

Protokoll der Landsgemeinde vom 4. Mai 2014

§ 1

Eröffnung der Landsgemeinde

Landammann Andrea Bettiga eröffnet die Landsgemeinde mit einer staatsmännischen Ansprache (siehe Beilage).

Sodann empfiehlt der Landammann Land und Volk von Glarus dem Machtschutz Gottes und erklärt die ordentliche Landsgemeinde des Jahres 2014 als eröffnet.

Als *Gäste* der Landsgemeinde werden begrüsst: Bundesrätin Simonetta Sommaruga, Vorsteherin des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements, der Regierungsrat des Kantons Wallis in corpore, als Vertreter der Armee Divisionär Hans-Peter Walter, Chef des Armeestabs, und Brigadier Franz Nager, Kommandant Geb Inf Br 12, sowie als Gäste des Landratsbüros die Mitglieder des Büros des Grossen Rates des Kantons Freiburg. – Ihnen wird eine interessante Landsgemeinde gewünscht.

Es werden die Vorschriften über die Ausübung des Stimmrechts an der Landsgemeinde verlesen.

Der Landammann ersucht darum, die Landsgemeinde in Würde zu begehen und deshalb die Voten sachlich zu halten sowie das Klatschen zu einzelnen Voten zu unterlassen und die Handys auszuschalten. – Er bittet die Rednerinnen und Redner, sich kurz zu halten, zuerst den Antrag zu formulieren und diesen danach zu begründen.

Die Landsgemeinde wird durch den Landammann vereidigt.

§ 2

Wahlen

A. Landammann und Landesstatthalter

B. Gerichtsbehörden

C. Vereidigung

Landammann

Die zweijährige Amtsdauer für Landammann und Landesstatthalter ist abgelaufen; es sind die entsprechenden Wahlen vorzunehmen.

Als neuer Landammann wird einzig Regierungsrat Röbi Marti, Riedern, vorgeschlagen. – Er wird einstimmig gewählt und vom abtretenden Landammann vereidigt. Dieser gratuliert zur Wahl und wünscht eine gute Zeit im Amt.

Der neu gewählte Landammann übernimmt die Leitung der Landsgemeinde. – Er dankt für das ihm geschenkte Vertrauen und bekräftigt seinen Willen, das Beste für Land und Volk zu

geben. – Dem abtretenden Landammann Andrea Bettiga dankt er für die mustergültige Amtsführung.

Landesstatthalter

Als Landesstatthalter wird einzig Regierungsrat Rolf Widmer, Bilten, vorgeschlagen. Er wird einstimmig gewählt.

Gerichtsbehörden

2014 endet die Amtsdauer der Gerichtsbehörden. Gesamterneuerungswahlen sind vorzunehmen.

Obergericht

Durch die Wahl von Yves Rüedi zum Bundesrichter ist das Obergerichtspräsidium neu zu besetzen. – Es wird einzig Thomas Nussbaumer, Ennenda, vorgeschlagen. Er wird einstimmig gewählt. – Die bisherigen Mitglieder werden in globo wiedergewählt. – Aufgrund der Wahl von Thomas Nussbaumer zum Obergerichtspräsidenten ist die Neuwahl eines Mitglieds notwendig. Es wird einzig Marianne Dürst Benedetti, Glarus, vorgeschlagen. Sie wird einstimmig als 7. Mitglied des Obergerichts gewählt.

Das Obergericht setzt sich für die Amtsdauer 2014–2018 wie folgt zusammen:

Präsidium: Thomas Nussbaumer, Ennenda
Mitglieder: Alice Konzelmann-Micheroli, Glarus
Urs Menzi, Filzbach
Fritz Marti-Egli, Matt
Monika Trümpi-Schneider, Ennenda
Brigitte Müller-Rast, Mollis
Dora Brunner, Glarus
Marianne Dürst Benedetti, Glarus

Verwaltungsgericht

Der bisherige Verwaltungsgerichtspräsident Markus Heer, Niederurnen, kandidiert für eine weitere Amtsdauer. Es werden keine anderen Vorschläge gemacht. Er wird wiedergewählt. – Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsgerichts stellen sich zur Wiederwahl. Sie werden in globo für eine weitere Amtsdauer gewählt.

Das Verwaltungsgericht setzt sich für die Amtsdauer 2014–2018 wie folgt zusammen:

Präsidium: Markus Heer, Niederurnen
Mitglieder: Hans-Jakob Schindler, Rüti
Kathrin Lendi-Schaer, Bilten
Ernst Luchsinger, Nidfurn
Hans Schegg, Matt
Gabriel Weber, Haslen
Viktor Sieber, Niederurnen
Sally Leuzinger-Winterbottom, Schwändi
Michael Schlegel, Glarus

Kantonsgericht

Die bisherigen Kantonsgerichtspräsidenten Andreas Hefti, Glarus, und Daniel Anrig, Glarus, kandidieren für eine weitere Amtsdauer. Es werden keine anderen Vorschläge gemacht. Sie werden in globo wiedergewählt. – In der Strafkammer des Kantonsgerichts ist aufgrund des Rücktritts von Annemarie Hug, Sool, ein Sitz vakant. Die drei bisherigen Mitglieder der Strafkammer treten zur Wiederwahl an. Es werden keine anderen Vorschläge gemacht. Sie werden in globo wiedergewählt. Als neues Mitglied wird einzig Montserrat Rico Skorjanec, Riedern, vorgeschlagen. Sie wird einstimmig gewählt. – Die bisherigen Mitglieder der beiden Zivilkammern kandidieren erneut. Andere Vorschläge werden nicht gemacht. Sie werden wiedergewählt.

Das Kantonsgericht setzt sich für die Amtsdauer 2014–2018 wie folgt zusammen:

Präsiden:	Andreas Hefti, Glarus Daniel Anrig, Glarus
Strafkammer:	Max Widmer, Netstal Erika Schwab-Vögeli, Hätzingen Beatrice Lienhard-Wunderle, Glarus Montserrat Rico Skorjanec, Riedern
Zivilkammern:	Kaspar Marti, Engi Doris Hösli-Lampe, Näfels André Pichon, Mühlehorn Doris Baumgartner-Gnehm, Engi Ruth Hefti-Schärer, Braunwald Matthias Luchsinger, Schwanden Marcel Hähni, Riedern Ursula Elmer-Strähle, Glarus

Vereidigung

Die Mitglieder des Regierungsrates und der Gerichtsbehörden leisten den Amtseid.

§ 3

Festsetzung des Steuerfusses für das Jahr 2015

Das Budget für das laufende Jahr sagt in der Erfolgsrechnung einen Aufwandüberschuss von 11 Millionen Franken voraus. Hinzu kommen rund 3,3 Millionen Franken Mindereinnahmen, da die Schweizerische Nationalbank keinen Gewinn ausschüttet. Insgesamt beträgt das erwartete Defizit also 14,3 Millionen Franken. – In der Investitionsrechnung sind Nettoinvestitionen von 21,8 Millionen Franken ausgewiesen. Für Abschreibungen sind 14,5 und für Entnahmen aus Fonds und Spezialfinanzierungen 2,2 Millionen Franken vorgesehen. Der im Budget ausgewiesene Finanzierungsfehlbetrag beträgt 16,6 Millionen Franken. Der Selbstfinanzierungsgrad liegt lediglich bei tiefen 24 Prozent. Im Vergleich zu 2013 hat sich das Budget 2014 in den wesentlichen Kennzahlen nochmals verschlechtert.

Der Landsgemeinde wird beantragt, gestützt auf Artikel 2 Absatz 2 und Artikel 131 Absatz 2 des Steuergesetzes, den Steuerfuss für 2015 auf 53 Prozent der einfachen Steuer sowie den Bausteuerzuschlag auf 2 Prozent der einfachen Steuer und 15 Prozent der Erbschafts- und Schenkungssteuer festzusetzen. Der Bausteuerzuschlag ist zweckgebunden.

Die Landsgemeinde stimmt dem Antrag des Landrates zu.

§ 4

Änderung des Gesetzes über die Einführung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches im Kanton Glarus

(Memorialsantrag „Veranlagungsverfahren“)

Der Landrat empfiehlt der Landsgemeinde Zustimmung zur vorgeschlagenen Änderung: siehe Memorial Seite 10.

Die Landsgemeinde beschliesst antragsgemäss. – Die Änderung tritt sofort in Kraft.

§ 5

Änderung des Einführungsgesetzes zum Tierschutz- und zum Tierseuchengesetz; Neuorganisation im Veterinär- und Lebensmittelbereich

Der Landrat unterbreitet eine Änderung des Einführungsgesetzes zum Tierschutz- und zum Tierseuchengesetz zur Annahme: siehe Memorial Seite 18.

Die Landsgemeinde stimmt der beantragten Änderung zu. – Sie tritt sofort in Kraft.

§ 6

SBB-Erneuerungsprojekt ATR Glarnerland und Umbau Busbahnhof Glarus; Verpflichtungskredit von total 6,8 Millionen Franken

Der Landrat ersucht die Landsgemeinde um Zustimmung zum beantragten Verpflichtungskredit von 6,8 Millionen Franken für das SBB-Erneuerungsprojekt ATR Glarnerland sowie für den Umbau des Busbahnhofs Glarus: siehe Memorial Seite 25.

Fridolin Marti, Glarus, beantragt die Aufnahme des vom Landrat abgelehnten Linthstegs in das Projekt und Zustimmung zur Vorlage. Ziffer 1 des Kreditbeschlusses sei entsprechend um einen Buchstaben e „450'000 Franken für den Linthsteg Bahnhof Glarus–Ennetbühl“ zu ergänzen.

