

Sekretariat Landrat
Rathaus
8750 Glarus

Protokoll

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 21. Dezember 2011, um 08.00 Uhr, im Rathaus in Glarus

Vorsitz	Landratspräsident Matthias Auer, Netstal
Ratsschreiber	Hansjörg Dürst, Ennenda
Protokoll	Josef Schwitter, Glarus

§ 216 Feststellung der Präsenz

Es sind folgende Landratsmitglieder abwesend:

Martin Landolt, Näfels
Alfred Hefti, Mollis
This Jenny, Netstal
Eugen Streiff, Rüti
Vreni Reithebuch, Linthal

Während Traktandum 2, Bedingte Kapitalerhöhung Glarner Kantonalbank, ist Bankpräsident Martin Leutenegger anwesend.

§ 217 Traktandenliste

Die Traktandenliste wurde im Amtsblatt vom 15. Dezember 2011 veröffentlicht und den Mitgliedern zugestellt. – Sie ist unverändert genehmigt.

§ 218

Memorialsantrag Mieterinnen- und Mieterverband Kanton Glarus „Mietrechtsverfahren kostenlos“; Zulässig- und Erheblicherklärung

(Bericht Regierungsrat, 6.12.2011)

Zulässigerklärung

Der Memorialsantrag ist zulässig erklärt.

Erheblicherklärung

Abstimmung: Der Memorialsantrag ist erheblich erklärt.

§ 219

Bedingte Kapitalerhöhung Glarner Kantonalbank

Interpellation Thomas Kistler, „Risiko-Situation Kantonalbank / Too-big-to-fail für den Kanton Glarus“

(Berichte Regierungsrat, 6.12.2011; Kommission Finanzen und Steuern, 8.12.2011)

Eintreten

Thomas Kistler, Niederurnen, Kommissionspräsident, dankt für Kommissionsbegleitung, Erläuterungen, Rede- und Antwortstehen von Regierungsrat und Vertretungen der Glarner Kantonalbank (GLKB) sowie den Kommissionsmitgliedern für gute Kommissionsarbeit und Nachbearbeitung des Berichts. – Nach etwas mehr als einem halben Jahr ist die Kapitalerhöhung wieder Thema. Die im Frühling Beschlossene scheiterte, und nun muss im letzten Moment über eine nur noch vor Neujahr sinnvolle andere Variante entschieden werden. Es gibt weder Handlungsspielraum noch Alternative zur Ausgabe der nachrangigen Wandeldarlehen. Die Verträge für die 40 Millionen Franken sind unterschrieben und die Zahlungsanweisungen versandt, um die Darlehen noch im laufenden Jahr zu erhalten und sie gemäss den Vorgaben der Finanzmarktaufsicht (Finma) als Eigenkapital anrechnen zu können. Auch die Handelsregistereintragung ist erfolgt; es fehlen nur noch die Zusage des Landrates und die Unterschrift des Regierungsrates. – Die Kommission weist ausdrücklich darauf hin, dass dank der damit erfüllten Eigenkapitalauflagen laut Zusicherung der Verantwortlichen der GLKB – sofern nichts Grosses und Unerwartetes geschieht – eine Gewinnablieferung ab Geschäftsjahr 2012 an den Kanton 2013 erfolge und die Suche nach einem finanziellen strategischen Partner zu intensivieren sei.

Als Interpellant ist der Redner über die Beantwortung froh. Als Bürger erwartet er aber von Regierung und Bankorganen das Umsetzen von öffentlich Bekanntgegebenem und des vom Landrat Beschlossenen und – sollte dies nicht gelingen – klare Information, weshalb es nicht klappte. Ihre Handlungen sind von öffentlichem Interesse und damit die Erwartungen der Öffentlichkeit klar höher als bei einem privaten Unternehmen. – T. Kistler erachtet die Interpellation als erledigt und verdankt die Antwort.

Die Kommission unterstützt einstimmig den Antrag des Regierungsrates. Dieser soll jedoch gemäss Eignerstrategie die Haltung des Kantons gegenüber der GLKB weiterhin klar vertreten.

Hans-Jörg Marti, Nidfurn, Kommissionsmitglied, beantragt namens der FDP-Landratsfraktion Eintreten und Genehmigung der Kapitalerhöhung. – Die GLKB hat die Eigenmitteldeckung von 165 Prozent so schnell als möglich zu erreichen. Neue, noch nicht abschätzbare Vorschriften werden die Eigenmittelvorgaben verschärfen. Nicht nur deswegen ist die Eigenkapitalbasis zu stärken, sondern auch weil die GLKB bald wieder zu einer attraktiven Braut werden soll, dies aber nicht nur mit Hilfe von aussen, sondern auch durch Selbsterarbeitetes, was noch viel harte Arbeit von den Verantwortlichen erfordert. Nach der nicht erreichten ordentlichen Kapitalerhöhung, die richtigerweise nicht mit einem Volksvermögen vernichtenden Kompromiss durchgeboxt wurde, ist nun auf neuem Weg die dringend notwendige Kapitalerhöhung zu erreichen. Die Wandeldarlehen binden zweifellos näher an die Investoren, doch verdient die Führung der GLKB Vertrauen, und die Aktionärbindungsverträge werden grösstmögliche Flexibilität geben. Die Zinsen für die Wandeldarlehen fliessen zwar nach ausserhalb des Kantons, doch hätten alle anderen Darlehensformen die Flexibilität nur minimal, Kosten und Zinsen aber massiv erhöht und damit die Eigenmittelstärkung behindert. Die vorgeschlagene Kapitalerhöhung wird, sofern der Geschäftsgang den beiden vorangehenden Jahren entspricht, eine kleine Dividende an den Kanton ermöglichen. Euphorie darf dennoch nicht aufkeimen, denn die GLKB ist immer noch weit davon entfernt, eine starke Bank zu sein; erste Priorität kommt weiterhin der Eigenmittelstärkung zu, um bei deren weiterer Verschärfung ohne Asthmaspray zu benötigen mehr Luft zum Arbeiten zu haben. – Es ist schnell nach *einem* starken Partner Ausschau zu halten. – Ablehnung wäre fatal, weil die GLKB ihre Geldpolitik zu überarbeiten hätte, was sich auf viele KMU und die Glarner Wirtschaft allgemein negativ auswirkte.

Fredo Landolt, Näfels, Kommissionsmitglied, schliesst sich namens der CVP-Landratsfraktion dem Antrag von Regierung und Kommission an. – Die nachrangigen Wandeldarlehen sichern die Ausfinanzierung, ermöglichen ab 2012 eine Gewinnablieferung, sind wegen den zehn Jahre festen geringen Zinsen kostengünstig und behindern eine strategische Partnerschaft nicht. Sie entlasten von Reportings gegenüber der Finma, geben Freiraum für Wachstum und uneingeschränkte Eigenständigkeit. Deshalb ist der Vorlage zuzustimmen.

Als Kenner der Materie fügt der Redner persönliche Bemerkungen an. – Die Finanzbranche ist im Umbruch. Die Grossbanken UBS und CS erfinden Geschäftsmodelle, stellen Angestellte frei, andere Banken wechseln den Eigentümer und zentralisieren die Verarbeitung, Raiffeisen wird im Rating zurückgestuft. Die GLKB soll sich gemäss professoraler Empfehlung zwischen neuem Geschäftsmodell oder strategischer Partnerschaft entscheiden. Ersteres bedeutete in neue Marktgebiete oder neue Geschäftsfelder vorzustossen; aber die Wachstumsstrategie ausserhalb der Region führte bereits zu sehr schlechten Erfahrungen und innerhalb ist Ausbau selbst bei sehr guter Geschäftstätigkeit nur beschränkt möglich. Eine Chance für die Zukunftsgestaltung bietet daher nur strategische Partnerschaft. Wie persönliches Erleben bestätigt, schränkt sie zwar ein und fordert Antworten auf unbequeme Fragen, aber es wird in eine gemeinsame Zukunft investiert. – Die GLKB will sich diesbezüglich mit dem Regierungsrat abstimmen (Bericht Kommission S. 3), was es eigentlich nicht bräuchte; der Bericht zur Änderung 2009 des Kantonalbankgesetzes sagt dazu: „Die Bank soll bestehende oder neue Kooperationen mittels (gegenseitiger) Kapitalbeteiligung vertiefen. Als mögliche Partner für strategische Kooperationen kommen namentlich Kantonalbanken, andere Banken sowie Institutionen und Unternehmen in Betracht, die an einer langfristigen Zusammenarbeit mit der GLKB interessiert sind.“ Die Kommission präzisiert zudem: „Unter einer strategischen Partnerschaft verstehen wir *einen* Partner;“ also keine Investoren. Somit hat die GLKB zu Gunsten dieser Lösung zu handeln, was unter Beachtung von Staatsgarantie, Mehrheitsbeteiligung und Leistungsauftrag keine leichte Aufgabe sein wird. Erweise sie sich als unrealistisch, wäre zu entscheiden zwischen Verzicht auf eine strategische Partnerschaft und Änderung der erwähnten Rahmenbedingungen.

