

## Beschluss

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 23. Februar 2022

### § 497

#### **Postulat FDP-Fraktion «Auswirkungen Ausbau Eisenbahninfrastruktur»**

(Bericht Regierungsrat, 23.11.2021)

#### *Überweisung des Postulats*

*Hans Jenny*, Ennenda, Unterzeichner, spricht sich namens der FDP-Fraktion für Zustimmung zum regierungsrätlichen Antrag aus. – Die FDP-Fraktion nimmt die Stellungnahme des Regierungsrates dankend zur Kenntnis, auch wenn sie nicht ganz gleicher Meinung ist. Das Postulat wollte den Regierungsrat beauftragen, mittelfristig zu prüfen und darzulegen, welche (negativen) Nebeneffekte und Auswirkungen der geplante Ausbau des Angebots und der Glarner Bahninfrastruktur im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur STEP, Ausbauschnitt 2040/45, auf das gesamte Verkehrsregime des Kantons sowie auf die Umwelt und die direktbetroffenen Anwohner haben kann und wie er beabsichtigt, diese Nebeneffekte zu begleiten, zu mindern und zu verbessern. Was «mittelfristig» heisst, muss hier nicht erläutert werden. Die FDP-Fraktion ist, wie im Postulat erwähnt, nicht grundsätzlich gegen einen 15-Minuten-Takt der Bahn. Sie ist jedoch der Meinung, dass es für eine Umsetzung dringend im Voraus flankierende Massnahmen braucht. Mit flankierenden Massnahmen ist zum Beispiel die dringend zu realisierende Erschliessung von Ennenda Süd im Leimen gemeint. Mit dieser Erschliessung wären die am meisten betroffenen Bahnübergänge wesentlich entlastet, ist doch der Rückstau auf der Hauptstrasse im Bereich der Garage Milt zunehmend unzumutbar und ungemein gefährlich. Um aber das Problem für Näfels und Mollis zu lösen, braucht es wohl Spezialisten. Zudem wird in drei bis vier Jahren mit der Eröffnung der Querspange Netstal ein weiterer, stark frequentierter Bahnübergang dazukommen. Es gibt also genügend Knackpunkte. Für diese braucht es Lösungen, bevor man von einem 15-Minuten-Takt träumt oder einen solchen sogar bestellt. Die Ironie der Geschichte ist, dass die zuständigen Personen den 15-Minuten-Takt scheinbar inzwischen bereits einmal eins zu eins getestet haben. Wie man der Lokalpresse Anfang Jahr entnehmen konnte, wurde er mit einem österreichischen Zug, der in der Schweiz gebaut wird, schon einmal hergestellt. Die Barrieren waren alle 7–8 Minuten geschlossen. Man wüsste eigentlich, worauf man sich einlässt. Bei den Immobilien wird stets von einer Strategie gesprochen. Auch für den Bahnverkehr im Glarnerland braucht es für die Zukunft dringend eine Strategie. Eine solche kann die FDP-Fraktion nicht erkennen.

*Andrea Trummer*, Glarus, beantragt namens der Die-Mitte-/GLP-Fraktion die Ablehnung des Postulats. – Im April beauftragte der Regierungsrat das Departement Bau und Umwelt, für den Ausbauschnitt 2040/45 des Strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur drei Angebotsziele des Kantons Glarus in der Planungsregion Ost einzubringen: den

halbstündlichen, neuen Interregio Chur–Zürich; den halbstündlichen, beschleunigten Regioexpress nach Zürich; den Viertelstundentakt Schwanden–Ziegelbrücke. Die Die-Mitte-/GLP-Fraktion ist überzeugt, dass die beabsichtigte Verdichtung eine Verbesserung der öV-Erschliessung im Glarnerland bringen würde und erachtet dies für die langfristige Zukunft als wichtig und richtig. Die Planung des Ausbaus 2040/45 steht am Anfang. Es ist unklar, wie die Angebotsziele des Kantons Glarus überhaupt berücksichtigt werden können. Es zeigte sich in der Vergangenheit, dass es nicht selbstverständlich ist, dass das Glarnerland bei der Verbesserung der öV-Erschliessung berücksichtigt wird. In der schweizweiten Landkarte der SBB hat es leider nicht unbedingt oberste Priorität. Klar ist, dass allfällige Auswirkungen beachtet werden müssen, sobald die künftigen Ausbauschritte definitiv sind. Zum jetzigen Zeitpunkt erachtet es die Die-Mitte-/GLP-Fraktion aber als falsches Zeichen der Politik, wenn bereits vor dem eigentlichen Bundesbeschluss die Ziele selbst wieder infrage gestellt und so riskiert wird, dass das Glarnerland bei einer Verbesserung der öV-Erschliessung nicht berücksichtigt wird.

*Marlies Murer*, Ennenda, unterstützt im Namen der Grünen Fraktion den Ablehnungsantrag Trummer. – Die Grüne Fraktion anerkennt das Problem mit dem Rückstau der wartenden Autos vor den Barrieren. Das ist sicherlich zu prüfen, wenn die Zeit dafür gekommen ist. Eine Lösung ist zu finden. Jetzt ist aber nicht der Zeitpunkt, den Fokus auf die negativen Nebeneffekte zu legen. Sonst sendet der Kanton ein falsches Signal nach Bern. Der Kanton darf die grosse Chance nicht verpassen, Unterstützung für den Ausbau der Glarner Bahninfrastruktur zu erhalten. In 20 Jahren verändert sich viel. Die Grüne Fraktion hofft, dass mit einem neuen, stark verbesserten öV-Angebot mehr Menschen vom Auto auf den Zug umsteigen und sich so gewisse Probleme von selbst erledigen.

*Susanne Elmer Feuz*, Ennenda, Unterzeichnerin, votiert für Zustimmung zum regierungsrätlichen Antrag. – Nationalratspräsidentin Irène Kälin stellt in ihrem Präsidialjahr das Thema Vereinbarkeit ins Zentrum. Auch die FDP-Fraktion hatte eben diese Vereinbarkeit bei der Einreichung des Postulats im Fokus. Es soll kein «entweder oder» zwischen der Bahn, motorisiertem Individualverkehr, Veloverkehr, Fussgängern, Anwohnern und Umwelt geben. Diese Vereinbarkeit, das Nebeneinander der verschiedenen Angebote, die sich den beschränkten Platz im Talboden des Glarnerlandes teilen müssen, ist für den Erfolg aller Akteure sehr wichtig. Ein bedarfsgerechter Ausbau des öV, ein effizienter motorisierter Individualverkehr sowie ein attraktiver Velo- und Langsamverkehr schliessen sich nicht aus, sondern sollen sich ergänzen. Dass sich die verschiedenen Ansprüche manchmal in die Quere kommen, ist nachvollziehbar und aufgrund des engen Talbodens auch logisch. Das darf aber nicht einfach so hingenommen werden. Diese Konflikte – die Postulanten bezeichneten sie als Nebeneffekte – gibt es insbesondere an den Bahnübergängen bzw. an den Kreuzungen der verschiedenen Verkehrswege. Diese Probleme sind real; nicht erst in 20 Jahren, sondern jetzt schon. Sie sind bereits beim aktuellen Fahrplankontakt nicht wegzudiskutieren. Das zeigen auch die zahlreichen Rückmeldungen, welche die Postulanten erhalten haben – insbesondere aus der Bevölkerung und aus dem Gewerbe, aber auch von Interessenverbänden. – Manchmal lohnt es sich, über den Tellerrand zu schauen. Wer dem Problem noch nicht begegnet ist, soll am Mittag an den Bahnübergang in Ennenda stehen. Dort warten die Lastwagen, die das Gewerbe und die Industrie beliefern, die hungrigen Automobilisten, die nach Hause wollen, und Kinder auf dem Heimweg. Dieses Erlebnis gibt es auch in Netstal oder in Schwanden, am Abend, am Morgen. Es ist unverständlich, weshalb ausgerechnet die Die Mitte kein Interesse daran bekundet, diese Vereinbarkeit anzustreben, und die Problematik einfach negiert. So hat doch der Parteipräsident der Die Mitte bei seinem Amtsantritt gesagt, man müsse von der Problembewirtschaftung wegkommen. Vorliegend wäre das möglich. Es gilt, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und das Mobilitätsangebot des Kantons zu verbessern. In den Worten der Nationalratspräsidentin: «Vereinbarkeit würde bedeuten, dass wir Lösungen und Kompromisse ausarbeiten, die die Probleme lösen und vor dem Volk Bestand haben.» Dies erhoffen sich die Postulanten auch von diesem Vorstoss. Deshalb ist das

Postulat zu überweisen. Bezüglich Fristerstreckung wäre eine mittelfristige Lösung anzustreben und möglich gewesen. Die Fristerstreckung wird aber zähneknirschend zur Kenntnis genommen.

Regierungsrat *Kaspar Becker* beantragt Zustimmung zum regierungsrätlichen Antrag. – Der Regierungsrat nahm das Postulat gerne entgegen. Er anerkennt, dass es Fragen gibt, die zu klären sind. Der Glarner Wunschcatalog für den Ausbauschnitt 2040/45 wurde aber noch nicht einmal nach Bern geschickt, sondern zur Koordination in der Planungsregion Ostschweiz eingereicht. Was von den Eingaben übrig bleibt, wird man sehen. Der Zeitplan des Bundes ist bekannt. Der Regierungsrat ist durchaus damit einverstanden, dass man das Gesamtheit, die Wirkungen eines Ausbaus anschauen und allenfalls reagieren muss. Weil die Auswirkungen sowieso untersucht werden müssen, kam der Regierungsrat zum Schluss, dass das Postulat überwiesen werden kann, allerdings verbunden mit einer Fristerstreckung. Es ergibt keinen Sinn, jetzt auf etwas einzugehen, das noch gar nicht Realität ist. – Problembewirtschaftung ist, Probleme zu schaffen, ohne das überhaupt etwas entschieden ist. Hätte der Regierungsrat den Wunschcatalog für den Ausbauschnitt 2040/45 nicht eingereicht, würde man ihm das in zehn oder zwölf Jahren zum Vorwurf machen.

**Abstimmung:** Der Antrag des Regierungsrates obsiegt über den Antrag Trummer mit 29 zu 28 Stimmen bei Stichentscheid des Präsidenten.

#### *Fristerstreckung*

Das Wort zu Antragsziffer 2 wird nicht verlangt. Die Frist zur Beantwortung des Postulats ist erstreckt, bis Klarheit über den Inhalt des Ausbauschnittes 2040/45 besteht.