Mit dem Linthsteg erhalten auch die Ennendaner unbeschränkten Zugang zum Bahnhof Glarus. Der Radweg zwischen Ennetbühl und Ennendaner Brücke würde sicherer. Leider hat der Landrat diesen Teil des Geschäfts knapp abgelehnt. Er war der Meinung, der Linthsteg sei nicht Sache des Kantons. – Die Velofahrer müssen entweder durch die Ennendaner Gewerbezone oder durch die Glarner Einkaufsmeile, wo viel Publikumsverkehr herrscht, fahren. Das ist gefährlich. Mit der Führung des Radwegs über den Linthdamm würde das Gefahrenpotenzial entschärft und die Route attraktiver gestaltet. Es müsste nicht mehr vor den Bahnschranken gewartet werden. Das führt zu einer Win-win-Situation. – An der Landsgemeinde 2010 hat das Volk das von Parlament und Regierung vorgeschlagene Mehrjahres-Strassenbauprogramm 2010–2019 angenommen. Es sieht Investitionen von 66 Millionen Franken vor, alleine 10 Millionen Franken für die Klausenstrasse. Niemand hat sich damals dagegen gewehrt. Nun geht es um einen Radweg für 450'000 Franken – und plötzlich treten die Sparpolitiker hervor. Dabei steht im gleichen Mehrjahresprogramm: „Der Langsam-

verkehr soll zu einem vollwertigen Bindeglied zwischen Strasse und öV werden. (...) Es geht um den Erhalt und Ausbau des kantonalen Radwegnetzes (...) sowie ein attraktives und sicheres Fuss- und Wanderwegnetz. (...) Zudem ist die Verknüpfung der Fusswege mit öV zu verbessern.“ Der Ausbau des kantonalen Radwegnetzes ist also sehr wohl Sache des Kantons. Hinzu kommt die Gemeinde Glarus, die sogar noch die Hälfte der Kosten übernimmt. – Es sei an die vergangenen Radwegprojekte erinnert. Vor 15 Jahren wurde dem Radweg Netstal–Glarus für 2,2 Millionen Franken zugestimmt. Auch damals opponierten sparwillige Landräte. Dennoch nahm das Volk den Radweg deutlich an. Heute ist er nicht mehr wegzudenken. – Auch dem von der SBB initiierten und Glarner Gemeinderäten gut aufgegleisten Projekt ATR Glarnerland ist zuzustimmen. Es war nicht einfach, dieses durch die Gemeindeversammlung zu bringen. Es ist nun auf den Zug aufzuspringen und ein Schritt vorwärts zu machen.

Der *Landammann* mahnt, es sei zu einzelnen Voten nicht zu applaudieren. Ebenso fordert er die Redner angesichts der vielen anstehenden Voten dazu auf, zuerst den Antrag zu stellen und anschliessend kurz und konzis zu begründen.

Pascal Vuichard, Mollis, beantragt im Namen der GLP Rückweisung von Ziffer 2 des Kreditbeschlusses zuhanden der Landsgemeinde 2015. Dies verbunden mit dem Auftrag, eine Kreuzungsstelle in Netstal zu prüfen.

Eine Investition in den öV soll und muss neben der Infrastruktur auch immer das Angebot verbessern. Der Bahnhof Glarus muss erneuert werden. Eine Perronerhöhung ist eminent wichtig. Mit der Personenunterführung können die Ennetbühler einfacher und schneller zum Bahnhof Glarus gelangen. Die 2,48 Millionen Franken für den Busbahnhof stehen jedoch in keinem Verhältnis zum erwarteten Mehrwert. Er würde zwar behindertengerecht, aber das müsste auch für die Busse gelten. Dies ist leider nicht der Fall. Dort müsste angesetzt werden, bevor über ein solches Projekt abgestimmt wird. Gleichzeitig ist der nun geplante Busbahnhof in Anbetracht der Anzahl Busse überdimensioniert. – Für den Kanton und vor allem Glarus Süd ist eine optimale Anbindung an den öV Grundvoraussetzung. Weil die Züge heute nur in Glarus kreuzen können, muss der Zug in Schwanden 8 Minuten warten. Das schreckt vor der Benützung der Bahn ab. Eine solche Situation ist heutzutage untragbar. Deshalb sind die 2,48 Millionen Franken in ein sinnvolles Projekt, welches das öV-Angebot im Kanton verbessert, zu investieren: den Kreuzungspunkt in Netstal. Dadurch kann die Wartezeit in Schwanden aufgehoben und damit der rückläufigen Entwicklung in Glarus Süd ein Stück weit wirksam entgegengetreten werden.

Landrat *Kaspar Becker*, Ennenda, spricht sich namens der BDP für Ablehnung des Antrags Vuichard und unveränderte Zustimmung zum Verpflichtungskredit aus.

Es liegt ein ausgezeichnetes und ausgewogenes Projekt vor. Dieses soll nicht zerstückelt werden. Weil in Glarus Züge kreuzen, ist eine Personenunterführung und damit ein schienenfreier Zugang zu Gleis 2 unbedingt notwendig. Die SBB haben in den vergangenen Jahren einer Übergangslösung ohne Unterführung zugestimmt. Dadurch ergaben sich Einschränkungen im Betrieb. Diese Übergangslösung ist nun nicht mehr zeitgemäss. Der Drahtzaun birgt für Passagiere erhebliche Gefahren. – Durch das Projekt und die Personenunterführung ergibt sich künftiges Optimierungspotenzial betreffend den Fahrplan. Es ist schade, dass die SBB das Projekt nicht alleine finanzieren wollen. Wenn die aktuelle Situation verbessert werden will, muss der Kanton seinen Teil dazu beitragen. Bei einer Ablehnung verschieben die SBB das Projekt um Jahre. – Der Platz zwischen Güterschuppen und Bahnhof muss unabhängig vom Bahnhofprojekt zeitnah saniert werden. Eine zeitgleiche Realisierung des Busbahnhofes drängt sich deshalb auf. Das öV-Angebot verbessert sich mit der Einführung des neuen Fahrplans deutlich. Es entstehen zusätzliche Verknüpfungen mit dem Bus. Der neue Busbahnhof bedeutet eine attraktive Schnittstelle für ein bequemes und behindertengerechtes Umsteigen. Parkplätze gehen nicht verloren. – Der Landrat wie auch die Standortgemeinde Glarus haben der Vorlage zugestimmt. Heute sind die Voraussetzungen zu schaffen, damit das Projekt konkret umgesetzt werden kann. Den SBB soll

gezeigt werden, dass es den Glarnern ernst ist und diese ihren Teil zum Gesamtprojekt beitragen wollen.

Mauro Sana, Niederurnen, fordert Rückweisung von Ziffer 1 Buchstaben a und b des Kreditbeschlusses an den Regierungsrat. Es sei eine Personenunterführung im Bahnhof Netstal zu projektieren.

Die Vorlage sieht den Bau der Unterführung in Glarus vor. Dies hätte zur Folge, dass die Züge in Glarus kreuzen müssen. Die S25 müsste deswegen 8 Minuten in Schwanden warten. Sie käme folglich zur vollen halben Stunde in Ziegelbrücke an. Eine Minute vorher verlässt die S4 in Richtung Sargans den Bahnhof. Der Fahrplan auf der Linie Zürich–Chur lässt sich aufgrund der maximalen Auslastung nicht mehr ändern. Würden die Züge in Netstal kreuzen, fielen die 8 Minuten Wartezeit nicht mehr in Schwanden, sondern in Ziegelbrücke an. Dort kommen ohnehin alle Anschlüsse zusammen. Der Anschluss der Bevölkerung aus Glarus Süd an die S4 könnte gewährleistet werden. Sie müssten zudem nicht nochmals eine halbe Stunde auf den RegioExpress Zürich–Chur warten. Um die Anschlüsse in Ziegelbrücke zu gewährleisten und die Wartezeit in Schwanden zu verhindern, müssen die Züge also in Netstal kreuzen. Folglich müsste auch dort die Unterführung geplant werden.

Der *Vorsitzende* hält fest, dass es sich um einen Antrag auf Teilrückweisung handle.

Esther Curiger, Mollis, beantragt Ablehnung von Ziffer 2 des Kreditbeschlusses und damit des Busbahnhofs. Ebenso solle noch 2014 eine Lösung gefunden werden, damit in Näfels nicht länger als 10 Minuten auf den Bus in Richtung Kerenzerberg gewartet werden müsse, wenn man mit dem Zug aus Richtung Zürich ankomme.

Die SBB melden Preisaufschläge, um Modernisierung und schnellere Verbindungen in Ballungszentren finanzieren zu können. Solche Prestigeprojekte nützen nichts, solange die Anschlüsse nicht gewährleistet sind. Der Kerenzerberg wird untolerierbar vernachlässigt. Es kann nicht sein, dass Reisende für die letzten Kilometer auf den Kerenzerberg mehr Zeit benötigen als etwa von Zürich nach Näfels. – Im Memorial heisst es, der Tourismusschwerpunkt Kerenzerberg werde mindestens stündlich an den öV angebunden. Das bedeutet einen vernünftigen Anschluss und nicht 41 Minuten Wartezeit. Vor dem Fahrplanwechsel betrug diese 8 Minuten. Diese Verschlechterung ist inakzeptabel und bewirkt leere Busse. Da nützt auch ein neuer Busbahnhof nichts. – Da die Entscheidkompetenzen im öffentlichen Regionalverkehr hauptsächlich beim Kanton liegen, darf erwartet werden, dass die Verantwortung auch wahrgenommen wird. Das wäre ein Beitrag, um die Abwanderung vom Kerenzerberg zu stoppen.

Daniel Bär, Oberurnen, beantragt namens der Interessengemeinschaft Zukunft öV Kanton Glarus und mit Unterstützung der Glarner Eisenbahnfreunde Rückweisung der gesamten Vorlage. Damit verbunden sei der Auftrag, zunächst ein langfristiges öV-Konzept vorzulegen. Dieses solle in Ziegelbrücke beide Taktknoten vollständig herstellen sowie zwischen Ziegelbrücke und Schwanden den Halbstunden-, zwischen Schwanden und Linthal mindestens den Stundentakt bieten. Für den Busbahnhof sei zuhanden der Landsgemeinde 2015 ein günstigeres Projekt auszuarbeiten.

Beim Bahnhofprojekt Glarus wird das seit 30 Jahren in der Schweiz erfolgreich angewendete Prinzip der Fahrplangestaltung umgedreht. Normalerweise wird zuerst die langfristige Fahrplan-Planung über 10–20 Jahre hinweg vorgenommen. Erst anschliessend wird die Infrastruktur ausgebaut. In Glarus soll nun das Gegenteil passieren: Zuerst Ausbau des Bahnhofs, dann Fahrplangestaltung. – Die Unterführung im Bahnhof Glarus ist nicht notwendig. Zugänge zum Zwischenperron können wie bisher über normale Fussgängerübergänge gewährleistet werden. Mangelnde Vorsicht bei Reisenden erforderte Absicherung mit Barrieren und einem Zaun. In Courgenay und Urnäsch wird das auch so gemacht. Für das gleichzeitige Ein- und Ausfahren der Züge ist die Unterführung auch nicht nötig. Das Kreuzen der Züge in Glarus führte nur zu noch längeren Wartezeiten in Schwanden. – Die Verlängerung der Unterführung ist nur dann sinnvoll, wenn der Linthsteg ebenso gebaut wird. Diese Verbindung nützt jedoch vor allem demjenigen, der die Wiese zwischen Ennenda

