

Sekretariat Landrat
Rathaus
8750 Glarus

Protokoll

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 21. Januar 2026, um 08.00 Uhr, im Rathaus in Glarus

Vorsitz	Landratspräsident Emil Küng, Obstalden
Ratsschreiber	Arpad Baranyi, Glarus
Protokoll	Michael Schüepp, Glarus

§ 459 Feststellung der Präsenz

Es ist folgendes Ratsmitglied abwesend:
Barbara Rhyner, Elm

§ 460 Traktandenliste

Die Traktandenliste wurde im Amtsblatt vom 14. Januar 2026 veröffentlicht und den Mitgliedern zugestellt. – Sie ist unverändert genehmigt.

§ 461 Protokolle

Die Protokolle der Landratssitzungen vom 19. November 2025 und vom 3. Dezember 2025 sind genehmigt.

§ 462 **Vereidigung eines neuen Mitgliedes**

(Bericht Regierungsrat, 16.12.2025)

Barbara Vögeli, 1971, Geschäftsstellenleiterin Pro Senectute, von Glarus Süd, in Engi, leistet den Amtseid. Es begleiten sie gute Wünsche für das Amt. – Sie ersetzt Hans-Heinrich Wichser, Braunwald.

§ 463 **Änderung des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über die Krankenversicherung**

2. Lesung
(Berichte s. § 456, 17.12.2025, S. 908)

Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Krankenversicherung

Das Wort wird nicht verlangt. Die Gesetzesänderung wird der Landsgemeinde unverändert zur Zustimmung unterbreitet.

Verordnung über die Prämienverbilligung

Das Wort wird nicht verlangt. Der Verordnungsänderung ist unter Vorbehalt der Zustimmung der Landsgemeinde zur Änderung von Artikel 14 des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über die Krankenversicherung bzw. Artikel 16 des Gesetzes über das Gesundheitswesen zugestimmt.

§ 464 **Änderung des Einführungsgesetzes zu den Bundesgesetzen über die Landwirtschaft, über das bäuerliche Bodenrecht und über die landwirtschaftliche Pacht**

(Berichte Regierungsrat, 21.10.2025; Kommission Bildung/Kultur und Volkswirtschaft/Inneres, 17.11.2025)

Eintreten

Albert Heer, Oberurnen, Kommissionspräsident, beantragt Zustimmung zur Vorlage in der Kommissionsfassung. – Der Regierungsrat beabsichtigt mit dieser Vorlage eine Stärkung der Landwirtschaft. Dazu soll die landwirtschaftliche Beratung langfristig sichergestellt werden. Wichtig ist auch die Anpassung der Regelung der Pachtzinszuschläge für Sömmerungsbetriebe an die bundesrechtlichen Vorgaben. Die Vorlage ist aus Sicht des Regierungsrates ausgewogen. Sie berücksichtige die unterschiedlichen Interessen von Pächter- wie auch Verpächterseite. Zur Stärkung der Glarner Landwirtschaft brauche es verlässliche Rahmenbedingungen. Eine Auslagerung gewisser Aufgaben und eine Zusammenarbeit mit anderen

Kantone oder mit dem Plantahof seien wichtig. In einzelnen Teilbereichen könne aber durchaus auch eine Kooperation mit privaten Institutionen, etwa mit einem Verband, sinnvoll sein. Eine wichtige Zielsetzung der Gesetzesrevision sei eine möglichst offene Formulierung. Der Kanton schreibe den Gemeinden keine Alpstrategie vor. Die Details zu den Alppachtzinsen würden nicht im Gesetz, sondern nachfolgend auf Verordnungsstufe geregelt. Der Regierungsrat wolle die betroffenen Parteien, etwa die Gemeinden oder den Glarner Alpverein, in die Ausarbeitung der konkretisierenden Bestimmungen einbeziehen. Der Verordnungsentwurf werde in den kommenden vier Monaten erarbeitet. Die Anspruchsgruppen seien bisher über die Ausgangslage informiert worden. Man habe diesen den Anpassungsbedarf und den vorgesehenen Prozess erklärt. Die Detailregelungen seien hingegen noch nicht diskutiert worden. Dies erfolge parallel mit der Beratung der Gesetzesänderung im Rahmen der Ausarbeitung der Verordnung. Es wurde seitens des Departements Volkswirtschaft und Inneres darauf hingewiesen, dass das Pachtverhältnis nach altem Recht weiterlaufen werde, sofern die Parteien nicht aktiv eine Änderung anstossen. – Das Eintreten auf die Vorlage blieb in der Kommission unbestritten. In der Detailberatung wurde ein Antrag zu Artikel 2a, wonach Beratungsaufträge nicht an Private vergeben werden dürfen, knapp abgelehnt. Dazu wurde erklärt, dass zum Beispiel der Bauernverband oder die Agridea, die unabhängige Beratungszentrale für die Schweizer Landwirtschaft, privatwirtschaftlich organisiert sei. Im Bedarfsfall müssten Beratungsaufträge somit auch an privatwirtschaftlich organisierte Verbände und Organisationen übertragen werden können. Der Antrag zu Artikel 11a Absatz 1 Buchstabe b, den Begriff «Strassenerschliessung» durch «Verkehrerschliessung» zu ersetzen und damit allgemeiner zu formulieren, wurde in der Kommission klar angenommen. Weil die Vorlage kein Automatismus für altrechtliche Verträge vorsieht, stimmte die Kommission einer Präzisierung von Artikel 11a Absatz 2 einstimmig zu: Dadurch ist sichergestellt, dass der Regierungsrat auch die Übergangsregelung zu koordinieren hätte. Auch zu Artikel 13 wurde beantragt, dass Vollzugsaufgaben nicht an Private übertragen werden dürfen. Die Kommission lehnte diesen Antrag ebenfalls deutlich ab. Und schliesslich wurde zu Artikel 15 beantragt, es sei im Rahmen der Zusicherung von Investitionshilfen auch die Wirtschaftlichkeit und Verschuldung zu prüfen. Das Departement Volkswirtschaft und Inneres argumentierte zwar, dass dies bereits in der Strukturverbesserungsverordnung geregelt sei und deshalb nicht noch einmal im Gesetz erwähnt werden müsse. Dennoch beschloss die Kommission diese Präzisierung mit einer deutlichen Mehrheit. In der Schlussabstimmung sprach sich die Kommission mit 6 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen für die angepasste Vorlage aus. – Zu danken ist Regierungsrätin Marianne Lienhard für die gute Einführung in das Geschäft, Markus Richner, Leiter der Abteilung Landwirtschaft, und Departementssekretärin Tina Fuchs für die vertiefte Präsentation der Vorlage sowie Anja Elmer für die Führung des Kommissionsprotokolls. Dank gebührt ausserdem allen Kommissionsmitgliedern für die engagierte und offene Diskussion der Vorlage.

Reto Glarner, Luchsingen, an der Kommissionssitzung anwesendes Ersatzmitglied, votiert namens der SVP-Fraktion für Eintreten. – Die vorliegende Teilrevision rechtfertigt sich in erster Linie mit den Anpassungen an die mit der Agrarpolitik 14–17 einhergehenden Änderungen in der Abgeltung in der Alpwirtschaft. Bedingungen sind zu schaffen, die es den Eigentümern – in der Regel die Gemeinden – ermöglichen, die nötigen Investitionen zu tätigen. Auf der anderen Seite muss es aber auch möglich sein, auf den Alpen ein gutes Einkommen zu erwirtschaften. Weitere Ziele dieser Vorlage sind die Dämpfung des Strukturwandels und die Verbesserung des landwirtschaftlichen Einkommens. Ausserdem soll der hohen Arbeitsbelastung entgegengetreten werden. Die SVP-Fraktion hätte sich diesbezüglich deutlich klarere Absichten und Werkzeuge erhofft. Die homöopathischen Anpassungen betreffend die regionale Vermarktung werden zu keiner grossen Verbesserung führen. Damit werden die selbst gesteckten Ziele nicht erreicht. Mittelfristig wird man nachbessern müssen, um die Landwirtschaft tatsächlich zu stärken. Um der Glarner Landwirtschaft die nötigen Impulse zu verleihen, ist die Produktion mit Nachdruck zu fördern und die Qualität zu verbessern. Das bringt die nötige Breite, um die Bedingungen in der gesamten Landwirtschaft zu verbessern. Die Experimente mit nicht standortgerechter Produktion bedeuten in erster Linie

viel Arbeit und hohes Risiko, liefern aber wenig Ertrag. Nicht zuletzt sind auch die Instrumente zu schärfen, welche die Familienbetriebe auf der Kostenseite entlasten. Den stetig durch neue Vorschriften generierten Investitionsbedarf gilt es, durch gute Beratung und realistische Berechnungen in einem gesunden Mass zu halten und konsequent zu überprüfen. Das trägt wesentlich dazu bei, dass die Arbeitsbelastung nicht stetig steigt. Die SVP-Fraktion setzt darauf, dass die Landwirtschaft auf Verordnungsstufe ihre berechtigten Interessen einbringen und die künftigen Regeln mitgestalten kann.

Sven Keller, Glarus, Kommissionsmitglied, spricht sich stellvertretend für die Fraktion der Grünen / Jungen Grünen für den Antrag der Kommission aus. – Die mit dieser Vorlage verbundene Schaffung von Rechtssicherheit ist wichtig. Bedauerlicherweise wurde die Teilrevision aber nicht genutzt, um Fehlanreize generell abzubauen. Auch in der Landwirtschaft wird immer noch in vielen Bereichen auf Kosten der nächsten Generation gewirtschaftet. Der einzige Vorschlag, der in Richtung Abbau von Fehlanreizen gegangen wäre, betraf die Schaffung eines rechtlichen Rahmens für Landnutzungsgenossenschaften. Diesbezüglich ist der Leidensdruck aber offenbar nicht gross genug, weshalb darauf verzichtet wurde. – Die Fraktion der Grünen / Jungen Grünen möchte auf keinen Fall, dass profitorientierte Private die öffentliche Hand über die Übertragung von Beratungs- oder Vollzugsaufgaben ausnehmen können. Die Antwort des Regierungsrates dazu ist allerdings überzeugend. In Frage kommen eher Verbände, mit denen der Kanton schon länger zusammenarbeitet. Mit einem Verbot der Übertragung solcher Aufgaben an Private wäre eine solche Zusammenarbeit rechtlich ausgeschlossen. Deshalb wird die Fraktion der Grünen / Jungen Grünen dem Antrag von Kommission und Regierungsrat zustimmen. Sie steht aber nur so lange hinter solchen Übertragungen, als es sich um nicht profitorientierte Organisationen handelt. Dieses Anliegen dürfte wohl breit geteilt werden.

