord wären davon null Linien betroffen. Es entstehen somit keine Kosten. In Glarus sind zwei Linien betroffen. Aus der Linie ins Klöntal ergäben sich Mehrkosten von 59'946.50 Franken. Die Linie Pfrundhaus–Ennenda würde weiterhin 116'721 Franken kosten. Die Gesamtkosten für die Gemeinde Glarus würden somit 176'667.50 Franken betragen. In Glarus Süd wären drei Linien betroffen. Die Kosten der Linie Schwanden–Kies würden bei 139'012 Franken verbleiben. Die Linie nach Obererbs würde hingegen zu Mehrkosten für die Gemeinde Glarus Süd von 46'704.50 Franken pro Jahr führen, die überkantonale Klausenpass-Linie zu solchen von 7105 Franken. Fraglich, ob das die Gemeinden auf der Urner Seite auch bezahlen müssen. Insgesamt betragen die Mehrkosten für Glarus Süd 53'809.50 Franken, bei Gesamtkosten für den Ausflugs- und Ortsverkehr von 192'821.50 Franken. Die Gemeinde zieht keinen Nutzen daraus, wenn die Touristen nach Obererbs reisen. Sie bringen ihre Verpflegung von zuhause mit und lassen kein Geld liegen. Der Gemeinde bleiben nur die Mehrkosten. Diese wird aktuell bezüglich Finanzen vom Kanton begleitet und spart im Budget 2025 überall, wo es nur geht. Ebendiese Gemeinde will der Kanton im gleichen Moment mit entscheidenden Zusatzkosten belasten. Das ist schizophren und dürfte auch von der Landsgemeinde nicht verstanden werden. – In Glarus Nord nutzt vor allem die eigene Bevölkerung die Busse. Dort gibt es keine Zusatzkosten – im Gegensatz zu Glarus und Glarus Süd, wo vor allem Touristen transportiert werden. Wenn der Landrat der Finanzaufsichtskommission folgt, gibt er damit klar zum Ausdruck, dass der Kanton Glarus Touristen eigentlich gar nicht will. Glarus Süd wäre gezwungen, den Fahrplan der Linien nach Obererbs und ins Kies auszudünnen, damit es für die Gemeinde günstiger wird. Das ist nicht tourismusfreundlich. Weder der Landrat noch die Landsgemeinde wollen dieses Szenario. Wer befiehlt, soll auch zahlen.

Fridolin Staub unterstützt den Antrag der Finanzaufsichtskommission. – Aufgrund des Inputs des Vorredners wird selbstverständlich auch Glarus Nord touristische Linie kreieren, die von den Frequenzen her mindestens so bedeutend wären: nach Mullern, ins Oberseetal und ins Gäsi. Im Übrigen finden auch sehr viele Übernachtungen in Glarus Nord statt. Landrat Hans

Rudolf Forrer rückte die Wertschöpfung des Tourismus in Glarus Süd zudem dankenswerterweise ins rechte Licht.

Mathias Zopfi unterstützt den Antrag der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr sowie des Regierungsrates. – Der Finanzaufsichtskommission brachte es fertig, dass der Landrat einmal mehr nicht über den öV spricht, sondern über den Finanzierungsschlüssel. Einmal mehr werden die Gemeinden gegeneinander ausgespielt, statt an das grosse Ganze zu denken. Kantons- und Gemeindesteuern werden von denselben Personen bezahlt. Wer dem Steuerzahler etwas Gutes tun will, hält den Grundsatz «Wer zahlt, befiehlt» ein. Dieser ist auf jeder Staatsebene richtig. Wenn der Kanton mit dem öV-Konzept befiehlt, muss er auch dafür zahlen. Der Landrat sollte an das grosse Ganze denken und eine öV-Debatte statt eine kleinkarierte Finanzdebatte führen.

Ruedi Schwitter beantragt Zustimmung zum Antrag der Finanzaufsichtskommission. – Es ist die Aufgabe der Finanzaufsichtskommission, die Finanzen des Kantons im Fokus zu behalten. Aufgrund der angespannten finanziellen Lage und aufgrund der Diskussionen in der Vergangenheit ist es richtig, dass die Finanzaufsichtskommission zu dieser Vorlage eine Meinung hat und wenn nötig einen Antrag stellt. – Nutzniesser des Orts- und Ausflugsverkehrs sind die Gemeinden und die Privaten. Die Kostenteilung im Orts- und Ausflugsverkehr zwischen Gemeinden und Kanton ist massvoll.