und Ennetbühls überbaut. Es ist jedoch nicht Aufgabe des Steuerzahlers, dessen Gewinn zu maximieren. – Das Projekt für den Ausbau des Busbahnhofs ist zu teuer. Der Abriss der Rampe zum Güterschuppen und deren Ersatz durch eine Treppe ist sinnlos. Die geplante WC-Anlage ist wohl auch überdimensioniert, zumal sich im Bahnhof bereits Toiletten befinden. Der geplante Warteraum ist unnütz. Man kann bereits unter dem Perrondach warten, im Bahnhof gibt es einen Wartesaal. Dieser wurde allerdings geschlossen. Das WC und der Wartesaal können saniert und zum Schutz vor Vandalen mit Videoüberwachung ausgestattet werden. – Am Nutzen der geplanten Veloständer ist zu zweifeln. Die Sanierung der bestehenden wäre schlauer. In diesen bleiben die Velos wenigstens trocken. – Der Sinn der vier Bushaltekanten ist fraglich, stehen doch nie mehr als zwei Busse in Glarus. – Es wurde ausgeführt, die SBB wollten den Ausbau des Bahnhofs Glarus. Diese planten jedoch zunächst lediglich ihr Fernsteuerungs- und Sanierungsprojekt ATR. Der Ausbau der Publikumsanlagen hätte erst später erfolgen sollen. Die Regierung drängte daraufhin auf eine gleichzeitige Ausführung und den Ausbau des Bahnhofs Glarus zum Kreuzungsort. Doch ohne langfristiges Fahrplankonzept ist dieser Ausbau voreilig. Der aktuelle Fahrplan läuft Ende 2017 aus. Was folgt, ist unbekannt. Mit dem von der Regierung geplanten Ausbau würde der aktuell unmögliche Fahrplan in Beton gegossen. Möglichkeiten zu grösseren Veränderungen bestünden nicht mehr. Man muss also zuerst wissen, wie der Fahrplan aussehen wird, bevor Millionen für den Ausbau ausgegeben werden. – Zustimmung zum Antrag des Regierungsrates hätte weitreichende Folgen. Wird der Bahnhof Glarus als Kreuzungspunkt festgelegt, muss der Bahnhof Nieder- und Oberurnen früher oder später aufgehoben werden. Sonst wäre der Halbstunden-Knoten in Ziegelbrücke nicht möglich. Diese Aussage wurde von den SBB bestätigt. Der lange Aufenthalt des Zuges in Schwanden wird ebenso bleiben, sofern in Leuggelbach nicht eine neue Kreuzungsstation gebaut wird. Diese kostete mindestens weitere 10 Millionen Franken.

Landrat *Emil Küng*, Obstalden, Präsident der landrätlichen Kommission, spricht sich für unveränderte Zustimmung zum Erneuerungsprojekt ATR Glarnerland inklusive Umbau des Busbahnhofs aus.

Das Mobilitätskonzept des Kantons, der Richtplan, Sachbereich öffentlicher Verkehr, fordert dazu auf, den Verkehr gesamthaft zu betrachten. Die Teile öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr sind gleichwertig zu behandeln. Daraus lässt sich die Unterstützung des Kantons für die verschiedenen Nutzergruppen ableiten. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs hat etwa die Landsgemeinde 2012 solche Absichten aufgenommen: Das Volk hat dem Beitritt zum Tarifverbund Ostwind und der Vorlage zum Ausbau des Bus- und Bahnangebots ab Sommer 2014 zugestimmt. Wichtige Bausteine für den öV wurden damit beschlossen. Die aktuelle Vorlage ist ein weiteres Element der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs. – In den Diskussionen im Landrat, in Leserbriefen, an Versammlungen und eben auch heute sind Punkte erwähnt worden, die auch noch berücksichtigt werden könnten. Dabei ist eines festzuhalten: Eine gut gemeinte Verbesserung an einem Ort ergibt innerhalb des gesamten öV-Systems an einem anderen Ort eine Verschlechterung. Die vorberatende Kommission und der Landrat haben sich deshalb darauf konzentriert, den öV als Gesamtes zu sehen und die Chance zu ergreifen, mit dem vorliegenden Projekt eine mögliche Verbesserung der Infrastruktur zu unterstützen. Es geht um Perrons in Ennenda und Mitlödi, eine Unterführung beim Bahnhof Glarus und die Sanierung von Publikumsanlagen sowie um den Busbahnhof in Glarus und die sinnvolle Verknüpfung des Bahn- und Busangebots. Es liegt ein fertiges Projekt mit Aussicht auf zeitnahe Verwirklichung vor. Dieses wird im Verbund zwischen SBB, Kanton und Gemeinden möglich. Der Landrat sieht die Vorteile der unveränderten Vorlage. Er verschweigt dabei Schwachstellen im öV und Verbesserungspotenzial nicht. Ablehnung, Abänderung oder Rückweisung der Vorlage behebt jedoch keine einzige dieser Schwachstellen. In diesem Sinne gilt: Lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach.

Jakob Hösli, Glarus, will Ziffer 2 des Kreditbeschlusses zurückweisen und den Antrag Marti auf Integration des Linthstegs in das Projekt ablehnen.

Es ist wohl niemand gegen die Sanierung der Bahninfrastruktur. Die Meinungen gehen in den Details auseinander. Wie von Vorrednern erwähnt, soll sich die Fahrplangestaltung auf die Kreuzungspunkte auswirken. Wenn nur geringste Zweifel bestehen, dass die Vorlage zu Problemen führt, muss sie vollständig zurückgewiesen werden. – Der Bahnhof Glarus ist ein Schandfleck. Der Wartesaal ist seit Jahren wegen Vandalismus geschlossen. Einer auswärtigen Person kann die WC-Anlage nicht empfohlen werden. Der Velounterstand verfällt. Es muss etwas geschehen. Mit dem geplanten Busbahnhof wird aber eine doppelte Infrastruktur geschaffen: separate WC-Anlagen, ein separater Warteraum. Der Bahnhof Glarus ist genügend gross, um problemlos gute Anlagen im bestehenden Gebäude erstellen zu können. Dies ist die sinnvollere Lösung. So bleibt auch genügend Zeit, um Besseres zu planen. – Die geplanten Buskanten sind ein Dorn im Auge. Sie sind zwar behindertenfreundlich. Auf dem übrigen Busnetz gibt es jedoch praktisch nirgends solche Haltekanten, die das Ein- und Aussteigen erleichtern. Ausserdem wird die Schneeräumung auf dem Platz erschwert. Der Platz könnte künftig auch nicht mehr für andere Zwecke genutzt werden. – Die Führung des Velowegs über einen Linthsteg hält nicht, was versprochen wird. Die Route würde durch ein Industriequartier, durch eine Wohnüberbauung und über die Linth führen. Erst dann ist man halbwegs auf der Linthwuhr. Parallel zum bestehenden Fussweg entlang der Linth könnte jedoch ein zweiter Weg gebaut werden, um Fussgänger und Velofahrer voneinander zu trennen. Der einzige Engpass wäre sodann die Unterführung unter der Eisenbahn. Auch da könnte eine Lösung gefunden werden, um Fussgänger und Velofahrer zu trennen.

Rudolf Horath, Haslen, spricht sich für die Ablehnung von Ziffer 2 des Kreditbeschlusses aus. Mit dem dadurch gesparten Geld sei stattdessen ein Fonds zu äufnen, der die Gratisbenützung des öffentlichen Verkehrs inklusive Bergbahnen im Glarnerland ermöglichen soll. Ausserdem sei dafür bei der Bevölkerung ein Betrag von mindestens 50 Franken pro Kopf und Jahr zu erheben. Touristen sollten 10 Franken bezahlen. Zusätzliche Finanzierungsquellen bestünden. Es sei auch einmal in die Umwelt zu investieren.

Der *Landammann* unterbricht den Redner, der mittlerweile vom Thema abgewichen ist. Dieser schliesst sein Votum daraufhin ab. Der Landammann hält fest, dass der Antrag auf Ablehnung entgegengenommen werden könne. Die Vorschläge zur Schaffung und Finanzierung eines Fonds könnten hingegen nicht zur Abstimmung gebracht werden.

Landrätin *Erika Nart*, Glarus, stellt für die FDP den Antrag auf unveränderte Zustimmung zum Verpflichtungskredit.

Die Landsgemeinde hat es heute in der Hand, mit der unveränderten Zustimmung zur Vorlage die Grundlagen für weitere zeitgemässe öV-Infrastrukturen im Glarnerland zu schaffen. Die SBB investieren insgesamt 56 Millionen Franken in die Erneuerung der technischen Bahninfrastruktur im Kanton. Daneben geht es um die Publikumsanlagen und den Busbahnhof, die Schnittstelle zwischen Bahn und Bus, den Eingang zum Hauptort. Das Projekt sorgt für einen Standard, wie er heute bereits in den meisten Bahnhöfen anzutreffen ist. – Wenn das Projekt realisiert wird, kann in den drei Bahnhöfen ebenerdig in den Zug ein- und ausgestiegen werden. Das bedeutet Erleichterungen bei der Handhabe von Gepäck sowie für ältere Leute und solche mit einer Gehbehinderung. – Die Frage nach der Notwendigkeit der Publikumsanlagen darf angesichts der Kosten gestellt werden, zumal es heute auch ohne geht. Die Landsgemeinde beschliesst jedoch immer wieder Ausgaben für Infrastrukturverbesserungen. Beim vorliegenden Antrag handelt es sich um den Beitrag des Kantons für einen heute üblichen öV-Standard. Wenn das Projekt oder Teile davon nun abgelehnt werden, würden die SBB ihren Anteil an deren Finanzierung wieder einpacken und anderswo investieren. Das Projekt würde schubladisiert, weil die Glarner offenbar kein Interesse an erneuerter Infrastruktur haben. – Es ist einem ganzheitlichen Projekt, das von langer Hand aufgegleist, bestens verhandelt und von der Gemeinde Glarus gutgeheissen wurde, breit abgestützt ist sowie von Regierung und Landrat befürwortet wird, zuzustimmen.

Hans Schärer, Niederurnen, beantragt mit Unterstützung von Pro Bahn Schweiz und Pro Bahn Sektion Ostschweiz Rückweisung der gesamten Vorlage. Es solle ein Projekt ausgearbeitet werden, welches die ganze Bahnlinie zwischen Ziegelbrücke und Linthal miteinander bezieht.

Es ist einfacher und transparenter, die ganze Vorlage zurückzuweisen. Gemäss Beschluss der Landsgemeinde 2012 muss nach drei Jahren eine Wirkungsanalyse des Fahrplankonzepts erstellt werden. Der Landrat beschliesst über die Weiterführung und allfällige Anpassungen. Es ist also noch nicht klar, wie das Fahrplankonzept aussehen wird. Es ist deshalb die Wirkungsanalyse abzuwarten. Dann wird sichtbar, wo investiert werden muss. Mit der Rückweisung kann zudem gespart werden, ohne dass es weh tut.

Der *Vorsitzende* ist der Ansicht, dass die Meinungen nun gemacht sein dürften.

Ronald Hämmerli, Bilten, unterstützt namens der SVP den Antrag auf Rückweisung von Ziffer 2 des Kreditbeschlusses, des Busbahnhofs.