Pedro Leuzinger, Riedern, Kommissionsmitglied, hält fest, dass die Die-Mitte-Fraktion mehrheitlich den Kommissionsantrag unterstütze. – Die Rahmenbedingungen in der Landwirtschaft verändern sich. Steigende Anforderungen im Vollzug und ein intensiver Strukturwandel stellen die Betriebe wie auch die Verwaltung vor grosse Herausforderungen. Die Vorlage setzt dort an. Ein zentrales Element ist die Sicherstellung einer qualitativ hochwertigen Beratung. Diese ist für die Glarer Landwirtschaft ein entscheidender Erfolgsfaktor, sei dies bei Investitionen, bei der Betriebsentwicklung oder bei Fragen der Nachhaltigkeit. Die Frage, ob diese Aufgabe auch an private Institutionen übertragen werden darf, wurde innerhalb der Die-Mitte-Fraktion kontrovers diskutiert. – Die Anpassung im Bereich der Pachtzinszuschläge für Sömmerungsbetriebe basiert auf Bundesrecht. Sömmerungsbetriebe sollen künftig als landwirtschaftliche Grundstücke gelten. Das schafft mehr Transparenz und Rechtssicherheit. Die Details werden auf Verordnungsstufe geregelt. Dabei werden auch die einzelnen Anspruchsgruppen einbezogen. – Die Möglichkeit, bestimmte Vollzugsaufgaben flexibel an geeignete Partner auszulagern, ist für einen kleinen Kanton wie Glarus von grosser Bedeutung. Diese Auslagerung ist kein Selbstzweck, sondern angesichts von immer komplexeren IT-Systemen, hohen Anforderungen und begrenzten internen Ressourcen eine pragmatische Antwort auf die Realität. Gleichzeitig bleibt der Kanton aber dort präsent, wo der persönliche Kontakt entscheidend ist. Die Übertragung von Vollzugsaufgaben an Private wurde ebenfalls rege in der Die-Mitte-Fraktion diskutiert. – Die Kommission bringt eine Ergänzung betreffend die verstärkte Betrachtung der Wirtschaftlichkeit und der Verschuldung bei der Gewährung von Investitionshilfen ein. Investitionen sollen auch langfristig tragbar sein und Risiken minimiert werden. Die Die-Mitte-Fraktion stellt fest, dass die Wirtschaftlichkeit und die Verschuldung bereits heute geprüft werden, auch wenn dies nicht explizit in Artikel 15 erwähnt wird. Die von der Kommission beantragte Ergänzung lässt sich aber im Sinne einer Präzisierung durchaus vornehmen. – Die Vorlage war im Vorfeld sehr umstritten. Das zeigten diverse Vernehmlassungsantworten. Jetzt ist es aber an der Zeit, die Änderungen anzupacken. Wie versprochen ist unter Einbezug der direkt betroffenen Anspruchsgruppen auf Verordnungsstufe eine sinnvolle, tragbare und fachlich breit abgestützte Umsetzung zu ermöglichen.

Dominique Stüssi, Niederurnen, beantragt die Rückweisung der Vorlage an die vorberatende Kommission, verbunden mit dem Auftrag an das zuständige Departement, korrekte Berechnungsgrundlagen zu unterbreiten. Ausserdem sei Artikel 14 der Verordnung über die Bemessung des landwirtschaftlichen Pachtzinses zu berücksichtigen. – Die Gemeinde Glarus Nord stellte im Rahmen der Vernehmlassung fest, dass die Berechnungen in der Vorlage falsch sind. Der Kanton bestätigte dies. Die aktuell vorliegenden Unterlagen enthalten jedoch immer noch Fehler. Die Pachtzinsberechnung erfolgt bisher bei zwei Stafel nur anhand der effektiven Nutzdauer des jeweiligen Stafels. Der obere Stafel wurde zum Beispiel während 40 Tagen genutzt, der untere während 60 Tagen. Neu rechnet man für die Berechnung des Pachtzinses 100 Tage für beide Stafel, was eine Nutzungsdauer von 200 Tagen ergibt. Zuschläge gibt es für die Weide und für die Erschliessung. Das ist korrekt. Der Zuschlag bei Gebäuden auf milchverarbeitenden Alpen, also Käse- oder Zigeralpen, soll 15 Prozent betragen. Wird lediglich Milch produziert, beläuft sich der Zuschlag auf 10 Prozent. Dort ist aber nicht die Alpzeit für den Zuschlag ausschlaggebend, sondern die Anzahl Liter Milch. Den Berechnungen liegen neu doppelte Milchmengen zugrunde. Kühe können aber nicht einfach doppelt so viel Milch geben. Deshalb ist die Berechnung der Auswirkungen in Tabelle 2 des regierungsrätlichen Berichts in der Spalte «Milchverarbeitung» falsch. Ziele der Vorlage sind die Sicherung tragbarer Investitionen und eine wirtschaftliche Nutzung der Alpen. Der Kanton geht davon aus, dass die Pachterträge aufgrund der Teilrevision rund 2 Prozent tiefer ausfallen. Damit könnten alle leben. Die Gemeinde Glarus Nord kommt aber in ihren Berechnungen auf um 20 Prozent tiefere Pachtzinsen; mit korrekter Berechnung werden die Auswirkungen auf die Eigentümer noch negativer. Heute betragen die Einnahmen aus Pachtzinsen in der Gemeinde Glarus Nord rund 180'000 Franken. In Zukunft sind es vermutlich weniger als 140'000 Franken. Somit steht weniger Geld für Investitionen zur Verfügung. Das führt letztlich zu Nachteilen zulasten der Pächter. Die Gemeinde Glarus Nord wendet jährlich über 350'000 Franken für die Alpen auf. Die Ziele der Vorlage sind somit nicht erreicht. – Die Übergangsregelung für die Ertragswertschätzung ist in Frage zu stellen. Der Pächter kann nach Artikel 11 des Bundesgesetzes über die landwirtschaftliche Pacht bei einer Änderung des Ertragswertes jederzeit eine Pachtzinsanpassung auf das neue Jahr hin verlangen. Bezahlen muss der Eigentümer, nicht der Besteller. – Der Kanton gab 2021 eine Evaluation der Wirtschaftlichkeit der Glarner Alpwirtschaft und des Systems des Pachtzinszuschlages in Auftrag. Gemäss dieser Evaluation beträgt der effektive Stundenlohn bei Mutterkuhhaltung 34 Franken, bei Milchverarbeitenden 19 Franken und bei Milchproduzenten 6 Franken. Die vorliegende Gesetzesänderung senkt den Pachtzins bei Mutterkuhhaltung. Somit erhöht sich der ohnehin schon gute Stundenlohn. Bei Milchverarbeitenden erhöht sich der Pachtzins, was den bereits bisher tiefen Stundenlohn weiter senkt. Die Logik dahinter ist nicht nachvollziehbar. – Der Bundesrat erliess die Verordnung über die Bemessung des landwirtschaftlichen Pachtzinses. Diese sieht in Artikel 14 eine Ausnahmeregelung bei ausserordentlichen Verhältnissen vor: «Ist die Berechnung des Pachtzinses nach den Artikeln 2–12 nicht möglich, weil allgemeine Grundlagen für die Schätzung des Ertragswertes fehlen, oder führt diese Berechnung in Anbetracht der besonderen sachlichen Verhältnisse zu einem unbilligen Ergebnis, so kann der Pachtzins anders berechnet bzw. der berechnete Pachtzins angemessen erhöht oder vermindert werden. Die Grundsätze nach den Artikeln 36–40 LPG bleiben in jedem Fall anwendbar.» Im Glarnerland herrschen ausserordentliche Verhältnisse: Es gibt viele Gebäude und auch mehrstafelige Alpen. Der Kanton Glarus entspricht diesbezüglich nicht dem schweizerischen Mittel. Es stellt sich deshalb die Frage, ob die zitierte Bestimmung auf Verordnungsstufe berücksichtigt wird, sodass das heutige Pachtzinsniveau wieder erreicht werden kann? Die Pächter in Glarus Nord und auch weitere Vertreter der Landwirtschaft können gemäss eigenen Aussagen mit den heutigen Pachtzinsen leben. Sie fürchten, dass die Eigentümer bei sinkenden Erträgen die nötigen Investitionen nicht mehr tätigen. – Das Geschäft ist an die Kommission zurückzuweisen. Es gibt keinen Zeitdruck. Konkrete Grundlagen sind notwendig. Die Alpen sind ein wichtiger Bestandteil des Kantons Glarus.

Priska Müller Wahl, Niederurnen, spricht sich namens der GLP-Fraktion für Eintreten aus und äussert Sympathien mit dem Rückweisungsantrag Stüssi. – Die GLP-Fraktion ist bezüglich der Wirksamkeit der Gesetzesänderungen skeptisch. Bereits die Vernehmlassung führte

innerhalb der GLP zu grossen Diskussionen. Daran beteiligt waren auch Praktiker, die wissen sollten, worum es geht. Die GLP-Fraktion bedauert, dass die Gesetzesänderung unterbreitet wird, ohne dass die Umsetzung auf Verordnungsstufe bekannt ist. Die Verordnung würde aufzeigen, wie die Änderungen tatsächlich wirken. Denn die Bauern werden erst jetzt bei der Erarbeitung der Verordnung einbezogen. Erst dieser Einbezug erlaubt die Prüfung der Wirksamkeit. Diese ist angesichts der Komplexität der Materie wichtig. Sollte der Landrat die Vorlage zurückweisen, ist diese zusammen mit der Verordnung wieder zu unterbreiten. Die Verankerung der landwirtschaftlichen Beratung im Gesetz und die Zusammenarbeit mit dem Plantahof sind im Sinne der Kontinuität zwar sinnvoll. Die Beratung könnte vorübergehend aber auch über eine Leistungsvereinbarung und einen Landratsbeschluss sichergestellt werden. Die zeitliche Verzögerung aufgrund einer Rückweisung ist somit unproblematisch. – Die Förderung von Regionalprodukten ist strategisch nicht sinnvoll, wenn gleichzeitig Käsealpen stärker belastet werden als Alpbetriebe, die Milch abführen und mit günstig produzierter Milch aus dem Tal vermischen. – Erstaunlich ist, dass den stark belasteten Eigentümern weniger bleibt als vor der Revision. Die Berechnung der Pachtzinszuschläge mag sehr komplex sein. Die letzte Anpassung wurde zurückgewiesen, damit die Eigentümer einbezogen werden können. Das passierte aber nur teilweise.