Christian Marti hält am Antrag der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr sowie des Regierungsrates fest. – Wer einen guten und starken öV will, stimmt dem Antrag der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr und des Regierungsrates zu. Dass der Regierungsrat bereit war, eine Gesetzesvorlage in den Landrat zu bringen, welche die volle Kostentragung durch den Kanton vorsieht, ist löblich. Wer bestellt, bezahlt. Dass der Regierungsrat hier ein sachpolitisches Zeichen gesetzt hat, verdient Anerkennung und Respekt, sicherlich aber kein Abweichen vom Weg. Es gibt keinen Unterschied zwischen den Menschen, die den regionalen Personenverkehr, den Ortsverkehr oder den Ausflugsverkehr nutzen. Das sind zu einem sehr grossen Teil Glarnerinnen und Glarner; beim Ausflugsverkehr sind es glücklicherweise ganz viele Leute aus dem Metropolitanraum Zürich. Diese tragen über die Billette zur Kostendeckung bei. Einen Unterschied in der Kostentragung zu machen, überzeugt die Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr nicht. – Die Argumentation, vom Orts- und vom Ausflugsverkehr würden in erster Linie die Gemeinden und Private profitieren, verfängt nicht. Der Kantonale Richtplan verpflichtet den Kanton zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr und zur Anbindung von publikumsintensiven Anlagen mit allen Verkehrsträgern. Das gilt auch für den Ausflugsverkehr. Denn dieser erschliesst publikumsintensive Anlagen. Die öffentlichen Interessen, die im regionalen Personenverkehr gelten, gelten auch für den Ausflugsverkehr und den Ortsverkehr.

Regierungsrat *Thomas Tschudi* hält fest, dass der Regierungsrat gegenüber Änderungsanträgen indifferent ist und in der Folge auch nicht an seinem Vorschlag festhält. – Der Regierungsrat berücksichtigte bei der Erarbeitung der Vorlage den Willen des Landrates bzw. die darauf aufbauende Praxis. In den vergangenen Jahren war es so, dass der Kanton die Kosten immer mal wieder vollständig übernahm. Dementsprechend wollte der Regierungsrat Hand bieten. Eine vom Landrat vorgeschlagene andere Aufteilung hat auch Vorteile. Der Steuerzahler mag bei Kanton und Gemeinde zwar der gleiche sein. Der Besteller ist es aber definitiv nicht. Es sind die Behördenvertreter, die einen Wunschkatalog zusammenstellen. Wer sich an den Kosten beteiligen muss, überlegt sich vielleicht ein bisschen eher, was man auf den Wunschzettel schreibt. Im Sinne eines guten sowie ziel- und zukunftsgerichteten öV macht es Sinn, dass die Gemeinden mitfinanzieren – in welchem Umfang auch immer.

Christian Marti zeigt sich erstaunt ob des Meinungswechsels im Regierungsrat. – Regierungsrat *Thomas Tschudi* insinuierte in der heutigen Debatte spasseshalber, der Landrat halte sich nicht immer an das Recht. Der Regierungsrat des Kantons Glarus auf der anderen

Seite hält sich innert kurzer Frist aber nicht einmal an seine eigenen Beschlüsse. Das erstaunt: Nach der gewalteten Debatte bekommt der Landrat das Zeichen des Regierungsrates, er habe seine Meinung nochmals geändert. Es ist etwas anderes, wenn sich der Regierungsrat dem Entscheid des Landrates anschliesst. Das ist üblich. Nur in Ausnahmesituationen tritt der Regierungsrat mit seiner ursprünglichen Haltung vor die Landsgemeinde. Dass der Regierungsrat seine eigene Haltung überdenkt, nachdem die zuständige Fachkommission dessen Antrag unterstützt, ist merkwürdig. Man fragt sich, was da passiert ist. – In der Sache ist festzuhalten, dass ein kantonales Organ über die Bestellung des öV-Angebots entscheidet. Deshalb war die Haltung des Regierungsrates folgerichtig, dass der Kanton auch bezahlt. Der Landrat darf sich nun nicht verunsichern lassen.

Die *Vorsitzende* wiederholt eine Abstimmung, nachdem eine Stimmabgabe nicht registriert wurde.