Regierungsrat *Rolf Widmer* beantragt Zustimmung und dankt Kommission und Kommissionspräsident für unter grossem Zeitdruck geleistete konstruktive Zusammenarbeit. – Die Eignerstrategie gibt zwei Ziele vor: Ausstattung der GLKB mit genügend Eigenmitteln, Entlastung des Risiko tragenden Kapitals des Kantons. Die ordentliche Kapitalerhöhung hätte

beides erreicht, die bedingte erfüllt nur das erste. – Die GLKB besass immer ein tiefes Eigenkapital, denn so hatte sie dem Kanton wenig abzuliefern. Die Politik liess dies zu, obwohl sie am Gegenteil hätte interessiert sein müssen: je höher die Eigenmittel, desto geringer die Wahrscheinlichkeit Staatsgarantie gewähren zu müssen, und desto höher die Abgeltung, mindestens nominal. Darauf beruht die Vorgabe der Eignerstrategie von 165 Prozent Eigenmitteldeckung, was sich als klug erwies. Die Banken- und Finanzkrisen deckten auf, dass die Sicherheit der Banken nicht nur über regulatorische Bankvorschriften sondern insbesondere über genügend Eigenmittel zu erhalten ist. Fraglich, ob die Gesetzesvorgabe (Art. 7 Abs. 3 Kantonalbankgesetz) beizubehalten ist, weil die Finma dies aufgrund der aktuellen Lage vorgibt.

Die Regierung erachtet strategische Partnerschaft mit einem Partner als sehr wichtig. Hiezu mag die GLKB unterschiedlicher Meinung sein. Sie strebte vorerst verschiedene Partner an, also eher Investment als strategische Partnerschaft. Die Situation erfordert von den Kleinen zunehmend das Anlehnen an Grössere. Zentrale Wettbewerbsfaktoren sind die sinkenden Margen. Werden sie insbesondere im für die GLKB sehr wichtigen Hypothekensbereich kleiner, darf nicht wie vor vier, fünf Jahren reagiert werden, als wegen der zu kleinen Erträge und Gewinne an Volumen zugelegt werden wollte, was höhere Risiken eingehen liess. Der bestehende Verwaltungsrat wird dies aufgrund der Sensibilisierung kaum mehr zulassen, doch dürfen die Strukturen nicht personenabhängig sein; sie haben das Zurückfallen in alte Verhaltensmuster zu verhindern. Gelingt die Ertragssteigerung ohne höhere Risiken nicht, sind die Kosten zu senken, was unangenehme Entscheide auch im personellen Bereich nötig machen kann, die selbst eine strategische Partnerschaft nicht zum Vorneherein zu verhindern vermag.

Der Regierungsrat wird das Kantonalbankgesetz überprüfen, ebenfalls Gewinnausschüttung sowie Gewährleistung der Gleichbehandlung des Kantons als wirklicher Kapitalgeber und den De-facto-Kapitalgebern. Bezüglich der Suche eines einzigen guten Partners trägt der Regierungsrat Verantwortung, denn es handelt sich um eine strategisch und politisch bedeutungsvolle Wahl, selbst wenn daraus Meinungsverschiedenheiten mit der GLKB-Leitung auftreten sollten. Er wird den Entscheid gegenüber Landrat und Bevölkerung zu verantworten haben.

Detailberatung

Der Antrag ist akzeptiert.

Peter Rufibach, Riedern, Vizepräsident des Bankrates, dankt für das mit der Zustimmung verbundene Vertrauen im Namen der Mitarbeitenden und des Verwaltungsrates der GLKB. Diese alle werden über den Entscheid glücklich sein und alles daran setzen, das erwartete Ergebnis zu erreichen.

§ 220

A. Budget 2012

B. Finanz- und Aufgabenplan 2013-2016

Zurückgewiesene Positionen: 30101 Integration/40200 3300.10 Abschreibung Strassen

(Berichte s. § 214, 7.12.2011, S. 265; Tischaufgabe „Ergänzender Bericht zum Budget 2012 sowie zum Finanz- und Aufgabenplan 2013 – 2016“)

Budget 2012, Kst. 30101 Integration

Peter Rothlin, Oberurnen, Antragsteller an der vergangenen Sitzung, dankt für die Vorlage. Allerdings war mit dem Rückweisungsantrag die Frage verbunden, ob die Integrationskurse, bzw. die Integrationsprogramme, mit kostendeckenden Gebühren für die teilnehmenden Ausländerinnen und Ausländer durchgeführt werden und wie hoch die Beiträge sind; dazu wird nichts gesagt. Fraglich, ob die 14 Tage zu kurz waren, um im Bildungsdepartement dazu eine Antwort zu finden. Enttäuschend, dass deswegen keine Antragstellung möglich ist. Die Tischaufgabe stellt somit eine Einladung zum Einreichen einer Interpellation dar, welche der Redner gerne entgegennimmt. Zuhanden der kommenden Budgetdebatte werden die nötigen Angaben vorliegen.

Regierungsrätin *Christine Bickel* erklärt, Kostendeckung sei nicht möglich. Massgebend ist die Bundesgesetzgebung. Die Aufgaben der Integration, zu denen auch Deutschkurse gehören, haben Bund, Kanton, Gemeinden zu tragen.

Finanz-, Aufgabenplan; Kst. 3300.10, 40200 Abschreibung Strassen, Verkehrswege

Rolf Hürlimann, Schwanden, Fragesteller an der vergangenen Sitzung, erklärt sich als von der Antwort befriedigt. – Er verweist auf Folgendes: „Der übrig bleibende Teil der Verkehrssteuern sowie die andern Erträge des Strassenverkehrsamtes werden für die laufenden Kosten der für den Einzug von Strassenverkehrsabgaben und Gebühren zuständigen Behörde, der Kantonsstrassen sowie für die Tilgung der Strassenbauschuld verwendet“ (Art. 10 Abs. 3 EG SVG). Alle wissen, dass das nicht so gehandhabt wird, und auch dem Finanzhaushaltgesetz nicht nachgelebt wird, wenn Budget und Rechnung genehmigt werden. Es besteht somit tatsächlich gesetzlicher Handlungsbedarf, der, wie der Redner fordert, möglichst schnell im Sinne des HRM wahrzunehmen ist.

Das Budget 2012 und der Finanz- und Aufgabenplan 2013 – 2016 sind definitiv genehmigt.

§ 221

Ausbau öffentlicher Verkehr ab Sommer 2014 – GlarnerSprinter stündlich

(Berichte Regierungsrat, 8.11.2011; Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr, 9.12.2011)

Eintreten

Emil Küng, Obstalden, Kommissionspräsident, beantragt namens der Kommission Eintreten und Zustimmung zu den Kommissionsanträgen. – Die Vorlage beantwortet die an der Landsgemeinde 2011 abgelehnten Zwillingsmemorialsanträge. Sie erweitert, entwickelt und stärkt das Angebot des öffentlichen Verkehrs (öV) und macht den Standort attraktiver. – Rückgrat des öV bleibt die Bahnstrecke Ziegelbrücke–Linthal. Die Durchmesserlinie Zürich wird stündliche Führung des GlarnerSprinters und mit der Regio-Verbindung einen Halbstundentakt bis/ab Schwanden ermöglichen; das Busangebot wird darauf abgestimmt. Es sind aber immer Nachfrage und finanzielle Aspekte zu beachten. – Fragen nach dem Eckanschluss in Ziegelbrücke Richtung Sargans, zu den S2- und GlarnerSprinter-Halten in Bilten, Zugkreuzung in Netstal statt Glarus, Auswirkung des erweiterten Bahnangebots auf Wartezeiten vor geschlossenen Barrieren und auf den Güterumschlag zeigten: Die im regierungsrätlichen Bericht skizzierten Varianten sind durchdacht; an einem Ort scheinbar sinnvolle Änderungen bringen an anderer Stelle Nachteile.

Die Kommission bevorzugt Bahnvariante B. – Bei den Busangeboten wurden Optimierungs- und Anpassungsmöglichkeiten festgestellt. In einigen Gemeinden sei die Busvariante „Voll“, in anderen die Variante „Light“ zu führen, und es sei in der Tourismusregion Glarus Süd die Variante „Voll“ zu favorisieren, so der Konsens. Der Rahmenkredit ist um 250'000 auf 6,97 Millionen Franken zu senken. Da die Grundanforderungen unverändert bleiben, soll der Regierungsrat über Einzelheiten entscheiden; das Angebot per Fahrplan 2014 wird sich spürbar verbessern. Die Kommission nahm diesbezüglich den Hinweis einer eventuell nötig werdenden Steuererhöhung zur Kenntnis. – E. Küng dankt allen an Beratung und Unterstützung Beteiligten für ihren Einsatz.

Fridolin Dürst, Obstalden, Kommissionsmitglied, erklärt sich für die FDP-Landratsfraktion mit den Kommissionsanträgen einverstanden. – Er erinnert an die im Richtplan, Sachbereich Verkehr, festgehaltene Verpflichtung den öV zu fördern, an das Mehrjahresprogramm öV 2010 – 2019, das mit höheren als den nun vorgeschlagenen Kosten rechnete, und an das Versprechen, der Landsgemeinde 2012 Vorlagen zu Halbstundentakt und Verkehrsverbund zu unterbreiten. – Die Fraktion befürwortet bei der Bahn Szenario B und beim Bus die Kommissionsversion „Light plus“. Bei einheitlichem Stundentakt beim Bus kann der Kredit um 250'000 Franken reduziert werden, ohne wesentliche Einbussen in Kauf nehmen zu müssen. Zudem hat nach zweijährigem Betrieb eine Überprüfung des Angebots zu erfolgen, worauf zu beharren wäre. – Würde beim Rahmenkredit um Details verhandelt, käme man kaum zu einem Ziel, weshalb das Operative dem Departement zu überlassen ist.

Bruno Gallati, Näfels, Kommissionsmitglied, behält sich namens der CVP-Landratsfraktion vor, in der Detailberatung bei der direkten Bahnverbindung von/nach Zürich Zugshalte an allen glarnerischen Stationen zu beantragen. Ansonsten geht die Fraktion mit der Vorlage einig und bedankt sich für die grosse Arbeit. Vor allem sind die stündliche Führung des GlarnerSprinters bis Linthal und der dank der Kombination mit dem Regio sich ergebende Halbstundentakt zu begrüßen; es ergibt sich ein sehr gutes Bahnangebot. – Bei der Buslösung bleibt ungewiss, wo genau die 250'000 Franken eingespart werden, doch wird der Halbstundentakt nur zu Stosszeiten die Kosten senken. – Zu schaffen macht die Durchfahrt des GlarnerSprinters in Bilten. Einerseits erwähnt die Vorlage (Ziff. 3.3.2.), dies werde später definitiv behandelt, andererseits beantragt der bereits zugestellte Bericht zum den Halt fordern den Postulat Abschreibung. Dies verunmöglicht eingehende materielle Behandlung. Wird der GlarnerSprinter bis Linthal geführt, erhält sein Halten in Bilten noch grössere Bedeutung und zwar für den ganzen Kanton.

Ann-Kristin Peterson, Niederurnen, Kommissionsmitglied, ist, wie die Grüne Fraktion für Eintreten. – Die Vorlage ist gut und schlüssig. Sie will die Vorgabe des Richtplanes, Sachbereich Verkehr erreichen: Gleichbehandlung von öV, motorisiertem Individualverkehr und Langsamverkehr. 53 oder gar 64 Prozent der Bevölkerung könnten den öV halbstündlich nutzen; dies ist für alle Nutzenden vorteilhaft und dürfte einen höheren Anteil am Gesamtverkehr bewirken. – Die Grünen setzen sich aber für die Bestvarianten, also für einen Rahmenkredit von 7,22 Millionen Franken ein. Alle Gemeinden sind gleich zu behandeln und benutzerfreundlich ist nur ein regelmässiger Fahrplan. Es wäre verheerend, den finanziellen Gürtel in der Startphase enger zu schnallen; erst das gute Angebot führt zur Nachfrage, wie Erfahrungswerte belegen. Reduzieren ist kein Problem, hingegen das Erweitern. Die Bestvariante ergäbe zusammen mit dem anschliessend vorgeschlagenen Tarifverbund ein sehr attraktives öV-Angebot. – Die Grünen werden das Erhalten einer Buslinie vorschlagen, denn um die Vorgaben des Richtplanes zu erfüllen sind Ergänzungen statt Beschränkungen vorzunehmen.

Martin Bilger, Ennenda, Kommissionsmitglied, spricht sich namens der SP-Landratsfraktion für die Kommissionsanträge aus. – Die Vorlage erfüllt ein Versprechen der Regierung. Konstante Fahrplanzeiten von Montag bis Sonntag entsprechen dem Bedürfnis der Nutzenden. Für die Tourismusorte ist schnelle stündliche oder halbstündliche Erreichbarkeit richtig, deshalb ist in Glarus Süd beim Bus die Vollvariante zu realisieren. Dabei ist der Anschluss an den GlarnerSprinter sehr wichtig; Tourismusförderung braucht neben einem Projektmanager regelmässige Verbindungen zu den Anbietern. Für die Antragstellenden der Zwillings-Memorialsanträge stellt die Vorlage auch Standortförderung dar. Das Glarnerland wird dank der besseren öV-Erschliessung attraktiver. Die Detailfragen sind nach abgeschlossenem politischem Prozess zu beantworten. Der Rahmenkredit von 6,97 Millionen Franken wird in jedem Fall Verbesserungen bringen.

Rolf Hürlimann, Schwanden, unterstützt ebenfalls die Kommissionsanträge. – Die Vorlage ist eine gute Entscheidungsgrundlage in Varianten mit folgerichtigem Aufbau: Mobilitätskonzept, Richtplan, Versprechungen im Zusammenhang mit den Zwillingsanträgen; Regierung und Landrat halten Wort, was sehr wichtig ist. – Mit vernünftigen Jahresmehrkosten von etwa 1,65 Millionen Franken wird das Angebot substanziell verbessert. Basierend auf den Arbeiten und Beschlüssen seit 2004 ist dies folgerichtig und klüger, als fast 20 Millionen Franken für drei Jahre Gratis-öV aufzuwenden. – Der öV wird in den kommenden Jahren allein den Kanton jedes Jahr rund 8 Millionen Franken kosten; Investitionen und Bundesbeiträge ausgenommen. Für den sehr bescheidenen Verkehrsanteil von noch 10 Prozent ist dies sehr, sehr viel und nur zu rechtfertigen, wenn ein angemessener Nutzen gegenübersteht; d.h. der Anteil des öV muss sich dank der Angebotsverbesserung bedeutend erhöhen. R. Hürlimann wird diesbezüglich einen vierten Antragspunkt vorschlagen.

Zu der von ihm an der vorangegangenen Sitzung angesprochenen Kreuzungsstelle und zum Eckanschluss unterhielt er sich mit Ernst Grünenfelder, dem kantonalen Fachmann, unter Beisein von Hans Schärer, Präsident Pro Bahn Ostschweiz. Die 2013 und 2014 vorgesehenen Investitionen von je 3,5 Millionen Franken betreffen nicht den Ausbau des Bahnhofes Glarus zur Kreuzungsstelle, sondern zum Busbahnhof (je 3 Mio. Fr.). Der Bau einer Kreuzung in Netstal kostete zusätzlich 4 Millionen Franken, weil der Bahnhof bereits saniert ist und die Gleisanschlüsse der Kalkfabrik zu verlegen wären. Schlanke Eckanschlüsse in Ziegelbrücke von/nach Sargans erheischen die erwähnten Mehrkosten in Netstal, drei Minuten längere Warte-/Fahrzeit des GlarnerSprinters und weniger schlanke Anschlüsse auf die Ortsbusse in Glarus; sie brächten einigen Reisenden Richtung Sargans Vorteile, der Mehrheit von ihnen und den Steuerzahlenden aber Nachteile. Dies ist nachvollziehbar, und auch H. Schärer schloss sich dieser Argumentation an. Hingegen wird noch zu entscheiden sein, ob eine Investition von 6 Millionen Franken für den Busbahnhof Glarus verhältnismässig ist. – Der GlarnerSprinter aber darf nicht zum GlarnerBummler werden; dies als Bemerkung zum angekündigten Antrag der CVP.

Landammann *Röbi Marti* dankt der Kommission und deren Vorsitzendem, vor allem aber E. Grünenfelder, herzlich für die Arbeit. – Zum öV gibt es die verschiedensten Meinungen und Anliegen. Die Vorlage scheint die Mitte gefunden zu haben zwischen jenen, die meinen, für den öV werde mehr als genug getan, und jenen, die gerne mehr hätten. Ihr ging schon lange Diskutiertes voraus: zu Konzeptüberlegungen, das Mobilitätskonzept, der Richtplan. Die Regierung hielt, wie immer, Wort: stündlicher GlarnerSprinter ab/bis Linthal, Umsetzen des Mach- und Finanzierbaren, gestützt auf eine öV-Gesamtschau. – Der Regierungsrat ist mit dem von der Kommission gekürzten Rahmenkredit einverstanden, was etwa 900'000 Franken mehr als bisher bedeutet. – Leider sind die oft gewünschten Halte des Intercity in Ziegelbrücke und des GlarnerSprinters in Bilten auf absehbare Zeit unrealistisch. Die Regierung erachtet die Verkehrsanbindung von Strasse und öV an die übergeordneten Systeme als überlebenswichtig, insbesondere für Glarus Süd. – Der Vorlage ist zuhänden der Landsgemeinde zuzustimmen.

Detailberatung

Ziff. 1; Kreditsumme gemäss Kommission 6,97 Millionen Franken

Karl Stadler, Schwändi, bestätigt die massive Verbesserung, welche die Vorlage bringen wird, wofür er den Verantwortlichen dankt. Trotzdem beantragt er, die bestehende direkte Buslinie Schwändi–Glarus nicht aufzuheben und deshalb den Kredit in Ziffer 1 von 7,22 oder allenfalls 6,97 Millionen Franken um 50'000 Franken aufzustocken. – Seit einigen Jahren werden auf dieser Linie vier Kurspaare geführt, je eines am Morgen und Abend, zwei am Mittag. Sie werden von Pendlern, Lernenden von KV und Kantonsschule und älteren Leuten für Arzt- und Spitalbesuche rege benutzt, was die Autobetrieb Sernftal (AS) bestätigt; sie würde gerne mehr so gut genutzte Linien führen. – Da die Fahrzeit nur zehn Minuten beträgt, ergibt sich mitsamt den Gehzeiten in Schwändi und Glarus eine gute Erschliessung. Führt der öV nur noch über Schwanden, beträgt allein die Fahrzeit im besten Fall 23 Minuten. Mit Gehzeiten ergibt sich so für die rund 5 km lange Strecke eine Reisegeschwindigkeit von etwa 8 km/h; man könnte fast zu Fuss gehen, und für den Mittagstisch wäre eine Reisezeit von 70 Minuten nötig: für zweimal 5 km keine gute Erschliessung. – Die meisten Gemeinden, auch kleinere als Schwändi, werden über einen Halbstundentakt verfügen. Auch wenn Schwändi mit seinem Seitenast dies nicht verlangen kann, wäre eine Linie nach Glarus doch vertretbar. Schwändi legt als eine der wenigen Gemeinden in Glarus Süd an Einwohnern zu, und die Zugezogenen leisten wahrscheinlich schöne Steuerbeträge. Da der Bus zur Attraktivität beiträgt, wäre ein Abbau falsch. Für das Beibehalten würden 50'000 Franken genügen. Die Absicht führte übrigens zu grossem Unmut. Telefone und Mailboxen liefen heiss, was vom vorhandenen Bedürfnis zeugt. – Auch wenn Schwändi mit dem regelmässigen Stundentakt nach Schwanden besser bedient wird als heute, ist die Linie nach Glarus beizubehalten.

Christian Marti, Glarus, unterstützt mit der FDP-Landratsfraktion den mit den beiden Vorlagen verbundenen, entwicklungspolitisch wichtigen aber nicht gratis zu habenden Quantensprung (Ziff. 2.4.). Ein Antrag zu Controlling und Beurteilung der Erfahrungen wird folgen, später allenfalls einer auf Steuererhöhung wegen des öV-Angebots. Dies ist für die Bevölkerung zentral; ihr ist nicht nur der Quantensprung sondern auch die auf der Steuerrechnung sichtbar werdende Konsequenz aufzuzeigen. – Der Redner bittet daher darum, in den Berichterstattungen über die Sitzung, im Memorial und an der Landsgemeinde darauf offen, ehrlich und transparent hinzuweisen. Die Stimmberechtigten und Steuerpflichtigen haben im Wissen darum zu entscheiden. – Die Fraktion will dies heute tun, aber sie verlangt auch in drei Jahren eine Lagebeurteilung unter Beachtung der damaligen finanziellen Situation.

Landammann *Röbi Marti* bezeichnet es als gutes Recht, sich für Schwändi einzusetzen, aber es soll beim Antrag der Kommission geblieben werden. – Die durchschnittlichen Frequenzen betragen gemäss AS täglich: von Schwanden nach Sool 50, nach Schwändi 105, nach Elm 500 und von Glarus nach Schwändi 22 Personen; dies mag sich im kommenden Jahr ver-

bessern, weil 15 Kantonsschüler an acht Halbtagen nach Glarus gehen werden. – R. Marti bittet darum, solche Änderungen bei der Fahrplangestaltung berücksichtigen zu können. Weiterhin sollen festgestellte Frequenzänderungen zur Aufhebung oder zum Aufbau von Linien führen dürfen, was wohl im Sinne der Sache ist. Heute 50'000 Franken im Zusammenhang mit einem Rahmenkredit festzuschreiben wäre unredlich. 2014 wird das Ganze, und dieser Wunsch im Speziellen, nochmals überprüft.

Peter Rothlin, Oberurnen, beantragt, den Rahmenkredit auf 6,12 Millionen Franken festzulegen. – Er vermöchte Bahnszenario B, also GlarnerSprinter bis Linthal, und beim Bus die Variante „Light“ abzudecken. Diese Busvariante sieht einen Halbstundentakt von Näfels-Mollis nach Bilten vor und kommt ohne Bus von Näfels-Mollis nach Glarus aus. Es macht keinen Sinn auf dieser Strecke, die Bahn halbstündlich und den Bus parallel dazu stündlich verkehren zu lassen. Die Variante „Light“ verbesserte trotzdem das Angebot für 47 Prozent der Bevölkerung und die Mehrkosten betragen dennoch 370'000 Franken; diese Mehrkosten sind tragbar und führen sicher zu keiner Steuererhöhung.

Andreas Kreis, Glarus, widerspricht. Der Antrag Rothlin ist abzulehnen und bei dem von der Regierung vorgeschlagenen Betrag zu bleiben. – Es gibt gute Gründe für die parallele Führung von Bahn und Bus, denn dort wo der Bus, nicht die Eisenbahn, durchfährt, befinden sich publikumsintensive Nutzungen, wie z.B. Einkaufszentren.