Franz Freuler, Glarus, beantragt die Rückweisung der Vorlage an den Regierungsrat, verbunden mit dem Auftrag, dem Landrat bis Herbst 2026 eine Vorlage zur Sicherstellung der landwirtschaftlichen Beratung für das Jahr 2027 zu unterbreiten sowie eine Arbeitsgruppe einzusetzen, welche die Auswirkungen der Gesetzesänderungen überprüft und die Vorlage allenfalls anpasst. Diese sei an der Landsgemeinde 2027 zu beraten. – Es wird argumentiert, dass die landwirtschaftliche Beratung im 2027 gefährdet sei, wenn die Landsgemeinde 2026 nicht über die vorliegende Gesetzesänderung beraten kann. Um die Vorlage von diesem Zeitdruck zu befreien, ist dem Landrat – möglichst zeitnah – eine separate Vorlage zur Sicherstellung der landwirtschaftlichen Beratung im 2027 zu unterbreiten. – 2022 wurden Änderungen im Bereich der Pachtzinse in die Vernehmlassung gegeben. Die Vorlage wurde damals aber nicht weiterverfolgt, weil man zum Schluss kam, dass diese Thematik mit allen Anspruchsgruppen – Pächtern und Verpächtern – grundlegend anzuschauen ist. Weder die Pächter noch die Verpächter stellen die heutigen Pachtzinse in Frage. Das einzige Problem ist die fehlende Rechtssicherheit aufgrund der Qualifikation der Alpbetriebe als landwirtschaftliche Gewerbe. Diese führt dazu, dass die Pachtzinszuschläge nicht mehr gerechtfertigt sind. Bedauerlicherweise liegt heute keine gute Lösung vor. Der regierungsrätliche Bericht beschreibt auf mehreren Seiten, unter welchem Druck die Landwirtschaft stehe. Als Landwirt und Äpler kann man diese Aussagen nur bestätigen. Die dargestellten Stundenlöhne sagen einiges aus, auch wenn es Ausreisser gibt. Man kann sich fragen, ob die Landwirte selbst oder ob die Umstände für die Situation verantwortlich sind. – Früher flossen die Bundesbeiträge zu den Pächtern, aber auch zu den Verpächtern. Letzteres war dann irgendwann einmal aufgrund von Bundesrecht nicht mehr zulässig. Deshalb wurde der Pachtzinszuschlag eingeführt. Dieser ist unbestritten. Per 2030 gilt eine neue Agrarpolitik. Verändern sich dadurch die Beiträge für die Alpen, lässt sich mit dem Gesetz in der heute vorgeschlagenen Form nicht mehr reagieren. Der Zuschlag verliert seinen Rechtfertigungsgrund. Deshalb ist das Geschäft zurückzuweisen. All die Unsicherheiten, mit denen Pächter und Verpächter konfrontiert sind, gilt es auf Gesetzesstufe aus dem Weg zu räumen. Denn im Gesetz werden die Regeln festgelegt. Auf Verordnungsstufe wird nur umgesetzt.

Regierungsrätin *Marianne Lienhard* beantragt Eintreten und kündigt einen Antrag auf Änderung von Artikel 11a Absatz 1 Buchstabe b an. – Im Zentrum dieser Teilrevision steht die Weiterentwicklung der Glarner Landwirtschaft, soweit dies überhaupt in der kantonalen Kompetenz liegt. Verbesserungen sind insbesondere in Bezug auf die Wertschöpfung der landwirtschaftlichen Produktion angezeigt. Dazu gehören Präzisierungen bei der Qualitätsförderung sowie bei der Kennzeichnung von Lebensmitteln. Diese bieten Sicherheit für die Produzenten bzw. die Landwirtschaft. – Die landwirtschaftliche Beratung hat sich etabliert. Sie benötigt jetzt aber eine gesicherte Grundlage im Gesetz. Nach wie vor sind die Ausgaben für die Beratung aber nicht gebunden. Der Landrat wird jeweils über das ordentliche Budget die

eingesetzten finanziellen Mittel bestimmen können. Weitere Änderungen betreffen die Festlegung des Alppachtzinses. Hier tritt der Kanton als Gesetzgeber auf. Relevant sind die Regelungen aber auf Stufe der Eigentümer. Im Kanton Glarus befinden sich 85 Prozent der Alpen im Eigentum der Gemeinden. Bisher orientierte sich der Kanton Glarus auf Gesetzesstufe immer noch an der Gewerbepacht. Die Gewerbepacht für Sömmerungsbetriebe, die nicht das ganze Jahr über betrieben werden können, widerspricht dem Bundesrecht. Die entsprechenden Bestimmungen sind deshalb aufzuheben. Die neue Regelung ist in den Grundzügen und unter Beachtung der umfassenden Bundesvorgaben im Gesetz festzuhalten. Die Ausführungsbestimmungen werden in einer Verordnung festgehalten. Deren Erarbeitung wurde parallel zum Gesetzgebungsprozess aufgenommen. Diese Woche fand eine Sitzung mit Gemeindevertretern und Äplern statt. Zentrale Fragen ergeben sich bei der Abstufung des Pachtzinszuschlages. Die eingesetzte Arbeitsgruppe wird dem Regierungsrat einen Vorschlag unterbreiten. – Landrat Dominique Stüssi sprach die Schätzungsanleitung des Bundes an. Mit dieser wird der Basispachtzins festgelegt. Diese Detailtiefe gehört auf die operative und nicht auf die politische Ebene. Landrat Dominique Stüssi kritisierte ausserdem die Berechnungen des Regierungsrates zu den finanziellen Auswirkungen. Demgemäss werden die Verpächter insgesamt um rund 2 Prozent tiefere Einnahmen verzeichnen. Landrat Dominique Stüssi monierte, dass dies für Glarus Nord nicht zutrefte. Dort würden sich Mindereinnahmen von bis zu 20 Prozent ergeben. Die Gemeinde Glarus Nord weiss jedoch, weshalb sich diese Differenz ergibt. Die Berechnungen des Regierungsrates basieren auf der Schätzungsanleitung 2018. Die Gemeinde Glarus Nord berechnet aber die Mehrheit der Pachtzinsen auf Basis der Schätzungsanleitung 2004. Daraus ergibt sich die Differenz. Würde die Gemeinde Glarus Nord die Schätzungsanleitung 2018 anwenden, würden die Mindereinnahmen nicht so hoch ausfallen. Sie wollte diese heisse Kartoffel aber nicht in die Hand nehmen. Seitens der Pächter gingen aufgrund der verhältnismässig tiefen Pachtzinsen logischerweise keine Beschwerden ein. Das hätte der Kanton als Beschwerdeinstanz mitbekommen. Und somit bleiben die mit der alten Schätzungsanleitung festgelegten Pachtzinse gültig. Zwar muss die Gemeinde tatsächlich Investitionen stemmen und der Bevölkerung erklären können. Sie ist aber angehalten, ihren Spielraum bei der Festlegung der Pachtzinsen, der sich aus dem Recht von Bund und Kanton ergibt, auch auszunützen. Eine Rückweisung der Vorlage ist vor diesem Hintergrund nicht angezeigt. – Landrat Franz Freuler führte aus, man habe die Betroffenen nicht einbezogen. Das trifft nicht zu. 2022 brach der Kanton ein Projekt ab, weil es nicht zielführend war. Zur Gewährleistung der Rechtssicherheit musste es wieder aufgenommen werden. Die sogenannte Gewerbepacht für Sömmerungsbetriebe ist abzuschaffen. Sonst verstösst der Kanton gegen Bundesrecht. In Bezug auf die Pachtzinszuschläge nimmt der Gesetzentwurf Bezug auf die Pachtzinsverordnung des Bundes. Diese belässt für die Zuschläge einen Spielraum von 0 bis 15 Prozent. In dieser Bandbreite darf sich die Gemeinde bewegen, um einen gerechten Pachtzins zu erhalten. Wie dieser Spielraum im Detail genutzt werden kann, ist auf Verordnungsstufe zu regeln. Die Arbeiten an der Verordnung laufen aktuell. Der Dialog zwischen der Eigentümer- und der Pächterseite ist angestossen. Es ist üblich, zunächst ein Gesetz zu verabschieden. Erst im Nachgang folgt die Verordnung. Der Landrat käme sich wohl verschaukelt vor, wenn der Regierungsrat seine Verordnung schreiben würde, bevor der Inhalt des Gesetzes überhaupt klar ist. Dass bei der Erarbeitung der Verordnung unterschiedliche Interessen geäussert werden, ist im Übrigen klar. Eigentümer und Pächter argumentieren nicht gleich. Das lässt sich bereits an den Voten der Landräte Stüssi und Freuler erkennen. Auf Stufe der Verordnung muss man sich zusammenraufen und eine Lösung finden, die für beide Seiten stimmig ist. Als Grundlage dafür dienen auch die Berechnungen in Tabelle 2 des regierungsrätlichen Berichts. – Es wurde kritisiert, dass die milchverarbeitenden Alpen mit höheren Zuschlägen konfrontiert würden als Alpen, welche die Milch abführen. Milchverarbeitende Alpen erfordern jedoch viel höhere Investitionen. Denn es gelten dort höhere Anforderungen in Bezug auf die gesamte Verarbeitungskette. – Der eingeschlagene, gute Weg ist nicht zu verlassen. Die Rückweisanträge sind abzulehnen. – Zu danken ist der Kommission Bildung/Kultur und Volkswirtschaft/Inneres unter dem Präsidium von Landrat Albert Heer für die konstruktive Diskussion und die speditive Behandlung des Geschäfts.

Detailberatung

Rückweisungsanträge

Dominique Stüssi zieht seinen Rückweisungsantrag zugunsten des Rückweisungsantrags Freuler zurück.

Albert Heer wirbt für Ablehnung des Rückweisungsantrags Freuler. – 2022 wurde eine Vorlage betreffend die Pachtzins-Thematik nicht mehr weiterverfolgt. Argumentiert wurde damals mit der fehlenden Klarheit. Heute wird wieder dasselbe Argument angeführt. Jetzt sind aber die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen. Die Erarbeitung der Verordnung erfolgt im Anschluss. Dort kommen Verpächter wie auch die Pächter zu Wort. Sie können eine entsprechend ausgewogene Verordnung mitgestalten. Weist der Landrat die Vorlage aber zurück, fehlt unter anderem die Rechtssicherheit und Anpassungen an das Bundesrecht wären nicht möglich.

Regierungsrätin *Marianne Lienhard* spricht sich gegen die Rückweisung der Vorlage aus. – Eine Verschiebung der Vorlage auf die Landsgemeinde 2027 ist abzulehnen. Die Gesetzesgrundlage für die landwirtschaftliche Beratung wird jetzt benötigt, um die Beratung aufrecht erhalten zu können. Eine Leistungsvereinbarung mit dem Plantahof ist keine Lösung. Diese Gesetzesgrundlage liegt im Interesse der Landwirtschaft, welche auf die Beratung angewiesen ist und sehr rege nutzt. Im Kanton Glarus werden damit gute Ergebnisse erzielt. – Landrat Dominique Stüssi regte an, die Ausnahmebestimmung in Artikel 14 der Pachtzinsverordnung des Bundes zu nutzen. Nicht sauber hergeleitete Pachtzinsberechnungen sollten aber gerade nicht mit einer Ausnahmebestimmung korrigiert werden. Vielmehr sind die Pachtzinse und die Zuschläge ordentlich nach Massgabe des Bundesrechts herzuleiten. Dies führt zu differenzierten Pachtzinsen, die für Pächter und Verpächter tragbar sind und ein wirtschaftliches Handeln ermöglichen.

Abstimmung: Der Rückweisungsantrag Freuler wird mit 30 zu 17 Stimmen bei 10 Enthaltungen abgelehnt.

