

## **Beschluss**

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 21. Dezember 2011

### **§ 221**

#### **Ausbau öffentlicher Verkehr ab Sommer 2014 – GlarnerSprinter stündlich**

(Berichte Regierungsrat, 8.11.2011; Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr, 9.12.2011)

#### **Eintreten**

*Emil Küng*, Obstalden, Kommissionspräsident, beantragt namens der Kommission Eintreten und Zustimmung zu den Kommissionsanträgen. – Die Vorlage beantwortet die an der Landsgemeinde 2011 abgelehnten Zwillingsmemorialsanträge. Sie erweitert, entwickelt und stärkt das Angebot des öffentlichen Verkehrs (öV) und macht den Standort attraktiver. – Rückgrat des öV bleibt die Bahnstrecke Ziegelbrücke–Linthal. Die Durchmesserlinie Zürich wird stündliche Führung des GlarnerSprinters und mit der Regio-Verbindung einen Halbstundentakt bis/ ab Schwanden ermöglichen; das Busangebot wird darauf abgestimmt. Es sind aber immer Nachfrage und finanzielle Aspekte zu beachten. – Fragen nach dem Eckanschluss in Ziegelbrücke Richtung Sargans, zu den S2- und GlarnerSprinter-Halten in Bilten, Zugkreuzung in Netstal statt Glarus, Auswirkung des erweiterten Bahnangebots auf Wartezeiten vor geschlossenen Barrieren und auf den Güterumschlag zeigten: Die im regierungsrätlichen Bericht skizzierten Varianten sind durchdacht; an einem Ort scheinbar sinnvolle Änderungen bringen an anderer Stelle Nachteile.

Die Kommission bevorzugt Bahnvariante B. – Bei den Busangeboten wurden Optimierungs- und Anpassungsmöglichkeiten festgestellt. In einigen Gemeinden sei die Busvariante „Voll“, in anderen die Variante „Light“ zu führen, und es sei in der Tourismusregion Glarus Süd die Variante „Voll“ zu favorisieren, so der Konsens. Der Rahmenkredit ist um 250'000 auf 6,97 Millionen Franken zu senken. Da die Grundanforderungen unverändert bleiben, soll der Regierungsrat über Einzelheiten entscheiden; das Angebot per Fahrplan 2014 wird sich spürbar verbessern. Die Kommission nahm diesbezüglich den Hinweis einer eventuell nötig werdenden Steuererhöhung zur Kenntnis. – E. Küng dankt allen an Beratung und Unterstützung Beteiligten für ihren Einsatz.

*Fridolin Dürst*, Obstalden, Kommissionsmitglied, erklärt sich für die FDP-Landratsfraktion mit den Kommissionsanträgen einverstanden. – Er erinnert an die im Richtplan, Sachbereich Verkehr, festgehaltene Verpflichtung den öV zu fördern, an das Mehrjahresprogramm öV 2010 – 2019, das mit höheren als den nun vorgeschlagenen Kosten rechnete, und an das Versprechen, der Landsgemeinde 2012 Vorlagen zu Halbstundentakt und Verkehrsverbund zu unterbreiten. – Die Fraktion befürwortet bei der Bahn Szenario B und beim Bus die Kommissionsversion „Light plus“. Bei einheitlichem Stundentakt beim Bus kann der Kredit um 250'000 Franken reduziert werden, ohne wesentliche Einbussen in Kauf nehmen zu müssen.

Zudem hat nach zweijährigem Betrieb eine Überprüfung des Angebots zu erfolgen, worauf zu beharren wäre. – Würde beim Rahmenkredit um Details verhandelt, käme man kaum zu einem Ziel, weshalb das Operative dem Departement zu überlassen ist.

*Bruno Gallati*, Näfels, Kommissionsmitglied, behält sich namens der CVP-Landratsfraktion vor, in der Detailberatung bei der direkten Bahnverbindung von/nach Zürich Zugshalte an allen glarnerischen Stationen zu beantragen. Ansonsten geht die Fraktion mit der Vorlage einig und bedankt sich für die grosse Arbeit. Vor allem sind die stündliche Führung des GlarnerSprinters bis Linthal und der dank der Kombination mit dem Regio sich ergebende Halbstundentakt zu begrüssen; es ergibt sich ein sehr gutes Bahnangebot. – Bei der Buslösung bleibt ungewiss, wo genau die 250'000 Franken eingespart werden, doch wird der Halbstundentakt nur zu Stosszeiten die Kosten senken. – Zu schaffen macht die Durchfahrt des GlarnerSprinters in Bilten. Einerseits erwähnt die Vorlage (Ziff. 3.3.2.), dies werde später definitiv behandelt, andererseits beantragt der bereits zugestellte Bericht zum den Halt fordern- den Postulat Abschreibung. Dies verunmöglicht eingehende materielle Behandlung. Wird der GlarnerSprinter bis Linthal geführt, erhält sein Halten in Bilten noch grössere Bedeutung und zwar für den ganzen Kanton.

*Ann-Kristin Peterson*, Niederurnen, Kommissionsmitglied, ist, wie die Grüne Fraktion für Eintreten. – Die Vorlage ist gut und schlüssig. Sie will die Vorgabe des Richtplanes, Sachbereich Verkehr, erreichen: Gleichbehandlung von öV, motorisiertem Individualverkehr und Langsamverkehr. 53 oder gar 64 Prozent der Bevölkerung könnten den öV halbstündlich nutzen; dies ist für alle Nutzenden vorteilhaft und dürfte einen höheren Anteil am Gesamtverkehr bewirken. – Die Grünen setzen sich aber für die Bestvarianten, also für einen Rahmenkredit von 7,22 Millionen Franken ein. Alle Gemeinden sind gleich zu behandeln und benutzerfreundlich ist nur ein regelmässiger Fahrplan. Es wäre verheerend, den finanziellen Gürtel in der Startphase enger zu schnallen; erst das gute Angebot führt zur Nachfrage, wie Erfahrungswerte belegen. Reduzieren ist kein Problem, hingegen das Erweitern. Die Bestvariante ergäbe zusammen mit dem anschliessend vorgeschlagenen Tarifverbund ein sehr attraktives öV-Angebot. – Die Grünen werden das Erhalten einer Buslinie vorschlagen, denn um die Vorgaben des Richtplanes zu erfüllen sind Ergänzungen statt Beschränkungen vorzunehmen.

*Martin Bilger*, Ennenda, Kommissionsmitglied, spricht sich namens der SP-Landratsfraktion für die Kommissionsanträge aus. – Die Vorlage erfüllt ein Versprechen der Regierung. Konstante Fahrplanzeiten von Montag bis Sonntag entsprechen dem Bedürfnis der Nutzenden. Für die Tourismusorte ist schnelle stündliche oder halbstündliche Erreichbarkeit richtig, deshalb ist in Glarus Süd beim Bus die Vollvariante zu realisieren. Dabei ist der Anschluss an den GlarnerSprinter sehr wichtig; Tourismusförderung braucht neben einem Projektmanager regelmässige Verbindungen zu den Anbietern. Für die Antragstellenden der Zwillings-Memorialsanträge stellt die Vorlage auch Standortförderung dar. Das Glarnerland wird dank der besseren öV-Erschliessung attraktiver. Die Detailfragen sind nach abgeschlossenem politischem Prozess zu beantworten. Der Rahmenkredit von 6,97 Millionen Franken wird in jedem Fall Verbesserungen bringen.

*Rolf Hürlimann*, Schwanden, unterstützt ebenfalls die Kommissionsanträge. – Die Vorlage ist eine gute Entscheidungsgrundlage in Varianten mit folgerichtigem Aufbau: Mobilitätskonzept, Richtplan, Versprechungen im Zusammenhang mit den Zwillingsanträgen; Regierung und Landrat halten Wort, was sehr wichtig ist. – Mit vernünftigen Jahresmehrkosten von etwa 1,65 Millionen Franken wird das Angebot substanziell verbessert. Basierend auf den Arbeiten und Beschlüssen seit 2004 ist dies folgerichtig und klüger, als fast 20 Millionen Franken für drei Jahre Gratis-öV aufzuwenden. – Der öV wird in den kommenden Jahren allein den Kanton jedes Jahr rund 8 Millionen Franken kosten; Investitionen und Bundesbeiträge ausgenommen. Für den sehr bescheidenen Verkehrsanteil von noch 10 Prozent ist dies sehr, sehr viel und nur zu rechtfertigen, wenn ein angemessener Nutzen gegenübersteht; d.h. der

Anteil des öV muss sich dank der Angebotsverbesserung bedeutend erhöhen. R. Hürlimann wird diesbezüglich einen vierten Antragspunkt vorschlagen.

Zu der von ihm an der vorangegangenen Sitzung angesprochenen Kreuzungsstelle und zum Eckanschluss unterhielt er sich mit Ernst Grünenfelder, dem kantonalen Fachmann, unter Beisein von Hans Schärer, Präsident Pro Bahn Ostschweiz. Die 2013 und 2014 vorgesehenen Investitionen von je 3,5 Millionen Franken betreffen nicht den Ausbau des Bahnhofes Glarus zur Kreuzungsstelle, sondern zum Busbahnhof (je 3 Mio. Fr.). Der Bau einer Kreuzung in Netstal kostete zusätzlich 4 Millionen Franken, weil der Bahnhof bereits saniert ist und die Gleisanschlüsse der Kalkfabrik zu verlegen wären. Schlanke Eckanschlüsse in Ziegelbrücke von/nach Sargans erheischen die erwähnten Mehrkosten in Netstal, drei Minuten längere Warte-/Fahrzeit des GlarnerSprinters und weniger schlanke Anschlüsse auf die Ortsbusse in Glarus; sie brächten einigen Reisenden Richtung Sargans Vorteile, der Mehrheit von ihnen und den Steuerzahlenden aber Nachteile. Dies ist nachvollziehbar, und auch H. Schärer schloss sich dieser Argumentation an. Hingegen wird noch zu entscheiden sein, ob eine Investition von 6 Millionen Franken für den Busbahnhof Glarus verhältnismässig ist. – Der GlarnerSprinter aber darf nicht zum GlarnerBummler werden; dies als Bemerkung zum angekündigten Antrag der CVP.

Landammann *Röbi Marti* dankt der Kommission und deren Vorsitzendem, vor allem aber E. Grünenfelder, herzlich für die Arbeit. – Zum öV gibt es die verschiedensten Meinungen und Anliegen. Die Vorlage scheint die Mitte gefunden zu haben zwischen jenen, die meinen, für den öV werde mehr als genug getan, und jenen, die gerne mehr hätten. Ihr ging schon lange Diskutiertes voraus: zu Konzeptüberlegungen, das Mobilitätskonzept, der Richtplan. Die Regierung hielt, wie immer, Wort: stündlicher GlarnerSprinter ab/bis Linthal, Umsetzen des Mach- und Finanzierbaren, gestützt auf eine öV-Gesamtschau. – Der Regierungsrat ist mit dem von der Kommission gekürzten Rahmenkredit einverstanden, was etwa 900'000 Franken mehr als bisher bedeutet. – Leider sind die oft gewünschten Halte des Intercity in Ziegelbrücke und des GlarnerSprinters in Bilten auf absehbare Zeit unrealistisch. Die Regierung erachtet die Verkehrsanbindung von Strasse und öV an die übergeordneten Systeme als überlebenswichtig, insbesondere für Glarus Süd. – Der Vorlage ist zuhänden der Landsgemeinde zuzustimmen.

## **Detailberatung**

### *Ziff. 1; Kreditsumme gemäss Kommission 6,97 Millionen Franken*

*Karl Stadler*, Schwändi, bestätigt die massive Verbesserung, welche die Vorlage bringen wird, wofür er den Verantwortlichen dankt. Trotzdem beantragt er, die bestehende direkte Buslinie Schwändi–Glarus nicht aufzuheben und deshalb den Kredit in Ziffer 1 von 7,22 oder allenfalls 6,97 Millionen Franken um 50'000 Franken aufzustocken. – Seit einigen Jahren werden auf dieser Linie vier Kurspaare geführt, je eines am Morgen und Abend, zwei am Mittag. Sie werden von Pendlern, Lernenden von KV und Kantonsschule und älteren Leuten für Arzt- und Spitalbesuche rege benutzt, was die Autobetrieb Sernftal (AS) bestätigt; sie würde gerne mehr so gut genutzte Linien führen. – Da die Fahrzeit nur zehn Minuten beträgt, ergibt sich mitsamt den Gehzeiten in Schwändi und Glarus eine gute Erschliessung. Führt der öV nur noch über Schwanden, beträgt allein die Fahrzeit im besten Fall 23 Minuten. Mit Gehzeiten ergibt sich so für die rund 5 km lange Strecke eine Reisegeschwindigkeit von etwa 8 km/h; man könnte fast zu Fuss gehen, und für den Mittagstisch wäre eine Reisezeit von 70 Minuten nötig: für zweimal 5 km keine gute Erschliessung. – Die meisten Gemeinden, auch kleinere als Schwändi, werden über einen Halbstundentakt verfügen. Auch wenn Schwändi mit seinem Seitenast dies nicht verlangen kann, wäre eine Linie nach Glarus doch vertretbar. Schwändi legt als eine der wenigen Gemeinden in Glarus Süd an Einwohnern zu, und die Zugezogenen leisten wahrscheinlich schöne Steuerbeträge. Da der Bus zur Attraktivität beiträgt, wäre ein Abbau falsch. Für das Beibehalten würden 50'000 Franken genügen. Die Absicht führte übrigens zu grossem Unmut. Telefone und Mailboxen liefen heiss, was

vom vorhandenen Bedürfnis zeugt. – Auch wenn Schwändi mit dem regelmässigen Stunden-takt nach Schwanden besser bedient wird als heute, ist die Linie nach Glarus beizubehalten.

*Christian Marti*, Glarus, unterstützt mit der FDP-Landratsfraktion den mit den beiden Vorla-gen verbundenen, entwicklungspolitisch wichtigen aber nicht gratis zu habenden Quanten-sprung (Ziff. 2.4.). Ein Antrag zu Controlling und Beurteilung der Erfahrungen wird folgen, später allenfalls einer auf Steuererhöhung wegen des öV-Angebots. Dies ist für die Bevölke-rung zentral; ihr ist nicht nur der Quantensprung sondern auch die auf der Steuerrechnung sichtbar werdende Konsequenz aufzuzeigen. – Der Redner bittet daher darum, in den Berichterstattungen über die Sitzung, im Memorial und an der Landsgemeinde darauf offen, ehrlich und transparent hinzuweisen. Die Stimmberechtigten und Steuerpflichtigen haben im Wissen darum zu entscheiden. – Die Fraktion will dies heute tun, aber sie verlangt auch in drei Jahren eine Lagebeurteilung unter Beachtung der damaligen finanziellen Situation.

Landammann *Röbi Marti* bezeichnet es als gutes Recht, sich für Schwändi einzusetzen, aber es soll beim Antrag der Kommission geblieben werden. – Die durchschnittlichen Frequenzen betragen gemäss AS täglich: von Schwanden nach Sool 50, nach Schwändi 105, nach Elm 500 und von Glarus nach Schwändi 22 Personen; dies mag sich im kommenden Jahr ver-bessern, weil 15 Kantonsschüler an acht Halbtagen nach Glarus gehen werden. – R. Marti bittet darum, solche Änderungen bei der Fahrplangestaltung berücksichtigen zu können. Weiterhin sollen festgestellte Frequenzänderungen zur Aufhebung oder zum Aufbau von Linien führen dürfen, was wohl im Sinne der Sache ist. Heute 50'000 Franken im Zusammen-hang mit einem Rahmenkredit festzuschreiben wäre unredlich. 2014 wird das Ganze, und dieser Wunsch im Speziellen, nochmals überprüft.

*Peter Rothlin*, Oberurnen, beantragt, den Rahmenkredit auf 6,12 Millionen Franken festzu-legen. – Er vermöchte Bahnszenario B, also GlarnerSprinter bis Linthal, und beim Bus die Variante „Light“ abzudecken. Diese Busvariante sieht einen Halbstundentakt von Näfels-Mol-lis nach Bilten vor und kommt ohne Bus von Näfels-Mollis nach Glarus aus. Es macht keinen Sinn auf dieser Strecke, die Bahn halbstündlich und den Bus parallel dazu stündlich verkeh-ren zu lassen. Die Variante „Light“ verbesserte trotzdem das Angebot für 47 Prozent der Bevölkerung und die Mehrkosten betragen dennoch 370'000 Franken; diese Mehrkosten sind tragbar und führen sicher zu keiner Steuererhöhung.

*Andreas Kreis*, Glarus, widerspricht. Der Antrag Rothlin ist abzulehnen und bei dem von der Regierung vorgeschlagenen Betrag zu bleiben. – Es gibt gute Gründe für die parallele Füh-rung von Bahn und Bus, denn dort wo der Bus, nicht die Eisenbahn, durchfährt, befinden sich publikumsintensive Nutzungen, wie z.B. Einkaufszentren.

*Thomas Kistler*, Niederurnen, Erstunterzeichner der öV-Zwillingsmemorialsanträge, dankt für die Vorlagen und rät zum Bewilligen des vom Regierungsrat Beantragten. – Der Halbstun-dentakt an den wichtigsten Orten ist auch beim Busverkehr, vor allem in Glarus Süd, wichtig. – Es werden noch einige Details genauer zu besehen sein. Der erste Bus von Glarus Nord darf nicht erst um 7.30 Uhr in Ziegelbrücke ankommen; momentan ist der 6-Uhr-Bus von 40 Personen besetzt. Dieses Detail und andere Hinweise werden, so das Versprechen, bei der Planung des Fahrplanes beachtet, wofür es Spielraum braucht. Der Rahmenkredit hat das Wichtigste auch bei den Buslinien zu ermöglichen, deshalb darf er nicht auf 6,12 Millionen Franken gesenkt werden.

*Fridolin Staub*, Bilten, lehnt als Biltner den Antrag Stadler ab und dankt für den CVP-Antrag betreffend Halt des GlarnerSprinters in Bilten. – Steuererhöhungen betreffen auch die 2000 Köpfe zählende Einwohnerschaft in Bilten, die aber eine Verschlechterung des Angebotes und mehr Immissionen (Lärm, Staub usw.) hinzunehmen hätte, obschon sie viel grösser ist als jene von Schwändi. Einzelinteressen zu unterstützen wäre unverhältnismässig.

## **Abstimmungen**

- In der ersten Abstimmung wird der Antrag Stadler auf Erhöhung des Rahmenkredites um 50'000 Franken und Wiederaufnahme der Buslinie Glarus–Schwändi abgelehnt.
- In der zweiten Abstimmung obsiegt der Antrag der Grünen, den Rahmenkredit gemäss Regierungsantrag auf 7,22 Millionen Franken zu belassen, über den Antrag Rothlin, 6,12 Millionen Franken zu gewähren.
- In der dritten Abstimmung obsiegt der Kommissionsantrag auf Gewährung von 6,97 Millionen Franken über den Antrag der Grünen.

Der Landsgemeinde wird ein Rahmenkredit von 6,97 Millionen Franken vorgeschlagen.

*Ziff. 2 Bst. b; GlarnerSprinter verkehrt zwischen Ziegelbrücke (nicht Bilten) und Linthal*

*Franz Landolt*, Näfels, beantragt, wie angekündigt, in Ziffer 2 Buchstabe *b* zu formulieren: „stündlich direkte Bahnverbindungen von und nach Zürich für alle Stationen zwischen *Bilten* (statt ‚Ziegelbrücke‘) und Linthal bis etwa 20 Uhr.“ – Der Entscheid ist von strategischer Bedeutung, denn in Bilten geht es auch um Arbeitsplätze. Der GlarnerSprinter führt schnell und sicher zum und vom Wirtschaftsraum Zürich, was für das Glarnerland attraktiv ist. Wir sind froh um Personen, welche bei uns wohnen und Steuern bezahlen, obwohl sie in Zürich arbeiten. Es geht zudem um optimale Erschliessung im Kanton, also inklusive Bilten, das für die Gemeinde Glarus Nord und den Kanton äusserst wichtig ist. Es werden dort neue Arbeitsplätze entstehen, für welche gute Erschliessung mit dem öV wichtig ist; das Gemeindeparlament verschenkt deshalb erschlossenen Boden für 100 Fr./m<sup>2</sup>. Den Halt in Bilten verunmöglichen jene in Siebnen-Wangen, Lachen, Wädenswil. Der GlarnerSprinter darf nicht zum SchwyzerSprinter werden; die Halte an diesen Stationen sind zu überprüfen. Selbstverständlich wären die Finanzen ebenfalls zu beachten, weshalb beim Betrag der Regierung hätte geblieben werden sollen. Das Flickwerk mit Bussen und Shuttles kostet ebenso, bringt aber nicht das Notwendige. – Es zählen die Bedürfnisse des Glarnerlandes, nicht jene der Schwyzer; es ist dem wichtigen und nötigen Halt in Bilten zuzustimmen.

*Emil Küng* erinnert an die gegenseitigen Abhängigkeiten: Der Vorteil eines Ortes bringt einem anderen Nachteile. Hält der GlarnerSprinter in Bilten statt in Wädenswil, ergeben sich sehr hohe Mehrkosten, die vielleicht der Landammann bekannt geben wird. Bilten profitiert dank guten Busverbindungen via Ziegelbrücke vom GlarnerSprinter, wie es die auf dem Kerenzberg oder im Kleintal Wohnenden von ihren Zusteigeorten aus tun können. – Der GlarnerSprinter verweist zwar mit seiner Bezeichnung auf das Glarnerland, ist aber ein Gemeinschaftsprodukt der Kantone Glarus, Schwyz, St. Gallen und dem Zürcher Verkehrsverbund. Der Glarner Landrat ist in seinem Entscheid also nicht völlig frei. – Der Halt in Bilten erforderte das Verschieben der Kreuzungsstelle von Glarus nach Netstal, was die bereits erwähnten nachteiligen Folgen brächte. – Der Antrag des Vorredners ist abzulehnen.

Landammann *Röbi Marti* bestätigt das Spannungsfeld wegen der Haltestellen des Glarner Sprinters, die zwar überall möglich wären, aber bei jenem in Bilten den Verlust von Anschlüssen von Mühlehorn und an die S4, längere Fahrzeiten und den kostspieligen, für Busanschlüsse nachteiligen Bau der Kreuzungsstelle Netstal zur Folge hätte. Zudem hat der Fahrplan in beiden Richtungen zu funktionieren. – Wird statt Wädenswil Bilten bedient, bringt das dem Kanton Glarus Mehrkosten von 692'980 Franken. Persönlich würde der Redner die Biltner gerne abholen. Da aber der Halt in Bilten, wie jede andere Änderung, ein Spannungsfeld brächte, ist Abwägen nötig, das für den Vorschlag von Regierung und Kommission spricht.

**Abstimmung:** Der Antrag Landolt ist abgelehnt. – Absatz 2 Buchstabe *b* bleibt unverändert.

*Ziff. 4 (neu); verpflichtende Erfolgskontrolle*

*Peter Rothlin* beantragt namens der SVP-Landratsfraktion eine Ergänzung von Ziffer 3 oder eine neue Ziffer 4 „Erfolgskontrolle“: „Das neue Angebot ist auf die Einhaltung einer minimalen Auslastung pro Linie und eines minimalen Kostendeckungsgrades pro Linie zu überprüfen. Werden die Minimalstandards nicht eingehalten, sind die Angebote anzupassen. Die Überprüfung findet ein- bis zweijährlich statt und ist dem Landrat vorzulegen.“ – Es erstaunt, dass dem regierungsrätlichen Bericht weder Angaben zur Auslastung der Buslinien noch zum Kostendeckungsgrad einzelner Linien zu entnehmen sind, wie z.B. 50 Fahrgäste pro Tag und Kurs / Kostendeckungsgrad von 40 Prozent. Über solche Minimalstandards schweigt sich der Bericht fälschlicherweise aus. Der Ausbau des öV ist einer Erfolgskontrolle zu unterstellen. Er hat minimale, vom Landrat mitbestimmte Standards zu erfüllen. So könnte geprüft werden, welche Angebote vernünftig und zweckmässig sind, oder ob Anpassungen – Streichung von Kursen oder im schlimmsten Falle von Linien – vorzunehmen sind. Die Entscheidung hätte der Landrat über eine Mittelkürzung zu treffen. Deshalb wäre die Überprüfung ein- bis zweijährlich durchzuführen und mit Budget und Finanzplan zu erörtern. – Das Geforderte ist nicht Unmöglich; andere Kantone, darunter Schwyz und St. Gallen, handhaben dies schon lange. Der Landrat soll bei der Erfolgskontrolle mitwirken und nicht nur irgendwelche Gesamtangebote abnicken.

Der *Vorsitzende* verweist auf einen im Eintreten angekündigten ähnlichen Antrag zu einer neuen Ziffer 4 und wird ihn in diesem Zusammenhang behandeln.

*Peter Rothlin* zeigt sich damit einverstanden.

Ziffer 3 ist somit unverändert akzeptiert.

*Rolf Hürlimann* erklärt, es werde gelingen, seinen Antrag mit jenem des Vorredners zu vereinen. Der Vorschlag der FDP-Landratsfraktion zu einer 4. Ziffer betr. Erfolgskontrolle lautet: „4. Nach zwei, spätestens nach drei vollen Betriebsjahren ist dem Landrat ein Bericht im Sinne einer Wirkungsanalyse zu unterbreiten sowie Antrag auf unveränderte Weiterführung oder auf allfällige Anpassungen zu stellen.“ – Den sehr hohen Kosten des öV muss entsprechender Nutzen gegenüberstehen. Laut Kommissionsbericht (S. 2) wird es vor der Einführung zwar keine Testphase geben, aber zwei Jahre nach Einführung eine Überprüfung. Diese Absichtserklärung wird sehr begrüsst. Damit es nicht bei ihr bleibt, ist sie als verbindlicher Auftrag in den Beschluss aufzunehmen. – Die vom Redner eingebrachte Version nimmt die zuvor Gestellte auf, ausser den richtigerweise zu erwähnenden Hinweisen auf die zu erreichenden Deckungsgrade. – 2014, nach drei Betriebsjahren, könnte sich dann der Landammann persönliches Abholen der Biltner überlegen; billiger käme es in jedem Fall.

*Andreas Kreis* unterstützt Erfolgskontrolle, erinnert jedoch an die Erkenntnis, beim öV bestimme das Angebot die Nachfrage. Deshalb ist die Wirkungsanalyse frühestens nach drei Jahren zu erstellen. Die Erfahrung zeigt, dass neue Angebotssituationen eine bestimmte Betriebsdauer brauchen, um von allen möglichen Nutzenden wahrgenommen zu werden. Eine zu kurz bemessene Einführungszeit brächte keine aussagekräftigen Resultate.

*Thomas Kistler* ist mit einer Angebotsprüfung ebenfalls einverstanden, sofern drei Punkte beachtet werden: genügende Vorlaufzeit von mindestens drei Jahren, wie dies die Erfahrung bei der Einführung des Unterlandbusses belegt; Durchführen eines Mobilitätsmarketings, die neuen Angebote sind zu bewerben; Prüfung nicht nur von Kürzungen sondern auch von Erweiterungen der Angebote. – Kürzung darf nicht einziges Ziel sein. Der Wirksamkeitsbericht hat regelmässig umfassend Auskunft über Angebot und Nachfrage zu geben.

Landammann *Röbi Marti* anerkennt die Forderung nach Überprüfung. Der öV kann kein Privattaxi sein, sondern hat gewisse Frequenzen auszuweisen. Ein Kostendeckungsgrad von 40 Prozent aber ist nicht erreichbar; er wird mit der geforderten Wirkungsanalyse zu diskutie-

ren sein, denn gegen sie gibt es nichts einzuwenden. Sie wird 2016 oder 2017 vorgelegt werden. Prozentvorgaben sind schwierig. Die Verkehrslinien sind nicht durchgehend gleich besetzt, z.B. der Bahnhauptstrang Romanshorn–Genf wird beim Start nicht so gut gefüllt sein, wie zwischen Zürich und Bern. Er wird sich auf seinem Weg verschiedentlich füllen und leeren, hat aber auch die schlecht genutzten Streckenabschnitte zu durchfahren: Ausserhalb der Zentren Wohnende sind anders zu behandeln, als jene der Agglomerationen; dem ist Rechnung zu tragen.

Der *Vorsitzende* überlegt sich eine Kombination der gestellten Anträge: Wirkungsanalyse mit konkreteren Vorgaben (Einhaltung von minimaler Auslastung und Kostendeckung) über drei Betriebsjahre, Hinweis auf Angebotsausbau, der aber als in „Angebotsanpassungen“ enthalten zu betrachten ist. Er schlägt vor: *„Nach zwei, spätestens drei vollen Betriebsjahren ist dem Landrat ein Bericht im Sinne einer Wirkungsanalyse (u.a. Einhaltung minimale Auslastung und minimaler Kostendeckungsgrad pro Linie) zu unterbreiten sowie Antrag auf unveränderte Weiterführung oder auf allfällige Anpassungen zu stellen.“*

*Rolf Hürlimann* ist grundsätzlich einverstanden, will aber am Schluss beifügen: *„Hierbei sind auch die Deckungsgrade der einzelnen Linien aufzuzeigen.“* Er fragt P. Rothlin, ob er damit einverstanden sein könne.

*Peter Rothlin* bevorzugt die vom Vorsitzenden vorgeschlagene Fassung.

*Andreas Kreis* stört sich an der unklaren Vorgabe an Jahren. Sie soll eindeutig sein: *„Nach zwei, spätestens drei vollen Betriebsjahren ...“*; „zwei, spätestens“ ist zu streichen.

Der *Vorsitzende* nimmt diesen Hinweis, gegen den sich niemand äussert, entgegen und unterstellt folgende Fassung der Abstimmung: *„4. Nach drei vollen Betriebsjahren ist dem Landrat ein Bericht im Sinne einer Wirkungsanalyse (u.a. Einhaltung minimale Auslastung und minimaler Kostendeckungsgrad pro Linie) zu unterbreiten sowie Antrag auf unveränderte Weiterführung oder auf allfällige Anpassungen zu stellen.“*

**Abstimmung:** Der vorstehenden Fassung einer neuen Antragsziffer 4. ist zugestimmt.

**Schlussabstimmung:** Die Vorlage wird gemäss Beratungsergebnis der Landsgemeinde zur Annahme empfohlen.