

**Sekretariat Landrat**  
Rathaus  
8750 Glarus

## **Protokoll**

**Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 21. Februar 2024, um 08.00 Uhr, im Rathaus in Glarus**

Vorsitz	Landratspräsidentin Regula N. Keller, Ennenda
Ratsschreiber	Arpad Baranyi, Glarus
Protokoll	Michael Schüepp, Glarus

### **§ 208 Feststellung der Präsenz**

Es sind folgende Ratsmitglieder abwesend:  
Heinrich Schmid, Bilten  
Dominique Stüssi, Niederurnen  
Franz Landolt, Näfels  
Andrea Bernhard, Glarus

### **§ 209 Traktandenliste**

Die Traktandenliste wurde im Amtsblatt vom 14. Februar 2024 veröffentlicht und den Mitgliedern zugestellt. – Sie ist unverändert genehmigt.

## § 210

### Kantonales Veloweggesetz

(Motion Martin Zopfi, Schwanden, und Unterzeichnende «Der Kanton Glarus braucht eine Velo-/Mountainbike-Strategie»)

2. Lesung

(Berichte s. § 203, 20.12.2023, S. 429)

#### *Kantonales Veloweggesetz*

Das Wort wird nicht verlangt.

**Schlussabstimmung:** Dem Kantonalen Veloweggesetz ist mit 52 zu 0 Stimmen bei 3 Enthaltungen zugestimmt. Es wird der Landsgemeinde wie beraten zur Zustimmung unterbreitet.

#### *Abschreibung Motion*

*Martin Zopfi*, Schwanden, Unterzeichner, dankt für die Bearbeitung des Anliegens und beantragt Zustimmung zum Antrag des Regierungsrates. – Das Kantonale Veloweggesetz ist eine schlanke Lösung. Es nimmt wichtige Elemente der Motion stimmig auf und stellt einen ersten, wichtigen Schritt zur Umsetzung dieser Bundesaufgabe im Kanton Glarus dar – auch wenn die Forderungen der Motion in den Bereichen Infrastruktur und Tourismus im Gesetz noch ein wenig prominenter hätten aufgenommen werden können. Es braucht Verbesserungen bei der Velo-Infrastruktur im Tal, aber auch am Berg. Die Netzpläne dienen in Zukunft als einheitliche kantonale Grundlage dafür. Die Veloweginfrastruktur kann ähnlich wie die Strasseninfrastruktur im Rahmen der finanzpolitischen Prozesse bzw. über das Budget mit mehr oder weniger Mitteln ausgestattet werden. Dadurch lässt sich die Geschwindigkeit der Umsetzung dieses Gesetzes über die Finanzen steuern. – Visit Glarnerland vermarktet das Biken und das E-Biken bereits heute professionell. Es gibt rund 1000 Kilometer signalisierte Wege und Routen in den Bergen. Früher waren auf diesen Wegen alle zu Fuss unterwegs. In der Zwischenzeit ist das nicht mehr so. Das Naturerlebnis will auch mit dem E-Bike oder mit dem Velo erfahren werden. Wenn man rücksichtsvoll unterwegs ist, ist das kein Problem. Dafür gibt es sogar einen neuen Begriff: «Fairtrail». Eine Entflechtung dank separater Wege ist nicht immer möglich. Umfassende Neubauten können allein schon aus Gründen des Naturschutzes oder der Finanzen nicht die Lösung sein. Wie in anderen Lebensbereichen, wo enge Platzverhältnisse und Dichtestress gelegentlich zu Konflikten führen, ist auch auf den Glarner Wegen Toleranz und Rücksichtnahme zugunsten einer friedlichen Koexistenz gefragt. Dafür steht «Fairtrail». Wenn die Glarnerinnen und Glarner an der Landsgemeinde dem Kantonalen Veloweggesetz zustimmen, dürften Bikende, Velofahrende und Wandernde auf den Glarner Wanderwegen und Trails gemeinsam und tolerant unterwegs sein und zwar offiziell. «Fairtrail» fordert alle Beteiligten in der Umsetzung. Im Nachbarkanton Graubünden gibt es damit schon seit Jahren gute Erfahrungen.

Darüber hinaus wird das Wort nicht mehr verlangt. Die Motion ist als erfüllt abgeschlossen.

## § 211

### Tourismusstrategie

#### A. Erfolgskontrolle für die Strategieperiode 2020–2023

#### B. Kantonale Tourismusstrategie 2030+

(Postulat Die-Mitte-/GLP-Fraktion «Tourismusstrategie für den Kanton Glarus»)

#### C. Einlagen in den Tourismusfonds von jährlich 500'000 Franken in den Jahren 2024–2027

(Berichte Regierungsrat, 21.11.2023; Kommission Bildung/Kultur und Volkswirtschaft/Inneres, 27.11.2023)

### Eintreten

*Roger Schneider*, Mollis, Kommissionspräsident, beantragt Zustimmung zu den Anträgen von Kommission und Regierungsrat. – Die aktuelle Glarner Tourismusstrategie für die Periode 2020–2023 basiert auf einem Masterplan für die Jahre 2012–2015. In Anbetracht der seither stark veränderten Ausgangslage und der daraus resultierenden Bedürfnisse wurde gestützt auf ein am 20. April 2022 überwiesenes Postulat der Die-Mitte-Fraktion eine neue, breit abgestützte kantonale Tourismusstrategie erarbeitet und im November 2023 durch den Regierungsrat verabschiedet. Im 2022 gestarteten, mehrphasigen Erarbeitungsprozess wurde der Schwerpunkt auf die Beteiligung gelegt. So konnten auch die für die spätere Umsetzung relevanten Entscheidungsträger die Tourismusstrategie aktiv mitgestalten. Die Tourismusstrategie 2030+ wird dem Landrat vorliegend zur Kenntnis gebracht. Sie definiert gemeinsame Werte, die Vision, die Mission und die Handlungsfelder für eine positive Entwicklung des Tourismussektors. Sie beinhaltet strategische Massnahmen zur Stärkung der Marke Glarnerland, zur Angebotsentwicklung, zur Zielmarktdefinition, zur Digitalisierung, zu Partnerschaften sowie zu organisatorischen Verbesserungen in Bereichen wie Mobilität, Infrastruktur und Organisation. Ebenfalls wurden Verantwortlichkeiten, Arbeitspakete und Zeitrahmen für die Umsetzung festgelegt. Der Landrat erfährt, wo die Reise hingehet, wie diese etappiert wird und welche Sehenswürdigkeiten der Landrat für den veranschlagten Preis erwarten darf. – Der Rückblick auf die Periode 2020–2023 zeigt, dass sich die Zahl der Übernachtungen nach der Coronavirus-Pandemie erholte. Waren es Ende 2019 noch 115'000 Übernachtungen, stieg die Zahl im 2022 auf 140'000 Übernachtungen. Die Entwicklung ist also sehr positiv. Destinationsmarketing, gezielte Kommunikation, Networking oder die Qualitätsoffensive für Glarner Unterkünfte entfaltet nach und nach via Visit Glarnerland ihre Wirkung. Die halbjährliche Evaluation sowie Controlling- und Standortgespräche bestätigen unter anderem auch eine deutliche Steigerung der Bekanntheit der Marke Glarnerland. Aus dem Tourismusfonds wurden in den Jahren 2020–2023 rund 25 Projekte gefördert. Die Projektträger begrüssen den Fonds explizit, regen gleichzeitig aber auch eine bessere Kommunikation der Fördermöglichkeiten des Kantons an. Ebenso wird Transparenz in der Begründung von Vergaben bzw. bei Absagen gewünscht. Die Landsgemeinde 2018 beschloss die Förderung von touristischen Kerninfrastrukturen. Vorgesehen sind ein Rahmenkredit von 12,5 Millionen Franken für die Jahre 2018–2028 sowie die Gründung einer Finanzinfra AG. Der Landrat genehmigte bereits den Beitrag von bis zu 8,5 Millionen Franken für das Projekt «Futuro» der Sportbahnen Elm. – Der Kanton setzt die Förderaktivitäten in der Periode 2024–2027 gemäss der Strategie 2030+ fort. Die Schwerpunkte liegen auf einer klaren Positionierung, der Digitalisierung, Partnerschaften, Verkehrszugänglichkeit und attraktiven Investitionsbedingungen für die Infrastrukturentwicklung. Während dieser Periode sollen jährlich 850'000 Franken in den Tourismusfonds eingelegt werden. Davon sind 350'000 Franken für die Abgeltung des Leistungsauftrags an Visit Glarnerland und 500'000 Franken für Infrastrukturprojekte vorgesehen. Das entspricht dem Niveau der Förderperiode 2020–2023. Die Einlage für die Abgeltung des Leistungsauftrags beschloss der Landrat bereits im 2021. Nebst dem Blick in die Zukunft, den die Tourismusstrategie 2030+ sehr gut ermöglicht, wird auch ein Bericht über die abgelaufene Vierjahresperiode mitgeliefert. Der Leistungsnachweis für die nächsten vier Jahre wird dem Landrat dank qualitativer Beurteilung und messbarer

Kennzahlen die Basis für die Einlagen in der Periode 2028–2031 liefern. Dafür wird der bestehende Kennzahlenkatalog erweitert, um alle relevanten Handlungsfelder tatsächlich erfassen zu können. Entsprechend werden die Projektträger das Departement Volkswirtschaft und Inneres mit den notwendigen Informationen versorgen. – Die Kommission diskutierte den Einbezug der Bevölkerung und speziell mögliche Spannungsfelder zwischen Einheimischen und Touristen, welchen allenfalls vorgebeugt werden könnte. Im Fokus standen dabei Lärmemissionen oder der Verkehr. Weitere Diskussionspunkte waren der Einbezug der lebensmittelverarbeitenden Industrie und die Wertschöpfung des Wildcampierens. Schliesslich diskutierte die Kommission auch die Möglich- bzw. die Notwendigkeit, das Postulat abzuschreiben. – Zu danken ist Regierungsrätin Marianne Lienhard, Morena Zhuniqi von der Kontaktstelle für Wirtschaft und Tina Fuchs, Leiterin des Beschwerdewesens im Departement Volkswirtschaft und Inneres, sowie den Kommissionsmitgliedern für die konzentrierte und konstruktive Auseinandersetzung mit der Vorlage.

*Fritz Waldvogel*, Ennenda, Kommissionsmitglied, votiert im Namen der Die-Mitte-Fraktion für Zustimmung zu den Anträgen von Kommission und Regierungsrat. – Das Glarnerland gehört nicht zu den grossen Tourismus-Destinationen. Aber auch die Kleinen haben ihre Qualitäten. Der Kanton Glarus kann nicht mit der grossen Kelle anrichten. Die Infrastrukturen sind nicht allzu gross. Dennoch ist es eine grosse Herausforderung, diese in Schuss zu halten. Sich im umkämpften Tourismus-Markt zu positionieren, ist eine tägliche Herausforderung. Die hiesigen Angebote mit Glarner Charme sind aber gesucht. Es gilt, diese noch besser sichtbar zu machen und an diesen zu arbeiten, damit sich die Gäste wohlfühlen und eine schöne Zeit erleben können. Aus dem Wohlbefinden der Gäste soll Wertschöpfung generiert werden können. – Die Erfolgskontrolle zeigte, wie die Mittel aus dem Tourismusfonds bisher eingesetzt wurden und dass die meisten Projekte ohne Unterstützung des Kantons gar nicht erst möglich gewesen wären. Die Tourismusstrategie 2030+ baut auf dem Bisherigen auf. Es soll nicht das Grösstmögliche, aber das Bestmögliche für den Glarner Tourismus erreicht werden. Dazu muss man zusammenstehen, zusammenarbeiten und gemeinsam auftreten, damit sich Besucher und Bevölkerung im Glarnerland wohlfühlen. Die Die-Mitte Fraktion nimmt die Erfolgskontrolle und die Tourismusstrategie 2030+ zur Kenntnis und ist mit der Abschreibung des Postulats einverstanden. Sie erwartet aber eine aussagekräftigere nächste Erfolgskontrolle. Die Einlagen in den Tourismusfonds von je 500'000 Franken in den Jahren 2024–2027 werden ebenfalls unterstützt.

*Yvonne Carrara*, Mollis, Kommissionsmitglied, spricht sich im Namen der SVP-Fraktion für die Kenntnisnahme der Tourismusstrategie 2030+ sowie der Erfolgskontrolle für die abgelaufene Strategieperiode und Zustimmung zur Einlage von jährlich 500'000 Franken in den Tourismusfonds aus. – Die vorliegende Tourismusstrategie zeigt auf, wo der Kanton Glarus im Tourismus steht, was schon gut läuft und wo noch Handlungsbedarf besteht. Sie ist eine gute Grundlage für die weiteren Arbeiten. Die Akteure im Tourismus stehen hinter der Strategie und der Tourismusfonds ist ein wichtiges Förderinstrument. – Das Glarnerland muss lernen, Tourismus zu leben. Es braucht Ideen und Innovationen. Diese können und sollen nach dem Bottom-up-Prinzip aus der Privatwirtschaft kommen. Die Rolle des Kantons soll und muss sich auf die Förderung und Unterstützung solcher Projekte beschränken. Dafür braucht es einen Tourismusfonds, der mit genügend Mitteln geäufnet ist. Die Strategie und diese Mittel alleine nützen jedoch nichts, wenn die öffentliche Hand oder die Verwaltung den Tourismus nicht vorlebt. Das Bewusstsein, dass der Tourismus ein wichtiger wirtschaftlicher Faktor für die Zukunft des Kantons Glarus sein wird, muss wachsen. Man muss lernen, Gastgeber zu sein und den Tourismus ernst zu nehmen. Es nützt nichts, wenn der Kanton mit Visit Glarnerland über ein gutes Vermarktungsorgan verfügt und die Privatwirtschaft gute Ideen hat, Projekte dann aber aus irgendwelchen Gründen von der Verwaltung oder der öffentlichen Hand be- oder im schlimmsten Fall sogar verhindert werden.

*Marius Grossenbacher*, Ennenda, Kommissionsmitglied, unterstützt namens der Fraktion der Grünen / Jungen Grünen die Einlage in den Tourismusfonds von jährlich 500'000 Franken. –

Die Erfolgskontrolle und die Tourismusstrategie 2030+ werden dem Landrat nur zur Kenntnisnahme unterbreitet. Entsprechend wurden sie in der Kommission beraten. Ein bisschen mehr Vorlaufzeit – die Kommissionsmitglieder erhielten die Strategie weniger als eine Woche vor der Sitzung – hätte vielleicht zu einer angeregteren Diskussion über den konkreten Inhalt der Strategie geführt. Die Diskussion in der Kommission drehte sich sehr allgemein um den Tourismus. Das soll nun aber nicht im Plenum nachgeholt werden. – In der Strategie steht: «Die touristischen Orte im Glarnerland sind einfach erreichbar und durch eine proaktive Lenkung des motorisierten Individualverkehrs sowie durch ein breites und komfortables Angebot im öffentlichen Verkehr so erschlossen, dass die Gäste ihre Reiseziele schnell und unkompliziert erreichen. Dafür stehen innovative Transportmodelle, insbesondere für die Erschliessung der «letzten Meile», zur Verfügung.» Im organisatorischen Handlungsfeld 1 heisst es jedoch zum öV: «Auf der Basis der Überprüfung des aktuellen öV-Mobilitätsangebots werden das bestehende Angebot gesichert und erkannte Angebotslücken geschlossen. Angebote für die Erschliessung der «letzten Meile» werden geprüft.» Zum motorisierten Individualverkehr heisst es: «Komfortable Zugänge zu den Tourismusorten und Leuchttürmen durch Individualverkehr werden gewährleistet.» Zusammengefasst: Die schönsten Orte im Glarnerland sollen mit einer breiten Strasse und einem grossen Parkplatz erschlossen werden; bereits bestehende öV-Erschliessungen werden wahrscheinlich nicht abgebaut. Wenn diese Orte sowieso schon mit dem öV erschlossen sind, wird das wahrscheinlich nicht zurückgebaut. Was man aus einer Strategie macht, ist zwar offen. Für die Erschliessung gäbe es aber aus Sicht der Fraktion der Grünen / Jungen Grünen schon mutigere, innovativere oder gar visionärere Ansätze, als dass alles mit dem Auto erreichbar sein muss.

*Sarah Küng*, Glarus, Kommissionsmitglied, spricht sich stellvertretend für die SP-Fraktion für Zustimmung zu den Anträgen der Kommission und des Regierungsrates aus. – Die Tourismusstrategie 2030+ kommt bombastisch und wortgewaltig daher. Man könnte meinen, das Rad sei neu erfunden worden. Aber irgendwie passt das zu einer Tourismusstrategie. Wenn man ein bisschen genauer hinschaut und sich von der Wortwahl nicht blenden lässt, sieht man, dass dem nicht so ist. Aber es gelang im Rahmen der Erarbeitung der neuen Tourismusstrategie etwas essenziell Wichtiges: Alle wichtigen Akteure arbeiteten partizipativ mit. Das ist für die SP-Fraktion der wichtigste Punkt. Denn nur so kann die Umsetzung gelingen. Nur wenn alle Akteure weiterhin gemeinsam für den Tourismus im ganzen Kanton Glarus unterwegs sind und das Gärtchendenken der Vergangenheit angehört, kann der Tourismus blühen. Dass der Fokus dabei nicht nur auf die ökonomische, sondern auch auf die ökologische Nachhaltigkeit gelegt wird, ist richtig. Letztere liegt der SP-Fraktion am Herzen. Deshalb wäre sie froh, wenn in der Umsetzung zum Beispiel darauf geachtet wird, dass das öV-Angebot so attraktiv wird, dass der Individualverkehr – vor allem der motorisierte – eher abnimmt, weil die Leute ihr Auto lieber zu Hause lassen. Weil die SP-Fraktion glaubt, dass die Umsetzung der Tourismusstrategie 2030+ gelingen kann, stimmt sie der Einlage in den Tourismusfonds von je 500'000 Franken in den Jahren 2024–2027 zu.

*Priska Müller Wahl*, Niederurnen, Kommissionsmitglied, unterstützt im Namen der GLP-Fraktion Eintreten. – Die GLP-Fraktion nimmt die Erfolgskontrolle für die vergangenen vier Jahre zur Kenntnis und befürwortet, dass in dieser Zeit in Glarus Süd am meisten investiert wurde. Dort waren moderne Übernachtungsangebote wichtig. In Zukunft erwartet die GLP-Fraktion aber, dass die Leuchttürme gut zusammenarbeiten, sodass eine gemeinsame Ausstrahlung stattfindet. Ihr ist es wichtig, dass der Kanton Glarus die öffentlichen Fördergelder künftig gezielter und strategisch wirkungsvoll zugunsten des Glarner Tourismus einsetzt. Ein gemeinsames und vernetztes Vorgehen ist zentral. Die GLP-Fraktion wird zur Umsetzung der Strategie noch Fragen stellen. Diese darf auf keinen Fall zum Papiertiger werden. Deshalb ist es wichtig, dass die Strategie breit abgestützt erarbeitet wurde. Auch Mitglieder der GLP-Fraktion durften mitarbeiten. Die Stimmung war gut und der Wille zum Handeln spürbar. Bereits in diesem Jahr möchte der Kanton Massnahmen umgesetzt haben. Das ist sehr gut und wichtig. Die GLP-Fraktion erwartet, dass dabei auch das hängige Postulat von Landrat Andrea Bernhard, das konkrete Gesamtplanungen für die Ausflugs-hotspots wie das Klöntal oder Mettmern anstrebt, umgesetzt wird. Insofern ist sie gespannt, was der Regierungsrat mit

dem Postulat macht. Dieses passt jedenfalls genau zur Umsetzung der Strategie. Denn es will, dass mit Steuergeldern nicht nur punktuell einzelne Projekte gefördert, sondern dass diese einer Gesamtschau entsprechend gezielt eingesetzt werden. Das bedeutet auch, dass man die richtigen Investoren, die langfristig etwas bewirken, für die richtigen Orte findet. – Die GLP-Fraktion unterstützt die Einlagen von insgesamt 2 Millionen Franken in den Tourismusfonds in den nächsten vier Jahren. Sie erhofft sich, dass der Glarner Tourismus dadurch nachhaltiger und zukunftsorientierter wird. Das bedeutet mehr Wertschöpfung pro Gast und einen kleinen, aber feinen Tourismus. Zusätzlich erwartet die GLP-Fraktion, dass die mit dem Eidgenössischen Schwing- und Älplerfest verbundene Chance so genutzt wird, dass langfristig ein Gewinn für den Glarner Tourismus, aber auch für den Standort Glarus bleibt. Darauf wird bei Traktandum 6 zurückzukommen sein. Die GLP-Fraktion bedankt sich bereits jetzt bei Visit Glarnerland und dem Regierungsrat, dass sie die dringend notwendige digitale Gästekarte schnell ermöglichen.

Regierungsrätin *Marianne Lienhard* beantragt Zustimmung zu den Anträgen von Regierungsrat und Kommission. – Die Vorlage beinhaltet die Einlage von jährlich 500'000 Franken in den Tourismusfonds für die nächste Vierjahresperiode, also von insgesamt 2 Millionen Franken. Bereits im November 2021 beschloss der Landrat eine Einlage von 350'000 Franken pro Jahr für die Abgeltung des Leistungsauftrags an Visit Glarnerland für dieselbe Periode 2024–2027. Mit der damaligen Einlage wollte man Visit Glarnerland über das Eidgenössische Schwing- und Älplerfest hinaus Sicherheit bieten. Künftig sollen die Einlagen wieder gemeinsam beantragt werden. – Mit der Kenntnisnahme der Tourismusstrategie 2030+ kann das Postulat der Die-Mitte-Fraktion abgeschrieben werden. Die vorliegende Tourismusstrategie wurde in einem partizipativen Prozess erarbeitet und von einem politischen Gremium zuhanden des Regierungsrates verabschiedet. Die Tourismuswirtschaft gab ein positives Bekenntnis dazu ab. Die Tourismusstrategie ist umfassend, beinhaltet eine Vielzahl von Handlungsfeldern und deckt inhaltlich aufgrund der enthaltenen Arbeitspakete einen zeitlichen Horizont ab, der weit über 2030 hinausgeht. Im Vorfeld der Erarbeitung der Strategie wurde eine Analyse des Glarner Tourismus durchgeführt. Im regierungsrätlichen Antrag sind die strategischen Erfolgspositionen und die Achillesfersen aufgelistet. Die Achillesfersen zeigen auf, wo es noch viel zu tun gibt. Zu erwähnen sind die fehlende Digitalisierung, der Investitionsstau, aber auch die fehlende Wertschöpfung im Tagestourismus. Insbesondere der Tagestourismus im Sommer verlangt nach Verkehrslenkung und generiert wegen fehlender Angebote wenig Wertschöpfung. Dort gibt es noch viel zu tun. Im Winter sieht das mit den doch zahlreichen Schneesportangeboten ein bisschen besser aus. Zur Weiterentwicklung des Glarner Tourismus braucht es die auf Seite 9 des regierungsrätlichen Berichts aufgezeigten Partner. In erster Linie braucht es Private, die innovative Projekte vorantreiben und Initiativen ergreifen. Es braucht die Tourismusorganisation, die sich gut etabliert hat, und es braucht den Kanton und die Gemeinden. Tourismus ist ein Teil der Wirtschaft. Er muss zur kantonalen Wertschöpfung beitragen und Arbeitsplätze generieren. – Der Kanton hat eine Förderkompetenz im Tourismus, tritt selber aber nicht am Markt auf. Er kann auf Mittel aus dem Tourismusfonds zurückgreifen und Bundesprogramme oder gemischte Programme wie zum Beispiel die Neue Regionalpolitik vermitteln. Projektträger haben dafür innovative Projekte vorzulegen. Das sind Private oder allenfalls Semi-Private. Kanton und Gemeinden haben ausserdem die Aufgabe, gute Rahmenbedingungen für den Tourismus aufrecht zu erhalten. Dazu gehört der Verkehr, aber auch der Einbezug des Tourismus in die Raumentwicklung. Tourismus bringt Verkehr. Themen sind der Individualverkehr, der öffentliche Verkehr und die «letzte Meile». Die «letzte Meile» ist nicht öffentlicher Verkehr, sondern geht darüber hinaus. Es braucht dort das Zusammenspiel von Kanton und Gemeinden. Der öV in touristischen Gebiete ist nicht mit dem ordentlichen öV gleichzusetzen. Es gelten dafür andere Abgeltungen. Gerade bei der Buslinie 544 ins Kies entschied der Regierungsrat auch aus touristischen Überlegungen innert kürzester Zeit, dass es eine neue Linienführung braucht, auch aufgrund der öV-Gesetzgebung. Es braucht ein Zusammenspiel mit all den Anbietern von verschiedenen Tickets. Da ist nicht nur der Kanton involviert. – Landrätin Priska Müller Wahl sprach die Umsetzung der Strategie an. Sie hat mit ihren Ausführungen recht. Bis jetzt wurde analysiert und die Zielsetzung definiert. Bewegung kommt erst in der

Umsetzung. Dort ist es wichtig, dass alle Akteure mitmachen. Es braucht den Kanton, die Gemeinden und die Privaten. Einer alleine wird nichts bewirken können. Landrätin Priska Müller Wahl sprach auch das Postulat betreffend die Verkehrsinfrastruktur an. Beim Individualverkehr braucht es eine Lenkung, insbesondere für den Tagestourismus im Sommer. Die Beantwortung des Postulats ist noch offen. Der Regierungsrat wird die Gelegenheit nutzen, um den Landrat darüber zu informieren, welchen Weg er sieht. Er wird noch keine fertige Lösung präsentieren. Dafür fehlt die Zeit bis Ende des Jahres. Auch dort braucht es für gute Lösungen alle Akteure. – Die Vision hinter der Tourismusstrategie 2030+ lautet: «Das einfach erreichbare Glarnerland bietet mit seiner einzigartigen Natur aktive und erholsame Genussmomente.» Genussmomente sind jene Momente, die man in der wunderbaren Glarner Natur verbringen kann. Sie entstehen aber auch durch die Nutzung von Angeboten, etwa der Gastronomie. Es braucht noch viel mehr Angebote mit einem Preisschild, damit die notwendige Wertschöpfung durch den Tourismus im Kanton Glarus generiert werden kann. – Dank gebührt der Kommission unter der Leitung von Landrat Roger Schneider für die breite Diskussion.

## **Detailberatung**

### *Controlling*

*Priska Müller Wahl* erkundigt sich zur konkreten Umsetzung der Wirkungskontrolle. – Es ist zu hoffen, dass der Landrat das nächste Mal nicht nur eine Erfolgskontrolle in Form einer Auflistung der geförderten Projekte erhält, sondern auch eine Wirkungskontrolle. Gemäss regierungsrätlichem Bericht müssen für jedes einzelne Projekt Daten an eine Kontrollstelle geliefert werden. Wer führt die Erfolgskontrolle für die gesamte Strategie – also nicht für die einzelnen Projekte – durch? Die Frage stellt sich insbesondere aufgrund des Umstands, dass die Handlungsfelder der Strategie unterschiedliche Verantwortlichkeiten aufweisen. Wie und wann erfahren Landrat und Öffentlichkeit von den Ergebnissen des Controllings?

Regierungsrätin *Marianne Lienhard* geht auf die Frage der Vorrednerin ein. – Das Controlling der Wirksamkeit ist sehr wichtig. In der Vergangenheit wurde eine Analyse der gesamten Wirtschaftsentwicklung vorgenommen. Diese ist auf der Website des Departements Volkswirtschaft und Inneres einsehbar. Dort wird auch die Wirkung des Tourismus einbezogen. Aber dieser Bereich muss verbessert werden. Es wird eine Kick-off-Sitzung für die Umsetzung der Tourismusstrategie geben. Dort sind insbesondere die benötigten Instrumente zu definieren. Es wird ein sogenanntes Dashboard brauchen. Dort können alle Daten erfasst und von jenen Personen eingesehen werden, welche die Daten benötigen. Das Dashboard kann somit von mehreren in die Umsetzung der Strategie involvierten Personen eingesehen werden. Das Departement Volkswirtschaft und Inneres wird aber in jedem Fall die Federführung innehaben. Das Gelingen der Strategieumsetzung kann jedoch niemals nur vom Departement abhängen. Es braucht die Zusammenarbeit mit den Gemeinden, mit den Privaten und insbesondere auch mit der Tourismusorganisation. Diese wird wahrscheinlich eine wichtige Rolle spielen müssen. Es ist bereits in der Leistungsvereinbarung mit Visit Glarnerland geregelt, dass die Tourismusorganisation Daten über das Verhalten der Gäste oder über die Weiterentwicklung der Angebote sammeln muss. Es ginge also um eine Weiterentwicklung der bestehenden Leistungsvereinbarung mit Visit Glarnerland. Der Landrat wird nach wie vor im Vierjahresrhythmus informiert. Er erhält eine Erfolgskontrolle im bisherigen Stil. Selbstverständlich besitzen die Ratsmitglieder oder etwa die Geschäftsprüfungskommission auch andere Instrumente, um Fragen zu stellen.

### *Antragsziffer 1; Erfolgskontrolle für die Periode 2020–2023*

Das Wort wird nicht verlangt. Die Erfolgskontrolle für die Strategieperiode 2020–2023 ist zur Kenntnis genommen.

### *Antragsziffer 2; Tourismusstrategie 2030+*

Das Wort wird nicht verlangt. Die Tourismusstrategie 2030+ ist zur Kenntnis genommen.

### *Antragsziffer 3; Abschreibung Postulat*

*Priska Müller Wahl* verweist auf noch pendente Punkte aus dem Postulat. – Die GLP-Fraktion stellt keinen Antrag. Denn der Hauptauftrag des Postulats ist erfüllt. Von den im Postulat genannten fünf Eckwerten der geforderten Strategie sind aber vier noch nicht berücksichtigt. Diese Punkte sind nun als erstes anzupacken. Neben der Erstellung einer Investitionsplanung ist die Definition der Zusammenarbeit und der Zuständigkeiten von Kanton und Gemeinden anzugehen. Regierungsrätin Marianne Lienhard betonte die Wichtigkeit dieser Zusammenarbeit. Weiter ist destinationsübergreifend Wirkung zu erzeugen. Die Abhängigkeiten und Hebelwirkungen sind aufzuzeigen, sodass die wichtigen Hebel unterstützt werden können. Der vierte Punkt betrifft die Förderung von Schlüsselprojekten im Tourismus und die gezielte Ansprache von Investoren. Es sollen nicht nur Einzelprojekte gefördert werden. Es ist strategisch vorzugehen.

### *Antragsziffer 4; Einlage in den Tourismusfonds*

Das Wort wird nicht verlangt. Der Einlage in den Tourismusfonds von jährlich 500'000 Franken in den Jahren 2024–2027 ist zugestimmt.

## **§ 212**

### **Anerkennung der Buslinie 544 via Tannenbergr, Haslen, als beitragsberechtigte touristische Linie**

(Berichte Regierungsrat, 5.12.2023; Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr, 19.1.2024)

### **Eintreten**

*Christian Marti*, Glarus, Kommissionspräsident, beantragt Eintreten und Zustimmung zur Vorlage in der Kommissionsfassung. – Die Unterschiede zwischen den Anträgen des Regierungsrates und der Kommission sind gross. Das hat hauptsächlich damit zu tun, dass der Regierungsrat und die Kommission die Ausgangslage unterschiedlich einordnen. Das war bereits 2015 so. Der Regierungsrat erachtet eine neue Anerkennung der Linie 544 Schwanden–Kies als touristische Linie nach Artikel 10 des öV-Gesetzes aufgrund der veränderten Streckenführung als angezeigt. In Beachtung des Landratsentscheids vom 24. Juni 2015 ordnet die Kommission die Ausgangslage als Weiterführung der bestehenden Linie 544 nach der bisherigen Praxis ein. Der Landrat ist gebeten, sich nicht verunsichern zu lassen und die bisherigen Entscheide des Landrates in dieser Sache zu unterstützen. – Seit 1972 wird die Strecke Schwanden–Kies bedient. Bis 2015 war unter anderem die Strecke Schwanden–Kies Teil der Linie 541 Schwanden–Elm und damit Teil des Regionalverkehrs. 2009 beschloss die Landsgemeinde die Aufgabenentflechtung zwischen Kanton und Gemeinden im Rahmen der Gemeindestrukturreform. Sie übergab die Finanzierung des Regionalverkehrs in die Hände des Kantons. Dies wurde bei der Steuerverteilung zwischen den Gemeinden und dem Kanton berücksichtigt. Die Gemeinden wurden entlastet. Der Kanton übernahm im Sinn der Sache mehr Verantwortung. Im Memorial für die Landsgemeinde 2009 heisst es

dazu: «Vom Bund nicht mitfinanzierte erweiterte Angebote des Regionalverkehrs werden neu vollständig vom Kanton übernommen.» 2012 beschloss die Landsgemeinde den Ausbau des öV-Angebots. Sie gewährte dazu einen Rahmenkredit von 6,97 Millionen Franken. Die Kosten für die Linie Schwanden–Kies waren als Teil der damaligen Linie 541 Schwanden–Elm in diesem Rahmenkredit enthalten. 2015 veranlasste das zuständige Departement eine Neuordnung der Regionalverkehrslinie 541 Schwanden–Elm. Diese führte dazu, dass die neuen Linien 544 Schwanden–Kies und 545 Elm–Obererbs ab 2015 als eigenständige touristische Linien ausgewiesen und geführt wurden – und der Bund diese Linien nicht mehr mitfinanzierte. Der Regierungsrat beantragte dem Landrat bereits im 2015 die Anwendung von Artikel 10 des öV-Gesetzes auf die beiden touristischen Linien Schwanden–Kies und Elm–Obererbs und damit die Kostenaufteilung zwischen dem Kanton und der Gemeinde Glarus Süd. Der Landrat erkannte in seinen Beratungen eine Ungleichbehandlung mit den ebenfalls als touristische Linien ausgewiesenen Strecken Glarus–Klöntal und Linthal–Urnerboden, die ebenfalls zu 100 Prozent durch den Kanton finanziert werden. Er entschied sich aufgrund der bisherigen Praxis und des anerkannten Revisionsbedarfs des öV-Gesetzes für die Weiterführung der vollständigen kantonalen Finanzierung der Linie Schwanden–Kies. Man wolle, so wurde damals argumentiert, die Spielregeln nicht im laufenden Spiel ändern, sondern im Rahmen der Revision des öV-Gesetzes zuerst die Grundsätze diskutieren und klären. Der Landrat stützte seinen Entscheid aufgrund der aufgezeigten Geschichte der beiden Linien auf Artikel 9 des öV-Gesetzes: «Der Kanton trägt zudem die Kosten für Angebote des Regionalverkehrs, die nicht vom Bund mitfinanziert werden.» Der Entscheid des Landrates vom 24. Juni 2015 wird bis heute umgesetzt. Die Totalrevision des öV-Gesetzes startete und ist für die Landsgemeinde 2025 terminiert. In der Beurteilung der Kommission treffen die Argumente aus der Plenumsdebatte 2015 noch immer zu und es wäre heute mehr denn je wider Treu und Glauben, die langjährige Praxis so kurz vor der Grundsatzdiskussion im Rahmen der Revision des öV-Gesetzes einseitig zu ändern. Zur Einordnung des Entscheids des Landrates im 2015 und der Kommission von Anfang dieses Jahres ist der differenzierte Blick in die Geschichte wichtig. Der Antrag des Regierungsrates und die reine Reduktion der Fragestellung auf die Anwendung von Artikel 10 des öV-Gesetzes greift in der Beurteilung der Kommission zu kurz. Diese erkannte in ihrer Vorbereitung auf die heutige Sitzung durchaus, dass ihre Anträge umstritten sind. Sie sieht die finanzpolitische Bedeutung ihrer Anträge und hat diese in ihren Beratungen gewichtet. Die Beibehaltung der bisherigen Praxis führt beim Kanton zu Mehrkosten von rund 350'000 Franken. Vom Rahmenkredit von 6,97 Millionen Franken, den die Landsgemeinde 2012 gewährte, werden aktuell 4,78 Millionen Franken ausgeschöpft. Das ist grundsätzlich erfreulich und hat mit den Bemühungen des Departements Bau und Umwelt in den letzten Jahren, zum Beispiel im Rahmen von Neuausschreibungen und Angebotsoptimierungen, zu tun. Die Fortführung der bisherigen Praxis ist in der Beurteilung der Kommission finanzpolitisch tragbar und soll bewusst bis zur Revision des öV-Gesetzes befristet werden. Damit kann auf die bevorstehende finanzpolitische Gesamtschau Rücksicht genommen werden. – Mit dem Antrag des Regierungsrates würden neue Ungleichheiten entstehen. Die Linie Schwanden–Kies würde ab sofort anders behandelt als die Linien ins Klöntal, auf Obererbs oder auf den Urnerboden – und das nur wegen eines Naturereignisses, das der Standortgemeinde Mehrkosten in Millionenhöhe verursacht. – Die Frage der öV-Erschliessung des Gebiets Mettmen / Freiberg Käpf lässt sich nicht auf eine verkehrspolitische Diskussion reduzieren. Sie ist finanzpolitisch relevant und auch von grosser wirtschafts- und tourismuspolitischer Bedeutung. Beherbergungsbetriebe im Gebiet des Freibergs Käpf generieren einen jährlichen Umsatz von 4 Millionen Franken und stehen für 7 Prozent aller Logiernächte in Glarus Süd. Aktuell werden Investitionen in die Übernachtungsinfrastruktur von 2,3 Millionen Franken umgesetzt. Die Leistungsträger und die Gäste sind auf eine gesicherte öV-Verbindung ins Kies angewiesen. – Aus Sicht der Kommission wäre es falsch, die Vorlage einzig unter dem Primat der Finanzpolitik zu gewichten. Gefragt ist in der ausserordentlichen Situation, in der sich Schwanden und damit das Gebiet Mettmen aktuell befinden, eine faire Lösung. Der Landrat hat dazu im 2015 bereits einen Grundsatzentscheid gefällt, der – wie damals beabsichtigt – bis zur Revision des öV-Gesetzes Bestand haben soll. Das Vorgehen dient allen und ermöglicht die Klärung der Grundsatzfragen und aktuellen Meinungsverschiedenheiten im Rahmen der Revision des

öV-Gesetzes im Generellen und nicht im Einzelfall. Sollten die Unsicherheiten und die Fragestellungen im Verlauf der heutigen Debatte nicht ausgeräumt werden können, ist die Kommission offen für eine Rückweisung der Vorlage an die Kommission, um allenfalls verbleibende Unsicherheiten klären zu können. – Zu danken ist den Kommissionsmitgliedern für die gute Zusammenarbeit und die engagierte Kommissionsarbeit. Landesstatthalter Kaspar Becker und seinem Team – Departementssekretärin Martina Rehli, Kantonsingenieur Christof Kamm sowie Markus Josi, Leiter der Fachstelle Öffentlicher Verkehr – gebührt Dank für die Unterstützung der Kommissionsarbeit und das ebenfalls grosse Engagement.