Artikel 11a; Pachtzinszuschläge für Sömmerungsbetriebe

Regierungsrätin *Marianne Lienhard* beantragt folgende neue Formulierung von Artikel 11a Absatz 1 Buchstabe b: «für alle Stafel mit günstiger Erschliessung ein Zuschlag von höchstens 15 Prozent gemäss Artikel 7 Absatz 4 Buchstabe b PZV;» – Der ursprüngliche Antrag des Regierungsrates sah vor, eine Strassenerschliessung in der Berechnung des Pachtzinszuschlags zu berücksichtigen. Die Kommission diskutierte dann auch noch andere Arten der Erschliessung. Die Diskussion führte zutage, dass der Zuschlag in Abhängigkeit von der Qualität der Erschliessung abgestuft werden soll. Die Kommission beantragt schliesslich, den Begriff «Verkehrerschliessung» zu verwenden. Das Departement Volkswirtschaft und Inneres kam jedoch zum Schluss, dass «Verkehrerschliessung» nicht der ideale Begriff ist. Der Regierungsrat schlägt deshalb den Begriff «Erschliessung» vor. Diese Formulierung ist offener und umfasst möglicherweise eine Bahnerschliessung, sicher aber eine Strassenerschliessung. Gleichzeitig soll die bisher beantragte Formulierung «höchstzulässiger Zuschlag» ersetzt werden. Denn sonst müsste jeweils der im Bundesrecht vorgesehene Zuschlag von 15 Prozent erhoben werden, sobald eine Erschliessung vorhanden ist. Der Regierungsrat möchte den Zuschlag aber abstufen können. Mit der neu beantragten Formulierung ist ein Zuschlag zwischen 0 und 15 Prozent möglich. Auf Verordnungsstufe ist zu definieren, wie diese Abstufung im Detail erfolgt. Ein Zuschlag von 15 Prozent ist etwa dann angezeigt, wenn die Erschliessung von höchster Qualität ist. Die mit der Verordnung befasste Arbeitsgruppe diskutiert aktuell solche Fragen. Es liegt nun am Landrat, eine Abstufung zu ermöglichen.

Albert Heer weist darauf hin, dass die Verwendung des Begriffs «Erschliessung» im Sinne der Kommission sei. – In der Kommission ging es darum, den Erschliessungsbegriff breiter zu fassen. Der Begriff «Erschliessung» ist noch offener und entspricht somit der Idee der Kommission.

Franz Freuler sieht sich durch den neuen Antrag des Regierungsrates in seiner Kritik bestätigt. – Aufgrund der Diskussion über die Verordnung soll jetzt der Gesetzentwurf angepasst werden. Dies bestätigt den Bedarf nach einer Rückweisung.

Priska Müller Wahl beantragt die Rückweisung von Artikel 11a Absatz 1 Buchstabe b an die Kommission, verbunden mit dem Auftrag, den neuen Antrag des Regierungsrates zu beraten. – Dass die Verordnung nicht vor dem Gesetz erlassen wird, ist klar. In vielen Fällen und über Jahre war es bisher aber üblich, dass der Landrat die Absichten des Regierungsrates kennt, um die konkreten Auswirkungen von Gesetzesvorlagen abschätzen zu können. – Der neue Antrag des Regierungsrates ist zu komplex, um ihn im Plenum zu stellen. Zwar weckt er Sympathien. Aber dessen Auswirkungen sind nicht im Detail bekannt. Die Kommission soll ihn beraten.

Der *Vorsitzende* wiederholt aufgrund einer Unklarheit die Abstimmung über den Rückweisungsantrag Müller Wahl.

Abstimmungen:

- Der Rückweisungsantrag Müller Wahl ist mit 30 zu 27 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.
- Der Antrag der Kommission betreffend die Definition des Erschliessungsbegriffs unterliegt dem neuen Antrag des Regierungsrates mit 8 zu 48 Stimmen bei 2 Enthaltungen.
- Der Antrag der Kommission betreffend die Abstufung des Zuschlags unterliegt dem neuen Antrag des Regierungsrates mit 12 zu 36 Stimmen bei 10 Enthaltungen.

Die Kommission beantragt eine Änderung in Artikel 11a Absatz 2. Der Regierungsrat ist damit einverstanden. Das Wort dazu wird nicht verlangt. Dem Kommissionsantrag ist zugestimmt.

Artikel 13; Regierungsrat

Reto Glarner gibt eine Protokollerklärung ab. – Die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden störte sich daran, dass es gemäss Artikel 13 Absatz 1a sowie Artikel 2a Absatz 1 künftig möglich sein soll, Vollzugaufgaben an Organisationen des öffentlichen und sogar privaten Rechts oder Beratungsaufgaben an Private zu übertragen. Auch in der Kommission war dies Thema. Dort wurde jedoch ausgeführt, dass die Auslagerung solcher Aufgaben an Private das letzte Mittel sei, wenn keine anderen Lösungen – etwa mit anderen Kantonen – gefunden werden können. Zum jetzigen Zeitpunkt sei eine solche Auslagerung nicht beabsichtigt. Unter diesen Vorzeichen entschied die Kommission.

Priska Müller Wahl beantragt namens der GLP-Fraktion folgenden neuen Artikel 13 Absatz 1b: «Die Aufsicht und die Kontrolle über die übertragenen Vollzugaufgaben ist eine nicht delegierbare Aufgabe des Kantons.» – Die GLP-Fraktion befürwortet die Möglichkeit, als kleiner Kanton Aufgaben auch Privaten übertragen zu können, wenn dies notwendig ist. Die Aufsicht und die Kontrolle müssen jedoch als ureigene Aufgaben des Kantons bei diesem verbleiben und sollen nicht ausgelagert werden können.

Albert Heer spricht sich für die Ablehnung des Antrags Müller Wahl aus. – Der beantragte neue Absatz ist überflüssig. Diese Themen werden bereits durch das öffentliche und private Recht abgedeckt. Eine zusätzliche Aufsicht schiesst über das Ziel hinaus.

Regierungsrätin *Marianne Lienhard* lehnt den Antrag Müller Wahl ab. – Würden tatsächlich einmal Aufgaben ausgelagert, erfolgt dies eingebettet in ein Gesamtkonzept. Selbstverständlich tragen nach wie vor die Behörden die Verantwortung für die Qualität der Aufgabenerfüllung. Deshalb ist der Antrag Müller Wahl nicht nötig.

Abstimmung: Der Antrag von Kommission und Regierungsrat obsiegt über den Antrag Müller Wahl mit 37 zu 18 Stimmen bei 3 Enthaltungen.

Artikel 15; Kommission für Strukturverbesserungen und Betriebshilfe

Die Kommission beantragt eine Änderung in Artikel 15 Absatz 3. Das Wort dazu wird nicht verlangt.

Abstimmung: Der Antrag der Kommission obsiegt über den Antrag des Regierungsrates mit 54 zu 2 Stimmen bei 2 Enthaltungen.

Rückkommen auf Artikel 2; Kantonale Fördermassnahmen

Franz Freuler beantragt in eigenem Namen die Streichung der Änderungen in Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben e und g aus der Vorlage. Darüber hinaus beantrage die SVP-Fraktion die Streichung von Artikel 2 Absatz 3 aus der Vorlage. – Die Buchstaben e und g von Artikel 2 Absatz 2 in der geltenden Fassung sind offen formuliert und ermöglichen bereits die Unterstützung von Glarner Regionalprodukten. Es gibt auch im Glarnerland hergestellte Produkte, die nicht zu diesen geschützten Regionalprodukten fallen und trotzdem innovativ und beliebt sind. Gerade bei kleinen Mengen wollen sich Produzenten die teuren Zertifizierungskosten nicht leisten, weil sich das nicht lohnt. Die Gefahr in der beantragten Formulierung besteht darin, dass solche nicht zertifizierten Produkte nicht mehr gefördert werden können. Es wird wohl nun argumentiert, dass die Wertschöpfung bei den zertifizierten Regionalprodukten grösser sei. Das mag zutreffen. Die Glarner Landwirtschaft produziert heute aber ein Vielfaches davon, was als Regionalprodukt abgesetzt werden kann. Und auch bei nicht zertifizierten Produkten soll und darf der Kanton, wenn es notwendig ist, aktiv werden. – Die Förderung der Öffentlichkeits- und Zusammenarbeit soll nicht Aufgabe des Staates sein. Das soll der Wettbewerb regeln. Sollte Unterstützung notwendig sein, gibt es andere Plattformen. Die aktuelle Gesetzeslage lässt dies auch zu. Der Kanton sollte jedoch nicht per Gesetz zur Werbeagentur werden, welche die Wertschöpfungskette beeinflusst.

Der *Vorsitzende* stellt fest, dass das Rückkommen unbestritten ist.

Albert Heer hält an der Fassung von Kommission und Regierungsrat fest. – Die Anpassungen in Artikel 2 sind notwendig, damit alle Akteure entlang der Wertschöpfungskette bei der Umsetzung der kantonalen Fördermassnahmen angemessen miteinbezogen werden können. Gerade der neue Absatz 3 schafft die Voraussetzung auf kantonaler Ebene, die künftige Ausrichtung der Agrarpolitik des Bundes ganzheitlich zu berücksichtigen. Die Beratung umfasst alle in der Bestimmung erwähnten Akteure.

Regierungsrätin *Marianne Lienhard* unterstützt das Votum des Kommissionspräsidenten und beantragt ebenfalls Zustimmung zur Fassung von Regierungsrat und Kommission. – Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben e und g wurden in Bezug auf die Regionalprodukte ergänzt und präzisiert. Der Glarner Alpkäse zum Beispiel ist eine Erfolgsgeschichte. Es geht nun darum, dass weitere Produkte zertifiziert werden können und sich solche Erfolgsgeschichten wiederholen.

Abstimmungen:

- Der Antrag von Kommission und Regierungsrat betreffend Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe e obsiegt über den Antrag Freuler mit 50 zu 7 Stimmen.
- Der Antrag von Kommission und Regierungsrat betreffend Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe g obsiegt über den Antrag Freuler mit 48 zu 9 Stimmen.
- Der Antrag von Kommission und Regierungsrat betreffend Artikel 2 Absatz 3 obsiegt über den Antrag Freuler mit 42 zu 14 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Nadine Landolt Rüegg, Näfels, bittet um die möglichst rasche Zustellung der neuen Fassung von Artikel 11a an die Fraktionen, damit die Formulierung überprüft werden könne.

Die Vorlage unterliegt einer zweiten Lesung.