Es braucht einen Busplatz, eine bauliche Massnahme. Unklar ist hingegen, weshalb es vier Haltekanten, neue Veloabstellplätze oder eine weitere WC-Anlage für teure 3,7 Millionen Franken – zwei Drittel zulasten des Kantons, ein Drittel zulasten der Gemeinde – geben soll. Dieses Geld hat der Kanton gar nicht. Im Winter stören diese Haltekanten und stellen für Mensch und Umwelt eine Gefahr dar. Ausser, man überdacht den Busplatz. Die heutigen Busse sind zudem so ausgerüstet, dass Behinderte problemlos ein- und aussteigen können.

Landrat *Andreas Schlittler*, Glarus, beantragt im Namen des Pendlervereins und der Grünen Glarus Eintreten auf die Vorlage und damit Ablehnung der Rückweisungsanträge. Dem Antrag Marti betreffend die Integration des Linthstegs in das Projekt sei hingegen ebenso zuzustimmen wie dem Busbahnhof.

An der Landsgemeinde 2011 warb der Redner für einen durchgehenden Halbstundentakt. An der Landsgemeinde 2012 hat das Volk im Sinne eines Kompromisses dem hinkenden Halbstundentakt zugestimmt. Wer die Wartezeiten nicht in Kauf nehmen wollte, hätte damals das Wort ergreifen können. Die Gegner des Projekts versäumten dies und versuchen nun, den Infrastrukturausbau mit der Fahrplangestaltung zu verknüpfen. Sie wollen glauben machen, dass das eine vom andern abhängt. Das trifft aber nicht zu. Heute bestimmt die Landsgemeinde einzig über ein Ausbauprojekt. Dieses verbessert den Zugang zum öffentlichen Verkehr markant. Die Optimierung des Fahrplans ist hingegen eine stets wiederkehrende Daueraufgabe. Dabei prallen immer wieder verschiedenste Interessen aufeinander. Es gilt, die Positionen des Kantons kompetent zu vertreten. Die kantonale öV-Fachstelle wurde verstärkt und neu besetzt. – Wenn man von Kreuzungsstellen zur Verbesserung des Fahrplans spricht, muss man gut wissen, in welche Richtung der öV gemäss Strategiepapier der SBB geht. Es braucht Visionen. So ist gut denkbar, dass innerhalb von zehn Jahren im Glarnerland ein Viertelstundentakt gilt. Die Züge würden dann in Näfels, Glarus und Schwanden kreuzen, nicht in Netstal. Deshalb ist die nötige Infrastruktur in Glarus zur Verfügung zu stellen: einen attraktiven Umsteigepunkt mit einer sauberen Schnittstelle zum Busangebot und einer Anbindung des Fuss- und Veloverkehrs nach Ennenda.

Christian Büttiker, Netstal, bittet um Zustimmung zur Vorlage, wie sie im Memorial beschrieben ist.

Als zuständiger Gemeinderat der Gemeinde Glarus ist der Redner von Beginn an in das Projekt involviert. Seit zweieinhalb Jahren wird nach Lösungen gesucht. Die Verhandlungen mit den SBB waren nicht einfach. Heute geht es um Infrastruktur, um Immobilien. Der Fahrplan darf nicht damit verknüpft werden. – Man könnte auch sagen, ein guter Fahrplan sei von einer guten Infrastruktur abhängig. Wenn in den Bahnhöfen Glarus, Ennenda und Mitlödi das Notwendige gemacht wird, können auch im Fahrplan Verbesserungen vorgenommen werden. – Der Kreuzungspunkt in Netstal wurde bereits geprüft. In Netstal gibt es wegen der Kalkfabrik eine andere Ausgangslage: Die Gleise können nicht so einfach verschoben werden, wie das nun dargestellt wird. – Der Busbahnhof ist nicht überdimensioniert. Es ist ein gutes Projekt, das einen entsprechenden Auftritt erlaubt. – Die SBB, die Gemeinden Glarus

und Glarus Süd sowie der Kanton stimmten dem Projekt und dessen Finanzierung zu. Bei einer Rückweisung muss man sich bewusst sein, dass in einigen Jahren die FABI-Vorlage zum Tragen kommt und die Finanzierung von Infrastrukturanlagen dann allein den Gemeinden und dem Kanton obliegen wird. – Die Gemeinde Glarus hat das knappe Nein des Landrates zum Linthsteg akzeptiert. Die Landsgemeinde kann heute aber ein Zeichen für den Langsamverkehr setzen.

Der *Landammann* weist darauf hin, dass noch ein Redner zugelassen werde und anschliessend der zuständige Regierungsrat zur Vorlage spreche.

Gian Schneider, Glarus, beantragt für die SP und die Juso unveränderte Zustimmung zum Verpflichtungskredit.

Der heutige Mensch ist mobil. Der öV leistet einen grossen Beitrag zu dieser Mobilität. Mit dem Halbstundentakt wurde vor zwei Jahren an gleicher Stelle eine Verbesserung des Fahrplanangebots beschlossen. Um mit dem besseren Angebot Schritt zu halten, braucht es einen Ausbau der Bahninfrastruktur. Die Perronanlagen müssen endlich erhöht werden, um das problemlose Einsteigen von Alten und Beeinträchtigten zu garantieren. Der Kanton muss seine Verantwortung im Bereich des öffentlichen Verkehrs wahrnehmen. Das vorliegende Projekt kann rasch umgesetzt werden. Die beteiligten Partner sind bereit. Im Hauptort Glarus soll derselbe Infrastruktur-Standard wie in Ziegelbrücke, Näfels oder Schwanden erwartet werden dürfen.

Regierungsrat *Andrea Bettiga* bittet um unveränderte Zustimmung zur Vorlage.

Die Landsgemeinde 2012 hat das Fahrplanangebot in seinen Grundsätzen beschlossen. Heute geht es um die Umsetzung mittels eines Infrastrukturvorhabens, das sich auf die Rahmenbedingungen von 2012 abstützt. Verschiedene, heute gestellte Anträge betreffen technische Aspekte. Um diese geht es aber nicht. Bei einer Ablehnung der Vorlage muss auf Feld 1 begonnen werden. – Es stellt sich die Frage, ob ein attraktiver Bahnhof mitsamt Busbahnhof jetzt gebaut werden soll, oder erst nach 2030. Bei einem Nein wäre die Umsetzung erst ab diesem Zeitpunkt möglich.

Der *Landammann* erläutert das geplante Vorgehen betreffend Abstimmungen.

In einer ersten subeventuellen Abstimmung wird der Antrag Sana, Rückweisung von Ziffer 1 Buchstaben a und b, dem Antrag Vuichard/Hösli, Rückweisung Ziffer 2, gegenübergestellt. Der Sieger aus dieser Abstimmung tritt gegen den Antrag Bär, Rückweisung der gesamten Vorlage, an. Der obsiegende Rückweisungsantrag aus der zweiten Abstimmung wird der Behandlung der Vorlage gegenübergestellt. Sollte die Vorlage heute behandelt werden, muss bereinigt werden. Es liegen vor: Der Antrag Marti, Ergänzung der Ziffer 1 um Buchstabe e und somit die Integration des Linthstegs in die Vorlage; der Antrag Curiger, Ablehnung von Ziffer 2 und damit des Busbahnhofs. In einer dritten Bereinigungsabstimmung tritt der Antrag Hämmerli, Ablehnung der gesamten Vorlage, und der erste Teil des Antrags Horath gegen den Antrag von Regierungsrat und Landrat an. – Die Landsgemeinde ist mit diesem Vorgehen einverstanden.

In der subeventuellen Abstimmung obsiegt der Antrag auf Rückweisung von Ziffer 2 über den Antrag auf Rückweisung von Ziffer 1 Buchstaben a und b. In der Eventualabstimmung erhält der Rückweisungsantrag zu Ziffer 2 die Mehrheit gegenüber dem Antrag auf vollständige Rückweisung. In der dritten Abstimmung unterliegt der Antrag auf Rückweisung von Ziffer 2. Die Vorlage wird behandelt.

Der Antrag auf Ergänzung der Vorlage um den Linthsteg unterliegt nach dreimaligem Ausmehren, zuletzt unter Beizug der übrigen Regierungsmitglieder, dem Antrag von Regierungs- und Landrat. Der Ablehnungsantrag zu Ziffer 2 obsiegt über den Antrag von Regierungs- und Landrat. In der Schlussabstimmung erhält die bereinigte Vorlage die Mehrheit gegenüber dem Antrag auf vollständige Ablehnung. Die Landsgemeinde stimmt der Vorlage mit Ausnahme von Ziffer 2, Umbau des Busbahnhofs, zu.

§ 7

A. Änderung des Gesetzes über das Gesundheitswesen

- I. Änderung des Gesetzes über das Gesundheitswesen
- II. Änderung des Gesetzes über den Bevölkerungsschutz

B. Änderung des Staatshaftungsrechts

- I. Änderung des Gesetzes über die Haftung der Gemeinwesen und ihrer Amtsträger
- II. Änderung des Gesetzes über das Gesundheitswesen
- III. Änderung des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über die Krankenversicherung
- IV. Änderung des Gesetzes über die öffentliche Sozialhilfe

Der Landrat empfiehlt der Landsgemeinde unveränderte Zustimmung zur Vorlage: siehe Memorial Seiten 49–57.

Anton Bendel, Niederurnen, spricht sich für die ersatzlose Streichung des neuen Artikels 51a Absatz 2 Gesundheitsgesetz aus. Dieser regelt die Bezeichnung einer unabhängigen Instanz durch den Regierungsrat, welche ausnahmsweise der Entnahme von regenerationsfähigem Gewebe oder regenerierbaren Zellen bei minderjährigen oder urteilsunfähigen Personen zustimmen kann.

Am 1. Januar 2013 trat das neue Kindes- und Erwachsenenschutzgesetz in Kraft. Dieses räumt den Patienten und Vertretungspersonen ein grösstmögliches Selbstbestimmungsrecht ein – bei Minderjährigkeit wie auch bei Urteilsunfähigkeit. Wenn keine Vertrauensperson in einer Patientenverfügung bezeichnet ist, regelt Artikel 378 des Zivilgesetzbuches die Zuständigkeiten unmissverständlich. Der vorgeschlagene Artikel 51a Absatz 2 bedeutete einen Rückschritt. Ausserdem würde die Bestimmung in Absatz 2 Bundesrecht unterlaufen. Die Einschränkung des Rechts auf Selbstbestimmung auf kantonaler Ebene kann nicht hingenommen werden. – Allfällige Argumente, die Regelung sei gar nicht so gemeint, wie dies in den Erläuterungen im Memorial aufgezeigt wird, greifen nicht. Es handelt sich dabei um leere Versprechungen, die einer gesetzlichen Grundlage entbehren. – Minderjährige und urteilsunfähige Mitlandleute sind zu schützen. Das durch das neue Kindes- und Erwachsenenschutzrecht gewährte Selbstbestimmungsrecht soll beibehalten werden.