Thomas Kistler, Niederurnen, Erstunterzeichner der öV-Zwillingsmemorialsanträge, dankt für die Vorlagen und rät zum Bewilligen des vom Regierungsrat Beantragten. – Der Halbstundentakt an den wichtigsten Orten ist auch beim Busverkehr, vor allem in Glarus Süd, wichtig. – Es werden noch einige Details genauer zu besehen sein. Der erste Bus von Glarus Nord darf nicht erst um 7.30 Uhr in Ziegelbrücke ankommen; momentan ist der 6-Uhr-Bus von 40 Personen besetzt. Dieses Detail und andere Hinweise werden, so das Versprechen, bei der Planung des Fahrplanes beachtet, wofür es Spielraum braucht. Der Rahmenkredit hat das Wichtigste auch bei den Buslinien zu ermöglichen, deshalb darf er nicht auf 6,12 Millionen Franken gesenkt werden.

Fridolin Staub, Bilten, lehnt als Biltner den Antrag Stadler ab und dankt für den CVP-Antrag betreffend Halt des GlarnerSprinters in Bilten. – Steuererhöhungen beträfen auch die 2000 Köpfe zählende Einwohnerschaft in Bilten, die aber eine Verschlechterung des Angebotes und mehr Immissionen (Lärm, Staub usw.) hinzunehmen hätte, obschon sie viel grösser ist als jene von Schwändi. Einzelinteressen zu unterstützen wäre unverhältnismässig.

Abstimmungen

- In der ersten Abstimmung wird der Antrag Stadler auf Erhöhung des Rahmenkredites um 50'000 Franken und Wiederaufnahme der Buslinie Glarus–Schwändi abgelehnt.
- In der zweiten Abstimmung obsiegt der Antrag der Grünen, den Rahmenkredit gemäss Regierungsantrag auf 7,22 Millionen Franken zu belassen, über den Antrag Rothlin, 6,12 Millionen Franken zu gewähren.
- In der dritten Abstimmung obsiegt der Kommissionsantrag auf Gewährung von 6,97 Millionen Franken über den Antrag der Grünen.

Der Landsgemeinde wird ein Rahmenkredit von 6,97 Millionen Franken vorgeschlagen.

Ziff. 2 Bst. b; GlarnerSprinter verkehrt zwischen Ziegelbrücke (nicht Bilten) und Linthal

Franz Landolt, Näfels, beantragt, wie angekündigt, in Ziffer 2 Buchstabe *b* zu formulieren: „stündlich direkte Bahnverbindungen von und nach Zürich für alle Stationen zwischen *Bilten* (statt ‚Ziegelbrücke‘) und Linthal bis etwa 20 Uhr.“ – Der Entscheid ist von strategischer Bedeutung, denn in Bilten geht es auch um Arbeitsplätze. Der GlarnerSprinter führt schnell und sicher zum und vom Wirtschaftsraum Zürich, was für das Glarnerland attraktiv ist. Wir

sind froh um Personen, welche bei uns wohnen und Steuern bezahlen, obwohl sie in Zürich arbeiten. Es geht zudem um optimale Erschliessung im Kanton, also inklusive Bilten, das für die Gemeinde Glarus Nord und den Kanton äusserst wichtig ist. Es werden dort neue Arbeitsplätze entstehen, für welche gute Erschliessung mit dem öV wichtig ist; das Gemeindeparlament verschenkt deshalb erschlossenen Boden für 100 Fr./m². Den Halt in Bilten verunmöglichen jene in Siebnen-Wangen, Lachen, Wädenswil. Der GlarnerSprinter darf nicht zum SchwyzerSprinter werden; die Halte an diesen Stationen sind zu überprüfen. Selbstverständlich wären die Finanzen ebenfalls zu beachten, weshalb beim Betrag der Regierung hätte geblieben werden sollen. Das Flickwerk mit Bussen und Shuttles kostet ebenso, bringt aber nicht das Notwendige. – Es zählen die Bedürfnisse des Glarnerlandes, nicht jene der Schwyzer; es ist dem wichtigen und nötigen Halt in Bilten zuzustimmen.

Emil Küng erinnert an die gegenseitigen Abhängigkeiten: Der Vorteil eines Ortes bringt einem anderen Nachteile. Hält der GlarnerSprinter in Bilten statt in Wädenswil, ergeben sich sehr hohe Mehrkosten, die vielleicht der Landammann bekannt geben wird. Bilten profitiert dank guten Busverbindungen via Ziegelbrücke vom GlarnerSprinter, wie es die auf dem Kerenzberg oder im Kleintal Wohnenden von ihren Zusteigeorten aus tun können. – Der GlarnerSprinter verweist zwar mit seiner Bezeichnung auf das Glarnerland, ist aber ein Gemeinschaftsprodukt der Kantone Glarus, Schwyz, St. Gallen und dem Zürcher Verkehrsverbund. Der Glarner Landrat ist in seiner Entscheid also nicht völlig frei. – Der Halt in Bilten erforderte das Verschieben der Kreuzungsstelle von Glarus nach Netstal, was die bereits erwähnten nachteiligen Folgen brächte. – Der Antrag des Vorredners ist abzulehnen.

Landammann *Röbi Marti* bestätigt das Spannungsfeld wegen der Haltestellen des Glarner Sprinters, die zwar überall möglich wären, aber bei jenem in Bilten den Verlust von Anschlüssen von Mühlehorn und an die S4, längere Fahrzeiten und den kostspieligen, für Busanschlüsse nachteiligen Bau der Kreuzungsstelle Netstal zur Folge hätte. Zudem hat der Fahrplan in beiden Richtungen zu funktionieren. – Wird statt Wädenswil Bilten bedient, bringt das dem Kanton Glarus Mehrkosten von 692'980 Franken. Persönlich würde der Redner die Biltner gerne abholen. Da aber der Halt in Bilten, wie jede andere Änderung, ein Spannungsfeld brächte, ist Abwägen nötig, das für den Vorschlag von Regierung und Kommission spricht.

Abstimmung: Der Antrag Landolt ist abgelehnt. – Absatz 2 Buchstabe *b* bleibt unverändert.

Ziff. 4 (neu); verpflichtende Erfolgskontrolle

Peter Rothlin beantragt namens der SVP-Landratsfraktion eine Ergänzung von Ziffer 3 oder eine neue Ziffer 4 „Erfolgskontrolle“: „Das neue Angebot ist auf die Einhaltung einer minimalen Auslastung pro Linie und eines minimalen Kostendeckungsgrades pro Linie zu überprüfen. Werden die Minimalstandards nicht eingehalten, sind die Angebote anzupassen. Die Überprüfung findet ein- bis zweijährlich statt und ist dem Landrat vorzulegen.“ – Es erstaunt, dass dem regierungsrätlichen Bericht weder Angaben zur Auslastung der Buslinien noch zum Kostendeckungsgrad einzelner Linien zu entnehmen sind, wie z.B. 50 Fahrgäste pro Tag und Kurs / Kostendeckungsgrad von 40 Prozent. Über solche Minimalstandards schweigt sich der Bericht fälschlicherweise aus. Der Ausbau des öV ist einer Erfolgskontrolle zu unterstellen. Er hat minimale, vom Landrat mitbestimmte Standards zu erfüllen. So könnte geprüft werden, welche Angebote vernünftig und zweckmässig sind, oder ob Anpassungen – Streichung von Kursen oder im schlimmsten Falle von Linien – vorzunehmen sind. Die Entscheide hätte der Landrat über eine Mittelkürzung zu treffen. Deshalb wäre die Überprüfung ein- bis zweijährlich durchzuführen und mit Budget und Finanzplan zu erörtern. – Das Geforderte ist nicht Unmöglich; andere Kantone, darunter Schwyz und St. Gallen, handhaben dies schon lange. Der Landrat soll bei der Erfolgskontrolle mitwirken und nicht nur irgendwelche Gesamtangebote abnicken.