§ 465

Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben

(Berichte Regierungsrat, 11.11.2025; Kommission Finanzen und Steuern, 9.12.2025)

Eintreten

Fridolin Staub, Bilten, Kommissionspräsident, beantragt Eintreten und Zustimmung zu den Anträgen der Kommission. – 2022 beantragte die vorberatende Kommission aufgrund einer unzureichenden Bemessungsgrundlage für E-Fahrzeuge dem Landrat die Rückweisung einer Revision im Bereich der Strassenverkehrssteuern. Dieser folgte seiner Kommission. In der noch jungen Amtszeit des neuen Vorstehers des Departements Sicherheit und Justiz konnte nun eine sehr gut durchdachte und gut vorbereitete Totalrevision erarbeitet werden. – In der Debatte zum Eintreten wurde in der Kommission die grundsätzliche Haltung zur Totalrevision, zur Bemessung der Steuern über Gewicht und Leistung sowie zur Aufhebung des Bonus-/Malus-Systems abgeholt. Das Eintreten auf die Vorlage blieb schliesslich unbestritten; die Kommission begrüsst die Totalrevision. Diese mündet in der Aufhebung der landrätlichen Verordnung über den Strassenverkehr, die nicht zu grossen Diskussionen führen wird. Die Anpassung des Einführungsgesetzes zum Strassenverkehrsgesetz war ebenfalls unbestritten. Zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben unterbreitet die Kommission Anträge auf Änderung der Artikel 6, 16 und 28. – Zu danken ist den Kommissionsmitgliedern für die konstruktive und speditive Sitzung. Dank gebührt ausserdem Regierungsrat Christian Marti, Manfred Arm, Leiter der Hauptabteilung Justiz, Departementssekretär Manfred Affolter, der das Protokoll führte, sowie Piero Scotece, Leiter des Strassenverkehrs- und Schiffsamtes.

Marius Grossenbacher, Ennenda, Kommissionsmitglied, spricht sich namens der Fraktion der Grünen / Jungen Grünen für Eintreten aus. – Die Schweiz verpflichtete sich zur Erreichung des Netto-Null-Ziels bis 2050. Die Abkehr von fossil angetriebenen Fahrzeugen ist deshalb wichtig. Diese Vorlage könnte etwas dazu beitragen. Der Umstieg auf emissionsfrei angetriebene Fahrzeuge kommt insbesondere im Kanton Glarus schlecht voran. Die Lenkungswirkung einer entsprechend ausgerichteten Motorfahrzeugsteuer sei nicht ausgewiesen, kann man den Unterlagen jedoch entnehmen. Deswegen den Kopf in den Sand zu stecken, ist aber nicht angebracht: Auch diese Vorlage ist mit Blick auf das Netto-Null-Ziel zu

gestalten. Die Mobilität und die Nutzung der Infrastruktur sollen etwas kosten. Auch die emissionsfrei angetriebenen Fahrzeuge haben ihren Beitrag zu leisten. Eine ökologische Ausgestaltung der Vorlage, wie sie der Landrat im Jahr 2022 unter anderem beschlossen hat, ergibt aber in jedem Fall Sinn. Die Geltungsdauer der Ermässigung für emissionsfrei angetriebenen Fahrzeuge ist in der Übergangsbestimmung gemäss Fassung des Regierungsrates mit vier Jahren bereits knapp bemessen. Die Kommission möchte diese Ermässigung nun ganz streichen. Wer heute ein Elektroauto besitzt, würde so von einem Tag auf den anderen eine Steuererhöhung von 0 auf 100 oder allenfalls sogar 110 Prozent gewärtigen müssen. Gemäss ihrem Bericht beschloss die Kommission die Streichung der Übergangsbestimmung mit 8 zu 0 Stimmen. Dieses Resultat bezieht sich aber auf eine eher formelle Frage. Die inhaltlich relevante Abstimmung war umstrittener. Bedauerlicherweise ist dies im Kommissionsbericht nicht sichtbar. Die Fraktion der Grünen / Jungen Grünen wird sich in der Detailberatung diesbezüglich einbringen.

Beat Noser, Oberurnen, Kommissionsmitglied, votiert im Namen der Die-Mitte-Fraktion für Eintreten. – In Artikel 16 Absatz 4 beantragt die Kommission einen tieferen technischen Abzug für Motorfahrzeuge, die ihre Antriebsenergie ganz oder teilweise aus einer extern aufladbaren Batterie oder Wasserstoffbrennzelle beziehen. Denn heute ist der Gewichtsunterschied zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen nicht mehr gross. Deshalb rechtfertigt sich aus Sicht der Kommission ein Abzug nur noch in Bezug auf die Leistung. – Auch emissionsfreie Fahrzeuge nutzen die Strasseninfrastruktur. Diese muss finanziert und unterhalten werden. Elektrofahrzeuge bezahlen zudem keine Treibstoffsteuer. Angesichts dessen erachtet die Kommission eine Steuerermässigung in einer weiteren Übergangsfrist als unnötig.

Michael Laager, Näfels, Kommissionsmitglied, hält fest, dass die FDP-Fraktion die Vorlage im Grundsatz unterstütze. – Die Vorlage setzt dort an, wo das bisherige System aufgrund der technologischen Entwicklung an seine Grenzen stösst. Deshalb ist der eingeschlagene Weg richtig und notwendig. Die Vorlage ist jetzt technologieneutral. Keine Antriebsart wird bevorzugt oder benachteiligt. Nachvollziehbare Kriterien gelangen objektiv zur Anwendung. Das macht das System fair, transparent und praktikabel. Jede andere Variante für die Bemessungsgrundlagen birgt Unsicherheiten. Ein Beispiel dafür sind die Angaben des Herstellers zum CO₂-Ausstoss. Zentral ist auch, dass jetzt alle Fahrzeuge besteuert werden. Die Erfahrung der letzten Jahre zeigt, dass die Ökologisierung des Steuersystems keine entscheidende Lenkungswirkung zugunsten des Kaufs von Elektrofahrzeugen entfaltete. Deshalb ist es mit Blick auf die Ertragsneutralität und Fairness richtig, dass das Steuersystem jetzt alle Fahrzeuge umfasst. In diesem Sinne muss auch keine weitere Rabattierung mehr vorgesehen oder eine Technologie begünstigt werden. Die FDP-Fraktion folgt diesbezüglich grossmehrheitlich der Kommission. Gleichzeitig sorgt die Vorlage dafür, dass das Steuersubstrat langfristig erhalten wird. Das schafft unabhängig von der technologischen Entwicklung Planungssicherheit in Bezug auf den Bau und den Unterhalt der Strassen. Das ist eine verantwortungsvolle Finanzpolitik. – Eine ausgewogene Vorlage ist zu verabschieden. Sie soll nicht ideologisch geprägt oder einseitig sein, sondern langfristig tragfähig, breit abgestützt und finanziell solide. Deshalb unterstützt die FDP-Fraktion den eingeschlagenen Weg.

Ruedi Schwitter, Näfels, unterstützt namens der GLP-Fraktion den Antrag auf Eintreten. – Die vorliegende Revision der Strassenverkehrssteuer betrifft einen zentralen Bereich der kantonalen Finanz- und Verkehrspolitik. Sie berührt nicht nur die Ertragsbasis des Kantons, sondern auch Fragen der ökologischen Lenkung, der Technologieneutralität und der praktikablen Umsetzung im Vollzug. Die heutige Besteuerung basiert bei Personenwagen hauptsächlich auf dem Hubraum. Es gilt ein Bonus-/Malus-System, das für eine ökologische Lenkungswirkung sorgen sollte. Die Ausführungen des Regierungsrates zeigen jedoch nachvollziehbar auf, dass dieses System seine Ziele nur eingeschränkt erreicht, administrativ aufwendig ist sowie zunehmend auch zu unerwünschten Nebenwirkungen sowie Mehreinnahmen führt. Angesichts des technologischen Wandels im Bereich der Fahrzeuge – namentlich in Bezug auf Elektrofahrzeuge – ist es richtig und notwendig, die bestehenden Grundlagen

grundsätzlich zu überprüfen. Ertragsneutralität, ökologische Differenzierung, Vollzugstauglichkeit und langfristige Ertragsstabilität sind legitime und wichtige Zielsetzungen. Die GLP-Fraktion ist der Auffassung, dass die Vorlage eine sorgfältige und vertiefte Beratung verdient. Nur so kann beurteilt werden, ob die vorgeschlagenen Stossrichtungen geeignet sind, um ein zukunftsfähiges, faires und nachvollziehbares Steuersystem zu schaffen.

Regierungsrat *Christian Marti* beantragt Eintreten und Zustimmung zur Vorlage in der regierungsrätlichen Fassung, wobei sich dieser dem Kommissionsantrag zu Artikel 6 anschliesse. – Der Landrat erteilte dem Regierungsrat im Dezember 2022 den Auftrag, das System der Besteuerung der Motorfahrzeuge grundlegend anzupassen. Der Regierungsrat wollte damals die Bemessungsgrundlage Hubraum beibehalten und Feinjustierungen in Bezug auf die ökologischen Anreize vornehmen. Der Landrat erkannte richtigerweise bereits damals, dass das heutige System der Motorfahrzeugsteuer veraltet ist und die Besteuerung nach Hubraum nicht zukunftsfähig ist. Die Fahrzeuge haben sich verändert und sie verändern sich laufend weiter. Sie werden grundsätzlich leistungsstärker, schwerer und vermehrt elektrisch angetrieben. Das aktuelle Steuersystem wird dieser Realität nicht mehr gerecht. Damit der Kanton Glarus seine Strassen auch künftig sicher und verlässlich unterhalten kann, braucht es eine neue Lösung. Nicht mehr der Hubraum, sondern das Gesamtgewicht und die Leistung sollen als Bemessungsgrundlage dienen. Dies gilt unabhängig davon, ob das Fahrzeug mit Benzin, Diesel, Strom oder anderswie angetrieben wird. So entsteht ein verursachergerechtes, technologieneutrales System zur Finanzierung der Strassen und der Infrastruktur für den Langsamverkehr. Der Landrat bewies vor rund drei Jahren also Weitsicht. Jetzt ist die Vorlage bereit für die Landsgemeinde 2026. Die Positionsbezüge in der Eintretensdebatte zeigen, dass es in einzelnen Punkten diametral entgegengesetzte Haltungen gibt. Es liegt jetzt am Landrat, kontroverse Fragen zu diskutieren und zuhanden der Landsgemeinde zu klären. – Die Vorlage folgt Leitprinzipien: Technologieneutralität, Gewährleistung von Ertragsneutralität und -stabilität, ökologische Lenkungswirkung sowie einfacher und praktikabler Vollzug. Der Regierungsrat will unter diesen Prämissen insbesondere bei der grössten Fahrzeugkategorie, den Personenwagen, keine Mehrbelastung für die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler aufgrund der Systemänderung. Dieses Anliegen ist in der weiteren Detailberatung zu gewichten. Mit dem Verzicht auf die Besteuerung von E-Fahrzeugen kennt der Kanton Glarus heute ein vorbildliches ökologisches System zur Besteuerung von Motorfahrzeugen. Auch dies gilt es aus Sicht des Regierungsrates zu berücksichtigen, wenn über die Anpassung des Systems diskutiert wird. Der Regierungsrat schlägt ein neues System vor, in dem die einzelnen Elemente aufeinander abgestimmt sind. Anpassungen einzelner Elemente bergen die Gefahr, dass das System aus dem Gleichgewicht gerät. Der Hauptunterschied zwischen den Fassungen von Regierungsrat und Kommission liegt in der Ausgestaltung der ökologischen Elemente. – Zu danken ist der Kommission Finanzen und Steuern unter dem Präsidium von Landrat Fridolin Staub für die engagierte und kontroverse Vorberatung. Die Kommission leistete einen wichtigen Beitrag dafür, dass die Vorlage auf Kurs ist und bleibt.

