

Beschluss

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 12. Januar 2011

§ 90

Memorialsantrag mehrerer Bürgerinnen und Bürger „Glarner öV mit integralem Halbstundentakt und Anschluss in Ziegelbrücke ans überregionale Bahnnetz“ (1. Zwillingssantragsantrag zum Glarner öV)

(Berichte Regierungsrat, 30.11.2010; Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr, 6.1.2011)

Emil Küng, Obstalden, Kommissionspräsident, dankt den Kommissionsmitgliedern für kontroverse aber sachliche Diskussion beider Vorlagen und den in den Departementen Verantwortlichen für Beratung und Hilfe. – Die Kommission beantragt, der Landsgemeinde den Memorialsantrag zur Ablehnung vorzulegen.

Der Kommissionspräsident bat die Kommissionsmitglieder, das Eintreten an der Landratssitzung mit persönlichen Anmerkungen oder Fraktionserklärungen zu ergänzen, um so umfassende und ausgewogene Berichterstattung zu garantieren, auch wenn dies nicht vor Grundsatzentscheiden bewahrt. – Es stehen sich zwei Grundhaltungen gegenüber: Ausbau des öffentlichen Verkehrs (öV) nötig, um dessen Nutzung zu steigern / Belassen des Angebots, da es bedarfsgerecht sei und Ausbau viel koste, aber wenig nütze. Es werden aber jene den Kommissionsentscheid herbeigeführt haben, die ohne vorgefasste Haltung abwägen und Machbares vom Wünschbaren zu trennen versuchen. – Machbar scheint, was der Regierungsrat innerhalb des Berichts zum Strassenbauprogramm 2011 auflistete und der Landrat am 8. Dezember 2010 zur Kenntnis nahm; vor allem bezüglich „Quasi-Halbstundentakt“ des GlarnerSprinters, integralem Halbstundentakt Buslinien nach Linthal, ins Kleintal und über den Kerenzerberg sowie Bauvorhaben beim Bahnhof Glarus und Tarifverbundlösung. Über die engagierte Bestätigung des Aufgelisteten zeigten sich alle Mitglieder erfreut, werde doch damit der Memorialsantrag in grossen Teilen erfüllt. Es ist nun zu entscheiden, ob dies im Gesetz zu verankern ist, oder darauf vertraut wird, dass als machbar Offengelegtes umgesetzt wird. Die klare Kommissionsmehrheit entschied sich für das Letztere und damit für Ablehnung des Memorialsantrages.

Andy Luchsinger, Haslen, Kommissionsmitglied, wirbt namens der Grünen um Zustimmung zum Memorialsantrag, der realisierbare Ziele setzt, grossen Nutzen für die Wohn- und Arbeitsregion sowie einen enormen Schub für den Tourismus brächte. – Der Halbstundentakt müsste eigentlich, wie fast überall in der Schweiz, bereits eine Selbstverständlichkeit sein. Schon bei Einführung wurde die an sich beabsichtigte stündliche Führung des GlarnerSprinters weggespart. Der Richtplan Verkehr bezeichnet Strasse, öV und Langsamverkehr als gleichberechtigt. Nachdem die Strasse in Planung ist, sind nun die klar umschriebenen Ziele für den öV anzugehen: 1. Verdoppelung Fahrgastzahlen, 2. integraler Halbstundentakt bis Schwanden, 3. Optimierung Bussysteme; der Memorialsantrag will einzig diese beschlossenen Grundsätze im Gesetz verankern. Die Regierung will weismachen, das koste zu viel,

obschon sie schreibt, die meisten Forderungen des Memorialsantrages seien zu erfüllen vorgesehen; einerseits will sie den Halbstundentakt, ihn aber anderseits auf keinen Fall gesetzlich fixieren. Dies ist Spiegelfechterei. – Der Memorialsantrag belässt bewusst das Wort „grundsätzlich“. Er erlaubt also schrittweises Vorgehen und verlangt nichts Unmögliches; will man den Halbstundentakt wirklich, kann dies ins Gesetz geschrieben werden. Vor allem stört das Fehlen von Kostenschätzungen, auch bezüglich des zweiten Memorialsantrages. An der Kommissionssitzung wurden lediglich einige Kostenangaben zum Geplanten, keine aber zu dessen Nutzen geliefert: weder eine gute Entscheidungsgrundlage noch angemessener Umgang mit einem Memorialsantrag. Bekannt gemacht wurde die Absicht der Regierung, der Landsgemeinde 2012 die stündliche Führung des GlarnerSprinters, Verdichtungen im Busnetz und den Beitritt zum Tarifverbund Ostwind vorzuschlagen. Der Memorialsantrag steht dazu nicht in Widerspruch, weil er das Beabsichtigte im Gesetz verankerte. – Der Redner will von der Regierung wissen, ob sie bei Ablehnung des Memorialsantrages durch die Landsgemeinde 2011 das Angekündigte 2012 dennoch vorlegte.

Martin Bilger, Ennenda, Kommissionsmitglied, spricht sich für den Memorialsantrag aus. – Die Vorgaben des Richtplanes sind keine blossen Wünsche; sie sind verbindlich. Sie erklären die Bahnlinie als zu stärkendes Rückgrat des Glarner öV. Die Regierung will dies tun, den GlarnerSprinter stündlich anbieten, den hinkenden Halbstundentakt erreichen. – „Grundsätzlich“ heisst nicht sofort, sondern gibt ein Schritt für Schritt zu erreichendes Ziel vor. Die Nachbarkantone bauen den öV aus, bei uns soll dies aus Kostengründen nicht geschehen. Störend ist, dass es dazu keine verlässlichen, zu den Materialien gehörenden sondern lediglich mündlich vorgetragene Zahlen gibt. Betreffend Investitionskosten bestehen, weil die Fördermassnahmen noch nicht bestimmt sind, nur Vermutungen. Hätte das Departement in den vergangenen anderthalb Jahren technische Machbarkeit und Kosten abgeklärt, wären sachliche Diskussion, Abwägen und Entscheiden möglich. Nun entsteht der Eindruck, die wichtigen Anliegen, welche Glarus als Wohn- und Tourismuskanton attraktiver machten, auf unseriöse Art versenken zu wollen. Kaum Vertrauen erweckend ist es, im Kommissionsbericht zu schreiben, das Departement werde im Nachgang Finanzangaben zusammenstellen. In der Budgetdebatte bezeichnete der Finanzdirektor die finanzielle Lage als solid, und nun wird die wichtige Investition als unmöglich dargestellt. – Der Ausbau des Bahnhofes Zürich ist bald vollendet, und die Durchmesserlinie erlaubt eine Fahrplanverdichtung. Anschlüsse an das überregionale Bahnnetz machten den Kanton besser erreichbar und damit attraktiver; das Glarnerland darf diesen Zug nicht verpassen. Gerade Glarus Süd ist für Erhalt und Entwicklung des Tourismus auf eine gute Erschliessung angewiesen. Die Verbindung nach Linthal ist auszubauen; Pendler und ältere Menschen sind für einen Sitzplatz im GlarnerSprinter dankbar; Schülerinnen, Schüler, Lehrlinge lernen mit dem Halbstundentakt eine umweltbewusste Mobilität kennen und schätzen, und: die Fahrgäste auf der Schiene stehen nicht im stockenden Kolonnenverkehr.

Bruno Gallati, Näfels, Kommissionsmitglied, beantragt namens der CVP-Landratsfraktion, den Memorialsantrag erst 2012 materiell zu behandeln, zusammen mit der angekündigten öV-Vorlage der Regierung. – Die Ablehnung des gutgemeinten Memorialsantrages ist möglichst zu vermeiden, weil sie unberechenbare Folgen für den öV im Glarnerland haben könnte. Der grundsätzliche Halbstundentakt ist anzustreben. „Grundsätzlich“ bedeutet aber auch, dass bedarfsorientiert Abstriche des Angebotes zu den Randzeiten, an Wochenenden und auf Abschnitten mit tiefen Passagierfrequenzen möglich sind. Der Richtige fordernde Memorialsantrag ist nicht dem Risiko einer voreiligen Ablehnung auszusetzen. Er ist quasi als Pfand für die gemeinsame und damit zudem Doppelspurigkeiten vermeidende Behandlung des Regierungsvorschlages zu behalten; Regierung und Landrat werden so weiterhin eine Richtschnurvorgabe für die öV-Vorlage beachten müssen. – Mit der Ablehnung des öV-Fonds ist die Fraktionsmehrheit einverstanden: Wo ein Wille, da ein Weg; entscheiden sich die Stimmberechtigten für den Halbstundentakt, ist die Finanzierung mit oder ohne Fonds zu klären. Die Zwillingsanträge sind nicht zwingend an der gleichen Landsgemeinde zu behandeln; derjenige zur Schaffung eines öV-Fonds scheint sogar den Halbstundentaktantrag eher

zu gefährden als zu unterstützen. – Verschiebung dient der Verbesserung des öV, indem sie das Risiko der Ablehnung des Halbstundentakts minimiert.

Thomas Kistler, Niederurnen, Erstunterzeichner des Memorialsantrages, setzt sich für Zustimmung zu beiden Memorialsanträgen ein. – Mehrere Organisationen und Privatpersonen reichten den Antrag vor bald zwei Jahren ein, um dem Anliegen des Halbstundentaktes mit der Verankerung im Gesetz Nachdruck zu verleihen. Berechnungen und Konzepte für vom Richtplan geforderte öffentliche Aufgaben haben Regierung und Verwaltung auszuarbeiten, doch wollte der Bevölkerung mit dem Fondsantrag gezeigt werden, dass ein guter öV etwas kostet, dies gemäss glarnerischer Tradition nach der beim Entscheid über grosse Ausgaben die Finanzierung geregelt wird. – Der Halbstundentakt ist dann gut, wenn keine Fahrplanzeiten zu merken (gleiche Abfahrtsminuten) und die Anschlüsse an lokale und überregionale Linien schlank sind. – Der Antrag wird von Regierung und Kommission als unnötig erachtet, da sowieso ein Antrag für stündliche Fahrt des Sprinters folge. Er widerspricht dem nicht, gäbe gar die Basis für den Finanzbeschluss. Widersprüchlich ist vielmehr die Aussage, das Verlangte käme zu teuer; diese Aussage ist, da Betriebs- und Investitionskosten nicht errechnet worden sind, zu pauschal und dem wichtigen Thema unangemessen. – Die Initianten belassen das einschränkende „Grundsätzlich“ als vernünftig ausdrücklich im Gesetzestext, wie ihre Aussage dazu in der Antragsbegründung belegt; die Forderungen sind also keineswegs grenzenlos. Abweichungen vom Halbstundentakt sind bei tiefen Frequenzen (am frühen Morgen, späten Abend, an Wochenenden, auf Zwischenstrecken) möglich. Sollte wegen betrieblichen oder organisatorischen Gründen der im Antrag erwähnte Zeitplan nicht eingehalten werden können, stiesse auch dies auf Verständnis der Antragstellenden. – Da die Finanzierung in jedem Fall zu genehmigen sein wird, spricht nichts gegen die Zustimmung; wird sie nicht gewährt, kann Umsetzung nicht erfolgen.

Susanne Elmer Feuz, Ennenda, unterstützt für die FDP-Landratsfraktion den Ablehnungsantrag. – Mit Mobilitätskonzept und Richtplan sowie den darauf abgestützten Projekten und Massnahmen wird den Forderungen des Antrages in grossem Masse in absehbarer Zeit Rechnung getragen. Die stündliche Führung des GlarnerSprinters wird zu einem Halbstundentakt während der Hauptverkehrszeiten führen, und Anpassungen in Ziegelbrücke werden die geforderten Anbindungen an ausserkantonale Zentren bringen. – Das Festschreiben eines integralen Halbstundentaktes für alle Linien wäre zu starr und weder finanzierbar noch sinnvoll. Die verfügbaren Mittel sollen nicht durch eine selbst für schwach frequentierte Linien gesetzlich definierte starre Halbstundenregelung verpuffen, sondern sie sind für innovative, auf das Glarnerland angepasste Lösungen zu Gunsten des besten Angebots einzusetzen. Eine Verdoppelung halbleerer Züge oder Busse abends oder am Sonntagmorgen und ausserhalb der Stosszeiten wäre auch ökologisch sinnlos. Vor allem macht das Wörtchen „integral“ Mühe und „grundsätzlich“ führte zu einem weiteren Gummiartikel. – Das Angebot ist ungenügend und zu verbessern, doch es ist gemäss Richtplan weiterzuarbeiten. Um den Mobilitätsproblemen beizukommen ist ganzheitliche Verkehrsplanung mit Einbezug von Strasse, Schiene und Langsamverkehr unabdingbar. Der Regierung ist das Finden des richtigen Wegs anzuvertrauen, obschon die Fraktion mit Dichte und Tiefe des Berichts und mit Aussagen wie „erhebliche Infrastrukturkosten“ unzufrieden ist. Die Regierung soll künftig fundierter und informativer Bericht erstatten, wenn es um solch gewichtige Themen geht.

Hans Peter Aschwanden, Haslen, lehnt namens der SVP-Landratsfraktion beide Memorialsanträge ab. – Der Halbstundentakt darf nicht im öV-Gesetz verankert werden. Das Wunsch- und Finanzierbare ist dem Bedarf anzupassen, der aber nicht über den ganzen Tag und die Wochenenden gleich bleibt. Es sind die Spitzenzeiten, der eigentliche Bedarf, abzudecken, statt wegen eines Halbstundentakts noch mehr leere Züge hin und her und unbesetzte Busse über den Kerenzerberg, ins Sernf- und Klöntal fahren zu lassen. – Nur bei Ablehnung der Memorialsanträge können die öV-Ziele im Landrat jederzeit gemeinsam organisiert, angepasst, optimiert und erreicht werden.

Fridolin Luchsinger, Schwanden, finanziert zwar vier Generalabonnemente, schliesst sich namens der BDP-Landratsfraktion trotzdem den Ablehnungsanträgen von Kommission und Regierung an. – Der Landrat trägt Mitverantwortung für das Trennen von Wesentlichem und Unwesentlichem. Einige Kosten sind durchaus bekannt; z.B. dass die Autobetriebe Sernftal Kurse führen, bei denen es billiger käme, den Nutzenden eine Taxifahrt zu bezahlen. Die Kurse nach Linthal und Braunwald hingegen dienen einer Hauptverkehrsachse; diesbezüglich wäre der Memorialsantrag berechtigt. Es darf der Halbstundentakt aber nicht generell für jede Buslinie vorgegeben werden, was Folge der Annahme wäre, trotz des einschränkenden „grundsätzlich“. Damit wären grosse, heute unbezifferbare Mehrkosten verbunden. – Der Halbstundentakt auf der Schiene scheint ja ohnehin, wenn auch vielleicht hinkend, zu kommen. – Die Vorgabe ist nicht im Gesetz zu verankern.

Christoph Zürrer, Mollis, ist als Mitunterzeichner vom Inhalt des Memorialsantrages völlig überzeugt, ersucht nun aber um Zustimmung zum Verschiebungsantrag Gallati. – Bisher bekannten sich alle Redenden erfreulicherweise zur Förderung des öV und niemand sprach sich für leere Züge und Busse aus, was ja fast auf Einigkeit schliessen liesse. Verschiebung ist daher zu Gunsten einer guten Lösung für den öV und für die Landsgemeinde richtig. – Der Bericht sagt, der Memorialsantrag verlange das im Richtplan Festgehaltene, das die Regierung der Landsgemeinde 2012 zu beantragen gedenke. Es darf davon ausgegangen werden, dass in einem Jahr die Landsgemeinde über eine auf errechnete Erkenntnisse abstützende Vorlage beraten, allenfalls Zusätzliches fordern und dann darüber mehr und mindern kann. – Es geht nicht um Parteipolitik sondern um bessere Verkehrserschliessung; immerhin aber gibt es den stündlichen Sprinter noch nicht. Der integrale Halbstundentakt beseitigte zwar nicht alle Verkehrsprobleme, stellte jedoch einen wichtigen und rasch umsetzbaren Beitrag zu deren Lösung dar. Am Umsetzungstermin wird die diesjährige Landsgemeinde kaum etwas zu ändern vermögen.

Landammann *Robert Marti* dankt der Kommission, insbesondere dem Präsidenten, für die Kommissionsarbeit. – Zum öV gibt es die verschiedensten Meinungen und Anliegen. Die Stellung zwischen jenen die meinen, es werde mehr als genug getan und jenen, die noch viel mehr wünschen, scheint gar nicht schlecht zu sein. Es wird pragmatisch und abgestützt auf die Grundsätze von Mobilitätskonzept und Verkehrsplan sowie auf die Gegebenheiten vorgegangen: Es will Machbares, Finanzierbares, Sinnvolles umgesetzt werden. Ein Maximalkonzept aufzustellen wäre einfach, bliebe aber, da weder realisierbar noch bezahlbar, wertlos. – ÖV-Förderung darf nicht Strasse gegen Bahn ausspielen. Es sind beide Netze zu erhalten; auch der öV nutzt Strassen und bringt auf ihnen Reisende an die Bahnhöfe. Ziele der Regierung sind: ein innerhalb der vorhandenen Mittel bedürfnisgerechtes und attraktives, auf die Eröffnung der Durchmesserlinie 2014 abgestimmtes öV-Angebot; GlarnerSprinter ab Dezember 2013 stündlich; Verkehrsverbundbeitritt per Sommer 2014; entsprechende Finanzvorlagen an Landsgemeinde 2012. Diese Absichten sind auf der nun nachgeführten Homepage nachzulesen. Dies kostet jährlich etwa 6 Millionen Franken mehr. – Das Glarnerland ist aber schon heute kein öV-Entwicklungsland. Es liegt beim Vergleich der Anteile an den Bruttoausgaben mit 1,9 Prozent (7,2 Mio. Fr.) etwa im Mittel (UR 1,3, SZ 1,4, AI 1,5 / OW 2,3, SG 2,5, NW 3,8%). Der vielgelobte Kanton St. Gallen erliess soeben ein Sparprogramm, das den öV deutlich trifft: 15 Millionen Franken durch Gemeinden zu tragen, 4 Millionen Franken Mehreinnahmen durch Tarifierhöhungen, 1 Million Franken Einsparung durch Angebotskürzungen an Abenden und Wochenenden.

Der Landammann beantragt namens der Regierung den Memorialsantrag der Landsgemeinde 2011 zur Ablehnung zu unterbreiten und den Verschiebungsantrag Gallati abzulehnen.

Abstimmungen

- In der ersten Abstimmung wird der Kommissionsantrag auf Ablehnung dem Antrag Andy Luchsinger auf Zustimmung vorgezogen.
- In der zweiten Abstimmung wird der Verschiebungsantrag Gallati verworfen.

Der Memorialsantrag wird der Landsgemeinde antragsgemäss zur Ablehnung vorgeschlagen.