

## Beschluss

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 24. Juni 2015

### § 129

#### **Kantonsbeitrag für den Ausflugsverkehr auf den Linien Elm, Steinibach–Obererbs sowie Schwanden–Kies**

(Berichte Regierungsrat, 19.5.2015; Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr, 1.6.2015)

Der *Vorsitzende* weist darauf hin, dass der Antrag der vorberatenden Kommission gemäss einer Stellungnahme des Rechtsdienstes der formell-gesetzlichen Regelung von Artikel 10 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (öVG) widerspreche.

*Hans-Jörg Marti*, Nidfurn, Kommissionspräsident, beantragt im Namen der Kommission Zustimmung zu deren Antrag. – Der vom Vorsitzenden geäusserte Einwand wurde auch in der Kommission diskutiert. Betrachtet man die Vorlage, sind die vom Regierungsrat gemachten Ausführungen klar und verständlich. Bei genauerem Hinsehen wird der Blick aber trüber. Er wird erst beim Lesen des Kommissionsberichtes wieder klarer. Wenn es darum ginge, sämtliche gesetzlichen Vorgaben immer genau zur Kenntnis zu nehmen, muss davon ausgegangen werden, dass der Landrat noch viele weitere Diskussionen zu führen hat. – Im regierungsrätlichen Bericht wird festgehalten, dass die Klöntaler Linie im Landsgemeindebeschluss 2012 als Teil des öV-Angebots ausgewiesen sei. Im Memorial ist diese Linie jedoch einzig und alleine unter der Ziffer 2.1.3 aufgeführt. Dort heisst es ausserdem: „Ausgehend vom Richtplan werden für das Angebotskonzept folgende Ziele formuliert: (...) Tourismusschwerpunkte Braunwald, Elm und Kerenzlerberg mindestens stündlich an den öV angebunden und möglichst auf den Glarner Sprinter ausgerichtet; für das Klöntal angepasste Lösung ausgearbeitet.“ Damit nimmt die Regierung scheinbar eine Differenzierung zwischen der touristischen Erschliessung des Klöntals und den beiden zur Diskussion stehenden Destinationen in Glarus Süd vor. Diese Ungleichbehandlung beurteilt die Kommission als ungerecht und unbegründet. In Artikel 28 Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (PBG) ist geregelt, wie die Beteiligung des Bundes am Angebot ohne Erschliessungsfunktion aussieht. Um ein solches Angebot handelt es sich auch bei den Linien Elm, Steinibach–Obererbs und Schwanden–Kies. Aber auch das Klöntal fällt gemäss den Vorgaben des PBG unter diese Kategorie. Eine Änderung dieser Spielregeln aus heiterem Himmel ist nicht angebracht. Die Begründung des Regierungsrates, es bestünde bezüglich der Finanzierung von touristischen Linien gemäss öVG kein Handlungsspielraum, ist nicht nachvollziehbar. Im Nachhinein ebenso nicht nachvollziehbar ist, weshalb die Klöntaler Linie in der Vorlage bzw. den Materialien enthalten sein soll, die beiden anderen Linien in Glarus Süd jedoch nicht. Deshalb beantragt die Kommission, dass der Kanton während der zur Diskussion stehenden Jahre die Kosten übernehmen soll. Dies im Sinne der Tourismusförderung. Bei der erneuten Bestellung der Linien ins Klöntal, ins Kies und nach Obererbs für die Jahre 2018–2021 sollen gleiche Kriterien angewendet werden. – Dank gilt

Landammann Röbi Marti, Markus Josi, Leiter Fachstelle öV, und Martina Rehli, Departementssekretärin, für die Unterstützung und die offene Diskussion. Ebenfalls zu danken ist Tamara Willi für die Verfassung des Protokolls.