Detailberatung

Artikel 6; Ausnahmen von der Steuerpflicht

Nils Birkeland, Ennenda, beantragt namens der GLP-Fraktion folgenden neuen Wortlaut von Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c: «*emissionsfrei angetriebene* Motorfahrzeuge und Anhänger des Bundes für ihre dienstliche Verwendung;» Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe d sei wie folgt neu zu formulieren: «*emissionsfrei angetriebene* Motorfahrzeuge und Anhänger des Kantons, der Gemeinden, öffentlich-rechtlichen Korporationen oder Zweckverbände, soweit sie ausschliesslich dienstlich verwendet werden;» Artikel 6 Absatz 2 sei wie folgt neu zu formulieren: «Für *emissionsfrei angetriebene* Motorfahrzeuge und Anhänger, die nur teilweise dienstlich verwendet werden, wird die Strassenverkehrssteuer entsprechend ermässigt.» – Artikel 6 Absatz 1 Buchstaben c und d sowie Artikel 6 Absatz 2 legen fest, welche Fahrzeuge von der Strassenverkehrssteuer befreit sind. Angesichts der anstehenden Strassenprojekte

ist der Kanton aber auf diese Steuereinnahmen angewiesen. Ein Verzicht darauf lässt sich nur rechtfertigen, wenn dies einem Anliegen von Kanton oder Gemeinden dient. Deshalb soll die Steuerbefreiung nur für emissionsfrei angetriebene Fahrzeuge gelten. Diese Bedingung unterstützt das Ziel der Reduktion des Ausstosses von Treibhausgasen. Mehr regional produzierte Energie würde verwendet. Zudem liessen sich Kosten sparen, weil der Wartungsaufwand bei emissionsfrei angetriebenen Fahrzeugen geringer ist. Die beantragte Formulierung schränkt die Zahl der Fahrzeuge, die von der Steuerentlastung profitieren können, ein. Dies setzt Anreize für Kanton und Gemeinden, ihre Fahrzeuge mit regionaler, erneuerbarer Energie zu betreiben. Dies steigert die Wertschöpfung im Kanton.

Beat Noser spricht sich für die Ablehnung der Anträge Birkeland und Zustimmung zur Kommissionsfassung aus. – Die Kommission diskutierte das Anliegen von Landrat Nils Birkeland ebenfalls. Die Gemeinden verfügen über viele Fahrzeuge, vor allem Transportfahrzeuge usw., bei denen sich der Umstieg auf emissionsfreie Antriebe derzeit nicht lohnt. – Die Fassung der Kommission ist zu unterstützen. Diese sieht von einer Steuerbefreiung von Fahrzeugen von öffentlich-rechtlichen Korporationen und Zweckverbänden ab. Denn es gibt zum Beispiel bei öffentlich-rechtlichen Anstalten – etwa bei den Technischen Betrieben – Abteilungen, die sich im Markt bewegen. Gemäss dem Strassenverkehrsamt bezahlen die öffentlich-rechtlichen Körperschaften und Zweckverbände bereits heute Motorfahrzeugsteuern – zumindest zu einem grossen Teil.

Fridolin Staub hält am Kommissionsantrag fest. – In Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c eine Bestimmung mit Auswirkungen auf den Bund zu erlassen, dürfte heikel sein. Zudem haben der Kanton und die Gemeinden ohnehin den Auftrag, jeweils die Anschaffung von emissionsfrei angetriebenen Fahrzeugen zu prüfen. Nicht überall ergeben diese Sinn. – Landrat Nils Birkeland möchte mit seinem Antrag die regionale Energieproduktion fördern. Dieses Anliegen hat im vorliegenden Erlass aber keinen Platz.

Regierungsrat *Christian Marti* hält fest, dass sich der Regierungsrat der Kommissionsfassung anschliesst, und lehnt die Anträge Birkeland ab. – Die Anträge Birkeland können abgelehnt werden, selbst wenn man die weitere Umstellung des kantonalen und kommunalen Fahrzeugparks auf E-Fahrzeuge als wichtig erachtet. Der Landrat beschäftigte sich im Jahr 2022 – im Zusammenhang mit dem Postulat Pascal Vuichard, Mollis, und Unterzeichnende «Umstellung auf CO₂-freie Antriebe beim kantonalen Fahrzeugpark» und damit ebenfalls auf Anstoss aus der GLP – mit der Entwicklung des kantonalen Fahrzeugparks. Der GLP-Sprecher hielt damals im Rahmen der Behandlung des Postulats fest, dass der Anteil der emissionsfrei angetriebenen Fahrzeuge im kantonalen Fahrzeugpark von einem Drittel in Ordnung sei. Denn bei den anderen zwei Dritteln handle es sich um Beschaffungen in den Bereichen Polizei, Militär, Zivilschutz und Strassenunterhalt. Dort sei das Angebot an entsprechenden Fahrzeugen noch nicht so gross. Dieses wird zwar grösser werden. Aber der Fahrzeugpark wird nie zu 100 Prozent emissionsfrei sein. Die Behandlung dieses Postulats zeigt, dass der Kanton in den Augen des Landrates auf dem richtigen Weg ist. Das trifft immer noch zu. Der Landrat sollte sich treu bleiben.

Der *Vorsitzende* lässt in einem ersten Schritt darüber abstimmen, ob Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe d auch die Motorfahrzeuge und Anhänger öffentlich-rechtlicher Korporationen oder Zweckverbände erfassen soll. Im Anschluss werde der Landrat gesamthaft darüber befinden, ob die Steuerbefreiung gemäss Artikel 6 Absatz 1 Buchstaben c und d sowie Absatz 2 nur für emissionsfrei betriebene Fahrzeuge gelten soll.

Abstimmungen:

- Der Antrag der Kommission betreffend den Geltungsbereich von Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe d obsiegt über den Antrag Birkeland mit 43 zu 14 Stimmen bei 1 Enthaltung.
- Der Antrag der Kommission obsiegt über den Antrag Birkeland betreffend die Bedingung der Emissionsfreiheit als Voraussetzung für die Steuerbefreiung in Artikel 6 Absatz 1 Buchstaben c und d sowie Absatz 2 mit 42 zu 15 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Artikel 12; Steuerinkasso und Ausführungsrecht

Edwin Koller, Mollis, an der Kommissionssitzung anwesendes Ersatzmitglied, beantragt im Namen der SVP-Fraktion die Streichung von Artikel 12 Absatz 3 aus der Vorlage. – Der Teuerungsausgleich ist relativ selten auf Gesetzesstufe verankert. Im vorliegenden Fall sind dessen Auswirkungen angesichts des Volumens der Mehreinnahmen aber beträchtlich. Zwar ist die Hürde für einen Ausgleich mit 5 Prozent Teuerung relativ hoch. Wird sie aber einmal überschritten, ist der Ausgleich vorzunehmen. Ein gesunkenes Preisniveau wird hingegen nicht berücksichtigt. Das ist störend. – Ein Teuerungsausgleich ginge ja noch in Ordnung, wenn die Mittel zweckgebunden für den Verkehr – darunter können etwa auch Präventionsmassnahmen oder Investitionen in die Radrouten fallen – verwendet würden. Dann würden die Mehreinnahmen am richtigen Ort eingesetzt. Diese Zweckbindung fehlt jedoch. – Die Höhe des Steuerertrags hängt von vielen Faktoren ab. Die Einführung des Bonus-/Malus-Systems führte beispielsweise zu bedeutenden Mehreinnahmen. Die Leistung der Autos nimmt tendenziell ebenso zu wie deren Gewicht – Zweiteres insbesondere aufgrund der eingebauten Sicherheitssysteme. Auch das generiert höhere Steuererträge. Vorsicht ist deshalb walten zu lassen. Die Ausgewogenheit ist künftig zu wahren. Die Teuerung ist nicht automatisch auszugleichen. Vielmehr soll ein bewusster Entscheid dahinterstecken. Wenn zu wenig Geld für die Finanzierung des Verkehrswesens vorhanden ist, soll die Teuerung ausgeglichen werden.

Fridolin Staub spricht sich gegen den Antrag Koller und somit für die Fassung von Kommission und Regierungsrat aus. – Die Kommission diskutierte einen entsprechenden Antrag bereits. Sie lehnte ihn deutlich ab. Die Entwicklungen in der Autobranche sind heute nicht das Thema; es geht um eine Steuervorlage. Hätte man den Teuerungsausgleich nicht in die Vorlage aufgenommen, wäre dies als Versäumnis und fehlende Weitsicht kritisiert worden. Die vorgeschlagene Lösung ist ausgewogen und sinnvoll.

Regierungsrat *Christian Marti* wirbt um Zustimmung zum Antrag von Regierungsrat und Kommission. – Die Kommission befasste sich mit der Umsetzbarkeit des Teuerungsausgleichs. Für die entsprechende Weitsicht gebührt Dank. Eine Umsetzung ist möglich und in den ausgewiesenen Kosten enthalten. – Der Regierungsrat erachtet seine Lösung als praktische, heute angemessene und moderne Aufgabenteilung zwischen Gesetzgeber und Regierungsrat. Eine Landsgemeindevorlage einzig zur Anpassung des Steuertarifs erscheint heute als zu aufwendig. Die SVP-Fraktion sah dies an anderer Stelle vor Kurzem selber auch noch so: Bei der Beratung zur Anpassung der Tarife für die Fischerei-Patente im Zusammenhang mit dem Entlastungspaket 2025+ sagte deren Vertreter, die Patente seien seit 2003 gleich teuer, es herrsche seit 20 Jahren Stillstand. Die vom Regierungsrat vorgeschlagene automatische Teuerungsanpassung sei eine einfache und sachgerechte Lösung. Das trifft zu – auch heute.

Abstimmung: Der Antrag von Kommission und Regierungsrat obsiegt über den Antrag Koller mit 43 zu 15 Stimmen.

Artikel 16; Grundsätze

Ruedi Schwitter beantragt im Namen der GLP-Fraktion Zustimmung zu Artikel 16 Absatz 4 in der Fassung des Regierungsrates. – Der in Artikel 16 Absatz 4 vorgesehene Abzug dient ausdrücklich der Kompensation des antriebsbedingten Mehrgewichts und der antriebsbedingten Mehrleistung von Fahrzeugen mit batterieelektrischen oder wasserstoffbasierten Antrieben. Dieses Mehrgewicht und die Mehrleistung sind technisch bedingt und entziehen sich dem Einfluss der Fahrzeughalterinnen und -halter. Eine Reduktion des Maximalabzugs auf 20 Prozent würde diese Fahrzeugtypen gegenüber vergleichbaren Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren systematisch benachteiligen. Zudem widerspricht eine solche Reduktion einem zentralen Leitprinzip dieser Revision. Wie das Departement Sicherheit und Justiz

nachvollziehbar aufzeigte, führt die Begrenzung des Abzugs auf 20 Prozent zu Mehrerträgen. Das widerspricht dem erklärten Ziel des langfristig konstanten Steuerertrags. Schliesslich sprechen auch Vollzug und Systematik gegen eine Reduktion. Die regierungsrätliche Vorlage überlässt die konkrete Ausgestaltung bewusst dem Regierungsrat und ermöglicht somit eine flexible, sachgerechte und technologieneutrale Umsetzung. Die GLP-Fraktion ist deshalb der Ansicht, dass die regierungsrätliche Lösung ausgewogen, konsistent und zukunftstauglich ist.