Der *Vorsitzende* verweist auf einen im Eintreten angekündigten ähnlichen Antrag zu einer neuen Ziffer 4 und wird ihn in diesem Zusammenhang behandeln.

Peter Rothlin zeigt sich damit einverstanden.

Ziffer 3 ist somit unverändert akzeptiert.

Rolf Hürlimann erklärt, es werde gelingen, seinen Antrag mit jenem des Vorredners zu vereinen. Der Vorschlag der FDP-Landratsfraktion zu einer 4. Ziffer betr. Erfolgskontrolle lautet: „4. Nach zwei, spätestens nach drei vollen Betriebsjahren ist dem Landrat ein Bericht im Sinne einer Wirkungsanalyse zu unterbreiten sowie Antrag auf unveränderte Weiterführung oder auf allfällige Anpassungen zu stellen.“ – Den sehr hohen Kosten des öV muss entsprechender Nutzen gegenüberstehen. Laut Kommissionsbericht (S. 2) wird es vor der Einführung zwar keine Testphase geben, aber zwei Jahre nach Einführung eine Überprüfung. Diese Absichtserklärung wird sehr begrüsst. Damit es nicht bei ihr bleibt, ist sie als verbindlicher Auftrag in den Beschluss aufzunehmen. – Die vom Redner eingebrachte Version nimmt die zuvor Gestellte auf, ausser den richtigerweise zu erwähnenden Hinweisen auf die zu erreichenden Deckungsgrade. – 2014, nach drei Betriebsjahren, könnte sich dann der Landammann persönliches Abholen der Biltner überlegen; billiger käme es in jedem Fall.

Andreas Kreis unterstützt Erfolgskontrolle, erinnert jedoch an die Erkenntnis, beim öV bestimme das Angebot die Nachfrage. Deshalb ist die Wirkungsanalyse frühestens nach drei Jahren zu erstellen. Die Erfahrung zeigt, dass neue Angebotssituationen eine bestimmte Betriebsdauer brauchen, um von allen möglichen Nutzenden wahrgenommen zu werden. Eine zu kurz bemessene Einführungszeit brächte keine aussagekräftigen Resultate.

Thomas Kistler ist mit einer Angebotsprüfung ebenfalls einverstanden, sofern drei Punkte beachtet werden: genügende Vorlaufzeit von mindestens drei Jahren, wie dies die Erfahrung bei der Einführung des Unterlandbusses belegt; Durchführen eines Mobilitätsmarketings, die neuen Angebote sind zu bewerben; Prüfung nicht nur von Kürzungen sondern auch von Erweiterungen der Angebote. – Kürzung darf nicht einziges Ziel sein. Der Wirksamkeitsbericht hat regelmässig umfassend Auskunft über Angebot und Nachfrage zu geben.

Landammann *Röbi Marti* anerkennt die Forderung nach Überprüfung. Der öV kann kein Privattaxi sein, sondern hat gewisse Frequenzen auszuweisen. Ein Kostendeckungsgrad von 40 Prozent aber ist nicht erreichbar; er wird mit der geforderten Wirkungsanalyse zu diskutieren sein, denn gegen sie gibt es nichts einzuwenden. Sie wird 2016 oder 2017 vorgelegt werden. Prozentvorgaben sind schwierig. Die Verkehrslinien sind nicht durchgehend gleich besetzt, z.B. der Bahnhauptstrang Romanshorn–Genf wird beim Start nicht so gut gefüllt sein, wie zwischen Zürich und Bern. Er wird sich auf seinem Weg verschiedentlich füllen und leeren, hat aber auch die schlecht genutzten Streckenabschnitte zu durchfahren: Ausserhalb der Zentren Wohnende sind anders zu behandeln, als jene der Agglomerationen; dem ist Rechnung zu tragen.

Der *Vorsitzende* überlegt sich eine Kombination der gestellten Anträge: Wirkungsanalyse mit konkreteren Vorgaben (Einhaltung von minimaler Auslastung und Kostendeckung) über drei Betriebsjahre, Hinweis auf Angebotsausbau, der aber als in „Angebotsanpassungen“ enthalten zu betrachten ist. Er schlägt vor: „Nach zwei, spätestens drei vollen Betriebsjahren ist dem Landrat ein Bericht im Sinne einer Wirkungsanalyse (u.a. Einhaltung minimale Auslastung und minimaler Kostendeckungsgrad pro Linie) zu unterbreiten sowie Antrag auf unveränderte Weiterführung oder auf allfällige Anpassungen zu stellen.“

Rolf Hürlimann ist grundsätzlich einverstanden, will aber am Schluss beifügen: „*Hierbei sind auch die Deckungsgrade der einzelnen Linien aufzuzeigen.*“ Er fragt P. Rothlin, ob er damit einverstanden sein könne.

Peter Rothlin bevorzugt die vom Vorsitzenden vorgeschlagene Fassung.

Andreas Kreis stört sich an der unklaren Vorgabe an Jahren. Sie soll eindeutig sein: „*Nach zwei, spätestens drei vollen Betriebsjahren ...*“; „zwei, spätestens“ ist zu streichen.

Der *Vorsitzende* nimmt diesen Hinweis, gegen den sich niemand äussert, entgegen und unterstellt folgende Fassung der Abstimmung: „*4. Nach drei vollen Betriebsjahren ist dem Landrat ein Bericht im Sinne einer Wirkungsanalyse (u.a. Einhaltung minimale Auslastung und minimaler Kostendeckungsgrad pro Linie) zu unterbreiten sowie Antrag auf unveränderte Weiterführung oder auf allfällige Anpassungen zu stellen.*“

Abstimmung: Der vorstehenden Fassung einer neuen Antragsziffer 4. ist zugestimmt.

Schlussabstimmung: Die Vorlage wird gemäss Beratungsergebnis der Landsgemeinde zur Annahme empfohlen.

§ 222

Beschluss über den Beitritt des Kantons Glarus zum Tarifverbund Ostwind

Postulat BDP-Landratsfraktion „Glerner Abo“

(Berichte Regierungsrat, 8.11.2011; Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr, 9.12.2011)

Eintreten

Emil Küng, Obstalden, Kommissionspräsident, beantragt namens der Kommission Eintreten und Zustimmung zum regierungsrätlichen Antrag. – Tarifverbunde sind kundenfreundlich und einfach, bringen Vorteile im Marketing, transparente und günstige Fahrpreise sowie erleichterten Zugang zum öffentlichen Verkehr (öV). Mobilitätskonzept und Richtplan, Sachbereich Verkehr, bilden die Basis für die Vorlage, welche Bezug hat zu den abgelehnten Zwillingsmemorialsanträgen und zu jenem zum kostenlosen öV. Zudem wird das Postulat „Glerner Abo“ beantwortet. – Da der Zürcher Verkehrsverbund keine Erweiterung vorsieht und der Kanton Glarus für einen eigenen zu klein ist, bleibt der Anschluss an den Tarifverbund Ostwind. Den erwähnten Vorteilen stehen aber mit dem Verlust der Tarifhoheit, den Integrationskosten und den Ertragsausfällen klare Nachteile gegenüber. – Die in der Kommission unbestritten gebliebene Vorlage gibt dennoch die richtige Antwort auf andere an Landsgemeinden vorgebrachte Anliegen. Allerdings könnte sich die hohe Kosten verursachende Förderung des öV auf die Steuern auswirken. – E. Küng dankt allen an der Vorbereitung des Beschlusses Beteiligten für Mitwirkung und Beratung.