*Mathias Vögeli*, Rüti, Kommissionsmitglied, unterstützt die Anträge der Kommission. – 2015 wurden die gleichen Argumente vorgebracht wie heute. Die Ungleichbehandlung der Linien war ebenfalls ein grosses Thema. Damals wurde erwähnt, dass es sich bei der Linie ins Klöntal ebenfalls um eine touristische Linie handle und diese nicht abgeltungsberechtigt sei. Diese wurde im Landsgemeindebeschluss 2012 als Teil des öV-Angebots ausgewiesen, war aber ebenfalls als touristische Linie vorgesehen. Demnach hätte sich die Landsgemeinde auch da an das öV-Gesetz halten müssen. Die Landsgemeinde und auch der Landrat haben aber die Kompetenz, die Übernahme der Kosten durch den Kanton zu beschliessen. Die beiden Linien Schwanden–Kies und Elm–Obererbs waren früher in die abgeltungsberechtigte Linie Schwanden–Elm verpackt. Der Bund zahlte mit. Es war bereits damals unverständlich, dass der Regierungsrat diese zwei Linien als Spezialfall ansah und zur Diskussion stellte. Die Kommission bezeichnete diese Ungleichbehandlung bereits 2015 als ungerecht und unbegründet. In Artikel 28 Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung ist geregelt, wie die Beteiligung des Bundes am Angebot ohne Erschliessungsfunktion aussieht. Um ein solches Angebot handelt es sich bei den erwähnten Linien. Eine Änderung der Spielregeln aus heiterem Himmel war schon damals nicht angebracht. Heute ist der Landrat gleich weit. Damals war auch Thema, dass die Regelung nur für 2016 und 2017 gelten soll. Gemäss Protokoll wurde das auch so beschlossen. Das ist unerklärlich. Denn im Antrag der Kommission stand schlussendlich nichts von einer Befristung auf 2016 und 2017. Jedenfalls dachte man damals schon daran, bei der erneuten Bestellung der Linien ins Klöntal, ins Kies und nach Obererbs für die Jahre 2018–2021 die gleichen Kriterien anzuwenden. Zudem wurde bereits damals eine Anpassung des öV-Gesetzes gefordert. Die Kommission dachte auch jetzt wieder daran. Sie baute eine Sicherheitsbremse ein, damit dieser Finanzierungsmodus nicht bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag weitergeführt wird. Sie beauftragt den Regierungsrat, dem Landrat eine Revision des öV-Gesetzes zuhanden der Landsgemeinde 2025 vorzulegen. – Es wurde entschieden, dass der öV Sache des Kantons sei. Der Regierungsrat versuchte bereits mehrfach, sich herauszuwinden. Die Erschliessung von Sool kam nur dank eines Memorialsantrags vor die Landsgemeinde. Dieses Thema ist dank des positiven Entscheids der Landsgemeinde vom Tisch. Zu erinnern ist aber auch an das oft zitierte Motto «Drei starke Gemeinden, ein wettbewerbsfähiger Kanton». Soll diesem Motto weiterhin nachgelebt werden, ist der Tourismus mindestens hinsichtlich der Erschliessung zu unterstützen. Der von der Landsgemeinde beschlossene Rahmenkredit für das öV-Angebot umfasst 6,97 Millionen Franken pro Jahr. Ausgeschöpft werden 4,78 Millionen Franken. Dazu ist dem Regierungsrat zu gratulieren. Das macht er hervorragend. Der Kanton hat Geld gespart. Die Kosten für die Linie Schwanden–Kies haben in diesem Rahmenkredit aber noch Platz.

*Markus Schnyder*, Netstal, beantragt die Rückweisung der Vorlage an die vorberatende Kommission und verweist bezüglich des damit verbundenen Auftrags auf das folgende Votum. – Die Diskussionen zum vorliegenden Geschäft waren gross, obwohl dieses aus staatspolitischer Sicht keine sehr grosse Tragweite aufweist. Man bemerkte schnell, dass im Rahmen der Kommissionsarbeit Sonderbares vor sich ging. Das lässt sich auch erahnen, wenn man die Einstimmigkeit in der Kommission den Stellungnahmen der Fraktionen gegenüberstellt: Es gibt mehr oder weniger gegenteilige Anträge. Sollte der Rückweisungsantrag keine Mehrheit finden, wird man sich selbst enthalten. Nicht wegen fehlender Entscheidungsfreudigkeit, sondern weil man so oder so nur das Falsche machen kann. Folgt der Landrat dem Regierungsrat, schafft er eine Ungleichbehandlung von gleichem Sachverhalten. Es gibt noch mehr Buslinien, die seit 2015 wie die Linie ins Kies finanziert werden. Bei Zustimmung

zum regierungsrätlichen Antrag schafft der Landrat zwar für diese Linie – gemäss Regierungsrat – Gesetzeskonformität. Er nimmt dadurch aber auch sehenden Auges hin, dass die anderen drei Linien eben nicht gesetzeskonform finanziert werden. Dies käme gemäss Regierungsrat bei der Linie 544 schon fast an einem Verfassungsbruch gleich. Dass man den Erdrutsch in Schwanden zum Anlass nimmt, die bis jetzt – zu Recht oder zu Unrecht – durch den Kanton getragenen Kosten teilweise auf die Gemeinde zu überbinden, ist in Anbetracht der bereits schwierigen Situation kein guter Zug. Folgt der Landrat jedoch der Kommission, hält er mehr oder weniger an der aktuellen, scheinbar falschen Praxis fest. Diese Praxis steht de facto aber einzig wegen des Erdrutsches überhaupt zur Diskussion. Der Landrat würde ebenfalls sehenden Auges hinnehmen, dass insgesamt vier Linien nicht gesetzeskonform finanziert werden. Zusätzlich werden mit dem Kommissionsantrag gewisse Fragen noch nicht optimal gelöst. Gemeint sind damit die Punkte betreffend Tarifsystem und Finanzierung des Winterangebots. – Es handelt sich vorliegend um eine politische Sackgasse. In einer Sackgasse kann man entweder gegen die Wand laufen. Das ist nicht sehr intelligent. Oder man kann einen Schritt zurücktreten und einen anderen Weg suchen. Vorliegend wird Letzteres beantragt. Die Kommission soll mit der Lösungssuche beauftragt werden. – Dass der Regierungsrat schon fast polemisiert, eine Kommission sei falsch zusammengesetzt, ist fragwürdig. Artikel 29 der Landratsverordnung regelt die Zusammensetzung der Kommissionen. Artikel 74 der Landratsverordnung regelt die Ausstandspflicht. Der Regierungsrat ist gebeten, auf Bemerkungen zum Recht auf die Teilnahme von gewählten Landrätinnen und Landräten an Kommissionssitzungen zu verzichten, soweit diese Regelungen eingehalten sind. Zu verweisen ist dabei auch auf Artikel 82 Absatz 2 der Kantonsverfassung. Dort ist festgehalten, dass der Landrat die Oberaufsicht über den Regierungsrat wahrnimmt und nicht umgekehrt.

*Mathias Zopfi*, Engi, an der Kommissionssitzung anwesendes Ersatzmitglied, unterstützt namens der Fraktion der Grünen / Jungen Grünen den Rückweisungsantrag Schnyder und weist auf seine Funktion als Verwaltungsratspräsident der Autobetrieb Sernftal AG, welche die Buslinie 544 betreibt, hin. – Es handelt sich um eine für die touristischen Leistungsträger auf Mettmen wichtige Vorlage. Diese stellen einen relevanten Teil des hiesigen touristischen Angebots sicher. Es ist wichtig, eine Lösung zu finden. Dennoch wird der Rückweisungsantrag Schnyder unterstützt. – Zu verweisen ist auf die zutreffenden Ausführungen des Kommissionspräsidenten. Der Regierungsrat stützt sich in seinem Antrag vermeintlich auf das öV-Gesetz. Bei der Entflechtung der Aufgaben von Kanton und Gemeinden im 2009 wurden die damals bestehenden Kosten für den öV vollständig dem Kanton überbunden. Andere Aufgaben gingen zu den Gemeinden über. 2012 wurde das öV-Angebot im Kanton mit einem Rahmenkredit massiv ausgebaut. Der öV wurde seither klar günstiger. 2012 hat man aber auch noch etwas anderes festgestellt und ins Memorial geschrieben: «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.» 2015 war das öV-Gesetz noch nicht revidiert, obwohl man versprach, die Revision in absehbarer Zeit vorzunehmen. Der Landrat beriet unter anderem auch über die Linie ins Kies. Er entschied mit grossem Mehr, die Spielregeln nicht zu ändern und dass der Kanton auf Zusehen hin – quasi bis das öV-Gesetz geändert und die Frage definitiv geklärt ist – die Linie weiter finanziert. 2022 wurde das öV-Gesetz tatsächlich der Landsgemeinde unterbreitet. Revidiert wurde aber nicht etwa jener Artikel, der seit 2012 einer Klärung bedarf. Stattdessen wurde die Erschliessung einzelner Dörfer im Rahmen eines Gegenvorschlags zu einem Memorialsantrag geklärt. Das führt nun zur Situation, dass Gesetzestext und die einheitliche Praxis offensichtlich divergieren. Das Gesetz wurde gar nie angewendet. Die Kosten der touristischen Linien wurden stets durch den Kanton getragen. Die Praxis ist somit klar; die Gemeinde finanzierte nie mit. Für die Kommission war diese Praxis die Richtschnur für ihren Entscheid. Sie führt den Beschluss von 2015 fort und will die offene Frage im öV-Gesetz klären – nicht in einem Einzelfall. Für den Regierungsrat auf der anderen Seite ist das Gesetz die Richtschnur. Er lässt in diesem Sinn die Praxis aussen vor. Man könnte nun

dafürhalten, dass der Landrat hier als Schiedsrichter entscheiden kann. Das Problem ist aber, dass mit dieser Entscheidung zu einem Einzelfall ein Präjudiz für die Revision des öV-Gesetzes geschaffen wird. Diese wird der Landsgemeinde 2025 unterbreitet. Dort ist die vorliegende Frage logischerweise zu klären. Es wird eine Vernehmlassung und einen Einbezug der Gemeinden geben. Am Ende wird wohl die Landsgemeinde entscheiden, wer die Kosten der touristischen Linien ab diesem Zeitpunkt zu tragen hat. Es stellt sich nun die Frage, ob das Ereignis Wagenrunse der richtige Anlass ist, um die bisherige, seit 15 Jahren gelebte Praxis zu ändern. Die Kommission verneint diese Frage, der Regierungsrat bejaht sie. Er führt diese Historie im regierungsrätlichen Bericht aber überhaupt nicht aus. Es ist aber nicht nur für einen Rechtsanwalt interessant, wie sich die Finanzierung dieser Linie entwickelte. Das Gegenspiel von Praxis und Gesetz ist hochinteressant und könnte Stoff für eine Doktorarbeit bieten. Der Regierungsrat schreibt jedoch weder eine Doktorarbeit, noch macht er überhaupt Ausführungen dazu. Er hält in seinem Bericht fest: «Die Finanzierung von touristischen Linien ist in Artikel 10 öV-Gesetz geregelt. Hiernach trägt die Gemeinde 100 Prozent der ungedeckten Kosten. Anerkennt der Landrat die Linie jedoch als beitragsberechtigt gemäss Artikel 10 Absatz 4 öV-Gesetz, tragen die Gemeinde und der Kanton die ungedeckten Kosten zu je 50 Prozent.» Diese Gesetzesbetrachtung ist noch nicht einmal korrekt. Denn es gibt im öV-Gesetz keine Bestimmung, die besagt, dass die Gemeinde 100 Prozent der Kosten einer touristischen Linie bezahlen muss. Es gibt nur die Möglichkeit der Anerkennung einer Linie. Mit dieser Anerkennung wird die gesetzliche Grundlage geschaffen, dass die Gemeinde die Hälfte der Kosten übernehmen muss. Vielleicht hat die Gemeinde auf Gemeindeebene eine solche gesetzliche Grundlage. Im öV-Gesetz ist eine vollständige Finanzierung durch die Gemeinde aber nicht vorgesehen. Bei Antragsziffer 5 der Kommission gehen die Meinungen wiederum diametral auseinander. Dieses Dilemma war auch in der Fraktion der Grünen / Jungen Grünen spürbar. Sie will diesen Beitrag eigentlich sprechen. Das Winterangebot ist wichtig und der Kanton soll sich beteiligen. Die Fraktion sah aber auch, dass dies ohne Rechtsgrundlage problematisch wäre. Diese Frage ist aber offensichtlich strittig. Die Kommission stützt sich darauf, dass es eine Rechtsgrundlage gibt. Persönlich kommt man zum Fazit, dass in Artikel 39 des Finanzhaushaltgesetzes eine solche vorliegt. Der Regierungsrat ist anderer Meinung. Es stellt sich die Frage, was man in einer Situation macht, in der man sich über die rechtliche Auslegung nicht einig ist und in der ein Präjudiz geschaffen wird? – Es geht vorliegend faktisch um eine Finanzierung für drei Jahre, bis das neue öV-Gesetz gilt. Der Landrat ist sich gewohnt, politischer Schiedsrichter zu sein und auf die eine oder andere Seite zu entscheiden. Es wäre etwa legitim, wenn der Landrat aus finanzpolitischen Gründen zum Schluss kommt, dass der Kanton und die Gemeinde je die Hälfte zahlen sollen. Der Landrat ist sich hingegen nicht gewohnt, mit diametral entgegengesetzten Auffassungen zur rechtlichen Ausgangslage konfrontiert zu sein. Die Kommission oder bereits schon der Regierungsrat muss sich mit dieser rechtlichen Ausgangslage auseinandersetzen. Die Kommission hat das zwar gemacht. Aber offenbar besteht in diesem Punkt immer noch keine Klarheit. Man weiss nicht genau, was zulässig ist und was nicht. Deshalb unterstützt die Fraktion der Grünen / Jungen Grünen den Rückweisungsantrag, obwohl sie den Kommissionsantrag grundsätzlich befürwortet. Die Kommission soll unter Einbezug der Staatskanzlei – das wäre aus persönlicher Sicht eine Bedingung – nochmals über die Bücher, die rechtliche Ausgangslage klären und diese prominent im Bericht aufzeigen. Nachher kann der Landrat politisch entscheiden. Eine saubere Klärung ist auch für das Angebot wichtig. Es wird sich weisen, welche Rechtsauffassung korrekt ist. Der einzige Grund, der gegen eine Rückweisung sprechen würde, ist der zeitliche Faktor. Da die Gemeinde aber in die Vorleistung ging und die Linie ohnehin finanziert, ist nicht zu befürchten, dass es eine Finanzierungslücke gibt. Deshalb sollte sich der Landrat die Zeit nehmen, um sauber zu arbeiten. Denn er schafft ein Präjudiz für eine Regelung, die dann wohl 30 Jahre gelten wird.

*Samuel Zingg, Mollis*, beantragt im Namen der SP-Fraktion Zustimmung zur Vorlage in der Fassung des Regierungsrates. – Die Gemeinde Glarus Süd hat grosse Herausforderungen zu bewältigen. Es braucht wohl den Kanton, um in dieser Situation zu helfen. Dazu soll der Landrat aber keine bloss punktuelle Massnahme in Form eines nicht gesetzeskonformen Beschlusses treffen. Heute geht es darum, dass der Landrat die Finanzierung einer Buslinie

gemäss Gesetz beschliesst. Bereits das bringt der Gemeinde Glarus Süd einen grösseren Beitrag als bisher. Es stellt sich die Frage, weshalb es überhaupt Gesetze gibt, wenn sich der Landrat einfach darüber hinwegsetzt. Für eine Ausgabe reicht die blossе Finanzkompetenz als Grundlage nicht aus. Es braucht auch eine Aufgabe dazu. Vorliegend ist es Aufgabe des Kantons, die Linie zu 50 Prozent zu finanzieren, nicht zu 100 Prozent. Zumindest sieht das die aktuelle gesetzliche Grundlage so vor. Da ist es schwierig, einem Antrag zuzustimmen, der mit der hundertprozentigen Finanzierung dieser Linie ebenfalls ein Präjudiz schafft. – Ein Blick in die Materialien führt zu einer differenzierteren Sichtweise. 2015 fasste der Landrat den Beschluss, die Linie in den Jahren 2016/2017 zu 100 Prozent zu finanzieren, nicht auf unbestimmte Zeit. So steht es im Protokoll. Seit über vier Jahren herrscht ein Zustand, der nicht dem Gesetz entspricht. Man hat das selbst als Präsident der Finanzaufsichtskommission nicht bemerkt. Es hätte auch diese sein können, welche die Finanzierungsmodalitäten aufdeckt; dazu hätte es das Ereignis Wagenrunse nicht unbedingt gebraucht. Als Landrat wurde man nicht gewählt, um über dem Gesetz zu stehen. – Landrat Christian Marti äusserte sich 2015 dahingehend, dass die Linie ins Klöntal ein bisschen anders zu gewichten sei als die anderen Linien, weil sich dort Haushaltungen befänden und der Bus ins Klöntal somit auch eine Erschliessungsfunktion habe. Die Linien, die man nun stets als gleichartig bezeichnet, sind offenbar doch nicht so gleich. Deshalb sollte der Landrat heute bei dem bleiben, was das Gesetz sagt. Dadurch herrscht auch Klarheit darüber, wie es weitergeht. Die Linie 544 wird mitfinanziert durch die Gemeinde. Diese hat nicht aufgrund der Finanzierung dieser Linie ein Problem. Die Situation ist allgemein problematisch. Der Landrat sollte einen offenen Bruch nicht mit einem Pflaster behandeln und so tun, als hätte er damit etwas für Glarus Süd getan. Das bringt nichts. Die Probleme sind umfassend zu betrachten; entsprechend ist zu handeln.

*Hans-Jörg Marti*, Nidfurn, lehnt den Rückweisungsantrag Schnyder ab und votiert für Zustimmung zu den Anträgen der Kommission. – Als Präsident der Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr im 2015 lässt sich festhalten, dass die Fakten, die der heutige Kommissionspräsident aufzeigte, zutreffen. Schon damals versties der Landrat gegen das Gesetz, als er sich für die Übernahme dieser Kosten entschied. Das öV-Gesetz soll im 2025 vor die Landsgemeinde kommen. Das neue öV-Gesetz müsste im Sommer oder Herbst in die Vernehmlassung und im Winter in den Landrat kommen. Jetzt wird Rückweisung an die Kommission beantragt, obwohl die offenen Fragen durch die Landsgemeinde 2025 bereinigt würden. Das ist ineffizient. Der Landrat sollte besser gemäss Kommission beschliessen, dass die Kosten nach über neun Jahren nicht für die letzten zwei oder drei Jahre aufgeteilt werden. Vielmehr soll der Kanton diese Kosten noch einmal übernehmen, bis das öV-Gesetz auf dem Tisch ist. Der Vorsteher des Departements Bau und Umwelt wird im Anschluss sicherlich noch bestätigen, dass das öV-Gesetz im 2025 der Landsgemeinde unterbreitet wird. So wurde das bereits kommuniziert. Dann kann alles neu geregelt werden, auch die anderen touristischen Linien, die der Kanton ebenfalls zu 100 Prozent finanziert. Das muss gesamthaft diskutiert werden. Der Landrat sollte nicht wegen einem Jahr unnötigerweise viel Arbeit generieren.

*Nadine Landolt Rüegg*, Näfels, votiert im Namen der GLP-Fraktion für Zustimmung zum Rückweisungsantrag Schnyder. – Der Regierungsrat und die Kommission sollen die Kostenentwicklung und die rechtlichen Möglichkeiten prüfen und dem Landrat eine neue Vorlage zur Erschliessung des Freibergs Kärfel präsentieren. Die GLP-Fraktion erwartet einen Mitbericht der Finanzaufsichtskommission zu diesem Geschäft. – Mettmen ist ein wichtiges Gebiet für Touristen, aber auch ein Naherholungsgebiet für die Bevölkerung. Dieses darf nicht plötzlich ohne öV-Erschliessung dastehen. Es sollen alle Fakten auf dem Tisch liegen, damit man mit möglichst effizientem Einsatz der finanziellen Mittel zum Ziel gelangt. Offensichtlich ist das aktuell noch nicht der Fall; unterschiedliche Auslegungen sind vorhanden. Die beiden vorliegenden Berichte zeigen die Situation nur bedingt auf. Das ganze Ausmass wird einem erst klar, wenn man die Unterlagen aus der Vergangenheit studiert. – Der Antrag der Kommission widerspricht den gesetzlichen Grundlagen, die explizit eine Regelung für die Finanzierung von touristischen Linien vorsehen. Die Landräte Christian Marti und Hans-Jörg Marti führten aus, dass die Finanzierung bereits 2015 wie heute von der Kommission beantragt

festgelegt wurde. Damals wurde diese Linie jedoch nicht als touristische Linie deklariert. Der heutige Kommissionsantrag bezeichnet die Linie als beitragsberechtigte Linie des Ausflugsverkehrs und sieht eine vollständige Finanzierung durch den Kanton vor. Landrat Christian Marti erwähnte, dass die Buslinie 544 quasi als erweitertes Angebot des Regionalverkehrs gelten könnte. Das ist vielleicht eine Möglichkeit. Das müsste aber auch entsprechend beantragt werden. – Landrat Samuel Zingg ist zuzustimmen: Der Landrat kann sich nicht über das Gesetz hinwegsetzen. 2015 hat sich der damalige Landrat vielleicht ein bisschen weit aus dem Fenster gelehnt. Damals ging es um je 77'000 Franken für zwei Jahre. Heute würde der Landrat Ausgaben über 1 Million Franken an der gesetzlichen Regelung vorbei beschliessen. – Die Kommission muss sich mit der heute mehrfach erwähnten Ungleichbehandlung befassen. Der Beschluss von 2015 wurde auf 2016/2017 befristet. Seither wird er weiter umgesetzt und niemand hat das bemerkt. Das ist nicht sauber. Folgt der Landrat dem Antrag des Regierungsrates, wäre die Linie Elm–Obererbs zu 100 Prozent vom Kanton finanziert und die Linie Schwanden–Kies nur zu 50 Prozent. Wie stellt sich der Regierungsrat zu dieser Situation? Der Landrat sollte die Gelegenheit wahrnehmen und die neue Situation umfassend anschauen. Er sollte nach einer Lösung suchen, mit der er sich nicht über das Gesetz hinwegsetzt.

Die *Vorsitzende* weist darauf hin, dass ein Mitbericht der Finanzaufsichtskommission als Wunsch entgegengenommen werde, und vergewissert sich bei der Vorrednerin, dass deren Anliegen im offen formulierten Rückweisungsantrag Schnyder aufgehen können.

*Hans Rudolf Forrer*, Luchsingen, Kommissionsmitglied, unterstützt den Rückweisungsantrag Schnyder. – Das Votum von Landrat Hans-Jörg Marti könnte man sofort unterschreiben. Angesichts der Voten und der Reaktionen der Ratsmitglieder gibt es aber Unsicherheiten, namentlich wegen der Geschichte bzw. wegen den Kommissions- und Regierungsratsanträgen. Es stellt sich aber dennoch die Frage, was an diesen fünf Kommissionsanträgen so speziell sein soll. Die Antragsziffer 1 beinhaltet einzig und alleine die Weiterführung des Status quo, den der Landrat im 2015 beschlossen hat. Man kann doch so kurz vor der Revision des öV-Gesetzes nicht plötzlich die Spielregeln ändern. Die Gemeinde Glarus Süd arbeitet seit Monaten mit aller Kraft, ausserordentlich hohem Tempo und weiterhin beschränkten Personalressourcen an der Bewältigung des Ereignisses Wagenrunse. Diese wird auch noch Jahre in Anspruch nehmen. In finanzieller Hinsicht ging die Gemeinde in die Vorleistung. Dies in Zeiten, in denen man nicht mehr gratis zu Geld kommt. Gemeindeführungsorganisation, Feuerwehr, personelle Verstärkung der Kommunikation, beschränkte Verstärkung der Abteilung Naturgefahren, intensive Betreuung und Beratung der Betroffenen, juristische und fachliche Begleitung von diversen Massnahmen, raumplanerische Arbeiten, die Bereitstellung von Plätzen zur Aufnahme von sortiertem Material, Tiefbau, Werke, Energie, Finanzen: Jedes kommunale Departement und zahlreiche Unternehmen sind in die Bewältigung involviert. Das alles ist nicht gratis. – Man stelle sich vor, man würde beim Antrag 1 auf die regierungsrätliche Variante einschwenken. Dann wäre das Durcheinander perfekt: Die touristische Linie Schwanden–Kies würde nur zu 50 Prozent durch den Kanton finanziert, die anderen touristischen Linien jeweils zu 100 Prozent. Das Durcheinander und die Geschichte werden besser im Zusammenhang mit der Revision des öV-Gesetzes bzw. in der Kommission – sofern sie eine zweite Chance erhält – aufgearbeitet. Dadurch sollte schon gar nicht erst ein Durcheinander entstehen.

*Andreas Luchsinger*, Riedern, spricht sich im Namen der Die-Mitte-Fraktion für Zustimmung zum Antrag des Regierungsrates aus. – Die Die-Mitte-Fraktion sieht es ähnlich wie Landrat Samuel Zingg. Spätestens beim Antrag 5 der Kommission würde der Landrat heute ein neues Präjudiz schaffen, indem er für den Winterbetrieb freie Beiträge spricht. Die Konsequenzen dieses Präjudizes kann er heute nicht abschätzen. Dieses könnte den Wunsch nach einer Finanzierung eines Winterbetriebs einer anderen Buslinie in einem touristischen Gebiet nach sich ziehen. Ein solches Präjudiz darf der Landrat nicht schaffen. Spätestens dieser Antrag ist abzulehnen.

Landesstatthalter *Kaspar Becker* beantragt Eintreten und Zustimmung zum Antrag des Regierungsrates; der Rückweisungsantrag Schnyder sei abzulehnen. – Es ist die Aufgabe des Landrates, die Linie 544 als beitragsberechtigte touristische Linie zu anerkennen. Dagegen wurde nun auch nicht votiert. Wird die Linie entsprechend anerkannt, hat der Kanton gemäss Artikel 10 des öV-Gesetzes die Möglichkeit, sich mit 50 Prozent – und nicht mit 100 Prozent – an der Finanzierung zu beteiligen. Niemand sagt, dass die Gemeinde die Linie zu 100 Prozent bezahlen muss. – Der Grund für die heutige Debatte ist ein trauriger. Da hat Gemeindepräsident und Landrat Hans Rudolf Forrer recht. Der Regierungsrat nahm das Gesuch des Gemeinderates Glarus Süd zur Buslinie ins Kies sofort und mit offenem Ohr entgegen. Er sprach umgehend und basierend auf Artikel 5 des öV-Gesetzes 50'000 Franken für die Massnahmen an der Strasse. Das lag in der Kompetenz des Regierungsrates und es gab eine gesetzliche Grundlage dafür. Auch zweifelte der Regierungsrat keinen Moment daran, dass die Linie anerkennt und die Kosten getragen werden müssen, damit ein öV-Betrieb ins Kies sichergestellt werden kann. Der Regierungsrat ist aber der Ansicht, dass das öV-Gesetz relativ deutlich regelt, wer das bezahlt. Wenn der Landrat dem regierungsrätlichen Antrag zustimmt und nicht zurückweist, kann er die öV-Erschliessung jetzt sichern. Er ermöglicht es, 484'000 Franken zu sprechen. Das von Landrat Hans Rudolf Forrer erwähnte Durcheinander liegt wohl auch darin begründet, dass nun die Historie ge- und erklärt wird. Jetzt sollte aber im Fokus stehen, den öV-Betrieb so rasch wie möglich sicherzustellen, sodass die Leistungserbringer auf Mettmen und die Autobetrieb Sernftal AG Gewissheit erhalten. Das ist das Ziel aller. Weshalb soll die Vorlage dann zurückgewiesen werden? – Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass hier von sehr viel Geld die Rede ist. Dies in einer Zeit, in der auch der Kanton, nicht nur die Gemeinden, mit finanziellen Herausforderungen konfrontiert ist. Aber das Tourismusangebot ist nicht nur sehr gut, sondern auch etabliert: Es generiert eine hohe Wertschöpfung. Es muss alles unternommen werden, damit dort ein Bus fährt. Ein Verzicht auf eine öV-Erschliessung kann keine Option sein. Angesichts der Unterstellung, der Regierungsrat sei hier geizig, müssen die finanziellen Dimensionen aber aufgezeigt werden. Bisher kostete der Sommerbetrieb der Linie Schwanden–Kies 135'000 Franken an Abgeltung. Neu wären das 484'000 Franken. Das ist dreieinhalb Mal so viel. Die Strecke ins Klöntal kostet 120'000 Franken, obwohl dort mehr Kurspaare verkehren. Die Strecke ins Kies ist also viermal so teuer wie jene ins Klöntal. Trotzdem will der Kanton die Buslinie ins Kies. Sonst haben die Leistungsträger im Gebiet ein noch viel grösseres Problem. Wird der Vorschlag des Regierungsrates umgesetzt, investiert der Kanton Glarus mit ein bisschen Unterstützung der Gemeinden – etwa auch bei der Kleinbuslinie ins Büel in Ennenda – jährlich 4,75 Millionen Franken in den regionalen und touristischen öV. Das beinhaltet Kosten für die Bahn, den Bus und die Braunwald-Standseilbahn. Der Sommerbetrieb der Buslinie ins Kies würde somit 10 Prozent der Kosten des gesamten öV-Angebots ausmachen. Der Regierungsrat ist somit bereit, sehr viel Geld zu sprechen, um dieses öV-Angebot sicherzustellen. Er sieht keine andere Option. Er will den Kantonsanteil von 50 Prozent zahlen. Der Regierungsrat ist aber auch klar der Meinung, dass diese völlig neue Buslinie vom Landrat anerkannt werden muss. – Es ist eigentlich nur noch eine Frage offen: Wer zahlt wie viel? Es gibt einen Kommissionsantrag. Der Regierungsrat war bereits 2015 der Meinung, dass dieser nicht rechtens ist. Der damalige Landrat stimmte aber zu. Und auf der anderen Seite gibt es den Antrag des Regierungsrates. Der Landrat ist durchaus in der Lage, diesen Entscheid heute zu fällen. Der Kanton bezahlt unabhängig vom Entscheid des Landrates rückwirkend. Auf die Antragsziffern 3 und 4 der Kommission wird man in der Detailberatung allenfalls noch zurückkommen. Der von Landrat Hans-Jörg Marti skizzierte Fahrplan für das öV-Gesetz lässt sich bestätigen. Dieser war auch ein Grund dafür, dass der Regierungsrat nicht alles über den Haufen warf. Der Regierungsrat machte sich durchaus Gedanken, ob bei allen anderen Linien ebenfalls Anpassungen notwendig sind. Die Chance ist jedoch relativ gross, dass die Landsgemeinde den berühmten Artikel 10 des öV-Gesetzes ändert. Heute muss der Regierungsrat aber die geltende gesetzliche Grundlage anwenden. – Die Tarife bzw. der Einbau einer blinden Zone wurde in der Kommission besprochen. Dies würde den öV ins Kies verteuern. Auch diese Variante hat sich der Regierungsrat überlegt. Eine Familie mit zwei Kindern mit Halbtax und Anreise mit dem Auto bis zum Parkplatz Däniberg bezahlt aber 74 Franken, bevor sie vor dem Hotel steht. Hätte der Regierungsrat eine Erhöhung vorgeschlagen, wäre ihm

vorgeworfen worden, dem Tourismus einen Bärenservice zu erweisen. Für eine Erhöhung des Tarifs ist zudem die Zustimmung des Tarifverbands Ostwind notwendig. Sie könnte frühestens auf den Fahrplan 2025 umgesetzt werden. Die Billetterlöse würden von heute rund 50'000 auf 75'000 Franken ansteigen. Ein entsprechendes Postulat wird gerne entgegengenommen. Diese Frage ist aber kein Grund für eine Rückweisung. Eine solche bedeutet Unsicherheit für die Leistungserbringer. – Der Landrat ist aufgerufen, die Linie 544 als beitragsberechtigt anzuerkennen. Er soll im Wissen um all diese Informationen entscheiden, ob der Kanton die gesamten Kosten zahlt. Das wäre gesetzeswidrig. Die Alternative besteht in der hälftigen Aufteilung der Kosten auf Kanton und Gemeinde. Dann wissen die Leistungsträger auf Mettmern, was Sache ist. – Zu danken ist der Kommission unter der Leitung von Landrat Christian Marti für die Vorberatung des Geschäfts.

*Christian Marti* spricht sich angesichts der Debatte für die Rückweisung der Vorlage aus. – Es gibt viele Fragen. Offenbar gelang es bis anhin nicht, diese Fragen dem Landrat genügend klar darzulegen. Dies dürfte mit den grossen Unterschieden in der jeweiligen Einordnung von Regierungsrat und Kommission zusammenhängen. Deshalb sollte die Chance eröffnet werden, diese Fragen noch besser zu beantworten, als dies bisher möglich war. Der Landrat ist gebeten, die Vorlage zurückzuweisen. Es gibt eine Zeitachse, die kritisch ist und beachtet werden muss. Es stimmt froh, dass unumstritten ist, dass es weiterhin eine Lösung braucht. Es würde auch froh stimmen, wenn alle aus den Schützengräben heraustreten, um im Sinne der Sache eine gute, vernünftige Lösung zu finden. Heute liegt diese offensichtlich noch nicht auf dem Tisch. Es geht niemandem darum, sich über das Recht zu stellen. Die Kommission ringt darum, zu klären, wie das Verhältnis von geschriebenem Recht zu einer lang geübten Praxis ist. Das spielt hier eine zentrale Rolle. Vorwürfe, es wolle sich jemand oder gar die Kommission über das Recht stellen, könnten nicht stehen gelassen werden.

**Abstimmung:** Dem Rückweisungsantrag Schnyder ist mit 35 zu 16 Stimmen bei 4 Enthaltungen zugestimmt.

## § 213

### **Motion GLP-Fraktion «Freizeitpass Glarnerland; Leistungsauftrag für Digitalisierung der Glarner Tourismus- und Freizeitindustrie»**

(Bericht Regierungsrat, 6.2.2024)

*Ruedi Schwitler*, Näfels, Unterzeichner, bedankt sich für die Stellungnahme des Regierungsrates. – Die GLP-Fraktion interpretiert den regierungsrätlichen Bericht dahingehend, dass deren Idee auf fruchtbaren Boden fiel. Nun ist es am Regierungsrat, das zarte Pflänzchen zu hegen und zu pflegen. Ein digitaler Freizeitpass erlaubt es, aus dem Eidgenössischen Schwing- und Älplerfest einen nachhaltigen Gewinn für das Glarnerland zu ziehen – sofern er zeitgerecht umgesetzt werden kann. Der Regierungsrat führt aus, dass es verschiedene mögliche Varianten einer Finanzierung gibt. Dazu gehört auch der Digitalisierungsfonds des Kantons. Diesem fehlt aber noch das Reglement. Aus Sicht der GLP-Fraktion würde aber auch einer Finanzierung aus dem Tourismusfonds nichts im Weg stehen. Denn die bestehenden Kriterien werden von diesem zukunftsgerichteten Projekt erfüllt. Dieser Fonds verfügte Ende 2022 über rund 900'000 Franken. Es ist davon auszugehen, dass diese Mittel im Jahr 2023 nicht vollständig verwendet wurden. Mit der Einlage von weiteren 500'000 Franken im Rahmen des Budgets 2024 sollte der Fonds in der Lage sein, dieses Projekt zu stemmen, ohne dass dadurch andere touristische Projekte gefährdet würden. Die GLP-Fraktion glaubt dem Regierungsrat, dass er eine Lösung für die Finanzierung findet. Das Eidgenössische Schwing- und Älplerfest ist eine einmalige Chance.

Darüber hinaus wird das Wort nicht mehr verlangt. Die Motion ist abgelehnt.

## § 214

### **Motion Kaj Weibel, Mollis, und Unterzeichnende «Hürden-Abbau für Solaranlagen im Kanton Glarus»**

(Bericht Regierungsrat, 6.2.2024)

*Kaj Weibel*, Mollis, Unterzeichner, beantragt namens der Fraktion der Grünen / Jungen Grünen Zustimmung zum Antrag des Regierungsrates und somit die Überweisung der Motion. – Die Motion verfolgt das Ziel, den Bau von Solaranlagen dort zu vereinfachen, wo keine anderen Schutzinteressen betroffen sind. Dazu soll die aktuelle kantonale Regelung gelockert werden, ohne dass sie auf das bundesrechtliche Minimum zurückfällt. Durch die Motion sollen neu auch Solaranlagen an der Fassade in der Bauzone meldepflichtig sein, sofern sie genügend angepasst sind. Der Kanton Zürich kennt bereits eine solche Regel und auch eine entsprechende Handhabung. Der Kanton Glarus kann und soll sich davon inspirieren lassen. Er muss das Rad nicht neu erfinden. Auch in der Ortsbildschutzzone und in der Umgebungszone jeglicher Ortsbildschutzzonen würde neu das Meldeverfahren zur Anwendung kommen. Dadurch wird der Ausbau der Solarenergie weiter vereinfacht und indirekt gefördert. Wichtige Kulturdenkmäler und identitätsstiftende Ortsbilder bleiben aber geschützt. Es gibt aber auch noch weiteren Spielraum in Sachen Verfahrensvereinfachung, der im Kanton Glarus noch nicht genutzt wird. Die Grünen und die Jungen Grünen brachten in der kürzlich durchgeführten Vernehmlassung zur Änderung der Bauverordnung verschiedene Anliegen ein. Hervorzuheben ist ein Aspekt, den auch der Regierungsrat in der Motionsantwort erwähnte: Die Kantone haben die Möglichkeit, ästhetisch wenig empfindliche Bauzonen festzulegen, in denen auch nicht genügend angepasste Solaranlagen dem Meldeverfahren unterstellt sind. Der Kanton Zürich kennt eine solche Regel für dessen Industrie- und Gewerbezone. Gerade der Kanton Glarus mit seinen zahlreichen grossen Dächern auf Industriegebäuden sollte von dieser Möglichkeit Gebrauch machen. Die aktuelle Revision sollte möglichst und unbedingt dafür genutzt werden. Der Regierungsrat erkannte beim Vernehmlassungsentwurf zur Änderung der Bauverordnung aber noch keinen Handlungsbedarf bei Solaranlagen und schlug deshalb auch keine Änderungen vor. Es wäre schade und sehr zu bedauern, wenn diese Gelegenheit nicht genutzt würde. Gerade auch das Anliegen dieser Motion, dass bei Solaranlagen an der Fassade eine Meldepflicht gelten soll, soll bereits in der laufenden Änderung berücksichtigt werden. Der Landrat kann mit der Überweisung dieser Motion ein Zeichen senden, dass in Sachen Solarenergie weiterer Handlungsbedarf besteht. Es gibt grosses Potenzial, das unbedingt genutzt werden soll. Im interkantonalen Vergleich gehört der Kanton Glarus immer noch zu den Schlusslichtern. Aber alleine mit dieser Motion und sonstigen Verfahrensvereinfachungen werden die Ziele der Energieplanung und der Energiewende nicht erreicht. Es braucht weitere Anstrengungen und Massnahmen. Mit der Überweisung dieser Motion geht der Landrat aber einen wichtigen Schritt vorwärts.

*Martin Zopfi*, Schwanden, Unterzeichner, votiert namens der FDP-Fraktion für Zustimmung zum Antrag des Regierungsrates. – Die Motion strebt an, dass Solaranlagen an Fassaden lediglich meldepflichtig sind. Diese Anpassung ist bei den bereits geplanten Änderungen zu berücksichtigen. Damit sendet der Landrat ein starkes Signal, dass im Kanton Glarus der Ausbau der Solarenergie noch weiter vorangetrieben werden soll. Die Vereinfachung der Verfahrenswege ist ein entscheidender Schritt zur Förderung von erneuerbaren Energien. Das zeigte sich an vielen Beispielen in den vergangenen Jahren. Es ist essenziell, das Meldeverfahren so unkompliziert wie möglich zu gestalten. Das betrifft weniger die gesetz-

lichen Rahmenbedingungen, sondern vielmehr die praktische Umsetzung durch die Behörden. Andere Kantone wie etwa Zürich nutzen bereits einfache Online-Formulare. Von diesen Erfahrungen sollte der Kanton Glarus lernen und profitieren. Der Landrat kann mit der Zustimmung zu dieser Motion in Sachen Solarenergie einen weiteren wichtigen Schritt in die Zukunft gehen. Der Ausbau von erneuerbaren Energien bzw. die Nutzung bereits bebauter Flächen dazu ist für den Kanton Glarus von grosser Bedeutung. Nur so kann der Kanton Glarus einen wesentlichen Beitrag zur Energiestrategie bzw. -wende leisten.

Darüber hinaus wird das Wort nicht verlangt. Die Motion ist überwiesen.

## § 215

### **Motion Marius Grossenbacher, Ennenda, und Unterzeichnende «Kantonale Gesetzgebung zum Klimaschutz»**

(Bericht Regierungsrat, 6.2.2024)

*Marius Grossenbacher, Ennenda, Unterzeichner, beantragt im Namen der Fraktion der Grünen / Jungen Grünen die Überweisung der Motion. – Im vergangenen September entschied der Regierungsrat auf Basis eines ersten Gesetzentwurfs, die geplante Gesetzgebung zum Klimaschutz auf Eis zu legen. Zuerst soll eine kantonale Klimastrategie erarbeitet werden. Jetzt gab der Regierungsrat seinen neuen Zeitplan bekannt. Er bestärkt damit die Unterzeichner in ihrer Motion umso mehr. Der Regierungsrat möchte erst in der nächsten Legislaturperiode 2027–2030 ein kantonales Klimagesetz erarbeiten und vor das Volk bringen. Damit gäbe es bis zur nächsten Legislatur keine gesetzliche Grundlage für weitere Klimaschutzmassnahmen. Dadurch würde der Kanton Glarus in Sachen Klimaschutz kaum bzw. nur in sehr kleinen Schritten vorwärtskommen. – Das Glarner Stimmvolk nahm an der Landsgemeinde 2022 mit der Verankerung des Klimaschutzes in der Verfassung eine klare Haltung ein. Der Regierungsrat sieht die Prioritätensetzung in der Klimapolitik aber anders. Er will den Klimaschutz lieber auf die lange Bank schieben. Der Regierungsrat begründet seine Haltung damit, dass das rechtliche und politische Umfeld sehr dynamisch sei und es deshalb zuerst eine Strategie brauche. Klimaschutz ist tatsächlich vielschichtig. Er betrifft verschiedene Bereiche und die Rahmenbedingungen auf internationaler oder nationaler Ebene verändern sich immer wieder. Das ist aber auch in anderen Politikfeldern so. Immerhin besteht in der Klimapolitik Konsens über das Ziel. Es gibt bereits eine nationale Gesetzesgrundlage, die mit einem kantonalen Klimagesetz präzisiert werden kann und muss. Weshalb dieser Ausgangslage mit dem Vorziehen der Strategie und der Verschiebung des Gesetzes in die nächste Legislatur begegnet wird, ist nicht nachvollziehbar. Die Strategie würde sehr allgemein gehalten. Stets würde argumentiert, dass die Rechtsgrundlagen Massnahmen im Moment gar nicht zulassen oder Massnahmen die Gesetzgebung implizit vorwegnehmen würden. Die Motionäre schlagen deshalb vor, dass die geplante Gesetzgebung – wie bis Anfang September 2023 geplant – der Landsgemeinde 2025 vorgelegt wird. Der Regierungsrat darf den bereits vorhandenen Entwurf gerne aus der Schublade holen, damit nicht argumentiert werden muss, dass die Zeit bereits wieder zu knapp sei. Um der dynamischen Entwicklung in der Klimapolitik am besten zu begegnen, wird die gesetzliche Grundlage und die Strategie zur Reduktion aller Treibhausgasemissionen gleichzeitig erarbeitet. Dadurch können Synergien genutzt werden und die Instrumente sind aufeinander abgestimmt. Im zweitbesten Fall wird zuerst die gesetzliche Grundlage geschaffen, um die nötige Legitimation durch die Glarner Bevölkerung an der Landsgemeinde abzuholen. Anschliessend können konkrete Massnahmen in der Klimastrategie definiert und umgesetzt werden. Nur mit einer gesetzlichen Grundlage können die definierten Massnahmen effektiv umgesetzt werden. Der Landrat*

sollte heute einen Schritt vorwärts machen und keine wertvolle Zeit verlieren. Nur so wird er der Dringlichkeit der Klimakrise und dem Willen der Glarner Stimmbevölkerung gerecht.

*Andreas Luchsinger*, Riedern, Unterzeichner, votiert im Namen der Die-Mitte-Fraktion für Überweisung der Motion. – Im Landsgemeindememorial wurde im Zusammenhang mit der Aufnahme des Klimaschutzes in die Kantonsverfassung darauf hingewiesen, dass gesetzliche Vorgaben erarbeitet werden müssen. Auf dieser Basis stellte der Regierungsrat in der Legislaturplanung 2023–2026 ein Klimagesetz für 2024 in Aussicht. Die Die-Mitte-Fraktion ist erstaunt, dass das Wort offenbar nicht mehr gelten soll. Das Klimagesetz schafft Planungssicherheit für alle Beteiligten. Dass der Regierungsrat jetzt zuerst eine Strategie entwickeln will, überrascht. Im Bericht 2023 zur Energieplanung 2035 schreibt der Regierungsrat, dass die Weichen in den meisten Bereichen gestellt seien. Eine Überarbeitung der Planung sei aktuell nicht notwendig. Ausserdem würden bei Bund und Kantonen unzählige weitere Papiere zum Thema vorhanden sein. Will der Kanton Glarus da wirklich noch einmal Aufwand betreiben und ein zusätzliches Strategiepapier entwickeln? Wäre es nicht zielführender, heute aktiv zu werden? Es sind genügend Grundlagen für ein solches Gesetz vorhanden. Die Motion ist zu überweisen, damit der nächste Schritt erfolgen kann.

*Susanne Elmer Feuz*, Ennenda, unterstützt namens der FDP-Fraktion den Antrag des Regierungsrates. – Zuerst sind die wissenschaftlichen Grundlagen zu sichten und zu sortieren. Daraus folgt eine Klimastrategie mit den entsprechenden Massnahmen. Der FDP-Fraktion ist es ein Anliegen, dass die Aufträge der Landsgemeinde, aber auch die rechtlichen Vorgaben – in diesem Fall die Verfassung – umgesetzt bzw. angewendet werden. Aus persönlicher Sicht ist sehr wichtig, dass die in der Verfassung definierte Aufgabe des Klimaschutzes korrekt, sinnvoll und nachvollziehbar geregelt wird. In den Debatten in der Kommission, im Landrat und an der Landsgemeinde war man sich bewusst und einig, dass die Schaffung des Klimaschutzartikels in der Verfassung nur der erste Schritt sein kann. Damit wird die Grundlage für weitere gesetzgeberische Arbeiten sowie die verfassungsmässige Legitimation bereits bestehender Gesetzesbestimmungen geschaffen. Zu verweisen ist dazu beispielsweise auf das Energiegesetz. Die Motionäre beanstanden, dass der Landsgemeinde eine Klimaschutzgesetzgebung versprochen worden sei und diese nun auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben werde. Die FDP-Fraktion ist hingegen der Auffassung, dass weder das eine noch das andere zutrifft. So wurde im Landrat wie auch an der Landsgemeinde bzw. im Memorial wiederholt darauf hingewiesen, dass zwar nach der Implementierung in der Verfassung gesetzliche Vorgaben erarbeitet werden müssen. Wie oder wo das passieren soll, wurde aber nicht definiert. Die Umsetzung mit einem spezifischen Abschnitt im bereits bestehenden Kantonalen Umweltschutzgesetz oder mittels eines neuen Gesetzes blieb offen. Es wurde nichts versprochen oder definiert. Es war die Rede von nachfolgenden Gesetzgebungen in der Mehrzahl und nicht von einem einzigen, alles regelnden Gesetz. Es ist unbestritten, dass die Umsetzung im Gesetz komplex ist und faktenbasiert erfolgen muss. – Es trifft zu, dass bereits einige Daten vorliegen und einiges an Wissen vorhanden ist. Aber die strategische Gewichtung, die politische Einordnung und die konkrete Umsetzung ist noch lange nicht gemacht. Gerade wenn sich der Kanton Glarus eigene, allenfalls sogar ambitioniertere Klimaziele setzen will und dies – wie an der Landsgemeinde tatsächlich versprochen – nachhaltig sein soll, ist eine sorgfältige und strategische Ausarbeitung notwendig. Zu erinnern ist an das Nachhaltigkeitsprinzip mit den drei Säulen Ökologie, Wirtschaft und Soziales. Nebst den ökologischen sind auch die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche und Auswirkungen bei der Erarbeitung der Massnahmen in der Klimastrategie – wie in der Verfassung vorgesehen – zu beachten. Das ist komplex sowie aufwendig und erfordert eine Strategie, ein Abwägen der verschiedensten Auswirkungen, die Definition des Mitteleinsatzes und der Ziele. Es wird nicht reichen, ein einzelnes Gesetz anzupassen oder neu zu schaffen. Steuerwesen, Umweltschutz, Verkehr, Bildung, Energiewesen, Bau und Raumplanung, Tourismus, diverse Verordnungen: Kaum ein Bereich bleibt von diesen Massnahmen zugunsten des Klimaschutzes unbehelligt. Für die FDP-Fraktion ist es unverständlich und unbegreiflich, warum die Motionäre auf diesen wichtigen Schritt verzichten wollen. Ein überstürzter, wenig begrün-

deter Schnellschuss erfüllt die Ansprüche der Verfassung an die Nachhaltigkeit von Massnahmen und Zielen sowie die Erwartungen der Landsgemeinde nicht. Zuerst ist eine Strategie festzulegen. Diese ist breit zu diskutieren. Daraus sind die geeigneten Massnahmen und Gesetzesänderungen abzuleiten. Die FDP-Fraktion ermuntert den Regierungsrat, diese grosse Aufgabe schnell anzugehen und eine breite Diskussion zu ermöglichen.

*Sabine Steinmann*, Oberurnen, Unterzeichnerin, unterstützt stellvertretend für die SP-Fraktion die Überweisung der Motion. – Der Regierungsrat schreibt im Antrag an den Landrat betreffend Aufnahme des Klimaschutzes in die Kantonsverfassung, dass der Verfassungsartikel das öffentliche Bewusstsein, dass Klimaschutz eine gesellschaftliche Aufgabe ist, stärken soll. In der Bestimmung selbst geht es aber um mehr als um das öffentliche Bewusstsein. Dort heisst es: «Kanton und Gemeinden sorgen dafür, dass geeignete Massnahmen umgesetzt werden.» Weiter: «Sie setzen finanzielle Anreize zur Erreichung der Klimaziele.» Es geht also nicht bloss darum, ein Bewusstsein zu schaffen. Diese Phase sollte schon längst vorbei sein. Es geht bereits in der Verfassung um das Handeln und das Umsetzen. Dafür braucht es ein Gesetz. Im Landsgemeindememorial hiess es zur Änderung der Kantonsverfassung, dass nach der Annahme gesetzliche Vorgaben erarbeitet werden müssten. Wie das genau passiert, ist bis zu einem gewissen Grad Sache der Verwaltung. Daher ist der Einwand des Regierungsrates nachvollziehbar. Eine Strategie als Grundlage ist sicher nicht verkehrt: Aus definierten Handlungsfeldern und konkreten Massnahmen leitet sich das Gesetz ab. Diese Vorarbeit muss geleistet werden und ergibt grossen Sinn. Hier hat Landrätin Susanne Elmer Feuz recht. Und trotzdem möchte die SP-Fraktion bald zu einem Gesetzentwurf Stellung nehmen. Sie möchte, dass die Glarner Bevölkerung das Gesetz am liebsten an der Landsgemeinde 2026 beraten und im Rahmen der Vernehmlassung diskutieren kann. Der Zwischenbericht zur Energieplanung 2035 zeigt die Dringlichkeit eines schnellen Vorgehens auf. Sonst erreicht der Kanton Glarus seine Ziele nicht. Die SP-Fraktion betont mit diesem Votum aber vor allem, dass es nicht angehen kann, erst für die nächste Legislaturperiode ab 2027 ein Gesetz vorzusehen.

*Nadine Landolt Rüegg*, Näfels, befürwortet im Namen der GLP-Fraktion die Überweisung der Motion. – Die Motion zur Aufnahme des Klimaschutzes in die Verfassung von alt Landrat Pascal Vuichard wurde mit Mehrheiten in der Vernehmlassung, im Landrat und an der Landsgemeinde umgesetzt. Schon damals war klar, dass eine rasche Umsetzung viele Vorteile bringt. Im Memorial hiess es, die Kosten würden grösser, je länger man nichts unternimmt. Als Gebirgskanton ist Glarus besonders stark von der Klimaveränderung betroffen. Das ist bereits spürbar. Die Ausformulierung auf Gesetzesstufe muss deshalb zeitnah und nicht erst in der nächsten Legislaturperiode erfolgen. Offensichtlich liegt bereits ein Vorschlag vor. Massnahmen zur Begrenzung des Klimawandels sind dabei genauso wichtig wie der politische Umgang mit den Auswirkungen bzw. die Anpassung daran. Das Energiegesetz zeigt, dass es nach Erlass des Gesetzes noch einen Moment dauert, bis Massnahmen wirklich umgesetzt werden und greifen. Aber dort geht es zumindest vorwärts. Schon 2012 gab es ein Energiekonzept mit Zielen für 2020. Diese wurden mehrheitlich verfehlt. Mittlerweile gibt es ein Energiegesetz und der erwähnte Zwischenbericht zur Energieplanung 2035 zeigt, dass es Resultate gibt. Aber es besteht noch viel Luft nach oben. Deshalb sollte das Klimagesetz keinesfalls auf die lange Bank geschoben werden; es ist zeitnah der Landsgemeinde vorzulegen.

*Kaj Weibel*, Mollis, Unterzeichner, spricht sich für die Überweisung der Motion aus. – Der Klimaschutz betrifft eine grosse Bandbreite an Themen. Landrätin Susanne Elmer Feuz erwähnte verschiedene davon. Sie hat recht mit der Aussage, dass auch ein kantonales Klimagesetz nicht alle Probleme lösen wird. Aber es ist ein wichtiger Bestandteil der Lösung und ein wichtiger Schritt, der es erlaubt, vorwärts zu kommen. Deshalb ist dieses Gesetz wichtig. Ein Entwurf ist bereits vorhanden. Der Regierungsrat plant nun, diesen erst zwischen 2027 und 2030 in die breite Diskussion zu bringen. Das ist sehr spät, vor allem auch angesichts der bereits in das Gesetz investierten Ressourcen – Zeit und Geld. Ein Gesetzgebungsprozess kostet viel Geld. – Der Landrat wird eine Strategie nicht breit diskutieren können.

Das zeigte heute auch die Tourismusstrategie. Der Landrat nimmt diese zur Kenntnis, kann ein paar Anmerkungen dazu machen. Er, vor allem aber auch die Glarner Bevölkerung kann aber nichts daran ändern. Es geht deshalb vor allem auch darum, Legitimation zu schaffen.

**Abstimmung:** Der Antrag des Regierungsrates unterliegt dem Antrag Grossenbacher mit 26 zu 28 Stimmen bei 1 Enthaltung. Die Motion ist überwiesen.

## § 216

### Postulat FDP-Fraktion «Automatische Baubewilligung bei Meldeverfahren»

(Bericht Regierungsrat, 6.2.2024)

*Gabriela Meier Jud*, Niederurnen, beantragt für die FDP-Fraktion Zustimmung zum Antrag des Regierungsrates. – Über die Verwendung und Auslegung von juristischen Begriffen lässt sich zwar trefflich streiten. Das gilt auch für Begriffe wie «Meldeverfahren» oder «automatisch». Aber nun ist weder der richtige Ort noch der richtige Zeitpunkt für einen juristischen Disput. Mit Blick auf das erklärte Ziel des Postulats – eine Verschlinkung der Baubewilligungsverfahren nicht nur für die Baubewilligungsbehörden, sondern auch für die bauwilligen Glarnerinnen und Glarner – folgen einige Überlegungen zuhanden der Materialien. – Das Meldeverfahren nach Glarner Baurecht ist zwar nicht identisch mit dem Verfahren mit Meldepflicht nach dem Zürcher Baurecht, dem sogenannten Zürcher Meldeverfahren. Beide Verfahren weisen aber Parallelen auf. Beispielsweise müssen meldepflichtige Bauvorhaben auch nach Zürcher Baurecht nicht ausgesteckt oder öffentlich bekannt gemacht werden. Das Zürcher Meldeverfahren weist aber mit dem Paragraphen 2d Absatz 5 der Bauverfahrensverordnung eine Besonderheit auf, die mit Blick auf eine Verschlinkung des Glarner Baubewilligungsverfahrens nicht ausser Acht gelassen werden darf. Diese Besonderheit war die Grundlage für das eingereichte Postulat. Denn das Ziel des Postulats bestand nicht etwa in der Einführung der Meldepflicht nach Zürcher Vorbild für heute bewilligungsbefreite Bauvorhaben, wie man gestützt auf die weiteren Ausführungen im regierungsrätlichen Bericht allenfalls meinen könnte. Ziel des Postulats war vielmehr eine Verschlinkung und damit Vereinfachung des heutigen Glarner Meldeverfahrens in Anlehnung an das Zürcher Meldeverfahren. In diesem Zusammenhang ist auf die Voten der Landräte Kaj Weibel und Martin Zopfi zu Traktandum 7 zu verweisen. – Im Zürcher Meldeverfahren sind Unterlagen einzureichen, die zwar je nach Bauvorhaben unterschiedlich sind, aber doch eine Qualitätskontrolle der Bauvorhaben garantieren. Das Bauvorhaben im Meldeverfahren kann ausgeführt werden, wenn innerhalb der gesetzlichen Frist von 30 Tagen nicht mitgeteilt wird, dass ein ordentliches Baubewilligungsverfahren notwendig ist. In diesem Sinn darf man von einem gewissen Automatismus sprechen. Die Einführung einer zu Paragraph 2d Absatz 5 der Zürcher Bauverfahrensverordnung analogen Bestimmung für das Glarner Meldeverfahren könnte aus Sicht der FDP-Fraktion sehr wohl zu einer Verschlinkung der Baubewilligungsverfahren führen. Das gilt für all jene Bauvorhaben im Meldeverfahren, bei denen die Baubewilligungsbehörde nach Abschluss ihrer Prüfung zum Schluss kommt, dass es kein ordentliches Baubewilligungsverfahren braucht. Bei all diesen Verfahren wäre nämlich keine weitere Verfügung notwendig, damit nach Ablauf der Behandlungsfrist mit der Ausführung des Bauvorhabens begonnen werden kann. Das würde auch Rechtssicherheit für die bauwilligen Glarnerinnen und Glarner bedeuten. Eine solche Lösung wäre – wie die Zürcher Lösung – mit Bundesrecht vereinbar und prüfenswert. Im Zusammenhang mit der heute überwiesenen Motion «Hürden-Abbau für Solaranlagen im Kanton Glarus» könnte auch gleich geprüft werden, ob es – wieder mit Blick auf die Verschlinkung der Baubewilligungsverfahren – Sinn ergeben würde, in Anlehnung an das Zürcher Meldeverfahren weitere Bauvorhaben in die Aufzählung der Anwendungsfälle des Meldeverfahrens nach Artikel 74 der Bauverordnung aufzunehmen.

Darüber hinaus wird das Wort nicht mehr verlangt. Das Postulat ist als mit der Stellungnahme erfüllt abgeschrieben.

## § 217

### **Interpellation Martin Baumgartner, Engi, und Unterzeichnende «Grossraubtiere in intensiv genutzten Tourismusgebieten und Dorfnähe»**

(Bericht Regierungsrat, 6.2.2024)

*Martin Baumgartner, Engi, Unterzeichner, fordert eine aktivere Regulierung der Wolfsbestände. – Die vorliegende Interpellation wurde nach dem Massaker, das die Wölfe am 15. Oktober 2023 in Elm angerichtet hatten, eingereicht. Die sieben Alpakas, die Opfer der Wölfe wurden, hielten sich in unmittelbarer Nähe zum Dorf auf. Ihre Weide grenzt an den beliebten Elmer-Citro-Rundweg. Noch in der Woche vor dem Ereignis wanderten zahlreiche Touristen über diesen Weg. Dieser wird auch von vielen Einheimischen für eine abendliche Jogging-Runde oder für einen Spaziergang mit dem Hund genutzt. Das gibt zu denken. Grundsätzlich leuchten die Antworten des Regierungsrates und des zuständigen Departements zwar ein. Aber man kann es nur wiederholen: Am Anfang hiess es, der Wolf vergehe sich nur an Kleinvieh. Seit letztem Sommer weiss man aber, dass dem nicht so ist. Jetzt heisst es, der Wolf vergehe sich nicht an Menschen. Nicht daran zu denken, was folgen könnte. Man darf sich nicht von einem solchen Raubtier eintreiben lassen. Die Vorfahren hätten eine solche Gefahr schon längst beseitigt. Sie hätten nicht politische Vorstösse geschrieben, sondern die schadenstiftenden Wölfe in den Nächten nach den Ereignissen bestraft. – Der Regierungsrat verweist in der Antwort auf die Frage, ob der Regierungsrat Massnahmen plane, wonach die Wildhut bei einem Abschuss von der Jägerschaft unterstützt werden könne, auf das Postulat «Regulierung von Grossraubtieren – Beizug von Jägern». Die bewilligten Abschüsse müssen schneller umgesetzt werden und es wäre wichtig, dass die Wildhüter bei der Umsetzung Unterstützung der Jägerschaft bekämen. – Der letzte Satz der Interpellationsantwort sollte jeden Finanzpolitiker aufhorchen lassen: «Mit anderen Worten führte die Wolfspräsenz zu mehr Arbeit, aber auch zu höheren öffentlichen Beiträgen für die Schafhaltung, als dies ohne Wolfspräsenz der Fall wäre.» Der wachsenden Wolfspräsenz lässt sich beim besten Willen nichts Positives abgewinnen. Also ist alles zu unternehmen und vielleicht einmal über den eigenen Schatten zu springen: Mit der Regulierung der Wölfe ist vorwärtszumachen.*

## § 218

### **Interpellation Fraktion Grüne / Junge Grüne «Netto Null 2040 für die kantonale Verwaltung»**

(Bericht Regierungsrat, 6.2.2024)

*Frederick Hefti, Ennenda, Unterzeichner, bedankt sich für die Beantwortung der Interpellation. – Die Unterzeichner sind mit der Beantwortung der Interpellation sehr zufrieden. Wie diese zeigt, besteht bei der kantonalen Verwaltung Nachholbedarf in verschiedensten Bereichen, will der Kanton Glarus das bald in Kraft tretende Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit sachgerecht umsetzen. Die Liegenschaften oder das kantonale Mobilitätsmanagement sind zwei Beispiele dafür. –*

Das Jahr 2040 ist nicht mehr weit entfernt. Es ist höchste Zeit, an der Zielerreichung zu arbeiten. Jedem, der die Interpellationsantwort gelesen hat, wird klar, dass es dringend ein kantonales Klimagesetz braucht. Denn ohne gesetzlich verankerte Ziele und verbindliche Zwischenziele können die ebenfalls verbindlichen Klimaziele nicht erreicht werden. Das erkannte heute auch der Landrat – zumindest Mitte-links mit wenigen Ausnahmen –, indem er die Motion Grossenbacher überwies. Jetzt ist es umso wichtiger, in der Klimaschutzgesetzgebung genaue Zwischenziele zu definieren und kantonsspezifische Massnahmen zu treffen. Insbesondere im Bereich der Mobilität ist das entscheidend für eine sinnvolle und nachhaltige Klimapolitik.

## **§ 219 Mitteilungen**

Die *Vorsitzende* weist auf die nächste Landratssitzung hin, die am Mittwoch, 24. April 2024, stattfindet.

Schluss der Sitzung: 11.15 Uhr.

Die Präsidentin:

Der Protokollführer: