

Staatskanzlei
Rathaus
8750 Glarus

Aus den Verhandlungen des Regierungsrates vom 11. Juni 2019

Tätigkeitsbericht 2018 verabschiedet

Dem Landrat wird der Tätigkeitsbericht 2018 unterbreitet. Auf 70 Seiten berichten Regierungsrat, die Staatskanzlei, die fünf Departemente und die Gerichte über die Schwerpunkte ihrer Tätigkeiten im vergangenen Jahr. Ergänzt wird die Berichterstattung durch einen umfassenden Statistikteil sowie einen Überblick über die Jahresrechnung 2018.

2018 erfolgte der Start in die Legislaturperiode 2019–2022. In diesem Jahr wurden von der Politik wichtige Entscheide getroffen und Pläne verabschiedet, die von der Verwaltung mit grossem Einsatz umgesetzt werden. So stimmte die Landsgemeinde der öffentlichen Mitfinanzierung touristischer Kerninfrastrukturen und der Sanierung und Erweiterung der Lintharena SGU zu. Zusammen mit dem erfolgten Spatenstich zur Stichstrasse Näfels-Mollis wird die Basis für einen prosperierenden Kanton gelegt.

Was die politische Planung betrifft, so wurden bereits im Vorjahr die Steuerungsinstrumente optimiert, sodass der Kanton Glarus im schweizweiten Vergleich ausgezeichnet dasteht. Die für die nächste Dekade 2020–2030 erarbeitete Langfristplanung wurde im Jahr 2018 für die Legislaturperiode 2019–2022 konkretisiert. Die Legislaturplanung bildet die Grundlage für die zielgerichtete Arbeit der kantonalen Verwaltung.

Interpellation «Ersatzwahlen in den Verwaltungsrat der Glarner Kantonalbank»

Die von der SVP-Landratsfraktion Anfang April 2019 eingereichte Interpellation «Ersatzwahlen in den Verwaltungsrat der Glarner Kantonalbank» wird wie folgt beantwortet:

Mit höchster Priorität hat die Glarner Kantonalbank mit der vorliegenden Nomination das von verschiedener Seite zu Recht geforderte Frauenvakuum entschärft. Haben der Verwaltungsrat bzw. das zuständige Gremium im Kanton nach einer valablen weiblichen Nachfolgerin für den scheidenden Vizepräsidenten gesucht? – Der Regierungsrat war noch nie in die Suche nach Kandidatinnen und Kandidaten für den Verwaltungsrat der Glarner Kantonalbank (GLKB) involviert. Schon in früheren Zeiten machte der Bankrat dem Landrat direkt Vorschläge bei Ersatzwahlen. Es entspricht Gesetz und Statuten, dass der Verwaltungsrat bei einer Aktiengesellschaft zuhanden der Generalversammlung einen Wahlvorschlag unterbreitet. Entsprechend gab und gibt es kein «zuständiges Wahl-Gremium» im Kanton.

Als Vertreter des Mehrheitsaktionärs steht es dem Regierungsrat aber frei, den Vorschlag des Verwaltungsrates der GLKB an der Generalversammlung zu akzeptieren oder eine eigene Kandidatin bzw. einen eigenen Kandidaten zur Wahl vorzuschlagen. Der Regierungsrat sah jedoch keinen Anlass, eigene Aktivitäten für einen weiteren Kandidaturvorschlag zu unternehmen oder gar einen Gegenvorschlag zu unterbreiten. Der Verwaltungsrat schlug eine Kandidatin vor, welche die Anforderungen des Kantonalbankgesetzes vorbehaltlos erfüllt.

Die Entpolitisierung und Ausrichtung des Verwaltungsrates nach fachlichen Kriterien werden seitens der SVP-Landratsfraktion klar unterstützt. Werden mit der vorliegenden Nomination die Kenntnisse von Land und Lüt, der hiesigen Gepflogenheiten und Verhältnisse mit einem mehrheitlich ausserhalb des Kantons heimischen Verwaltungsrat genug Rechnung getragen? – Das Gesetz über die Glarner Kantonalbank sowie die vom Landrat genehmigte Eigentümerstrategie sehen vor, dass der Verwaltungsrat funktional ausgewogen zusammengesetzt sein muss. Somit ist weder das Geschlecht noch der Wohnort der Mitglieder ein entscheiderelevantes Kriterium. Der Gesetzgeber betont – nach Ansicht des Regierungsrates zu Recht – das funktionale Element. Verwaltungsräte nehmen in einem Unternehmen eine strategische Funktion ein. Bei den wenigsten Aufgaben sind Kenntnisse von «Land und Lüt» entscheidend. Vielmehr sind die fachlichen Kenntnisse höher zu gewichten. Das ist im operativen Bereich anders, wo die Kenntnisse der lokalen Gegebenheiten eine wichtigere Rolle spielen als auf der strategischen Ebene. Soweit Kenntnisse von «Land und Lüt» für die strategische Führung der Bank relevant sind, sind diese aus Sicht des Regierungsrates mit den Vertretern aus dem Kanton Glarus sowie dem Bezug zum Kanton Glarus der weiteren Mitglieder im Verwaltungsrat der GLKB angemessen vorhanden.

Ist dem Regierungsrat bewusst, dass bei einer überprüften Vergleichsgruppe umliegender und vergleichbarer Kantonalbanken von zehn Instituten, lediglich deren zwei Banken über ein mehrheitlich von ausserkantonalen Verwaltungsräten beherrschtes Aufsichtsgremium verfügen? Im Schnitt wohnen fast ¼ der Verwaltungsräte der Vergleichsgruppe in den jeweiligen Kantonen. – Der Regierungsrat hat den Vergleich der SVP-Fraktion, der die Kantonalbanken der Kantone LU, UR, SZ, OW, NW, SH, AI, SG, GR und TG umfasst, mit Interesse zur Kenntnis genommen. Er hat diesen evaluiert und um den Anteil Frauen in den strategischen Gremien sowie um die Rechtsform und die Börsenkotierung ergänzt (vgl. nachfolgende Tabelle). Der Frauenanteil ist in allen in den Vergleich einbezogenen Kantonalbanken tief. Somit kann dieser Vergleich nur sehr bedingt als Referenz verwendet werden. Es zeigt sich, dass sich die GLKB durchaus mit anderen Kantonalbanken vergleichen lässt.

Kantonalbank	Rechtsform ¹	Börsenkotiert	Mitglieder VR Anzahl	davon mit Wohnsitz im Kanton		davon Frauen	
				Anzahl	%	Anzahl	%
LU	PrAG	ja	8	3	38	2	25
UR	ÖrK	nein	7	5	71	3	43
SZ	ÖrK	nein	9	9	100	0	0
OW	ÖrK	nein	7	6	86	2	29
NW	ÖrK	nein	6	5	83	0	0
SH	ÖrK	nein	9	9	100	1	11
AI	ÖrA	nein	8	7	88	1	13
SG	GwAG	ja	9	5	56	2	22
GR	ÖrK	ja	7	3	43	1	13
TG	ÖrK	ja	9	5	56	2	22
Total			79	57	72	14	18

¹ GwAG = Gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft / PrAG = Privatrechtliche Aktiengesellschaft / ÖrK = Öffentlich-rechtliche Körperschaft

Der Regierungsrat stellt fest, dass die Anteile der Mitglieder mit innerkantonalem Wohnsitz je nach Kantonalbank stark divergieren. Mit der Luzerner und der Graubündner Kantonalbank haben zwei weitere Kantonalbanken in ihrem strategischen Gremium eine Mehrheit an Mitgliedern, die ihren Wohnsitz ausserhalb des Standortkantons haben. Gerade diese zwei Kantonalbanken können von der Ausgangslage (Rechtsform, Börsenkotierung) her am ehesten mit der GLKB verglichen werden. Zudem ist der Frauenanteil in allen in den Vergleich einbezogenen Kantonalbanken sehr tief.

Mit drei von sieben Mitgliedern (43 %) hat bei der GLKB eine Minderheit der Verwaltungsratsmitglieder ihren Wohnsitz im Kanton Glarus. Dies bedeutet aber nicht, dass Verwaltungs-

ratsmitglieder mit ausserkantonalem Wohnsitz nicht im Kanton Glarus vernetzt sind oder die Gepflogenheiten sowie «Land und Lüt» nicht kennen. Beispielsweise ist ein ausserkantonales wohnhaftes Verwaltungsratsmitglied im Kanton aufgewachsen, hat also lange hier gelebt und darf als «Heimweh-Glarner» bezeichnet werden. Solche Informationen fehlen in diesem Vergleich und beeinträchtigen die Interpretation der Daten und Schlussfolgerung.

Weiter gilt es zu beachten, dass der Kanton Glarus ein vergleichsweise kleiner Kanton ist und alleine schon dadurch die Auswahl an geeigneten Kandidatinnen und Kandidaten begrenzt ist. Wie dargelegt verlangt der Gesetzgeber fachliche Kenntnisse. Eine Kandidatin oder ein Kandidat muss bereit sein, genügend zeitliche Ressourcen für das Mandat zur Verfügung zu stellen und damit eventuell beruflich kürzer zu treten. Zudem muss eine Person auch menschlich ins Gremium passen, um beispielhaft ein paar Wahlkriterien aufzuführen. Selbstverständlich bevorzugt der Regierungsrat Kandidatinnen und Kandidaten aus dem Kanton Glarus, falls alle Anforderungen erfüllt sind.

Mit welcher Begründung kann diese deutliche Abweichung vom Schnitt begründet werden?
– Der Verwaltungsrat ist verpflichtet, notwendige Ausführungsbestimmungen für die Wahl in den Verwaltungsrat zu erlassen. Das heisst im Umkehrschluss, dass der Regierungsrat bei seiner Entscheidung nicht völlig frei ist und nach eigenem Gutdünken wählen kann. Er muss die Vorgaben im Gesetz beachten, wonach eine funktionale Zusammensetzung höher zu gewichten ist als die regionale Herkunft. Der Landrat macht die genau gleichen Vorgaben in der von ihm genehmigten Eigentümerstrategie: Dem Verwaltungsrat sollen Personen mit den erforderlichen Fähigkeiten angehören, damit eine eigenständige Willensbildung im kritischen Gedankenaustausch mit der Geschäftsführung gewährleistet ist. Die Verwaltungsräte müssen in erster Linie einen guten Ruf geniessen, initiativ und mehrheitlich unabhängig sein sowie über ausgewiesene Kenntnisse in den Bereichen Unternehmensführung, Finanzdienstleistung, Rechnungslegung oder Recht verfügen. Für Landsgemeinde und Landrat sind also Herkunft und Geschlecht subsidiäre Wahlkriterien.

Interpellation «Auswirkungen der Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer»

Die Anfang März 2019 von der Landratsfraktion der Grünen eingereichte Interpellation «Auswirkungen der Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer» wird wie folgt beantwortet:

Wie hat sich seit 2012 die Zusammensetzung der Motorfahrzeugflotte der Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons Glarus hinsichtlich der Kriterien Treibstoffverbrauch, CO₂-Ausstoss und Gewicht verändert? – Die CO₂-Emissionen der im Kanton Glarus immatrikulierten Personenwagen sind (soweit eine Auswertung technisch überhaupt möglich ist) allesamt seit der Einführung des ökologischen Rabattsystems bei den Verkehrssteuern im Jahr 2012 im Durchschnitt gesunken. Inwiefern die gesunkenen Emissionswerte mit einem ökologischeren Empfinden der Fahrzeughalter zu tun haben könnte, lässt sich nicht feststellen, da repräsentative Erhebungen zum Kundenverhalten nicht vorliegen. Mit Sicherheit kann allerdings gesagt werden, dass in den vergangenen sieben Jahren der technische Fortschritt auch vor der Automobilindustrie nicht Halt gemacht hat. Die Automobilhersteller haben umweltfreundlichere Verbrennungsmotoren (Benzin und Diesel) sowie eine Reihe von alternativen Antriebssystemen (Elektro, Hybrid, Plug-in-Hybride, Erdgas, Brennstoffzelle) entwickelt, die nur wenig mit den herkömmlichen Verbrennungsmotoren zu tun haben.

Das Leergewicht der Personenwagen hat seit 2012 im Durchschnitt marginal zugenommen, mit Ausnahme von Fahrzeugen mit Erdgas-Antrieb. Diese sind jedoch nicht sehr zahlreich.

Informationen über den durchschnittlichen Treibstoffverbrauch lassen sich vom Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Glarus nicht erheben. Deshalb können diesbezüglich keine Aussagen gemacht werden.

Die folgende Tabelle zeigt die Bestände an Fahrzeugen in den Jahren 2012 und 2018:

Personenwagen	Antriebsart	Anzahl	Ø CO ₂	Ø Leergewicht	Differenz 2012 - 2018 in %	
					Ø CO ₂	Ø Leergewicht
Jahr 2012	Benzin	13'221	194	1'368	-14.1	1.1
Jahr 2018	Benzin	13'757	170	1'383		
Jahr 2012	Diesel	4'085	178	1'675	-11.9	3.1
Jahr 2018	Diesel	7'323	159	1'728		
Jahr 2012	Hybrid	44	121	1'426	-26.0	9.0
Jahr 2018	Hybrid	280	96	1'567		
Jahr 2012	Erdgas	6	133	1'534	-9.9	-11.8
Jahr 2018	Erdgas	14	121	1'372		

Ist durch die damalige Änderung (Einführung des Bonus-Malus-Systems) der Anteil ökologischer Fahrzeuge feststellbar angestiegen? – Einleitend sei angemerkt, dass es keine anerkannte Definition gibt, was als ökologisch(er)es Fahrzeug gilt. Somit kann die Frage nur annäherungsweise beantwortet werden.

Am 1. Januar 2012 waren im Kanton Glarus neun Elektro- und 44 Hybridfahrzeuge registriert. Mit Blick auf die Gesamtmenge der immatrikulierten Personenwagen (21'138) entsprach dies einem Anteil von 0,25 Prozent. Am 31. Dezember 2018 waren 82 Elektro- und 280 Hybridfahrzeuge eingelöst, was einem Anteil von 1,54 Prozent entspricht (bei nunmehr 23'509 eingelösten Fahrzeugen). Bei der 1. Inverkehrsetzung von Fahrzeugen, welche aufgrund der Energieetikette einen Bonus (nämlich Kategorie A; ab 2016 A und B) oder einen Malus (Kategorien E, F, G; ab 2016 F und G) erhalten bzw. erhielten, ist nur eine geringfügige Zunahme von energieeffizienteren Fahrzeugen feststellbar. Betrachtet man die statistischen Zahlen der Jahre 2015–2018, so erweisen sich die prozentualen Anteile der Kategorie-A-Fahrzeuge als sinkend. Konnten in den Jahren 2013 und 2015 noch 14 Prozent aller Fahrzeughalter und -halterinnen von einem Bonus bei der ersten Inverkehrsetzung profitieren, waren es in den Jahren 2017 und 2018 noch 9 bzw. 7 Prozent (was letztlich aber auch mit der jährlichen Neuberechnung der Energieeffizienz-Kategorien zusammenhängt). Eine Zunahme ist hingegen bei den neu in Verkehr gebrachten Fahrzeugen der Kategorien F und G feststellbar. Waren es in den Jahren 2012 bis 2016 noch wenige Fahrzeuge (4 bis 8%), welche sich in der Kategorie G befanden und deshalb einen Malus bezahlen mussten, sind diese Anteile in den Jahren 2017 und 2018 markant angestiegen (13 bzw. 26%). Das hängt damit zusammen, dass die Fahrzeuge dieser Kategorie während ihrer gesamten Immatrikulation im Kanton Glarus Malus-belastet sind. Ebenso konnte man einen höheren Anstieg bei den Personenwagen in der Kategorie F registrieren.

Wie haben sich die Erträge der Motorfahrzeugsteuer entwickelt? – Die Erträge der Motorfahrzeugsteuern haben sich im Kanton Glarus wie folgt entwickelt (Beträge in Fr.):

Jahr	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Diff. 2012 - 2018
Motorfahrzeugsteuern	10'437'618	10'695'029	10'907'177	11'070'587	11'255'558	11'449'636	11'622'154	11'746'885	
Taxen für Motorfahräder	12'495	11'175	9'705	9'705	9'780	10'680	11'445	12'150	
Bonusbeiträge Ökosteuer	0	-10'405	-41'242	-66'662	-66'704	-226'761	-238'548	-176'236	
Zuschlag Malus Ökosteuer	0	20'102	60'407	105'369	151'792	161'182	207'048	274'551	
Total	10'450'113	10'715'901	10'936'047	11'118'999	11'350'426	11'394'737	11'602'099	11'857'350	1'141'449

oder 10,65%

Hat der Regierungsrat bei der Steuer die Mali und Boni für ökologisch stark schädliche bzw. weniger schädliche Fahrzeuge seit Annahme des Gesetzes verändert? – Gemäss der Verordnung des Regierungsrates über das ökologische Rabattsystem der Verkehrssteuern (VStRV), die auf den 1. Januar 2012 in Kraft trat, wurden Personenwagen mit der Energieeffizienz-Kategorie A ab ihrer Erstimmatrikulation für den Rest des laufenden Jahres sowie die

darauffolgenden zwei Kalenderjahre zu 50 Prozent von der allgemeinen Verkehrssteuer befreit. Gänzlich befreit werden ausschliesslich mit Elektroenergie angetriebene Motorfahrzeuge. Personenwagen der Energieeffizienz-Kategorien E, F und G wurden ab der Erstinverkehrsetzung während ihrer gesamten Immatrikulationsdauer mit einem jährlichen Malus von 10 bzw. 20 bzw. 30 Prozent belegt.

Das vorerwähnte ökologische Rabattsystem wurde einmal überprüft und vom Regierungsrat per 1. Januar 2016 wie folgt geändert:

	Kategorie	Voraussetzung	Verkehrssteuern	Dauer
Bonus	A	1. Inverkehrsetzung ab 1. Januar 2014	- 100%	Laufendes + 2 Kalenderjahre
	B	1. Inverkehrsetzung ab 1. Januar 2014	- 75%	Laufendes + 2 Kalenderjahre
Malus	F	1. Inverkehrsetzung ab 1. Januar 2012	+ 20%	Gesamte Immatrikulationsdauer
	G	1. Inverkehrsetzung ab 1. Januar 2012	+ 30%	Gesamte Immatrikulationsdauer

Gänzlich von der Verkehrssteuer befreit sind weiterhin die ausschliesslich mit Elektroenergie angetriebene Motorfahrzeuge. Es zeichnet sich ab, dass die VStRV wohl demnächst wieder angepasst werden muss, um der gesetzlich postulierten Saldoneutralität (mittelfristig) Rechnung tragen zu können.

Welchen Handlungsbedarf sieht der Regierungsrat allenfalls, um bei den Neuwagen, die im Kanton Glarus immatrikuliert sind, den gesetzlichen Zielwert von 95 Gramm CO₂ pro Kilometer ab dem Jahr 2020 zu erreichen? – Seit Juli 2012 gelten in der Schweiz, analog zur EU, CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen. Erstmals zum Verkehr in der Schweiz zugelassene Personenwagen dürfen im Durchschnitt maximal 130 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen. Diese Zielvorgabe gilt bis Ende 2019. Ab dem Jahr 2020 gilt für Personenwagen ein Zielwert von 95 Gramm CO₂ pro Kilometer. Ab diesem Zeitpunkt werden zusätzlich auch CO₂-Emissionsvorschriften für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper eingeführt. Sie müssen einen Zielwert von 147 Gramm CO₂ pro Kilometer einhalten. Für den Kanton verbleibt hier kein Spielraum zum Erlass von weitergehendem kantonalem Recht. Namentlich wäre es nicht zulässig, wenn der Kanton Personenwagen nicht zulassen würde, welche mehr als 130 bzw. 95 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen.

Die Kantone sind jedoch frei, zur Erreichung der Klimaziele des Bundes andere flankierende Massnahmen im eigenen (kantonalen) Zuständigkeitsbereich umzusetzen. Solche möglichen ergänzenden Massnahmen sind im Energiekonzept 2012 des Kantons Glarus erwogen worden. Mit dem Energiekonzept 2012 soll das Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft erreicht werden, wofür der Gesamtenergieverbrauch (inkl. Verkehr) bis 2020 um etwa 20 Prozent sinken soll. Insbesondere für den Bereich des Verkehrs sollen die CO₂-Emissionen von erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen auf durchschnittlich 95 Gramm CO₂ pro Kilometer reduziert werden. Gewisse Lenkungsmöglichkeiten zur Umsetzung dieser Massnahme erkannte man im Energiekonzept 2012 unter anderem auch bei der kantonalen Motorfahrzeugsteuer. Eine Überprüfung der Wirksamkeit und des Umsetzungsstands der dort thematisierten Ansätze ist vom Departement Bau und Umwelt für 2020/21 vorgesehen. Es ist davon auszugehen, dass die entsprechende Auslegeordnung zu neuen Vorschlägen für weitergehende Massnahmen führen wird. Derzeit können dazu noch keine Aussagen gemacht werden.

Gegenstand der entsprechenden Diskussionen wird dann vermutlich auch die Effektivität und damit der Umfang der Lenkungswirkung der (ökologisierten) Motorfahrzeugsteuer sein. Mit den heutigen strengeren Messverfahren stellt die Einhaltung des gesetzlichen Zielwertes von 95 Gramm CO₂ pro gefahrenem Kilometer ab dem Jahr 2020 eine noch grössere Hürde dar. Ob eine vermehrte Förderung der Elektromobilität im Zusammenhang mit der Diskussion über den tatsächlichen ökologischen Fussabdruck von Elektrofahrzeugen in Bezug auf Herstellung, Betrieb und Entsorgung sowie bezüglich Reichweite Sinn macht, wird ebenfalls zu prüfen sein.

Was unternimmt der Kanton, um seine eigene Fahrzeugflotte möglichst ökologisch zusammenzustellen? – Es existiert keine regierungsrätliche Weisung oder anderweitige Vorgabe, welche der kantonalen Verwaltung bei der Beschaffung von Fahrzeugen die Berücksichtigung von ökologischen Kriterien vorschreiben würde. Die Departemente sind somit diesbezüglich frei. Es liegt in der Kompetenz der Departemente, Einfluss auf die Verwaltung zu nehmen und ökologisch verantwortungsbewusst einzukaufen. Als Beispiel sei erwähnt, dass der Informatikdienst kürzlich ein elektrobetriebenes Auto angeschafft und in Betrieb genommen hat.

Beiträge aus dem Kulturfonds

Für kulturelle Zwecke werden aus dem Kulturfonds 35 Personen oder Organisationen durch die Kulturkommission oder den Regierungsrat Beiträge von total 460'300 Franken gewährt oder als Defizitdeckung zugesichert. Fünf Gesuche wurden abgelehnt, eines zurückgestellt. Durch den Regierungsrat werden Beiträge und Defizitbeiträge von 342'600 Franken bewilligt für:

	Beitrag	Defizitbeitrag (Zusicherung)
- Bergklang GmbH, Glarus, Sound of Glarus, pro Jahr Leistungsvereinbarung 2019–2021	Fr. 30'000	Fr. 39'000
- Kulturgesellschaft Glarus, Jubiläumssaison 2020/2021	Fr. 150'000	Fr. 25'000
- Genossenschaft Kulturzentrum Holästei, Beitrag 2019	Fr. 30'000	Fr. 10'000
- Projektgruppe Flurnamenbuch Gemeinde Glarus, Buch	Fr. 35'000	
- Glarner Singverein Glarus, Hauptkonzert 2019		Fr. 12'400
- Glarner Blasmusikverband, Teil-, Neuinstrumentierung	Fr. 11'200	