

Beschluss

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 20. Dezember 2017

§ 385

Interpellation Thomas Hefti, Schwanden „Veränderung beim öV-Angebot ab 2019“

(Bericht Regierungsrat, 28.11.2017)

Thomas Hefti, Schwanden, Interpellant, bedankt sich für die Beantwortung der Interpellation sowie die Dringlicherklärung durch das Büro und beantragt, es sei die Diskussion zu führen. – Die Antwort des Regierungsrates befriedigt nur teilweise. Sie anerkennt, dass es Alternativen zu einer Ausschreibung gibt. Solche seien geprüft worden. Etwas anderes als eine Ausschreibung hätte gemäss Regierungsrat aber zu einer Übervorteilung einer Unternehmung geführt und sei weder ordnungspolitisch noch marktwirtschaftlich geboten. Dem Regierungsrat wäre aber zuzutrauen gewesen, einen Entscheid ohne Übervorteilung treffen zu können. In der Antwort heisst es weiter, dass die Erwirtschaftung eines Gewinns im regionalen Personenverkehr systembedingt ausgeschlossen sei. Man befindet sich in diesem Bereich also ganz bestimmt nicht mehr in einer Marktwirtschaft. Man darf also anders denken, selbst wenn man sich der Marktwirtschaft verpflichtet fühlt. Der Leitfaden des Bundesamtes für Verkehr hält dies ausdrücklich fest. Er rät, sich folgende Fragen zu stellen: Ist allenfalls eine Alternative zur Ausschreibung erfolversprechender? Ist man bereit, das Ergebnis einer Ausschreibung zu akzeptieren? Ist ein neues oder zusätzliches Transportunternehmen politisch – nicht ordnungspolitisch – vertretbar? Gibt es lokale oder regionale Erfordernisse oder Bedürfnisse, die gegen eine Ausschreibung sprechen? Eigentlich wollte die Interpellation in Erfahrung bringen, ob eine Glarner Lösung vorstellbar sei. Es gibt in Glarus Nord und in Glarus Süd Unternehmen, die vielleicht – allenfalls in Zusammenarbeit – Interesse gezeigt hätten. In gesunder Masse einheimisches Schaffen zu fördern, ist nichts Schlechtes. – Der Clou, aber auch die Krux bei einer Ausschreibung ist der Preis. Bereits eine geringe Differenz entscheidet. Bei der Preisbildung haben die grossen Anbieter leider manchmal die längeren Spiesse als die kleinen Unternehmen. Es können aber auch andere Faktoren wie die Ortskenntnisse berücksichtigt werden. – Der Gewinner der Ausschreibung muss dem Vorgängerunternehmen für das zusätzlich notwendige Personal ein Übernahmeangebot machen. Das ist für das Personal nicht unbedingt positiv, weil fraglich ist, ob das Personal überhaupt wechseln will. Auch für das Vorgängerunternehmen ist es wenig erbauend. Es würde ja schrumpfen. Dass das neue Unternehmen Fahrzeuge vom bisherigen übernehmen muss, ist auch nicht nur erfreulich – vor allem wenn die Übernahme zum Restbuchwert erfolgt. – Es gibt Aufgaben, bei denen eine Glarner Lösung nicht genügt. In diesem Fall ist es jedoch ein Versuch wert. Man müsste sich keine Vorwürfe machen, wenn man darüber noch einmal nachdenkt.

Abstimmung: Der Landrat beschliesst, es sei die Diskussion zu führen.

