

§ 20 Wahl der Gerichtsbehörden

Die Landsgemeinde hat für die Amtsdauer 2010/2014 die Gerichtsbehörden zu wählen:

- a. den Obergerichtspräsidenten und sieben Mitglieder des Obergerichts; gemäss den unter den §§ 18 und 19 vorgenommenen Änderungen (Art. 112 Kantonsverfassung, Art. 15 Gerichtsorganisationsgesetz) besteht das Obergericht ab 1. Januar 2011 aus einem Präsidenten und sieben – statt wie bisher sechs – Mitgliedern; deshalb ist ein zusätzliches Mitglied zu wählen, das als siebentes Mitglied sein Amt mit dem Inkrafttreten der Gesetzesanpassung antreten wird;
- b. den Verwaltungsgerichtspräsidenten und acht Mitglieder des Verwaltungsgerichts;
- c. die beiden Kantonsgerichtspräsidenten und vier Mitglieder der Strafkammer sowie acht Mitglieder der Zivilkammern des Kantonsgerichts.

Zu den Wahlen in die Gerichte ist im Weiteren zu bemerken, dass auf Ende der Amtsdauer Jürg Rüegg, Schwanden, und Hans Rudolf Zweifel, Linthal, ihren Rücktritt aus dem Kantonsgericht erklärt haben. Christoph Fischli, Näfels, Mitglied des Verwaltungsgerichts, ist verstorben. – Die Landsgemeinde hat somit die entsprechenden Ersatzwahlen vorzunehmen.

Nach erfolgter Wahl findet die Vereidigung der Gewählten statt; ebenso werden die an der Urne gewählten Mitglieder des Regierungsrates und das sein Amt am 1. Januar 2011 antretende siebente Mitglied des Obergerichtes vereidigt.

§ 21 Memorialsantrag «Die Benutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel ist auf dem gesamten Kantonsgebiet kostenlos»

Die Vorlage im Überblick

Die JUSO Glarnerland fordert kostenloses Benutzen aller öffentlichen Verkehrsmittel auf dem Gebiet des Kantons Glarus. Die Sicherung sinnvoller Mobilität für alle Einwohnerinnen und Einwohner sei Aufgabe des Staates. Kostenloser öffentlicher Verkehr (öV) stelle eine einmalige Chance dar. Er gäbe einzigartige und positive Impulse auf verschiedensten Ebenen: wirtschaftlich, touristisch, im Wohnortmarketing und Umweltschutz.

Ein funktionierender öV setzt aber keinen Nulltarif sondern gutes Angebot, einfaches und attraktives Tarifsystem, hohe Qualität und Pünktlichkeit voraus. Gegen den Nulltarif spricht:

- *Durch die Angebotserweiterung entstehen zusätzliche, nicht abschätzbare Kosten. Diese fielen zudem allein dem Kanton als Besteller an – der Bund wird sich an ihnen nicht beteiligen. Ein durch den Memorialsantrag notwendiger Zusatzausbau mit unwägbar, schwer kalkulierbaren Kostenfolgen liesse sich im schwierigen finanzpolitischen Umfeld nicht verantworten.*
- *Der Kanton ist zu klein, um mit einer Insellösung einen Nulltarif einzuführen. Ein Gratis-öV im Kanton ist mit angemessenem administrativem und organisatorischem Aufwand nicht realisierbar.*
- *Der Preis ist zwar Faktor für die Benützung des öV, aber nicht zentrales Argument. Kostenlosigkeit bewirkt keine erhebliche Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum öV. Zudem fehlt das touristische Umfeld für einen Nulltarif.*
- *Die Kosten sind unklar; dafür wären umfangreiche Abklärungen notwendig. Da das nationale Tarifsystem keine Kantonsgrenzen kennt, wären Auswirkungen auf Generalabonnements-Kunden und Nutzende von anderen nationalen Tarifen äusserst schwierig festzustellen.*
- *Der öV entwickelte sich zu einem Billigprodukt mit unerwünschten Nebenwirkungen wie verschlechterte Pünktlichkeit zu Spitzenzeiten, Abnahme von Sauberkeit und Sicherheit, Benutzung der Transportmittel als Aufenthaltsraum nicht nur bei schlechtem Wetter (was nichts kostet, ist nichts wert).*

Der Landrat beantragt der Landsgemeinde, den Memorialsantrag abzulehnen.