Abstimmungen:

- In der Eventualabstimmung obsiegt der Antrag der Finanzaufsichtskommission über den Antrag Zingg mit 26 zu 25 Stimmen bei 7 Enthaltungen.
- Der Antrag der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr obsiegt über den Antrag der Finanzaufsichtskommission mit 39 zu 18 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Artikel 11; Anforderung an die Wirtschaftlichkeit

Kaj Weibel beantragt im Namen der Fraktion der Grünen / Jungen Grünen die Streichung von Artikel 11 aus der Vorlage. – Artikel 11 würde zu einem gesetzlichen Automatismus führen, wonach Angebotsausbauten bereits nach zwei Jahren wieder abgeschafft werden, wenn sie einen Kostendeckungsgrad von 20 Prozent nicht erreichen. Das führt zu verschiedenen Problemen. Angebotsausbauten würden einer politischen Diskussion entzogen und nur noch am Kostendeckungsgrad gemessen. Die gesellschaftliche, volkswirtschaftliche oder politische Relevanz würde damit ausgeklammert. Dass aber auch solche Aspekte mitspielen, zeigten der Entscheid betreffend die Erschliessung aller Ortschaften und die heutige Diskussion zu Braunwald bzw. zum Hüttenberg. – Eine Weiterentwicklung des öV und öV-Angebotsausbauten werden in allen Gemeinden notwendig sein. Um die raumplanerischen Voraussetzungen für Um- oder Einzonungen im Siedlungsraum Haupttal zu erfüllen, ist mindestens öV-Güteklasse C erforderlich. Verschiedene Dörfer verfügen dank der Bahn über eine Erschliessung dieser Güteklasse. Bei einer Erschliessung per Bus ist dazu jedoch ein Viertelstundentakt notwendig. Zum Siedlungsraum Haupttal gehören beispielsweise Bilten, Mollis, Näfels, Niederurnen und Oberurnen. Auch für die wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte ist eine Erschliessung mit dem öV notwendig. Es ergibt keinen Sinn, dieser kommenden und raumplanerisch angezeigten Entwicklung einen Automatismus entgegenzuhalten, der die Umsetzung unnötig hemmt oder sogar nach zwei Jahren wieder rückgängig macht. – Ein Automatismus führt dazu, dass innovative Ansätze und Lösungen, die längerfristig zu Kosteneinsparungen führen könnten, gehemmt oder wieder abgeschafft werden. Ein Beispiel dafür ist die schon länger bestehende Idee, die Dörfer zwischen Schwanden und Glarus, die jetzt einzeln bedient werden, mit einer einzigen Linie zu erschliessen. Es müssten dadurch nicht mehr mehrere Busse verkehren. Ob dieser eine Bus den Mindestkostendeckungsgrad von 20 Prozent innerhalb von zwei Jahren erreicht, ist aber fraglich. Aktuell erreichen die Busse auf diesen Linien nur einen Kostendeckungsgrad von 8 Prozent. – Der Kostendeckungsgrad berücksichtigt die absoluten Kosten nicht. Angebotsausbauten, die in absoluten Zahlen gar nicht so hohe Kosten verursachen, aber als gesellschaftlich oder politisch wichtig erachtet werden, müssten wieder gestrichen werden. Diese Regelung bietet dem Landrat oder der Verwaltung keinen Ermessensspielraum. – Ein Angebot lässt sich kaum innerhalb von zwei Jahren etablieren. Dafür ist mehr Zeit nötig. Die Nutzerinnen und Nutzer müssen vom Angebot wissen und dieses in der eigenen Planung berücksichtigen. Das passiert nicht von einem Tag auf den anderen – vor allem bei Personen, die den öV nicht jeden Tag nutzen oder eine Strecke nicht jeden Tag fahren.

Werner Kälin unterstützt den Antrag Weibel. – Die Nachhaltigkeit hat drei Dimensionen. Der in Artikel 11 vorgesehene Automatismus berücksichtigt jedoch einzig wirtschaftliche Aspekte. Manchmal muss man zuerst in die Vorleistung gehen und eine Erschliessung sicherstellen, obwohl sie nicht rentiert. Beispiele dafür sind die Entwicklungsschwerpunkte. Aus diesen werden später attraktivere Standorte und nachhaltige Innovationen.