Rolf Hürlimann, Schwanden, unterstützt die Vorlage, unter der Annahme, dass nötigenfalls die Mitgliedschaft gekündigt werden kann. – Wenn der öV gefördert und optimiert werden will, dann richtig und konsequent, damit es auch etwas nützt! Kritisch stellt er zusätzliche Preissenkung und Subventionierung fest. Gemäss öV-Mehrjahresprogramm 2011 bis 2020 wird der öV im Kanton Glarus mit seinem bescheidenen Verkehrsanteil mit rund 15 Millionen Franken pro Jahr subventioniert: 8 vom Kanton, 7 vom Bund; zusätzliche Kosten für Investitionen, Strassenbenützung durch Busse und externe Kosten wie Umweltbelastung u.a. nicht

berücksichtigt. Eine derartige Verbilligung der Mobilität ist auch ökologisch äusserst fragwürdig, selbst wenn es sich um den öV handelt. Zusammen mit dessen Ausbau werden praktisch alle richtungsweisenden Festlegungen und Abstimmungsanweisungen gemäss Richtplan, Sachbereich Verkehr, erfüllt. – Beim Strassenverkehr wurde hingegen noch kaum begonnen. R. Hürlimann hofft und appelliert an Regierungs- und Landrat, die Beschlüsse in Sachen Umfahrungsstrassen und Erschliessung von Glarus Süd in den kommenden Jahren ebenso kooperativ und konsequent umzusetzen; es ist dies wichtig.

Thomas Hefti, Schwanden, erachtet die Vorlage als unterstützungswürdig, nimmt aber die Bemerkung auf, es würden die Voraussetzungen für ein kundenorientiertes Tarifsystem geschaffen. Kundenorientierung umfasst aber weitere Aspekte, wie vor allem die der Sicherheit in den Verkehrsmitteln, die spätabends in den Zügen nicht mehr gewährleistet scheint sondern in denen dann der Anschein von Verwahrlosung aufkommt. Auch ist für das Gepäck der Reisenden genügend Platz bereitzustellen. – Verbesserungen in diesen Bereichen wirkten ebenfalls öV-fördernd.

Landammann *Röbi Marti* nennt als weiteren guten Grund für den Beitritt zum Tarifverbund, die vor allem in Randregionen billiger werdenden Preise und bedankt sich für die Zustimmung und der Kommission für ihre Arbeit. – Sicherheit zu gewährleisten ist tatsächlich schwierig. Der Kanton engagierte nach einem Vorfall Sicherheitspersonal zur Begleitung der Abendzüge, mittlerweile gar der Spätabusse, was aber ebenso kostet, wie weitere getätigte Massnahmen, z.B. Videoüberwachung. – Der Tarifverbund ist jeweils auf Ende des Kalenderjahres kündbar, was aber Austrittskosten brächte, so für das Umrüsten der 130 Haltestellen im Kanton. Nun aber ist auf gute Auswirkungen zu hoffen; heute reisten „zufällig“ Ratsmitglieder mit dem öV an. [Der Winter hatte „zufällig“ Einzug gehalten.]

Fridolin Staub, Bilten, erwähnt, auf dem Zonenplan (S. 6 Bericht RR) finde sich eine im vorangehenden Traktandum nicht erwähnte Buslinie, jene zwischen Bilten und Schänis. Bilten befindet sich in der Zone 91, Ziegelbrücke vermutlich in der Zone 97. Zur Verschlechterung bei der S-Bahn kommt offenbar für die Biltner eine weitere Benachteiligung hinzu. F. Staub bittet, dies zu korrigieren, um Bilten nicht doppelt zu benachteiligen.

Fridolin Luchsinger, Schwanden, dankt im Namen der BDP-Landratsfraktion für die Beantwortung ihres Postulats. – Mit dem Tarifverbund verlagert sich die Erfüllung des Anliegens nach draussen; Idee war, ein Abo innerhalb des Kantons zu schaffen. Die Vereinheitlichung der Fahrausweise im Kanton erfüllt aber ein grosses Anliegen des Vorstosses. Es liegt nun an der Bevölkerung das Angebot zu nutzen und daraus Gewinn zu ziehen. Auch wenn kein Glarner Abo resultiert: Es wird ein wichtiger Schritt zu Gunsten des öV getan.

Detailberatung

Der *Vorsitzende* stellt Einigkeit fest. – Die Vorlage wird gemäss Vorlage des Regierungsrates der Landsgemeinde unterbreitet. – Das Postulat ist als erledigt abgeschrieben.

§ 223

Gesetz über den Bevölkerungsschutz (Revision Notrechtsgesetzgebung)

(Berichte Regierungsrat, 18.10.2011; Kommission Recht, Sicherheit und Justiz, 1.12.2011)

Eintreten

Fridolin Hunold, Glarus, Kommissionspräsident, beantragt Eintreten und Verabschiedung der Vorlage gemäss Kommissionsfassung. – Beim Bevölkerungsschutz geht es um das Zusammenwirken von Polizei, Feuerwehr, Gesundheitswesen, technischen Betrieben / Diensten und Zivilschutz unter gemeinsamer Führung bei Katastrophen und Notlagen, also um Fälle die hoffentlich nie eintreten, es laut Risikobeurteilung aber doch ein bis zweimal je Jahrzehnt tun. Bei der Bewältigung von Katastrophen sind klare Zuständigkeiten sehr wichtig. Dazu äussert sich das geltende Gesetz ungenau, weshalb es der Revision bedarf. – Die Kommission setzte sich mit der Vorlage intensiv auseinander, wie ihr Bericht zeigt. Zwei ihrer Änderungen sind als wesentlich zu erwähnen: Der Gemeinderat ist wieder, wie in der Vernehmlassungsvorlage, ausdrücklich als Hauptverantwortlicher auf Gemeindeebene bezeichnet (Art. 3 Abs. 3), und die umfassende Grundlage für Entschädigungen stellt sicher, dass Private nicht entschädigungslos Eingriffe in ihr Eigentum hinnehmen müssen (Art. 19). – F. Hunold, dessen Kommission auch die beiden nachfolgenden Traktanden vorzubereiten hatte, bedankt sich bezüglich aller drei Vorlagen beim Departement und den Kommissionsmitgliedern für Zusammenarbeit, Unterstützung und Diskussion.

Peter Rothlin, Oberurnen, Kommissionsmitglied, stimmt namens der SVP-Landratsfraktion den Kommissionsanträgen zu. – Der Regierungsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens (Art. 26). Die Fraktion legt Wert darauf, dass der vorgesehene Zeitpunkt, 1. Januar 2013, eingehalten wird. Dann haben die organisatorischen Massnahmen, wie Bildung der Führungsorganisationen in Kanton und Gemeinden, abgeschlossen zu sein. Die Einsatzübungen der vergangenen Jahre zeigten nämlich Defizite in Organisation und Führung des Bevölkerungsschutzes; die Behebung erlaubt keinen Verzug. – Der Kommission ist dafür zu danken, dass sie die privaten Rechte von Landwirten, Hausbesitzenden und Gewerbetreibenden gegenüber den Bevölkerungsschutzorganisationen respektiert. Requisitionen und andere Eingriffe ins private Eigentum werden nach wie vor entschädigt.

Laut Landesstatthalter *Andrea Bettiga* schafft die Vorlage die für die Bewältigung von Katastrophen, Notlagen und kriegerischen Ereignissen benötigten rechtlichen Grundlagen. Der aktuelle Rechtserlass, das Notrechtsgesetz, genügt nicht mehr. – Das neue Gesetz legt Aufgaben, Zuständigkeiten von Gemeinden, Kanton und Partnerorganisationen sowie vor allem der Führungsorganisationen zu Gunsten von Einheitlichkeit fest. – A. Bettiga dankt Kommission und Kommissionspräsident für engagiertes Schaffen und bittet um Eintreten.

Detailberatung

Art. 3; Gemeinderat kompetent zur Regelung der Gemeindeführungsorganisation

Christian Marti, Glarus, zeigt zuhanden der Materialien folgendes Verständnis: Die Kommissionsanpassungen verbunden mit Artikel 6 zeigen sowohl aufgrund des Wortlautes, wie aufgrund der Erläuterungen im Kommissionsbericht, dass dem Gemeinderat die Kompetenz zukommt, alle weiteren Regelungen auf Gemeindeebene zur Organisation seiner Gemeindeführungsorganisation in ausserordentlichen Lagen zu treffen.

Fridolin Hunold zeigt Einverständnis mit dem vorgebrachten Verständnis.

