

§ 14 A. Änderung des Gesetzes zur Entwicklung des Tourismus B. Gewährung eines Rahmenkredits über 12,5 Millionen Franken für die Jahre 2018–2028 an die Mitfinanzierung von touristischen Kerninfrastrukturen

Die Vorlage im Überblick

Die Sportbahnen in Braunwald und Elm stehen unter wirtschaftlich hohem Druck. Sie begehren finanzielle Unterstützung durch den Kanton. Dieser verpflichtete die beiden Gesellschaften im Juli 2016 zur Erarbeitung eines Sanierungskonzepts und eines nachhaltigen Businessplans. Gleichzeitig formulierte der Regierungsrat die Bedingungen, die ein Sanierungskonzept und ein Businessplan erfüllen müssen, damit der Kanton auf die Rückzahlung von ausstehenden Investitionshilfe-Darlehen im Umfang von 5,2 Millionen Franken verzichtet und sich damit an einer finanziellen Sanierung beteiligt. Der Kanton stand seither mit den Sportbahnen Elm AG und den Sportbahnen Braunwald AG in einem regelmässigen Austausch zu den Themen Sanierung und zukünftiger, nachhaltiger Betrieb. Beide Gesellschaften sind an der Ausarbeitung dieser Konzepte.

Nebst der Sanierung der beiden Bergbahngesellschaften müssen gleichzeitig die Voraussetzungen für einen nachhaltig kostendeckenden Betrieb der Bergbahnen geschaffen werden. Nur so erscheint eine finanzielle Sanierung auch sinnvoll. Dabei ist die Rolle der öffentlichen Hand nach erfolgter Sanierung klar zu definieren. Eine Arbeitsgruppe mit Vertretern des Kantons und der Gemeinde Glarus Süd nahm sich dieser Aufgabe an. Sie arbeitete eine Vorlage aus, welche die öffentliche Mitfinanzierung der beiden Bergbahnen für die nähere Zukunft regeln soll. Die Arbeitsgruppe ging dabei von folgenden Annahmen aus:

- Der alpine Tourismus hat grosse Ertragsprobleme. Mehr als zwei Drittel der Bergbahnen in der Schweiz sind ohne Unterstützung der öffentlichen Hand nicht überlebensfähig.
- Die beiden Bergbahnen in Elm und Braunwald sind Schlüsselinfrastrukturen, deren Ausfall grosse wirtschaftliche Konsequenzen für die übrigen Akteure in der Region hätte – insbesondere auch mit Blick auf die betroffenen Arbeitsplätze (Systemrelevanz). Das Risiko ist zu gross, um als Kanton und Gemeinde bei einem möglichen Ausfall einer der beiden Betriebe unvorbereitet zum Handeln gezwungen zu sein.

Die Arbeitsgruppe diskutierte verschiedene Lösungsansätze. Schliesslich entschied sich der Regierungsrat für eine Variante, welche die Gründung einer speziellen Gesellschaft (einer sogenannten FinanzInfra-Gesellschaft) mit Beteiligung des Kanton, der Gemeinde Glarus Süd und der betroffenen Bergbahnen vorsieht. Mit der Gesellschaft sollen klar definierte touristische Kerninfrastrukturen wie zum Beispiel Hauptzubringer-Bahnen oder Beschneiungsanlagen durch den Kanton und die Gemeinde Glarus Süd mitfinanziert werden können. Der maximale Beitragssatz soll dabei 40 Prozent betragen. Weil touristische Infrastrukturprojekte bisher nur mit einem Beitrag von 25 Prozent unterstützt werden können, ist dazu eine Anpassung des Gesetzes zur Entwicklung des Tourismus (Tourismusentwicklungsgesetz, TEG) notwendig. Ebenso wird darin neu die Grundlage dafür geschaffen, dass sich die Gemeinden überhaupt an einer Institution wie der FinanzInfra-Gesellschaft beteiligen können. Diese soll im Übrigen auch Teile der notwendigen Abschreibungen und Zinskosten für die unterstützten Kerninfrastrukturen finanzieren können. Der Vorteil einer FinanzInfra-Gesellschaft liegt insbesondere in der Sicherung der Investitionen. Über die Gesellschaft finanzierte Infrastrukturanlagen gehören dieser und verbleiben damit im Besitz der vom Kanton dominierten Gesellschaft.

Rahmenkredit über 12,5 Millionen Franken

Für die öffentliche Mitfinanzierung von touristischen Kerninfrastrukturen in den Jahren 2018–2028 ist ein Betrag von 12,5 Millionen Franken vorgesehen. Der entsprechende Rahmenkredit ist vorliegend durch die Landsgemeinde zu bewilligen. 2,5 Millionen Franken sind dabei als Aktienkapital für die neu zu gründende FinanzInfra-Gesellschaft vorgesehen. Für Beiträge an Investitionsvorhaben sind 10 Millionen Franken vorgesehen. Damit können – bei einem Beitragssatz von 40 Prozent – Gesamtinvestitionen von 25 Millionen Franken unterstützt werden. Konkrete Projekte liegen derzeit noch nicht vor. Von den Bergbahnen in Planung sind eine Anlage zur Sicherstellung der Schneesicherheit in Elm (momentane Kostenschätzung 17 Mio. Fr.) sowie eine Ganzjahres-Freizeitanlage in Braunwald (momentane Kostenschätzung 5 Mio. Fr.). Damit Beiträge effektiv ausbezahlt werden, müssen die Projekte hohe Auflagen erfüllen. So muss ein Gesuchsteller darlegen, dass er die in der sogenannten Bergbahnstrategie formulierten Finanzkennzahlen (nachhaltige Bilanz- und Ertragskennzahlen) erreicht. Diese setzen voraus, dass die Gesuchsteller ihre Bilanzen sanieren sowie einen Businessplan und ein nachhaltiges Projekt vorlegen. Ansonsten ist es unmöglich, die geforderten Kennzahlen zu erreichen. Blosser Strukturhaltung wird nicht unterstützt. Ausserdem wird von den Bergbahnen erwartet, dass sie untereinander zusammenarbeiten und sich aktiv an der geplanten gesamtkantonalen Tourismus-Trägerschaft beteiligen. Über die Freigabe der Mittel aus dem Rahmenkredit entscheidet in jedem Fall der Landrat. Eine breite politische Diskussion über den konkreten Einsatz des Geldes ist somit gewährleistet.

Weitere Gesetzesänderungen

Der Rahmenkredit für die Mitfinanzierung öffentlicher Kerninfrastrukturen steht nebst dem bereits bisher bestehenden Tourismuskredit zur Verfügung. Mit letzterem wurden kleinere Projekte im Tourismusbereich gefördert. Der Landrat konnte bisher theoretisch unbegrenzt hohe Einlagen in den Tourismuskredit tätigen. In der Praxis legte er jeweils 0,5–0,6 Millionen Franken pro Jahr ein (2–2,4 Mio. Fr. für 4 Jahre). Neu soll diese Einlage auf 4 Millionen Franken für vier Jahre begrenzt werden. Sollen höhere Einlagen getätigt werden, ist ein Landsgemeindebeschluss notwendig. Daneben soll die Änderung des TEG genutzt werden, um Präzisierungen im Bereich der Kurtaxen vorzunehmen. Insbesondere werden neu deren Maximalbeträge im Gesetz verankert.

Im Landrat stellte sich eine klare Mehrheit hinter die Vorlage und damit auch hinter die vorberatenden Kommissionen. Einzelne Ablehnungsanträge wurden deutlich abgelehnt. Der Landrat beantragt der Landsgemeinde, der Gesetzesänderung zuzustimmen und den Rahmenkredit über 12,5 Millionen Franken zu gewähren.

