

**Art. 40 Abs. 2 (geändert)**

<sup>2</sup> Der Regierungsrat ordnet das Waldgebiet geografisch zusammenhängenden Forstkreisen zu; er kann auch für das gesamte Waldgebiet einen einzigen Forstkreis vorsehen.

**Ziffer 56****Anpassung von Begriffen**

In allen betroffenen innerkantonalen Erlassen ist «Voranschlag» durch «Budget», «Staatsrechnung» durch «Jahresrechnung» und «laufende Rechnung» durch «Erfolgsrechnung» zu ersetzen.

**II.**

Die Staatskanzlei wird ermächtigt, offensichtliche Versehen bei der Abfassung der vorgelegten Rechtsänderungen zu korrigieren. Sie erstattet über allfällig vorgenommene Korrekturen der landrätlichen Geschäftsprüfungskommission Bericht.

**III.**

Diese 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.

Den 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“

### *Die Vorlage im Überblick*

*Fünf Stimmberechtigte aus Braunwald forderten am 28. September 2012 in einem Memorialsantrag, dass die Nutzung der Standseilbahn von Linthal nach Braunwald als einzige Verbindung zwischen dem Tal und dem Ortsteil Braunwald für jedermann kostenlos zu sein habe. Zudem sei die Standseilbahn-Verbindung Linthal–Braunwald im kantonalen Strassengesetz vollumfassend als Kantonsstrasse zu bezeichnen. Dies betreffe auch deren Finanzierung. Nachdem der Memorialsantrag als rechtlich zulässig und erheblich erklärt wurde, unterbreitete der Regierungsrat dem Landrat nach einer Rückweisung eine ergänzte Vorlage. Diese erläutert insbesondere die Rechnung der Braunwald Standseilbahnen AG und führt Varianten bezüglich Zonenbildung beim Tarifverbund Ostwind mit entsprechenden Folgen für die Kantonsfinanzen und die (bereits um 50 % ermässigten) Abonnementspreise für Braunwalder Einwohner auf. In der Sache selber blieb der Regierungsrat bei seiner Haltung, der Landsgemeinde den Memorialsantrag zur Ablehnung zu empfehlen.*

### **Mögliche Ermässigungen**

*Die jährlichen Kosten für ein Gratisangebot nach Braunwald oder die Anpassung der Tarifzonen sind erheblich. Der Landrat verlangte insbesondere Alternativen für ein Angebot zugunsten der Einwohner von Braunwald und für die Anpassung von Tarifzonen. Die Alternativen und die dafür anfallenden jährlichen Kosten zulasten der Erfolgsrechnung lassen sich wie folgt zusammenfassen:*

- Wegfall einer Zone zwischen Linthal und Braunwald:	185'000 Fr.
- Wegfall aller Zonen zwischen Linthal und Braunwald:	304'000 Fr.
- Verschiebung Haltestellen in Linthal auf Zonengrenze:	162'000 Fr.
- Wegfall einer Zone und Verschiebung Haltestellen:	295'000 Fr.
- Gratisangebot für alle:	ca. 1'000'000 Fr.
- Gratisangebot für Einwohner von Braunwald:	289'000 Fr.
- Keine Bewirtschaftung Parkplätze zwischen Bahnlinie und Linth:	10'000 Fr.

Durch den neuen Tarifverbund Ostwind ermässigte sich ein Jahresabonnement für Erwachsene für die Strecke Linthal–Braunwald bereits von 1260 auf 972 Franken. Erwachsene Braunwalder bezahlen 50 Prozent oder 486 Franken, Junioren 373.50 Franken. Bei allen Varianten reduzierten sich die Kosten eines Jahresabos nochmals auf 328.50 Franken für Erwachsene und 252 Franken für Junioren.

#### **Haltung von Regierungs- und Landrat**

Der Kanton bzw. die öffentliche Hand finanziert derzeit die Strassen- sowie die öV-Erschliessung gleichermaßen. Im Fall von Braunwald ist die Erschliessung durch eine Standseilbahn sichergestellt – ebenfalls finanziert durch Beiträge von Bund und Kanton (2014: 1,008 Mio. Fr.; 2015: 0,926 Mio. Fr.). Eine Schlechterstellung der Braunwalder Bevölkerung durch eine fehlende Strassenerschliessung besteht nicht. Der Vergleich der Antragsteller mit dem Kantonsstrassennetz hinkt: Es wird unterschlagen, dass die Nutzung des Strassennetzes mit Fahrzeugen auch nicht gratis ist. Sowohl Strassen- wie öV-Verkehrsverbindungen sind nicht voll eigenfinanziert. Mit Mobility Pricing will man bei deren Finanzierung weg von Steuermitteln hin zu nutzungsabhängigen Gebühren und Abgaben kommen: Wer Mobilität konsumiert, soll sie auch bezahlen.

Die Motivation der finanziellen Unterstützung wäre zudem je nach Alternative unterschiedlich: Einerseits eine eher touristische Überlegung bei den Tarifzonen und dem Gratisangebot für alle, wobei der touristische Nutzen je nach Ausgangspunkt nicht mehr gegeben ist. Andererseits handelte es sich um eine direkte finanzielle Entlastung der Einwohner von Braunwald bei einem Gratisangebot nur für Braunwalder.

Alle anderen Einwohner des Kantons Glarus müssen für ihre Mobilitätskosten selber aufkommen. Diese sind für die Braunwalder Einwohner mit Jahresabonnement und Parkplatz nicht höher als für andere Einwohner des Kantons.

Alle ausgearbeiteten Varianten bedeuten jährlich wiederkehrende hohe Kosten zulasten der Erfolgsrechnung des Kantons. Mit dem Auftrag zur Effizienzanalyse wurde eine Verzichtsplangung (ab 2016) gefordert. Diese Verzichtsplangung umfasst u.a. Massnahmen bzw. Aufgabenverzicht beim baulichen Unterhalt, bei Bildung und Gesundheit, beim Naturschutz, usw. Daher kann weder der Vorstoss noch eine der Varianten befürwortet werden, umso mehr als der touristische Nutzen umstritten ist. Die Landsgemeinde ist aber grundsätzlich frei, eine dieser Varianten zu beschliessen, sofern sie die Ausgaben zulasten des Kantons als vertretbar erachtet. Sollte die Landsgemeinde eine Anpassung der Tarifzonen beschliessen, handelt es sich um eine Änderung des Beschlusses der Landsgemeinde 2012 zum Tarifverbund Ostwind. Die Anpassung der Tarifzonen wäre auf den Zeitpunkt eines Fahrplanwechsels umzusetzen.

Der Landrat schloss sich der Argumentation des Regierungsrates an. Er beantragt der Landsgemeinde, den Memorialsantrag abzulehnen.

## **1. Ausgangslage**

Fünf Stimmberechtigte aus Braunwald stellten am 28. September 2012 nachstehenden Memorialsantrag:

#### **Antrag:**

„Die Nutzung der Standseilbahn von Linthal nach Braunwald als einzige Verbindung zwischen dem Tal und dem Ortsteil Braunwald ist für jedermann kostenlos. Die Standseilbahn-Verbindung Linthal–Braunwald wird im kantonalen Strassengesetz vollumfassend als Kantonsstrasse bezeichnet. Dies betrifft auch deren Finanzierung.“

#### **Begründung:**

„Auch nach dem Übergang der Braunwaldbahn an den Kanton vor etlichen Jahren hat sich betreffend Tarife nichts geändert. Nach wie vor bezahlen Besucher wie auch Einheimische Bergbahntarife für eine Bahn, welche eine Kantonsstrasse ersetzt. Jeder andere Kantonseinwohner hat auf Kosten der Allgemeinheit eine Kantonsstrasse in sein Dorf, ja oft direkt bis vors Haus. Jeder Einwohner von Braunwald zahlt diesen Zugang seit Jahrzehnten zusätzlich zu den Steuern selbst, er hat gar keine Alternative. Die Besonderheit der Ortschaft Braunwald liegt ja bekanntlich darin, dass sie ausschliesslich über die Braunwaldbahn erreicht werden kann. Die Benutzung der öffentlichen Strassen erfolgt auch im Kanton Glarus

grundsätzlich unentgeltlich (gemäss Bundesverfassung Art. 82 Abs. 3: Die Benützung öffentlicher Strassen ist gebührenfrei). Dies ist bei der in Funktion und Auftrag mit einer öffentlichen Strasse gleichgestellten Braunwaldbahn nicht der Fall. Neben der Tatsache, dass dies auch für die wirtschaftliche Entwicklung ein ernstzunehmendes Hindernis darstellt, wirft es zudem Fragen der Rechtsgleichheit auf (Bundesverfassung Art. 2 Abs.1 2: ‚Alle Menschen sind vor dem Gesetz gleich. Niemand darf diskriminiert werden...‘). Die steuerpflichtigen Personen in Braunwald tragen wie alle andern mit den allgemeinen Steuern an die Finanzierung der Kantonsstrassen bei, ohne dass sie aber bezogen auf die Erschliessung ihrer Ortschaft in den Genuss einer steuerfinanzierten Kantonsstrasse kommen. Daneben muss daran erinnert werden, dass die Einwohner Braunwalds ihre Strassen resp. Wege noch immer (zusätzlich zu den Steuern!) selbst finanzieren müssen (Wegkorporation). Auch ist keineswegs nachvollziehbar, dass mit Einführung des Tarifverbundes Ostwind die Einwohner der ganzen Region Glarus Süd mit nur 2 Zonen nach Glarus fahren können, man von Braunwald aus aber dafür 4 Zonen lösen muss. Für die Fahrt von Linthal nach Braunwald müssen anstatt 1 Zone gar 3 Zonen gelöst werden, was einer Differenz von über 40% entspricht. Das ist eine willkürliche Benachteiligung für den Wohnort und die Tourismusdestination Braunwald.

Bei Kanton wie Gemeinde wird seit Jahren von der Förderung des Tourismus vor allem in Glarus Süd als wichtigem wirtschaftlichem Standbein neben der Industrie gesprochen. Braunwald hat hier neben Elm sicher das beste Potenzial und stellt bereits heute einen wichtigen Baustein der Tourismus-Destination Glarnerland dar. Gegenwärtig sind diverse Hotels neu im Aufbau oder durch jüngere Generationen übernommen worden und vielversprechende Projekte sind in Planung. Aber auch für Arbeitnehmer, die im Tal wohnen, sind die zusätzlichen Kosten der Standseilbahn eine Herausforderung. Die Attraktivität des Arbeitsortes Braunwald leidet unter diesen zusätzlichen Reisekosten, die sonst nirgends im Kanton anfallen (Jahresabonnement Linthal-Braunwald z. B. Fr. 1188.-, also gleich viel wie Linthal-Glarus, aber auf einer viel kürzeren Distanz!). Ein innovatives und einzigartiges Angebot wie der unentgeltliche (bzw. mit Steuergeldern bereits finanzierte!) Transport nach Braunwald ergäbe daneben einen unbezahlbaren Werbeeffect für den ganzen Kanton - nach dem Motto: Es muss zuerst gesät werden, bevor geerntet werden kann. Ein touristischer Aufschwung bringt der ganzen Region wie auch dem Kanton grossen Nutzen, indem Arbeitsplätze erhalten und zusätzliche Einnahmen durch mehr Gäste und Besucher sowie zusätzliche Steuergelder generiert werden können.

Im Weiteren würde der öffentliche Verkehr im südlichen Teil des Kantons insgesamt gestärkt, da es für die Glarner Mittel- und Unterländer wie auch für von weiter angereiste Gäste viel attraktiver würde, mit dem öV nach Braunwald zu reisen. Bei einer kostenlosen Nutzung der Braunwaldbahn würden zudem auch Braunwalder Aufenthaltsgäste vermehrt den restlichen Kanton erkunden. Davon würden wiederum alle anderen Regionen im Kanton in grossem Masse profitieren. Bei den heutigen Kosten von über 60 Franken alleine für die Standseilbahn bei z.B. einer 4-köpfigen ausländischen Familie ohne Halbtax-Abonnement wird von so einem Ausflug schnell einmal abgesehen.

Es ist uns sehr wohl bewusst, dass die Gratisnutzung der Braunwaldbahn kurzfristig gesehen einen Einnahmen-Ausfall verursachen wird. Dieser soll aber als Investition in die Attraktivität, als Stärkung der Glarner Tourismusregionen und als Standortförderung Glarus Süd (welche Absicht ja der Kanton im Landsgemeindememorial 2012 zum Beitritt zum Tarifverbund Ostwind ausdrücklich bekundet) verstanden werden. Wir sind überzeugt, dass durch eine kostenfreie Nutzung der Braunwaldbahn bedeutend mehr Gäste nach Braunwald kommen und die Mindereinnahmen durch eine Zunahme an Gästen mit entsprechenden Ertragssteigerungen in den einzelnen Betrieben (mehr Steuereinnahmen!) mehr als kompensiert werden können.

Die Braunwaldbahn ist ein Strassenersatz und muss im kantonalen Strassengesetz entsprechend als vollwertige Kantonsstrasse definiert sein. So können auch allfällige Bundesbeiträge beansprucht werden. Der Bau einer zweispurigen, wintersicheren Strasse (wie für andere Bürger durch öffentliche Mittel finanziert!) und deren Unterhalt würden den Kanton mit Sicherheit deutlich mehr kosten. Grobschätzungen gehen von mindestens 60-80 Mio. Franken nur für die Erstellung aus!

Volkswirtschaftliche Aspekte: Die Schere Nord/Süd im Kanton Glarus wird immer grösser. Dies zeigt auch die kürzlich vorgestellte Standortstudie der CS. Die Umsetzung der Zweitwohnungsinitiative wird mittelfristig für Glarus Süd negative Konsequenzen nach sich ziehen. Linthal 2015 ist in 3 bis 5 Jahren fertig erstellt. Was dann? Ein schleichender wirtschaftlicher Niedergang im Süden kann nicht im Interesse des restlichen Kantons sein. Wir brauchen deshalb auch einen starken Süden zum Wohle des ganzen Kantons. Dafür müssen die Weichen jetzt gestellt und griffige Anreize dringend und schnell geschaffen werden!

Finanzierung: Behandlung grundsätzlich wie eine Kantonsstrasse (durch Anpassungen im Strassengesetz werden die notwendigen Voraussetzungen geschaffen, um auch entsprechende Bundesgelder heranziehen zu können). Die kostenlose Nutzung der Braunwaldbahn muss zudem als Investition in den Tourismus in einer Randregion betrachtet werden, entsprechende Fördergelder sind anzufordern.

Um teure Umrüstkosten an den Stationen Linthal und Braunwald im Zusammenhang mit der Einführung des Tarifverbundes Ostwind zu vermeiden, ist es sinnvoll, diese Änderung zeitgleich mit der Einfüh-

zung des Tarifverbundes Ostwind umzusetzen. Das erfordert einen Entscheid bereits an der Landsgemeinde 2013.

Wir danken dem Regierungsrat für die Entgegennahme und Übermittlung des Memorialsantrages mit seiner Stellungnahme zur rechtlichen Zulässigkeit an den Landrat. Wir danken dem Landrat für die wohlwollende Prüfung unseres Antrages und hoffen auf entsprechende rechtliche Zulässigkeits- und Erheblichkeitserklärung zuhanden der Landsgemeinde.“

Der Memorialsantrag wurde am 11. Januar 2013 durch den Landrat als rechtlich zulässig und erheblich erklärt. Am 22. Januar 2014 wies dieser die Vorlage vom 26. November 2013 an den Regierungsrat zur Nachbearbeitung zurück. Der Regierungsrat solle Alternativen aufzeigen: einerseits zur finanziellen Entlastung aller Personen mit Erstwohnsitz in Braunwald, andererseits zur Neugestaltung von Tarifzonen. Zudem wurde das Fehlen der Geschäftszahlen der Braunwald-Standseilbahn AG bemängelt.

## 2. Kantonale Rahmenbedingungen

Grundlage für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems im Kanton bildet das vom Regierungsrat am 11. April 2006 genehmigte Mobilitätskonzept und der darauf abgestimmte Richtplan „Sachbereich Verkehr“. Die Richtungsweisenden Festlegungen für die Grundzüge einer Verkehrsordnung halten fest:

- Die Massnahmen der Mobilitätsvorsorge haben sowohl als Gesamtpaket als auch als Einzelprojekte den Kriterien der Nachhaltigkeit zu entsprechen. Sie sollen die Ziele der kantonalen Siedlungs- und Raumentwicklungspolitik unterstützen, die Umweltbelastung senken und die Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungskreise effizient und mit finanziell tragbarem Aufwand befriedigen;
- Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur sind aufeinander abzustimmen. Dies gilt insbesondere auch für den öffentlichen Verkehr.

Das Angebot im öffentlichen Verkehr konnte in den vergangenen Jahren sukzessive und kontinuierlich ausgebaut werden. Mit dem Fahrplan 2014 ab Mitte Dezember 2013 und insbesondere ab Mitte Juni 2014 erreicht er eine neue Bestmarke. Grundlage für diesen Ausbau ist der Beschluss der Landsgemeinde 2012 „Ausbau öffentlicher Verkehr ab Sommer 2014 – GlarnerSprinter stündlich“ mit der Gewährung eines jährlichen Rahmenkredites. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs basiert auf der Gewährleistung eines attraktiven Angebots und eines einfachen Tarifsystems. Letzteres ist im Kanton Glarus mit dem Beitritt zum Tarifverbund Ostwind per Mitte Dezember 2013 vorhanden. Grundlage dazu bildet der Beschluss der Landsgemeinde 2012 „Beitritt zum Tarifverbund Ostwind“. Ein attraktives Angebot bedeutet immer ein Abwägen zwischen Wünschbarem und Finanzierbarem.

Der Memorialsantrag stellt nicht die Erschliessung von Braunwald durch die Standseilbahn grundsätzlich infrage, sondern beantragt einen kostenlosen Zugang zu dieser in einem klar definierten und abgegrenzten Umfeld.

## 3. Rechtliche Rahmenbedingungen

Gemäss Personenbeförderungsgesetz (PBG, Art. 28 Abs. 1) gelten Bund und Kantone den Unternehmen die laut Planrechnung ungedeckten Kosten des von ihnen gemeinsam bestellten Angebotes im regionalen Personenverkehr ab. Das Angebot ist Gegenstand einer Vereinbarung zwischen Bund, Kanton und Verkehrsunternehmungen. Kriterien für die Festlegung des Angebots und der Abgeltung sind nebst der Nachfrage auch eine angemessene Grunderschliessung und Anliegen der Regionalpolitik. Die Vereinbarung regelt das Fahrplanangebot und u. a. auch die Tarife. Bund, Kantone und Gemeinden können nebst weiteren Angebotsverbesserungen auch Tariferleichterungen bestellen. Die Kosten trägt das bestellende Gemeinwesen. Diese Regelung schliesst einen Nulltarif – auf Kosten des Bestellers – nicht aus. Die Unternehmen sind verpflichtet, für ihre Leistungen Tarife aufzustellen, welche die Bedingungen und Voraussetzungen nennen müssen, unter denen ein bestimmter Preis für den Transport und andere damit zusammenhängende Leistungen zur Anwendung kommen. Es handelt sich dabei um eine der Grundpflichten der Verkehrsunternehmungen, wozu auch die Fahrplanpflicht und die Betriebspflicht gehören. Diese Grundpflichten gewährleisten die allgemeine Zugänglichkeit und Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrsangebotes. Die Tarifpflicht verschafft den Interessierten die nötigen Informationen über die Preise der angebotenen Leistungen und gewährleistet die Gleichbehandlung der Reisenden. Der Gewährung und Verankerung eines Nulltarifs stehen keine rechtlichen Hindernisse entgegen.

Gemäss Artikel 3 Absatz 2 des kantonalen öV-Gesetzes (öVG) gestaltet und fördert der Kanton zusammen mit den Gemeinden unter Vorbehalt der Bundesvorschriften den öffentlichen Verkehr durch eine aktive Verkehrspolitik sowie durch die Ausrichtung von Beiträgen. Als Fördermassnahmen sind unter anderem Vereinbarungen des Kantons mit den Transportunternehmungen über Verbilligungen bei Tarifen vorgesehen. Das Gesetz weist die Zuständigkeit für die vorgesehenen Fördermassnahmen je nach Ausgabenhöhe dem

Landrat oder dem Regierungsrat zu. Der kostenlose Zugang zu den Leistungen der Braunwaldbahn stellt die radikalste der möglichen Tarifmassnahmen dar. Indem deren Verankerung durch einen Memorialsantrag angestrebt wird, ergibt sich zwangsläufig die Entscheidzuständigkeit der Landsgemeinde.

Der Memorialsantrag sieht vor, dass die Braunwald-Standseilbahn als Verbindung Linthal–Braunwald im kantonalen Strassengesetz als Kantonsstrasse bezeichnet und auch die Finanzierung gleich gehandhabt wird: Die Kosten der Verkehrsverbindung sollen in gleicher Weise dem Kanton übertragen werden. Das würde über die Gratisbenutzung der Bahn (Vollfinanzierung des Betriebs durch die öffentliche Hand) hinaus bedeuten, dass der Kanton auch die Investitionen, soweit sie nicht durch Bundesleistungen abgedeckt sind, weitgehend trägt.

#### 4. Vergleichbare Erschliessungslösungen mit Seilbahnen

Braunwald ist bezüglich der infrastrukturellen Erschliessung einer ganzjährig bewohnten Siedlung in der Schweiz kein Einzelfall:

- Im Kanton Wallis werden die Riederalp mit einer Seilbahn ab Mörel, die Bettmeralp mit einer Seilbahn ab Betten Dorf und die Lauchernalp im Lötschental mit einer Seilbahn ab Wiler erschlossen. Zermatt ist ebenfalls grundsätzlich „autofrei“ – die Strasse zwischen Täsch und Zermatt ist für privaten Verkehr gesperrt. Gäste parkieren ihre Fahrzeuge in Täsch und werden von dort aus mit der Matterhorn-Gotthard-Bahn oder mit Taxis nach Zermatt transportiert. Für Einheimische gibt es beschränkte Parkierungsmöglichkeiten am Eingang zu Zermatt;
- Im Kanton Graubünden finden sich Beispiele im Calancatal für Landarenca mit einer Seilbahn ab Selma und für Braggia mit einer Seilbahn ab Arvigo;
- Wirzweli im Kanton Nidwalden besitzt zwar nebst der Seilbahn ab Dallenwil eine beschränkte Strassenlösung. Tourismuskreise stufen diese aber als nicht empfehlenswert ein;
- Im Kanton Bern sind Mürren mit Seilbahnen von Lauterbrunnen oder Stechelberg und Wengen mit einer Zahnradbahn von Lauterbrunnen her erschlossen – öffentliche Strassen fehlen auch hier;
- Auch die Rigi in der Zentralschweiz ist nicht mit dem Auto erreichbar – ebenso sind die Wege auf den Stoos nicht für privaten Verkehr freigegeben.

Allen vorerwähnten Destinationen ist gemeinsam, dass die Benutzung der öffentlichen Zugänge bzw. Verkehrsmittel weder für Einwohner noch für Gäste kostenlos ist. Parkplätze sind z.B. in Täsch für 14.50 Franken/Tag erhältlich. Eine Fahrt nach Zermatt und zurück kostet 16.00, für Besitzer eines ½-Tax-Abos 8.00 Franken und somit nur wenig mehr als nach Braunwald. Parkplätze im Parkhaus in Lauterbrunnen sind für 13.50 Franken/Tag erhältlich, eine Fahrt nach Mürren und zurück kostet 21.60, für Besitzer eines ½-Tax-Abos 10.80 Franken, nach Wengen und zurück 13.20 bzw. 6.60 Franken. Parkplätze in Stechelberg sind für 7.00 Franken/Tag zu haben. Die Fahrt nach Mürren und zurück kostet ebenfalls 21.60 bzw. 10.80 Franken.

#### 5. Vorstösse Gratis-öV im In- und Ausland

Gratisnutzung bedeutet vollständige Finanzierung durch den Kanton bzw. den Steuerzahler. Die Landsgemeinde 2010 lehnte den Memorialsantrag „Die Benutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel ist auf dem ganzen Kantonsgebiet kostenlos“ ab. Dabei war eine Mehrheit der Stimmenden der Ansicht, dass ein funktionierender öV keinen Nulltarif brauche. Vielmehr seien ein gutes Angebot, ein einfaches und verständliches Tarifsysteem sowie hohe Qualität und Pünktlichkeit massgebend. Auch anderswo wurden in diese Richtung gehende Vorstösse abgelehnt:

- Das Fürstentum Liechtenstein führte gestützt auf einen politischen Vorstoss 1988 ein Nulltarif-Jahr durch. Die Nachfrage war enorm. Über das ganze Jahr berechnet ergab sich ein Mehrverkehr von 45 Prozent, der mehrheitlich durch Freizeitfahrten entstand. Der Effekt bei den Berufspendlern war mit 2 Prozent gering. Nach einem Jahr wurde der Nulltarif-Versuch beendet, aber ein vereinfachtes Tarifsysteem erfolgreich eingeführt.
- Der Kanton Zug lehnte 1986 in einer Volksabstimmung den Nulltarif deutlich ab. Mit einer im 2009 eingereichten Motion der SP und einer Interpellation der CVP wurde das Anliegen erneut vorgebracht. Die politischen Hürden konnten indes nicht überwunden werden.
- In Genf haben die Stimmberechtigten am 24. Februar 2008 die Initiative „TPG gratuit“ deutlich verworfen. Der Initiative gegenüber stand auch die Idee der Einführung einer „Carte multimodale“, welche die Gesamtheit aller Verkehrsmodi berücksichtigt hätte.
- Der Personennahverkehr in Hasselt (Belgien) wurde international bekannt, als die Stadt 1997 den öffentlichen Personennahverkehr mit Omnibussen auf ein rein durch Umlagen finanziertes Transportsysteem umstellte. Nach einer Versuchsphase von 1997 bis 2000 hatte sich das Angebot bis 2013 etabliert.

Zwischenzeitlich hat der Stadtrat entschieden, wegen massiver Kostensteigerungen den Verkauf von Fahrausweisen wieder einzuführen. Interessant mag scheinen, dass die Fahrgastfrequenzen zwar um schwindelerregende 1300 Prozent zugenommen haben, aber lediglich 20 Prozent der neuen Fahrgäste als Umsteiger vom Auto auf den öV auszumachen sind.

- Bereits 1969 wurde in Basel die Volksinitiative „Gratisdrämmli, nämmli“ eingereicht und in der Volksabstimmung 1972 von einer deutlichen Mehrheit bachab geschickt. Die damit einhergehenden Proteste gegen Tarifierhöhungen fanden Niederschlag in günstigeren Abos als Vorläufer der später populären Umwelt-Abos.
- In den zwei Städten Templin und Lübben (Brandenburg, Deutschland) entstand die kostenlose Nutzung der Busse aus der Not heraus: Die Kapazitäten waren nicht ausgelastet und der Kostendeckungsgrad zu gering, sodass die Linien von der Einstellung bedroht waren. Das Modell zeitigte vorerst Erfolg. Doch nach weiteren Kostensteigerungen und der damit einhergehenden zusätzlichen finanziellen Belastung für die Städte wurde der kostenlose „Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)“ nach einer zweijährigen Modellprojektphase in Templin wieder fallengelassen.
- Eine 2004 im grossen Stadtrat von Luzern eingereichte Motion verlangte, die Attraktivität der Busbenützung und damit verbunden der Modal-Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs sei zu erhöhen, um die negativen Auswirkungen des Individualverkehrs zu reduzieren. Mit Lösungsansätzen wie „die Busse fahren gratis während den Stosszeiten, für Kinder und Jugendliche bis 18 Jahren, für alle Park- und Ride-Benutzer oder immer und für alle“ sollten entsprechende Anreize geschaffen werden. Der Stadtrat hat die Motion abgelehnt, auch weil er der Meinung war, dass durch die alleinige Einführung des Nulltarifs eine signifikante Reduktion der negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs nicht erwartet werden könne.
- Le Locle war eine der ersten Schweizer Städte, welche einen Gratis-öV probeweise einführen wollte. Die Stimmberechtigten haben die Initiative mit einem Nein-Stimmenanteil von 74 Prozent anfangs 2004 abgelehnt.
- In Zürich wurde ein politischer Vorstoss, den Gratis-öV bei ungünstigen Ozonlagen umzusetzen, ebenfalls abgelehnt. Die Regierung begründete dies mit einer beschränkten Wirkung und den anfallenden Kosten.

## 6. Braunwald-Standseilbahn AG

### 6.1. Jahresrechnung 2012

Im Geschäftsjahr 2012 belief sich der Gesamtertrag der Braunwald-Standseilbahn AG auf 2,8 Millionen Franken. Er liegt damit rund 3 Prozent unter dem Durchschnittswert der vergangenen fünf Jahre. Der Betriebsaufwand von 2,2 Millionen Franken setzte sich zusammen aus 1,5 Millionen Franken Personalaufwand und 0,7 Millionen Franken Material- und Sachaufwand. Daraus resultierte ein Betriebsergebnis (EBITDA) von 636'722 Franken (Vorjahr 805'446 Fr.) oder 22 Prozent des Umsatzes. Nach Abschreibungen von 497'077 Franken und Finanz- und ausserordentlichen Erträgen im Betrag von 14'662 Franken resultierte ein Gewinn von 154'307 Franken als Spartenergebnis Regionaler Personenverkehr (RPV). Zwei Drittel davon werden gemäss Artikel 36 PBG der Spezialreserve zugewiesen. Der Erfolg der nicht abgeltungsberechtigten Sparte Parking liegt mit 36'256 Franken (Vorjahr 49'017 Fr.) rund 30 Prozent über dem Fünf-Jahres-Durchschnitt und ist vor allem auf die zunehmende Ertragsentwicklung bei den Parkplatzgebühren (im Berichtsjahr 209'363 Fr.) zurückzuführen. Der Generalversammlung steht ein Unternehmensgewinn von 87'692 Franken zur Verfügung (1/3 Spartenergebnis RPV plus Spartenergebnis Parking).

2012 konnten Investitionen im Gesamtbetrag von 322'077 Franken für den im Vorjahr begonnenen Umbau der Talstation (264'000 Fr.) sowie für die Erneuerung der Informatik und Skidata-Kassensysteme getätigt werden. Der Buchwert des Anlagevermögens reduzierte sich um 296'000 auf rund 11,4 Millionen Franken. Der Bilanzverlust per 31. Dezember 2012 beläuft sich auf rund 1,5 Millionen Franken. Wie in den Vorjahren sind die Investitionsbeiträge des Kantons mit Rangrücktritten im Ausmass der Unterdeckung belegt.

Bilanz und Rechnung 2012 der Braunwald-Standseilbahn AG wurden durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) geprüft. Gemäss Mitteilung des BAV vom 6. Mai 2013 sind aufgrund von Artikel 37 PBG und von Artikel 6 der Verordnung des Uvek über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmen (RKV) die Positionen der Bilanz und Rechnung, die einen Zusammenhang mit laufenden eisenbahngesetzlichen Beiträgen und Darlehen haben, formell geprüft und genehmigt. Es handelt sich um eine subventionsrechtliche Prüfung, in Ergänzung zu derjenigen der Revisionsstelle.

### 6.2. Auswirkungen der Bilanzsanierung auf die Jahresrechnung 2013

Zur Beseitigung der bestehenden Unterbilanz genehmigten Bund und Kanton den Erlass der bedingt rückzahlbaren Darlehen nach Artikel 56 des Eisenbahngesetzes (EBG) und zwar im Umfang von 682 Millionen Franken. Durch diesen Darlehensverzicht wird die Braunwaldbahn im 2013 einen ausserordentlichen Erfolg

verbuchen. Im Weiteren sind in der Anlagenrechnung 2013 die mit ursprünglich bedingt rückzahlbaren Darlehen in solche mit A-fonds-perdu-Beiträgen finanzierte Investitionen umzuwandeln und die noch nicht abgeschriebenen Anlagen im Betrag von 4,6 Millionen Franken nach Artikel 11 Absatz 3 RKV ausserordentlich auf den Buchwert Null abzuschreiben. Diese Wertberichtigung wird mit dem ausserordentlichen Ertrag aus dem Forderungsverzicht finanziert.

Die Konsequenzen sind eine Nachbelastung durch die Eidgenössischen Steuerverwaltung für die nicht rückforderbaren Vorsteuerabzüge MWST und – bedingt durch die Herabsetzung der abschreibungsrelevanten Anschaffungswerte – ein um 138'000 Franken (3 % von 4,6 Mio. Fr.) verminderter Abschreibungsbetrag. Ebenfalls in diesem Zusammenhang sind die Offerten des regionalen Personenverkehrs für die Fahrplanjahre 2014 und 2015 zuhanden Bund und Kanton zu überarbeiten und neu einzureichen.

### 6.3. Ausblick

Mit den erfolgten Sanierungsmassnahmen (Reduktion des Anlagevermögens und des langfristigen Fremdkapitals) und der entsprechenden Wertänderung innerhalb des Eigenkapitals dürfte auch für das Jahr 2013 ein Bilanzgewinn resultieren. Die definitiven Zahlen werden im März 2014 bekannt. Die Braunwald-Standseilbahn AG verfügt damit über eine gute Basis für Ersatzinvestitionen in die Bahnanlagen. Es ist auch in Zukunft ihre Hauptaufgabe, zweckmässig und wirtschaftlich die Transportbedürfnisse zu befriedigen.

## 7. Jahresabonnemente für Einwohner von Braunwald

Die Preisanpassung bei der Braunwald-Standseilbahn auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2007 war Auslöser für eine Petition des Gemeinderates von Braunwald betreffend Tarifaufschläge der Braunwaldbahn. Verlangt wurden die Rücknahme der Erhöhung der Personentarife und der Frachtpreise sowie die Prüfung, wie die Personentarife für die einheimische Bevölkerung zusätzlich verbilligt werden können. Zur Diskussion standen auch die Preise der Jahresabonnemente, welche damals für Erwachsene 1161, für Junioren 855 Franken kosteten.

Die Gemeinde Braunwald und die Braunwald-Standseilbahn AG vereinbarten per 1. Januar 2010 einen Preisnachlass von 50 Prozent auf die Jahresabonnemente für Personen mit Wohnsitz in Braunwald, d.h. eine Reduktion der Jahresabonnemente für Einwohner auf 580 Franken für Erwachsene und 430 Franken für Junioren. Nach allgemeinen Preisaufschlägen kosteten diese ermässigten Abonnemente 2013 630 Franken für Erwachsene und 465 Franken für Junioren. Die Differenz zu den ordentlichen Tarifen trägt die Braunwald-Standseilbahn AG.

Mit dem Beitritt des Kantons Glarus zum Tarifverbund Ostwind gelten auch auf der Strecke zwischen Braunwald und Linthal die Preise des Tarifverbunds. Ein Jahresabonnement für die drei Zonen 904, 905 und 906 (aber neu auch gültig bis Schwanden) kostet zum ordentlichen Tarif 972 Franken für Erwachsene (bisher 1260 Fr.) bzw. 747 Franken für Junioren (bisher 927 Fr.). Auch auf Ostwind-Abonnemente wird den Einwohnern von Braunwald eine Ermässigung von 50 Prozent gewährt. Erwachsene Personen mit Wohnsitz in Braunwald bezahlen seit Mitte Dezember 2013 für ein 3-Zonen-Jahresabonnement 486 Franken (bisher 630 Fr.) und Junioren 373.50 Franken (bisher 465 Fr.). Die Differenz zu den ordentlichen Tarifen trägt die Braunwald-Standseilbahn AG. Die Bewohner von Braunwald bezahlen nach der Einführung des Tarifverbunds also weniger als zuvor.

## 8. Materielle Beurteilung

### 8.1. Nutzen eines Gratisangebots im Allgemeinen

Im Zusammenhang mit der Nutzung des öV stellt dessen Qualität einen zentralen Faktor dar; der Preis spielt bei der Verkehrsmittelwahl eine geringe Rolle, auch wenn wie vorliegend gar keine Wahlmöglichkeit besteht. In Braunwald fehlt ein funktionierendes touristisches Umfeld wie z.B. im Oberengadin oder in der Region Davos, das Platz für Lösungen bietet: Feriengäste können dort wohl den öffentlichen Verkehr – jahreszeitenabhängig auch die Bergbahnen – gratis benützen, entrichten ihren Beitrag indes über eine Verkehrs- als Anteil einer Gästetaxe. Der Gast selbst fährt somit nicht gratis Bus oder Bahn. Mit der Abkehr vom Verursacherprinzip – welches beim öffentlichen Verkehr durch die Beiträge der öffentlichen Hand ohnehin nicht vollumfänglich eingehalten wird – wird zudem ein Präjudiz geschaffen.

Ein Gratis-öV ist in der Praxis mit einem angemessenen administrativen und organisatorischen Aufwand nicht realisierbar. Das nationale Tarifsystem und auch die Einbindung des Kantons Glarus in den Tarifverbund Ostwind und den Z-Pass ab Dezember 2013 kennt keine Kantonsgrenzen. Deshalb sind die Auswirkungen auf die Tarifeinnahmen von GA-Kunden, transitierenden Benutzern und solchen, die andere nationale und regionale Tarife nutzen, vielfältig und äusserst schwierig abzuschätzen. Verschiedene öV-Angebote betreffen

auch die Nachbarkantone, bei denen durch den Wegfall von Tarifeinnahmen die anfallenden Kosten des öV neu aufzuteilen sind. Es ist absehbar, dass Einnahmehausfälle zusätzlich durch den Kanton Glarus zu entschädigen sind, da nicht erwartet werden kann, dass die Nachbarkantone diese mitfinanzieren werden.

## 8.2. Strassenlösung nach Braunwald

Unter der Annahme, zwischen Linthal und Braunwald existiere eine Strasse, kann bei einer Höhendifferenz von 605 Meter zwischen der Talstation in Linthal und der Bergstation in Braunwald und einer mittleren durchschnittlichen Steigung von 7 Prozent von einer Strassenlänge von rund 8 Kilometer ausgegangen werden. Die Betriebskosten für eine Hin- und Rückfahrt betragen bei einem Kilometer-Preis von 70 Rappen somit mindestens 11.20 Franken. Die Fahrzeit für eine Hin- und Rückfahrt kann mit mindestens 24 Minuten (bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 40 km/h) bzw. von rund 28 Minuten (bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 35 km/h) veranschlagt werden. Diese Kosten haben die Autofahrer auf dem Kantonsstrassennetz ebenfalls selber zu tragen. Zur Verfügung gestellt wird nur die Strasseninfrastruktur – ähnlich der Erschliessung von Braunwald mit der Standseilbahn.

Mit einer Strasse nach Braunwald wäre es zudem nicht getan: In Braunwald selbst fehlt ein zweckdienliches Strassennetz. Dessen Erstellung wäre Sache der Gemeinde Glarus Süd. Ohne ausgebautes Strassennetz müsste eine Parkplatzlösung am Eingang zur Ortschaft realisiert werden und die eigentliche Dorferschliessung würde wie heute funktionieren – mit dem Unterschied, dass Fuhrhalter und Taxis beim neuen Parkplatz bereitstehen und nicht mehr bei der Bergstation der Standseilbahn.

## 8.3. Finanzielle Auswirkungen Anpassung Tarifzonen

Mit der Einführung des Tarifverbunds Ostwind wurde nach Lösungen gesucht, wie eine Zoneneinteilung „gerecht“ erstellt werden kann, ohne dass sich zusätzliche finanzielle Aufwendungen aus einem erträglichen Rahmen bewegen. Im Vorfeld der Landsgemeindevorlage „Beitritt zum Tarifverbund Ostwind“ (2012) wurde von Einwohnern in Braunwald die Zoneneinteilung zwischen Linthal und Braunwald kritisiert und infrage gestellt. Wenn schon das ganze Glarner Hinterland zu einer Zone gehöre, müsse das auch für Braunwald gelten.

Die finanziellen Konsequenzen dieses Begehrens wurden geprüft. Bei einer Aufhebung der Zwischenzone zwischen Braunwald und Linthal resultieren Ertragsausfallzahlungen im Betrag von 185'000 Franken. Bei einer vollständigen Integration von Braunwald in die „Hinterländer Zone“ entstehen Ertragsausfallkosten von gesamthaft 304'000 Franken. Verglichen mit den an der Landsgemeinde 2012 genehmigten jährlichen Kosten von 600'000 Franken fallen somit zusätzliche Kosten im Umfang von 50 Prozent an.

Zwischen Linthal und Braunwald wurde eine Zwischenzone festgelegt, sodass die Erträge der Billetteinnahmen auf der Braunwald-Standseilbahn in einem ähnlichen Rahmen anfallen wie vor dem Beitritt zum Tarifverbund. Für die Verbindung Braunwald–Linthal sind Billette über drei Zonen zu lösen, für jene bis Glarus über vier Zonen. Zu den damals bereits untersuchten Varianten A und B betreffend Festsetzung der Tarifzonen sind zwischenzeitlich zwei weitere Varianten C und D erarbeitet und die bisherigen generell überprüft worden. Für Einzelheiten (insbesondere Kosten für Einzelbillette der verschiedenen Varianten) sei auf die Vorlage an den Landrat verwiesen, welche auf der Website des Kantons abgerufen werden kann.

### 8.3.1. Variante A – Wegfall einer Zone (905) zwischen Braunwald und Linthal

Dieser Ansatz bewirkt eine Vergünstigung der Fahrausweise von/nach Braunwald um eine Tarifstufe. Für die Strecke Braunwald–Linthal sind Billette über zwei Zonen zu lösen, welche auch bis Schwanden gültig sind; für die Strecke bis Glarus sind Billette über drei Zonen zu lösen.

Das Jahresabonnement für zwei Zonen kostet 657 Franken für Erwachsene bzw. 504 Franken für Junioren. Für Einwohner von Braunwald wäre das Jahresabonnement für die Strecke Braunwald–Linthal und bis nach Schwanden für Erwachsene zum Preis von 328.50 Franken und für Junioren von 252 Franken erhältlich. Dies hat für den Kanton jährliche Mehrkosten von 185'000 Franken zur Folge sowie indirekt (durch BRBS AG) die hälftigen Abbonnementskosten für die Bezüger.

### 8.3.2. Variante B – Wegfall aller Zonen (905 und 906) zwischen Braunwald und Linthal; Integration von Braunwald in die Zone Glarner Hinterland (904)

Dieser Ansatz bewirkt eine Vergünstigung der Fahrausweise von/nach Braunwald um zwei Tarifstufen. Für die Strecke Braunwald–Linthal sind Billette über eine Zone zu lösen, welche zudem bis Schwanden gültig sind; für die Verbindung nach Glarus sind Billette über zwei Zonen zu lösen, analog einer Verbindung zwischen Elm und Glarus. Eine Fahrt von Braunwald nach Linthal ist somit gleich teuer wie eine Fahrt von Braunwald nach Schwanden.

Das Jahresabonnement für zwei Zonen (1-Zonen-Jahresabonnemente sind nicht erhältlich) kostet 657 Franken für Erwachsene bzw. 504 Franken für Junioren. Für Einwohner von Braunwald wäre das Jahresabon-

nement für die Strecke Braunwald–Linthal und bis nach Schwanden für Erwachsene zum Preis von 328.50 Franken und für Junioren von 252 Franken erhältlich. Dies hat für den Kanton jährliche Mehrkosten von 304'000 Franken zur Folge sowie indirekt (über BRSB AG) die hälftigen Abonnementskosten für die Bezüger.

### 8.3.3. Variante C – Verschiebung der Haltestellen Linthal Braunwaldbahn und Linthal Station auf die Zonengrenze 904/905

Dieser Ansatz bewirkt eine Vergünstigung der Fahrausweise von/nach Braunwald um eine Tarifstufe. Für die Strecke Braunwald–Linthal sind Billette über zwei Zonen zu lösen, für die Verbindung nach Schwanden sind Billette über drei und bis Glarus solche über vier Zonen zu lösen.

Das Jahresabonnement für zwei Zonen kostet 657 Franken für Erwachsene bzw. 504 Franken für Junioren. Für Einwohner von Braunwald wäre das Jahresabonnement für die Strecke Braunwald–Linthal und bis nach Schwanden für Erwachsene zum Preis von 328.50 Franken und für Junioren von 252 Franken erhältlich. Dies hat für den Kanton jährliche Mehrkosten von 162'000 Franken zur Folge sowie indirekt (über BRSB AG) die hälftigen Abonnementskosten für die Bezüger.

### 8.3.4. Variante D – Wegfall der Zone 905 zwischen Braunwald und Linthal und Verschiebung der Haltestellen Linthal Braunwaldbahn und Linthal Station auf die Zonengrenze 904/906

Dieser Ansatz bewirkt eine Vergünstigung der Fahrausweise von/nach Braunwald um zwei Tarifstufen. Für die Strecke Braunwald–Linthal sind Billette über eine Zone zu lösen, für die Strecke bis Schwanden sind Billette über zwei und bis Glarus solche über drei Zonen zu lösen.

Das Jahresabonnement für zwei Zonen kostet 657 Franken für Erwachsene bzw. 504 Franken für Junioren. Für Einwohner von Braunwald wäre das Jahresabonnement für die Strecke Braunwald–Linthal und bis nach Schwanden für Erwachsene zum Preis von 328.50 Franken und für Junioren von 252 Franken erhältlich. Dies hat für den Kanton jährliche Mehrkosten von 295'000 Franken zur Folge sowie indirekt (über BRSB AG) die hälftigen Abonnementskosten für die Bezüger.

### 8.3.5. Auswirkungen auf Preise für Einzelfahrten

Die Minderkosten für die Benutzung der Braunwald-Standseilbahn fallen bei Einzelfahrten unterschiedlich aus. Falls nur die Standseilbahn allein genutzt wird – der Besucher also mit dem Privatauto bis Linthal kommt – ergeben sich Minderkosten für eine Retourfahrt für Erwachsene ohne Ermässigung von 4.80 bis 8.20 Franken bzw. für Jugendliche und Inhaber von ½-Tax-Abonnements solche von 1.40 und 2.20 Franken. Für einfache Fahrten fallen entsprechend geringere Minderkosten an: für Erwachsene ohne Ermässigung 2.40 bis 4.10 Franken bzw. für Jugendliche und Inhaber von ½-Tax-Abonnements solche von 0.70 bis 1.10 Franken.

Benutzt der Besucher den öffentlichen Verkehr bereits für die Anreise nach Linthal, fallen die Minderkosten z.B. innerhalb des Kantons Glarus deutlich bescheidener aus. Für weiter entfernt liegende Ausgangspunkte wie z.B. Zürich, Winterthur oder St. Gallen bleiben die Tarife nach Braunwald gleich – unabhängig von einer Anpassung der Tarifzonen und unabhängig davon, ob auf der Braunwald-Standseilbahn ein Null-Tarif angeboten wird.

Auf der Braunwald-Standseilbahn sind Familienkarten wie auch Enkelkarten gültig. Kinder in Begleitung der Eltern oder Grosseltern fahren also bereits heute unentgeltlich mit, was bei Tagesausflügen oder Ferienaufenthalten in der Regel der Fall sein wird. Zudem werden für Skifahrer und Snowboarder heute schon Tageskarten ab Linthal angeboten, welche lediglich 3 Franken teurer sind als das entsprechende Angebot vor Ort in Braunwald – für die Retourfahrt auf der Braunwald-Standseilbahn werden also gerade mal 3 Franken „verrechnet“.

### 8.3.6. Fazit Anpassung Tarifzonen

Die jährlichen Kosten zulasten des Kantons für die Anpassung der Tarifzonen sind unterschiedlich, aber bei allen Varianten erheblich: 185'000 Franken Variante A, 304'000 Franken Variante B, 162'000 Franken Variante C und 295'000 Franken Variante D. Dies ist in Relation zum Nutzen zu setzen. Die Kosten des Jahresabonnements für Einwohner von Braunwald reduzieren sich zwar nochmals auf 328.50 Franken für Erwachsene bzw. 252 Franken für Junioren. Die Einzelfahrten-Preise reduzieren sich je nach Variante um 2.40 bis 4.10 Franken, wobei diese Reduktionen nur bei Anreisen aus dem Glarnerland anfallen. Touristen, welche mit der Bahn von weiter entfernten Ausgangspunkten anreisen, können bei Anpassung der Tarifzonen jedoch nicht von einer Preisreduktion profitieren. Dies schmälert den touristischen Wert einer Tarifzonen-Anpassung im Vergleich zu den jährlich anfallenden Kosten für den Kanton erheblich.

#### 8.4. Finanzielle Auswirkungen öV-Gratisangebot nach Braunwald (ohne Anpassung Tarifzonen)

##### 8.4.1. Kosten bisher – ohne Gratisangebot

###### 8.4.1.1. Fahrplan 2013

Mit täglich 35 Fahrten werktags und je 39 Fahrten an Samstagen und Sonntagen ist für die Verbindung zwischen Linthal und Braunwald ein gutes Angebot vorhanden. Für das laufende Fahrplanjahr 2013 ergeben sich folgende Kosten:

<i>Linie</i>	<i>Strecke</i>	<i>Gesamtabgeltung</i>	<i>GL+Bund</i>	<i>Anteil GL</i>	<i>Anteil Bund</i>
			100 %	36 %	64 %
2840	Linthal–Braunwald	922'714 Fr.	922'714 Fr.	332'177 Fr.	590'537 Fr.
total Anteil GL aus abgeltungsberechtigten Strecken im 2013:				332'177 Fr.	

Für das Fahrplanjahr 2013 sind die Kosten für den abgeltungsberechtigten Regionalverkehr durch die Abgeltung (Finanzmittel seitens des Bundes und des Kantons Glarus) gedeckt – es resultiert keine Quotenüberschreitung, welche allein durch den Kanton Glarus zu tragen wäre. Somit kommt der reguläre Kostenteiler (Kt. Glarus: 36 %, Bund: 64 %) zur Anwendung.

###### 8.4.1.2. Fahrplan 2014

Mitte Dezember 2013 bis Mitte Juni 2014 ist das Angebot unverändert und entspricht dem Fahrplan 2013. Ab Mitte Juni 2014 bis Mitte Dezember 2014 ist mit täglich 35 Fahrten werktags und je 38 Fahrten an Samstagen und Sonntagen auch künftig für die Verbindung zwischen Linthal und Braunwald ein gutes Angebot vorhanden. Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2013 wurde das Angebot in Glarus Nord erweitert – ab dem ausserordentlichen Fahrplanwechsel im Juni 2014 profitieren auch Glarus und Glarus Süd vom Angebotsausbau. Für diesen Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Kanton Glarus gemäss dem Kreditbeschluss an der Landsgemeinde 2012 reichen die Mittel der Abgeltung nicht mehr aus. Es resultiert eine Quotenüberschreitung, welche vollumfänglich durch den Kanton Glarus zu tragen ist. Somit kommt ein angepasster Kostenteiler (Kt. Glarus: ~ 45,6 %, Bund: ~ 54,4 %) zur Anwendung. Für das Fahrplanjahr 2014 ergeben sich folgende Kosten:

<i>Linie</i>	<i>Strecke</i>	<i>Gesamtabgeltung</i>	<i>GL+Bund</i>	<i>Anteil GL</i>	<i>Anteil Bund</i>
			100 %	~ 45,61 %	~ 54,39 %
2840	Linthal–Braunwald	1'007'890 Fr.	1'007'890 Fr.	459'699 Fr.	548'191 Fr.
total Anteil GL aus abgeltungsberechtigten Strecken im 2014:				459'699 Fr.	

###### 8.4.1.3. Fahrplan 2015

Das Angebot entspricht dem Fahrplan für das zweite Halbjahr 2014. 2015 wird die ganze Angebotsverbesserung der Landsgemeindevorlage 2012 wirksam und die Mittel der Abgeltung reichen erst recht nicht mehr aus. Es resultiert eine Quotenüberschreitung, welche vollumfänglich durch den Kanton Glarus zu tragen ist. Für 2015 kommt ein angepasster Kostenteiler (Kt. Glarus: ~ 47,6 %, Bund: ~ 52,4 %) zur Anwendung. Für das Fahrplanjahr 2015 ergeben sich folgende Kosten:

<i>Linie</i>	<i>Strecke</i>	<i>Gesamtabgeltung</i>	<i>GL+Bund</i>	<i>Anteil GL</i>	<i>Anteil Bund</i>
			100 %	~ 47,65 %	~ 52,35 %
2840	Linthal–Braunwald	926'490 Fr.	926'490 Fr.	441'472 Fr.	485'018 Fr.
total Anteil GL aus abgeltungsberechtigten Strecken im 2015:				441'472 Fr.	

#### 8.4.2. Kosten bei Gratisangebot für alle

Mit einem Gratisangebot für alle ist die Braunwald-Standseilbahn nicht mehr Teil des Tarifverbunds Ostwind. Der Betrieb wird als Inselbetrieb durch den Kanton Glarus als alleiniger Aktionär autonom – auch bezüglich der Tarifstruktur für den Güterverkehr – aufrecht erhalten.

Basierend auf dem Grundangebot im Fahrplanjahr 2015, fehlenden Einnahmen aus dem Billetverkauf und unter Berücksichtigung eines reduzierten Betriebsaufwandes sowie der gesicherten Annahme, dass die Abgeltung des Bundes auch bei einem Gratisangebot im bisherigen Umfang geleistet wird, resultieren für den Kanton Glarus verbleibende Kosten von rund 1,44 Millionen Franken und somit jährliche Mehrkosten von rund 1 Million Franken für die Aufrechterhaltung eines Gratisangebots für die Personenbeförderung auf der Braunwald-Standseilbahn zwischen Linthal und Braunwald:

Linie	Strecke	Gesamtabgeltung	GL + Bund	Anteil GL	Anteil Bund
2840	Linthal–Braunwald	926'490 Fr.	100 % 926'490 Fr.	~ 47,65 % 441'472 Fr.	~ 52,35 % 485'018 Fr.
Anteil GL aus abgeltungsberechtigten Strecken im 2015:				441'472 Fr.	
Fehlender Ertrag aus Billetteinnahmen:				1'536'400 Fr.	
Reduzierter Betriebsaufwand:				- 540'000 Fr.	
Kosten gesamt GL:				1'437'872 Fr.	
Vollkosten			1'922'890 Fr.	1'437'872 Fr.	485'018 Fr.

#### 8.4.3. Kosten mit Gratisangebot für Einwohner

Gilt das Gratisangebot nur für Einwohner von Braunwald, verbleibt die Braunwald-Standseilbahn im Tarifverbund Ostwind. Dadurch wäre diese bezüglich der Tarifgestaltung nicht autonom. Indessen können ausgewählten Nutzergruppen Sonderkonditionen gewährt werden, welche ausserhalb der Vereinbarungen direkt zu entschädigen sind. Möglich wäre somit eine Lösung, indem allen Einwohnern in Braunwald je ein Gratis-Abonnement für die Braunwald-Standseilbahn zur Verfügung gestellt wird.

Aktuell leben in Braunwald 323 Personen, wovon 245 Personen älter als 25 Jahre, 68 Personen zwischen 6 und 25 Jahren und zehn Personen jünger als 6 Jahre sind. Für diese Personen fallen jährliche Kosten von 288'936 Franken an (245 x 972 Franken und 68 x 747 Franken), welche vom Kanton zu tragen wären.

#### 8.4.4. Finanzielle Auswirkungen für den Nutzer

Bei einem Gratisangebot profitiert der Nutzer maximal, wenn er den öffentlichen Verkehr nur auf der Braunwald-Standseilbahn nutzt. Auch für Destinationen innerhalb des Kantons resultieren Reduktionen. Werden jedoch weiter entfernte Destinationen gewählt, so bleiben die Preise unverändert, unbeschrieben davon, ob auf der Standseilbahn ein Nulltarif besteht oder nicht. Anders gesagt: Wenn ein Reisender z.B. in Wädenswil, Thalwil, Zürich, am Flughafen, in Winterthur oder St. Gallen ein Billett löst, so bezahlt er im Verbund gleichviel, ob er nun bis Linthal oder bis Braunwald fährt.

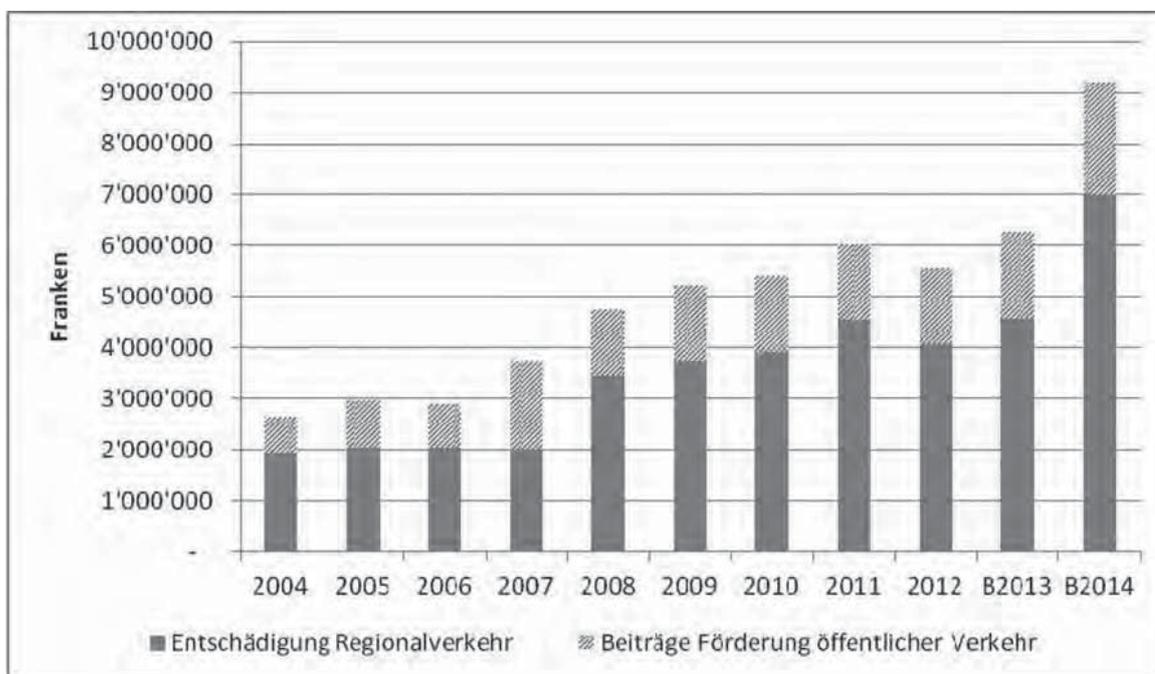
#### 8.4.5. Wirkung Gratis-öV

Die Wirkung eines Gratis-öV ist umstritten: Kurzfristig kann eine zusätzliche Werbewirkung erzielt und der Kanton als Standort bekannter gemacht werden. Mittelfristig besteht die Gefahr, dass der gute Ruf des öV verspielt wird und sich dieser zu einem Billigprodukt mit unerwünschten Nebenwirkungen wie Abnahme der Sauberkeit und Sicherheit entwickeln könnte.

Ein gut funktionierender öffentlicher Verkehr basiert auch im Kanton Glarus auf einem guten Angebot, einem einfachen und attraktiven Tarifsysteem, einer guten Qualität und einer hohen Pünktlichkeit und führt nicht über einen Nulltarif. Die entsprechenden Ziele sind im Richtplan enthalten. Diese gilt es umzusetzen. Die von den Antragstellern indirekt geforderten zusätzlichen finanziellen Mittel im Rahmen der fehlenden Einnahmen bzw. Erträge für den öffentlichen Verkehr wären besser und kundenwirksamer in gezielte Angebotsverbesserungen investiert: etwa in zusätzliche Fahrten an Samstagen und Sonntagen als Beitrag an die touristische Aufwertung von Braunwald, mit einem Ausbau zu einem Viertelstundentakt zwischen 08:25 Uhr und 17:55 Uhr.

### 8.5. Finanzielle Gesamtperspektive öV

Der Kanton hat in den letzten Jahren den öffentlichen Verkehr massiv ausgebaut (s. nachfolgende Grafik). Anfänglich entrichteten die Gemeinden noch Beiträge. Inzwischen kommt der Kanton für Bahn- und Busangebot allein auf. Ein Vergleich auf Nettobasis zeigt, dass der Kanton 2004 rund 2 Millionen Franken an Aufwand hatte. Die Kosten sind inzwischen auf 9,5 Millionen Franken angestiegen. Dies entspricht Mehrausgaben von 7,5 Millionen Franken, die jährlich wiederkehrend anfallen. Insgesamt ergibt das über die Zehnjahresperiode eine Kostensteigerung von 475 Prozent.



Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist demokratisch legitimiert und politisch gefordert. So hat etwa die Landsgemeinde 2012 einem Ausbau des öffentlichen Verkehrs ab Sommer 2014 zugestimmt und dafür einen Rahmenkredit von jährlich 6,97 Millionen Franken zur Verfügung gestellt. Verschiedene politische Vorstösse forderten einen Ausbau des öV, um eine Gleichbehandlung von Strasse und Schiene zu gewährleisten. Der Ausbau erfolgte über die Erfolgsrechnung, weder Benutzer noch Steuerzahler mussten tiefer in die Tasche greifen. Hinzu kommen in der Investitionsrechnung in den Jahren 2014–2018 geplante Investitionsbeiträge von insgesamt rund 12 Millionen Franken, welche hauptsächlich durch die Kantonsbeteiligung am Umbau des Bahnhofs Glarus begründet sind. Die Abschreibungen derselben belasten die Erfolgsrechnung zusätzlich mit über 1 Million Franken. Der Staatshaushalt erlaubt keine zusätzlichen Massnahmen ohne Sicherstellung der Finanzierung durch neue Mittel. Ist ein weiterer Ausbau des öffentlichen Verkehrs über eine partielle Gratisnutzung politisch erwünscht und gefordert, ist die Finanzierung über eine Anhebung des Kantonssteuerfusses sicherzustellen.

### 8.6. Parkplatzbewirtschaftung

Die Bewirtschaftung der Parkplätze obliegt der Braunwald-Standseilbahn AG und wird als nicht abgeltungsberechtigte Sparte Parking in der Betriebs- und Jahresrechnung geführt. Im Parkhaus stehen 201 Parkplätze zur Verfügung. Im direkten Einzugsbereich auf der Westseite der SBB-Bahnlinie befinden sich insgesamt 277 Parkplätze. Zwischen der SBB-Bahnlinie und dem linksseitigen Linthufer stehen weitere rund 300 Parkplätze zur Verfügung, welche mittels einer Personenunterführung auf der Nordseite der Station Linthal-Braunwaldbahn erschlossen sind.

Die Parkplätze werden bewirtschaftet. Die Tagesgebühr beträgt 5 Franken; für eine längere Parkdauer reduzieren sich die Tagesansätze entsprechend. Das Parkhaus ist zu 70 Prozent mit Dauermietern belegt (Jahresmiete Parkhaus beheizt: 1200 Fr.; Dachgeschoss unbeheizt: 1000 Fr.); für freie Parkplätze im Parkhaus beträgt die Tagesgebühr 10 Franken.

Am Konzept der Bewirtschaftung soll grundsätzlich festgehalten werden, insbesondere an der Jahresmiete. Nicht nur Fahrzeugbesitzer mit Wohnsitz in Braunwald müssen Garagenplätze mieten. Im Sinne der Tourismusförderung könnte aber auf die Bewirtschaftung der rund 300 weiter entfernten liegenden Parkplätze zwischen der SBB-Bahnlinie und dem linksseitigem Linthufer verzichtet werden – wer eine grössere Distanz zwischen Parkplatz und Talstation der Braunwald-Standseilbahn akzeptiert, soll davon profitieren können. Die Braunwald-Standseilbahn AG verzichtet mit diesem Angebot auf einen jährlichen Nettoertrag von rund 10'000 Franken.

## 9. Schlussfolgerung

Sowohl Strassen- wie öV-Verkehrsverbindungen sind nicht eigenfinanziert. In der öffentlichen Debatte fällt deshalb immer häufiger das Stichwort Mobility Pricing. Ziel ist es, bei der Finanzierung des Verkehrssystems weg von Steuermitteln hin zu benutzungsabhängigen Gebühren und Abgaben zu kommen: Wer Mobilität konsumiert, soll sie auch bezahlen.

Der Kanton bzw. die öffentliche Hand finanziert derzeit die Strassen- sowie die öV-Erschliessung gleichermaßen. Im Fall von Braunwald ist die Erschliessung durch eine Standseilbahn sichergestellt – ebenfalls finanziert durch Beiträge von Bund und Kanton. Eine Schlechterstellung der Braunwalder Bevölkerung durch eine fehlende Strassenerschliessung ist nicht festzustellen. Der Vergleich der Antragsteller mit dem Kantonsstrassennetz hinkt: Es wird unterschlagen, dass die Nutzung des Strassennetzes mit Fahrzeugen auch nicht gratis ist.

Die jährlichen Kosten für ein Gratisangebot nach Braunwald oder die Anpassung der Tarifzonen sind erheblich. Der Landrat verlangte Alternativen für ein Angebot zugunsten der Einwohner von Braunwald und Vorschläge zur Anpassung von Tarifzonen. Die Alternativen und die dafür anfallenden jährlichen Kosten zulasten der Kantonsrechnung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

– Variante A Anpassung Tarifzonen:	185'000 Fr.
– Variante B Anpassung Tarifzonen:	304'000 Fr.
– Variante C Anpassung Tarifzonen:	162'000 Fr.
– Variante D Anpassung Tarifzonen:	295'000 Fr.
– Gratisangebot für alle:	ca. 1'000'000 Fr.
– Gratisangebot für Einwohner von Braunwald:	289'000 Fr.
– Verzicht auf Parkplatzbewirtschaftung zwischen Bahnlinie und Linth:	10'000 Fr.

Die Motivation der finanziellen Unterstützung ist je nach Alternative unterschiedlich: Bei den Tarifzonen und dem Gratisangebot für alle liegen eher touristische Überlegungen zugrunde, wobei der touristische Nutzen je nach Ausgangspunkt nicht mehr gegeben ist. Andererseits geht es um eine direkte finanzielle Entlastung der Einwohner von Braunwald bei einem Gratisangebot nur für Braunwalder. Hier ist zu berücksichtigen, dass alle anderen Einwohner des Kantons Glarus für ihre Mobilitätskosten selber aufkommen müssen und die Kosten für die Mobilität für die Braunwalder Einwohner mit Jahresabonnement und Parkplatz nicht höher sind als für andere Einwohner des Kantons.

Alle ausgearbeiteten Varianten bedeuten jährlich wiederkehrende, hohe Kosten zulasten der Erfolgsrechnung des Kantons. Mit dem Auftrag zur Effizienzanalyse wurde eine Verzichtsplanung (ab 2016) gefordert. Diese Verzichtsplanung umfasst u.a. Massnahmen bzw. Aufgabenverzicht beim baulichen Unterhalt, bei Bildung und Gesundheit, beim Naturschutz usw. Jede weitere Ausgabe, die als freier Beitrag zu verstehen ist, sollte deshalb sehr genau auf die Anspruchsgrundlage geprüft werden.

Bei der derzeitigen Finanzlage des Kantons kann weder der Vorstoss noch eine der Varianten befürwortet werden. Umso mehr als der touristische Nutzen umstritten ist. Der Regierungsrat hat die Kosten der verschiedenen Varianten, welche auch unterschiedliche Motive verfolgen, aufgezeigt. Die Landsgemeinde ist jedoch frei, eine dieser Varianten zu beschliessen, sofern sie die Ausgaben zulasten des Kantons als vertretbar erachtet.

Sollte die Landsgemeinde eine Anpassung der Tarifzonen beschliessen, handelt es sich um eine Änderung des Beschlusses der Landsgemeinde 2012 zum Tarifverbund Ostwind. Die Anpassung der Tarifzonen wäre auf den Zeitpunkt eines Fahrplanwechsels umzusetzen.

## 10. Beratung der Vorlage im Landrat

### 10.1. Kommission

Die landrätliche Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr unter dem Präsidium von Landrat Emil Küng, Obstalden/Glarus Nord, befasste sich mit der Vorlage. Eintreten auf diese ist bei einem Memorialsantrag obligatorisch. In der breit geführten Eintretensdebatte zeigten einzelne Kommissionsmitglieder durchaus Verständnis für das Anliegen der Antragsteller. Festgehalten wurde jedoch auch, dass Mobilität nicht gratis sei. Die Kommission liess sich vom Geschäftsführer der Braunwald-Standseilbahn AG vorgängig zur Eintretensdebatte über Geschäftszahlen und Bestellverfahren von der Offerte zum Abgeltungsbeitrag informieren. Alle Fragen konnten zur Zufriedenheit beantwortet werden.

Die Kommission beschäftigte sich auch materiell eingehend mit der Vorlage bzw. der Zweckmässigkeit der Forderung des Memorialsantrags. Dabei zeigte sich, dass die grosse Mehrheit der Kommission die heute geltenden Ermässigungen für ausreichend erachtet bzw. keine übermässige Belastung der Einwohner von Braunwald

gegenüber anderen Kantonseinwohnern erkannt wird. Das Jahresabo kostete bisher 1260 Franken. Seit 2010 kann dieses von Personen mit Wohnsitz Braunwald zum halben Preis, d.h. für 630 Franken, bezogen werden. Mit Einführung des Tarifverbunds kostet das Jahresabo neu 972 Franken. Die Braunwalder können dieses nach wie vor zum halben Preis beziehen, also für 486 Franken. Dies bestätigt auch die Anzahl der bisher bezogenen ermässigten Jahresabonnemente. 2013 wurden 33 (2012: 23) ermässigte Jahreskarten zum Preis von 486 Franken sowie 17 (13) Abos zum Jugend-Tarif für 373.50 Franken bezogen. Dieser Bedarf an Jahresabonnements rechtfertigt keine jährlichen Ausgaben von 289'000 Franken. Im Übrigen hätte ein solches Abonnement Gültigkeit bis Schwanden, was gegenüber anderen Einwohnern von Glarus Süd schwierig zu begründen wäre.

Zum Motiv der Tourismusförderung – das eher mit einer Zonenänderung oder Gratisbahn für alle umzusetzen wäre – wurden ebenfalls kritische Voten vorgebracht. Es wurde bezweifelt, dass die für die Kompensation der Ausgaben durch Steuereinnahmen notwendige Umsatzsteigerung von 10–15 Millionen Franken in Braunwald generiert werden kann. Es sei Sache von Braunwald Tourismus, allenfalls in Zusammenarbeit mit der Gemeinde, ein Konzept für eine verbesserte Vermarktung von Braunwald zu entwickeln. Die strukturellen Probleme seien anders zu lösen.

Gestützt auf diese Begründung war für die Kommission auch keine der Varianten für eine Zonenanpassung mit den jährlichen Folgekosten akzeptabel. Ein Antrag auf eine Zonenanpassung gemäss Variante C wurde denn auch klar abgelehnt. Der Kanton sei den Antragstellern zudem mit dem halben Tarif für Jahreskarten entgegengekommen.

Die Kommission beantragte daher dem Landrat, den Memorialsantrag zur Ablehnung zu empfehlen.

## 10.2. Landrat

Auch im Landrat fand eine breite Diskussion statt. Eine erste Vorlage wurde zur Ergänzung an den Regierungsrat zurückgewiesen. Dieser solle einerseits aufzeigen, wie Personen mit Erstwohnsitz in Braunwald entlastet werden können. Andererseits wurden alternative Varianten der aktuellen Gestaltung der Tarifzonen gefordert. Zudem wurde das Fehlen der Geschäftszahlen der Braunwald-Standseilbahn AG bemängelt.

Die ergänzte Vorlage bildete dann eine gute Grundlage für eine offene Diskussion. Alle Votanten im Landrat waren sich einig, dass der Memorialsantrag, wie vom Regierungsrat beantragt, abzulehnen sei. Einige zeigten Verständnis für die Antragsteller und die spezielle Lage von Braunwald. Der eingeschlagene Weg sei aber der falsche. Die Kosten für eine Gratis-Lösung stünden in keinem Verhältnis zum Nutzen, nur 10 Prozent der Braunwalder seien offenbar auf die Vergünstigungen angewiesen. Ein Gratisangebot sei falsch und nicht bezahlbar. Die aufgezeigten Varianten seien zu teuer, zudem sei der Kanton mit der Halbierung der Abonnementspreise der Braunwalder Bevölkerung schon weit entgegengekommen. Was nichts koste, sei nichts wert. Mobilität dürfe auch ihren Preis haben. Zudem würden falsche Anreize gesetzt und neue Ungerechtigkeiten geschaffen: Es gebe auch andere abgelegene Orte im Kanton (Weissenberge, Klöntal, Oberseetal, etc.). Die dortigen Einwohner müssten auch selber für die Mobilitätskosten aufkommen. Die Strukturprobleme von Braunwald müssten auf anderem Weg gelöst werden.

In der Detailberatung wurde von einem Landrat aus Glarus Süd der Antrag gestellt, die Benutzung solle wenigstens für alle Braunwalder gratis werden. Dies sei ein guter Kompromiss und damit könne ein Zeichen für das Bergdorf gesetzt werden. Alles andere sei auch für ihn zu teuer. Auch dagegen regte sich sogleich Widerstand mit Blick auf die Kosten von 289'000 Franken für dieses Angebot. Die Braunwalder seien mit dem Jahresabo zum halben Preis bereits entlastet, der Kompromiss liege damit auf dem Tisch. Mit grosser Mehrheit wurde dieser Antrag schliesslich abgelehnt. Zu prüfen sei allenfalls, ob auch auswärtige Angestellte mit Arbeitsort Braunwald von den bestehenden Ermässigungen profitieren könnten.

In der Schlussabstimmung lehnte der Landrat mit zwei Gegenstimmen und wenigen Enthaltungen den Memorialsantrag ab.

## 11. Antrag

*Der Landrat beantragt der Landsgemeinde, den Memorialsantrag „Nutzung der Standseilbahn von Linthal nach Braunwald als einzige Verbindung für jedermann kostenlos“ abzulehnen.*

## Unerheblich erklärter Memorialsantrag

### 1. Der Memorialsantrag

Der am 21. August 2013 eingegangene und von mehreren Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern unterzeichnete Memorialsantrag verlangt folgende Ergänzung von Artikel 37 Absatz 2 der Kantonsverfassung (KV):

*„Kindergarten und mindestens die Unterstufe der Primarschule sind in den Dörfern zu führen.“*

Die Antragsteller begründen ihr Begehren im Wortlaut wie folgt:

#### *Ausgangslage*

Die Schulkommission von Glarus Süd stellte im Herbst 2012 vier Varianten von künftigen Schulstandorten vor. Sie beinhalten alle eine mehr oder weniger radikale Schliessung von Kindergärten und Schulen. Um einer überstürzten Reduktion von Schulstandorten vorzubeugen, stellte die „IG Zukunft Schulen Glarus Süd“ (nachfolgend IG) am 23. November 2012 folgenden Antrag an die nächste Gemeindeversammlung: „Wir beantragen der Gemeindeversammlung während der nächsten 8 Jahre die Schulstandorte zu belassen, wie diese aktuell bestehen. In dieser Zeit sind Lösungen für eine von der Bevölkerung getragene und dem Finanzrahmen entsprechende Schule zu erarbeiten.“

Der Gemeinderat bezweifelte die Zulässigkeit dieses Antrages und versuchte, die IG zum Rückzug des Antrages zu bewegen, was diese jedoch ablehnte. Inzwischen lud die Schulkommissionspräsidentin zu einer Sitzung auf den 28. August 2013 ein, an welcher ein Modell mit 6 Primarschulstandorten und 2 Oberstufenstandorten vorgestellt werden soll. Aktuell bestehen 9 Primarschul- und 3 Oberstufenstandorte. Gleichzeitig soll über die „zukünftige Nutzung von nicht mehr durch die Schule benutzten Liegenschaften“ diskutiert werden.

#### *Aktuelle Situation*

Aus dieser Einladung lässt sich unschwer ableiten, dass der Gemeinderat von Glarus Süd nicht gewillt ist, den von der IG gestellten Antrag zu unterstützen und in befürwortendem Sinne der Gemeindeversammlung vom 22. November 2013 vorzulegen. Dadurch sind sehr viele Mitbürgerinnen und Mitbürger verunsichert. Soll wirklich der Zuzug von Familien mit schulpflichtigen Kindern praktisch verunmöglicht werden, weil in den Dörfern weder Kindergarten noch Unterstufe vorhanden sind? Eine Vergreisung und weitere Entvölkerung ist damit vorprogrammiert. Für eine gesunde Bevölkerungsentwicklung ist es vordringlich, dass auch in den nächsten Jahren die jüngsten Schulkinder aus eigener Kraft den Kindergarten oder die Unterstufe der Primarschule erreichen und in der Regel auch über Mittag nach Hause gehen können. Eine Verfrachtung per Bus führt u.a. zu einer schädlichen Entwurzelung dieser Kinder und würde damit zu einer inakzeptablen Situation führen. Zudem ist bekannt, dass die Kosten dieser Busse und weitere Folgekosten der Schulschliessungen noch gar nicht real berechnet werden können.

#### *Memorialsantrag als Massnahme*

Nachdem auch in der Gemeinde Glarus Nord sehr ähnlich gelagerte Probleme auftreten, ist es notwendig, eine übergemeindliche Lösung zu finden. Gemäss Verfassung übt der Kanton die Oberaufsicht über das Schulwesen aus. Deshalb muss eine verfassungsmässige Grundlage geschaffen werden, die die kantonale Regierung ermächtigt, dieser nicht verantwortbaren Reduktion der Schulstandorte wirksam entgegen zu treten. In diesem Sinne reichen besorgte Bürgerinnen und Bürger den oben angeführten Memorialsantrag und hoffen, damit die Erhaltung der Kindergärten und der Unterstufe in kindgerechten Distanzen zu ermöglichen.

### 2. Zuständigkeit Landsgemeinde

Gemäss Artikel 59 Absatz 2 der Kantonsverfassung entscheidet der Landrat über die rechtliche Zulässigkeit der Memorialsanträge und über deren Erheblichkeit; die zulässigen Anträge sind erheblich, wenn sie wenigstens zehn Stimmen auf sich vereinigen. In seiner Sitzung vom 18. Dezember 2013 erklärte der Landrat den Memorialsantrag zwar als rechtlich zulässig, bei der Erheblicherklärung erzielte er indessen nicht die erforderlichen zehn Stimmen. Demgemäss ist er in Anwendung von Artikel 62 Absatz 2 der Kantonsverfassung ohne Stellungnahme im Memorial aufzuführen.

*Nach Artikel 65 Absatz 4 der Kantonsverfassung tritt die Landsgemeinde auf einen vom Landrat nicht erheblich erklärten Memorialsantrag nur auf besonderen Antrag hin ein; die Landsgemeinde kann in diesem Fall entweder die Ablehnung oder die Behandlung auf das folgende Jahr beschliessen.*