Mathias Zopfi votiert für Zustimmung zum Antrag Weibel und nimmt dabei auch die Optik als Präsident des Verwaltungsrates der Autobetrieb Sernftal AG ein. – Artikel 11 ist aus unternehmerischer Sicht nicht unproblematisch. Neue Angebote kosten zu Beginn stets mehr. Es müssen neue Busse beschafft, Personal eingestellt und Marketing betrieben werden. Mit den Jahren sinken die Kosten und es kann günstiger produziert werden. Bei den Erlösen verhält es sich genau umgekehrt: Diese sind am Anfang tief. Denn niemand kennt das Angebot. Deshalb wird ja auch Marketing betrieben. Mit der Zeit erhöhen sich die Erlöse, wenn es gut läuft. Irgendwann pendeln sie sich auf möglichst hohem Niveau ein. Ein Kostendeckungsgrad von 20 Prozent klingt nach wenig. Im öV ist das aber nicht untypisch. Gute Linien in der Schweiz weisen einen Kostendeckungsgrad von vielleicht 40 oder 50 Prozent auf. Das Controlling nach zwei Jahren vermittelt deshalb ein falsches Bild. Denn die Kosten sind hoch, lassen sich aber noch senken. Das zweite Problem ist die Grenzkostenproblematik. Das Streichen einer Linie führt für den Kanton als Besteller nicht einfach zur Einsparung der entsprechenden Abgeltung. Die Leistungserbringer müssen die Linien zu Vollkosten offerieren. Die Kosten für Bürogebäude und Verwaltung etwa müssen auf alle Linien nach Kilometer verteilt werden. Fällt eine Linie weg, müssen diese Kosten auf die noch bestehenden Linien verteilt werden. Linien können somit zu Grenzkosten produziert werden, müssen aber zu Vollkosten verrechnet werden. Somit werden bei einem Wegfall einer Linie die übrigen Linien teurer. – Eine weitere Problematik stellen die Erlöse dar. Die Reise von Glarus nach Obererbs kostet mit einem Halbtax 3.80 Franken. Selbst mit einem vollen Bus kann die Fahrt angesichts dieser tiefen Preise nicht rentieren. Dabei würde wohl jeder Fahrgast einen Zuschlag von 5 Franken bezahlen. Solange Kanton aber einen Tarifverbund vorschreibt, ist klar, dass der Kostendeckungsgrad auf solchen Strecken selbst bei vollen Bussen nicht gut ist. – Gekaufte Busse müssen bei einer Einstellung einer Linie wieder verkauft werden; Personal ist zu entlassen. Dabei entstehen Reibungsverluste. Der Abschreiber auf ein Fahrzeug ist am Anfang immer am grössten. Die Unternehmen werden auf diesen Kosten sitzen bleiben. Das belastet das System zusätzlich. Ein Unternehmer fährt ein Angebot nicht mit hohen Kosten hoch, um es nachher wieder herunterzufahren. Da ist ehrlicher, sich vor der Bestellung zu fragen, ob man sich dieses Angebot leisten möchte oder nicht, als dieses aufgrund des Kostendeckungsgrads im Nachhinein wieder abzuschaffen. – Der Regierungsrat verweist nun zu diesem Artikel, der im Übrigen nicht Bestandteil der Vernehmlassung war, auf die analoge Regelung im Kanton St. Gallen. Dort wird der Mindestkostendeckungsgrad aber im Anhang einer regierungsrätlichen Verordnung geregelt. Es gibt verschiedene Kategorien und eine Ausnahmebestimmung. Damit verfügt der St. Galler Regierungsrat über Flexibilität. Er kann die Verordnung anpassen, wenn sich die Zeiten oder die Ausgangslage ändert. Gegen das Festlegen gewisser Bedingungen auf Verordnungsstufe wäre nichts einzuwenden. Denn es ist allen klar, dass die Angebote wirtschaftlich sein müssen. Diese Vorgaben gehören aber nicht ins Gesetz. Sonst kann der Landrat nicht mehr darüber diskutieren. Das Gesetz könnte gegebenenfalls mit einer Grundsatzbestimmung, wonach der Regierungsrat auf der Verordnungsstufe über Regelungskompetenzen verfügt, ergänzt werden.

Franz Freuler, Glarus, Mitglied der federführenden Kommission, spricht sich für die Ablehnung des Antrags Weibel aus und beantragt seinerseits einen neuen Artikel 11 Absatz 2 mit folgendem Wortlaut: «Angebote, die nicht Ortschaften erschliessen, haben einen Mindestkostendeckungsgrad von 15 Prozent aufzuweisen.» – Die Diskussion um neue Angebote ist wie jene um das Huhn und das Ei. Muss zuerst eine Nachfrage vorhanden sein, bevor ein Bus fährt? Oder muss der Bus zuerst fahren, damit die Nachfrage folgt? Letzteres ist die Argumentation der linken Ratshälfte, die nachvollziehbar ist. Wenn ein Huhn aber kein Ei legt, wird es irgendwann eliminiert. Das sollte auch für Buslinien gelten, die niemand nutzt