1. Ausgangslage

Der von der JUSO Glarnerland im Oktober 2008 eingereichte Memorialsantrag:

«Die Benutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel ist auf dem gesamten Kantonsgebiet kostenlos.

Begründung

Mobilität ist ein wichtiges Grundbedürfnis in unserer modernen Gesellschaft. Es ist Aufgabe des Staates eine sinnvolle Mobilität für alle Einwohnerinnen und Einwohner sicherzustellen. Mit der Einführung eines kostenlosen öffentlichen Verkehrs hat der Kanton Glarus eine Chance, die so wohl einmalig in der ganzen

Schweiz ist. Der Kanton Glarus braucht dringend neue, einzigartige und positive Impulse, um auch in Zukunft bestehen zu können. Diese liefert ein kostenloser öffentlicher Verkehr auf verschiedensten Ebenen, sei es wirtschaftlich, touristisch, im Wohnortmarketing oder im Bereich des Umweltschutzes.

Attraktiv

Mit einem kostenlosen öffentlichen Verkehr wird die Attraktivität des Kantons als Wohn- und Arbeitsort massiv gesteigert. Schüler, Lehrlinge und Arbeitnehmende erreichen ihre Ausbildungs- und Arbeitsorte kostenlos, die Familien Freizeit- und Kulturangebote ohne Zusatzkosten. Die stark befahrenen Durchgangsstrassen in den Dörfern können entlastet werden, auch ohne unseren knappen Talboden mit weiteren Strassen zu verschandeln. Auch für den Tourismus ergeben sich frische Impulse, denn nirgends sonst könnten Touristen Wander- und Skigebiete so günstig erreichen und unsere schönen Landschaften zum Nulltarif geniessen.

Nachhaltig

Der Individualverkehr ist einer der Hauptverantwortlichen für die globalen Klimaveränderungen, die gerade uns als Bergbewohner auch direkt betreffen. Ein kostenloser öffentlicher Verkehr ist ein starker Anreiz das Auto vermehrt zuhause zu lassen. Ermöglicht wird grosse Mobilität für alle, ohne dabei Umwelt und Strassenanwohner übermässig zu belasten. Dies wäre ein grosser Schritt hin zu einer nachhaltigen, handfesten und umweltgerechten Verkehrspolitik.

Finanzierbar

Ein kostenloser öffentlicher Verkehr verursacht Kosten, das ist nicht von der Hand zu weisen. Von den rund 16 Millionen Franken (Zahlen aus dem Mobilitätskonzept der Regierung) die der öffentliche Verkehr kostet, trägt die öffentliche Hand schon heute den grössten Teil, während die Erlöse aus dem Billetverkauf einen kleineren Teil ausmachen. Konkret würde der Gratis-öV jährliche Mehrkosten von ungefähr 6 Millionen Franken verursachen. Dies mag viel erscheinen, im Vergleich mit den für eine Umfahrungsstrasse veranschlagten über 1000 Millionen Franken relativiert sich dieser Betrag aber schnell. Man könnte mit diesen Geldern den kostenlosen öV nämlich mehr als 100 Jahre lang finanzieren.»

Der Landrat erklärte den Memorialsantrag im Februar 2009 als erheblich.

2. Kantonale Rahmenbedingungen

2.1. Richtplan «Sachbereich Verkehr»

Grundlage für eine Weiterentwicklung des Verkehrssystems auf Kantonsgebiet bilden das vom Regierungsrat im April 2006 genehmigte Mobilitätskonzept und der darauf abgestimmte, vom Landrat im April 2008 genehmigte Richtplan «Sachbereich Verkehr». Dieser wurde vom Bund mit gewissen Vorbehalten im Januar 2009 genehmigt. Im Zentrum stehen als richtungweisende Festlegungen die Grundzüge einer Verkehrsordnung:

1. 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.
2. Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur sind aufeinander abzustimmen. Dies gilt insbesondere auch für den öV.