Benjamin Kistler, Niederurnen, Kommissionsmitglied, votiert namens der SP-Fraktion mit Blick auf Artikel 16 Absatz 4 für Zustimmung zum Antrag des Regierungsrates. – Die Landräte Beat Noser und Edwin Koller argumentierten, bei neuen Autos reiche ein Abzug von 20 Prozent. Denn die Batterien in neuen Autos seien weniger schwer. Der aktuelle Bestand an E-Autos enthält aber noch viele ältere Autos mit entsprechend schweren Batterien. Ein durchschnittliches Auto ist heute 10,5 Jahre alt, wobei das Durchschnittsalter bei E-Autos vielleicht etwas tiefer sein mag. Für die älteren Elektroautos ist der Abzug von 30 Prozent notwendig, damit sie mit Verbrennern vergleichbar besteuert werden. Mit einem Abzug von nur 20 Prozent wären die Abgaben auf E-Autos im bestehenden Fahrzeugpark höher als bei Verbrennern. Wenn es in Zukunft mehr neue E-Autos mit leichteren Batterien gibt, wird ein Abzug von 25 oder 20 Prozent reichen, um Fairness herzustellen. Dem Regierungsrat darf vertraut werden, dass er die Abzüge in seiner Verordnung anpassen wird, wenn dies für die gerechte Besteuerung von E-Autos und Verbrennern notwendig ist.

Andreas Vögeli, Schwanden, spricht sich im Namen der Die-Mitte-Fraktion für Artikel 16 Absatz 4 in der regierungsrätlichen Fassung aus. – Mit einem maximalen Abzug von 20 Prozent würde man auf einen Schlag von einem hundertprozentigen Rabatt auf einen Malus für E-Autos wechseln. Das schadet der Glaubwürdigkeit der Politik und wäre ein herber Schlag für die Bestrebungen in der Klimapolitik, die auch vom Regierungsrat ausgehen. Ausserdem handelt es sich um eine Obergrenze. Wenn der technologische Wandel kommt, kann der Abzug auf Verordnungsstufe jederzeit angepasst werden. Die vom Regierungsrat vorgeschlagene Regelung erlaubt einen kleinen Bonus für die Elektroautos und verhindert, dass diese mit einem Malus starten.

Fridolin Staub hält am Antrag der Kommission fest. – Der Kommissionsvorschlag ist umsetzbar. Der Regierungsrat wehrt sich gegen geringe Mehreinnahmen. Das ist bemerkenswert, nachdem bei den Lehrlingen, Hebammen und Fischer gespart wird. – Bei der Einführung versprach man sich etwas von diesem Bonus-/Malus-System. Heute muss man feststellen, dass dieses keine Lenkungswirkung entfaltet. Vorliegend geht es nur um tiefe Beträge.

Regierungsrat *Christian Marti* beantragt Zustimmung zur regierungsrätlichen Fassung von Artikel 16 Absatz 4. – Aktuell ist geplant, auf Verordnungsstufe einen technischen Ausgleich von 25 Prozent einzuführen. Ob es am Schluss ein bisschen mehr oder weniger ist, spielt im Moment keine Rolle. Wichtig ist, dem Regierungsrat einen Spielraum bis maximal 30 Prozent zugunsten der ökologischen Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer einzuräumen. Das Vorgehen in den kommenden Jahren wurde von Landrat Benjamin Kistler treffend beschrieben. Andere Kantone gehen ebenfalls so vor und weisen vergleichbare Spielräume auf. – Aus Sicht des Regierungsrates besteht mindestens die Gefahr, dass mit der Kommissionsfassung die beiden Leitprinzipien «sinnvolle ökologische Ausgestaltung» und «Ertragsstabilität» nicht eingehalten werden. Der Regierungsrat engagiert sich vor allem dafür, dass diese aufgrund der breiten Betroffenheit anspruchsvolle Vorlage nicht in den Verruf gerät, die Steuern durch die Hintertür zu erhöhen. Es liegt wohl auch im Interesse des Landrates, dass sich die Landsgemeinde auf die Sache konzentrieren kann und nicht diese Art der Steuerdebatte führen muss.

Abstimmung: Der Antrag der Kommission unterliegt dem Antrag des Regierungsrates mit 20 zu 37 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Verzicht auf Teuerungsausgleich

Adrian Hager, Niederurnen, Kommissionsmitglied, beantragt im Namen der SVP-Fraktion, es sei von der vom Regierungsrat beantragten Erhöhung der Tarife für besondere Fahrzeugkategorien und Anhänger um 20 Prozent abzusehen; die Tarife in den Artikeln 19, 20 Absatz 2 ff., 22 Absatz 4 ff. und 24 seien auf dem aktuell geltenden Stand zu belassen. – Im Antrag des Regierungsrates wird ausgeführt, dass sich das neue Gesetz auf klare Leitprinzipien stütze. Eines dieser Leitprinzipien ist die Ertragsneutralität. Offensichtlich besteht also kein Nachholbedarf bei den Tarifen; die Einnahmen müssen nicht erhöht werden. Vor diesem Hintergrund ist es unverständlich, dass die Tarife der besonderen Fahrzeugkategorien, bei denen die Bemessungsgrundlage nicht ändert, generell um 20 Prozent erhöht werden sollen. Haushalte und Unternehmer sind immer öfters mit ständig höheren Abgaben und Gebühren konfrontiert. Jetzt ist ein Zeichen zu setzen: Auf eine Gebührenerhöhung ist zu verzichten. Künftig werden die Tarife automatisch an die Teuerung angepasst. Eine Erhöhung im Voraus ist nicht notwendig.

Fridolin Staub spricht sich für die Fassung von Kommission und Regierungsrat aus. – Die Teuerung ist offensichtlich ein Thema; zu deren Ausgleich bekannte sich der Landrat in Artikel 12. Die Beträge, um die es vorliegend geht, sind sehr tief.

Regierungsrat *Christian Marti* beantragt Zustimmung zur Fassung von Regierungsrat und Kommission. – Die Landsgemeinde als Gesetzgeberin entscheidet, wie hoch die Basistarife im neuen System sind. Sie legt auch für die erwähnten Fahrzeugkategorien die Tarife fest. Die Erhöhung, die der Regierungsrat und die Kommission vorschlagen, ist ausgewiesen, massvoll und sachgerecht. Diese Tarife wurden seit 1993 nicht mehr angepasst. Die Anpassung an die Teuerung ist – auch mit Blick auf die Personenwagen –, korrekt. Denn die Teuerung schreitet auch im Unterhalt und im Bau der Infrastruktur voran. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt, um den Steuertarif anzupassen.

Der *Vorsitzende* hält fest, dass er im Sinne einer Grundsatzentscheidung über den Antrag Hager abstimmen lässt; bei einer Annahme würde zuhanden der zweiten Lesung eine konkrete Vorlage unterbreitet.

Abstimmung: Der Antrag von Kommission und Regierungsrat obsiegt über den Antrag Hager mit 42 zu 16 Stimmen.

Artikel 28; Übergangsbestimmung

Andrea Trummer, Glarus, spricht sich im Namen der Die-Mitte-Fraktion für Artikel 28 in der Fassung des Regierungsrates aus. – Mit dieser Vorlage geht ein echter Systemwechsel einher. Elektrofahrzeuge waren bisher von der Motorfahrzeugsteuer befreit. Neu werden sie grundsätzlich besteuert. Der vom Regierungsrat vorgeschlagene, auf vier Jahre befristete Rabatt von 25 Prozent sorgt dafür, dass dieser Systemwechsel nicht abrupt, sondern schrittweise erfolgt. Das ist auch eine Frage der Fairness: Einige Personen entschieden sich bewusst für ein Elektrofahrzeug – unter anderem auch wegen der bisherigen steuerlichen Vorteile. Es wäre nicht richtig, diese von heute auf morgen vollständig aufzuheben. Die Übergangsfrist von vier Jahren trägt dem Vertrauensschutz Rechnung und überführt den bisherigen Bonus in eine klar begrenzte und saubere Übergangslösung. Für den Kanton ist diese zudem technisch umsetzbar. Schliesslich wurde bei der Rückweisung der früheren Vorlage auch beantragt, dass weiterhin ökologische Anreize zu setzen seien.

Nils Birkeland wirbt stellvertretend für die GLP-Fraktion für die Fassung des Regierungsrates. – Alle Fahrzeuge sollten unabhängig vom Antriebstyp steuerpflichtig sein. Denn sie nutzen alle dieselbe Infrastruktur. Gibt es eine Ermässigung, sollte sie einem strategischen

Ziel von Kanton oder Gemeinden dienen. Gemäss Artikel 28 in der regierungsrätlichen Fassung erhalten alle Fahrzeuge eine Ermässigung von 25 Prozent auf die allgemeine Verkehrssteuer, wenn sie erneuerbar angetrieben sind. Es handelt sich um eine Übergangsbestimmung. Die Ermässigung gilt nur bis Ende 2030. Sie hilft dabei, dass die Bevölkerung bei der Wahl des Fahrzeugs auf erneuerbare Antriebe setzt und regionale, saubere Energie aus Wasser oder Sonne tankt.