und deswegen der Mindestkostendeckungsgrad von 20 Prozent nach zwei Jahren nicht erreicht wird. – Der vorliegende Ergänzungsantrag wird hoffentlich von der Finanzaufsichtskommission unterstützt. Diese führte das Thema zwar auf, hatte aber keine Meinung, was die bestehenden Angebote anbelangt. Landrat Mathias Zopfi warnte zwar davor, solche Vorgaben ins Gesetz zu schreiben. Der Basar wird im Rahmen der Beratung des öV-Konzepts aber folgen. Niemand wird bereit sein, auf Linien zu verzichten, weil alle jemanden im Rücken haben, der betroffen sein könnte. Mit dem Artikel 11 in der vorliegend beantragten Form weiss man, dass die Nutzung der Linien diese rechtfertigen müssen. Andernfalls werden sie zwangsläufig gestrichen. Busse ohne Passagiere sind im Übrigen nicht ökologisch.

Christian Marti hält am Antrag von Kommission und Regierungsrat fest. – Der Kommissionsmehrheit war eine Kennzahl für Wirtschaftlichkeit im Gesetz wichtig. Angesichts der heutigen Beratung wurde deren Notwendigkeit zumindest nicht kleiner. Der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr ist es aber auch wichtig, die Materialien zu ergänzen. Denn die Bewährungszeit von zwei Jahren für ein neues Angebot ist kurz. Der Regierungsrat ist gebeten, das Thema mit dem öV-Konzept und in der konkreten Auslegung dieser Bestimmung nochmals zu erörtern. Vielleicht gibt es ja die Möglichkeit, an der Kennzahl festzuhalten, die Bewährungszeit im weiteren Verlauf aber länger auszugestalten.

Ruedi Schwitler spricht sich für die Ablehnung des Antrags Weibel aus. – Die Finanzaufsichtskommission unterstützt den Mindestkostendeckungsgrad von 20 Prozent. Sie könnte sich vorstellen, diese Vorgabe auch auf bestehende Linien auszuweiten.

Regierungsrat *Thomas Tschudi* hält am Antrag von Regierungsrat und Kommission fest. – Ursprünglich wollte der Regierungsrat das öV-Konzept selbst verabschieden. Er trat die Kompetenz dazu schlussendlich aber dem Landrat ab. Im Gegenzug will der Regierungsrat ein Controlling und eine Bestimmung zur Wirtschaftlichkeit im Gesetz. Wie wichtig das ist, zeigte die heutige Beratung. Die Einführung eines Halbstundentaktes und die Erschliessung von Braunwald bis Hüttenberg sollen trotz der aktuellen Sparbemühungen einfach so umgesetzt werden, ohne dass man die Wirtschaftlichkeit prüft. – Die Linien können ausgeschrieben werden. Der Kanton wird sehen, wer das günstigste Angebot macht und welcher Anbieter am besten mit diesen Unwägbarkeiten umgehen kann. Hier sind die Unternehmer gefragt. – Offen ist, ob man früh genug bereits genügend Daten hat, um die Wirtschaftlichkeit abschätzen zu können. Allenfalls ist man auf den Fahrplanwechsel nicht bereit und ein Angebot läuft noch über die zwei Jahre hinaus weiter bis zum nächsten Fahrplanwechsel. Wenn sich dann die Wirtschaftlichkeit noch verbessert, ist das umso besser. – Aus dem Bericht der Finanzaufsichtskommission geht hervor, was tiefe Frequenzen oder ein tiefer Kostendeckungsgrad bedeutet. Die Linien Schwanden–Schwändi–Lassigen sowie Mitlödi–Schwanden–Sool weisen jeweils einen Kostendeckungsgrad von 8 Prozent auf. Durchschnittlich sitzen – ohne Gewähr – 1,8 Personen im Bus. Mit nur wenig mehr Passagieren wäre die Vorgabe erfüllt. Allerdings ist eine Busfahrt für zwei Passagiere weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll.

Abstimmungen:

- Der Antrag von Kommission und Regierungsrat obsiegt über den Antrag Freuler mit 34 zu 22 Stimmen bei 2 Enthaltungen.
- Der Antrag von Kommission und Regierungsrat obsiegt über den Antrag Weibel mit 35 zu 23 Stimmen.

Die Vorlage unterliegt einer zweiten Lesung.