*Mathias Vögeli*, Rüti, Kommissionsmitglied, unterstützt den Kommissionsantrag. – Das Gutachten, aus dem der Vorsitzende zitiert hat, ist seit dem vergangenen Montag bekannt. Es gab keine Möglichkeit, dieses zu studieren und allenfalls in der Kommission zu behandeln. – Im regierungsrätlichen Bericht wird darauf hingewiesen, dass die beiden diskutierten Strecken nicht im Landsgemeindebeschluss von 2012 enthalten seien. Es kann aber niemand widerlegen, dass man annahm, dass diese in der Linie Schwanden–Elm eingerechnet und gar nicht separat aufgeführt worden sind. Davon gingen damals wohl alle aus. – Die Klöntaler Linie ist ebenfalls eine touristische und somit nicht abgeltungsberechtigte Linie. Im Gegensatz zu den beiden Kursen in Glarus Süd ist die Klöntaler Linie nicht einfach in eine abgeltungsberechtigte Linie eingerechnet, sondern im Landsgemeindebeschluss 2012 als Teil des öV-Angebots ausgewiesen worden. Streng genommen hätten die Kosten für die Klöntaler Linie auf Kanton und Gemeinde aufgeteilt werden müssen. Es ist aber davon auszugehen, dass Regierungs- und Landrat damals beschlossen haben, dass der Kanton in diesem Fall die gesamten Kosten trägt. Dasselbe soll nun vorerst für die diskutierten Linien in Glarus Süd gelten, wenn man sie nicht mehr als Bestandteil der abgeltungsberechtigten Linie sieht. Später kann die Situation neu beurteilt werden.

*Rolf Blumer*, Glarus, Kommissionsmitglied, schliesst sich den Voten der Vorredner an. – Aus welcher Kasse die beiden Linien finanziert werden, ist egal. Der touristische Nutzen ist höher zu gewichten als die Kosten, die nun für zwei Jahre beim Kanton anfallen. Die Linie Schwanden–Kies funktioniert und ist über die Kantonsgrenzen hinaus bekannt. Sie ist ein positives Beispiel. Wenn etwas nicht mehr funktioniert, werden sofort Berater hinzugezogen, Task Forces oder Kommissionen eingesetzt, um den Schaden zu begrenzen. Aufwand und Ertrag können dabei oft in Frage gestellt werden. Ohne jemanden zu nahe treten zu wollen: Das geplante Papst-Reisli kostet viermal mehr als das Führen der beiden Linien. Der notwendige Kantonsbetrag ist als direkte Investition in Glarus Süd zu betrachten. Der direkte Nutzen ist seit Jahren erwiesen.

*Mathias Zopfi*, Engi, beantragt Zustimmung zum Kommissionsantrag und geht insbesondere auf die rechtliche Situation ein. – Seit 1972 fährt die Autobetrieb Sernftal AG (AS) ins Kies. Zu diesem Zeitpunkt nahmen drei Regierungsräte im Verwaltungsrat Einsitz. Seit 1985 fährt die AS auf Obererbs. Auch damals sassen noch drei Regierungsräte im Verwaltungsrat. 1996 hat der Kanton Glarus sein derzeit gültiges öV-Gesetz erlassen. Damals war seitens Bund das Eisenbahngesetz für die Abgeltungen im öffentlichen Personenverkehr massgeblich. Diesen Erlass gibt es noch heute, er ist jedoch nicht mehr relevant. Heute, seit 2007, gilt das Personenbeförderungsgesetz bzw. die dazugehörige Verordnung. Dieses Gesetz legt fest, dass der regionale Ausflugsverkehr ohne Erschliessungsfunktion nicht abgeltungsberechtigt ist. Auf der Webseite des Bundesamtes für Verkehr heisst es: „Beim regionalen Personenverkehr ohne Erschliessungsfunktion handelt es sich um rein touristische Angebote ohne Abgeltung des Bundes.“ Soweit besteht wohl Einigkeit. Bis 2010 war der Regierungsrat übrigens immer noch mit drei Personen im Verwaltungsrat vertreten. Der aktuelle Landammann war von 2002 bis 2013 Verwaltungsrat. Der Zugang zu Informationen war also stets gewährleistet. 2009 hat die Landsgemeinde die Aufgabenentflechtung beschlossen. Sie übergab die Finanzierung des Regionalverkehrs – mit und ohne Abgeltung des Bundes – in die Hände des Kantons. Im Memorial 2009 heisst es dazu: „Die öV-Kommission empfiehlt nun, diese Entflechtung auf den gesamten Regionalverkehr im Kanton auszudehnen (...); nach geltender Regelung werden die nicht vom Bund mitfinanzierten Kosten für den Regionalverkehr von Kanton und Gemeinden je hälftig getragen. Die ab 2011 geltende zusätzliche Entlastung der Gemeinden ist mit dem neuen Finanzausgleich zu kompensieren.“ Weiter unten heisst es: „Vom Bund nicht mitfinanzierte, erweiterte Angebote des Regionalverkehrs (...) werden neu vollständig vom Kanton übernommen (...).“ Der Wirkungsbericht zur Aufgabenentflechtung äussert sich ebenfalls zum Regionalverkehr: „Die