Martina Landolt, Näfels, unterstützt den Streichungsantrag Bendel. Sie beantragt weiter, Artikel 34a Absatz 4 Gesundheitsgesetz betreffend den Notfalldienst sei wie folgt zu ändern: „Erfolgt die Befreiung wegen Krankheit, Invalidität, Schwangerschaft oder anderen triftigen Gründen, wird *keine* Ersatzabgabe verlangt.“

Will man sich vom allgemeinen Dienst befreien lassen, ist derzeit eine hohe Ersatzabgabe von bis zu 15'000 Franken zu bezahlen. Das gilt etwa auch für invalide Ärzte oder schwangere Ärztinnen. Es kann nicht sein, dass die Gesellschaft per Gesetz Schwangere, Kranke und Invalide schützt, gleichzeitig aber Ärzte dafür büsst. Zudem widerspricht die Auferlegung der Ersatzabgabe auf Kranke oder Schwangere dem Patienten- und dem Arbeitsrecht sowie dem Grundsatz der Gleichstellung in der Bundesverfassung. – Die Formulierung „aus anderen triftigen Gründen“ bezieht sich auf die Berufspflichten gemäss Bundesgesetz. Darin sind zwei Bestimmungen enthalten, die sich bei genauerer Betrachtung widersprechen. So wird von Ärzten verlangt, dass sie sorgfältig und gewissenhaft ihren Beruf ausüben und sich im Rahmen der fachlichen Kompetenzen, die sie durch Aus-, Weiter- und Fortbildung erworben haben, bewegen. Andernorts heisst es, dass Ärzte in dringenden Fällen Beistand zu leisten und gemäss kantonalen Vorschriften in Notfalldiensten mitzuwirken haben. Um Notfalldienst leisten zu können, werden theoretisches Wissen und kontinuierliche praktische Erfahrung benötigt. Hausärzte besitzen diese Voraussetzungen in der Regel. Spezialisten – etwa Homöopathen, Dermatologen oder Psychiater – verfügen über diese Routine im akuten Notfall jedoch nicht mehr. Für den Notfalldienst wird ausserdem eine technische Ausrüstung benötigt, die nicht alle ärztlichen Betriebe besitzen. Es kann nicht sein, dass mit grossem wirtschaftlichem Druck einzelne Ärzte dazu gedrängt werden,

die eigenen Grenzen zu überschreiten. Dies würde zu einer Verschlechterung der Qualität im Gesundheitswesen und höheren Kosten führen.

Peter Züst, Glarus, Präsident der Glarner Ärztesgesellschaft, empfiehlt Zustimmung zur unveränderten Vorlage.

Über den einen oder anderen Punkt liesse sich diskutieren. Grundsätzlich ist dieses Gesundheitsgesetz aber nachhaltig. Es sichert eine optimale und qualitativ hochstehende Gesundheitsversorgung. – Der Antrag Landolt ist abzulehnen. Der Notfalldienst ist für die Bevölkerung ein wichtiger Grundpfeiler. Diese kann Tag und Nacht ärztlich versorgt werden. Der Notfalldienst muss breit abgestützt sein. Die Glarner Ärztesgesellschaft hat im Reglement Ausnahmefälle – etwa bei Schwangerschaft, Verletzungen oder Krankheit – definiert, die eine Dispensation vom Notfalldienst ermöglichen. Ansonsten ist dieser zu leisten – auch von Fachärzten in deren Disziplin. Ein Dermatologe muss nicht sämtliche medizinischen Probleme vollumfänglich lösen können. Aber er hat einen Teil seines Fachgebietes notfalldienstlich abzudecken. Nur mit einer breit abgestützten Notfallversorgung, die nicht auf wenigen Schultern verantwortungsvoller Ärzte basiert, kann ein zukunftsorientiertes Notfallkonzept aufgebaut werden. Die Grundversorgung muss auch für junge Ärzte, die sich im Kanton niederlassen wollen, attraktiv bleiben.

Landesstatthalter *Rolf Widmer* beantragt Ablehnung der Anträge Bendel und Landolt.

In Artikel 51a Gesundheitsgesetz wird eine Vorgabe des eidgenössischen Transplantationsgesetzes umgesetzt. Der Bund schreibt vor, dass Entnahmen bei nicht urteilsfähigen und minderjährigen Personen nicht möglich sind. Allerdings definiert das Bundesrecht auch einige streng geregelte Ausnahmen. Für die Überwachung der Anwendung braucht es im Normalfall eine Ethik-Kommission, welche durch die Kantone zu bezeichnen ist. – Bereits heute sind alle Medizinalpersonen im Kanton zum Notfalldienst verpflichtet. Die einen sind dazu etwas mehr in der Lage, andere etwas weniger. Jene, die den Dienst nicht leisten wollen oder können, sollen gegen eine Ersatzabgabe davon befreit werden können. Für dieses Vorgehen schreibt das Bundesgericht eine gesetzliche Grundlage vor. Diese soll nun geschaffen werden. Es wird also auch hier nur eine Vorgabe des Bundes resp. des Bundesgerichts umgesetzt.

In einer ersten Abstimmung wird der Antrag Landolt auf Abänderung von Artikel 34 Absatz 4 Gesundheitsgesetz abgelehnt. Auch der Antrag Bendel auf Ablehnung von Artikel 51a Absatz 2 Gesundheitsgesetz findet keine Mehrheit. Die Vorlage ist somit unverändert angenommen. – Sämtliche Änderungen mit Ausnahme von Artikel 25, 27, 29 und der Aufhebung von Artikel 30 (alle Gesundheitsgesetz) treten am 1. Juli 2014 in Kraft. Das Datum des Inkrafttretens der Ausnahmen legt der Regierungsrat fest.

§ 8

Ausgleichsbeitrag an die Gemeinden

Der Landrat beantragt der Landsgemeinde, dem Beschluss über die Gewährung eines Ausgleichsbeitrags an die Gemeinden zuzustimmen: siehe Memorial Seite 65.

Die Landsgemeinde gewährt den Ausgleichsbeitrag an die Gemeinden. – Der Beschluss tritt sofort in Kraft.

§ 9 **Revision Landwirtschaftsgesetz 2014**

Der Landrat unterbreitet das revidierte Landwirtschaftsgesetz zur Annahme: siehe Memorial Seiten 78–82.

Die Landsgemeinde stimmt der unveränderten Vorlage zu. – Das Gesetz tritt per sofort in Kraft.

§ 10 **Verwesentlichung und Flexibilisierung der kantonalen Gesetzgebung; Änderung der Kantonsverfassung und von Gesetzen**

Der Landrat ersucht die Landsgemeinde um Zustimmung zu den Änderungen in der Kantonsverfassung und in Gesetzen, welche im Rahmen des Projekts Verwesentlichung und Flexibilisierung der kantonalen Gesetzgebung beantragt werden: siehe Memorial Seiten 103–134.

Landrat *Rolf Hürlimann*, Schwanden, beantragt namens der FDP die Streichung von Artikel 71 Absatz 3 des Raumplanungs- und Baugesetzes betreffend die briefliche Mitteilungspflicht.

Die Bestimmung verursacht unnötige Bürokratie, ohne einen entsprechenden Nutzen zu schaffen. Die Mehrheit der Deutschschweizer Kantone kennt diese nicht. – Artikel 71 Absatz 1 schreibt vor, dass die Gemeinden bei einem Baugesuch alle Nachbarn im Umkreis von 30 Metern mit einem eingeschriebenen Brief informieren müssen. In der Praxis hat sich dies nicht bewährt. Bei Bauwilligen wie bei betroffenen Anwohnern stösst dieses Vorgehen auf grosses Unverständnis. Es besteht weitgehend Einigkeit, dass diese Bestimmung gestrichen gehört. Sie ist unnötig, weil Baugesuche bereits im Amtsblatt publiziert und in den bedeutenden Fällen Profile gestellt werden. Sie ist ungeeignet, weil sie der unterschiedlichen Bedeutung von Baugesuchen und den örtlichen Gegebenheiten nicht Rechnung trägt. Sie ist unverhältnismässig, weil im Verhältnis zum Nutzen allen Beteiligten unnötiger Aufwand erwächst. Speziell in den eng bebauten Dorfkernzonen müssen auch aus geringem Anlass dutzende Anstösser angeschrieben werden. Die Kosten für die Einschreiben stehen oft in keinem Verhältnis zur Baubewilligungsgebühr insgesamt. Der Verwaltung entstehen zudem unnötige Kosten und zusätzlicher Aufwand. – Baubewilligungsgesuche betreffen in den meisten Fällen kleine bauliche Veränderungen wie etwa ein neuer Farbanstrich oder ein Fensterersatz. Trotzdem gilt die briefliche Mitteilungspflicht. Die Empfänger werden aufmerksam und zum Teil auch noch animiert, beim Bauamt nachzufragen oder gar Beschwerde einzureichen. Dadurch wird die Verwaltung nochmals unnötig beschäftigt. Die briefliche Mitteilungspflicht führte nicht zum erhofften Rückgang der Einsprachen. Offenbar passierte eher das Gegenteil. – Als einziges Argument für die Mitteilungspflicht werden die 23 Prozent auswärtige Grundeigentümer aufgeführt. Diesen ist jedoch zuzumuten, dass sie das Amtsblatt abonnieren, via Internet lesen oder sich von Nachbarn informieren lassen. So funktionierte das seit Jahrzehnten. – Der Versand mit normaler Post, wie dies nun beantragt wird, schafft neue Probleme. Als Notlösung zum Schutz der Betroffenen sind einzelne Gemeinden bereits dazu übergegangen. Dadurch entstehen jedoch Haftungsrisiken. Mit dem beantragten System sind die Gemeinden am Ende noch dafür haftbar, wenn ein Nachbar geltend macht, dass er über ein Bauvorhaben nicht informiert worden sei und deshalb einen Schaden erlitten habe. Die Gemeinde wird kaum beweisen können, dass die vorgeschriebene Mitteilung erfolgt ist. – Unter Verwesentlichung ist etwas anderes zu verstehen. Die briefliche

Mitteilungspflicht gehört nicht zu den notwendigen Staatsaufgaben. Es ist widersinnig, teure Effizienzanalysen und Sparprogramme durchzuführen und parallel dazu solchen bürokratischen Unsinn einzuführen. Es ist nicht einzusehen, weshalb der Kanton den drei autonomen Gemeinden trotz fehlender finanzieller Mittel und gegen deren Willen einen solchen Leerlauf vorschreiben soll.

Landrat *Mathias Zopfi*, Engi, Präsident der landrätlichen Kommission, spricht sich namens des Landrates gegen den Antrag Hürlimann und für die unveränderte Vorlage aus.

