

§ 8 Memorialsantrag «Glarner öV mit integralem Halbstundentakt und Anschluss in Ziegelbrücke ans überregionale Bahnnetz» (1. Zwillingmemorialsantrag zum Glarner öV)

Die Vorlage im Überblick

Die Antragstellenden fordern mit einer Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (öV-Gesetz) statt des vorgesehenen grundsätzlichen Stundentakts einen integralen Halbstundentakt: Die Anschlüsse an die angrenzenden Verkehrsnetze sowie die rasche Erreichbarkeit ausserkantonaler zentraler Orte seien nicht bloss zu verbessern, sondern spätestens bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 sicherzustellen.

Der vom Landrat verabschiedete Richtplan Sachbereich Verkehr behandelt das Verkehrssystem als Ganzes. Es geht nicht nur um Infrastrukturprojekte und deren Auswirkungen, sondern auch um den Betrieb bestehender Anlagen und Systeme. ÖV, motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr werden als gleichwertig behandelt. Insbesondere die öffentlichen Strassen werden von allen Verkehrsträgern genutzt. Die Rahmenbedingungen zur Verbesserung und Erweiterung des Angebots sind im Richtplan formuliert:

- Dank der Durchmesserlinie in Zürich ab 2014 wird der GlarnerSprinter stündlich bis Schwanden verkehren. Mit Umsteigen auf den Interregio in Ziegelbrücke nach Zürich ergibt sich auf den Hauptlinien ein Halbstundentakt.*
- Mit der S-Bahn St. Gallen wird ein Halbstundentakt Richtung Uznach–Rapperswil eingeführt.*
- Bei den Buslinien ist ein Halbstundentakt, sofern wirtschaftlich sinnvoll, möglich.*
- Zwischen Schwanden und Linthal ist ein Halbstundentakt ohne bauliche Massnahmen nur alternierend mit dem Bus möglich.*
- Nicht möglich ist ein Halbstundentakt Ziegelbrücke–Mühlehorn, auch nicht mit der S-Bahn St. Gallen (Einspurstrecke Mühlehorn–Tiefenwinkel).*
- Für Bilten muss bis 2014 eine neue Lösung gefunden werden (S2 nur noch stündlich).*

Die im Memorialsantrag enthaltenen Forderungen nimmt der Richtplan zum grossen Teil vorweg. Ein integraler Halbstundentakt Schwanden–Linthal auf der Schiene, schlanke Anschlüsse nach Zürich, Uznach–Rapperswil und Sargans (inkl. Bedienung von Mühlehorn) führten jedoch zu erheblichen Mehrkosten für Infrastrukturmassnahmen. Das Umsetzen des Memorialsantrags bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 wäre nicht möglich. Erweiterungen sind zudem vom Landrat und allenfalls von der Landsgemeinde zu beschliessen, unabhängig von der vorgeschlagenen Gesetzesanpassung. Sie müssten zudem finanzierbar sein.

Der Landrat sprach sich gegen eine Verankerung des integralen Halbstundentaktes im öV-Gesetz aus. Er unterstützte die pragmatische Linie des Regierungsrates, der via Richtplan Sachbereich Verkehr das Mach- und Finanzierbare einführen will, wozu im Grundsatz auch der Halbstundentakt gehöre. Eine Verschiebung des Memorialsantrages auf die Landsgemeinde 2012 lehnte er ab; an dieser Landsgemeinde werden eine Vorlage zur Einführung des Halbstundentaktes und der Beitritt zu einem Verkehrsverbund zu behandeln sein.

Der Landrat beantragt der Landsgemeinde, den Memorialsantrag abzulehnen.

1. Ausgangslage

Mehrere Stimmberechtigte fordern im Memorialsantrag vom 6. Mai 2009 das Ändern des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (Art. 3 Abs. 3 Bst. a und b öV-Gesetz). Statt des grundsätzlichen Stundentakts sei bis spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 grundsätzlich ein integraler Halbstundentakt vorzusehen. Die Anschlüsse an die angrenzenden Verkehrsnetze sowie die rasche Erreichbarkeit ausserkantonaler zentraler Orte seien nicht bloss zu verbessern, sondern sicherzustellen.

1.1. Memorialsantrag

«Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (öV-Gesetz) soll folgendermassen geändert werden:

<p><i>Art. 3 Abs. 3 bisher</i> Die Massnahmen richten sich nach folgenden Zielsetzungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> Sicherstellung leistungsfähiger Verkehrsverbindungen im ganzen Kanton, wobei grundsätzlich ein Stundentakt vorzusehen ist; Verbesserungen der Anschlüsse von und zu den angrenzenden regionalen und übergeordneten Verkehrsnetzen, insbesondere beim Knotenbahnhof Ziegelbrücke und rasche Erreichbarkeit ausserkantonaler zentraler Orte, insbesondere Zürich; Gewährung möglichst gleicher Entwicklungschancen für alle Gemeinden unter Berücksichtigung volks- und betriebswirtschaftlicher Gesichtspunkte; Verbesserung der Nahtstellen zwischen dem öffentlichen und privaten Verkehr; Schaffung finanzieller und anderer Anreize zur vermehrten Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel. 	<p><i>Art. 3 Abs. 3 neu</i> Die Massnahmen richten sich nach folgenden Zielsetzungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> Sicherstellung leistungsfähiger Verkehrsverbindungen im ganzen Kanton, wobei grundsätzlich ein integraler Halbstundentakt vorzusehen ist; Sicherstellung der Anschlüsse von und zu den angrenzenden regionalen und übergeordneten Verkehrsnetzen beim Knotenbahnhof Ziegelbrücke und rasche Erreichbarkeit ausserkantonaler zentraler Orte, insbesondere Zürich; <p><i>Bst. c – e unverändert.</i></p> <p><i>Neue Übergangsbestimmung:</i> Das Angebot gemäss Art. 3 Abs. 3 Bst. a ist bis spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 zu realisieren.</p>
---	---

Begründung

Im April 2008 hat der Landrat des Kantons Glarus den kantonalen Richtplan Sachbereich Verkehr verabschiedet. Im Abschnitt V 1.2 (Titel: «Die Bahnlinie von Ziegelbrücke bis Linthal bleibt das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs») stehen folgende richtungweisende Festlegungen:

- Das Bahnangebot wird gezielt verbessert.
- Das Konzept «Glarner Sprinter» wird erweitert und sobald als möglich auf einen Stundentakt ausgebaut.
- Das Zugangebot des «Glarner Sprinter» wird ergänzt durch Regionalzüge. Ziel ist ein integraler Halbstundentakt mit schlanken Anschlüssen in Ziegelbrücke.

In den Abstimmungsanweisungen wird im Weiteren auf den integralen Halbstundentakt eingegangen, der gemäss Richtplan auf der Strecke Ziegelbrücke–Schwanden so rasch als möglich realisiert werden soll. In der anschließenden Forderung V 1.3 (Titel: «Kontinuierliche Optimierung des Bus-Systems») finden sich zudem folgende richtungweisende Festlegungen:

- Das Busangebot wird gezielt ausgebaut.
- Ziel ist ein Angebot mit Anschlüssen an alle Züge, sofern die Nachfrage besteht.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass man sich gemäss Richtplan einig ist, dass es grundsätzlich einen integralen Halbstundentakt für unser ganzes Kantonsgebiet braucht. Konsequenterweise und als klare Aufgabe an den Kanton soll das nun auch in das öV-Gesetz geschrieben werden.

Ein integraler Halbstundentakt ist heute schweizweit der Massstab für eine gute Erschliessung; so gibt es im Kanton Zürich nur noch zwei Linien ohne Halbstundentakt (ins Tösstal und nach Stein am Rhein), und auch für diese beiden wurde eine entsprechende Volksinitiative eingereicht. Gerade in und um den Kanton Zürich kann festgestellt werden, dass sich die grössten Entwicklungen entlang der ausgebauten S-Bahnen ergeben haben (Volketswil/Uster, Säuliamt, Limmattal–Lenzburg). Als deutliches Zeichen der Attraktivität sieht man auch, dass die Boden- und Mietpreise entlang dieser Bahnlinien stark gestiegen sind. Auf vielen Bahnverbindungen wurden die Halbstundentakte aufgrund des Erfolges und der gestiegenen Nachfrage schon mit häufigeren Frequenzen ergänzt oder man ist in der Planung dazu.

Ein grosser Teil des Glarner Verkehrsaufkommens entsteht gemäss Verkehrszählungen im Kurzstreckenbereich und ist damit hausgemacht. Darum sind die Antragsteller der Meinung, dass auch kantonsintern die Kurzstreckenverbindungen im öV mittels eines Halbstundentaktes verbessert werden müssen. Wenn man riskiert, zur An- oder Rückreise allenfalls 55 Minuten warten zu müssen, ist die Versuchung gross, auf private Verkehrsmittel auszuweichen; je regelmässiger und häufiger die öffentlichen Verkehrsmittel unterwegs sind, umso attraktiver sind sie im Vergleich zum Privatverkehr.

Aber nicht nur die Bahn, auch der Bus für die Feinverteilung soll auf einen Halbstundentakt ausgebaut werden. Die geplante Erhöhung des öV am Glarner Modalsplit von 10 auf 20 Prozent lässt sich auch gemäss Bundesbehörden nur erreichen, wenn das ganze öV-System konsequent ausgebaut wird; dabei ist darauf zu achten, dass alle Dörfer und Siedlungen entsprechend ihrer Bevölkerung durch Bahn- und Busysteme angeschlossen werden. Wir sind ausdrücklich der Meinung, dass dies nicht nur für die Strecke Ziegelbrücke–Schwanden gelten soll. Ein Halbstundentakt soll bis Linthal/Braunwald, ins Sernftal, über den Kerenzerberg und auch für Bilten und Mühlehorn eine moderne Verkehrsanbindung sicherstellen.

Durch die Einschränkung «grundsätzlich» im Gesetz soll es weiterhin möglich sein, dort wo wenig Nachfrage besteht, den integralen Halbstundentakt zu verdünnen. Wir gehen davon aus, dass dies v.a. nach 22.00 Uhr und allenfalls frühmorgens am Wochenende der Fall sein kann. Ob sich eine weitere Ausdünnung wegen mangelnder Nachfrage rechtfertigt oder nicht, ist u.E. erst feststellbar, wenn ausführliche Versuche durchgeführt worden sind. Bekanntlich bestimmt im öV nicht die Nachfrage das Angebot, sondern ein gutes Angebot erhöht die Nachfrage.

Der Punkt *b* im Artikel 3 Absatz 3, des öV-Gesetzes muss verstärkt werden. In Ziegelbrücke stehen wegen der vierten Teilergänzung der Zürcher S-Bahn, dem starken Ausbau der St. Galler S-Bahn (u.a. AP-Ost «Rundum-den-Säntis») und des möglichen Halbstundentaktes der Intercity-/Interregio-Verbindung Zürich–Chur grosse Veränderungen an. Diese gilt es zu berücksichtigen, denn der Glarner öV sollte in Ziegelbrücke Anschluss haben, wenn er den gewünschten Umsteige-Effekt erzielen soll. Anschlüsse an direkte Züge nach Zürich und an möglichst gute Verbindungen in die anderen angrenzenden Zentren wie Sargans/Chur, Uznach/Rapperswil oder St. Gallen sind daher sehr wichtig. Der Glarner öV muss sowohl für Kurzstrecken innerhalb des Kantons seinen Zweck mit einem Halbstundentakt erfüllen wie auch auf eine überregionale Anbindung an die Zentren ausgerichtet sein. Da diese überregionalen Verbindungen bald alle einen integralen Halbstundentakt haben, muss auch der Glarner öV nach einem solchen funktionieren. Die anderen im Artikel 3 aufgeführten Massnahmen *c–e* sind richtig und weiter im Gesetz zu belassen. Sie entsprechen auch den neuen Anweisungen im Richtplan.»

Der Landrat erklärte den Memorialsantrag am 26. August 2009 als erheblich.

2. Richtplan Sachbereich Verkehr

Grundlage für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems auf das Kantonsgebiet bildet das vom Regierungsrat im April 2006 genehmigte Mobilitätskonzept und der darauf abgestimmte Richtplan Sachbereich Verkehr. Dieser behandelt das Verkehrssystem als Ganzes. Es geht nicht nur um Infrastrukturprojekte und deren Auswirkungen, sondern auch um den Betrieb bestehender Anlagen und Systeme. ÖV, motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr werden gleichwertig behandelt. Sie können sachlich nicht geteilt werden, da insbesondere die öffentlichen Strassen von allen Verkehrsträgern genutzt werden. Die unabdingbaren Grundlagen zur umfassenden Verbesserung und Erweiterung des Angebots sind im Richtplan formuliert.

3. Materielle Beurteilung

3.1. Halbstundentakt

Im Strassenbauprogramm 2011 werden die Angebotserweiterungen im Fahrplan 2011 dargelegt und die mittelfristige Angebotsplanung ab Fahrplan 2014 beschrieben. Die im Memorialsantrag enthaltenen Forderungen werden zum grossen Teil vorweggenommen:

- *Ziegelbrücke–Glarus–Schwanden*. – Mit der Durchmesserlinie Zürich HB–Oerlikon wird die stündliche Führung des GlarnerSprinters möglich. Mit der Regio-Verbindung Rapperswil–Ziegelbrücke–Glarus–Schwanden–Linthal und der Interregio-Verbindung nach Zürich wird damit zwischen Zürich–Ziegelbrücke–Schwanden ein Halbstundentakt angeboten.
- *Schwanden–Linthal*. – Die Bahn-Infrastruktur lässt einen Halbstundentakt auf der Schiene ohne bauliche Massnahmen (Kreuzungsstelle z.B. in Luchsingen) nicht zu; ein Halbstundentakt ist nur alternierend Bahn/Strasse (Bus) möglich.
- *Schwanden–Elm*. – Ein Halbstundentakt ist grundsätzlich möglich.
- *Schwanden–Schwändi bzw. Sool*. – Ein Halbstundentakt ist grundsätzlich möglich.
- *Mühlehorn–Ziegelbrücke*. – Der Einspurabschnitt Mühlehorn–Tiefenwinkel schränkt den Fahrplan Ziegelbrücke–Sargans einschneidend ein. Neben dem Fernverkehr (IC- und IR-Verbindungen, EC-Verbindungen nach Österreich) nutzen auch Güter- und Regionalzüge das einzige Gleis. Dies verunmöglicht Regionalzüge halbstündlich an allen Stationen halten zu lassen. Für Mühlehorn kann weiterhin nur eine stündliche Verbindung nach Ziegelbrücke angeboten werden. Nach Glarus ist der Weg über den Kerenzerberg zu wählen, da der Eckanschluss in Ziegelbrücke nicht möglich ist.
- *Mühlehorn–Obstalden–Filzbach–Näfels–Mollis*. – Ein Halbstundentakt ist grundsätzlich möglich.
- *Bilten–Ziegelbrücke*. – Auf diesem Abschnitt besteht der Halbstundentakt auf der Schiene mit der S2 bereits, meist aber ohne Anschlüsse in Ziegelbrücke. Bilten ist stündlich über eine Busverbindung nach Ziegelbrücke bzw. mit Umsteigen in Niederurnen nach Näfels-Mollis verbunden. Für den Fahrplan 2014 ist eine neue Lösung zu finden, da die S2-Verbindungen nur noch stündlich und in leicht geänderter Fahrlage angeboten werden.

3.2. Schlanke Anschlüsse in Ziegelbrücke (ab Fahrplan 2014)

In Verbindung mit der IR-Verbindung Zürich–Ziegelbrücke–Chur kann der Halbstundentakt nach Zürich ermöglicht werden. Dies entweder umsteigefrei mit dem GlarnerSprinter (Fahrzeit Glarus–Zürich bleibt trotz Halt in Wädenswil gleich: 59/60 Min.) oder mit Umsteigen in Ziegelbrücke.

Mit dem Fahrplan 2014 startet die S-Bahn St. Gallen 2013, welche zusätzliche Verbindungen Uznach–Ziegelbrücke und entlang des Walensees bringt. Davon profitiert der Kanton Glarus mit einem Halbstundentakt nach Uznach und Rapperswil.

4. Konsequenzen

Die Forderungen des Memorialsantrags (Halbstundentakt auf dem ganzen Kantonsgebiet, schlanke Anschlüsse in Ziegelbrücke) könnten nur mit erheblichem betrieblichem und infrastrukturellem Aufwand erfüllt werden.

4.1. Betriebliche Massnahmen

Die dem Kanton Glarus zustehende Bundesbeteiligung am Regionalverkehr ist ausgeschöpft. Alle zusätzlichen Leistungen sind durch ihn als Besteller zu finanzieren. Mit Schwyz, St. Gallen und Zürich (vertreten durch den Zürcher Verkehrsverbund ZVV) wird intensiv nach einer kostengünstigen Lösung für den Glarner-Sprinter gesucht. Für andere Angebotserweiterungen sind Offerten der Transportunternehmen einzufordern.

4.2. Infrastrukturmassnahmen

Wären auf der Strecke Schwanden–Linthal ein Halbstundentakt auf der Schiene zu etablieren und in Ziegelbrücke schlanke Anschlüsse sowohl nach Zürich, Uznach–Rapperswil und nach Sargans (inkl. Bedienung Mühlehorn) zu schaffen, entstünden erhebliche Infrastrukturkosten. Dazu sind umfangreiche Abklärungen notwendig. Dies bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 zu realisieren, wie es der Memorialsantrag fordert, ist nicht möglich.

4.3. Kosten

Dem Landrat wurden erste Kostenschätzungen für die grundsätzliche Einführung des Halbstundentakts samt Angebotsverbesserungen auf dem weiteren Netz unterbreitet. Hinzu kämen Infrastrukturmassnahmen für einen Halbstundentakt Schwanden–Linthal auf der Schiene und in Ziegelbrücke für schlanke Anschlüsse nach Zürich, Uznach–Rapperswil und Sargans (inkl. Bedienung Mühlehorn).

4.3.1. Halbstundentakt Zürich-HB–Schwanden

Mit dem stündlichen GlarnerSprinter ergibt sich zusammen mit der IR/Regio-Verbindung ein Halbstundentakt zwischen Schwanden und Zürich HB. Eine Richtofferte für den GlarnerSprinter nennt Gesamtkosten von 21,25 Millionen Franken. Unter Berücksichtigung des prognostizierten Erlöses von 11,72 Millionen Franken verbleiben von den Bestellern zu übernehmende Kosten (Abgeltung) von 9,53 Millionen Franken. Aufgrund der Abfahrten und der Zugkilometer je Kanton ergibt sich folgende Kostenverteilung:

Kanton	%	Kosten in Fr.
Zürich	24,70	2'354'972
Schwyz	30,76	2'932'750
St. Gallen	5,08	484'342
Glarus	<u>39,46</u>	<u>3'762'236</u>
gesamt	100,00	9'534'300

Davon ist die Quote des Bundesamtes für Verkehr zu Gunsten des GlarnerSprinters von 650'000 Franken abzuziehen. Netto ergeben sich für den Kanton Glarus Zusatzkosten von jährlich etwa 3'113'000 Franken.

Für den stündlichen GlarnerSprinter sind im Zusammenhang mit der Durchmesserlinie Vorfinanzierungskosten (Zinskosten) von 500'000 Franken und mit der 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich die Beteiligung an den Investitionskosten von 1,2 Millionen Franken zu leisten.

4.3.2. Angebotsverbesserungen übriges Netz

Die Angebotsverdoppelung zwischen Elm und Schwanden würde zu geschätzten jährlichen Zusatzkosten von 1,15 Millionen Franken, die desjenigen über den Kerenzlerberg zu solchen von 1,2 Millionen Franken führen. Um in Ziegelbrücke die Eckanschlüsse Glarnerland–Mühlehorn stündlich anbieten zu können, müssten die Züge statt in Glarus in Netstal kreuzen, was zusätzlich 3 Millionen Franken an Investitionen kostete und sich auf die Fahrlage des GlarnerSprinters auswirkte.

4.3.3. Anschluss Tarifverbund Ostwind

Der Anschluss an den Tarifverbund Ostwind ab 2014 brächte Ertragsausfälle von jährlich etwa 500'000 Franken sowie geschätzte einmalige Kosten von 200'000 Franken, welche der Kanton zu übernehmen hätte.

4.3.4. Fazit

Die jährlichen Kosten verdoppelten sich auf 6 Millionen Franken. Die einmaligen Investitionskosten erreichten 4,9 Millionen Franken (ohne Beteiligung Überholgleis Schübelbach–Buttikon gemäss Angebotskonzeption Zürich–Chur). Über die geschätzten Mehrkosten wird die Landsgemeinde 2012 zu befinden haben, an der die Einführung des Halbstundentakts und der Beitritt zu einem Verkehrsverbund zu behandeln sein wird.

5. Schlussfolgerung

Der Richtplan gibt die Zielsetzung vor, an der sich die Behörden in ihrer Aufgabenplanung auszurichten haben. Wie das Strassenbauprogramm (Teil öV) zeigt, setzt der Kanton abgestützt auf seine finanziellen Möglichkeiten alles daran, diese Zielvorgaben zu erfüllen. Erweiterungen des öV sind vom Landrat und der Landsgemeinde zu beschliessen, unabhängig von der vorgeschlagenen Gesetzesanpassung. Infrastrukturmassnahmen wären nicht innert der geforderten Frist umsetzbar. Die Anliegen des Memorialsantrags werden im Richtplan sowie im Planungsprozess berücksichtigt. Eine Anpassung des öV-Gesetzes ist unnötig.

6. Beratung der Vorlage im Landrat

6.1. Kommission

Die landrätliche Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr unter dem Vorsitz von Landrat Emil Küng, Obstalden (Glarus Nord), befasste sich mit dem Geschäft. Sie liess sich über zusätzliche Aufwendungen orientieren, welche geplante und geforderte Massnahmen mit sich bringen. – Der stündliche GlarnerSprinter ergäbe zwar einen Halbstundentakt zwischen Schwanden und Zürich, aber auch einen jährlichen Mehraufwand von 3 Millionen Franken. Der vom ZVV geforderte zusätzliche Halt in Wädenswil ab 2014 benötigte neues Rollmaterial, an das der ZVV jedoch einen Beitrag leistete. – Der integrale Halbstundentakt könnte nach Linthal über Busverdichtungen verwirklicht werden, mit dem Zug hingegen wären zudem bauliche Massnahmen ebenso nötig, wie für seine Verwirklichung zwischen Mühlehorn und Ziegelbrücke mit Eckanschluss ins Glarnerland. Zudem müssten die Züge in Netstal, nicht mehr in Glarus kreuzen, was den Ausbau des Bahnhofs Netstal bedingte, was mindestens 3 Millionen Franken mehr kostete als derjenige des Bahnhofs Glarus; weitere Buskurse über den Kerenzberg wären deshalb die bessere Lösung. – Für einen eigenen Tarifverbund ist der Kanton Glarus zu klein. Eine Verbundlösung mit dem Tarifverbund Ostwind brächte Kosten von jährlich mindestens 0,5 Millionen Franken.

Das Trennen des Wünschbaren vom Machbaren ist notwendig. Die Kommission ist aber erfreut über das Hinarbeiten der Regierung auf die Ziele des Memorialsantrags. Sie verzichtet auf eine gesetzliche Verankerung, um auch künftig Massnahmen aufgrund der finanziellen Gegebenheiten planen zu können. Einen Verschiebungsantrag lehnte sie wegen fehlender Zahlen ab. Sie beschloss, den Memorialsantrag dem Landrat zur Ablehnung vorzuschlagen.

6.2. Plenum

Im Landrat wurde Ähnliches diskutiert: grundsätzlicher Stundentakt oder integraler Halbstundentakt, Verbesserung oder Sicherstellung der Anschlüsse innerhalb des Mach- und Finanzierbaren, Verschiebung auf die Landsgemeinde 2012.

Die Befürworter forderten ein Bekenntnis zur Gleichbehandlung von Individualverkehr und öV. Dieses sei samt integrealem Halbstundentakt im Gesetz festzuschreiben; es bliebe trotzdem Handlungsspielraum erhalten. Glarus dürfe nicht zögerlicher vorgehen als andere Kantone. Bessere öV-Verbindungen seien für Glarus Süd und viele Pendler zentrale Standortfaktoren. – Zudem wurde das Fehlen gesicherter Kostenangaben bemängelt.

Die Gegner wollen weiterhin Nötiges und Wünschbares ohne starre gesetzliche Fesseln voneinander scheiden dürfen. Der Regierungsrat habe das Machbare aufgelistet: stündlicher GlarnerSprinter bis Schwanden, Erweiterungen Busbetriebe, Beitritt zu Tarifverbund, Infrastrukturausbauten. Dies alles basiere auf dem Richtplan Sachbereich Verkehr, der sich aber an den finanziellen Realitäten zu orientieren habe. Mit dem Einsatz weiterer rund 6 Millionen Franken lasse sich Glarus sehr wohl mit anderen Kantonen vergleichen, bezüglich Angebot wie bezüglich Mitteleinsatz. Eine Absage an den Halbstundentakt sei nur eine Absage an starre gesetzliche Vorgaben.

Vorerst lehnte der Landrat den Verschiebungsantrag ab, welcher den Memorialsantrag quasi als Pfand behalten und an der Landsgemeinde 2012 behandeln wollte. Danach obsiegte mit klarer Mehrheit die Ablehnungsempfehlung.

7. Antrag

Der Landrat beantragt der Landsgemeinde, den Memorialsantrag «Glarner öV mit integrealem Halbstundentakt und Anschluss in Ziegelbrücke ans überregionale Bahnnetz» abzulehnen.