Entlastung der Gemeinden wird 2011 auf rund 900'000 Franken geschätzt.“ Dies unter dem Stichwort „Regionalverkehr“. In diesen 900'000 Franken waren die beiden Linien eingerechnet. Man hat diese Linien schon immer dem Regionalverkehr zugehörig betrachtet – fälschlicherweise mit Abgeltung des Bundes. 2012 fand die entscheidende Landsgemeinde statt. Einerseits wurde das öV-Angebot des Kantons Glarus beschlossen. Man sprach einen Rahmenkredit für den öV und hat dabei das Kies, Obererbs, aber auch das Klöntal nicht explizit erwähnt – ausser in dem vom Kommissionspräsidenten zitierten Satz. Gleichzeitig beschloss die Landsgemeinde den Beitritt zum Tarifverbund Ostwind (OTV). Im Memorial 2012 steht: „In den OTV und andere Verbunde werden nur der abgeltungsberechtigte Regionale Personenverkehr und der Ortsverkehr aufgenommen, rein ‚touristischen‘ Angeboten dient das Angebot Tageskarte Plus.“ In den Tarifverbund werden also nur die rein touristischen Angebote nicht aufgenommen. Im Streckenplan des Tarifverbunds sind Obererbs und das Kies jedoch enthalten. Auf diesen Strecken sind auch Ostwind-Billete gültig. Die beiden Strecken wurden folglich auch in diesem Zusammenhang nicht als rein touristische Angebote im Sinne der Bundesgesetzgebung betrachtet. Vielmehr handelt es sich um Linien des nicht abgeltungsberechtigten Regionalverkehrs. Ein Gegenbeispiel ist etwa die Weissenberge-Bahn. Dort gilt weder das Ostwind-Billet, noch wird die Strecke vom Bund abgegolten. Im Memorial 2012 steht weiter: „Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr von 1996 gab bisweilen Anlass zu Auslegungsfragen, namentlich bezüglich Zuständigkeiten bei Beschlüssen zu betrieblichen Massnahmen mit Folgekosten und Einbezug der Gemeinden zur Betriebsfinanzierung (Art. 8–11). Eine in absehbarer Zeit vorzunehmende Revision wird Klarheit bringen, wobei sich die gelebte Praxis als Richtschnur anbietet. Zudem werden die gesetzten Ziele (...) unter Berücksichtigung des weiter entwickelten Angebotes neu zu definieren sein.“ 2012 kam man also zum Schluss, dass die Situation zu klären sei, dass das kantonale öV-Gesetz mit der Bundesgesetzgebung seit 2007 und mit der Situation nach dem Landsgemeindebeschluss nicht mehr übereinstimmt. Die Revision des öV-Gesetzes blieb aus. Auch im Legislaturprogramm 2014–2018 ist diese nicht enthalten. – Das öV-Gesetz ist also veraltet. Es stimmt weder mit der Bundesgesetzgebung überein, noch bildet es die gelebte Finanzierungspraxis – die beiden Linien wurden nie als touristische Angebote gemäss Artikel 10 öVG betrachtet – ab. – Der Regierungsrat führt in seinem Bericht selber aus: „Die fehlerhafte Finanzierungspraxis der betroffenen Linien war aus der Offertstellung nicht ersichtlich, weshalb diese vermutlich nach der Gesetzesänderung des PBG nicht bereinigt wurde.“ Unbereinigt blieb nicht nur dies, sondern eben das gesamte öV-Gesetz. Nun war heute zu hören, dass es ein Gutachten gebe. Dieses stelle fest, dass es rechtswidrig sei, wenn der Landrat die vollständige Finanzierung durch den Kanton beschliesse. Es kommt erstens die Frage auf, weshalb dieses Gutachten in der Kommission nicht schriftlich vorlag. Zweitens muss festgestellt werden, dass die Aussagen in diesem Gutachten so nicht korrekt sein können. – Die Linien ins Kies und auf Obererbs sind als nicht abgeltungsberechtigte Linien des Regionalverkehrs zu betrachten. Gemäss Gesetz und Praxis sind sie deshalb vom Kanton zu finanzieren. An sich ist die Diskussion um die Rechtmässigkeit müssig. Rechtswidrig wäre es, wenn die Gemeinde einen Beitrag zahlen müsste. In Artikel 9 Absatz 2 des kantonalen öV-Gesetzes heisst es: „Der Kanton trägt zudem die Kosten für Angebote des Regionalverkehrs, die nicht vom Bund mitfinanziert werden.“ Die Linien auf Obererbs, ins Kies und ins Klöntal fallen unter diese Bestimmung. Das entspricht jahrzehntelanger Praxis. Unter Artikel 10 des öV-Gesetzes fielen bisher jeweils etwa die Seilbahnen.