Die Frage ist, ob bei einem Bauvorhaben alle Anstösser im Umkreis von 30 Metern informiert werden müssen oder ob die Publikation im Amtsblatt genügt. Bisher erfolgte die Information von Gesetzes wegen per eingeschriebenen Brief. Häufig ist das sehr teuer. Viele Leute störten sich an den erhaltenen Einschreiben, weil sie sich gar nicht so sehr betroffen fühlten. Es besteht Einigkeit, dass künftig nicht mehr mit einem eingeschriebenen Brief informiert werden soll. Dadurch reduzieren sich die Kosten schon einmal markant. Der Landrat beantragt nun, es sei stattdessen mittels normalem Brief auf Bauvorhaben hinzuweisen. Natürlich lassen sich die Informationen auch dem Amtsblatt entnehmen. 23 Prozent der Liegenschaftseigentümer sind jedoch nicht im Kanton Glarus wohnhaft. Es geht jedoch nicht nur um diese. Es lesen wohl kaum alle Ansässigen regelmässig das Amtsblatt. Landrat Rolf Hürlimann macht geltend, dass an den aufgestellten Profilen erkennbar ist, dass gebaut werden soll. Allerdings werden nicht in jedem Fall Profile erstellt. Vielfach sind die Eigentümer nicht im betroffenen Haus selbst wohnhaft. Der schlimmste Fall wäre, wenn ein Hauseigentümer einen ihm unliebsamen Bau zu spät bemerkt und der Streit erst dann beginnt. – Information mittels Brief ist eine Form von Service publique. Die Hauseigentümer müssen nach wie vor selbst entscheiden, ob sie gegen ein Bauvorhaben vorgehen wollen oder nicht. Der Nutzen liegt in der frühen Information. Der Aufwand für die Verwaltung hält sich in Grenzen. Mit den heutigen Systemen lässt sich ein solcher Brief einfach und schnell erstellen und versenden. Auf alle Fälle ist der Aufwand viel geringer als bei allfälligem Streit im Nachhinein. – Die Information mittels Brief wird in vielen Kantonen praktiziert, unter anderem auch in den beiden Appenzell. In Kantonen also, die nicht für überbordende Bürokratie bekannt sind. Fast überall wird dabei der normale Postversand gewählt. Es handelt sich schliesslich lediglich um einen Service publique. Daraus lässt sich auch ableiten, dass keine Probleme bezüglich Haftung bestehen. Sonst würden die anderen Kantone wohl kaum diese Lösung wählen. – Die meisten Streitigkeiten lassen sich vermeiden, wenn man früh aufeinander zugeht und miteinander spricht. Heute wird entschieden, ob dies mittels Amtsblatt oder mittels Brief möglich ist. Die viel beschworene Eigenverantwortung nützt nicht viel, wenn der Nachbar erst schimpft, wenn ein Projekt vollendet ist. Das Geld für das Porto lohnt sich. Die meisten Menschen würden nach Erhalt des Briefes wohl erst mit dem Nachbarn reden, bevor sie Einsprache einlegen.

Der Streichungsantrag Hürlimann ist abgelehnt. Der Vorlage ist unverändert zugestimmt. – Die Änderungen treten grundsätzlich am 1. September 2014 in Kraft. Die Änderungen des Steuergesetzes treten am 1. Januar 2015 in Kraft. Soweit Änderungen der Genehmigung des Bundes bedürfen, treten sie mit dieser Genehmigung in Kraft. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens des Publikationsgesetzes sowie der Aufhebung des Gesetzes über die Neuherausgabe einer Sammlung des glarnerischen Rechts bestimmt der Regierungsrat.

§ 11

Memorialsantrag „Nutzung der Standseilbahn von Linthal nach Braunwald als einzige Verbindung für jedermann kostenlos“

Der Landrat beantragt der Landsgemeinde die Ablehnung des Memorialsantrags: siehe Memorial Seite 147.

Hansjürg Kessler, Braunwald, beantragt im Namen von Gewerbe und Gastronomie in Braunwald Zustimmung zum Memorialsantrag: Die Nutzung der Standseilbahn zwischen Linthal und Braunwald solle kostenlos sein und den Status einer Kantonsstrasse erhalten.

Weil die Standseilbahn auf Braunwald nicht als Teil des Strassennetzes gilt, entstehen den Braunwaldern erhebliche Mehrkosten. Im Memorial wird zwar behauptet: „Eine Schlechterstellung der Braunwalder Bevölkerung durch eine fehlende Strassenerschliessung besteht nicht.“ Tatsache ist aber, dass eine fünfköpfige Familie für Personen- und Warentransporte rund 3000 Franken Mehrkosten pro Jahr zu tragen hat. Das vergünstigte Jahresabonnement für die Braunwalder mildert kaum. Zusätzlich zu den Kosten für die Verbindung Linthal–Braunwald müssen immer noch Gebühren für Wasser- und Wegkorporationen im Umfang von 500–1000 Franken bezahlt werden. Das ergibt Mehrauslagen für Familien von rund 4000 Franken pro Jahr. – Die Situation in Braunwald ist gesamtschweizerisch einzigartig. Keine andere Gemeinde ist nur über eine Standseilbahn zugänglich. Sämtliches Material wird das ganze Jahr über mit der Bahn transportiert. In der Debatte im Vorfeld der Landsgemeinde wurde Braunwald immer wieder mit anderen Orten wie Bettmeralp, Riederalp oder Zermatt verglichen. Dabei wurde jedoch nie zur Kenntnis genommen, dass dort auch eine Strasse besteht, die mit schweren Fahrzeugen befahren werden kann. Keiner dieser Orte bewältigt den Baumaterialtransport mit einer Standseilbahn. Auch in den Weissenbergen wird dieses mit Transportfahrzeugen geliefert. Braunwald mit seinen rund 250 Arbeitsplätzen ist verbindungstechnisch schweizweit ein absoluter Einzelfall. Zwei Mal im Jahr wird die Verbindung sogar für vier Tage gekappt, um die Revisionsarbeiten durchzuführen. Dies bedeutet zusätzliche Kosten und Umtriebe für das Gewerbe vor Ort. – „Die Braunwald-Standseilbahn ist die Strasse nach Braunwald“, heisst es in einem Werbevideo des Kantons für die Standseilbahn. Wenn es aber darum geht, die Pflichten bezüglich der Strasse zu übernehmen, ist beim Kanton die Luft sehr schnell draussen. In Artikel 82 Absatz 3 der Bundesverfassung ist festgehalten, dass die Benützung öffentlicher Strassen gebührenfrei ist. Die Bahn ist öffentlich und der Kanton bezeichnet sie als Strasse. – Im Memorial steht: „Wer Mobilität konsumiert, soll sie auch bezahlen.“ Auch die Braunwalder sind dieser Meinung. Die Gegner des Memorialsantrags erklären stets, dass auch eine Autofahrt Kosten verursache. Das trifft zu. Doch um mit dem Auto fahren zu können, braucht es auch eine Strasse. Der Unterhalt von einem Kilometer Kantonsstrasse kostet im Kanton Glarus zwischen 90'000 und 100'000 Franken pro Jahr. Eine Strasse nach Braunwald via Schwändi wäre rund 13 Kilometer lang. Folglich würde alleine der jährliche Unterhalt einer Erschliessungsstrasse nach Braunwald über 1,2 Millionen Franken kosten. Hinzu kämen geschätzte Kosten von 600'000 Franken für die Erschliessung mit dem öV. An den 800 Parkplätzen und dem Parkhaus in Linthal verdient der Kanton rund 300'000 Franken pro Jahr. Diese würden dem Kanton entgehen, würde eine Strasse nach Braunwald führen. Am Ende kostete die Strassenlösung den Kanton also 2,1 Millionen Franken. Diese Zahl muss nun mit den Kosten für die Gratis-Nutzung der Standseilbahn verglichen werden: Der Vollkosten-Anteil des Kantons liegt bei rund 1,44 Millionen Franken. Die jetzige Bahnlösung ist selbst bei einem Gratisangebot rund 650'000 Franken günstiger als eine Erschliessung von Braunwald mittels Strasse. – Land- und Regierungsrat sind der Meinung, dass die Strukturprobleme von Braunwald anders gelöst werden müssten. Ein Landrat erklärte, die privilegierte und schöne Lage in Braunwald müsse den Einwohnern auch etwas wert sein, weshalb die Bahn vollumfänglich zu bezahlen sei. Von verschiedenen Parteien wurde vernommen, Braunwald sei zu wenig attraktiv. Offenbar wird nicht zur Kenntnis genommen, dass in den vergangenen zehn Jahren Private Millionen in diverse Projekte investiert haben. Viele Glarner Unternehmen

haben damit gutes Geld verdient. Im Vorfeld von Wahlen ist von Politikern immer wieder zu hören, dass diese sich für gute Rahmenbedingungen einsetzen wollen. Die Geschichte lehrt, dass gute und bezahlbare Verbindungswege wichtig für den wirtschaftlichen Erfolg sind. Wenn die Verbindung Linthal–Braunwald eine Familie, die Braunwald als Ausflugsziel erkoren hat, 60–80 Franken kostet, kann von guten Rahmenbedingungen nicht mehr die Rede sein. – Eine kostenlose Standseilbahn würde nicht zum Präzedenzfall. Braunwald ist verbindungs- und transporttechnisch ein Einzelfall. Sie würde auch nicht zu einer Bevorzugung der Braunwalder führen. Die Bahn wäre schliesslich für jedermann kostenlos. Gefordert wird nicht eine Besserstellung, sondern lediglich eine Gleichbehandlung gegenüber anderen Glarner. Diese können eine zu 100 Prozent subventionierte Strasse durch das Dorf kostenlos nutzen. Auch der öV mit Bahn und Bus wird subventioniert. Die Gemeindestrassen im übrigen Glarnerland werden durch Steuern finanziert. Das alles hat Braunwald nicht. – Tatsächlich würde die GA-Abgeltung bei einer Gratisbahn für alle gestrichen. Aber im Memorialsantrag wird nicht nur eine kostenlose Fahrt von Linthal nach Braunwald verlangt, sondern auch eine Definition dieser Verbindung als Kantonsstrasse. Dafür könnten Bundesgelder – als Ersatz für die verlorenen GA-Gelder – beantragt werden. Diese Möglichkeit wurde von Regierungs- und Landrat nie ernsthaft geprüft.

Josef Müller, Glarus, beantragt Ablehnung des Memorialsantrags.

