

An den Landrat

Glarus, 12. Januar 2018

**Bericht zur Vorlage Änderung des Gesetzes zur Entwicklung des Tourismus;
Öffentliche Mitfinanzierung von touristischen Kerninfrastrukturen (TKI)**

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die ausserordentlich eingesetzte landrätliche Kommission Lintharena / Touristische Kerninfrastrukturen hat an insgesamt fünf Sitzungen (22.9.2017, 30.11.2017, 8.12.2017, 14.12.2017 und 12.1.2018) die oben genannte Vorlage in folgender Zusammensetzung beraten:

Vorsitz: LR Christian Marti, Präsident, Glarus

Mitglieder: LR Kaspar Krieg, Vizepräsident, Niederurnen
LR Hans-Jörg Marti, Nidfurn
LR Martin Landolt, Näfels (entschuldigt am 14.12.2017)
LR Karl Stadler, Schwändi
LR Christian Büttiker, Netstal
LR Daniela Bösch-Widmer, Niederurnen
LR Yvonne Carrara, Mollis (entschuldigt am 22.9.2017)
LR Mathias Vögeli, Rüti
LR Priska Müller Wahl, Niederurnen (entschuldigt am 8.12.2017)
LR Matthias Schnyder, Netstal

Ersatzmitglieder: LR Luca Rimini, Oberurnen (14.12.2017)
LR Regula N. Keller, Ennenda (8.12.2017)
LR Hans-Heinrich Wichser, Braunwald (22.9.2017)

An den Sitzungen nahmen weiter teil:

- Marianne Lienhard, Regierungsrätin, DVI
- Stefan Elmer, Standortentwicklung, DVI

sowie

Delegation Sportbahnen Elm AG (Teil der Sitzung vom 30.11.2017)

- Dr. Klaus Jenny, Vizepräsident VR
- Arno Inauen, VR
- Bruno Landolt, VR und Direktor
- Beat Marty, BDO

Delegation Gemeinderat Glarus Süd (Teil der Sitzung vom 30.11.2017)

- GR Kaspar Luchsinger, Vorsteher Departement Wald und Landwirtschaft
- GR Kaspar Marti, Departement Gesellschaft und Sicherheit

Delegation Sportbahnen Braunwald AG (Teil der Sitzung vom 8.12.2017)

- Fritz Trümpi, Präsident VR
- Stefan Trümpi, Vizepräsident VR
- André Huser, Geschäftsführer
- Peter Zentner, Sekretariat VR

Delegation Landrat und Regierungsrat des Kantons Glarus (Teil der Sitzung vom 14.12.2017)

- Landratspräsident Mathias Zopfi
- Landammann Rolf Widmer

Die Sitzungsprotokolle wurden von Walter Züger, Departementssekretär DVI, geführt.

Für die Bearbeitung standen der Kommission folgende Unterlagen zur Verfügung:

- Bericht und Antrag des Regierungsrates zur Vorlage vom 21. November 2017
- Beschlussesentwurf TKI
- Synopse Gesetzesänderungen Gesetz zur Entwicklung des Tourismus (TEG)
- SBE Änderungen Gesetz zur Entwicklung des Tourismus (TEG)
- Übersicht Vernehmlassungsantworten, inkl. grafische Auswertung
- Präsentation TKI vom 28. Juni 2017 (Stand: Vernehmlassung)
- RRB § 402 vom 7. Juli 2016
- Stellungnahme VR Sportbahnen Elm zu den Fragen des Kommissionspräsidenten (KoP)
- Stellungnahme GR GLS zu den Fragen des KoP
- Modellierung Regionalwirtschaft Kanton Glarus vom 17. Oktober 2017
- Sportbahnenstrategie Glarus vom 4. Februar 2015
- Futuro Sportbahnen Elm - Projekt und Finanzkonzept
- Futuro Sportbahnen Elm - Businessplan
- Stellungnahme VR Sportbahnen Elm AG im Rahmen Vernehmlassung
- Präsentation DVI für Sitzung vom 30. November 2017
- Präsentation VR Sportbahnen Elm AG für Sitzung vom 30. November 2017
- Stellungnahme VR Sportbahnen Braunwald zu den Fragen des KoP
- Präsentation VR Sportbahnen Braunwald AG
- Turnaround-Konzept Braunwald
- Angaben Personalstruktur Sportbahnen Elm AG
- Angaben Personalstruktur Sportbahnen Braunwald AG
- Lieferantenstruktur Sportbahnen Braunwald AG
- rev. Fassung des DVI-Papiers: Phasen der Förderung touristischer Kerninfrastrukturen nach dem TEG (4 Folien) inkl. zugehöriger Erläuterungen (4 S.)
- Schreiben Alp Bischof Tourismus AG vom 10. Januar 2018
- Nachtrag zur Präzisierung des Art. 12 Abs. 1 und 2 TEG

1. Zusammenfassung

Die Kommission machte folgende Feststellungen:

- Alle Beteiligten sind sich der enormen Tragweite und des ausserordentlichen Charakters dieser Vorlage für den Kanton Glarus bewusst.
- Sämtliche Konsultierten sind sich bewusst, dass der Fortbestand der beiden Sportbahnen ohne Unterstützung durch öffentliche Gelder mittel- bis langfristig nicht zu gewährleisten sein wird. Dass die beiden Sportbahnen damit keinen Sonderfall bilden, war für die Behandlung des Geschäftes zentral; rund drei Viertel aller Bergbahnen schweizweit könnten ohne staatliche Unterstützung langfristig insbesondere Investitionen in die Infrastruktur nicht finanzieren. Die Erkenntnis, dass solche Massnahmen somit andernorts die Regel bilden und dort weit grössere Umfänge erreichen, fasste im Verlauf der Beratungen Fuss.
- Die Kommission stützt die grundsätzliche Haltung des Regierungsrates, dass die Politik der Entwicklung nicht einfach zusehen kann, sondern mit einem konkreten Vorschlag zur öffentlichen Mitfinanzierung touristischer Kerninfrastrukturen zuhanden der Landsgemeinde handeln muss.
- Weit auseinander gehen die Auffassungen bei den direkt Betroffenen über die Funktionsweise der vorliegend geplanten FinanzInfra AG. Auch werden unterschiedliche Vorstellungen über die künftige Rollenverteilung z.B. zwischen der FinanzInfra AG und einer Sportbahn als Betreiberin der touristischen Kerninfrastrukturen oder zwischen staatlichen und privaten Akteuren in Bezug auf die Führung dieser Gesellschaft vertreten. Dies erstaunt indessen nicht, zumal diese Fragen zu Gunsten einer flexiblen Handhabung nicht legiferiert werden sollen.
- Die beiden Sportbahnen bilden am jeweils südlichen Ende des Gross- und Kleintales eine Art wirtschaftlicher Anker. Damit wird zwischen der Autobahn als wichtige Infrastruktur im Norden des Kantons und den Sportbahnen als wichtige Infrastrukturen im Süden des Kantons eine Art "wirtschaftliches Dreieck" aufgespannt, welche die gesamte Fläche des Kantons beinhaltet. Diese Ankerwirkung der Sportbahnen ist touristisch, wirtschaftlich und gesellschaftlich von Bedeutung.
- Die Strategien der beiden Sportbahnen und ihre Pläne zur künftigen Ausrichtung unterscheiden sich deutlich. Dasselbe gilt in Bezug auf den Konkretisierungsgrad künftiger Investitionen. Während die Sportbahnen Elm AG vor allem Investitionen in Beschneiungsanlagen tätigen will, beabsichtigt die Sportbahnen Braunwald AG primär die Weiterentwicklung der Destination zu einem Freizeit- und Erlebnisgebiet für Familien im Sommer und Winter.
- Beide Sportbahnen betonen, im Wesentlichen übereinstimmend mit den Vertretern des Gemeinderates Glarus Süd, ihre Bedeutung in Bezug auf ihre volkswirtschaftliche Bedeutung sowie die künftige Entwicklung der Standortgemeinde und der Region.
- Eingehend diskutiert wurde, was als touristische Kerninfrastruktur (TKI) gelten könne bzw. welche Art Projekte künftig unterstützt werden könnten, wer sich in welchem Umfang an welchen Kosten zu beteiligen haben wird und wie die einzelnen Investitionsprojekte dereinst behandelt werden sollen. Die Vorlage lässt viele dieser Fragen (bewusst) offen, bewegt sich auf einer relativ hohen Flughöhe, stellt ein gesetzlich abgestütztes Instrument zur öffentlichen Mitfinanzierung touristischer Kerninfrastrukturen bereit und schafft damit Raum für eine flexible Umsetzung. Der vorgesehene Ablauf weist dem Landrat jedoch den Entscheid über jedes einzelne Unterstützungsgesuch zu und garantiert ihm damit die Kontrolle über die Einhaltung der vieldiskutierten, vom Regierungsrat formulierten Voraussetzungen (vgl. RRB § 402/2016).
- Über das vorgeschlagene Instrument der FinanzInfra AG muss sichergestellt werden, dass öffentlich mitfinanzierte touristische Kerninfrastrukturen als Ganzes in die Hand der FinanzInfra AG und damit der Öffentlichkeit gelangen. Dies als Investitionsschutz resp. als Schutz für die eingesetzten Steuermittel und als Auffangoption, falls das wirtschaftliche Überleben der (heutigen) Betreiber touristischer Kerninfrastrukturen trotz aller Bemü-

hungen nicht sichergestellt werden kann. Hier zeigt sich denn auch der grosse Vorteil gegenüber reinen Finanzbeiträgen der öffentlichen Hand an touristische Investitionsprojekte Privater.

2. Grundsätzliches

Die Kommission ist für die Beratung von zwei, was die kantonalgesetzliche Grundlage angeht, grundsätzlich verschiedenen Geschäften eingesetzt worden. Beide Geschäfte weisen aber eine grosse finanzielle, ordnungspolitische und inhaltliche Tragweite auf. Die Kommission hat sich daher bereits vor dem Vorliegen der regierungsrätlichen Vorlagen im September an einer ersten Sitzung mit beiden Themen befasst und sich auf den Ablauf der Beratung in der Kommission unter Anhörung je einer Delegation der beiden Sportbahnen und der Gemeinde Glarus Süd verständigt.

2.1. Vorgehensweise

Die Kommission nahm ab dem 30. November 2017 die inhaltliche Beratung der Vorlage auf. Sie liess sich dabei als erstes neben weiteren Erläuterungen des Departements zum regierungsrätlichen Bericht und Antrag im Rahmen von zwei Sitzungen eingehend über die Absichten und Pläne der Verwaltungsräte der Sportbahnen Elm AG und der Sportbahnen Braunwald AG sowie von Vertretern des Gemeinderats Glarus Süd informieren. Schliesslich konsultierte sie an der Sitzung vom 14. Dezember 2017 auch noch den Landratspräsidenten und den Landammann.

2.2. Einbezug der Beteiligten

2.2.1. Landratspräsident und Landammann

Der Landratspräsident nahm vor allem zu Verfahrensfragen und zum zeitlichen Ablauf Stellung. Der Landammann wurde von der Kommission primär zum Rollenverständnis zwischen Staat und Privatwirtschaft befragt. Dabei betonte er die Unterschiede zwischen den von der Kommission zu behandelnden Geschäften. Das Sportzentrum Glarner Unterland (SGU, heute lintharena) sei primär gebaut worden, um den eigenen Kindern das Schwimmen beizubringen. Touristisch sei das SGU weniger bedeutsam. Ganz anders die Sportbahnen; hier bilde die Nutzung durch die eigene Bevölkerung eher einen Nebeneffekt. Die Bergbahnen seien stets mit IH-Darlehen unterstützt worden. Ging man früher von einer Rückzahlungspflicht aus, so sei dies heute nicht mehr realistisch (Paradigmenwechsel). Nur die allerwenigsten Sportbahnen könnten heute ohne staatliche Unterstützung überleben. Dies würden die gewaltigen Investitionen der Kantone VS (CHF 165 Mio.), FR (CHF 100 Mio.) und VD (CHF 80 Mio.) in diesem Sektor belegen. In den Nachbarländern würden die Bergbahnen ohnehin durch die öffentliche Hand betrieben oder zumindest durch diese finanziert. Die Sportbahnen Elm und Braunwald könnten ihren Schuldendienst nicht mehr leisten; ein Schuldenschnitt sei in der Einschätzung des Regierungsrates früher oder später angezeigt. Ein Gesuch um einen Beitrag an den laufenden Betrieb habe der Regierungsrat aber abgewiesen; man sei nicht bereit den Betrieb der Sportbahnen direkt finanziell zu unterstützen. Könne nicht einmal mehr der Betrieb gehalten werden, müsse er eingestellt werden. Investitionen hingegen wolle der Regierungsrat unterstützen, auch wenn diese Leistungen nicht zurückbezahlt werden könnten. Es stelle sich die Frage, ob man dies genauso sehe und so wolle. Das Vorgehen über eine FinanzInfra AG ziehe man dem bisherigen Beitragssystem vor; man fördere so Investitionen und erhalte einen Gegenwert, der auch bei wirtschaftlichen Problemen einer Sportbahn in der FinanzInfra AG bleibe.

2.2.2. Sportbahnen Elm AG

Der Verwaltungsrat der Sportbahnen Elm AG stellte klar, dass man voll hinter der Vorlage des Regierungsrates stehe. Es gehe hier nicht nur um die Sportbahnen Elm AG oder um

Glarus Süd, sondern auch um das Glarnerland als Freizeit- und Tourismusregion. Der Tourismus im Kanton Glarus sei zwar nur ein kleiner Faktor, jedoch sei seine Bedeutung für die Wirtschaft gross. Allein die Sportbahnen Elm würden im Winter ungefähr 150 Angestellte beschäftigen, bei einer jährlichen Lohnsumme von rund CHF 3 Mio. und Arbeitsvergaben und Wareneinkäufen im Gesamtbetrag von rund CHF 1.8 Mio. Stünden die Sportbahnen still, wirke sich dies direkt auch auf die Hotels, die Ferienwohnungen, die Skihäuser (700 Plätze), die Autobetriebe Sernftal AG, das Dorf Elm und das gesamte Sernftal aus. Die touristischen Kerninfrastrukturen, um die es hier gehe, stellten in Glarus Süd und schlussendlich für den ganzen Kanton einen wichtigen Standortfaktor dar. Zwei Drittel der Bergbahnen in der Schweiz seien existentiell gefährdet, auch diejenigen in Elm (und Braunwald). Den beschränkten finanziellen Möglichkeiten im Glarnerland zum Trotz, dürfe man einen Blick auf die Unterstützungen werfen, welche andernorts geleistet werden. Die Gemeinde Charmey (FR) bspw. zahle jährlich rund CHF 400'000. Der Kanton VS unterstütze nur gut laufende Bahnen, diese dafür üppig (ca. CHF 150 Mio./ derzeit pendent im Kantonsparlament) und im Kanton FR wurden CHF 100 Mio. in die Bergbahnen investiert, 50% hat der Kanton bezahlt. In Laax haben die Gemeinden rund CHF 30 Mio. bereitgestellt (insbesondere Beschneigung). Die Vertreter der Sportbahnen Elm AG bezeichnen ihren EBITDA^[1] als völlig ungenügend. Das Unternehmen sei akut gefährdet. Die Umsätze der letzten Jahre zeigten, dass das Sommergeschäft defizitär sei. Es sei der Winter, der den Erfolg sichern müsse. Fast die Hälfte des Umsatzes steuere der Gastro-Anteil bei. Ohne dieses zweite Standbein könne kaum eine Sportbahn rentieren. Die Abschreibungen schwankten über die Jahre zwischen CHF 400'000 und 1'700'000. Man leide unter hohen Fixkosten (Betrieb der Bahn, Pistenpräparation etc.). Es brauche einen Umsatz von mindestens CHF 6.5 Mio./Jahr, um einen minimalen Cashflow zu erzielen. Bei Abschreibungen von CHF 1.5 – 2.0 Mio. brauche es deshalb einen Jahresumsatz von CHF 8 – 10 Mio. Solche Zahlen setzten Schneesicherheit voraus, welche Beschneigungsanlagen gewährleisten könnten. Mehr Betriebstage bedeuteten mehr Umsatz. Wichtig seien in diesem Zusammenhang jedoch mehr Vollbetriebstage inkl. Talabfahrt und Schlittelbahn. Diese Kosten bzw. diese Investitionen in Beschneigungsanlagen könne man sich aber nicht aus eigener Kraft leisten. Man wolle 70% der Pisten in zwei Phasen zu je 70 Stunden für den Winterbetrieb bereitstellen können. Dies würde unter anderem 30 zusätzliche Betriebstage generieren und damit den Umsatz um CHF 2 Mio. steigern. Die Voraussetzungen dafür seien gegeben. Eine Expertise des WSL-Instituts für Schnee- und Lawinenforschung SLF, Davos, habe ergeben, dass die Wahrscheinlichkeit für Schneesicherheit (mit einem Ausbau der Beschneigungsanlagen) bis anfangs Dezember bei 95% liege, bis Mitte Dezember gar bei 100%. Man sei sich der Grösse der Aufgabe bewusst. Aufgrund der benötigten Mittel werde ein Mietzins und Stromkostenanteil für die Beschneigungsanlagen in der Grössenordnung von CHF 780'000 zu einer grossen Herausforderung. Auch ist man sich bewusst, dass die Voraussetzungen, welche der Regierungsrat (vgl. RRB § 402/2016) formuliert hat, damit überhaupt eine Unterstützung gewährt werden kann, nicht einfach zu erfüllen sein werden. Aber man hält dies für korrekt; Investitionen müssten nachhaltig sein.

2.2.3. Sportbahnen Braunwald AG

Der Verwaltungsrat der Sportbahnen Braunwald AG machte deutlich, wie schwierig sich die Situation für sie präsentiert. Es drücke vor allem der hohe Abschreibungsbedarf auf Investitionen (rund CHF 16 Mio.). Die Sportbahnen Braunwald AG habe jedoch eine hohe Bedeutung für die Region, biete 56 Personen Arbeit (für 18 ganzjährig und für 6 während der Sommer- und der Wintersaison), wobei es sich nicht um Vollstellen handelt (max. 3'000 Stellenprozent im Februar, mind. 800 im November). Anhand einer Lieferantenliste wird deutlich, wie viele Betriebe von der Sportbahnen Braunwald AG profitieren („Lieferanten-Jahresumsatz“ ca. CHF 700'000). Eine Auflistung der „Investitionen und Engagements in Braunwald seit 2007“ veranschaulicht, welche Investitionen in der bez. Zeitspanne getätigt wurden und wohl ohne die Sportbahnen Braunwald AG nicht oder zumindest nicht im gleichen Umfang

[1] Abk. für earnings before interest, taxes, depreciation and amortization („Gewinn vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen auf Sachanlagen und Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände“)

getätigt worden wären (ca. CHF 60 Mio.). All dies belege die „Systemrelevanz“ der Sportbahnen Braunwald AG.

Mit Blick in die Zukunft sei der Rückgang der Logiernächte problematisch (Hotelsterben). Daraus resultiere ein Rückgang bei der Beschäftigung und der Wohnbevölkerung in Braunwald. Braunwald leide unter verschiedenen Planungsunsicherheiten (Nutzungsplan, Rutschungen, Erschliessung). Die künftige Entwicklung stelle man unter den doppelten Leitsatz „Erhalt als Skigebiet für die Region“ und „Neupositionierung von Braunwald (Gegenwelt zum Alltag)“. Damit solle ein Turnaround-Projekt eingeläutet werden, beinhaltend ein straffes Sparprogramm inkl. Bilanzsanierung. Geplant seien jährliche betriebliche Einsparungen von CHF 260'000, anschliessend folge eine Kapitalerhöhung. Die Investitionen 2019-2021 veranschlage man auf rund CHF 5.4 Mio. (Sommer: 2,1 Mio., Winter: 1,5 Mio. und Gastro: 1,8 Mio.). Im Anschluss daran werde zur Sicherung des gesamten Schneesportangebotes die Schneesicherheit zum Thema (zusätzliche Investitionen von ca. CHF 3 Mio.).

Die Sportbahnen seien für Braunwald sehr systemrelevant, für Glarus Süd wie den Kanton wohl auch. Die Existenz und der Betrieb der Sportbahnen, oben in Braunwald, sind für die Standseilbahn, welche im Besitz des Kanton Glarus ist, das wichtigste Element für das Erwirtschaften von kostendeckenden Verträgen. Ohne Sportbahnen in Braunwald würden die Standseilbahn und wohl auch andere Betriebe in Braunwald kritischen Zeiten entgegensteuern. Wichtig sei, dass in den Skigebieten Elm und Braunwald unterschiedliche Bedürfnisse abgedeckt würden. Unabhängig von der Behandlung der Vorlage durch die Landsgemeinde reduziere man die Kosten des Betriebes. Ausschlaggebend sei der Landsgemeindeentscheid jedoch in Bezug auf die Investitionen der Sportbahnen Braunwald AG und weiterer Investitionen vor Ort.

2.2.4. Gemeinderat Glarus Süd

Die Vertreter des Gemeinderats Glarus Süd sind sich der Bedeutung der beiden Tourismusorte bewusst; in beiden Fällen handle es sich im nationalen oder internationalen Vergleich um eher kleine Sportbahnen, an welchen die Gemeinde unterschiedlich beteiligt sei. Sehr hoch sei die Bedeutung dieser Bahnen jedoch in Bezug auf die vielen nachgelagerten Betriebe. Damit leisteten sie einen wichtigen Beitrag gegen die Abwanderung. Allerdings müssten die Frequenzen erhöht werden können. Man müsse wissen, dass Betriebe dieser Gröszenordnung nirgends ohne öffentliche Unterstützung gedeihen könnten. Man unterstütze das regierungsrätliche Vorgehen, welches den Einsatz finanzieller Mittel erlaube, ohne in den laufenden Betrieb involviert zu werden. Den Bahnen werde nichts geschenkt. Die Zinslast wiege schwer. Der Frage, ob sich die Gemeinde dieses Engagement zu Gunsten der Bergbahnen leisten könne, wird die Gegenfrage gegenübergestellt, welche Alternativen man habe und ob man es sich leisten könne, nur zuzusehen.

2.3. Funktionsweise der FinanzInfra AG

Die Funktionsweise dieser Gesellschaft lässt sich wie folgt darstellen:

- Der Betreiber (vorliegend z.B. eine der beiden Sportbahnen) arbeitet ein Investitionsprojekt aus (Gesuch), welches vom Regierungsrat vorgeprüft wird. Gestützt darauf stellt der Regierungsrat dem Landrat Bericht und Antrag. Dieser entscheidet, ob eine Unterstützung gewährt werden kann (Freigabe der Mittel).
- Nach einer positiven Entscheidung des Landrates über das konkrete Investitionsprojekt, kann die FinanzInfra AG gegründet werden. Zunächst ist das Aktienkapital zu zeichnen. Anschliessend muss das nötige Fremdkapital beschafft werden, bevor die Arbeiten durch die Organe der FinanzInfra AG (nach Submissionsrecht) ausgeschrieben und schliesslich vergeben werden, um die entsprechende Investition in die touristische Kerninfrastruktur tätigen zu können.
- Die Investitionen verbleiben im Eigentum der FinanzInfra AG, welche diese der jeweiligen Betreiberin zu einem reduzierten Zins vermietet. Diese kann die Anlage bzw. die Investition nutzen. Schliesslich erstattet die FinanzInfra AG dem Landrat Bericht.

3. Eintreten auf die Vorlage

Nachdem sich die Kommission einen Überblick über die Haltungen der Hauptakteure gegenüber dem Antrag des Regierungsrats verschaffen konnte, war das Eintreten auf die Vorlage grundsätzlich unbestritten.

4. Detailberatung

4.1. Änderung des Gesetzes zur Entwicklung des Tourismus, TEG

Die Kommission diskutierte bei folgenden Gesetzesartikeln Änderungsanträge:

- Art. 2 Abs. 1: Instrumente (es resultiert kein Änderungsantrag der Kommission)
- Art. 5 Abs. 2: Ansätze (es resultiert kein Änderungsantrag der Kommission)
- Art. 12 Abs. 1 und 2: Grundsatz (Antrag DVI um Präzisierung, es resultieren Änderungsanträge der Kommission)

Alle weiteren Anpassungen des Gesetzes fanden die diskussionslose Zustimmung der Kommission.

Art. 2 Instrumente

Der Antrag die Gemeinden aus Absatz 1 herauszustreichen wird damit begründet, dass es sich bei der Tourismusförderung weiterhin um eine kantonale Aufgabe handeln solle. Auf die vorgeschlagene Vermischung sei zu Gunsten einer klaren Aufgabenverteilung zu verzichten. Dem hält man entgegen, dass die Gemeinden auch ohne diese klärende Regelung entsprechend tätig sein könnten. Diesfalls müssten separate Beschlüsse gefasst werden. Die vorliegende Regelung wolle die Position der Gemeinden stärken und Klarheit schaffen. Von anderer Seite wurde davor gewarnt, hier eine allzu grosse Diskrepanz zur Situation bei der LinthArena zu schaffen. Dort sehe man die Standortgemeinde in einer sehr prominenten Rolle, weshalb man sorgfältig prüfen solle, ob man die touristischen Kerninfrastrukturen tatsächlich als alleinige Sache des Kantons bezeichnen wolle.

Entscheid Kommission

In der Abstimmung obsiegt die regierungsrätliche Variante mit 10 : 0 Stimmen, bei einer Enthaltung.

Art. 5 Ansätze

Die Kommission diskutiert nochmals sehr kontrovers, ob bspw. ein sehr grosses Hotelprojekt die Voraussetzungen nach Art. 5 Abs. 2 erfüllen könnte.

Aus der Kommissionsmitte wird schliesslich der Antrag gestellt, dass man in den Gesetzestext den Begriff „zukunftsrelevant“ einfügen solle. Man vertrete nämlich die Meinung, dass bspw. Schneekanonen nicht zukunftsgerichtet bzw. -relevant wären. Dafür sei der Zeithorizont zu kurz. Zukunftsrelevant könnten Infrastrukturen nur sein, wenn dies mit einem entsprechenden Konzept hinterlegt sei.

Man hält dem entgegen, dass man sich nicht zukunftsgerichtete Business-Pläne, welche in jedem Fall verlangt würden, nicht vorstellen könne. Insofern bringe der Antrag nichts Neues, und beinhalte namentlich keine zusätzliche Voraussetzung.

Entscheid Kommission

In der Abstimmung obsiegt die regierungsrätliche Variante mit 6 : 4 Stimmen, bei einer Enthaltung.

Art. 12 Grundsatz (unter 5. Kurtaxe und Tourismusförderungsabgabe)

Das Departement beantragt eine weitere Anpassung vorzunehmen, deren Notwendigkeit sich aus aktuellem Anlass ergeben hat. Diese Änderung steht in keinerlei Zusammenhang mit der übrigen Vorlage, namentlich nicht mit den TKI und betrifft nur die Kurtaxe.

Zunächst beschloss die Kommission Eintreten auf den Antrag. In der Sache geht es lediglich um eine Präzisierung, nachdem nicht völlig klar ist, ob das Wohnen im eigenen Ferienhaus

oder in der eigenen Ferienwohnung vom Grundsatz im ersten Satz des Absatzes 1 erfasst wird. Die bezeichnete Regelung handelt nämlich nur vom „Beherbergen von Gästen“, während der Ferienhausbewohner nicht „beherbergter Gast“ im engeren Sinne ist. Dies ist zu korrigieren bzw. zu ergänzen.

Entscheid Kommission

Die Kommission beschliesst mit 9 : 2 Stimmen Eintreten und stimmt in der Detailberatung der beantragten Gesetzesänderung geschlossen zu.

4.2. *Beschlussesentwurf über die Gewährung eines Rahmenkredites über 12.5 Millionen Franken in den Jahren 2018 - 2028 an die Mitfinanzierung von touristischen Kerninfrastrukturen*

Zu den Ziffern 1 und 2 erfolgen weder Wortmeldungen noch Anträge.

Es wird beantragt eine **neue Ziffer 3** einzufügen und verbindlich zu regeln, dass Beschaffungsprojekte für touristische Kerninfrastrukturen der Submissionsgesetzgebung unterstehen sollen. Mit einer solchen Regelung würde Klarheit geschaffen.

Seitens des Departements hält man fest, dass man mit einer solchen Regelung wohl nur das Ergebnis festschreibe, welches sich aufgrund der regierungsrätlichen Vorlage (vgl. insbes. Ausführungen unter Ziff. 6) ohnehin ergeben hätte. Dort hatte man damit argumentiert, dass es sich bei der Beteiligung an der FinanzInfra AG um Verwaltungsvermögen handle und dass diese Beteiligung unmittelbar der öffentlichen Aufgabenerfüllung diene.

Aus der Kommissionsmitte wird der **(Gegen-)Antrag** gestellt, dass Beschaffungsprojekte für touristische Kerninfrastrukturen explizit nicht der Submissionsgesetzgebung unterstehen sollen. Ansonsten gelangten Offerten von überall her zum Ausschreibenden und müssten solche Aufträge schliesslich auswärts vergeben werden.

Ein Kommissionmitglied bekundet Sympathie für den Gegenantrag. Doch bestünde die Möglichkeit, Submissionsverfahren vernünftig abzuwickeln, indem nicht immer auf das billigste Angebot abgestellt werde. Zudem beuge die zwingende Durchführung eines Submissionsverfahrens Mausechelen vor. Nachgerade verhalte es sich so, dass das hiesige Seilbahnunternehmen gerade dank solcher Verfahren bestehen könne. Allein mit den einheimischen Seilbahnen wäre ein Fortbestand kaum gewährleistet. Das Unternehmen sei darauf angewiesen auch ausserhalb des Kantons mitbieten zu können und dort fair behandelt zu werden. Natürlich sei es ärgerlich, wenn solche Aufträge auswärts vergeben werden müssten.

Entscheid Kommission

In der (Eventual-)Abstimmung obsiegt der erste Antrag (Unterstellung Submissionsrecht) gegenüber dem Gegenantrag (Nicht-Unterstellung Submissionsrecht) mit 7 : 2 Stimmen, bei zwei Enthaltungen. In der Hauptabstimmung folgt die Kommission dem ersten Antrag (Unterstellung Submissionsrecht) gegenüber dem regierungsrätlichen Vorschlag (ohne formale Präzisierung) mit 9 : 2 Stimmen.

Gestützt darauf wird folgende Ziffer (3) eingeschoben:

„Für die Beschaffung touristischer Kerninfrastrukturen nach Ziffer 1 gilt die Submissionsgesetzgebung.“

Zur Ziff. 3 (neu jetzt Ziff. 4) erkundigt man sich darüber, ob der Landrat über die Freigabe der Mittel nur alle vier Jahre entscheide oder je Projekt. Dies beantwortet man so, dass man wie folgt unterscheiden müsse: In Bezug auf die unter Ziff. 1 beschlossenen Mittel erfolge die Mittelfreigabe je Projekt. Die Mittel in den Tourismusfonds (für die bisherige Tourismusförderung nach TEG) hingegen lege der Landrat alle vier Jahre ein (vgl. Art. 10 Abs. 3 TEG). Der vorliegende Kreditbeschluss sei aufgrund der letztgenannten Gesetzesänderung nötig geworden. Nach geltendem Recht hat der Landrat eine unbeschränkte Finanzkompetenz.

Keine Wortmeldung zur Ziff. 4 (neu jetzt Ziff. 5).

4.3. **Schlussabstimmung**

Vor der Schlussabstimmung hält der Präsident fest, dass die Kommission folgende Änderungen gegenüber der regierungsrätlichen Vorlage beschlossen habe:

- Tourismusentwicklungsgesetz: Präzisierungen in Art. 12 TEG
- Beschlussesentwurf Kreditgewährung: Neue Ziffer 3 zum Submissionsrecht (Ziffern 3 und 4 werden zu 4 und 5)

Die Kommission hält dafür, dass vorliegend die richtige Flughöhe gefunden worden sei. Zwar erscheine die Vorlage in Teilen unverbindlich doch handle es sich um eine Regelung auf Gesetzesstufe. Die notwendigen Konkretisierungen müssten im Rahmen der Gesuchprüfungen und der Umsetzung in der Praxis erfolgen. Dabei handelt es sich um eine Momentaufnahme und müsste die Situation unter veränderten Umständen neu beurteilt werden.

Aus der Kommissionsmitte wird ein **Ablehnungsantrag** gestellt. Er wird damit begründet, dass es falsch wäre, staatliche Gelder in eine Branche zu investieren, die mit schrumpfender Nachfrage, sinkenden Preisen und der zunehmenden Klimaerwärmung zu kämpfen habe. Künstliche Beschneidung löse das Problem nicht und sei mit dem hohen Wasserverbrauch und den Eingriffen in das Landschaftsbild eine ökologische Belastung. Die Hotellerie in Elm sei zudem in einem schlechten Zustand, was nur den Tagestourismus fördere, der dem ganzen Kanton eine hohe Belastung mit Autoverkehr beschere. Man bedaure, dass auch nach der Vernehmlassung der Regierungsrat keine alternativen Zukunftsszenarien für den Tourismus und die Wirtschaft in Glarus Süd dargelegt habe. Es wurde anerkannt, dass es um die Erhaltung von Arbeitsplätzen gehe, aber dasselbe würde auch für die Schulen und Alters- und Pflegeheime in Glarus Süd gelten, wo der Kanton einen Abbau fordere. Für den Wohnstandort seien die Bahnen tatsächlich ein Plus. Man hoffe darum, dass die Bahnen in redimensionierter Form überleben können. Dazu könne der Erlass der IH-Darlehen einen Beitrag leisten.

Ein anderes Mitglied **beantragt Zustimmung** zur von der Kommission beratenen Fassung. Die vom Vorredner angeführten Argumente könne er genauso zur Begründung seines Antrages verwenden. Man habe dies ausführlich bereits diskutiert. Wichtig sei der Zeithorizont. Man plane hier nicht für die nächsten 40 Jahre, doch vielleicht für die kommenden 10 – 20 Jahre. Während dieser Zeit könne man etwas bewirken und davon ausgehen, dass Wintertourismus betrieben werden könne. Die damit verbundenen Arbeitsplätze müsse man erhalten. Er betone nochmals, dass sehr viele weitere Arbeitsplätze direkt und indirekt vom Betrieb der Bahnen abhängen würden, was für die Gemeinde Glarus Süd sehr wichtig sei.

Der Ablehnungsantrag wird von anderer Seite damit unterstützt, dass es zwar schwierig sei Alternativen zu finden, dass aber das Zementieren von Bestehendem Neues, vielleicht Kleines und Feines verbaue. Es sei falsch, Nichtfunktionierendes zu zementieren. Damit ersticke man jeden Anreiz, nach neuen Lösungen zu suchen.

Entscheid Kommission

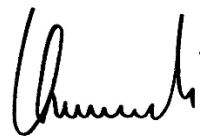
In der Schlussabstimmung obsiegt der Antrag der von der Kommission abgeänderten regierungsrätlichen Vorlage (Änderung bzgl. Art. 12 TEG und eingefügte Ziff. 3 Kreditbeschluss) mit 9 : 2 Stimmen gegenüber dem Ablehnungsantrag.

5. Antrag

Es wird dem Landrat beantragt, der regierungsrätlichen Vorlage zur Änderung des Gesetzes zur Entwicklung des Tourismus; Öffentliche Mitfinanzierung von touristischen Kerninfrastrukturen in der Kommissionsfassung zuzustimmen (Änderung zu Art. 12 TEG und eingefügte Ziffer 3 in Beschluss über die Gewährung eines Rahmenkredits über 12,5 Millionen Franken in den Jahren 2018-2028 an die Mitfinanzierung von touristischen Kerninfrastrukturen).

Genehmigen Sie, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Landrätliche Kommission Linth-arena / Touristische Kerninfrastrukturen



Christian Marti
Kommissionspräsident

Beilagen:

- SBE in der Kommissionsfassung
- Synopse TEG in der Kommissionsfassung
- Beschlussentwurf in der Kommissionsfassung
- RRB § 402 vom 7. Juli 2016
- Modellierung Regionalwirtschaft Kanton Glarus vom 17. Oktober 2017 (nur online in der Geschäftsdatenbank verfügbar)
- rev. Fassung des DVI-Papiers: Phasen der Förderung touristischer Kerninfrastrukturen nach TEG (4 Folien) inkl. zugehöriger Erläuterungen (nur online in der Geschäftsdatenbank verfügbar)
- Stellungnahme GR Glarus Süd zu den Fragen des Kommissionspräsidenten (nur online in der Geschäftsdatenbank verfügbar)
- Stellungnahme VR Sportbahnen Elm zu den Fragen des Kommissionspräsidenten (nur online in der Geschäftsdatenbank verfügbar)
- Stellungnahme VR Sportbahnen Braunwald zu den Fragen des Kommissionspräsidenten (nur online in der Geschäftsdatenbank verfügbar)