Im Zusammenhang damit sind im öV Massnahmen zu treffen, an Strassen Infrastrukturmassnahmen zu realisieren und ist der Langsamverkehr auszubauen und die Bevölkerung mit organisatorischen Massnahmen für Mobilitätsfragen zu sensibilisieren.

2.2. Öffentlicher Verkehr

Die Förderung des öV basiert auf einem attraktiven Angebot und auf einem einfachen Tarifsystem. Das Angebot wurde stetig ausgebaut und hat einen beachtlichen Stand erreicht. Mittelfristig, d.h. ab Fahrplan 2014, wird es erneut verbessert werden, weil es die Durchmesserlinie in Zürich ermöglichen wird, z.B. den GlarnerSprinter stündlich verkehren zu lassen. Ein einfaches Tarifsystem ist im Kanton Glarus noch nicht vorhanden, doch werden Abklärungen und Studien aufzeigen, wie mit dem Anschluss an einen integralen Tarifverbund dieses Ziel zu erreichen ist. Der Memorialsantrag geht weiter und fordert kostenlosen Zugang zum öV.

3. Lösungsansatz Memorialsantrag

Der Titel des Memorialsantrags nimmt dessen Lösungsansatz vorweg: kostenlose Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel für alle; es ist kein Billett oder dergleichen zu erwerben. Der Bezug eines Billetts wird aber dann notwendig, wenn der öV über das Kantonsgebiet hinaus genutzt werden will. Die Antragstellerin verspricht sich und dem Kanton durch einen Gratis-öV Impulse für den Tourismus, eine Steigerung der Attraktivität des Kantons als Wohn- und Arbeitsort und eine Entlastung der Dörfer vom Durchgangsverkehr. Sie sieht den Individualverkehr als einen der Hauptverantwortlichen für die globale Klimaveränderung und ist überzeugt, dass mit einem Nulltarif für den öV Privatautos vermehrt zuhause gelassen werden. Mit einfachen Rechnungen stellt sie den finanziellen Mehraufwand als tragbar dar.

4. Materielle Beurteilung

Wie sich ein Nulltarif z.B. auf Nachfrage, Split, Kosten und Qualität des öV auswirkte, wäre in umfangreichen Studien aufzuzeigen. Abzuklären wäre der Finanzbedarf und welche Finanzquellen genutzt werden könnten.

Im Kanton Glarus mit seinen klaren und überschaubaren Strukturen, der bescheidenen Ausdehnung und seiner geografischen Lage ist pragmatisches Vorgehen bezüglich motorisiertem Individualverkehr und öV unumgänglich. Der Kanton ist zu klein, um selbstständig einen Nulltarif einführen zu können. Beziehungen über die Kantonsgrenze hinaus (z.B. ein Tarifverbund) werden zu einem attraktiven kostenpflichtigen öV-Angebot im Sinne des Antrags führen; Arbeiten dazu sind im Gange.

Für die Nutzung des öV stellt die Angebotsqualität den zentralen Faktor dar. Der Preis spielt bei der Verkehrsmittelwahl eher eine geringe Rolle; «öV-Abstinente» argumentieren kaum je mit einem zu hohen Preis.

Für den Nulltarif fehlt ein touristisches Umfeld, wie es z.B. im Oberengadin oder in der Region Davos besteht, wo Feriengäste den öV (jahreszeitenabhängig auch die Bergbahnen) gratis benützen, ihren Beitrag aber über eine Gästetaxe entrichten. Der Gast selbst fährt somit nicht gratis Bus oder Bahn.

Beispiele (die aber kaum über das Versuchsstadium hinaus kamen) zeigten stark steigende Nachfrage auf Kurzstrecken und während der Nachfragespitzen. Dadurch sanken Komfort (überfüllte Kurse) und Sicherheitsgefühl der Benutzenden. Die Einhaltung des Fahrplans wurde schwierig und die Fahrplanstabilität litt. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis verschlechterte sich und der Kostendeckungsgrad sank. Hinzu kam die Forderung, bei einer Haltestelle auch bei bereits vollbesetzten Verkehrsmitteln mitgenommen zu werden. Abhilfe hätte das Ausbauen des Angebots schaffen können, doch zeigten sich Schwierigkeiten bei der Bedürfnisbewertung. – Angebotserweiterungen wegen des Gratis-öV brächten nicht abschätzbare Mehrkosten, die zudem vollumfänglich dem Kanton als Besteller anfielen, da der Bund sich nicht beteiligte.

Die Abkehr vom Verursacherprinzip – welches beim öV durch die Beiträge der öffentlichen Hand ohnehin nicht eingehalten wird – würde ein Präjudiz schaffen. Zum Gratis-öV verlagerte sich vor allem der Langsamverkehr. Dies wäre angesichts des beklagten Bewegungsmangels insbesondere bei Kindern und Jugendlichen negativ. – Umfragen zum Mobilitätsverhalten lassen den Schluss zu, dass der Gratis-öV keine relevanten Verkehrsverlagerungen vom motorisierten Individualverkehr zum öV bringt.

Ein Gratis-öV im Kanton Glarus, der allen einen Nutzen bringt, ist mit angemessenem administrativem und organisatorischem Aufwand nicht realisierbar. Da das nationale Tarifsystem keine Kantonsgrenzen kennt, sind Auswirkungen auf Generalabonnements-Kunden und Nutzende von anderen Tarifen vielfältig und äusserst schwierig abzuschätzen. Verschiedene öV-Angebote betreffen die Nachbarkantone, bei denen wegen des Wegfalls von Tarifeinnahmen die Kostenanteile neu festzulegen und durch den Kanton zusätzlich auszugleichen wären.

Die Wirkung des Gratis-öV ist umstritten: Kurzfristig würde zwar eine Werbewirkung erzielt und der Kanton bekannter, bereits mittelfristig entstünde jedoch die Gefahr, den guten Ruf des öV zu verspielen. Der öV entwickelte sich zu einem Billigprodukt mit unerwünschten Nebenwirkungen wie verschlechterte Pünktlichkeit, Abnahme von Sauberkeit und Sicherheit, Benutzung der Transportmittel als Aufenthaltsraum nicht nur bei schlechtem Wetter (was nichts kostet, ist nichts wert).

4.1. Schlussfolgerung

Ein funktionierender öV setzt gutes Angebot, einfaches und attraktives Tarifsystem, hohe Qualität und Pünktlichkeit voraus und nicht einen Nulltarif. Zusätzliche Mittel sind vor allem für die im Richtplan enthaltenen Ziele einzusetzen; z.B. würde das stündliche Angebot des GlarnerSprinters ab Fahrplan 2014 jährliche Mehrkosten von etwa 2 Millionen Franken verursachen. Gemäss Richtplan und Mehrjahres-Strassenbauprogramm werden öV, motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr gleichwertig behandelt, was der grosse jährliche Aufwand für den öV belegt.

Der massive Ausbau im Sinne des Memorialsantrages mit unwägbaren, schwer kalkulierbaren Kostenfolgen lässt sich im derzeit schwierigen finanzpolitischen Umfeld nicht verantworten.

Die intensiven Abklärungen, die zu Funktion und Auswirkungen eines gänzlich kostenlosen öV durchgeführt werden müssten, wären nur dann vorzunehmen, wenn ein Entscheid zu Gunsten eines grundsätzlich kostenlosen öV vorläge.

5. Beratung der Vorlage im Landrat

Die landrätliche Verkehrskommission unter dem Vorsitz von Landrat Georg Staubli, Niederurnen, befasste sich mit der Vorlage. Sie beantragte, den Memorialsantrag zur Ablehnung zu empfehlen. Ein Gratis-öV brächte dem Glarnerland zwar Publizität, Effizienz und Finanzierbarkeit seien aber sehr fraglich. – Vom Gratisangebot

am Landsgemeindetag dürfe nicht aufs ganze Jahr geschlossen werden. Für die Kundendatenerfassung seien Billette zwingend und Besitzende von Generalabonnements nicht zu benachteiligen. Entscheidend sei nicht der Preis, sondern die Verfügbarkeit. Die von den Antragstellenden bezifferten Gelder für das Gratis-Angebot könnten sinnvoller und nachhaltiger eingesetzt werden. Durch Fahrplanverdichtungen werde der öV attraktiver und Tarifverbundlösungen machten die Benutzung einfacher. Nicht ausgeschlossen sei eine Anpassung der Tarife für Jugendliche. – Die Kommission war sich einig: Ein guter öV hat zur Verfügung zu stehen, aber nicht kostenlos.

Auch im Landrat hatte der Memorialsantrag einen schweren Stand. Einzig der Vertreter der Antragstellerin unterstützte ihn. Er bemängelte ungenügendes Befassen mit dem Thema. Gerade der Kanton Glarus mit seinem überschaubaren Netz sei ideal für die beantragte Pionierrolle. Sicher sei ein gutes Angebot wesentlich. Es stimme aber nicht, dass der Preis keine Rolle spiele; ein Gratisangebot hätte durchaus einen Verlagerungseffekt. Der Memorialsantrag sei sehr wohl finanzierbar; er diene zudem der Standortstärkung, vor allem auch in touristischer Hinsicht. Erfreulich sei immerhin das betonte Befürworten des öV-Ausbaus auch des Nein-Lagers. Es werde genau hingeschaut, was dann in die Tat umgesetzt werde.

Gegen den Memorialsantrag wurde vorgebracht:

- Eine Insellösung sei verfehlt, der Preis für den öV nicht vorrangig und der Aufwand für einen Gratis-öV unklar.
- Selbst erklärte öV-Exponenten sprächen von einem falschen Signal und befürchteten, die höheren Kosten könnten just weiteren Angebotsausbau gefährden. Dieser aber sei fortlaufend zu verstärken (Halbstundentakt nach Zürich, Tarifverbund, Glarner Abo) und es gelte, die Erreich- und Verfügbarkeit des öV stetig zu verbessern.
- Die nachteiligen Begleiterscheinungen bei sehr unabsehbaren Kostenfolgen wögen weit schwerer als die Vorteile.

Mit nur wenigen Gegenstimmen beschloss der Landrat, der Landsgemeinde den Memorialsantrag zur Ablehnung zu unterbreiten.

6. Antrag

Der Landrat beantragt der Landsgemeinde, den Memorialsantrag der JUSO Glarnerland «Die Benutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel ist auf dem gesamten Kantonsgebiet kostenlos» abzulehnen.

§ 22 Memorialsantrag «Einführung des Stimm- und Wahlrechts für Ausländerinnen und Ausländer»

Die Vorlage im Überblick

Im April 2008 reichten rund 80 Stimmberechtigte einen Memorialsantrag ein, welcher die Einführung des Stimm- und Wahlrechts für Ausländerinnen und Ausländer mit Niederlassungsbewilligung auf kantonaler und kommunaler Ebene verlangt. Wer hier lebe, arbeite und Steuern zahle, solle auch mitbestimmen können, wovon aber gegen 20 Prozent der volljährigen Kantonsbewohner wegen ihrer anderen Staatszugehörigkeit ausgeschlossen seien. Dies zu ändern fördere die Integration und stütze die Beschlüsse breiter ab, was die Demokratie als Ganzes stärke. Das Stimm- und Wahlrecht wäre ausländischen Personen allenfalls erst auf Begehren hin zu erteilen.

Regierungsrat und Landrat lehnen den Memorialsantrag ab. Die vollständige Einführung des Ausländerstimmrechts auf kommunaler und kantonaler Ebene – vor allem an der Landsgemeinde und an den Gemeindeversammlungen – erfordert gute Integration und Vertrautsein mit den politischen Gebräuchen. Zudem sind Kenntnisse der deutschen Sprache im Kanton Glarus nötiger als in Kantonen mit Urnenabstimmungen, da die Verhandlungen an der Landsgemeinde und den Gemeindeversammlungen in Mundart erfolgen. Die einzige Möglichkeit diese notwendige Kenntnis zu prüfen ist das Einbürgerungsverfahren. Die Erteilung des Stimm- und Wahlrechts stellt den Schluss und nicht den Beginn der Integration dar. Es kennen denn auch lediglich zwei Kantone (NE, JU) ein Ausländerstimmrecht auf kantonaler Ebene, zum Teil sogar eingeschränkt.

Der Landrat beantragt der Landsgemeinde, den Memorialsantrag abzulehnen.