Ein Betrieb kann finanziell nicht aufrechterhalten werden, wenn nur Ausgaben, jedoch keinerlei Einnahmen generiert werden. Es ist nicht einfach egal, wenn der Kanton ein Verlustgeschäft betreibt. Da muss ein Umdenken stattfinden. Weder die Strasse noch die Bahn ist unbegrenzt mit Geld zu versorgen. – Die Braunwaldbahn verbindet das Tal mit der Ortschaft auf dem Berg. Die Kantonsstrasse hingegen verbindet das Glarnerland mit der ganzen Schweiz. Dabei ist die Nutzung der Strasse nicht gratis. Es muss für Treibstoff, die Versicherung, die Vignette, die Pneu etc. bezahlt werden. – Braunwald steht nicht Gegnern gegenüber. Es ist schlicht zu verhindern, dass immer mehr Leistungen kostenlos sein sollen. Dies ist eine gefährliche Entwicklung. – Braunwald und Elm liegen in derselben Gemeinde. Zweiteres würde vernachlässigt. – Bei einem Gratisangebot würden Arbeitsplätze wegfallen. – Die Landsgemeinde hat die Wahl zwischen einer höheren Steuerrechnung und dem Lösen eines Billets für die Braunwaldbahn.

Danielle Hefti, Braunwald, beantragt Zustimmung zum Anliegen der Memorialsantragsteller.

Die Rednerin geht in Glarus zur Schule. Aufgrund der Kosten für die Braunwaldbahn lohnt sich die Anschaffung eines Junioren-GA. Die Kosten der Einzelfahrten spielen folglich keine Rolle mehr. Einladungen nach Braunwald werden von Kollegen jedoch oft mit dem Verweis auf diese Kosten ausgeschlagen. Jedes andere Dorf im Kanton ist mit guten Strassen und dazu mit vom Kanton subventionierten Bussen erschlossen. Es ist deshalb verständlich, weshalb der einzige Zugang zu Braunwald überteuert ist. Die Fahrt von Linthal nach Braunwald kostet bei einer Dauer von 7 Minuten 7.20 Franken. Die 50-minütige Fahrt von Linthal nach Elm kostet hingegen nur 4.80 Franken. Dies entspricht einer Differenz von 50 Prozent. – Der Kanton gibt jährlich rund 9,5 Millionen Franken für den öV aus. Hinzu kommen etwa 11 Millionen Franken pro Jahr für den Strassenunterhalt. Für die Mobilität werden also über 20 Millionen Franken ausgegeben. Eine kostenlose Braunwaldbahn wäre mit Mehrkosten von 1 Million Franken verbunden. Das ist vertretbar. – Das Argument, die Braunwalder müssten ohnehin nur 50 Prozent des Tarifs bezahlen, trifft so nicht zu. Die Tarifreduktion gilt nur für Jahresabonnements, nicht aber für Einzel- oder Mehrfahrtenkarten. Für viele Braunwalder lohnt sich ein Jahresabo jedoch nicht, weshalb nur sehr wenige von der Ermässigung profitieren. – Als Vertreterin der jungen Glarner, die in wenigen Jahren ebenfalls Verantwortung in der Gesellschaft übernehmen sollen, sorgt man sich um die wirtschaftliche Zukunft des Kantons. Die absehbare Entwicklung, speziell in Glarus Süd, lässt Junge vermehrt abwandern. Das Projekt Linthal 2015 geht langsam dem Ende entgegen. Die Folgen der Zweitwohnungsinitiative werden mittelfristig in den touristischen Zentren spürbar sein. Im Vorfeld der Landsgemeinde verkündeten einige Parteien, dass die strukturellen Probleme Braunwalds anders angegangen werden sollen. Nur konnte bisher niemand genau sagen, was dieses „anders“ genau ist.

Landrat *Peter Rufibach*, Riedern, spricht sich für die Ablehnung des Memorialsantrags aus.

Wenn die Braunwalder eine Strasse hätten, und das ist ihr Argument, dann kämen die Autofahrten von Linthal nach Braunwald viel teurer als die Fahrt mit der Standseilbahn. Die vier Jahresabos einer vierköpfigen Familie kosten 1720 Franken. Damit könnte die Familie 150 Mal pro Jahr oder dreimal pro Woche mit einem Auto rauf und runter fahren. Vorausgesetzt, es sitzen alle vier im gleichen Auto. Die Eltern könnten nicht mit zwei Autos unabhängig voneinander agieren. Autofahren ist nicht gratis, die Bahn auf jeden Fall preiswerter als ein Auto. Der öV darf nun mal nicht kostenlos sein – das Auto ist es auch nicht. Die Strassen wie auch die Bahn werden mit Steuergeldern finanziert. Die Billetteinnahmen reichen nicht, um die Bahn zu finanzieren. Jährlich muss der Kanton der Braunwaldbahn Abgeltungszahlungen leisten. Diese stammen aus Steuermitteln. Zum Fahren auf der Strasse muss der Automobilist Autokosten und Benzin beitragen. Bei der Bahn braucht es ein Billett. Das ist fair. – Wenn man den Braunwaldern nun aus sozialen Gründen die Gratisfahrt ermöglichen will, dann wäre die Gemeinde gefordert. Diese müsste 63'000 Franken bezahlen, um das Anliegen zu erfüllen. Denn damit liessen sich die Kosten für die Abonnements übernehmen. Soziale Unterstützung ist keine Verkehrsfrage. – Es ist jedoch so, dass die Standseilbahn für alle Personen gratis sein soll. Es kann nicht sein, dass der Kanton dafür 1 Million Franken bezahlt. Dann kämen die Weissenbergler, jene im Niederurner Täli oder die Gäste von Mettmen. Es würde ein Präjudiz geschaffen. Das darf nicht sein. – Mit diesem untragbaren Antrag werden Strukturprobleme von Braunwald, wenn es diese überhaupt gibt, nicht gelöst. Viele andere, gut erschlossene Schweizer Destinationen verzeichnen ebenso grosse Einbrüche bei den Logiernächten. Das ist ein hausgemachtes Problem, das die Braunwalder mit der Gemeinde und dem Kanton auf einer anderen Basis lösen müssen. – Der Kanton hat die Braunwalder noch nie hängen lassen. Sie sind Teil des Kantons, bezahlen Steuern. Der Kanton hat aber bereits viel Geld in die Hand genommen, um die Braunwalder und Braunwalder Projekte zu entlasten oder zu unterstützen. Die Glarner erwarten, dass auch die Braunwalder zuerst ihre Aufgaben machen. Nur die Gäste gratis nach Braunwald fahren zu lassen, reicht nie und nimmer.

Landrätin *Ann-Kristin Peterson*, Niederurnen, unterstützt den Antrag von Land- und Regierungsrat.

Für einen Touristen aus Zürich wird die Fahrt nach Braunwald auch mit einer kostenlosen Braunwaldbahn nicht billiger. Die Fahrt nach Linthal ist gleich teuer wie jene nach Braunwald. Es ist deshalb unklar, wie dadurch mehr Touristen angelockt werden sollen. Neu würden die Kosten der Standseilbahn nicht mehr vom Verkehrsverbund, sondern vom Glarner Steuerzahler bezahlt. – Auch an anderen Orten in der Schweiz, die nur mit einer Seilbahn zu erreichen sind, ist diese weder für Gäste noch Bewohner gratis. Es würde die Gemeinde oder den Kanton schlicht zu viel kosten. Verschiedene Gemeinden und Städte im In- und Ausland haben den Gratis-öV bereits getestet. Sie alle sind wieder davon abgekommen. Es war zu teuer und die erhofften Mehreinnahmen sind nicht eingetroffen. – Der Kanton Glarus muss überall sparen. Der Landrat wird in nächster Zeit über mehr als 100 Sparmassnahmen befinden müssen. Das Geld für eine Gratis-Bahn würde besser etwa für präventive Massnahmen bei Kindern und Jugendlichen eingesetzt werden. Bereits heute bezahlt der Kanton die Hälfte an die Jahresabos der Braunwalder. Niemandem sonst wird das Pendeln in diesem Umfang subventioniert. – Statt einer Gratisbahn sollten Möglichkeiten geprüft werden, wie der Tourismusort attraktiver gemacht werden kann. Man könnte etwa dafür sorgen, dass Dieselgestank und Lärm im autofreien Ort dank Elektrofahrzeugen verschwinden.

Patric Vogel, Braunwald, plädiert für Zustimmung zur kostenlosen Braunwaldbahn.

Im Glarnerland ist oft vom Pioniergeist der Vorfahren die Rede. Pioniere sind Menschen, die bisher Unbekanntes und damit Innovatives realisiert haben. Dazu braucht es sehr viel Mut. Heute ist es Zeit, zusammenzustehen, diesen Mut aufzubringen und der ersten komplett kostenlosen Erschliessung eines Dorfes in der Schweiz zuzustimmen. – Der Tourismus und die Hotellerie im Berggebiet hat es nicht einfach. Die Gästebedürfnisse haben sich geändert. Früher reichte ein Kaffee und eine schöne Aussicht. Heute erwartet der Gast einiges mehr. – Es ist zu wünschen, dass die Gäste in Braunwald auch das übrige Glarnerland,

andere Glarner Attraktionen und Sehenswürdigkeiten entdecken können. Das ist heute nicht so einfach möglich. Jede Berg- und Talfahrt mit der Standseilbahn verursacht für eine Familie Kosten, bevor sie überhaupt etwas erlebt hat. Eine kostenlose Braunwaldbahn wäre beste Werbung für den ganzen Kanton, nicht nur für Braunwald. – Die Gegner des Memorialsantrags argumentieren, es sei zu teuer, der Kanton könne sich das Gratisangebot nicht leisten und die Braunwalder wüssten das Geschenk ohnehin nicht zu nutzen. Dem ist zu widersprechen. Der Antrag ist ein Steilpass, welchen die sechs Braunwalder Hotelliers zu einem Tor verwandeln wollen. Zusammen haben sie beschlossen, in den nächsten zwei Jahren allen Hotelgästen, die mindestens zwei Nächte in Braunwald verbringen, die Kosten für die An- und Rückreise per Zug aus der ganzen Schweiz zu finanzieren. Vorausgesetzt ist die Zustimmung der Landsgemeinde zum Memorialsantrag. Dies hätte den Nebeneffekt, dass die Gäste per Zug anreisen und nicht die Kantonsstrasse verstopfen. – Der Nutzen einer Gratisbahn wird infrage gestellt. Seit rund zehn Jahren läuft aber ein Testversuch: Jeweils am Landsgemeindesonntag ist die Standseilbahn für jedermann kostenlos. Mehr als 1300 Personen nutzen dieses Angebot und fahren nach Braunwald. An einem normalen Mai-Sonntag kommen 300–500 Personen. – Kompromisslösungen scheinen zwar günstiger zu sein. Doch unter dem Strich wären günstigere Varianten doch wieder teurer, weil der Nutzen und der Werbeeffekt nicht vorhanden sind. Deshalb wird am Antrag festgehalten.

Der *Landammann* konstatiert, dass die Meinungen nun wohl gemacht seien.

Landrat *Emil Küng*, Präsident der landrätlichen Kommission, beantragt gestützt auf die Diskussionen im Landrat Ablehnung des Memorialsantrags.

Ein Argument zog sich durch alle Beratungen: Mobilität kann, soll und darf nicht kostenlos sein. Natürlich reicht das nicht, um eine aus Sicht der Antragsteller wünschbare Veränderung abzulehnen. Der Landrat macht sich zu vielen verschiedenen Aspekten Gedanken. So sind vergleichbare Erschliessungslösungen in der Regel nicht kostenlos. Bei anderen Kantonseinwohnern, die ebenso in peripherer Lage zuhause sind, sollen keine Ansprüche geweckt werden. Hinsichtlich der Kantonsfinanzen muss man stets daran denken, dass eine Gratislösung jährliche Kosten von 1 Million Franken verursacht. Sollten nur die Braunwalder gratis fahren dürfen, betragen die jährlichen Kosten immer noch rund 300'000 Franken. Der Landrat überlegte zudem, ob gewisse Nutzergruppen – etwa Touristen, Arbeitnehmer oder die Bewohner von Braunwald – bevorzugt werden sollten. Dies bedingt jedoch zusätzliche Bürokratie und führt allenfalls zu neuen Ungerechtigkeiten. Eine Ausnahme bildet der vergünstigte Tarif für Personen mit Wohnsitz in Braunwald. Dieser ist breit akzeptiert. Ein vergünstigtes Jahresabonnement kostet 486 Franken. Dieser Preis, verbunden mit der Aussage, wonach Mobilität nicht kostenlos sein dürfe, führte zur Empfehlung der Kommission an den Landrat.

Der *Landammann* kündigt an, noch zwei weitere Redner zuzulassen, bevor der Landesstatthalter das Schlusswort erhalte.

Michael Dürmüller, Mitlödi, wirbt um Zustimmung zum Anliegen des Memorialsantrags.

Der Redner stand einer kostenlosen Standseilbahn zunächst skeptisch gegenüber, da diese zu viel kosten und keinen Sinn ergeben würde. Die in vielen Diskussionen und Zeitungsartikeln im Vorfeld der Landsgemeinde genannten Argumente führten jedoch zur Einsicht, dass eine kostenlose Braunwaldbahn für Glarus Süd und damit auch den ganzen Kanton die beste Lösung ist. Diese würde jene Menschen dazu bringen, spontan nach Braunwald zu gehen, die sich bisher von den hohen Preisen abschrecken liessen. Die Kosten von rund 1 Million Franken sind zu pessimistisch berechnet. Wenn der Betrieb effizient gestaltet und optimiert, die Werbeflächen besser eingesetzt und die Parkgebühren in Linthal ein bisschen erhöht würden, wären die Kosten tiefer. Es wären keine Ausgaben, sondern eine Investition in die Zukunft. Wenn die 1 Million Franken durch die 39'000 Glarner geteilt wird, ergibt das 25 Franken pro Kopf und Jahr. Jeder, der zwei- bis dreimal jährlich nach Braunwald reist, hat diesen Betrag wieder eingespielt. – Jede Kette ist nur so stark wie das

schwächste Glied. In Glarus sind dies das Hinterland und die Randregionen. Deshalb macht es Sinn, zuhinterst im Tal Wirtschaftsförderung zu betreiben.

Hansruedi Sauter, Netstal, spricht sich als Vertreter zahlreicher Unternehmer und Handwerker aus dem Mittel- und Unterland für Zustimmung zum Memorialsantrag aus.

Die Braunwaldbahn ersetzt eine Strasse, weil es keinen anderen Zugang zum Dorf gibt. Es ist bekannt, wie viel eine Strasse – mit Galerien, Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Umfahrungen und teuren Lawinenverbauungen – kostet. Von den jährlichen Unterhalts- und Schneeräumungskosten ganz zu schweigen. Braunwald belastet die Kantonsrechnung diesbezüglich nicht markant. Im Memorial werden elf vergleichbare Erschliessungslösungen mit Seilbahnen präsentiert. Sie alle sind weder für Einwohner noch für Gäste kostenlos. Es ist jedoch unverhältnismässig, wenn Braunwald Top-Destinationen wie Zermatt, Riederalp oder der Rigi gegenübergestellt wird. Dort floriert der Tourismus. Braunwald hat es wesentlich schwieriger. Damit der Tourismus in Braunwald nachhaltig wird, braucht es die kostenlose Nutzung der Bahn. Der Kanton Glarus, der schon vor hundert Jahren Pionierleistungen vollbracht hat, könnte hier eine Vorreiterrolle übernehmen und mit einzigartig gutem Beispiel vorausgehen. Die Schweiz würde einmal mehr mit einem Augenzwinkern auf Glarus schauen. – Es ist unverkennbar: Gegen aussen positioniert sich der Kanton mit guten Standortbedingungen. Politiker werben, insbesondere vor Wahlen, mit guten Rahmenbedingungen, die sie schaffen wollen. Eine kostenlose Nutzung der Braunwaldbahn wäre eine solche. Sie wäre schnell umsetzbar, gut für den Tourismus, sehr wirksam und besässe viel Ausstrahlung über die Kantonsgrenzen hinweg. Jetzt, da eine gute Vorlage im Landsgemeinding zur Debatte steht, sind diese Stimmen urplötzlich verhallt. Es sind einmal mehr private Investoren, die derzeit Braunwald und damit auch Glarus Süd in ein positives Licht rücken. Sie alle glauben an den Standort Braunwald, an Glarus Süd. Sie denken unternehmerisch, sind investitionsfreudig, risikobewusst und wollen Glarus Süd die dringend benötigten Impulse geben. Die Glarner dürfen heute als Gemeinschaft ein positives Signal nach aussen senden. Eine wirtschaftliche starke Region Glarus Süd ist im Interesse des Kantons.

Landesstatthalter *Rolf Widmer* spricht sich namens des Land- und Regierungsrates für Ablehnung des Memorialsantrags aus.

Die Landsgemeinde hat es mit Braunwald und den Braunwaldbahnen stets gut gemeint. 1966, 1982, 1989, 1995, 1997 und 2002 hat sie jeweils finanzielle Unterstützung für die Bahnen gewährt. 1995 ging es um einen Betrag von 9,5 Millionen Franken für eine technische Sanierung. 1997 sprach die Landsgemeinde 3,6 Millionen Franken für eine finanzielle Sanierung. 2002 stimmte die Landsgemeinde schliesslich der Übernahme der Bahnen durch den Kanton für 1 Franken mit einem Rangrücktritt von 1,6 Millionen Franken zu. Abgesehen davon leistet der Kanton, zusammen mit dem Bund, sehr wohl jährlich wiederkehrende Beiträge an die Braunwaldbahnen. Dies deshalb, weil der öV auch mit Billetteinnahmen nicht kostendeckend betrieben werden kann. Alleine 2013 hat der Kanton 330'000, der Bund 600'000 Franken bezahlt. Die Strecke von Linthal nach Braunwald ist 1,3 Kilometer lang. Das ergibt etwa 240'000 Franken pro Kilometer. Die Kosten für einen Kilometer Kantonsstrasse betragen gemäss Hansjürg Kessler rund 90'000 Franken. Also bezahlen der Kanton und die Steuerzahler jährlich wiederkehrend rund dreimal mehr für einen Kilometer Standseilbahn als für einen Kilometer Kantonsstrasse. – Um nicht missverstanden zu werden: Die finanzielle Unterstützung für Braunwald und die Bahn ist wichtig und richtig sowie demokratisch legitimiert. Stets wurde betont, dass die erwähnten Beiträge dafür entschädigen sollen, dass keine Kantonsstrasse nach Braunwald führt. – Wie auch immer sich die Landsgemeinde heute entscheidet: Die Braunwaldbahn wird nie gratis sein. Es ändert sich allenfalls der Finanzierungsschlüssel. Es handelt sich hier um nichts anderes als eine Finanzvorlage. Heute finanziert einerseits der Steuerzahler, andererseits der Nutzer den Betrieb der Bahn. Hinzu kommt eine Abgeltung aus dem GA-Topf. Die Landsgemeinde muss sich überlegen, ob die letzten zwei Beitragszahler wirklich aus ihrer Pflicht entlassen werden sollen. Dann bleibt am Ende nur der Glarner Steuerzahler, der für die Bahn aufkommen muss. – Die Finanzaussichten des Kantons sind nicht rosig. Der Regierungsrat hat ein

Entlastungspaket geschnürt. Wenn heute neue Ausgaben beschlossen werden, muss man irgendwann auch bereit sein, finanzielle Mittel bereitzustellen – allenfalls über den Steuerfuss. Es wäre ein schönes Zeichen der Landsgemeinde, wenn sie sich für Sparwille und Finanzdisziplin statt für Finanzexperimente entscheiden würde.

Die Landsgemeinde lehnt den Memorialsantrag ab.

Unerheblich erklärter Memorialsantrag

Zuhanden der Landsgemeinde reichten mehrere Bürger den Memorialsantrag „Kindergarten und mindestens die Unterstufe der Primarschule sind in den Dörfern zu führen“ ein. Der Landrat erklärte diesen nicht erheblich: siehe Memorial Seite 148.

Heinz Hürzeler, Luchsingen, Antragsteller, beantragt die Behandlung des Memorialsantrags an der kommenden Landsgemeinde.

Beim Titel des Memorialsantrags handelt es sich um einen einfachen Satz, der in der Verfassung stehen sollte. Regierungs- und Landrat ist dafür zu danken, dass sie die rechtliche Zulässigkeit anerkannt haben. Leider fehlten die Stimmen von zehn Landräten für die Erheblichkeit. Nun soll die Behandlung an der kommenden Landsgemeinde beschlossen werden. Damit wäre die Mühe nicht vergeblich. Kindergärten und Unterstufen in den einzelnen Dörfern sind zentral, um junge Familien anzulocken.

Der Memorialsantrag ist abgelehnt. Er wird nicht mehr behandelt.

Der *Landammann* verabschiedet den in Pension gehenden Markus Schön, Ratsschreiber-Stellvertreter, und würdigt dessen Verdienste für den Kanton Glarus.

Der *Landammann* schliesst um 13.24 Uhr die Landsgemeinde 2014, welche um 9.30 Uhr ihren Anfang nahm und bei schönem, aber kühlem Wetter abgehalten werden konnte. – Er bittet darum, die Memoriale in den bereitstehenden Papiercontainern zu entsorgen.

Der Protokollführer der Landsgemeinde:

Hansjörg Dürst, Ratsschreiber,
unter Mitarbeit von Michael Schüepp

Mit der Abfassung dieses Protokolls erklärt sich einverstanden:

Röbi Marti, Landammann