Mathias Zopfi, Engi, beantragt im Namen der Fraktion der Grünen / Jungen Grünen folgende neue Formulierung von Artikel 28: «Emissionsfrei angetriebene Motorfahrzeuge erhalten bis zum 31. Dezember 2035 eine Ermässigung von *höchstens 40 Prozent* auf die allgemeine Verkehrssteuer. Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten und stuft den Rabatt zeitlich ab.» – Die Zustimmung des Landrates zur regierungsrätlichen Fassung von Artikel 16 Absatz 4 stellte Technologieneutralität her. Diese Bestimmung enthält eine Kann-Formulierung. Verändert sich die Situation, können technologiebedingte Nachteile der Elektromobilität flexibel ausgeglichen werden. Das ist jedoch entgegen dem Votum von Landrat Andreas Vögeli kein Bonus zugunsten der Elektromobilität. Es werden lediglich gleich lange Spiesse geschaffen. Deshalb handelt es sich auch zu Recht um eine Kann-Bestimmung. Die ökologische Lenkungswirkung wurde gegenüber dem bisherigen System hingegen vollständig aufgegeben; sie fällt nach vier Jahren Übergangszeit weg. Es geht um die Verlässlichkeit: Der vollständige Rabatt zugunsten der Elektromobilität wird plötzlich zu einem relativ kleinen Rabatt, der nach vier Jahren entfällt. Aktuell verändert sich der Fahrzeugpark. Dieser Übergang dauert leider länger als gewünscht, etwa bis 2035. In dieser Übergangszeit sollen die Rabatte gestaffelt werden können. Deshalb beantragt die Fraktion der Grünen / Jungen Grünen abgestufte Rabatte. Der Regierungsrat soll maximal einen Rabatt von 40 Prozent geben können. Über eine relativ lange Zeitdauer hinweg soll er diesen reduzieren. Dabei kann er flexibel die Entwicklung der Situation, insbesondere auch der Ertragslage, berücksichtigen. Denn je mehr Elektrofahrzeuge verkehren, desto mehr Erträge müssen diese insgesamt abliefern. Das ist eine faire und realistische Lösung, weil sie eine Lebensdauerbetrachtung enthält. Vielleicht haben tatsächlich Menschen aufgrund der bisherigen Förderung ein E-Auto gekauft. Wie will man diesen den plötzlichen Sprung in der Besteuerung erklären? In anderen Debatten im Landrat wurden solche Sprünge in der Besteuerung als versteckte Steuererhöhung beurteilt. Ein Wegfall der bisherigen Rabatte ist nichts anderes. Zudem werden dadurch fossil angetriebene Fahrzeuge im Verhältnis zu den E-Autos bessergestellt. Das ist nicht nötig und wird wohl auch von niemandem mehr erwartet. – Der vorliegende Antrag schafft Flexibilität. Die Obergrenze für den Rabatt ist zwar höher als in der Variante des Regierungsrates. Dieser kann den Rabatt aber abstufen. Der Antrag der Fraktion der Grünen / Jungen Grünen trägt der Entwicklung der Technologie und des Fahrzeugbestands bis 2035 in Rechnung. – Mit der Gesetzgebung wird stets auch ein Zeichen gesetzt, etwa den Bürgerinnen und Bürgern gegenüber: Mitten in einer laufenden Transformationsphase werden die Steuern um mehrere Hundert Franken erhöht. Persönlich hätte man die Rückweisung der Vorlage im Jahr 2022 nicht unterstützt, wäre bereits damals klar gewesen, dass die für E-Autos freundliche Regelung über Nacht zu einer E-Auto-feindlichen Regelung wird. Mit dem vorliegenden Antrag kann der Übergang begleitet werden. Im Jahr 2035 wird er abgeschlossen sein. Dann werden die meisten Fahrzeuge elektrisch betrieben sein. Dann ist auch klar, dass alle Elektrofahrzeuge die Strassenverkehrssteuer voll bezahlen müssen. – Der Antrag führt an sich zu Ertragsausfällen. Diese können über den Tarif ausgeglichen werden. Allenfalls werden sie aber bereits durch die Gewichtszunahme bei den Fahrzeugen kompensiert. So gesehen kostet der Antrag nichts.

Adrian Hager spricht sich gegen den Antrag Zopfi aus. – Der Antrag Zopfi ist unverhältnismässig. Der vorgesehene Rabatt und die Frist sind deplatziert. Die Strassenverkehrsabgaben sind kein Argument für oder gegen den Kauf eines Elektroautos. Sie machen gerade einmal 3,3 Prozent der Kosten eines Autos aus. Bereits die Kosten einer einzigen einfachen Reparatur sind deutlich höher als die Abgaben.

Beat Noser lehnt den Antrag Zopfi ab. – In Artikel 16 Absatz 4 wurden ökologische Argumente berücksichtigt: Ein Rabatt zum Ausgleich des höheren Gewichts und der höheren Leistung von Elektrofahrzeugen ist möglich. Jetzt geht es darum, wer die Kosten für Bau und Unterhalt der Strasseninfrastruktur trägt. Auch der Bund hat gemerkt, dass die entsprechenden Kosten nicht mehr wie bisher finanziert werden können – insbesondere, weil die Besitzer von Elektrofahrzeugen keine Treibstoffsteuer bezahlen. Diese ist die wichtigste Einnahmequelle für die Finanzierung der Strassen. Eine derart lange Übergangsfrist ergibt zudem keinen Sinn. Denn die Elektrofahrzeuge benutzen die Infrastruktur in dieser Zeit genau gleich wie Verbrenner. In Norwegen beträgt der Anteil der Elektrofahrzeuge über 80 Prozent. Diese waren von der Verkehrssteuer und sogar von Parkgebühren befreit. Jetzt erfolgte eine radikale Umkehr. Norwegen hat gemerkt, dass der Unterhalt der Infrastruktur nicht mehr finanzierbar ist. Im Extremfall verkehren praktisch nur noch E-Autos; die wenigen Verbrenner müssten dann für die gesamte Infrastruktur bezahlen. Das wäre nicht fair.

Benjamin Kistler spricht sich für eine möglichst lange Phase mit Rabattierung aus. – Die Elektromobilität ist ein Schlüssel zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehr. Das sagt das Bundesamt für Strassen. Dieses setzte sich zum Ziel, dass bis 2025 50 Prozent aller neu zugelassenen Autos elektrisch betrieben werden. Dieses Ziel wurde verfehlt. Der Anteil liegt aktuell bei einem Drittel. Das Bundesamt für Strassen verschiebt deshalb kurzerhand die Frist um fünf Jahre auf 2030. Damit wird weiterhin zu viel CO₂ durch Fahrzeuge ausgestossen. Die SP setzt sich gegen den Klimawandel ein. Das bedeutet im vorliegenden Kontext, dass die E-Fahrzeuge nicht nur steuerlich den Verbrennern gleichgestellt, sondern dass auch zusätzliche Anreize geschaffen werden. Die Steuerlast ist für die Menschen wichtig. Die Rabatte setzen somit ein Zeichen – auch wenn sie das Problem des Klimawandels nicht lösen. Sie zeigen der Bevölkerung, dass der Politik die Reduktion der CO₂-Emissionen wichtig ist und dass sie bereit ist, zugunsten dieser Reduktion auf Steuereinnahmen zu verzichten und mehr Geld auszugeben. Die SP-Fraktion bevorzugt die Variante gemäss Antrag Zopfi; die Variante des Regierungsrates wird jener der Kommission vorgezogen. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt, um ein Zeichen zu setzen. Denn ein E-Auto, das heute gekauft wird, ist 10 oder 15 Jahre unterwegs und spart in dieser Zeit CO₂ ein.

Edwin Koller spricht sich für den Kommissionsantrag aus. – Welche Antriebsform die Zukunft ist, ist nicht so klar. Schwarz-Weiss-Denken ist fehl am Platz. – Fahrzeuge, welche die Strasse nutzen, müssen dafür bezahlen. Man könnte sogar argumentieren, dass die schwereren E-Fahrzeuge die Strasse ein bisschen stärker abnützen als Verbrenner. Im Rahmen des vorliegenden Systemwechsels stehen nun ohnehin Änderungen an. Dies bietet Gelegenheit, reinen Tisch zu machen. Die Steuerhöhe ist erfahrungsgemäss und erwiesenermassen kein Argument beim Fahrzeugkauf. Erfolgt diese Bereinigung in Bezug auf die Rabattierung jetzt gemeinsam mit allen anderen Änderungen, lässt sich Geld für IT-Anpassungen sparen.

Mathias Zopfi geht auf Argumente der Gegner seines Antrags ein. – Der Antrag Zopfi will dem Regierungsrat Flexibilität verschaffen. Nimmt der Anteil der E-Fahrzeuge sprunghaft zu, kann der Regierungsrat den Rabatt sofort reduzieren. Wenn dieser Anteil in zwei Jahren 80 Prozent beträgt, darf er gerne ganz auf einen Rabatt verzichten. – Es wird argumentiert, Steuern hätten keine Anreizwirkung. An dieses Argument wird in der Debatte um die Begrenzung des Fahrkostenabzugs erinnert. Auch bei allen anderen Steuervorlagen wird immer von Anreizwirkungen ausgegangen. Man müsse attraktiv sein, weil die Menschen auf die Steuerbelastung achten würden. Wird die Anreizwirkung von Steuern negiert, müsste man eigentlich jede Steuerpolitik aufgeben. Es würden einfach gerade so viele Steuern erhoben, dass der Staat genug Geld hat. Die Argumente sind also konsequent einzubringen. Steuern haben eine Wirkung; vorliegend geht es vor allem aber auch um eine Prioritätensetzung.

Fridolin Staub beantragt Zustimmung zur Kommissionsfassung. – Der Verzicht auf die Rabattierung senkt den Aufwand des Strassenverkehrsamtes. Dieses muss nicht immer wieder neue Ermässigungen in seine Systeme einpflegen. – Man muss nüchtern feststellen, dass

die Rabattierung keine Lenkungswirkung entfaltet. Es ist auch nicht unfair, wenn die Rabattierung abrupt endet. Die Elektroautos zahlten bis anhin keine Strassenverkehrssteuer, weil man nicht in der Lage war, eine Bemessungsgrundlage festzulegen. Eine Steuer konnte gar nicht erst erhoben werden. Das ändert sich jetzt. Die Besitzer von E-Autos profitierten bereits weitere Jahre, indem diese Bemessungsgrundlage nicht bereits im Jahr 2022 eingeführt wurde. Als langjähriger Besitzer eines E-Fahrzeugs empfindet man es selbst als fair, die gleichen Steuern bezahlen zu müssen wie die Besitzer eines Verbrenners.

Regierungsrat *Christian Marti* beantragt Zustimmung zur Fassung des Regierungsrates. – Der Landrat entscheidet zwischen einem sofortigen Systemwechsel oder einer Abfederung des Systemwechsels über acht Jahre. Der Regierungsrat schlägt einen Mittelweg vor. Die Automobilbranche befindet sich in einem fundamentalen Transformations- und Anpassungsprozess, der ihr viel Bauchweh bereitet. Das Erreichen des CO₂-Ziels ist gerade in dieser Branche mit vielen Regulierungen und damit auch Mehrkosten verbunden. Die Ziele werden weniger schnell erreicht als geplant. Deshalb müsste die Branche auch ein Interesse an einer Abfederung eines fundamentalen Systemwechsels in der Besteuerung haben. – Die Steuerbelastung eines durchschnittlichen E-Fahrzeugs steigt von 0 auf rund 300 Franken an. Es ist massvoll und sinnvoll, diese Erhöhung mit einem einfachen Rabattsystem, das für vier Jahre gilt, abzufedern. In dieser Einfachheit liegt auch ein Vorteil der regierungsrätlichen Variante gegenüber dem Antrag Zopfi.

Abstimmungen:

- In der Eventualabstimmung obsiegt der Antrag des Regierungsrates über den Antrag Zopfi mit 35 zu 23 Stimmen.
- Der Antrag der Kommission unterliegt dem Antrag des Regierungsrates mit 25 zu 33 Stimmen.

Die Vorlage unterliegt einer zweiten Lesung.

Der *Vorsitzende* unterbricht die Beratungen.

§ 466 Mitteilungen

Der *Vorsitzende* weist darauf hin, dass für die An- und Abreise zum Parlamentarier-Skirennen vom 27. Februar 2026 ein Car zur Verfügung steht; Einstiegszeiten und -orte würden mitgeteilt. – Die nächste Sitzung findet am 4. Februar 2026 statt, wobei eine zusätzliche Nachmittagssitzung vorgesehen ist.

Schluss der Sitzung: 11.44 Uhr.

Der Präsident:

Der Protokollführer: