

Beschluss

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 26. Juni 2013

§ 409

Erhöhung Stellenplan Departement Bau und Umwelt

(Berichte Regierungsrat 2.4.2013; Kommission Finanzen und Steuern, 12.6.2013)

Eintreten

Thomas Kistler, Niederurnen, Kommissionspräsident, verweist auf die Diskussion, ob die Stellenerhöhung im Zusammenhang mit dem Budget hätte beschlossen werden sollen. Die Kommission erkannte einen der besonderen Fälle, die weiterhin separat zu behandeln sein werden; „normale“ Stellenbegehren, wie Verlängerungen von befristeten Stellen, sind künftig hingegen nur im Zusammenhang mit dem Budget zu beschliessen. – Vor fünf Jahren war der Stellenplan eigentlich reduziert worden, weil damals beim überraschenden Tod von Daniel Dürst die Aufgabe des Fachstellenleiters öffentlicher Verkehr (öV) nicht mehr besetzt, sondern von dem für den Tiefbau Verantwortlichen Ernst Grünenfelder übernommen worden war. Nun ist bei dessen Pensionierung auf das einstige Niveau hochzufahren, weil der neue Leiter der Hauptabteilung Tiefbau weder die für beide Bereiche benötigten Fähigkeiten noch die Kapazität für das Wahrnehmen der zwei beträchtlichen Aufwand erfordernden Bereiche haben wird. Auch wäre unter einem 80-Prozent-Pensum kaum jemand zu finden. – Darum befürwortet die Kommission nach intensiver Diskussion und klar abgelehntem Rückweiserungsantrag den Erhöhungsantrag bei zwei Enthaltungen mit sechs zu einer Stimme.

T. Kistler dankt den an Vorbereitung, Beratung und Berichterstellung Beteiligten für gute und effiziente Arbeit.

Bruno Gallati, Näfels, als Ersatzmitglied Teilnehmer an der Kommissionssitzung, bedankt sich für seine Wahl ins Büro und setzt sich namens der CVP/GLP-Landratsfraktion für die Vorlage ein. – Zu fragen bleibt, weshalb das Begehren erst kurz vor der Pensionierung des Amtsinhabers gestellt wird. Eine Fachstelle öV ist auch für einen kleinen Kanton wegen des Augenmerks auf die Zukunft sehr wichtig; die im Bericht aufgeführten Aufgaben wären zudem zu erweitern. Vielleicht hätte eine solche Fachstelle bei der Vorbereitung des demnächst in Kraft tretenden Fahrplans etwas erreichen können. Es stehen aber grosse nationale öV-Vorhaben an, bei denen eine öV-Stelle die Bedürfnisse des Kantons einzubringen hat, um von den anderen nicht überholt oder gar abgehängt zu werden. Das Fehlen einer eigenen öV-Stelle musste denn auch an einer interkantonalen Informationssitzung in Ziegelbrücke zum Fahrplanprojekt festgestellt werden. – Die öV-Zukunft darf nicht von externen Beratern abhängig gemacht werden. Wissen und Kompetenz muss im eigenen Haus sein. Nur so werden wirklich nur die eigenen Interessen verfolgt.

Vreni Reithebuch, Linthal, Kommissionsmitglied, beantragt namens der SVP-Landratsfraktion Rückweisung. – Das Stellenbegehren kann verschoben werden. Die für den öV 2014/2015 wichtigsten Vorgaben, wie Tarifverbund und grosser Fahrplanwechsel, sind beschlossen. Bei letzterem wird es immer, also auch in Zukunft, Gewinner und Verlierer geben. Der Kanton verfügt zudem nur über einen kleinen Spielraum, wie die Beantwortung eines nachfolgend zu behandelnden Vorstosses belegt. Vor allem aber ist zuerst die Hauptabteilungsleitung zu bestimmen, die gestützt auf ihre Erfahrungen das Stellenbegehren beurteilen und zuhanden der Budgetdebatte allfällig Antrag stellen soll.

Benjamin Mühlemann, Mollis, Kommissionsmitglied, spricht sich für die FDP-Landratsfraktion für Eintreten und aus Not für Zustimmung aus. – Dem öV-Dossier kommt hoher Stellenwert zu. Die Fraktion sprach sich im Vorjahr denn auch aus entwicklungspolitischen Überlegungen für die sehr teure Erweiterung des öV-Angebots aus, dessen professionelle Betreuung absolut notwendig ist. – Zu erinnern ist dennoch an das überwiesene Postulat „Stellenbegehren an Budgetdebatte koppeln“. Dies hat Praxis zu werden, weil solche Begehren in den Finanzhaushalt einzuordnen sind, was die Regierung bei der Überweisung ja als Regel skizzierte. Rätselhaft ist, weshalb das Begehren nicht im vergangenen Herbst vorlag, sondern nun als „Sonderfall“ abgehandelt werden muss. Es ist doch anzunehmen, dass Pensionierung des Kantonsingenieurs und Notwendigkeit der Neuorganisation des Aufgabenbereichs schon damals bekannt waren: Die perfekte Übungsanlage für das Bilden einer Praxis. Das Versäumnis machte Rückweisung zwar sympathisch, aber der Sonderfall ist nun zuzugestehen, um einen guten Übergang zu ermöglichen und den Wissensverlust tief zu halten. – Damit verbinden sich aber Erwartungen. Das Anstellen eines öV-Vollprofis muss das öV-Angebot massiv verbessern. Der neue öV-Verantwortliche darf nicht verwalten, sondern er hat Initiativen zu entwickeln. Die Regierung muss eine mutige Strategie vorgeben, so dass aus dem grossen und teuren öV-Angebot ein wirklich gutes, allen nützendes Angebot wird.

Karl Stadler, Schwändi, Kommissionsmitglied, und die Grüne Fraktion unterstützen die Vorlage. – Die Notwendigkeit einer eigenen Stelle ist belegt. Förderung und Organisation des öV sind wichtige Aufgaben. Den öV erachten Zuzüger als für die Standortattraktivität entscheidend. Zudem stellt er die umweltschonendste Art der Befriedigung von Mobilitäts- oder Reisebedürfnissen dar. Die lange Liste von zu erfüllenden Aufgaben setzt Fachwissen, Durchsetzungsvermögen gegenüber den SBB und anderen Kantonen voraus, was Zeit im beantragten Umfang braucht.

Fridolin Staub, Bilten, geht es nicht um die Notwendigkeit der Stelle, diese ist unbestritten, sondern um den Beschäftigungsumfang, der im Departement Bau und Umwelt laut Amtsbericht (S. 25f.) 2011 44,89 und 2012 44,59 Stellen betragen hat. Als ehemaliges Mitglied der zuständigen Kommission weiss er, dass dies im Soll liegt. Beim Tod des einstigen Stelleninhabers wurde der Beschäftigungsumfang nicht gekürzt, sondern lediglich anders verwendet. Nun will er als ungenügend erhöht werden. – Dies hätte die Kommission bemerken und sich danach erkundigen müssen. Nicht die dringend benötigte Stelle, sondern das Vorgehen ist zu bestreiten. – Rückweisung ist richtig.

Peter Rothlin, Oberurnen, als Ersatzmitglied Teilnehmer an der Kommissionssitzung, unterstützt Rückweisung. – Die Ausgangslage entspricht nicht der im Kommissionsbericht geschilderten. Die wichtigsten und intensivsten Arbeiten im öV meisterten der zu früh verstorbene Departementssekretär und dann der demnächst in Pension gehende Hauptabteilungsleiter Tiefbau: Einführung GlarnerSprinter, Taktfahrplan, Auf- und Ausbau Glarner Bus samt baulichen Anpassungen, Beitritt Tarifverbund Ostwind mit Tarifanpassungen, 7-Millionen-Etat für den öV. Diese nicht kleinzuredenden Herkulesarbeiten sind in Personalunion geleistet worden: Im Bericht mögen noch so viele Aufgaben aufgezählt werden, die grossen Arbeiten aber sind erledigt und dies mit 50 Stellenprozent. Die Kommission begründet 80 Stellenprozent mit der Aussage, ein tieferer Umfang wäre kaum attraktiv und daher chancenlos (Ziff. 3, 3. Abschnitt). Es ist jedoch, wenn 50 Prozent genügen, niemand zu 80 anzustellen, nur weil sich deswegen eher jemand finden lässt. Es gibt bessere Lösungen, z.B. die Kombination

mit der Raumplanung wie im Kanton Obwalden, oder ein Zusammengehen mit dem Departementssekretariat wie in Appenzell. – Bedauerlich ist die Feststellung: Ein Alter geht, zwei Junge werden eingestellt. Es müsste doch umgekehrt sein.

Rolf Hürlimann, Schwanden, sieht die Schlusserkenntnis des Vorredners als Beleg, dass die Wirtschaft im Allgemeinen die älteren Arbeitskräfte unterschätzt. – Er fragt, den Hinweis Staub aufnehmend, wie der Wechsel der Aufgabe vom Departementssekretariat zur Hauptabteilung Tiefbau gehandhabt wurde und ob die Nachfolgerin des Departementssekretärs andere Aufgaben wahrnehme.

This Jenny, Glarus, massiert sich kein Urteil über die Notwendigkeit der Stelle an. Er warnt aber davor, massive Verbesserungen im öV zu erwarten. Letztlich hängt es von der Entschädigungshöhe des Kantons an den öV ab. – Will beim Bund oder bei Bundesbetrieben etwas erreicht werden, hat die Regierung in corporé vorzusprechen, alles andere bliebe erfolglos.

Regierungsrat *Röbi Marti* meint, allenfalls sei es ein Fehler gewesen, nach dem überraschenden Tod von Daniel Dürst das Angebot von Ernst Grünenfelder anzunehmen, die Aufgabe des öV für einige Zeit zu erfüllen. Seither sind fünf Jahre vergangen, in denen Hervorragendes geleistet wurde, was ganz herzlichen Dank verdient. – Vor Jahresfrist wäre mit Verweis auf die noch mangelnde Effizienzanalyse falscher Zeitpunkt gerügt worden. Nun ist er richtig, weil der Aufgabenumfang des neuen Leiters der Hauptabteilung Tiefbau erstellt wird, welcher der öV zugehörig bleiben wird. – Mit dem Stelleninhaber in Obwalden, einem Architekten und Raumplaner, und dessen vorgesetztem Regierungsrat hat R. Marti gesprochen. Dort beträgt das Mengengerüst für Bahn-, Bus- und Postautoverbindungen sowie von anderen Transportunternehmungen (13 bei uns 15 Anlagen) 80 Stellenprozent, was als „an der unteren Grenze liegend“ bezeichnet wird. – Die Situation ist für alle Beteiligten unbefriedigend: Die Mitarbeitenden stehen unter hohem Zeitdruck, insbesondere weil im öV- und Tiefbaubereich viel zu tun ist; für die Landratsmitglieder, weil nicht alles zur Zufriedenheit erledigt werden kann, wovon die vielen Vorstösse zeugen; für den Bund, der sich im öV-Bereich höheres Engagement erhofft. Dem wirkt die Schaffung einer 80-Prozent-Stelle entgegen. Bei der Vernehmlassung zum neuen Fahrplan gingen beispielsweise 40 teils umfassende und qualitativ unterschiedliche Eingaben ein, was erheblichen Bearbeitungsaufwand verursachte. – Die Nachfolgerin als Departementssekretärin gab den öV-Bereich ab, übernahm aber den juristischen Teil sowie die Bearbeitung der Beschwerden. Im laufenden Jahr gingen bisher rund 40 Beschwerden ein, die nicht mehr mit zwei, drei Sätzen erledigt werden können. – R. Marti ersucht um Ablehnung des Rückweisungsantrages und um Zustimmung zum regierungsrätlichen Antrag.

Abstimmung: Der Rückweisungsantrag ist abgelehnt.

Detailberatung

Abstimmung: Dem Antrag des Regierungsrates ist unverändert zugestimmt.