

Beschluss

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 24. Oktober 2018

§ 40

Wirkungsanalyse öffentlicher Verkehr; Antrag auf Anpassung des öV-Konzepts

(Berichte s. § 393, 24.1.2018, S. 689; zusätzliche Berichte Regierungsrat, 14.8.2018; Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr, 27.8.2018)

(Berichte s. § 393, 24.1.2018, S. 689; zusätzliche Berichte Regierungsrat, 14.8.2018; Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr, 27.8.2018)

Hans-Jörg Marti, Nidfurn, ausserordentlicher Präsident der vorberatenden Kommission, beantragt Zustimmung zum Kommissionsantrag. – Der öV ist und bleibt ein ständiges Thema. Dabei gilt der Slogan „Alle wollen ihn, aber keiner nutzt ihn“. Mit dem vorliegenden Traktandum findet heute eine längere Geschichte hoffentlich ihr positives Ende. Die Vorgeschichte ist bekannt und ausführlich in den vorliegenden Berichten von Regierungsrat und Kommission beschrieben. Nach der Rückweisung der Wirkungsanalyse an den Regierungsrat anlässlich der Landratssitzung vom 24. Januar 2018 wurden die zur Diskussion stehenden Linien nochmals im Detail überprüft. Es wurde wie gewünscht mit den Gemeinden das Gespräch gesucht, um dem Auftrag, Alternativen zu suchen, zu prüfen und Antrag zu stellen, nachzukommen. Der Regierungsrat kam diesem Auftrag also brav nach. Ausserdem wurde die unabhängige öV-Kommission konsultiert. Diese nahm die Vorschläge des Regierungsrates zur Kenntnis. – Nicht unerwartet haben die Medien die Thematik ausführlich abgehandelt. Auch die vermeintlich betroffene Bevölkerung machte sich bemerkbar. Sie findet – wie kann es auch anders sein – viele Verbündete. Würden all jene, die ihre Unterschrift unter die verschiedenen Begehren gesetzt haben, den öV auch benutzen, würde der Landrat heute wohl keine grossen Diskussionen führen. – Hauptdiskussionspunkt sind vor allem die Linienabschnitte Glarus Pfrundhaus–Glarus Bahnhof und Ennenda Seilbahn–Glarus Bahnhof. Aufgrund der Faktenlage ist unbestritten, dass diese Route kein Bestandteil der Linie 501 bzw. 502 mehr sein kann. Nach längeren Diskussionen wurde in der Kommission ein Antrag auf Einführung einer Kleinbuslinie unter Bedingung, dass sich die Gemeinde Glarus mit 50 Prozent an den Kosten beteiligt, gestellt. Dieser Antrag wurde mit sieben zu zwei Stimmen angenommen. In der Zwischenzeit hat auch der Gemeinderat Glarus öffentlich mitgeteilt, dass er dieser Lösung Hand bieten möchte. – Die Linie Schwanden–Sool soll im Zusammenhang mit dem Schulbus bis nach Mitlödi verlängert werden. Das ist aus Sicht der Kommission eine vertretbare und vernünftige Lösung. Einzig die Frage aus der Kommissionsmitte, weshalb man nicht schon länger auf diese gute Idee gekommen sei, konnte nicht so richtig beantwortet werden. – Ein Antrag auf erneute Überprüfung der Linie Schwändi–Bahnhof Glarus fand kein Gehör, da die Frequenzen insgesamt unbefriedigend waren und der Gemeinderat Glarus Süd nur eine Linie vom Bahnhof in Schwanden nach Schwändi befürwortet hat. Eine Linie Schwanden–Schwändi–Lassigen nach Glarus wurde vom Departement Bau und Umwelt aus fahrplantechnischen Gründen als nicht machbar bezeichnet.

– Dank der Kostenzusammenstellung im Kommissionsbericht ist ersichtlich, dass die Kommissionsvariante lediglich noch eine Einsparung von 17'150 Franken gegenüber dem aktuellen Angebot zur Folge hat. Ebenfalls waren die aktuellen jährlichen Kosten des öV ein Thema in der Kommission – dies mit Blick auf den an der Landsgemeinde 2012 beschlossenen öV-Kredit von 6,97 Millionen Franken. Die Details sind im Kommissionsbericht enthalten. Es ist explizit darauf hinzuweisen, dass die unterschiedlichen Zahlen fast ausschliesslich auf das viel günstigere Rollmaterial und den Sondereffekt durch die positiven Massnahmen in Bilten zurückzuführen sind. Es kann in keiner Art und Weise von einer Sparübung die Rede sein. Auch die Wirkungsanalyse ist nicht als Sparprogramm zu verstehen. Sie ist ein Auftrag und Bestandteil des Landsgemeindebeschlusses von 2012. – Zu danken ist Regierungsrat Kaspar Becker, Christof Kamm, Leiter der Hauptabteilung Tiefbau, Markus Josi, Leiter der Fachstelle öV, sowie Martina Rehli, Departementssekretärin, für die kompetente Unterstützung. Ein besonderer Dank gebührt Tamara Willi für die Protokollführung und den Kommissionsmitgliedern für die angeregte und interessante Kommissionssitzung.

Priska Müller Wahl, Niederurnen, Kommissionsmitglied, äussert namens der Grünen Fraktion Kritik am Vorgehen des Kantons. – Die Grüne Fraktion nimmt die Wirkungsanalyse zur Kenntnis. Sie unterstützt aber viele Anpassungen nicht. Es geht mehrheitlich um Leistungsabbau statt um Optimierungen. Dies, obwohl das öV-Budget bei Weitem nicht ausgeschöpft wird. Die Wahrnehmung des öV unterscheidet sich indes von jener des Vorredners: Es wollen ihn nicht nur alle, sondern es nutzen ihn auch zunehmend mehr Menschen. Es ist deshalb aus Sicht der Grünen Fraktion schade und ungenügend, dass der Kanton von sich aus keine innovativen Ersatzlösungen oder echte Optimierungen geprüft hat. Er suchte vor allem nach Streichungsmöglichkeiten. Die Vorlage ist mutlos. Progressive, weitsichtige Lösungen für die Zukunft fehlen. Es ist deshalb gut, dass das Postulat der CVP-Fraktion noch nicht abgeschrieben ist. – Einige der vorliegenden Streichungsvorschläge basieren auf Daten aus der Vergangenheit. Sie machen mit Blick auf die Zukunft überhaupt keinen Sinn. Zum Beispiel werden die Kurse nach Elm in der touristischen Wintersaison verstärkt, obwohl heute schon höhere Frequenzen im Sommer generiert werden: Die Wanderer nehmen den öV, die Skifahrer nicht. Das hat man in diesem sehr schönen Sommer besonders gut sehen können. Man muss keine Hellseherin sein, um zu wissen, dass diese Entwicklung in Zukunft noch zunehmen wird. Dennoch wird auf Basis einer Analyse der Vergangenheit eine Kürzung vorgenommen. – Das Kommunikationsdesaster bei der Buslinie Sool ist aus Sicht der Grünen Fraktion schon fast ein wenig peinlich für eine Verwaltung, die sich „Glarnerland macht weitsichtig“ auf die Fahnen geschrieben hat. Es ist schockierend, wie schlecht der Kanton die Änderungen und die beabsichtigten Streichungen kommuniziert hat. Es darf in Zukunft nicht mehr passieren, dass der Kanton trotz einer öV-Fachstelle – mit 80 Stellenprozent dotiert – erst unter grossem öffentlichen Druck nach sinnvolleren Lösungen sucht. Wenn man mit den Betroffenen spricht, findet man gute und sogar kostengünstige Lösungen. – Die Planung eines zukunftsfähigen öV-Angebots sieht aus Sicht der Grünen Fraktion anders aus. Im Kanton Glarus mit einem Haupttal, einem Seitental und drei Gemeinden sollte die Planung wirklich nicht so schwierig sein. Die Grüne Fraktion verlangt Verbesserungen vor Leistungsabbau und die Prüfung von innovativen Lösungen unter rechtzeitigem Einbezug der Betroffenen. Sie wird sich deshalb später nochmals äussern. Zudem möchte die Grüne Fraktion auf politischem Weg einen zukunftsfähigen öV im Glarnerland einfordern. Es dauert zu lange, bis die Verwaltung aktiv wird. Vielleicht sind dann einige innovative Lösungen schon nicht mehr möglich.

Stephan Muggli, Betschwanden, beantragt stellvertretend für die FDP-Fraktion Zustimmung zum Antrag gemäss Kommission. – Mit der regierungsrätlichen Vorlage, ergänzt um den Vorschlag der Kommission, liegt eine Lösung auf dem Tisch, welche das öV-Angebot deutlich attraktiver macht. In den meisten Punkten waren sich Kommission und Regierungsrat einig. – Es gibt keine plausible Rechtfertigung dafür, den Dorfteil Steinibach vom öV abzuhängen. Es ist logisch, dass man einen Bus, der von Schwanden nach Elm fährt, weiter nach Steinibach verkehren lässt, anstatt dass dieser bei den Sportbahnen wartet, bis er wieder zurück nach Schwanden fahren kann. Es ist zudem sehr erfreulich, dass mit der Systema-

tisierung des Fahrplans der Linie zwischen Schwanden und Elm 137'000 Franken eingespart werden können. – Die vorliegende Lösung für die Linie Schwanden–Sool mit der Schülerbeförderung durch den Linienbus ist ein Paradebeispiel dafür, wie man vorwärtskommen kann, wenn verschiedene Anspruchsgruppen miteinander am gleichen Strick ziehen. Von dieser Lösung profitieren die Gemeinde und der Kanton. Wenn sich der Bund mittelfristig wieder an dieser Linie beteiligt, weil die Schüler für zusätzliche Frequenzen sorgen, gewinnen Kanton und Gemeinde nochmals zusätzlich. Schade ist, dass niemand früher auf diese Idee gekommen ist. – In den Medien diskutiert wurden die Linienabschnitte Glarus Pfrundhaus–Glarus Bahnhof und Ennenda Seilbahn–Glarus Bahnhof. Hier wird immer wieder und zu Recht die tiefe Auslastung auf diesen Streckenabschnitten ins Feld geführt. Man fragt sich aber, wie diese Linienabschnitte gut ausgelastet werden sollen, wenn sie in keiner Weise auf den Fahrplan der Züge ausgerichtet sind. Möchte jemand aus Schwanden ins Altersheim Bühli in Ennenda reisen, muss er in Ennenda eine Wartezeit von 30 Minuten in Kauf nehmen. Reist jemand von Zürich ins Altersheim Bühli, dauert dies länger, als wenn die Reise nach Betschwanden führen würde – trotz 8-Minuten-Halt in Schwanden. Mit der vorgeschlagenen Kleinbuslinie werden diese Anschlüsse an den Zug geschaffen. Dadurch werden diese Linienabschnitte endlich brauchbar – und die Frequenzen steigen hoffentlich. Die Altersheime müssen selbstverständlich in die Pflicht genommen. Diese haben klar mitgeteilt, dass sie für ihre Mitarbeitenden Anreize für die Nutzung des öV schaffen werden. Der Bus von Näfels nach Glarus kann dank der Abkopplung dieser Linienabschnitte in Glarus direkt wenden. Dadurch wird die Fahrplanstabilität auf dieser Linie endlich erreicht. – Die FDP-Fraktion ist der Meinung, dass man der Variante mit der Kleinbuslinie eine Chance geben soll. Dieses Angebot, das zur Hälfte von der Gemeinde finanziert wird, soll in der Praxis getestet werden.

Marco Hodel, Glarus, unterstützt im Namen der CVP-Fraktion den Kommissionsantrag. – Bereits im Januar 2018 hat sich die CVP-Fraktion für die Beibehaltung des Busbetriebs zu den Alterszentren in Ennenda und Glarus eingesetzt. Sie ist auch heute noch davon überzeugt, dass der Busanschluss dringend nötig ist. Wichtig ist eine gute Anbindung an den Zug. Es gibt viele Personen, die den Bus auch nutzen. Das sind vor allem Bewohner der Alterszentren. Aber es sind auch Angehörige von ausserhalb. Für sie ist der direkte Anschluss an den Zug positiv. Eine Abschaffung dieser Buslinie würde diese Menschen stark treffen und ausgrenzen. Beim Bau bzw. Umbau des Pfrundhauses wurde explizit gefordert, dass das Alterszentrum mit dem Bus erreichbar sein muss. – Jeder wird einmal alt und wohnt dann vielleicht in einem Alterszentrum. Man würde es auch nicht akzeptieren, vom öffentlichen Leben abgeschnitten zu werden. Alterszentren sind öffentliche Gebäude, die in jedem Fall mit dem öV erreichbar sein müssen. – Leider werden heute alte Menschen – und solche mit einer Einschränkung – oft als finanzielle Belastung wahrgenommen. Das darf nicht sein. Denn auch diese Menschen haben sich einmal mit ihrer Arbeit und ihrem Einsatz für die Allgemeinheit eingesetzt. – Aus diesen Gründen unterstützt die CVP-Fraktion den Kommissionsantrag. Damit wird verhindert, dass Menschen am Rande der Wohngemeinde noch mehr ausgegrenzt werden.

Karl Mächler, Ennenda, wirbt namens der BDP/GLP-Fraktion für Unterstützung zum Kommissionsantrag, beantragt jedoch eine Ergänzung, wonach die Beteiligung des Kantons an der Kleinbuslinie maximal 100'000 Franken pro Jahr betragen dürfe. – Auf Seite 2 des Kommissionsberichtes kann gelesen werden, dass die Gemeinde Glarus ursprünglich anscheinend keinen Beitrag an diese Ortsbuslinie leisten wollte. Vor rund einer Woche teilte Gemeindepräsident Christian Marti in den Medien mit, dass die Gemeinde im Sinne der Sache bereit sei, einen entsprechenden Betrag ins Budget einzustellen. Im Gegenzug wolle die Gemeinde ein klares Mitspracherecht bei der Gestaltung des Taktfahrplans. Es stellt sich nun die Frage, welche Bedeutung dieses Mitspracherecht hat. Sollte damit eine Erhöhung der Anzahl Fahrten ermöglicht werden, ist dies eine Sache der Gemeinde allein – und nicht mehr des Kantons. Dies wäre eine Erweiterung des Angebots, welche über die notwendige Erschliessung der Altersheime hinausgeht. Damit hätte die Gemeinde die Kosten zu tragen. Auf Seite 3 des regierungsrätlichen Berichts vom August 2018 werden die Kosten für diese

Kleinbuslinie mit 200'000 Franken veranschlagt. Dabei wird von Montag bis Freitag mit 15 Kurspaaren und an Samstagen mit 12 Kurspaaren ausgegangen. Am Sonntag wird die Linie nicht betrieben. Das entspricht gegenüber heute einem Ausbau von mehr als 35 Prozent. Bisher gab es lediglich 11 Kurspaare auf diesen Linienabschnitten. Die BDP/GLP-Fraktion ist nicht gegen einen Ausbau. Aber er muss irgendwo ein Ende haben. Es darf nicht sein, dass künftig noch mehr Busse leer durch die Gegend fahren. – Wie erwähnt, verkehrt der Kleinbus am Sonntag nicht. Das erscheint falsch. Es handelt sich um eine Linie, die ihre Berechtigung in erster Linie aufgrund der Altersheime hat. Wann sonst als am Sonntag und allenfalls am Samstag haben berufstätige Personen Zeit, ihre Eltern im Altersheim zu besuchen. Am Sonntag kommen die Besucher in die Altersheime. Sie müssen mit dem Auto anreisen – es fährt kein Bus. Es stimmt natürlich, dass am Sonntag weniger Leute arbeiten müssen. Aber genau in den Altersheimen braucht es dennoch Personal. Auch diese Leute können an Sonntagen nicht mit dem Bus fahren. Die dritte Gruppe bilden die Bewohner selbst. Ihnen steht kein Bus zur Verfügung, wenn sie an einem Sonntag einen Ausflug machen wollen. Sie sind auf jemanden angewiesen, der sie mit dem Auto abholt. Da muss man nochmals über die Bücher. Hier wäre der Gemeindepräsident zu unterstützen, wenn er sich für ein minimales Angebot an Sonntagen einsetzen würde.

Toni Gisler, Linthal, votiert für Zustimmung zum Antrag des Regierungsrates. – Von grüner Seite her hiess es vorhin, man beschliesse über einen Leistungsabbau. Das Gegenteil ist der Fall. – Die Wirkungsanalyse ist eine Folge des Landsgemeindebeschlusses von 2012. Sie hat den Kanton etwas gekostet. Der Regierungsrat hat hier saubere und gute Arbeit geleistet. Er hat eine Vorlage und darin Vorschläge ausgearbeitet. Aus verschiedenen Parteien hört man immer wieder, man müsse sparen. Das hat der Regierungsrat auf Grundlage der Wirkungsanalyse versucht. Zunächst waren es rund 250'000 Franken an Einsparungen, später waren es 117'000 Franken und zuletzt blieben noch mickrige 17'000 Franken. Gewisse Linienabschnitte wie Glarus Pfrundhaus–Glarus Bahnhof und Ennenda Seilbahn–Glarus Bahnhof werden schlicht zu wenig genutzt. Da kann der Landrat noch stundenlang über die Besuchszeiten in Altersheimen sprechen. Am Ende werden die Busse nicht benutzt. – Man weckt mit der Schaffung einer Kleinbuslinie Begehrlichkeiten in den anderen Gemeinden. Am Ende finanziert der Kanton überall solche Linien. Der Kanton ist nicht für die Subventionierung von Ortlinien zuständig. Das wird er auch in Zukunft nicht sein. Das Anliegen der Gemeinde Glarus ist zwar verständlich. Dann soll aber auch die Gemeinde Glarus die Linie finanzieren.

Regierungsrat *Kaspar Becker* beantragt Zustimmung zum Antrag des Regierungsrates. – Es handelt sich um ein emotionales Thema; in der Politik, in der Öffentlichkeit und leider auch in den Medien. Der zweite Anlauf des Regierungsrates fand im Grossen und Ganzen ein gutes Echo. Es gibt einen grossen Punkt, den es zu diskutieren gilt. – Das öV-Paket, das die Landsgemeinde 2012 schnürte, wurde damals vom Landrat mit dem Auftrag zur Erarbeitung einer Wirkungsanalyse nach drei vollen Jahren ergänzt. Damit sollte der Nutzen der Investitionen überprüft werden. Die Analyse ergab, dass mit der Einführung der einen oder anderen Buslinie offensichtlich nicht die gewünschte Wirkung erzielt wurde. Wenn der Landrat der Meinung sein sollte, dass es mit dem blossen Unterbreiten der Wirkungsanalyse getan ist, dann besteht eine Differenz zum Regierungsrat. Das Ergebnis einer Analyse sollte auch umgesetzt werden. – Die Umsetzung der Analyse wurde in den ersten Schritten vielleicht nicht ganz so geschickt vollzogen. Der Regierungsrat hat eine zweite Chance erhalten. Das Thema Sool wurde nochmals angeschaut. Man hat mit der Gemeinde Glarus Süd diskutiert und eine Lösung gefunden. Die Thematik der Alterszentren in Ennenda und Glarus wurde Mitte März mit der Gemeinde Glarus besprochen. Diese wollte damals noch nicht so ganz im Sinne der Sache mitarbeiten. Der Vorschlag des Regierungsrates basiert auf dem öV-Gesetz. Artikel 10 des Gesetzes regelt, wie nicht abgeltungsberechtigte Ortlinien zu handhaben sind. Es heisst darin ganz klar, dass sich die Gemeinde beteiligen muss. Es ist also nicht ein Akt im Sinne der Sache und der Glaubwürdigkeit, wenn die Gemeinde sich beteiligt. Wenn eine solche nicht abgeltungsberechtigte Ortlinie gewünscht ist, dann muss sich die Gemeinde beteiligen. Man kann also festhalten, dass der Kommissionsantrag gesetz-

konform ist. – Der Regierungsrat hat die Wirkungsanalyse genauer angeschaut als nur in Franken und Rappen. Es ist unbestritten, dass der heutige Fahrplan auf den Linienabschnitten zu den Altersheimen eine suboptimale Wirkung hat. Deshalb hat man geprüft, wie die Kleinbuslinie im Falle einer Einführung auszugestaltet ist. Sie muss besser getaktet sein, die Anschlüsse müssen passen. Für den Betrieb einer solchen Kleinbuslinie ist mit Kosten von rund 200'000 Franken zu rechnen. Bei rund 300 Betriebstagen entspricht dies rund 700 Franken pro Tag, welche die öffentliche Hand – unabhängig davon, ob Gemeinde oder der Kanton – bezahlen muss. Der Regierungsrat kam zum Schluss, dass das nun einmal sehr viel Geld ist. Es ist zu bezweifeln, dass der zusätzliche Nutzen diese Ausgabe rechtfertigen kann. – Zu danken ist der Kommission unter dem Tagespräsidenten Hans-Jörg Marti für die sachliche und lösungsorientierte Sitzung.

Anträge

Linien 501 und 502; Abschnitte Glarus Bahnhof–Ennenda Seilbahn sowie Glarus Bahnhof–Glarus Pfrundhaus

Der *Vorsitzende* weist auf den Kommissionsantrag, der als Ersatz für die Streichung der Linienabschnitte Glarus Bahnhof–Ennenda Seilbahn sowie Glarus Bahnhof–Glarus Pfrundhaus die Schaffung einer Kleinbuslinie vorsieht, sowie auf die weiteren, zu dieser Thematik eingegangenen Anträge hin.

Christian Büttiker, Netstal, Kommissionsmitglied, beantragt namens der SP-Fraktion die Ablehnung der Streichung der Linienabschnitte Glarus Bahnhof–Ennenda Seilbahn sowie Glarus Bahnhof–Glarus Pfrundhaus. Diese Linien seien weiter zu bedienen, vollumfänglich finanziert vom Kanton. – Dass es solche Aufstände und sogar einen Memorialsantrag brauchte, um den Regierungsrat und die Fachstelle zu besseren und breiter abgestützten Lösungen zu bewegen, ist bedenklich. Die SP-Fraktion hofft, dass der Regierungsrat und die Fachstelle jetzt wissen, wie gemeinschaftliche Prozesse angegangen werden sollten. Das sollte künftig von Beginn weg so funktionieren. – Auf der Grundlage des Landsgemeindebeschlusses 2012 ist der Kanton zuständig für die Finanzierung der Bedienung der End-Haltestellen Ennenda Seilbahn und Glarus Pfrundhaus. Denn die beiden Haltestellen sind in der Landsgemeinde-Vorlage so erwähnt. Der Regierungsrat hat wohl eine Kleinbuslinie geprüft, beurteilt die Kosten dafür aber als unverhältnismässig hoch. Er will die beiden Haltestellen ersatzlos streichen – trotz einem ausreichend grossen Kredit, der immerhin von der Landsgemeinde gewährt wurde. – Eine etwas andere, fachlichere Sicht kommt in der Wirkungsanalyse zum Tragen. Darin wird die ersatzlose Streichung des Endabschnitts Pfrundhaus nicht empfohlen. Im Kapitel 10.1.7 heisst es: „Auf der Linie 512 kann durch eine Option die Verbindung nach Mollis, zum Flugplatz und bis Glarus deutlich verbessert werden.“ Im Bericht wird empfohlen, diese Option zumindest in der Hauptverkehrszeit umzusetzen. Weiter bescheinigt die Wirkungsanalyse dem Quartier Oberdorf in Glarus ein beträchtliches öV-Potenzial, sofern am Bahnhof Glarus gute Anschlüsse möglich sind. Das ist heute nicht gewährleistet. Genau diese Anschlüsse an das Schienenangebot könnten mit der geprüften Kleinbuslinie erreicht werden. Würde das Oberdorf vom öV-Angebot abgetrennt, gäbe es im ganzen Kanton kein vergleichbares Quartier ohne Anbindung an den öV. Es geht immerhin um 1000 Menschen und 300 Arbeitsplätze. Diese Ungleichbehandlung würde dem öV-Gesetz widersprechen. Darin heisst es in Artikel 3 Absatz 3 Buchstabe c: „Gewährung möglichst gleicher Entwicklungschancen für alle Gemeinden unter Berücksichtigung volks- und betriebswirtschaftlicher Gesichtspunkte; (...)“. Dieses Gesetz wurde von der Landsgemeinde 2012 beschlossen. Auch die kantonale öV-Kommission unterstützt die Idee, die beiden Linienabschnitte mit einem Kleinbus zu bedienen, damit die Anschlüsse endlich gewährleistet werden können. Das ist heute nicht der Fall. Und deshalb können diese Linien auch gar nicht jene Wirkung entfalten, wie sie der Regierungsrat verlangt. Das sollte in einer Wirkungsanalyse auch berücksichtigt werden. – Weiter argumentiert der Regierungsrat, dass eine Kleinbuslinie ein neues Busangebot des Ortsverkehrs darstelle. Deshalb habe sich die

Gemeinde – gestützt auf das öV-Gesetz – an den Kosten zu beteiligen. Diese Argumentation ist aus Sicht der SP-Fraktion übertrieben spitzfindig und widerspricht im Lichte des Entscheids der Landsgemeinde 2012 und der konkreten Umsetzung seit 2014 Treu und Glauben. Es handelt sich nicht um eine neue Buslinie, sondern um einen Ersatz. Bis jetzt gehören die Linienabschnitte zum Regionalverkehr. Und für diesen ist gemäss Gesetz der Kanton zuständig. – Der Landrat verlangte in der Debatte zum öV-Konzept eine Erfolgskontrolle und eine Wirkungsanalyse, keine reine Finanzanalyse. Die fachliche Sicht sagt also klar, dass die Kleinbuslinie eine gute und richtige Lösung ist und dass der öV nur an Qualität gewinnen könne. Aber der Regierungsrat sieht in erster Linie nur das Sparpotenzial. Dieses will er ohne Wenn und Aber ausschöpfen. – Der öV muss langfristig geplant und umgesetzt werden. Wieso der Regierungsrat jetzt Angebote streichen will, ist unverständlich. Die SP-Fraktion ist sich sicher, dass nur dank guten öV-Angeboten und einem Zusammenspiel aller Verkehrsträger die zunehmend verstopfte Kantonsstrasse entlastet werden kann. Der Regierungsrat hat kaum andere, schnellere Lösungen parat. Die Umfahrungen können das wohl kaum sein. Denn wenn das Verkehrsaufkommen weiterhin so stark zunimmt wie in den vergangenen fünf Jahren, nützen auch die geplanten Umfahrungen nichts mehr. Die Staus bleiben. Die einzige Lösung dagegen ist stets und ausschliesslich ein gutes öV-Angebot. Nur ein solches wird die Menschen dazu motivieren, den öV zu nutzen. – Muss die Gemeinde das Angebot mitfinanzieren, werden Regeln, die bis heute gut funktioniert haben, verletzt. Der Kanton dürfte auch in Glarus Süd oder Nord ähnliche Haltestellen, die plötzlich nur noch mit Angeboten des Ortsverkehrs erschlossen würden, finden. Die Gemeinden müssten dann mitfinanzieren. Deshalb sollte bei klaren Regeln der Finanzierung verblieben werden. Diese wurden an der Landsgemeinde 2012 festgelegt. Es ist in einen zukunftsgerichteten, zuverlässigen öV zu investieren.

Andrea Trummer, Ennenda, wirbt um Zustimmung zum Kommissionsantrag. – Offensichtlich gibt es bezüglich des Landsgemeindeentscheids von 2012 unterschiedliche Auffassungen und Auslegungen. Auch eine intensive Debatte wird das nicht ändern. Im Endeffekt geht es aber um die Anbindung von drei Alterszentren, um 1000 Einwohnerinnen und Einwohner – darunter auch viele Schülerinnen und Schüler, die das Angebot im Winter nutzen –, um 300 Arbeitsplätze und um ein touristisches Angebot. Sie würden mit der Streichung der Linien vom öV-Angebot abgeschnitten. Mit der Kommissionsvariante liegt nun ein sehr guter Kompromiss auf dem Tisch. Es handelt sich um eine lohnende Investition in den Service public. Mit der Kleinbuslinie kann das Angebot bedürfnisgerecht verbessert werden. Dann wird dieses auch besser genutzt.

Regierungsrat *Kaspar Becker* hält am regierungsrätlichen Antrag fest. – Die Aeugstenbahn lässt ihre Gäste beim Bahnhof Ennenda parkieren. Jenen Gästen, die mit dem öV anreisen, sollte man ebenfalls zumuten können, dass sie die 600 Meter zur Bahn laufen. – Die Landräte Büttiker und Müller Wahl erwähnten, dass der Kredit nicht voll ausgeschöpft werde. Zum Glück gibt es ganz viele weitere Budgetposten, die nicht voll ausgeschöpft werden müssen. Man sollte das Geld nicht ausgeben müssen, nur, weil man es hat. Die Vorschläge des Regierungsrates entsprechen einem verantwortungsvollen Umgang mit den Steuermitteln. – Es wurde gesagt, der Kanton würde auch in Glarus Süd und Glarus Nord Linien finden, die er dann plötzlich als Ortlinien betrachte. Glarus Nord verlangte 2017 eine Buslinie im Raum Bilten/Ziegelbrücke. Die Gemeinde musste jeden einzelnen Franken selbst bezahlen.

Abstimmungen:

- Der Antrag Mächler obsiegt über den Antrag Büttiker.
- Der Antrag des Regierungsrates unterliegt dem Antrag Mächler.
- Der Antrag der Kommission obsiegt über den Antrag Mächler mit 33 zu 18 Stimmen.

Mathias Zopfi, Engi, begibt sich für die Dauer der Beratung jener Linien, welche durch die Autobetrieb Sernftal AG betrieben werden, in den Ausstand.

Linie 541; Begrenzung Zusatzkurse auf touristische Wintersaison

Priska Müller Wahl beantragt, es sei von der Begrenzung der Zusatzkurse auf der Linie 541 auf die touristische Wintersaison abzusehen. – Bereits heute gibt es auf dieser Linie im Sommer viel höhere Frequenzen als im Winter – auch tagsüber. Die Wanderer nutzen diese Linie. Es ist deshalb unlogisch, wenn man die Zusatzkurse auf die touristische Wintersaison begrenzt. Der vorliegende Antrag dient einer Optimierung des Angebots. Diese ist notwendig, damit der öV auch genutzt wird. Die Zusatzkurse dürfen nicht auf die Wintersaison begrenzt werden, sondern müssen ganzjährig gefahren werden.

Regierungsrat *Kaspar Becker* hält fest, dass die Reduktion nur zu Tageszeiten mit schwacher Auslastung stattfindet. – Die Reduktion der Zusatzkurse findet während der schwach benutzten Tagesstunden statt. Die Wanderer sind nicht den ganzen Tag über regelmässig verteilt unterwegs. Dort findet eine Optimierung statt. Tatsächlich wird die Wintersaison anders beurteilt als die Sommersaison. Die Wanderer sind in der Tendenz am Morgen unterwegs. Es gibt Erhebungen über die Auslastung, die Grundlage ist für die Optimierungen.

Priska Müller Wahl hält an ihrem Antrag fest. – Es entspricht nicht der eigenen Wahrnehmung, dass die Wanderer nur frühmorgens unterwegs sind.

Abstimmung: Der Antrag von Kommission und Regierungsrat obsiegt über den Antrag Müller Wahl.

Linie Schwändi–Glarus

Karl Stadler, Schwändi, beantragt, es sei die Buslinie Schwändi–Glarus in das öV-Angebot des Kantons aufzunehmen. – Der Entscheid, mit wie vielen Kurspaaren die zu prüfende Linie zu bedienen ist, wird dem Regierungsrat überlassen. Aber ein Mindestangebot müsste das Bedürfnis der Leute abdecken, die nach Glarus pendeln. Das würde eine Fahrt am Morgen, zwei am Mittag und eine am Abend beinhalten. Bis 2014 gab es ein solches Angebot. Dieses wurde sehr geschätzt. Dass die durchschnittlichen Frequenzen nicht höher waren als andernorts, dürfte zutreffen. Aber man muss berücksichtigen, dass hier die einzelne Hauptlastrichtung jeweils sehr gut ausgelastet war: Am Morgen reisen die Leute von Schwändi nach Glarus, vor dem Mittag geht es zurück nach Schwändi, nach dem Mittag wieder nach Glarus und am Abend kehren die Menschen nach Schwändi zurück. Die Gegenrichtung ist aufgrund der wenigen Arbeitsplätze in Schwändi nicht gefragt. Dazu kommen die Schulferien, in denen die Schüler vollständig fehlen. Das führte zu einer tiefen durchschnittlichen Auslastung. Aber in den anderen Zeiten war der Bus in der Hauptlastrichtung gut besetzt. Das ist aus eigener Erfahrung bekannt und kann auch von der Betreiberfirma bestätigt werden. – Man wird nun wohl argumentieren, dass die Erschliessung in Richtung Schwanden gut sei. Das ist richtig. Aber sobald man von Schwanden wegwill – etwa ins Kleintal oder in Richtung Unterland –, ist der Fahrplan deutlich schlechter. Der Weg von Schwändi nach Glarus ist auf direktem Weg rund 5 Kilometer lang. Mit dem öV benötigt man jedoch fast 30 Minuten. Die Hälfte davon ist Wartezeit in Schwanden. Das ergibt ein Tempo von 10 Kilometer pro Stunde. Da kann man nicht mehr von einer guten Verbindung sprechen. Dass die Leute für diesen Weg auf das Auto ausweichen, ist nachvollziehbar. So ist die Strecke locker in 10 Minuten zu schaffen. – Wenn man jetzt einen neuen Anlauf nehmen würde, könnte man Leute gewinnen, die den öV bis anhin nicht genutzt haben. Das neue Parkierungsregime in Glarus könnte etwa einen Anreiz darstellen – so, wie man das auch beim Kleinbus zwischen den Altersheimen hofft. Die Autos, die in Schwändi stehen bleiben, beanspruchen in Glarus keine Parkplätze. Sie tragen nicht zum Verkehr auf den Strassen oder allenfalls gar zu Staus bei. – Beim damaligen Bus bis 2014 war es so, dass er von den oberen Dorfteilen von Schwanden und natürlich auch vom Dorfteil Lassigen aus gut genutzt worden ist, um

etwa in Glarus Spital- oder Arztbesuche zu machen. Es handelte sich häufig um ältere Leute, für die der Bus eine viel bequemere Variante war, als der Zug ab Bahnhof Schwanden. – Die erwähnte Stellungnahme des Gemeinderates Glarus Süd stammt aus dem Jahr 2011. Sie hat nichts mit der Wirkungsanalyse zu tun, sondern bezog sich auf das damalige Landsgemeindegeschäft. – Der Regierungsrat ist gebeten, die Fantasie spielen zu lassen. Er sollte nicht nur die direkte Linie Glarus–Schwändi betrachten. Denkbar wären auch Synergien mit Schülertransporten, ein Rundkurs mit Sool oder zu einem späteren Zeitpunkt vielleicht auch den Einbezug der Altersheim-Linie in Glarus. Der Kanton verfügt über einen öV-Beauftragten mit einem respektablen Pensum. Da müsste eigentlich mehr Freiraum sein, als nur für eine kategorische Ablehnung. Freiraum gibt es auch beim Geld. Man könnte ein sinnvolles Angebot wiederaufnehmen, ohne dass der Kredit, den die Landsgemeinde für den öV gesprochen hat, auch nur annähernd ausgeschöpft würde. – Es mag ja sein, dass man mit den Vorschlägen des Regierungsrates die internen Kosten senkt. Dass man damit aber allenfalls die externen Kosten erhöht – Stichwort Parkplatzbedarf, Staustunden usw. –, müsste auch berücksichtigt werden.

Der *Vorsitzende* hält fest, dass er den Antrag Stadler als Prüfauftrag auffasst und ihn als solchen entgegennimmt. In der Kommission sei das Anliegen auch so behandelt worden.

Regierungsrat *Kaspar Becker* beantragt Ablehnung des Antrags Stadler. – Das Anliegen von Landrat Karl Stadler ist ein Dauerbrenner. Es wurde auch schon 2012 diskutiert. Im Memorial wurden die täglichen Frequenzen der Linie aufgezeigt. Auf der Linie Glarus–Schwändi verkehrten im Schnitt 22 Personen pro Tag. Dies rechtfertige kein Angebot, hiess es damals. Der Landrat lehnte die Aufstockung des Kredites für diese Linie deutlich ab. – Eine Schaffung der Linie Glarus–Schwändi könnte zudem auch die Linie Schwanden–Schwändi konkurrenzieren. Diese wird nicht so stark frequentiert, dass sie langfristig gesichert ist. Auch das muss berücksichtigt werden.

Abstimmung: Der Antrag von Kommission und Regierungsrat obsiegt über den Antrag Stadler mit 27 zu 23 Stimmen.

Susanne Elmer Feuz, Ennenda, bittet darum, eine Schlussabstimmung durchzuführen.

Schlussabstimmung: Dem Antrag ist gemäss Fassung der Kommission zugestimmt.