*Christian Marti*, Glarus, spricht sich wie seine Vorredner für den Kommissionsantrag aus. – Gleichbehandlung ist nie ein absoluter Grundsatz. Es gibt Unterschiede zwischen den diskutierten Linien und jener ins Klöntal. Der eine Unterschied betrifft das Wording. Es ist jeweils von den vier Ortsteilen und dem Seitental Klöntal die Rede. Dort haben 40 Personen – aufgeteilt auf zwölf Haushaltungen – ihren ständigen Wohnsitz. Es müsste genauer abgeklärt werden, welche Auswirkungen dies in Bezug auf die Erschliessungsfunktion hat. Im Memorial der Landsgemeinde 2012 wurde die Klöntaler Linie als Teil des öV-Angebots genannt. Kann es dann besser genannt sein als auf der Zielebene. Ob diese Unterschiede in der nun geführten Diskussion eine Rolle spielen, kann nun nicht beurteilt werden. Die gemachten

Ausführungen lassen jedoch erahnen, welchen Standpunkt die Gemeinde Glarus vertreten wird, falls solche Diskussionen wieder aufkeimen. Im Übrigen wird die Auffassung der Vertreter der Gemeinde Glarus Süd geteilt: Das öV-Gesetz bedarf einer Revision.

*Rolf Hürlimann*, Schwanden, geht auf die Diskussion über die Rechtmässigkeit ein. – Es liegt ein halb-öffentliches Gutachten vor, das in die Debatte eingeflossen ist. Nun gibt es ein Gutachten eines anderen Juristen. Die Expertisen fallen je nach Intention des Auftraggebers aus. Die Diskussion dreht sich dann auf einmal um die Gesetzmässigkeit. Dabei sei an die Motorfahrzeugsteuer erinnert. Dort wird auch am Gesetz vorbei gehandelt.

Landammann *Röbi Marti* hält am regierungsrätlichen Antrag fest. – Der Regierungsrat hat kein Gutachten machen lassen, sondern lediglich eine Stellungnahme eingeholt. Der Regierungsrat will eine saubere Grundlage und eine saubere Lösung. Nach dem Entscheid der Landsgemeinde hat man mit der Ausarbeitung der Vorlage vorwärts gemacht und kulanterweise eine Fahrbewilligung erteilt. Eile ist angebracht, weil die Bestellung des Angebots bis Ende Juni erfolgen muss. – Der Regierungsrat beantragt, die Linien in Elm, Steinibach–Obererbs und Schwanden–Kies als abgeltungsberechtigte Linien des Ausflugsverkehrs anzuerkennen. Finanziert werden sollen sie von Kanton und Gemeinde. Die Kommission ist anderer Meinung. Sie will die Finanzierung vollständig dem Kanton überlassen. Der Regierungsrat ist der Meinung, dass dieser Antrag der vorberatenden Kommission den gesetzlichen Bestimmungen in Artikel 10 öV-Gesetz widerspricht. – Auch die bezüglich des Befahrens von Waldstrassen sind noch Fragen offen. Ungeachtet dessen unterstützt der Regierungsrat diese beiden Buslinien. Das wichtige touristische Angebot soll weiterhin bereitgestellt werden können.

**Abstimmung:** Der Antrag der Kommission obsiegt über den Antrag des Regierungsrates. Die Buslinien Elm, Steinibach–Obererbs und Schwanden–Kies sind in den Jahren 2016 und 2017 vollständig durch den Kanton zu finanzieren.