1. Ausgangslage

Die Sportbahnen Braunwald und Elm stehen wirtschaftlich unter grossem Druck. Sie begehren die finanzielle Unterstützung durch den Kanton. Im Juli 2016 hat der Regierungsrat das Departement Volkswirtschaft und Inneres (DVI) beauftragt, die Sportbahnen Elm AG und die Sportbahnen Braunwald AG zur Erarbeitung eines Sanierungskonzepts und eines nachhaltigen Businessplans zu verpflichten. Gleichzeitig hat er die Bedingungen formuliert, die ein Sanierungskonzept und ein Businessplan erfüllen müssen, damit der Kanton auf die Rückzahlung der ausstehenden Investitionshilfedarlehen (IH-Darlehen) im Umfang von 5,2 Millionen Franken verzichtet und sich damit an einer finanziellen Sanierung der beiden Sportbahnen beteiligt. Seither steht das DVI mit diesen in einem regelmässigen Austausch zu den Themen Sanierung und zukünftiger, nachhaltiger Betrieb.

Die Sportbahnen Braunwald AG hat zusammen mit einem externen Fachexperten ein Turnaround-Konzept erarbeitet. Im März 2017 wurden die Resultate einer Delegation des Regierungsrates, weiteren Gläubigern, der Gemeinde Glarus Süd und der Braunwald-Standseilbahn AG vorgestellt. Momentan befindet sich der Verwaltungsrat der Sportbahnen Braunwald in Einzelverhandlungen mit diesen Anspruchsgruppen, um die im Turnaround-Konzept definierten Massnahmen in finanzieller und infrastruktureller Hinsicht auf ihre Umsetzbarkeit zu prüfen.

Bei den Sportbahnen Elm AG befasste sich eine Delegation des Verwaltungsrates intensiv mit Lösungsalternativen für eine Sanierung und eine nachhaltige Zukunft des Betriebs. Im Vordergrund stehen hier Bestrebungen zur Sicherstellung der Schneesicherheit. Dem Regierungsrat wurden die Zwischenresultate dieser Arbeiten im Herbst 2017 zur Kenntnis gebracht, das Konzept befindet sich momentan in der weiteren Detailausarbeitung.

Nebst der unausweichlichen Sanierung der beiden Bergbahngesellschaften müssen gleichzeitig die Voraussetzungen für einen kostendeckenden Betrieb geschaffen werden. Nur so erscheint eine finanzielle Sanierung auch nachhaltig sinnvoll. Die Rolle der öffentlichen Hand nach erfolgter Sanierung ist klar zu definieren. Eine Arbeitsgruppe mit Vertretern des DVI, des Departements Finanzen und Gesundheit und der Gemeinde Glarus Süd hat sich dieser Aufgabe angenommen und eine Vorlage ausgearbeitet, welche die öffentliche Mitfinanzierung der beiden Bergbahnen für die nähere Zukunft regeln soll. Die Arbeitsgruppe ging dabei von folgenden Prämissen aus:

- Der alpine Tourismus hat grosse Ertragsprobleme, mehr als zwei Drittel der Bergbahnen in der Schweiz sind ohne Unterstützung der öffentlichen Hand nicht überlebensfähig.
- Die beiden Bergbahnen sind Schlüsselinfrastrukturen, deren Ausfall grosse wirtschaftliche Konsequenzen für die übrigen Akteure in der Region hätte (Systemrelevanz).

Mit dieser Vorlage soll die öffentliche Mitfinanzierung von touristischen Kerninfrastrukturen geregelt werden. Dazu wird eine Anpassung des Gesetzes zur Entwicklung des Tourismus (Tourismusentwicklungsgesetz, TEG) unterbreitet. Das Überleben der Sportbahnen Braunwald und Elm als Betreiber von zentralen touristischen Kerninfrastrukturen in Glarus Süd ist sicherzustellen und es ist die direkt und indirekt damit verbundene Wertschöpfung und Beschäftigung mittels folgender Massnahmen bzw. Bedingungen zu erhalten:

- Sanierung der Sportbahnen gemäss den durch den Regierungsrat definierten Bedingungen;
- Beiträge der öffentlichen Hand an neue bzw. den Ersatz bestehender touristischer Kerninfrastrukturen (wie etwa Hauptzubringer oder Anlagen zur Gewährleistung der Schneesicherheit);
- keine Beiträge der öffentlichen Hand an den laufenden Betrieb der Anlagen;
- Mitsprache und Miteigentum der öffentlichen Hand bei bzw. an den Investitionen;
- Gewährleistung von wirtschaftlich möglichst nachhaltigen Investitionen (es gelten die Bedingungen gemäss der Bergbahnstrategie);

- Sicherstellung der Zusammenarbeit und Koordination zwischen den einzelnen touristischen Akteuren und auf gesamtkantonalen Ebene.

Um die im letzten Absatz formulierten Zielsetzungen zu erreichen, soll eine sogenannte FinanzInfra-Gesellschaft gegründet werden. Mit dieser können der Kanton und die Gemeinden klar definierte Arten von Kerninfrastrukturen mitfinanzieren. Dafür wird im Gesetz die Beteiligung der Gemeinden an Institutionen wie der FinanzInfra-Gesellschaft ermöglicht, der Begriff der touristischen Kerninfrastruktur eingeführt und für deren Mitfinanzierung ein maximaler Beitragssatz von 40 Prozent festgelegt. Für die übrigen Infrastrukturen verbleibt der maximale Beitragssatz bei 25 Prozent. Ausserdem soll die FinanzInfra-Gesellschaft einen Teil der laufenden Kosten (Aufwand für Zinsen und Abschreibungen sowie für den Betrieb der FinanzInfra-Gesellschaft) tragen. Um diese mit genügend Geld ausstatten zu können, wird der Landsgemeinde ein Rahmenkredit über 12,5 Millionen Franken vorgelegt.

Weil dieser Rahmenkredit dem Tourismus nebst den ordentlichen Einlagen in den Tourismusfonds zur Verfügung steht, soll die Einlagenhöhe neu begrenzt werden. Bisher legte der Landrat im Budgetprozess jährlich 0,5–0,6 Millionen Franken in diesen Fonds ein (2–2,4 Mio. Fr. für 4 Jahre). Neu kann dieser für eine Vierjahresperiode maximal 4 Millionen Franken einlegen. Sollen höhere Einlagen getätigt werden, ist ein Landsgemeindebeschluss notwendig.

Nebst der Schaffung der gesetzlichen Grundlagen für die öffentliche Mitfinanzierung von touristischen Kerninfrastrukturen soll die Änderung des TEG genutzt werden, um Präzisierungen im Bereich der Kurtaxen vorzunehmen. Insbesondere werden neu deren Maximalbeträge im Gesetz verankert.

2. Vorschlag des Regierungsrates zur öffentlichen Mitfinanzierung von touristischen Kerninfrastrukturen

2.1. Einbettung der Vorlage in die Tourismusstrategie 2016–2019

In der Förderperiode 2012–2015 wurde ein kantonales Produktmanagement aufgebaut. Dieses ist für die Produktentwicklung im Bereich des Glarner Tourismus zuständig. Das Produktmanagement ist nun in der laufenden Förderperiode durch eine zu schaffende kantonale Trägerschaft auch institutionell zu festigen und nachhaltig zu sichern. Die Arbeiten dazu starteten im Mai 2017. Inzwischen haben alle Beteiligten mit Schlüsselfunktion die Absicht erklärt, die neue kantonale Trägerschaftslösung gemeinsam zu unterstützen. Damit die künftige Tourismusorganisation ihren Betrieb 2019 aufnehmen kann, behandeln der Landrat und die Gemeindeversammlungen die Vorlage noch im laufenden Jahr. Um auch diese Meilensteine zu erreichen, arbeitet das Projektteam derzeit an der Konkretisierung des Leistungsauftrags der Organisation. Das beste Produktmanagement und das beste Marketing können jedoch nur erfolgreich operieren, wenn die Leistungsträger konkurrenzfähige Produkte anbieten. Die touristischen Kerninfrastrukturen spielen dabei eine zentrale Rolle.

Die Tourismusstrategie 2016–2019 setzt durch die Stärkung der Leistungsebene (Infrastruktur-Unterstützung via TEG und von Kerninfrastrukturen durch die vorliegend vorgeschlagene separate Förderung) wie auch der Vermarktung (Trägerschaftslösung «Glarner Tourismus») an diesen zwei zentralen Handlungsfeldern an. Die beiden Bausteine müssen Hand in Hand entwickelt werden.

2.2. Definition von touristischen Kerninfrastrukturen

Zentral ist die Frage, welche Arten von Investitionen mit öffentlichen Mitteln unterstützt werden sollen. Der Regierungsrat orientierte sich dabei am Grundsatz, dass nur Investitionen in Güter mit einem öffentlichen Charakter, die systemrelevant für eine volkswirtschaftlich bedeutende Branche sind, unterstützungswürdig sein können. Nicht die gesamten Infrastrukturen der beiden Bergbahnen in Elm und Braunwald werden diesem Erfordernis gerecht. Konkret handelt es sich bei touristischen Kerninfrastrukturen, welche neu gemäss TEG von höheren Beitragssätzen profitieren können, um Infrastrukturen,

- die wesentlich für die touristische Attraktivität der Region sind;
- deren Ausfall wirtschaftliche Konsequenzen für die übrigen Akteure in der Region haben («Umwegrentabilitäten», Systemrelevanz);
- die (oft) nicht kostendeckend erstellt und betrieben werden können.

Voraussetzung für eine allfällige Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand ist, dass eine touristische Kerninfrastruktur alle drei Kriterien erfüllt. Aus heutiger Sicht trifft dies auf folgende Anlagen zu:

- die Bergbahnen (Haupt-Transportanlagen) Braunwald und Elm;
- deren Beschneigungs- und Pisteninfrastrukturen.

2.3. Voraussetzungen für die Unterstützung durch die öffentliche Hand

Schon heute konzentriert sich die Rolle der öffentlichen Hand grundsätzlich auf jene der Koordinatorin und Förderin:

- Schaffung von geeigneten Rahmenbedingungen für touristische Betriebe;
- Erhebung von Kurtaxen und Tourismusförderungsabgaben;
- gezielte finanzielle Unterstützung von ausgewählten touristischen Projekten.

Die öffentliche Hand sollte weder Prozesse begleiten oder planen noch Massnahmen ergreifen. Sie soll sich hingegen als Finanzierungspartnerin von touristischen Kerninfrastrukturen betätigen können, wenn:

- ein klares öffentliches Interesse (Erhalt von Arbeitsplätzen, wirtschaftliche Perspektive für Glarus Süd und den Kanton) an der Infrastruktur besteht;
- ein rein privatwirtschaftlicher Ansatz die Investitionen und den Betrieb nicht sicherstellt;
- bestehende private Initiativen im Kanton nicht konkurrenziert werden;
- die Infrastrukturen in der Region nachhaltig Wert schaffen;
- die Unternehmung sich über horizontale und vertikale Kooperation aktiv an der touristischen Destinationsbildung beteiligt bzw. wenn sie sich im Einklang mit der Glarner Tourismusstrategie positioniert und dementsprechend in das kantonale Marketing (Marke «Glarnerland»; Angebot entsprechender Produkte) eingebunden ist.

Zusätzlich ist eine Finanzierung zwingend an die Anforderungen an einen wirtschaftlich nachhaltig operierenden Betrieb geknüpft: Marktseitig bedarf es eines überzeugenden Geschäftskonzeptes, betriebswirtschaftlich ist das Erreichen von relevanten Kennwerten (u. a. EBITDA) zu dokumentieren. Die Bedingungen wurden im Rahmen der Bergbahnstrategie definiert. Diese ist in der Geschäftsdatenbank des Landrates abrufbar (www.gl.ch → Parlament → Geschäfte). Die öffentliche Hand gewährt keine Beiträge an den laufenden Betrieb der Sportbahnen.

2.4. Mögliche Varianten einer öffentlichen Mitfinanzierung

Der Regierungsrat hat drei Varianten für eine öffentliche Mitfinanzierung geprüft:

- Variante 1: Neues eigenständiges Bergbahngesetz oder Erweiterung des heutigen Tourismusentwicklungsgesetzes zwecks Mitfinanzierung von touristischen Kerninfrastrukturen.
- Variante 2: Schaffung einer gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft zwecks Mitfinanzierung von touristischen Kerninfrastrukturen.
- Variante 3: Verzicht auf eine Mitfinanzierung.

Der Regierungsrat schliesst Variante 3 aus. Er erachtet das Risiko eines Ausfalls der touristischen Kerninfrastrukturen und den damit einhergehenden volkswirtschaftlichen Schaden als zu gross, als dass sich die Öffentlichkeit einer Unterstützung entziehen könnte. Ein komplett neues Gesetz nur für die Bergbahnen beurteilt er als nicht nötig. Das bestehende Gesetz zur Entwicklung des Tourismus bietet bereits einen geeigneten und bewährten Gesetzesrahmen, um die Förderung von touristischen Kerninfrastrukturen zu regeln. Daneben will der Regierungsrat die Vorteile nutzen, die eine FinanzInfra-Gesellschaft gemäss Variante 2 mit sich bringt. Er schlägt deshalb vor, die touristischen Kerninfrastrukturen durch eine Kombination der Varianten 1 und 2 umzusetzen.

2.5. Vorschlag des Regierungsrates

2.5.1. Ziele

Es ist das Überleben der Sportbahnen Braunwald und Elm als Betreiber von zentralen touristischen Kerninfrastrukturen in Glarus Süd sicherzustellen. Die damit direkt und indirekt verbundene Wertschöpfung und Beschäftigung sollen erhalten werden.

2.5.2. Absicht

Kanton, Gemeinde Glarus Süd und die Sportbahnen gründen zur Finanzierung von ausgewählten touristischen Kerninfrastrukturen eine (oder zwei separate) FinanzInfra-Gesellschaft mit den folgenden Beteiligungsquoten:

- Kanton: 64 Prozent des Aktienkapitals.
- Standortgemeinde: 16 Prozent des Aktienkapitals.
- Sportbahnen Elm und Braunwald: je 10 Prozent des Aktienkapitals.

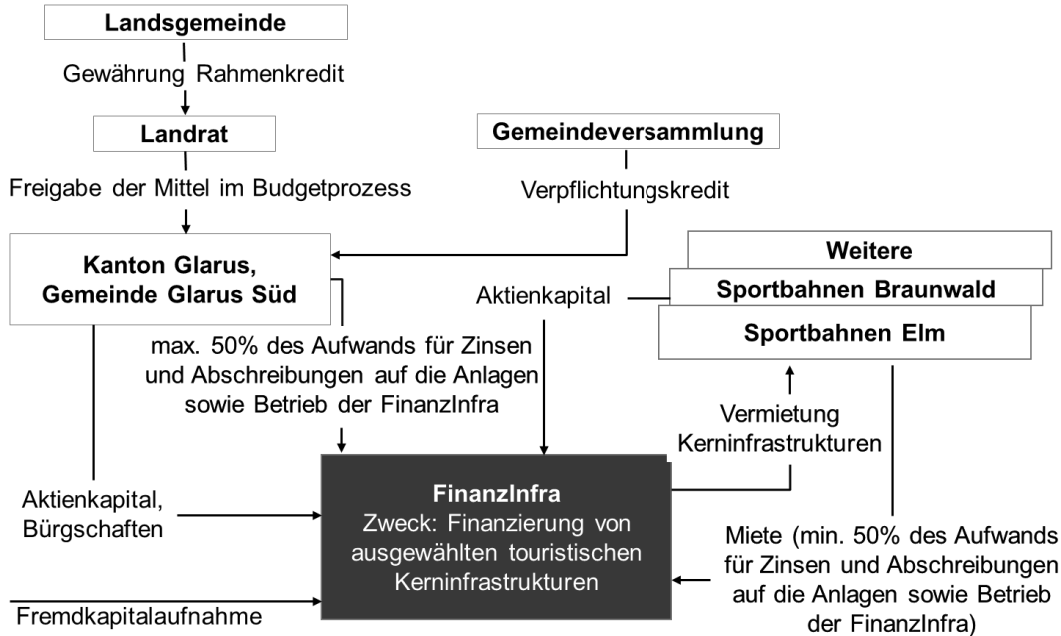
Die Funktionsweise dieser Gesellschaft lässt sich wie folgt darstellen:

- Der Betreiber (vorliegend z. B. eine der beiden Sportbahnen) arbeitet ein Investitionsprojekt aus, welches vom Regierungsrat vorgeprüft wird. Gestützt darauf stellt der Regierungsrat dem Landrat Bericht und Antrag. Dieser entscheidet, ob eine Unterstützung gewährt werden kann (Freigabe der Mittel).