Regula N. Keller, Ennenda, äussert Unmut über das Vorgehen des Regierungsrates. – Das Vorgehen des Regierungsrates im Zusammenhang mit der Neukonzessionierung verschiedener Buslinien stiess auch bei der Grünen Fraktion auf Unverständnis. Es ist unverhältnismässig. Auch die Antwort auf die Interpellation überzeugt nicht wirklich. Sie vermittelt den Eindruck, dass es aus juristischen Gründen gar keine andere Möglichkeit als eine Ausschreibung gibt. Das ist aber bei Weitem nicht so. Die Ausschreibung einer solchen regionalen Linie ist nicht zwingend. Ausnahmen sind möglich. Der Verzicht auf eine Ausschreibung ist heute sogar die Regel. Dafür gibt es genügend Beispiele. Die SBB haben an verschiedenen Orten ihre Konzessionen zurückgegeben. Nur in wenigen Fällen gab es eine Ausschreibung. – Die Grüne Fraktion hat den Eindruck, dass der Regierungsrat um jeden Preis ausschreiben will. Er begründet dies mit marktwirtschaftlichen und ordnungspolitischen Argumenten. Im öV-Bereich läuft jedoch vieles nicht marktwirtschaftlich, sondern partnerschaftlich. Es geht auch um den Service public. Es läge auf der Hand, mit lokalen Busbetreibern eine partnerschaftliche Lösung zu suchen. Man kann trotzdem über den Preis reden. Eine Kostensenkung ist auch mit diesem Vorgehen möglich. – Das Ausschreibungsverfahren kostet rund 140'000 Franken. Es verursacht aber auch bei den teilnehmenden Unternehmen – auch den lokalen – Kosten. Diese müssen irgendwo kompensiert werden. Die Busanbieter werden sie auf die Kunden überwälzen. Die Nutzer des Glarner öV werden somit als Steuerzahler doppelt zur Kasse gebeten. Die 140'000 Franken und die rund 10 Stellenprozent hätte man besser investiert, um das Glarner öV-Angebot zu weiterzuentwickeln. Seit mehreren Jahren wird dort nämlich nicht optimiert, sondern verwaltet. Der riesige Unmut in der Bevölkerung wurde nicht wahrgenommen. Und wenn dann endlich einmal etwas passiert, dann werden ganze Dörfer vom öV abgehängt – und der zuständige Regierungsrat bezeichnet das dann auch noch als mutig. – Nicht einverstanden ist die Grüne Fraktion mit der Haltung des Regierungsrates, wonach der Standort des Busunternehmens in Bezug auf die Steuereinnahmen kaum von Relevanz sei. Zwar werden Chauffeure wohl teilweise im Glarnerland leben – das Büro- und das Garagenpersonal von auswärtigen Unternehmen hingegen nicht. Volkswirtschaftlich ist das Vorgehen des Regierungsrates unsinnig und somit unverhältnismässig. Die Grüne Fraktion hofft sehr, dass der Regierungsrat den partnerschaftlichen Weg mit den Unternehmen vor Ort sucht. Ein gutes öV-Angebot ist nicht einfach das billigste. Zu einem guten Angebot gehören auch qualitative Aspekte.

Roger Schneider, Mollis, fordert den Regierungsrat auf, den Spielraum bei der Definition der Vergabekriterien zu nutzen. – Dem Regierungsrat bietet sich mit der anstehenden Ausschreibung eine seltene Chancen, die zu nutzen ist: Er kann und darf die Entscheidungskriterien so definieren, dass auch Glarner Anbieter eine realistische Chance haben. Dies insbesondere auch deshalb, weil es Anbieter gibt, die der öffentlichen Hand gehören. Der Regierungsrat kann handeln, bevor etwas passiert. Meist trifft sonst das Gegenteil zu: Er reagiert erst, wenn er von einem Problem Kenntnis genommen hat. – Mit der Vergabe von Buslinien an auswärtige Unternehmen laufen die Gemeinden und somit am Ende auch der Kanton Gefahr, negative Auswirkungen auf die Qualität gewärtigen zu müssen. Davon betroffen sind unter anderem auch Schülertransporte. Auswärtige Unternehmer werden kaum ein Interesse an diesen haben. Sie können auch nicht dazu verpflichtet werden, die vielfach punktuellen Zusatzkurse, die es heute braucht, anzubieten. Das würde dazu führen, dass die Öffentlichkeit die Zeche zahlen muss, weil zusätzlich teure Alternativen für die massgeschneiderten Schülertransporte gesucht werden müssen. Es kann nicht das Ziel sein, die örtlichen Buslinien einfach dem billigsten Anbieter zu überlassen – ungeachtet von lokalen Abhängigkeiten und Auswirkungen. Das ist man den lokalen Unternehmen und den Steuerzahlern schuldig. Es soll weiterhin eine qualitativ und preislich massgeschneiderte sowie nachhaltige Lösung geben. Der Regierungsrat ist gebeten, den möglichen Spielraum bei der Definition der Entscheidungskriterien zu nutzen.

Thomas Kistler, Niederurnen, fordert, es sei nicht nur der Preis eines Angebots, sondern auch die Leistungen zu berücksichtigen. – Vielleicht sind die Sorgen unbegründet und der Regierungsrat hat bereits eine Lösung in der Schublade – so wie das im Zusammenhang mit

dem öV-Angebot in Bilten scheinbar der Fall gewesen sei. Zu hoffen ist es auf jeden Fall. Es wäre wirklich gut, wenn es nicht nur ums Geld gehen würde, sondern auch um gute Ideen. Bei einer Ausschreibung besteht stets die Gefahr, dass genau das Gegenteil passiert. Die guten Ideen sollen insbesondere auch in Zusammenhang mit der Behandlung des Wirksamkeitsberichtes zum öV einfließen, wenn es um Sool, um die Altersheime oder um Steinibach geht.

Marco Hodel, Glarus, fordert den Regierungsrat ebenfalls dazu auf, seine Vorgehensweise zu überdenken. – Die Schülertransporte in der Gemeinde Glarus werden durch einheimische Anbieter sichergestellt. Es würde nicht begrüsst, wenn auf einmal auswärtige Unternehmen zugelassen werden. Die einheimischen Anbieter kennen die lokalen Verhältnisse, die Transporte funktionieren auch unter widrigen Bedingungen. Heimatschutz ist nicht immer angezeigt. In diesem Fall sollten die einheimischen Unternehmen jedoch berücksichtigt werden.

Mathias Vögeli, Rüti, bittet den Regierungsrat, die Vergabekriterien im Sinne der vorangegangenen Voten zu überprüfen. – Ein bisschen Heimatschutz darf der Landrat betreiben. Es hiess in der Debatte um das Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Umweltschutz, man müsse um jeden Einwohner und jeden Arbeitsplatz kämpfen. In Glarus Süd ist das speziell der Fall. Den Arbeitsplätzen und den durch die vorhandenen Ortskenntnisse bedingten Vorteilen ist Sorge zu tragen.

Heinrich Schmid, Bilten, zeigt sich erstaunt über die Haltung einiger Vorredner. – Die gestellten Begehren müssten eigentlich aus der SP-Fraktion kommen. Fraglich, ob dann die rechte Ratshälfte gleich reagieren würde. Es sei an die heutige Abstimmung zu Artikel 29 Absatz 3 des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Umweltschutz erinnert: Dort wurde die Forderung nach einem Schutz für einheimische Anbieter von jenen Personen abgelehnt, welche diesen nun im öV-Bereich sehen wollen.

Regierungsrat *Röbi Marti* hält fest, dass der Preis nicht alleine ausschlaggebend sei. – Eine Glarner Lösung ist möglich und anzustreben. Die Aussage von Landrätin Regula N. Keller, im öV-Bereich werde nur verwaltet, trifft nicht zu. 2012 wurden die Ausgaben für den öV verdoppelt. Jetzt gilt es, dieses Geld effizient einzusetzen. Offenbar geht es einigen Landräten darum, die Autobetrieb Sernftal AG bei der Vergabe der Linien ins Spiel zu bringen. Das ist legitim. Darin kann aber nicht das einzige Interesse bei der Vergabe liegen. Es geht auch um Steuergelder – um Geld vom Kanton und nicht zuletzt auch vom Bund. Letzterer finanziert 72 Prozent. Das Departement Bau und Umwelt sowie der Regierungsrat wollen die verschiedenen Interessen zusammenzubringen. – Die Linien in Glarus Süd, welche die Autobetrieb Sernftal AG bedient, werden nicht ausgeschrieben. Der bisherige Bestand des Unternehmens bleibt somit geschützt. Die Ausschreibung der Linien in Glarus Süd war nie ein Thema. – Der Kanton hat die Pflicht, das Geld der Steuerzahler zweckmässig einzusetzen. Die Ausschreibung soll in einem strukturierten Verfahren sicherstellen, dass die Linien in Glarus und Glarus Nord zu einem vernünftigen Preis und in der gewünschten Qualität bedient werden. Die Autobetrieb Sernftal AG kann und soll sich diesem Wettbewerb stellen. Der Kanton kann so vertieft prüfen, wer die geforderten Leistungen am besten erbringt. Die Vergabekriterien werden klar sein. Es ist ein Märchen, dass alleine der Preis den Ausschlag geben soll. Ein grosser und wichtiger Bestandteil der Ausschreibung sind qualitative Kriterien. Es geht zum Beispiel um das Management. Dessen Bedeutung ist nicht zu unterschätzen. Es geht um das Personal, um die Erfahrung, um die Fahrgastinformation. Die Chauffeure müssen die deutsche Sprache beherrschen und Mundart verstehen. Die bisherigen Angestellten müssen übernommen werden, sofern diese überhaupt wollen. Der Kanton sucht also nicht den billigsten Anbieter, sondern das beste Angebot. Würde der Kanton die Linien nicht ausschreiben, dürfte die Postauto Schweiz AG ihre Konzession für Glarus behalten. Nur eine Ausschreibung stellt sicher, dass für Glarus und Glarus Nord ein zusammenhängendes Angebot bereitgestellt werden kann. Dadurch können Synergien genutzt werden.