

Beschluss

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 19. Februar 2014

§ 471

SBB-Erneuerungsprojekt ATR Glarnerland und Umbau Busbahnhof Glarus; Verpflichtungskredit von total 6,8 Millionen Franken

(Berichte Regierungsrat, 23.12.2013; Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr, 30.1.2014)

Eintreten

Emil Küng, Obstalden, Kommissionspräsident, bittet im Namen der einstimmigen Kommission um Eintreten sowie unveränderte Zustimmung zur Vorlage und damit zum Verpflichtungskredit. – Die Abkürzung ATR steht für Automatisation Télécommande Réseau, also für die Automatisierung des Netzes. Dabei handelt es sich um ein SBB-Projekt mit Beginn im 2002 und einem Investitionsvolumen von 1,7 Milliarden Franken. Aus diesem Projekt heraus befindet der Landrat heute über Bauten und Massnahmen in den Bahnhöfen Mitlödi, Ennenda und Glarus. In Mitlödi und Ennenda geht es um Perronerhöhungen, in Glarus um die Sanierung von Publikumsanlagen, den Ausbau von Perrons, die Überdachung des Mittelperrons, den Zugang zu Gleis 2 mit behindertengerechten Rampen, Treppen und einer Personenunterführung sowie um die Realisierung eines Busbahnhofs. Es geht dabei um die Förderung und Verbesserung des öffentlichen Verkehrs. Der Kanton hat in jüngster Zeit einige Entscheide getroffen, die dasselbe bezwecken. Die aktuelle Vorlage kann als ein weiteres Element in diesem Bereich angesehen werden. – Die gesetzliche Grundlage findet sich im Richtplan, Sachbereich Verkehr, und im Gesetz über den öffentlichen Verkehr. Dies begründet auch, weshalb sich der Kanton anteilmässig an der Finanzierung beteiligt. Es handelt sich im Übrigen um eine Finanzierung und Realisierung, die für die vorliegenden Projekte eine Lösung im Verbund zwischen den SBB, den betroffenen Gemeinden und dem Kanton vorsehen. Dem Bericht des Regierungsrates ist zu entnehmen, dass das Departement Finanzen und Gesundheit das Ausbauprojekt ausdrücklich befürwortet. – Dank gilt den Kommissionsmitgliedern für die Mitarbeit – auch bei den folgenden zwei Traktanden – sowie den Vertretern des Departements Bau und Umwelt unter der Führung von Regierungsrat Röbi Marti für Mitwirkung und die Vorbereitung der drei Geschäfte.

Fridolin Dürst, Obstalden, Kommissionsmitglied, beantragt namens der Mehrheit der FDP-Fraktion Zustimmung zum vorliegenden Geschäft. – Mit dem Projekt ATR Glarnerland wird die gesamte Eisenbahninfrastruktur auf der Linie Ziegelbrücke–Linthal erneuert und dem Stand der Technik angepasst. Die Gesamtkosten betragen 56,7 Millionen Franken. Für die Sanierung der Publikumsanlagen werden seitens der SBB Beiträge der öffentlichen Hand eingefordert. Diese betragen rund 11 Millionen Franken. – Nun geht es nicht nur um die Sanierung von Publikumsanlagen in Glarus, sondern auch um jene in Ennenda und Mitlödi.

Das Projekt beinhaltet ebenso die Erstellung eines Busbahnhofes. Dieser soll das attraktive Umsteigen zwischen Bahn und Bus ermöglichen. Zudem werden überdachte Veloabstellplätze, Warteräume und WC-Anlagen erstellt. Die Gemeindeversammlung in Glarus hat ihren Kostenanteil bereits genehmigt. Nun sollte sich auch der Kanton beteiligen, damit das gesamte Projekt realisiert werden kann.

Peter Rufibach, Riedern, Kommissionsmitglied, spricht sich im Namen der einstimmigen BDP-Fraktion für Eintreten und Zustimmung zur Vorlage gemäss Regierungsrat und Kommission aus. – Im Bahnhof Glarus muss ein schienenfreier Zugang mit einer Unterführung gebaut werden. Gemeinde und Kanton müssen sich daran beteiligen, sonst wird das Projekt bis ins Jahr 2030 hinausgeschoben. Dass die SBB dieses nicht alleine finanzieren, ist unschön. Aber der Landrat hat keine Handhabe und muss das Geld sprechen. – Der Platz zwischen Bahnhof und Güterschuppen muss saniert werden. Somit kann dieser auch als neuer Busbahnhof konzipiert werden. Die heutigen Parkplätze werden von der Nord- auf die Südseite verlegt. Damit kann Platz für eine grosszügige Lösung geschaffen werden. Beide Rampen werden abgebaut. Somit gehen keine Parkplätze verloren. – Der Maschendrahtzaun zwischen Gleis 1 und 2 ist nicht mehr zeitgemäss. Durch die unabhängige Ein- und Ausfahrt der Züge ist sogar noch Optimierungspotenzial für den Fahrplan vorhanden. – Die BDP-Fraktion ist von dieser Investition überzeugt – die Gemeinde hat bereits zugestimmt, ebenso die Kommission.

Thomas Kistler, Niederurnen, beantragt im Namen der SP-Fraktion Eintreten und kündigt an, in der Detailberatung einen Antrag auf Streichung des Projekts Busbahnhof stellen zu wollen. – Die SP beantragt Eintreten und Zustimmung zum Projekt ATR. Dazu hat sich die Fraktion durchgerungen, obwohl kaum Unterlagen dazu vorhanden waren. Lediglich ein 6-seitiger Antrag der Regierung lag vor – bei einem Kredit von 6,8 Millionen Franken. Das ist zu wenig, um sich eine Meinung zu bilden, auch für die Landsgemeinde. Pläne und Erläuterungen wären erwünscht gewesen. Die Stimmbürger der Gemeinde Glarus haben diese für die Gemeindeversammlung erhalten. Der Kommissionsbericht fiel enttäuschenderweise noch viel bescheidener aus: Für viel weniger Geld wurde schon viel mehr Papier produziert. Ausserdem sind die Verantwortlichen zu kritisieren, dass die Vorlage erst jetzt auf den Tisch kommt. Nun kann wegen dem anstehenden Landsgemeindetermin nichts mehr angemerkt werden. Eigentlich müsste man das Projekt ATR zurückweisen. Infrastrukturmassnahmen wären erst dann an die Hand zu nehmen, wenn das Angebot stimmt. Dies ist nicht der Fall: weder für Bevölkerung hinter Schwanden, noch für jene vor Netstal. Die wichtigsten Kritikpunkte: der unglaubliche 7-Minuten-Halt in Schwanden; der fehlende Eckanschluss in Richtung Sargans/Chur; unnötige Veränderungen an gut funktionierenden Buskonzepten im Raum Ziegelbrücke und in Schwanden. Den Ausbauten sollte nur zugestimmt werden, wenn die Behebung dieser Mängel im Angebot garantiert würde. Nach langem Ringen hat die SP-Fraktion aber Zustimmung zum Projekt ATR beschlossen, um den Landsgemeindetermin nicht zu verpassen. Dies, obwohl noch viel daran kritisiert werden könnte. So etwa die unnötigen Verlängerungen der Perrons. Es wird wohl nie ein 200 Meter langer Zug fahren. – Um nur einmal reden zu müssen sei bereits jetzt gesagt, dass die SP-Fraktion dem Busbahnhof mit vier Spuren für vier Gelenkbusse nicht zustimmen kann. Dieser kostet den Kanton 2,4 Millionen, insgesamt 3,7 Millionen Franken. Das ist viel Geld. Insbesondere wenn man bedenkt, dass der Landrat der Landsgemeinde vor zwei Jahren vorgeschlagen hat, beim Busangebot jährlich 300'000 Franken zu sparen. Zuerst muss dieses gut sein, dann kann der Busbahnhof gebaut werden. Wichtiger als Perronanlagen wäre ein einfacher Wetterschutz. Dieser ist für weniger als 3,7 Millionen Franken zu haben. Heutige Busse können das Fahrgestell so senken, dass auch Kinderwagen und Gepäckstücke gut eingeladen werden können. – An einem normalen Sonntag würde von diesem Busbahnhof kein einziger Bus wegfahren. An normalen Tagen braucht es eine Spur für den Bus. Vier Busse sind im Fahrplan nie vorgesehen. – Der Busbahnhof hat nichts mit dem restlichen Projekt zu tun. Man kann diese Investition problemlos hinausschieben. Die SP setzt sich ein für einen guten öV. Aber auch sie will,

dass das Geld dafür sorgfältig ausgegeben wird. Darum wird beantragt, Punkt 2 – den Busbahnhof – aus dem Antrag zu streichen.

Regula N. Keller, Ennenda, empfiehlt im Namen der Grünen Fraktion Eintreten und Zustimmung zur Vorlage gemäss Regierung und Kommission. Dasselbe gelte für das nachfolgende Traktandum, den Linthsteg zwischen Glarus und Ennetbühls. Die beiden Vorlagen seien eigentlich ein Sachgeschäft. Es gebe einen deutlichen inneren Zusammenhang. Deshalb sei diese Vorlage auch an der Gemeindeversammlung Glarus als ein Geschäft behandelt – und angenommen – worden. – Es ist zugegebenermassen ein teures Geschäft, das aus verschiedenen Bausteinen besteht. Aus diesen ergibt sich ein durchdachtes, zukunftsgerichtetes Ganzes. Es ist ein Geschäft, bei dem das Ganze mehr ist als seine Teile, weil eben Synergien genutzt werden können. – Perronerhöhungen und Unterführung zum Mittelperron sind wohl unbestritten. Diese schaffen die notwendige Sicherheit und den behindertengerechten Zugang für die Zugreisenden. Die Gelegenheit ist zu nutzen: Synergien sollen geschaffen sowie die Unterführung bis zur Linth und damit der Anschluss an den Linthsteg gebaut werden. Das bedeutet mehr Sicherheit für Fussgänger und Velofahrerinnen und damit eine Stärkung resp. Verbesserung des Langsamverkehrs. Auf einen Schlag werden so kommunale und kantonale Ziele in den Richtplänen erreicht. – Auch Zeitsynergien sind zu nutzen. Rund um den Bahnhof führt die SBB Erneuerungsarbeiten durch. Daneben muss der Belag des Platzes, auf dem die Busse stehen, erneuert werden. Es soll beides gleichzeitig gemacht, dabei Standards bezüglich Sicherheit und Behindertengerechtigkeit berücksichtigt und alles aufeinander abgestimmt werden. Ein Busperron bringt viel. Dazu kommen eine bessere Beleuchtung, erneuerte Veloparkplätze, eine WC-Anlage und ein Wartehäuschen mit Blick auf die einfahrenden Busse und Züge. Einen Platz mit einfachen Mitteln so zu gestalten, dass man sich gerne dort aufhält, ist für einen öffentlichen Platz zwingend. Es handelt sich nicht um ein Luxusprojekt – so gibt es kein Dach, schon gar kein goldenes. – Es geht auch um die Nutzung finanzieller Synergien. Das vorgeschlagene und von der Gemeindeversammlung Glarus bereits angenommene Projekt inklusive Linthsteg hat auch die SBB überzeugt – so überzeugt, dass sich diese über den gesetzlich vorgegebenen Verteilschlüssel hinaus an den Kosten beteiligen. Eine solche Aufwertung des Bahnhofs Glarus ist also auch den SBB etwas wert. Werden die Vorlage oder Teile daraus abgelehnt oder zurückgewiesen, so muss neu verhandelt werden. Die SBB sind dann am längeren Hebel, weil gemäss FABI etwa die Kosten für die Perrons nicht mehr von diesen mitfinanziert werden müssten. Mit einem Nein manövriert man sich gewissermassen in eine Sackgasse – vergleichbar mit der Sackgasse, die entsteht, wenn die Unterführung nur bis zum Mittelperron und nicht darüber hinaus gebaut wird. – Diesem grossen finanziellen Engagement ist deshalb zuzustimmen. Es bringt einen grossen Mehrwert bezüglich Sicherheit, Behindertengerechtigkeit und Attraktivität des öV und des Langsamverkehrs. Auch zu einer guten Zusammenarbeit von Kanton und Gemeinde Glarus und zur ersten konkreten Umsetzung der Richtpläne soll Ja gesagt werden.

Marco Hodel, Glarus, beantragt Eintreten auf die regierungsrätliche Vorlage. Er hält fest, dass die Bemerkung, an Sonntagen würden keine Busse fahren, in der Sommerzeit nicht zutrefte. – Die SBB investieren im Glarnerland rund 64 Millionen Franken. Sie möchten damit ein gutes Projekt realisieren. An diesen Investitionen erkennt man unweigerlich, dass die SBB weiterhin zu einer Bahnverbindung im Glarnerland stehen. Das war leider nicht immer so. Vor Jahren stand die Aufhebung zur Debatte. – Die SBB sind erst auf das Projekt eingestiegen, nachdem die Gemeinde dem Richtplan mit dem Entwicklungsschwerpunkt um den Bahnhof Glarus zugestimmt hat. – Der Busbahnhof mit vier Haltekanten und der Erhöhung auf das Niveau der Bahnsteige ist dringend nötig. Ein Dach über dem Busbahnhof wurde aus dem Projekt gestrichen. Dieses wurde also bereits aus finanziellen Gründen redimensioniert. Wird heute die finanzielle Beteiligung abgelehnt, müsste die Gemeinde den gesamten Beitrag aufbringen. Das kann sie sich nicht leisten. – Das Projekt ist ausgereift und in erfolgreicher Zusammenarbeit zwischen SBB, Kanton und Gemeinde ausgearbeitet worden. Der Bahnhof Glarus ist nicht irgendein Bahnhof. Er ist das Tor zum Kanton, zum

Kantonshauptort, und damit ein Aushängeschild. Durch den Ausbau passt man sich an den Schweizer Standard an. Auch in Ziegelbrücke wurde ein moderner Busbahnhof errichtet. Er ermöglicht sicheres Ein- und Aussteigen und bietet einen direkten Zugang zum Bahnhof. – Sollte der Kredit heute abgelehnt werden, investieren die SBB diese Mittel andernorts. Es gibt genügend andere Bahnhöfe, die umgebaut werden müssen. – Das Projekt wurde bereits redimensioniert. Klare Prioritäten wurden gesetzt. Die Perronanlagen müssen erhöht werden, damit ein ebenerdiges Einsteigen in die modernen Züge erst möglich wird. Dadurch werden auch die Haltezeiten verkürzt. Der stufenlose Zugang zu Bahn und Bus ist auch im Behindertengleichstellungsgesetz vorgeschrieben und hilft allen Menschen mit eingeschränkter Mobilität, sich möglichst frei bewegen zu können. Die Chance auf eine Entwicklung, die dem ganzen Kanton zugutekommt, ist zu ergreifen.

Regierungsrat *Röbi Marti* spricht sich im Namen des Regierungsrates für die Verabschiedung der Vorlage an die Landsgemeinde gemäss Fassung des Regierungsrates aus. – Von dem Kredit im Umfang von 6,8 Millionen Franken entfallen 4,32 Millionen Franken auf Perronerhöhungen in Glarus, Ennenda und Mitlödi sowie die Personenunterführung im Bahnhof Glarus samt Weiterführung zum Linthdamm. Für die Umgestaltung und die Sanierung des Busbahnhofs sind 2,48 Millionen Franken vorgesehen. – Die Argumente liegen auf dem Tisch. Eines soll hervorgehoben werden: Die erste Massnahme im kantonalen Richtplan, Sachbereich Verkehr, hält fest, dass die Bahn als Rückgrat des öV gelten soll. Dies wird wiederkehrend hinterfragt, nicht zuletzt von den SBB. Nun sind diese offensiv und wollen insgesamt rund 60 Millionen Franken investieren. Was wäre das für ein Signal, wenn sich der Kanton daran nicht beteiligen würde. – Der Kredit für den Busbahnhof, Ziffer 2, kann theoretisch gestrichen werden. Es gilt aber zu bedenken, dass der Bahnhofplatz in einem miserablen Zustand ist. Dessen Sanierung ist so oder so absolut notwendig. Auf die Haltekannten und weitere Zusatzelemente könnte verzichtet werden, nicht aber auf die eigentliche Sanierung. – Dank gilt der Kommission unter dem Vorsitz von Landrat Emil Küng für die gute Zusammenarbeit bei allen drei heute traktandierten Vorlagen.

Detailberatung

Ausgangslage

Rolf Hürlimann, Schwanden, beantragt Rückweisung des Kreditbeschlusses. Eventuell solle die Vorlage ganz abgelehnt oder zumindest dem Antrag der SP-Fraktion zugestimmt werden. – Begründet wird dieses Vorhaben im Wesentlichen mit dem Richtplan, Sachbereich Verkehr – also mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs, mit dem Ziel der Umlagerung vom motorisierten auf den öffentlichen Verkehr. Mit diesem Projekt wird dies nicht erreicht. 6,8 Millionen Franken sind für den Kanton Glarus sehr viel Geld. Diese Ausgabe ist nicht notwendig. Es besteht keine gesetzliche Pflicht. In Schwanden wurde vor rund zehn Jahren ein vergleichbares Vorhaben realisiert. Dort haben sich der Kanton und die Gemeinde nach langwierigen Verhandlungen mit je 100'000 Franken daran beteiligt. Mindestens die Publikumsanlagen werden so oder so erstellt. Gedroht wird mit Verzögerungen bis 2030. Dies ist wenig wahrscheinlich. Die SBB sind am automatisierten Streckenbetrieb interessiert. Die technische Infrastruktur und die Publikumsanlagen müssen jedoch auf jeden Fall gleichzeitig erstellt werden. Es ist undenkbar, dass an den Geleisen gearbeitet und erst 20 Jahre später eine Unterführung realisiert wird. Es ist zudem fraglich, welcher Nachteil den Bahnkunden aus dem heutigen Zustand erwächst. – Auch werden die Mittel nicht ziel- und gesetzeskonform verwendet. Mit den Ausbauten wird keines der zwei echten Probleme im neuen Fahrplan ab Juni 2014 gelöst. Der fehlende Eckanschluss in Ziegelbrücke ist für Pendler, Spitalbesucher und Touristen in Richtung Chur ziemlich unangenehm. Das zweite Problem ist die künftige Wartezeit von 8 Minuten in Schwanden. Kurzstreckenpendler aus dem Grosstal werden mit Sicherheit zurück auf die Strasse wechseln. Davon ausgenommen sind natürlich die Schüler. Glarus Süd wird nicht nur mehr auf der Strasse hinten angestellt, sondern auch beim öV. Auch die Busanschlüsse ins Sernftal werden nur mehr teilweise

schlank sein. Wenn als Folge davon die Frequenzen einbrechen, ist es nicht mehr weit bis zur Einstellung des Bahnbetriebs hinter Schwanden nach Abschluss des Projekts Linthal 2015. – Im Richtplan heisst es: „Ziel ist ein integraler Halbstundentakt mit schlanken Anschlüssen in Ziegelbrücke.“ Schlanke Anschlüsse braucht es nicht nur in Richtung Zürich, sondern auch in Richtung Chur. Weiter heisst es: „Die Bahnlinie bis Linthal bleibt das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs.“ Mit 8 Minuten Wartezeit ist das kaum mehr der Fall. Würden die beiden erwähnten Probleme durch die vorgesehenen Massnahmen im Bahnhof Glarus behoben, wären die Mittel richtplankonform und richtig eingesetzt. Dies ist aber nicht der Fall. Mit der Kreuzungsstelle am falschen Ort werden die Probleme Eckanschluss, Wartezeit und Fahrplanstabilität sogar verstärkt bzw. zementiert. Der öV wird also nicht gefördert und das Umlagerungsziel nicht erreicht. – Zur Behebung der genannten Probleme braucht es eine Kreuzungsstelle in Netstal. Das ist vermutlich der Königsweg. Die Rhätische Bahn baut eine vollwertige Kreuzungsstelle für 7,5 Millionen, die SBB für 13–14 Millionen Franken. Vor Netstal wäre wohl eine günstigere Lösung realisierbar, weil bereits ein Gleis vorhanden ist. Dennoch wird eine solche als zu teuer beurteilt. Demgegenüber sollen 6,8 Millionen Franken an Perronanlagen und einen Busbahnhof geleistet werden, obwohl beides für die öV-Benützer kein echtes Problem darstellt und kein signifikanter Mehrwert geschaffen wird. Unverdächtige Personen bezeichnen dies als reines Nice-to-have-Projekt. – Aus Gründen der Solidarität wäre ein Kompromiss denkbar: Die Verlängerung der Unterführung zum Linthdamm könnte zur Hälfte mitfinanziert, der Busparkplatz im Zuge der Kanalisationsarbeiten erneuert – nicht neu gestaltet – werden. Letzteres würde mit einem Velounterstand und etwas Dekoration rund 250'000 Franken kosten. Zusammen mit den Kosten für die verlängerte Unterführung ergäbe das einen Kantonsbeitrag von 1,5 Millionen Franken. Für eine seriöse Prüfung dieser Widersprüche und Fragen bräuchte es Zeit.

Bruno Gallati, Näfels, an der Kommissionssitzung abwesendes Mitglied, reagiert auf das vorangegangene Votum und plädiert für unveränderte Zustimmung zur Vorlage. – Die Unterführung scheint nicht im Grundsatz bestritten zu sein. Deren Realisierung ist auch äusserst wichtig. Die Reisenden benötigen einen gefahrlosen Zugang zu Gleis 2, da in Glarus – auch künftig – Kreuzungen stattfinden. Auch die Verbindung zum Bus ist richtig. In einem Kreuzungsbahnhof ist eine Busdrehscheibe stets vorteilhaft, da viel mehr Destinationen auf einmal abgenommen werden können. – Bereits seit Dezember 2013 fehlt der Eckanschluss in Ziegelbrücke in Richtung Oberland, da dort bereits der neue Fahrplan gilt. Richtung Zürich gilt jedoch noch der alte, da die Durchmesserlinie noch nicht in teilbetrieb genommen werden konnten. Deshalb wurde das Buskonzept in Glarus Nord so ausgestaltet, dass die Busse auf die volle halbe Stunde in Ziegelbrücke ankommen. Das hat – teilweise unbegründet – sehr viel Staub aufgewirbelt. Dabei wurde das kleinste Übel gewählt. Es ist richtig, dass der Bus zur halben Stunde in Ziegelbrücke ankommt. Dadurch kann er alle Destinationen erschliessen. Käme er auf die volle Stunde, würde der Regionalanschluss Richtung Sargans fehlen. Wenn dereinst zwei Busse vorhanden sein werden, ist das wieder ein anderer Fall. Zur Stunde ist der volle Anschluss in Ziegelbrücke an den Regioexpress in Richtung Chur und Zürich, auch von den Regionalzügen aus dem Glarnerland, vorhanden. Das wird zu wenig erwähnt. – Glarus Nord und die CVP haben die Frage offen gelassen, welcher Zug in Richtung Linthal fahren soll. Man wusste, es könnte Probleme betreffend das Oberland geben. Als die Vorlage im Landrat behandelt wurde, waren diese Dinge klar. Auch die Wartezeit in Schwanden war bereits damals bekannt. Die CVP hat auch eine Lösung präsentiert, die den Eckanschluss in Richtung Chur ermöglicht hätte – ohne Erfolg. – Am Ausbau des Bahnhofs Ziegelbrücke war die damalige Gemeinde Näfels auch beteiligt. Heute würde Glarus Nord wohl noch etwas mehr bezahlen. Bei der Sanierung des Bahnhofs Näfels vor rund zehn Jahren konnten auch Bushaltekanten realisiert werden. Dann sollte das im Kantonshauptort auch möglich sein. In Näfels konnte die Gemeinde allerdings den Boden, auf dem die Bahnhofanlage steht, gratis von den SBB übernehmen. Die Sanierung im Perimeter Näfels wurde durch die Gemeinde übernommen, den Bahnhof-Teil finanzierten die SBB. Beim Vergleich solcher Projekte ist also sehr differenziert vorzugehen. – Die Perronlängen im Kanton Glarus liegen im Bereich von rund 160 Metern, in Glarus ist es etwas mehr. Das ist so erwünscht. Insbesondere an der

Landsgemeinde muss mit längeren Zügen gefahren werden. Wenn mit zwei Einheiten gefahren wird, ergibt das eine Länge von 200 Metern. Bei einer geschickten Formation der Züge reicht die Perronlänge in Glarus. Die Perronlänge ist nicht zu hinterfragen. – Die Verlegung der Kreuzungsstellen hat suboptimale Anschlüsse zur Folge. Ideal ist wie bereits angetönt, wenn ein Kreuzungsbahnhof über eine Busdrehscheibe verfügt. Wenn der Kreuzungsbahnhof verlegt werden soll, ist dies nicht mehr gegeben. Es entstehen längere Umsteige- und Wartezeiten.

Erika Nart, Glarus, spricht sich ebenso für unveränderte Zustimmung zum Antrag von Regierungsrat und Kommission aus. – Der Landrat hat es heute in der Hand, die Grundlage für eine zeitgemässe öV-Infrastruktur im Glarnerland zu schaffen. Das Projekt liegt vor. Die SBB investieren gesamthaft rund 56 Millionen Franken, um die mehrfach und seit Langem geforderten Erneuerungen der rege und zunehmend benutzten Bahn-Infrastrukturen umzusetzen. Der Landrat soll nun seinen Teil dazu beitragen. – Es geht um die Sache als Ganzes, um technische Verbesserungen der Infrastruktur, die sicherlich unbestritten sind, und um die Publikumsanlagen. Wenn die vorgesehenen Vorhaben realisiert werden, kann jedermann in Zukunft auch in Glarus ebenerdig in den Zug ein- und aussteigen und schwere Gepäckstücke leicht aus dem Zug rollen. Sie bedeuten massive Erleichterungen für ältere Menschen und Menschen mit einer Gehbehinderung. Sie müssen nicht mehr über den provisorischen Treppentritt in den Zug klettern. Das Ein- und Aussteigen mit einem Kinderwagen wird erleichtert. Der Maschendrahtzaun steht nicht mehr im Weg. Niemand muss mehr im Dunkeln über den Bahnhofplatz laufen. Das entspricht einem Standard, der überall sonst anzutreffen ist. – Man kann sich fragen, ob es das alles braucht. Es ist schliesslich bisher auch ohne gegangen. Zumal das Vorhaben viel kostet. Aber der Landrat beschliesst in diesem Saal laufend Ausgaben für unumgängliche Infrastrukturverbesserungen, für Gebäudesanierungen, um den Kanton auf einen zeitgemässen Stand zu bringen. Der vorliegende Antrag trägt zum Erreichen eines heute üblichen öV-Standards bei, die täglich einem grossen Publikum einen direkten Nutzen bringt. Es macht Sinn, dies alles auf einen Schlag zu realisieren. – Wenn das Projekt heute abgelehnt wird, packen die SBB ihre 56 Millionen Franken wieder ein. Es landet in der Schublade, weil die Glarnerinnen und Glarner nicht bereit sind, ihren Teil beizusteuern. Das Geld wird dort investiert, wo die Menschen die Erneuerung wollen. – Dem Projekt als Ganzes ist deshalb zuzustimmen. Es wurde von langer Hand aufgegleist und mit vielen Partnern bestens verhandelt. Es ist breit abgestützt, von der Gemeinde Glarus gutgeheissen und von Kommission und Regierungsrat zur Annahme empfohlen.

Emil Küng ist froh um die bisherige Unterstützung aus dem Rat und bekräftigt seinen Antrag, der Vorlage sei unverändert zuzustimmen. – Heute geht es um den Ausbau von Infrastrukturen. Die Vorlage wird nun zur Plattform gemacht, um über das Angebot zu diskutieren. Das gipfelt stets in Kritik an diesem. Die Verbesserungen werden nie erwähnt. Das Angebot wurde in den vergangenen Jahren verbessert und wird mit dem Fahrplanwechsel nochmals optimiert. Die Verknüpfung der Kritikpunkte mit dem vorliegenden Geschäft war in der Kommission kein Thema. Es ging in erster Linie um den Bahnhof Glarus, nicht um das Angebot.

Regierungsrat *Röbi Marti* hält fest, dass keineswegs davon ausgegangen werden könne, dass die SBB das Projekt auch bei einer Ablehnung finanzieren würden. – Das Budget für den öV wurde innerhalb von zehn Jahren von 2 auf 8 resp. 9 Millionen Franken erhöht. Da kann niemand sagen, dass das Angebot nicht bedeutend besser geworden ist. Tatsächlich gibt es Dinge, die nicht optimal sind. Aber die Ansprüche sind auch enorm hoch. Das Angebot ist Verhandlungssache. Und da ist der Kanton Glarus nun einmal nicht der Nabel der Welt. Der Kanton muss versuchen, sich in diesem Gefüge einigermaßen gut zu positionieren. – Glücklicherweise sitzt Landrat Bruno Gallati in der Kommission. Es tut gut, wenn er als ausgewiesener Experte sagen kann, dass bestimmte Wünsche schlicht nicht erfüllt werden können. – Landrat Rolf Hürlimann liegt falsch, wenn er davon ausgeht, dass das Projekt auch bei einer Ablehnung der Vorlage realisiert würde. Die SBB liessen sich

bereits 2009 dahingehend verlauten, dass noch zu klären sei, ob das Projekt überhaupt zu finanzieren ist. Nachdem der Kanton nachgehakt und sich erkundigt hat, wie das Drehbuch nun aussehe, verwiesen die SBB auf die unsichere Finanzierung. In einem Schreiben der SBB an die Gemeinde Glarus heisst es: „Weiter möchten wir Sie darüber informieren, dass die Finanzlage der SBB Infrastruktur zurzeit sehr angespannt ist.“ Ohne drohen zu wollen: Die SBB werden nicht unglücklich sein, wenn sie dieses Geld andernorts einsetzen können.

Abstimmung: Der Rückweisungsantrag Hürlimann wird abgelehnt.

Projekt Busbahnhof

Heinrich Schmid, Bilten, weist darauf hin, dass das Projekt den Schlachtviehmarkt in Glarus tangiere. – Mit diesem Projekt werden die Parkplätze südlich des Güterschuppens verlegt. Dort findet einmal monatlich der Schlachtviehmarkt statt. Es ist davon auszugehen, dass dies zu Problemen führen wird. Wenn das denn so wäre, müsste nach A auch B gesagt werden.

Verpflichtungskredit für Umgestaltung und Sanierung des Busbahnhofs

Christian Marti, Glarus, bittet um Zustimmung zum Antrag von Kommission und Regierungsrat, damit konkrete Entwicklungen ermöglicht werden könnten. – Die kantonale Bedeutung des Gesamtprojekts soll im Vordergrund stehen. Dass der Baudirektor einen an die Gemeinde Glarus adressierten Brief in den Händen hält, zeigt, dass eine Gesamtplanung vorliegt. Diese hätte nicht enger und besser von SBB, Kanton und Gemeinde bis zum heutigen Punkt vorangetrieben werden können. – Dass heute die Standard-Frage diskutiert wird, ist verständlich. Diese wurde im Vorprojekt und auch auf politischer Ebene intensiv besprochen. Standards und damit auch die Finanzpolitik hatten bis heute eine grosse Bedeutung. Der Verzicht auf den Einbezug des Platzes zwischen Bahnhof und Glarnerhof etwa ist eine Auswirkung davon. Dasselbe gilt für das Dach über dem Busbahnhof. Dieses und anderes haben die Kosten reduziert. Der Kanton und die Gemeinde wird auch künftig dazu Sorge tragen, dass in diesem Projekt vernünftige Standards umgesetzt werden. Der Nutzen des gesamten Projektes liegt auf der Hand – siehe Ziegelbrücke oder Schwanden. – Für den Schlachtviehmarkt kann in Glarus eine Lösung gefunden werden.

Jacques Marti, Sool, ersucht um Zustimmung zum Streichungsantrag der SP-Fraktion. – Heute soll für den Busbahnhof ein Kredit über 2,48 Millionen Franken gesprochen werden. Der Finanzdirektor spart in der Regel, wenn er kann. Dasselbe gilt auch für den Landrat. An dieser Stelle ist nun das Wünsch- vom Machbaren zu trennen. Vorhin wurde aufgezeigt, weshalb der Busbahnhof zum Wünschbaren gehört.

Andreas Schlittler, Glarus, unterstützt den Antrag von Kommission und Regierung. – Der Busbahnhof ist notwendig, weil er die Attraktivität des Bahnhofs Glarus steigert. Dieser ist ein bisschen in die Jahre gekommen. Es ist vor allem abends – etwa wegen Littering oder dunklen Gestalten – nicht mehr angenehm, sich rund um den Bahnhof aufzuhalten. Mit einem attraktiven, gepflegten und beleuchteten Platz kann das geändert werden. Dazu gehören abschliessbare Veloeinstellplätze und ein geheizter Warteraum. – Die Schnittstellen müssen verbessert werden. Die Busverbindungen werden zugegebenermassen heute noch zu wenig benutzt. Es wäre wünschenswert, wenn die Busse sauber ein- und ausfahren könnten. Dies dient der Sicherheit der Passanten. Es braucht also Perrons und zudem eine klare Trennung der verschiedenen Linien. Der Standard soll derselbe sein wie in Ziegelbrücke. Dieser Busbahnhof ist eine Erfolgsstory. Und wenn das Klöntal dereinst touristisch intensiver genutzt werden will, dann macht das Projekt Sinn. – Für den öV wurde in letzter Zeit viel gemacht. Der Busbahnhof wäre ein weiterer Schritt. Denn der Zugang zum

Angebot ist für die Bevölkerung enorm wichtig. Der Mensch ist träge. Mit einem besseren Zugang können mehr Leute auf den Zug gelockt werden.

Abstimmung: Der Streichungsantrag der SP-Fraktion wird abgelehnt.

Schlussabstimmung: Der Ablehnungsantrag Hürlimann unterliegt dem Antrag von Kommission und Regierungsrat. Die Vorlage wird der Landsgemeinde zur Zustimmung empfohlen.