- Nach einer positiven Entscheidung des Landrates über das konkrete Investitionsprojekt, kann die FinanzInfra AG gegründet werden. Zunächst ist das Aktienkapital zu zeichnen. Anschliessend muss das nötige Fremdkapital beschafft werden, bevor die Arbeiten durch die Organe der FinanzInfra AG ausgeschrieben und schliesslich vergeben werden, um die entsprechende Investition in die touristische Kerninfrastruktur tätigen zu können. Es ist denkbar, dass alle Vorhaben über eine einzige FinanzInfra-Gesellschaft abgedeckt werden.

Die Investitionen verbleiben im Eigentum der FinanzInfra AG, welche diese der jeweiligen Betreiberin zu einem reduzierten Zins vermietet. Diese kann die Anlage bzw. die Investition nutzen. Schliesslich erstattet die FinanzInfra AG dem Landrat Bericht.

In der nachfolgenden Grafik ist die Systematik des Vorschlags aufgezeichnet:



Die Landsgemeinde bewilligt einen Rahmenkredit, um einerseits durch Zeichnung von Aktienkapital die FinanzInfra-Gesellschaft gründen zu können und andererseits mittels Beiträgen einen Teil der Kosten der unterstützten Infrastrukturen zu übernehmen. Letzteres geschieht in der Form, dass die Sportbahnen keine kostendeckende Miete für die Nutzung der Infrastruktur bezahlen. Diese Kosten übernimmt der Kanton zu maximal 40 Prozent, die Standortgemeinde zu maximal 10 Prozent. Die öffentliche Hand übernimmt also maximal 50 Prozent dieser Kosten.

Dieser Rahmenkredit steht ähnlich wie beim Strassenbauprogramm während den nächsten zehn Jahren zur Verfügung. Beiträge für konkret vorgelegte Investitionsvorhaben müssen aber im jährlichen Budgetprozess jeweils vom Landrat freigegeben werden.

2.5.3. Begründung des Vorschlags des Regierungsrates

Der Regierungsrat favorisiert die skizzierte Variante aus folgenden Gründen:

- Einzelne Infrastrukturen der Sportbahnen erfüllen die Anforderungen an eine touristische Kerninfrastruktur und sorgen für die Erzielung von Umwegrentabilitäten. Sie sollen daher erhalten und wenn möglich gestärkt werden. Die Anlagen, die mit öffentlichen Geldern finanziert werden, bleiben durch die Gründung einer FinanzInfra-Gesellschaft im Eigentum der öffentlichen Hand. Es ist zwar anzustreben, dass der Zinsvorteil einer «reinen» FinanzInfra-Gesellschaft für die Sportbahnen eine ausreichende Unterstützung darstellt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Sportbahnen ihren finanziellen Verpflichtungen (Begleichung der Kosten für Zinsen und Abschreibungen auf die Anlagen) bei einer solchen Lösung nicht nachkommen können. Dadurch würde die gleiche Situation wie bei den heutigen IH-Darlehen entstehen. Aus diesem Grund will sich der Regierungsrat auch an den Kosten für die Infrastruktur (Aufwand für Zinsen und Abschreibungen für die Anlagen) und für den Betrieb der FinanzInfra-Gesellschaft beteiligen.
- Der Erlass eines separaten Gesetzes nur zur Regelung der Unterstützung von touristischen Kerninfrastrukturen ist nicht nötig, da sich das bestehende TEG seit seinem Erlass durch die Landsgemeinde vor zehn Jahren bestens bewährt hat. Alle im bestehenden Gesetz festgehaltenen Grundsätze (Nachhaltigkeit, Verbot der Strukturzerhaltung, Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und der Wertschöpfung des

glarnerischen Tourismus, Abgleich mit den Entwicklungszielen von Kanton und Gemeinden, Subsidiarität des Mitteleinsatzes, Erfordernis von genügend Eigenmitteln) gelten auch für die neu von höheren Beitragssätzen profitierenden touristischen Kerninfrastrukturen.

- Durch die Freigabe der Mittel durch den Landrat im Zuge des jährlichen Budgetprozesses ist gewährleistet, dass eine fundierte Diskussion den Einsatz der öffentlichen Gelder politisch legitimiert.

2.5.4. Umsetzung auf kantonaler Ebene

Die skizzierte Variante soll durch folgende Massnahmen umgesetzt werden:

- Anpassung des TEG:
 - Der Beitrag an Investitionen in touristische Kerninfrastrukturen beträgt maximal 40 Prozent (bisher max. 25 %).
 - Neu sollen sich explizit auch die Gemeinden an Institutionen beteiligen und Finanzhilfen gewähren können (Ergänzung der bisherigen Bestimmung, welche nur den Kanton in dieser Rolle vorsah).
- Finanzbeschluss:
 - Ausgaben im Tourismusbereich gelten als freie Ausgaben, es besteht kein Rechtsanspruch auf kantonale Mittel (Kann-Formulierung im TEG).
 - Bereitstellung der finanziellen Mittel durch die Landsgemeinde nach Begrenzung der entsprechenden Kompetenz des Landrates.

2.5.5. Rechtliche Umsetzung in der Gemeinde Glarus Süd

Der Gemeinderat Glarus Süd beantragt der Gemeindeversammlung einen Verpflichtungskredit für eine Unterstützung der Kerninfrastrukturen der Sportbahnen.

3. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Titel

Das Gesetz zur Entwicklung des Tourismus wird neu offiziell mit der Legalabkürzung TEG abgekürzt.

Artikel 2; Instrumente

Es wird eine begriffliche Anpassung vorgenommen, weil sich auch die Gemeinden der Instrumente sollen bedienen können, welche das TEG bislang allein dem Kanton zur Verfügung stellt.

Absatz 1 Buchstabe e: Im Vordergrund steht die Möglichkeit, sich an Institutionen (Bst. e) mittels Beiträgen (Art. 4 Abs. 1 Bst. a) beteiligen zu können. Darunter fällt auch die Beteiligung an Gesellschaften (vgl. Memorial für die Landsgemeinde 2007, S. 9).

Absatz 2: Namentlich sollen nebst dem Kanton auch die Gemeinden Finanzhilfen gewähren bzw. konkret Beiträge für Infrastrukturanlagen (Bst. e) und an Institutionen (Bst. h) sprechen können.

Artikel 5; Ansätze

Das geltende Recht sieht vor, dass an Investitionen in touristische Infrastrukturen ein Beitrag aus dem Tourismusfonds von maximal 25 Prozent der massgebenden Kosten geleistet werden kann. Neu sollen Investitionen in touristische Kerninfrastrukturen stärker gefördert werden können. Dazu wird in Artikel 5 ein neuer Absatz 2 geschaffen, der den Maximalansatz für Investitionen in systemrelevante touristische Kerninfrastrukturen von zumindest regionaler Bedeutung, die ansonsten nicht kostendeckend betrieben werden können, auf 40 Prozent festlegt.

Absatz 2: Investitionen in die «Kerninfrastruktur» sollen stärker gefördert werden können. Solche Unterstützungen sind nur möglich, wenn sie zumindest für die touristische Attraktivität der Region wesentlich sind und deren Ausfall wirtschaftliche Konsequenzen für die übrigen Akteure in der Region hätte (Umwegrentabilitäten) sowie wenn sie ohne diese Beiträge nicht kostendeckend erstellt und betrieben werden könnten. Diese Voraussetzungen erfüllen aktuell einzig die Haupttransportanlagen der Sportbahnen Braunwald und Elm sowie die dortigen Beschneiungs- und Pisteninfrastrukturen. Es gilt dies namentlich nicht für einzelne ihrer Skilifte, für ihre Gastrobetriebe und für andere Bergbahnen.

Artikel 10; Tourismusfonds

Die Beiträge für den Tourismus sind gemäss Artikel 10 über den Tourismusfonds zu finanzieren, wobei der Landrat die entsprechenden Einlagen jeweils für vier Jahre festsetzt. Bei der Festsetzung der Einlagen ist der Landrat nicht an die generellen verfassungsmässigen Finanzkompetenzen (1 Mio. Fr. einmalig bzw. 0,2 Mio. Fr. wiederkehrend; vgl. Art. 90 Abs. 1 Bst. b Kantonsverfassung) gebunden, wie die Einlagen in der Vergangenheit von 2 bis 2,4 Millionen Franken pro Vierjahresperiode (0,5–0,6 Mio. Fr. pro Jahr) belegen. Der Gesetzgeber hat seine Finanzkompetenz im Bereich des Tourismus an den Landrat delegiert. Folglich könnte

der Landrat auch im vorliegenden Fall der Mitfinanzierung von touristischen Kerninfrastrukturen grundsätzlich unbeschränkte finanzielle Mittel zur Verfügung stellen. Der Regierungsrat wäre bei der Beitragsgewährung allerdings an die Kriterien des TEG und insbesondere auch an den heutigen Höchstansatz von 25 Prozent bei Infrastruktur-Investitionen (Art. 5) gebunden.

Auch wenn der Landrat damit rechtlich über eine unbeschränkte Finanzkompetenz zugunsten des Tourismusfonds verfügt, dürften im Vergleich zu heute merklich höhere Einlagen, insbesondere für umstrittene Vorhaben, politisch zu breiten Diskussionen führen. Die Finanzkompetenz des Landrates zugunsten des Tourismusfonds soll daher beschränkt werden, damit bei grösseren Vorhaben die Landsgemeinde nicht nur politisch, sondern auch rechtlich für die Beschlussfassung legitimiert ist. Konkret ist die Kompetenz des Landrates für Einlagen in den Tourismusfonds auf maximal 4 Millionen Franken für eine Vierjahresperiode zu beschränken. Die Grenze liegt damit fast doppelt so hoch wie die heute effektiv vorgenommenen Einlagen. Damit verfügt der Landrat über genügend Spielraum, um weitere Projekte wie z. B. eine touristische Vermarktungsorganisation für den Kanton mit Mitteln aus dem Tourismusfonds zu unterstützen.

Hingegen wären für Vorhaben, die über die Grenze von 4 Millionen Franken hinausgehen, neu die generellen verfassungsmässigen Finanzkompetenzen massgebend. Entsprechend ist für die öffentliche Mitfinanzierung der touristischen Kerninfrastrukturen auch ein separater Rahmenkredit der Landsgemeinde erforderlich. Damit wird von Anfang an – und über den Landrat hinaus – eine breite und transparente Diskussion über die Aufgaben und unterstützungswürdigen Anliegen der öffentlichen Hand im Tourismusbereich gewährleistet.

Artikel 12; Grundsatz

Die Gesetzesänderung wird auch für Präzisierungen im Bereich der Kurtaxe genutzt. So war bisher unklar, ob jemand für den Aufenthalt im eigenen Ferienhaus oder in der eigenen Ferienwohnung ebenfalls eine Kurtaxe zu entrichten hat. Die Bestimmung handelte bisher nämlich nur vom «Beherbergen von Gästen», während der Ferienhausbewohner nicht «beherbergter Gast» im engeren Sinne ist. Es wird nun klargestellt, dass auch der Bewohner einer eigenen Ferienwohnung oder eines eigenen Ferienhauses eine Kurtaxe bezahlen muss.

Artikel 15; Ansätze für Kurtaxen

Bei der Kurtaxe handelt es sich um eine sogenannte Kostenanlastungssteuer. Sie benötigt als solche in den Grundzügen einer Regelung in einem Gesetz im formellen Sinne. Die heutige Regelung auf Verordnungsstufe genügt nicht. Entsprechend wird den Gemeinden die Kompetenz zugewiesen, in eigenem Ermessen eine Pauschale und eine Tagestaxe festzulegen. Das Ermessen wird durch die Definition von Maximalansätzen eingeschränkt. Zusätzlich sind die Jahrespauschalen für «Massenlager» (Art. 12 Abs. 2 TEG) bzw. von «Gruppenunterkünften» (Art. 13 Abs. 1 Bst. a Ziff. 2 TEG) zu regeln.

Artikel 16; Verwendung der Mittel

Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung haben die Gemeinden Kurtaxen für die Finanzierung von touristischen Angeboten einzusetzen. Demgegenüber dürften Tourismusförderungsabgaben für die Marktbearbeitung eingesetzt werden. Sie wären in einem (kommunalen) Gesetz im formellen Sinne zu regeln.

4. Gewährung eines Rahmenkredits über 12,5 Millionen Franken in den Jahren 2018–2028 für die Mitfinanzierung von touristischen Kerninfrastrukturen

Der Landsgemeinde wird ein Rahmenkredit über 12,5 Millionen Franken unterbreitet. Dieses Geld soll während der Jahre 2018–2028 speziell zur finanziellen Unterstützung von touristischen Kerninfrastrukturen gemäss neuer Regelung im TEG verwendet werden. Die Höhe des beantragten Rahmenkredits ergibt sich aufgrund der Angaben zu den anstehenden Investitionsvorhaben der Bergbahnen Braunwald und Elm, jeweils auf das Machbare heruntergebrochen, und der für den Betrieb und das Funktionieren der FinanzInfra-Gesellschaft zwingend benötigten Mittel.

Für die Unterstützung von Investitionsvorhaben werden voraussichtlich 10 Millionen Franken benötigt. Allerdings sind dazu erst Projektideen mit sehr groben Kostenschätzungen vorhanden. Aussagen zu deren Unterstützungswürdigkeit können derzeit nicht gemacht werden. Vorgesehen sind eine Anlage zur Sicherstellung der Schneesicherheit in Elm (momentane Kostenschätzung 17 Mio. Fr.) sowie eine Ganzjahres-Freizeitanlage in Braunwald (momentane Kostenschätzung 5 Mio. Fr.). Mit den vorgesehenen 10 Millionen Franken für Investitionsvorhaben könnten bei einem Beitragssatz des Kantons von 40 Prozent Gesamtinvestitionen von 25 Millionen Franken unterstützt werden.

Die übrigen 2,5 Millionen Franken sind für die Zeichnung von Aktienkapital der FinanzInfra-Gesellschaft veranschlagt. Die jeweiligen Anteile am Gesamtkredit für Aktienkapital oder die Unterstützung von Investitionsvorhaben können sich in Abhängigkeit der konkreten Projekte verschieben. Über die Freigabe der Mittel entscheidet in jedem Fall der Landrat über das Budget. Eine breite politische Diskussion über den konkreten Einsatz des Geldes ist somit gewährleistet.

5. Vernehmlassung

Bis Ende September 2017 wurde eine Vernehmlassung bei interessierten Kreisen und den kantonalen Departementen durchgeführt. Zusätzlich fand am 21. August 2017 eine Informationsveranstaltung zur Vernehmlassungsvorlage statt. Die Vernehmlassungsteilnehmer lassen sich dabei grob in zwei Gruppen einteilen: Die eine lehnt jede öffentliche Mitfinanzierung von touristischen Kerninfrastrukturen ab. Dies entweder aus ordnungspolitischen Gründen, weil der Ausfall der Kerninfrastrukturen volkswirtschaftlich verkraftbar sei oder weil es für die dafür vorgesehenen Mittel bessere Verwendungszwecke gebe. Die andere Gruppe unterstützt den Einsatz von öffentlichen Mitteln zur Mitfinanzierung von touristischen Kerninfrastrukturen im vorgesehenen Ausmass und macht auch keine Abänderungsvorschläge zur gewählten Finanzierungsform, zur Gründung einer Finanzinfra-Gesellschaft, zu den Beteiligungsquoten und zur Mitfinanzierung des Aufwandes für Abschreibungen und Zinsen.

Zwar wurde allgemein anerkannt, dass sich die Bergbahnen und der Tourismus – speziell in Glarus Süd – in einer sehr schwierigen Lage befinden. Auch war der grossen Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer die Rolle der Bergbahnen als Motor des gesamten Tourismus sowie die hohe gegenseitige Abhängigkeit der einzelnen Akteure im Tourismus (Beherbergungsbetriebe, Bergbahnen, Ausflugsattraktionen) bewusst. Viele von ihnen erwähnten jedoch, dass die Bedeutung der Bergbahnen der Öffentlichkeit zu wenig bewusst sei. Dazu ist festzuhalten, dass die Tourismuswirtschaft rund 9 Prozent an die Wertschöpfung der Exportwirtschaft beiträgt bzw. rund 4,5 Prozent des kantonalen Bruttoinlandprodukts generiert. Sie gehört als Exportbranche zu den Wirtschaftsmotoren des Kantons Glarus und ist insgesamt gleichbedeutend wie die Branche Gummi- und Kunststoffwaren oder die Pharma-Branche. Auch ist die Tourismuswirtschaft massgeblich dafür verantwortlich, dass der Kanton Glarus einen derart hohen Freizeitwert bieten kann. Dieser ist wichtig für die Attraktivität des Standorts für Zuzüger und Einheimische.

Bezüglich der Definition der touristischen Kerninfrastrukturen unterschieden sich die Meinungen der Vernehmlassungsteilnehmer hingegen grundlegend. Elf Teilnehmer unterstützten die Definition ganz oder teilweise, acht sprachen sich gegen diese aus.

Die Frage, ob eine öffentliche Unterstützung der beschriebenen Kerninfrastrukturen möglich sein soll, wurde wiederum sehr unterschiedlich beurteilt. Die Mehrheit begrüsst eine Unterstützung vor allem aus folgenden Gründen:

- Glarus Süd und der ganze Kanton seien dringend auf funktionierende touristische Kerninfrastrukturen angewiesen. Ohne Unterstützung drohten grosse wirtschaftliche Konsequenzen.
- Die Branche sei nicht fähig, die betriebswirtschaftlich notwendigen Mittel alleine zu erwirtschaften. Dies sei kein Glarner Phänomen, schweizweit würden sich die gleichen Herausforderungen stellen. Jeder Kanton und/oder die Standortgemeinden würden ihre Bergbahnen finanziell unterstützen.

Die meistgenannten Gründe gegen eine öffentliche Mitfinanzierung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Der Regierungsrat muss strategische Vorgaben machen, welche Infrastrukturen überhaupt im gesamt-öffentlichen Interesse liegen und nicht einfach Projekte von Gesuchstellern übernehmen.
- Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Bergbahnbranche sei zu gering, als dass sich eine Unterstützung rechtfertigen liesse.
- Eine Unterstützung diene lediglich der Strukturhaltung.
- Das heutige Instrumentarium (TEG) reiche aus. Mit der skizzierten Vorlage weiche man von einer bewährten Förderstrategie ab und halte nicht mehr alle Bedingungen des Gesetzes ein.
- Ohne Kenntnis von Businessplänen kaufe der Steuerzahler die Katze im Sack. Die Faktenlage, was genau unterstützt werde, sei nicht klar.
- Eine bessere Alternative zur Unterstützung von touristischen Kerninfrastrukturen wäre die Senkung der Steuersätze oder Investitionen in Innovationsprojekte.

Der Regierungsrat hat im Sommer 2016 festgehalten, dass er nur dann auf die Amortisation der ausstehenden kantonalen IH-Darlehen verzichtet, wenn ein Sanierungskonzept und ein Businessplan u. a. strenge Bedingungen gemäss Bergbahnstrategie erfüllen. Heute erfüllt keine Sportbahn diese nachhaltig zu erreichenden Kennzahlen. Trotzdem will der Regierungsrat an den formulierten Bedingungen festhalten. Nur so ist gewährleistet, dass die von der Landsgemeinde zur Verfügung gestellten Mittel in nachhaltige und betriebswirtschaftlich fundierte Vorhaben investiert werden. Mit diesen Bedingungen und damit, ob diese Voraussetzungen als erfüllt zu erachten sind, wird sich der Landrat im Rahmen der Budgetdebatte auseinandersetzen können, wenn ihm die definitiven Projekte vorgelegt werden und er eine gesamtwirtschaftliche Würdigung vornehmen kann.

Der Regierungsrat sah aufgrund der Vernehmlassungsergebnisse keinen Anlass für eine Anpassung der Vorlage.

6. Finanzielle Auswirkungen

Bei der Beurteilung der finanziellen Auswirkungen ist zwischen dem Verzicht auf die Rückzahlung der ausstehenden Investitionshilfedarlehen (Forderungsverzicht), der Zeichnung von Aktienkapital der angestrebten FinanzInfra-Gesellschaft (Beteiligung) und den Beiträgen zur Teildeckung des Aufwands (Subventionen) derselben zu unterscheiden. Die Beteiligung und die Subventionen sind aus dem beantragten Rahmenkredit für den Landrat von 12,5 Millionen Franken zu finanzieren, wobei das Verhältnis zwischen Beteiligung und Subvention wie auch der Zeitpunkt der Ausgaben noch offen sind.

6.1. Forderungsverzicht

Der Verzicht auf die Rückzahlung der ausstehenden Investitionshilfedarlehen kann vom Regierungsrat bei Erfüllung der Anforderungen gemäss Artikel 10 Absatz 2 des Finanzhaushaltgesetzes und den vom Regierungsrat im Sommer 2016 festgelegten Bedingungen beschlossen werden. Dabei handelt es sich zwar um einen wichtigen Faktor für die öffentliche Mitfinanzierung der touristischen Kerninfrastrukturen, er kann den Sportbahnen aber auch unabhängig von der Zustimmung der Landsgemeinde zur Vorlage oder der Beantragung von Beiträgen gewährt werden.

Ein Verzicht auf die Rückzahlung der ausstehenden Investitionshilfedarlehen hätte eine Wertberichtigung von 5,2 Millionen Franken (3,4 Mio. Fr. Investitionshilfedarlehen des Kantons und 50 Prozent der Investitionshilfedarlehen des Bundes von 3,5 Mio. Fr.) zulasten der Erfolgsrechnung zur Folge. Da die Wertberichtigung des Kantonsdarlehens mit keinem Geldfluss verbunden ist, handelt es sich hierbei um einen reinen Buchverlust. Beim Bundesdarlehen kann der Bund dem Kanton die Hälfte des Betrags, also 1,75 Millionen Franken, in Rechnung stellen.

6.2. Beteiligung

Bei der Beteiligung an der FinanzInfra-Gesellschaft handelt es sich um Verwaltungsvermögen. Buchhalterisch liegt ein Aktivtausch und nicht ein Aufwand vor. Die Beteiligung belastet damit die Erfolgsrechnung des Kantons nicht. Solange die Infrastrukturen der FinanzInfra-Gesellschaft werthaltig sind bzw. der Aufwand für Abschreibungen, Zinsen und Betrieb der Gesellschaft durch die Beiträge der Sportbahnen, des Kantons und der Gemeinde gedeckt sind, behält die Beteiligung auch ihren Wert. Da diese im Verwaltungsvermögen zu führen ist (es handelt sich um Vermögenswerte, die unmittelbar der öffentlichen Aufgabenerfüllung dienen; Art. 3 Abs. 2 Finanzhaushaltgesetz), ist die Zeichnung der Beteiligung über die Investitionsrechnung zu buchen. Im Finanzplanjahr 2019 wurden dafür einstweilen pauschal 2,5 Millionen Franken eingesetzt, wobei die Höhe und der Zeitpunkt zu überprüfen sind.

6.3. Subventionen

Bei den Kantonsbeiträgen an die FinanzInfra-Gesellschaft für Abschreibungen, Zinsen und Betrieb der Gesellschaft handelt es sich um eine Subvention und damit eine Ausgabe. Im Finanz- und Aufgabenplan 2019–2022 wurden dafür im Jahr 2019 einstweilen pauschal 10 Millionen Franken eingestellt. Die Höhe wie auch der Zeitpunkt dieser Ausgabe werden sich erst bei Vorliegen von konkreten Projekten der Sportbahnen definitiv festlegen lassen. Zu beachten ist, dass der Landrat auch bei Vorliegen eines Rahmenkredits einen Budgetkredit für die jährlichen Ausgaben bewilligen muss (Art. 38 Finanzhaushaltgesetz). Insofern lassen sich die entsprechenden Ausgaben auch planen.

Damit die Beiträge an die FinanzInfra-Gesellschaft die Erfolgsrechnung nicht belasten, sollen diese über Entnahmen aus den Steuerreserven finanziert werden. Die Subvention ist damit erfolgsneutral, das Eigenkapital nimmt jedoch um diesen Betrag ab. Zudem muss der Kanton zur Finanzierung der Zahlungen Liquidität aufnehmen und Zinsen bezahlen. Dieses Vorgehen einer Finanzierung über die Steuerreserven wurde auch beim Ausgleichsbeitrag an die Gemeinden gewählt.

7. Beratung der Vorlage im Landrat

7.1. Kommissionen

7.1.1. Spezialkommission

Für die Vorberatung der Vorlage wurde aufgrund von deren Tragweite eine landrätliche Spezialkommission unter dem Präsidium von Landrat Christian Marti, Glarus, eingesetzt. Die Kommission hörte sämtliche Beteiligten an. Diese seien sich bewusst, dass der Fortbestand der beiden Sportbahnen ohne Unterstützung durch öffentliche Gelder mittel- bis langfristig nicht zu gewährleisten sein wird. Öffentliche Unterstützung sei andernorts der Regelfall. Die Kommission stützte dann auch die grundsätzliche Haltung des Regierungsrates, dass die Politik der Entwicklung nicht einfach zusehen könne, sondern einen konkreten Vorschlag zur öffentlichen Mitfinanzierung touristischer Kerninfrastrukturen unterbreiten müsse. Die Sportbahnen hätten

eine Ankerwirkung, die touristisch, wirtschaftlich (insbesondere auch für das Gewerbe in Glarus Süd) und gesellschaftlich von Bedeutung sei. Eintreten auf die Vorlage war in der Kommission folglich unbestritten.

In der Detailberatung wurden einzelne Eckpunkte der Vorlage kontrovers diskutiert. So wurde beantragt, es seien in Artikel 2 Absatz 1 TEG die Gemeinden zu streichen. Tourismusförderung solle weiterhin Sache des Kantons sein. Auf eine geteilte Zuständigkeit sei zu verzichten. Dem wurde entgegengehalten, dass die Gemeinden auch ohne diese klärende Regelung entsprechend tätig sein könnten. Die vorliegende Regelung wolle die Position der Gemeinden stärken und Klarheit schaffen. Ausserdem wurde auf eine Diskrepanz zur Lintharena SGU verwiesen. Dort ist für die Gemeinde eine tragende Rolle vorgesehen. Der Antrag wurde schliesslich abgelehnt. Das gleiche Schicksal ereilte ein Antrag, wonach nur «zukunftsrelevante» Infrastrukturen unterstützt werden dürften (Art. 5). Nicht zukunftsrelevant seien etwa Schneekanonen, da diese nicht nachhaltig seien. Eine Mehrheit der Kommission sah hinter dieser Ergänzung keinen Mehrwert, da die einem Infrastrukturprojekt zugrunde liegende Businesspläne ohnehin immer zukunftsgerichtet sind.

Hingegen beantragte die Kommission eine Anpassung des Kreditbeschlusses, wonach Beschaffungsprojekte der FinanzInfra-Gesellschaft dem Submissionsgesetz zu unterstellen sei. Dies verhindere Mausecheln und schaffe Klarheit. Ein Gegenantrag, der einheimische Anbieter schützen wollte, blieb erfolglos.

Im Rahmen der Schlussabstimmung wurde die Ablehnung der gesamten Vorlage beantragt. Dieser wurde damit begründet, dass es falsch wäre, staatliche Gelder in eine Branche zu investieren, die mit schrumpfender Nachfrage, sinkenden Preisen und der zunehmenden Klimaerwärmung zu kämpfen habe. Künstliche Beschneidung löse das Problem nicht und sei mit dem hohen Wasserverbrauch und den Eingriffen in das Landschaftsbild eine ökologische Belastung.

Dem wurde entgegengehalten, dass hier nicht für die nächsten 40 Jahre, aber vielleicht für die kommenden 10–20 Jahre geplant werde. Während dieser Zeit könne man etwas bewirken und davon ausgehen, dass Wintertourismus betrieben werden könne. Die damit verbundenen Arbeitsplätze müsse man erhalten. Sie seien für Glarus Süd sehr wichtig.

Die Änderungen im Bereich der Kurtaxe hiess die Kommission ohne Weiteres gut.

Die landrätliche Spezialkommission beantragte dem Landrat, der so bereinigten Vorlage zuhanden der Landsgemeinde zuzustimmen.

7.1.2. Finanzaufsichtskommission

Nebst der eingesetzten Spezialkommission beschäftigte sich die auch Finanzaufsichtskommission (FAK), präsiert von Landrat Kaspar Becker, Ennenda, mit der Vorlage. Sie widmete sich den finanziellen Aspekten. Eintreten war zwar in der Kommission nicht ganz unbestritten, wurde dann aber doch mit deutlichem Mehr beschlossen. Die FAK erachtete den Rahmenkredit über 12,5 Millionen Franken als eigentliches Impulsprogramm. Mit diesem würden die Sportbahnen die Sicherheit erhalten, ihre angedachten Projekte im Detail auszuarbeiten und dem Regierungsrat zur Antragstellung an den Landrat zu unterbreiten. Die Vorlage sei zudem finanziell verkraftbar.

Im Rahmen der Detailberatung wurde rege diskutiert, ob und wie die Aufsicht über die FinanzInfra-Gesellschaft durch kantonale Stellen (landrätliche Geschäftsprüfungs- und Finanzaufsichtskommission sowie Finanzkontrolle) gewährleistet werden kann. Da diese Gesellschaft jedoch privatrechtlich organisiert ist, gibt es für eine solche Aufsicht keine rechtliche Grundlage.

Ein Antrag, wonach der Landrat über die Gründung einer FinanzInfra-Gesellschaft entscheiden soll, wurde knapp abgelehnt. Hingegen beschloss die Kommission, dem Regierungsrat zu empfehlen, nur eine einzige FinanzInfra-Gesellschaft zu gründen. Ansonsten unterstützte die FAK die Vorlage in der Version der vorberatenden Spezialkommission.

7.2. Landrat

Eintreten war im Landratsplenum unbestritten. Dennoch wurde im Rahmen der Eintretensdebatte rege diskutiert. Die Befürworter verwiesen auf die Bedeutung des Tourismus für Glarus Süd, der dort in wirtschaftlicher Hinsicht wohl als einziger Wirtschaftszweig Entwicklungschancen biete. Dennoch sei er stark unter Druck. Mit der Unterstützung von Kerninfrastrukturen könnten Investitionen angestossen werden. Die Vorlage sei besonders auch deshalb gut, weil sie früh genug komme und nicht erst, wenn Feuer im Dach sei. Es könnten in Ruhe die Bedingungen für eine Unterstützung diskutiert und definiert werden. Diese seien hart. Es werde nicht nach dem Giesskannenprinzip Geld verteilt. Einige Redner mahnten die betroffenen Sportbahnen, dass bei einer öffentlichen Unterstützung die Kooperation untereinander erwartet werde.

Gegen die Vorlage wurde eingewendet, dass diese nicht nachhaltig sei. Öffentliche Gelder sollten nicht in einen Markt investiert werden, der künftig noch stärker unter Druck gerate. Mit dem Geld könne die Binnenwirtschaft sinnvoller gefördert werden, etwa mit Gebäudeprogrammen. Und vor allem sei die beantragte

öffentliche Mitfinanzierung touristischer Kerninfrastrukturen in ökologischer Hinsicht – etwa mit Blick auf Schneekanonen und dafür notwendige Speicherseen – problematisch.

In der Detailberatung wurde ein Antrag auf Ablehnung von Artikel 5 Absatz 2 und damit die gesetzliche Grundlage für die öffentliche Mitfinanzierung von touristischen Kerninfrastrukturen gestellt. Es wurde befürchtet, dass die strengen Bedingungen für die Unterstützung nicht aufrechterhalten und bald einmal durch laschere Vorgaben ersetzt würden. Ausserdem lasse die Vorlage viele Fragen offen (z. B. zur Zusammensetzung der FinanzInfra-Gesellschaft, zur Haftung oder zur Aufsicht). Der Stimmbürger müsse die Katze im Sack kaufen. Seitens der Befürworter wurde entgegnet, dass der Ablehnungsantrag auf das Herzstück der Vorlage ziele. Ohne dieses könne man nicht handeln, wenn dies angezeigt sei. Grundlagen seien rechtzeitig zu schaffen. Auch werde bewusst vieles offen gelassen. Die Vorlage weise für ein Landsgemeindegeschäft die richtige Flughöhe auf. Die Stimmbürger könnten einen Grundsatzentscheid fällen. Dieser Argumentation folgte schliesslich eine klare Mehrheit des Landrates. Ebenso wurde ein Antrag auf Halbierung der Einlagen in den Tourismusfonds von 4 auf 2 Millionen Franken für vier Jahre abgelehnt. Ausserdem fand ein Antrag, der die Sportbahnen verpflichten wollte, Einheimischen stark reduzierte Billette anzubieten, kein Gehör.

Am Ende der Debatte wurde ein Antrag auf Ablehnung der gesamten Vorlage intensiv diskutiert. Der Antragsteller begründete dies mit den bereits erwähnten ökologischen und ökonomischen Vorbehalten gegen die Vorlage. Er stellte sich auf den Standpunkt, dass die Sportbahnen auch ohne Unterstützung überleben könnten, allenfalls redimensioniert. Ein Schuldenschnitt und Investitionen durch Private sei dem staatlichen Eingriff vorzuziehen. Ausserdem könne der Kanton zinslose Darlehen gewähren oder im Rahmen des bestehenden Tourismusfonds helfen, der nun mit zusätzlichen Mitteln ausgestattet werde.

Vonseiten der Befürworter wurde einmal mehr auf die Bedeutung der Sportbahnen und insbesondere des Wintertourismus für die Region verwiesen. Ein blosser Schuldenschnitt würde ausserdem nicht helfen. Die Sportbahnen hätten dadurch zwar weniger Schulden, könnten deswegen aber nicht stärker investieren. Die FinanzInfra-Gesellschaft sei ein erprobtes Instrument und allemal besser als A-fonds-perdu-Beiträge, da die Gesellschaft die mitfinanzierten Infrastrukturen als Wert besitze. Ausserdem könne die FinanzInfra-Gesellschaft zu günstigeren Konditionen Fremdkapital aufnehmen als Private.

Die klare Mehrheit des Landrates entschied sich dafür, der Landsgemeinde die Vorlage wie beraten zur Zustimmung zu unterbreiten.

8. Antrag

Der Landrat beantragt der Landsgemeinde, nachstehender Gesetzesänderung sowie dem Beschlussentwurf zuzustimmen:

Änderung des Gesetzes zur Entwicklung des Tourismus

(Vom)

(Erlassen von der Landsgemeinde am Mai 2018)

I.

GS IX C/1/1, Gesetz zur Entwicklung des Tourismus (Tourismusentwicklungsgesetz) vom 6. Mai 2007 (Stand 1. Juli 2011), wird wie folgt geändert:

Titel (geändert)

Gesetz zur Entwicklung des Tourismus (Tourismusentwicklungsgesetz, TEG)

Art. 2 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (geändert)

¹ Der Kanton und die Gemeinden

- a. (geändert) erleichtern die Verwirklichung innovativer und nachhaltiger Projekte,
- b. (geändert) schaffen gute Rahmenbedingungen für den glarnerischen Tourismus,
- c. (geändert) unterstützen die Zusammenarbeit im Tourismus über politische und institutionelle Grenzen hinweg,
- d. (geändert) können konzeptionelle Grundlagen wie Statistiken, Wertschöpfungs- und Machbarkeitsstudien erstellen oder unterstützen,
- e. (geändert) können sich an Institutionen beteiligen.

² In ausgewählten Fällen können sie Finanzhilfen gewähren für
Aufzählung unverändert.

Art. 5 Abs. 2 (neu)*Ansätze (Sachüberschrift geändert)*

² Für Investitionen in systemrelevante, touristische Kerninfrastrukturen zumindest regionaler Bedeutung, die ansonsten nicht kostendeckend erstellt und betrieben werden könnten, gilt ein Maximalansatz von 40 Prozent.

Art. 10 Abs. 3 (geändert)

³ Der Landrat kann jeweils bis zu vier Millionen Franken für vier Jahre in den Tourismuskontofonds einlegen.

Art. 12 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (geändert)

¹ Die Gemeinden erheben eine Kurtaxe für das Beherbergen von Gästen sowie für den Aufenthalt in Ferienhäusern und Ferienwohnungen. Sie können ausserdem eine Tourismusförderungsabgabe erheben.

² Als Beherbergen gilt das entgeltliche und unentgeltliche Überlassen von Wohnraum, Platz in einem Massenlager oder der Möglichkeit zum Campieren. Dauert das Überlassen länger als einen Monat, so können Pauschalen erhoben werden.

Art. 15 Abs. 1 (geändert)*Ansätze für Kurtaxen (Sachüberschrift geändert)*

¹ Die Gemeinden legen die Tagestaxen und die Pauschalen fest. Die Tagessteuer für Gäste beträgt höchstens fünf Franken. Die Jahrespauschalen betragen höchstens 450 Franken pro Objekt oder 9 Franken pro Schlafplatz in Gruppenunterkünften und Clubhäusern.

Art. 16 Abs. 1 (geändert)

¹ Die Kurtaxen sind für die Finanzierung von touristischen Einrichtungen, Veranstaltungen und Dienstleistungen zu verwenden, die überwiegend im Interesse der Gäste liegen. Die Tourismusförderungsabgaben sind für die Marktbearbeitung im Tourismus zu verwenden.

II.

Keine anderen Erlasse geändert.

III.

Keine anderen Erlasse aufgehoben.

IV.

Diese Änderungen treten am 1. Juli 2018 in Kraft.

Beschluss über die Gewährung eines Rahmenkredits über 12,5 Millionen Franken für die Jahre 2018–2028 an die Mitfinanzierung von touristischen Kerninfrastrukturen

(Erlassen von der Landsgemeinde am 2018)

1. Für die öffentliche Mitfinanzierung von touristischen Kerninfrastrukturen in den Jahren 2018–2028 wird ein Rahmenkredit von maximal 12,5 Millionen Franken gewährt.
2. Die mitzufinanzierenden touristischen Kerninfrastrukturen müssen die Bestimmungen des Tourismusentwicklungsgesetzes erfüllen.
3. Für die Beschaffung touristischer Kerninfrastrukturen nach Ziffer 1 gilt die Submissionsgesetzgebung
4. Der Landrat entscheidet über die Freigabe der Mittel
5. Die Beiträge werden aus den Steuerreserven finanziert. Ausgenommen davon sind Beteiligungen an Institutionen.