Art. 8 Abs. 4; Abwasser nicht unter Versorgung aufzuführen

Heinrich Schmid, Bilten, stellt fest, die Formulierung „Abwasser- ... -versorgung“ sei wohl falsch (Art. 8 Abs. 4). Abwasser wird ent- nicht versorgt; es wird in den nachfolgend nicht detailliert umschriebenen „Entsorgungen“ inbegriffen sein.

Fridolin Hunold erklärt, es sei „Abwasser“ auf Antrag in der Kommission aufgenommen worden, was nun aber tatsächlich missverständlich wirkt. Die Abwasserentsorgung ist sicher in „Entsorgung“ inbegriffen, und „insbesondere“ weist ohnehin auf eine nicht abschliessende Aufzählung hin. – Es geht um nur Redaktionelles.

Der *Vorsitzende*, auch Kommissionsmitglied, erachtet die Streichung von „Abwasser“ als richtig, da sie unter Entsorgung enthalten ist. – Der Rat zeigt sich damit einverstanden. Artikel 8 Absatz 4 lautet nun: *„Die technischen Betriebe bzw. technischen Dienste sind zuständig für das Funktionieren der Infrastruktur, insbesondere der Elektrizitäts-, Wasser- und Gasversorgung, der Entsorgung sowie der Verkehrsverbindungen und der Telematik.“*

Die Vorlage unterliegt einer zweiten Lesung.

§ 224

Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die wirtschaftliche Landesversorgung

(Berichte Regierungsrat, 18.10.2011; Kommission Recht, Sicherheit und Justiz, 24.11.2011)

Eintreten

Fridolin Hunold, Glarus, Kommissionspräsident, beantragt namens der Kommission Eintreten und unveränderte Zustimmung zur Vorlage. – Das Einführungsgesetz dient der Sicherstellung der Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen in Mangellagen, wozu nicht nur Situationen führen können, in denen der Bevölkerungsschutz eingesetzt wird. Wachsende Weltbevölkerung, Klimaänderungen, zivile Katastrophen und immer knapper werdende natürliche Ressourcen erhöhen das Risiko von Mangellagen. – Die wirtschaftliche Landesversorgung ist Bundesaufgabe. Die Kantone haben nur den Vollzug zu regeln, weshalb der Erlass kaum materiellen Gehalt aufweist.

Für Landesstatthalter *Andrea Bettiga* ist die wirtschaftliche Landesversorgung im geltenden Notrechtsgesetz nur rudimentär und nicht praxisnah abgehandelt. Der Bund verpflichtete die Kantone, die erforderlichen Organe zu stellen und für den Vollzug die Vorschriften zu erlassen. Es werden nun in zehn Artikeln Organisation, Zuständigkeiten und Rechtsschutz definiert. – A. Bettiga dankt nochmals herzlich für die Kommissionsarbeit.

Detailberatung

Die Vorlage unterliegt einer zweiten Lesung.

§ 225

Änderung des Polizeigesetzes des Kantons Glarus

Motion FDP-Landratsfraktion „Verdeckte polizeiliche Ermittlungen“

(Berichte Regierungsrat, 8.11.2011; Kommission Recht, Sicherheit und Justiz, 1.12.2011)

Eintreten

Fridolin Hunold, Glarus, Kommissionspräsident, beantragt namens der Kommission Eintreten und Zustimmung zur Änderung gemäss Kommissionsantrag. – Nach einem Bundesgerichtsentscheid von 2008 und dem Inkrafttreten der Eidgenössischen Strafprozessordnung 2011 sind präventive verdeckte Ermittlung nicht mehr und präventive verdeckte Fahndung nur noch sehr beschränkt möglich. Die Änderung des Polizeigesetzes korrigiert dies, indem es die geforderte gesetzliche Grundlage gibt. Die Begriffsdefinition zwischen verdeckter Fahndung und verdeckter Ermittlung erlaubt die zuvor gelebte Praxis; die Chatroomeinsätze fallen unter verdeckte Fahndung. Die Kantonspolizei kann also wieder jene Instrumente einsetzen, die ihr vor dem Bundesgerichtsentscheid zukamen. Selbst wenn die verdeckten Ermittlungsinstrumente im Kanton Glarus keine grosse Rolle spielen, ist es doch wichtig, dass die Polizei über diese Mittel verfügt, wenn deren Anwendung hilfreich ist; bei der Prävention gilt allgemein: lieber einmal zu viel, als einmal zu wenig. – Die Kommission nahm eine einzige wesentliche Änderung vor: Sie senkte die Genehmigungsfrist für Observationen und verdeckte Fahndung von einem Monat auf zehn Tage. Polizisten sollen nicht ohne Wissen des Kommandanten einen Monat lang observieren oder verdeckt fahnden können. Es soll aber auch nicht für jede Observation oder verdeckte Fahndung eine Bewilligung des Kommandanten eingeholt werden müssen.

Hans Rudolf Forrer, Luchsingen, Kommissionsmitglied, äussert sich namens der SP-Landratsfraktion für die Kommissionsanträge. – Den Polizeiverantwortlichen sind alle nötigen Massnahmen, also auch verdeckte Ermittlung und Fahndung, wieder zu erlauben, um strafbare Handlungen verhindern zu können und dies ohne richterliche Genehmigung. Richtig ist, dass der Polizeikommandant die Fortsetzung von Observation oder verdeckter Fahndung bereits nach zehn Tagen genehmigen muss.

Benjamin Mühlemann, Mollis, Erstunterzeichner der Motion, ist namens der FDP-Landratsfraktion mit den Kommissionsanträgen einverstanden und dankt dem Regierungsrat für die Umsetzung des Motionsinhalts. – Auch wenn verdeckte polizeiliche Ermittlungen im Glarnerland relativ selten sind, hat die Möglichkeit dafür zu bestehen. Es kann um schwere Verbrechen wie pädophile Übergriffe, Delikte im Rotlicht- und Drogenmilieu, Delikte in extremistischen Szenen gehen. Zu Gunsten der öffentlichen Sicherheit hat die Polizei Verbrechen nicht nur aufzuklären sondern auch zu verhindern. – Die meisten anderen Kantone passen ihre Gesetze diesbezüglich ebenfalls an, oder haben es bereits getan. Verzichtete Glarus darauf, könnten potenzielle Täter ins Glarnerland ausweichen, wo sie keine Angst vor Observation haben müssten. – Die Genehmigungsverpflichtung schon nach zehn Tagen ist richtig. Polizisten dürfen nicht wochenlang ohne Auftrag Bürgern nachspionieren. Auch wirken sich Observationen auf die Organisation, wie Dienstpläne und Überstunden, aus, und es müssen die Beweismittel in Prozessen wirklich verwertbar sein.

Landesstatthalter *Andrea Bettiga* erklärt, die Bundesstrafprozessordnung habe das Bundesgesetz über die verdeckte Ermittlung aufgehoben, wofür nun die Kantone eine Rechtsgrundlage zu schaffen haben oder hatten. Unbestritten ist, dass die Kantonspolizeien für effiziente Arbeit auf präventive verdeckte Ermittlung angewiesen sind, vor allem im Bereich Drogen und Sexualstraftaten mit Kindern. – Die Kommissionsarbeit dauerte fast drei Stunden, was von verdankenswertem Engagement zeugt. – Regierungsrat und Polizeikommandant sind mit der erwähnten Reduktion auf zehn Tage einverstanden.

Detailberatung

Die Vorlage unterliegt einer zweiten Lesung.

Der *Vorsitzende* bricht die Sitzung ab.

§ 226 Mitteilungen

Der *Vorsitzende* gratuliert Obergerichtspräsident Yves Rüedi zur mit allen Stimmen erreichten Wahl als nebenamtlicher Richter am Bundesgericht.

Er dankt Rats- und Regierungsmitgliedern für die tatkräftige Mitarbeit im ablaufenden Jahr und wünscht ihnen und ihren Angehörigen frohe Festtage sowie für das kommende Jahr alles Gute.

Die nächste Sitzung findet am 11. Januar 2012 statt.

Der *Vorsitzende* lädt abschliessend zum Jahresendaperitif im Foyer ein.

Schluss der Sitzung: 11.15 Uhr.

Der Präsident:

Der Protokollführer: