

An den Landrat

---

Glarus, 6. Januar 2011

### **Bericht zu den Zwillingsmemorialsanträgen Glarner öV**

Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Landrätliche Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr behandelte die Zwillingsmemorialsanträge Glarner öV an ihrer Sitzung vom 14. Dezember 2010 in folgender Zusammensetzung:

Vorsitz: LR Emil Küng, Obstalden

Mitglieder: LR Peter Toneatti, Glarus  
LR Andy Luchsinger, Haslen  
LR Rolf Blumer, Glarus  
LR Martin Bilger, Ennenda  
LR Fridolin Dürst, Obstalden  
LR Toni Gisler, Linthal  
LR Bruno Gallati, Näfels

Ersatzmitglieder: LR Beny Landolt, Näfels

Entschuldigt: LR Peter Rufibach, Riedern

An der Sitzung nahmen weiter teil:

Landammann Röbi Marti, Departement Bau und Umwelt  
Regierungsrat Rolf Widmer, Departement Finanzen und Gesundheit  
Ernst Grünenfelder, Hauptabteilungsleiter Tiefbau

Das Sitzungsprotokoll wurde von Stephanie Legler, Departement Bau und Umwelt, geführt.

Für die Bearbeitung standen der Kommission folgende Unterlagen zur Verfügung:

- Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Landrat
- Memorialsanträge

## 1. Eintreten

Das Eintreten ist bei Memorialsanträgen obligatorisch und bei beiden Vorlagen unbestritten.

## 2. 1. Memorialsantrag „Glarner öV mit integralem Halbstundentakt und Anschluss in Ziegelbrücke ans überregionale Bahnnetz“

Das Departement informierte die Kommission über zusätzliche Aufwendungen, welche geplante und geforderte Massnahmen mit sich bringen. Grobschätzungen zur stündlichen Führung des GlarnerSprinters ergeben einen zusätzlichen jährlichen Mehraufwand von 3 Mio. Franken. Die Quote für Bundesgelder für den Regionalverkehr ist bereits ausgeschöpft, weshalb der Kanton weitere Angebote vollständig selber finanzieren muss. Der zusätzliche, vom ZVV benötigte Halt in Wädenswil ab 2014 erfordert neues Rollmaterial, an das der ZVV aber einen Beitrag leistet. Mit der stündlichen Führung des GlarnerSprinters nach Zürich wäre zwar ein Halbstundentakt zwischen Schwanden und Zürich geschaffen. Der integrale Halbstundentakt nach Linthal, wie er in den Memorialsanträgen verlangt wird, kann über zusätzliche Busverdichtungen erreicht werden. Ohne bauliche Massnahmen ist ein Halbstundentakt nach Linthal mit dem Zug nicht realisierbar. Auch der Stundentakt Mühlehorn–Ziegelbrücke mit Eckanschluss ins Glarnerland ist mit heutigem Fahrplan und bestehender Infrastruktur nicht möglich. Die Züge könnten nicht mehr in Glarus, sondern müssten in Netstal kreuzen, was zwangsläufig zu einem Ausbau des Bahnhofs Netstal führen würde. Dieser Ausbau in Netstal würde mind. 3 Mio. Franken mehr als der geplante Ausbau des Bahnhofs in Glarus kosten. Den Bus über den Kerenzerberg auszubauen sei deshalb die bessere Lösung.

Für einen eigenen Tarifverbund ist der Kanton Glarus zu klein. Eine Verbundlösung mit dem Tarifverbund Ostwind ist mit Kosten von jährlich mind. 0.5 Mio. Franken verbunden.

Über die von der Regierung im öffentlichen Verkehr geplanten Massnahmen wurde bereits im Rahmen des Strassenbauprogramms informiert. Es ist vorgesehen der Landsgemeinde 2012 eine entsprechende Vorlage zu unterbreiten.

Die Kommission erkennt, dass Wünschbares vom Machbaren zu trennen ist. Sie nimmt aber erfreut zur Kenntnis, dass die Regierung grundsätzlich auf die Ziele des Memorialsantrags hin arbeitet. Die Mehrheit der Kommission will auf eine gesetzliche Verankerung jedoch verzichten, um auch zukünftig Massnahmen aufgrund der finanziellen Gegebenheiten planen zu können.

Die Kommission diskutierte die Frage, ob aufgrund fehlender konkreter Zahlen zu den finanziellen Auswirkungen (insb. betr. Investitionen), die Behandlung des Memorialsantrags um ein Jahr verschoben werden sollte. Einen Verschiebungsantrag lehnte die Kommission ab.

Die Kommission beschloss, den 1. Memorialsantrag zum Glarner öV in ablehnendem Sinne dem Landrat weiterzuleiten.

## 3. 2. Memorialsantrag „Schaffung eines Fonds für Investitionen im öffentlichen Verkehr“

Das Departement Finanzen und Gesundheit gibt zu bedenken, dass der Kanton durch den Fonds unabhängig von der jeweiligen Finanzlage zu jährlichen Beiträgen an den Fonds verpflichtet wird. Dies kann dazu führen, dass in Situationen in denen die Schuldenbremse zum Tragen kommt, Steuererhöhungen oder Streichungen in Bereichen, die nicht durch einen Fonds privilegiert sind, wie Bildung, Wirtschaftsförderung etc. notwendig werden. Durch Spezialfinanzierungen wird der Kanton in seiner Flexibilität eingeschränkt, auf schwierige Finanzsituationen zu reagieren. Projekte können auch über das vom Landrat zu verabschiedende Budget via Laufende Rechnung finanziert werden. Spezialfinanzierungen müssen

durch das Gremium aufgehoben werden, welches sie beschlossen hat. In diesem Fall wäre dies die Landsgemeinde, was zu Verzögerungen und einer Verschiebung der Budgetkompetenz an ein weiteres Gremium führt.

Es wurde aber auch die Meinung vertreten, es könne durchaus sinnvoll sein, die Gelder zweckgebunden zu verwenden, statt in die Laufende Rechnung fliessen zu lassen. Dies bringe eine erhöhte Transparenz. Die Richtplanaufgaben betreffend die Förderung des öVs liessen sich auch über einen Fonds finanzieren (Beispiel Zürcher S-Bahn).

Gemäss Memorialsantrag sollen jährlich mind. 4 Mio. in den Fonds einbezahlt werden. Dieser Beitrag soll aus der LSVA, aus den geographisch-topographischen Beitragszahlungen und einem weiteren vom Landrat zu bestimmenden Topf finanziert werden. Eine Transparenz für den Bürger wie beispielsweise bei der Bausteuer, bei der ein Steuersatz für bestimmte Projekte eingesetzt wird, gibt es deshalb nicht. Gemäss HRM2, dem neu eingeführten Rechnungslegungsmodell, soll, wenn immer möglich, von Spezialfinanzierungen abgesehen werden.

Im Kommissionsbericht soll der Kostenrahmen, in welchem sich die Investitionen bewegen, dargelegt werden (vgl. Ziffer 4). Erst wenn die Kosten bekannt sind, kann über die Höhe der Einlagen diskutiert werden.

Das Departement erläuterte die wichtigsten Zahlen. Da jedoch nicht klar ist, welche Massnahmen zu welchem Zeitpunkt anfallen, können keine definitiven Zahlen vorgelegt werden.

Die Kommission beschloss, den 2. Memorialsantrag zum Glarner öV in ablehnendem Sinne dem Landrat weiterzuleiten.

#### 4. Finanzielles

Im Nachgang zur Kommissionssitzung stellte das Department Bau und Umwelt folgende Angaben zusammen.

Mit der Einführung des stündlichen GlarnerSprinters kann zusammen mit der bestehenden IR/Regio-Verbindung ein ½-Stunden-Takt zwischen Schwanden und Zürich HB angeboten werden. Eine Richtofferte für den GlarnerSprinter ergibt Gesamtkosten von 21'252'675 Franken. Unter Berücksichtigung eines prognostizierten Erlöses von 11'718'375 Franken verbleiben von den Bestellern zu übernehmende Kosten (Abgeltung) von 9'534'300 Franken. Aufgrund der Anzahl Abfahrten/Kanton und der Anzahl Zugkilometer/Kanton ergibt sich folgender angenommener Kostenteiler:

Kanton	%	Kosten in Fr.
ZH	24.70	2'354'972
SZ	30.76	2'932'750
SG	5.08	484'342
<b>GL</b>	<b>39.46</b>	<b>3'762'236</b>
gesamt	100.00	9'534'300

Im Rahmen der zugeteilten Quote durch das BAV für den Regionalverkehr sind die heutigen GlarnerSprinter-Kosten im Betrag von 649'372 Franken abzuziehen. Netto ergeben sich für den Kanton Glarus Zusatzkosten von jährlich ca. 3'113'000 Franken.

Soll zudem zwischen Elm und Schwanden das Angebot verdoppelt werden, entstehen geschätzte Zusatzkosten von jährlich 1.15 Mio. Franken. Bei einer Verdoppelung des Angebots über den Kerenzerberg entstehen geschätzte Zusatzkosten von jährlich 1.2 Mio. Franken.

Sollen in Ziegelbrücke auch die Eckanschlüsse Glarnerland–Mühlehorn stündlich angeboten werden können, müssen die Zugskreuzungen von Glarus nach Netstal verlegt werden, was zusätzliche einmalige Investitionskosten von 3 Mio. Franken auslöst.

Mit der Verwirklichung eines Anschlusses an den Tarifverbund Ostwind ab 2014 entstehen auf dem Gebiet des Kantons Glarus Ertragsausfälle im Umfang von jährlich ca. 500'000 Franken, welche vom Kanton Glarus zu übernehmen sind. Die Einführung des Tarifverbunds verursacht geschätzte einmalige Kosten von 200'000 Franken.

Für die Umsetzung des stündlichen GlarnerSprinters sind im Rahmen der Durchmesserlinie einmalige Vorfinanzierungskosten (Zinskosten) von 500'000 Franken und eine einmalige Kostenbeteiligung an den Investitionen im Rahmen der 4. Teilergänzungen S-Bahn Zürich im Betrag von 1'200'000 Franken fällig.

Gesamthaft fallen jährliche Mehrkosten für das öV-System Glarnerland von 6 Mio. Franken an. Dies kommt einer Verdoppelung der heutigen Kosten gleich. Die einmaligen Investitionskosten betragen 4.9 Mio. Franken (ohne die Mitbeteiligung des Kantons Glarus für ein Überholgleis Schübelbach–Buttikon im Rahmen der Angebotskonzeption Zürich–Chur).


## **5. Antrag**

Die Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr beantragt dem Landrat:

- a. *der Landsgemeinde den Memorialsantrag „Glarner öV mit integralem Halbstundentakt und Anschluss in Ziegelbrücke ans überregionale Bahnnetz“ zur Ablehnung vorzulegen.*
- b. *der Landsgemeinde den Memorialsantrag „Schaffung eines Fonds für Investitionen im öffentlichen Verkehr“ zur Ablehnung vorzulegen.*

Genehmigen Sie, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

**Landrätliche Kommission Bau,  
Raumplanung und Verkehr**

  
Emil Kung, Obstalden  
Kommissionspräsident