

Sekretariat Landrat
Rathaus
8750 Glarus

Protokoll

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 19. Februar 2014, um 08.00 Uhr, im Rathaus in Glarus

Vorsitz	Landratspräsident Kaspar Krieg, Niederurnen
Ratsschreiber	Hansjörg Dürst, Ennenda
Protokoll	Michael Schüepp, Glarus

§ 463 Feststellung der Präsenz

Es sind folgende Landratsmitglieder abwesend:
Marco Kistler, Niederurnen
Osman Sadiku, Mollis

§ 464 Traktandenliste

Die Traktandenliste wurde im Amtsblatt vom 13. Februar 2014 veröffentlicht und den Mitgliedern zugestellt. – Sie ist unverändert genehmigt.

§ 465 Vereidigung eines neuen Mitgliedes

(Bericht Regierungsrat, 11.2.2014)

Marc Ziltener, 1981, Technischer Kaufmann, von Schübelbach SZ, in Mollis, leistet den Amtseid. Es begleiten ihn gute Wünsche für das Amt. – Er ersetzt Siegfried Noser, Oberurnen.

§ 466
Ermächtigungen

(Berichte Kommission Recht, Sicherheit und Justiz, 5.2.2014)

Ermächtigungen sind nicht öffentlich.

§ 467
Änderung des Einführungsgesetzes zum Tierschutz- und zum Tierseuchengesetz (EG zum TSchG und TSG); Neuorganisation im Veterinär- und Lebensmittelbereich

2. Lesung
(Berichte s. § 459, 5.2.2014, S. 583)

Schlussabstimmung: Die Gesetzesänderung wird gemäss Vorlage des Regierungsrates zuhanden der Landsgemeinde verabschiedet.

§ 468
Revision Landwirtschaftsgesetz 2014

2. Lesung
(Berichte s. § 460, 5.2.2014, S. 584)

Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe g; Massnahmen zur Absatzförderung

Fridolin Staub, Bilten, hält fest, dass die in erster Lesung diskutierte Bestimmung im Wortlaut zutreffend sei. – Die geforderten Unterlagen betreffend Richtlinien zur Verwendung der Marke „Glarnerland“ im Lebensmittelbereich wurden zur Verfügung gestellt. Dafür gebührt Dank. – Die Marke „Glarnerland“, wie sie etwa auf der Homepage des Kantons zu sehen ist, ist so nicht eingetragen. Das wird bei der Betrachtung der ersten Seite dieser Richtlinien sichtbar. Die hier besprochene Marke gibt es pikanterweise also gar nicht. 2011 hat der Regierungsrat beim Institut für geistiges Eigentum einen Antrag gestellt. Am 11.1.2013 wurde der Antrag sistiert. Nun ist das Memorial so anzupassen, dass darin nicht von einer

Marke „Glarnerland“ gesprochen wird. Der Regierungsrat ist gebeten, die Verwendung des Schriftzuges „Glarnerland®“ zu überprüfen, da dieser so nicht korrekt ist.

Frau Landesstatthalter *Marianne Dürst Benedetti* versucht, zu klären. – Wenn Landrat Fridolin Staub die Richtlinien gelesen hat, dann hat er auch verstanden, dass der Schriftzug „Glarnerland“ mit Berg und stilisiertem Martinsloch die eingetragene Marke ist, um Glarner Produkte mit der Herkunftsbezeichnung zu schützen. Von dieser Marke wird im Memorial im Zusammenhang mit dem Landwirtschaftsgesetz die Rede sein. Die Formulierung kann deshalb beibehalten werden. Die Produzenten, welche die Richtlinien einhalten, dürfen diese geschützte Marke auch verwenden. Die Marke „Glarnerland“ mit ® kann hingegen nicht eingetragen werden, da dies bei Ortsbezeichnungen generell nicht möglich ist. Das soll aber nicht dazu führen, dass diese Marke etwa beim Kantonsmarketing nicht weiter verwendet wird. Das ist weder unlauter noch problematisch.

Artikel 11; Höchstzulässiger Pachtzins

Heinrich Schmid, Bilten, stellte in der ersten Lesung einen Abänderungsantrag. Mit den damaligen Ausführungen von Frau Landesstatthalter *Marianne Dürst Benedetti* ist er nicht zufrieden. – Es wurde darauf hingewiesen, dass der Pächter gegen den Zuschlag auf den höchstzulässigen Pachtzins rekurrieren kann, wenn der Unterhalt nicht gemacht und der Zuschlag deshalb zu Unrecht erhoben wurde. Wäre es da nicht zielführender, die zweckgebundene Verwendung des Zuschlags ins Gesetz zu schreiben?

Frau Landesstatthalter *Marianne Dürst Benedetti* verweist auf ihre Ausführungen in der ersten Lesung und beantragt unveränderte Zustimmung zur Vorlage gemäss Kommission. – Ähnliche Regelungen wurden bereits einmal diskutiert. Damals ging es um die Aufgaben der Korporationen im Zusammenhang mit dem Memorialsantrag der Gemeinde Glarus Süd. Wenn die Gemeinden die Korporationsmitglieder veranlassen, weil sie die Aufgaben der Korporationen übernehmen, müssen diese das Geld zweckgebunden verwenden. Man sprach sich aber dagegen aus, dass für jede Aufgabe ein Fonds geüfnet werden muss. Es bleibe auch ohne diesen nachvollziehbar und transparent. Bei den Alpen verhält es sich ähnlich. Hauptsächlich sind die Gemeinden Eigentümer der Alpen. Es wäre eine Überadministration, wenn die Gemeinden für jede Alp einen Fonds mit einer Zweckfinanzierung machen müssten. Die Gemeinden können aufzeigen, was mit dem Geld passiert, sollte ein Pächter reklamieren. Ihnen sind keine weitere Auflagen zu machen.

Fridolin Luchsinger, Schwanden, Kommissionpräsident, zeigt Verständnis für das Anliegen von Landrat *Heinrich Schmid*, spricht sich aber dennoch für die von der Kommission vorgeschlagene Formulierung aus. – Die Gelder sollen für den Unterhalt verwendet werden. Allerdings reichen diese heute bei Weitem nicht aus. Seit der Fusion sind die Gemeindefinanzrechnungen dermassen detailliert, dass jederzeit nachvollziehbar ist, wie viel in jede Alp investiert wurde.

Heinrich Schmid formuliert seinen in der ersten Lesung gestellten Änderungsantrag wie folgt um: „Für Sömmerungsbetriebe kann auf den höchstzulässigen Pachtzins für Sömmerungswiesen nach Bundesrecht ein Zuschlag erhoben werden, wenn der Verpächter *die Gelder zweckgebunden für den ordentlichen Unterhalt verwendet.*“

Abstimmung: Der Änderungsantrag *Schmid* unterliegt dem Antrag der Kommission.

Schlussabstimmung: Die Vorlage wird mit der von der Kommission vorgenommenen Änderung von Artikel 11 zur Annahme unterbreitet.

§ 469

Verwesentlichung und Flexibilisierung der kantonalen Gesetzgebung; Änderung von landrätlichen Erlassen

(Berichte Regierungsrat, 7.1.2014; Kommission Recht, Sicherheit und Justiz, 22.1.2014)

Eintreten

Mathias Zopfi, Engi, Kommissionspräsident, beantragt namens der Kommission Eintreten. – Nachdem an der vergangenen Sitzung der grössere Teil des Verwesentlichungsprojektes in erster Lesung beraten wurde, folgt nun der kleinere Teil des Pakets: die landrätlichen Erlasse. Diese müssen der Landsgemeinde nicht vorgelegt werden. – Auch das heutige Paket hat einen gewissen Umfang, beinhaltet aber vermutlich bedeutend weniger Diskussionspunkte. Es handelt sich vor allem um Anpassungen an die heute geltende Verwaltungsorganisation: den Vollzug betreffende Artikel ohne politischen Gehalt werden in die Kompetenz des Regierungsrates überführt. Das Wenige, das übrig bleibt, kommt ins Gesetz. Es wird gewissermassen aufgeräumt. Dies nach einer Ordnung, die bereits seit einiger Zeit gilt. – Die Kommission beantragt Rückweisung der Verordnung über die Kantonsschule. Dieser Antrag steht in Zusammenhang mit den an der vergangenen Sitzung gemachten Ausführungen zum Bildungsgesetz. Im Übrigen erachtet die Kommission die Vorlage als gut. – Dank gilt den Kommissionsmitgliedern, Sekretär Arpad Baranyi und besonders dem für die Vorlage zuständigen stellvertretenden Ratsschreiber Markus Schön für fundierte Arbeit und gute Zusammenarbeit.

Landammann *Andrea Bettiga* verweist darauf, dass die Verwesentlichung der Rechtsetzung im Legislaturprogramm 2010–2014 enthalten ist, und beantragt Eintreten. – Der Regierungsrat hat beschlossen, verschiedene Ziffern zurückzuziehen: die Kantonsschulverordnung (Ziff. 5); die kantonale Jagdverordnung (Ziff. 13); die Verordnung über die Verhütung und Vergütung von Wildschäden (Ziff. 14). – Es wurde viel Arbeit in die Vorlage gesteckt, damit man den Zeitplan einhalten kann. – Dank gilt der Kommission unter dem Vorsitz von Mathias Zopfi für die geleistete Arbeit.

Detailberatung

Das Wort wird nicht verlangt.

Die Vorlage unterliegt einer zweiten Lesung.

§ 470

Änderung der Interkantonalen Vereinbarung über die Anerkennung von Ausbildungsabschlüssen vom 18. Februar 1993

(Berichte Regierungsrat, 17.12.2013; Kommission Gesundheit und Soziales, 15.1.2014)

Eintreten

Franz Landolt, Näfels, Kommissionspräsident, beantragt namens der Kommission Zustimmung zur Vorlage. – Die kantonalen Erziehungs- und auch die Gesundheitsdirektoren

nahmen an ihren Plenarversammlungen keine Änderungen an der vorliegenden Diplom-
anerkennungsvereinbarung vor. Dem schliesst sich die Kommission an. – Die Möglichkeiten
des Landrats sind gering. Er kann zu diesem Geschäft entweder Ja oder Nein sagen. Einen
Grund, dieses abzulehnen, hat die Kommission nicht gefunden. – Dank gilt Regierungsrat
Rolf Widmer, Daniela de la Cruz und Samuel Baumgartner für die Unterstützung.

Regierungsrat *Rolf Widmer* beantragt ebenso Zustimmung. – Die Vorlage hat kaum
politisches Fleisch am Knochen. Es ist eine technische Materie, die alle Kantone betrifft. –
Dank gilt der Kommission unter dem Vorsitz von Franz Landolt für die konstruktive
Zusammenarbeit.

Detailberatung

Das Wort wird nicht verlangt.

Die Vorlage unterliegt einer zweiten Lesung.

§ 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 Kommissi-
on um Eintreten sowie unveränderte Zustimmung zur Vorlage und damit zum Verpflich-
tungskredit. – 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 Mittel-
perrons, den Zugang zu Gleis 2 mit behindertengerechten Rampen, Treppen und einer Per-
sonenunterführung sowie um die Realisierung eines Busbahnhofes. 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 un schön. 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. Erläuterungen und Pläne 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 Verteilungsschlüssel 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 zutreffe. – 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 namens 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 Busbahnhofes 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 Haltekanten 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-Benutzer 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 Busdrehzscheibe 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.

§ 472

Linthsteg von Glarus nach Ennetbühls im Bereich Bahnhof Glarus als Fussgänger- und Veloübergang; Verpflichtungskredit von 486'000 Franken betreffend Kantonsanteil an Projektierung und Bau

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

Eintreten

Emil Küng, Obstalden, Kommissionspräsident, beantragt namens der Kommission Eintreten. Die Detailberatung sei zu führen, der Verpflichtungskredit jedoch abzulehnen. – Der knappe Kommissionsentscheid mit 5 zu 4 Stimmen deutet darauf hin, dass der Antrag auf Zustimmung in der Detailberatung wohl wieder gestellt wird. Deshalb werden nun nur stichwortartig die Argumente benannt. Aus Respekt vor dem knappen Kommissionsentscheid wird versucht, ausgewogen zu bleiben. Befürworter argumentierten mit: ortsplanerischen Überlegungen und dem Entwicklungspotenzial des betroffenen Gebietes; Entflechtung der Verkehrsströme; Gesamtsicht auf die Radroute Linthal–Bilten; Bedeutung für den Tourismus. Gegner argumentierten hingegen, dass: die heutige Lösung zumutbar sei; das Verkehrsaufkommen gering und eine Entflechtung nicht zwingend sei; die Kantonsfinanzen die Zustimmung nicht erlauben würden; die Entwicklung eines Quartiers eine Gemeindeaufgabe sei.

Martin Bilger, Ennenda, Kommissionsmitglied, beantragt für die SP-Fraktion Eintreten und Zustimmung zur Vorlage gemäss Regierungsrat. – Die Gemeindeversammlung Glarus hat dem Ausbauprojekt Bahnhof Glarus als Gesamtpaket zugestimmt. Es wäre nun kein gutes Signal, wenn der Wille der Stimmberechtigten im Kantonshauptort nicht berücksichtigt und der Landrat seinen Beitrag an das Projekt verweigern würde. Der Linthsteg wird als Luxusprojekt bezeichnet, das vor allem der Gemeinde etwas bringen würde. Dieses Argument greift aber zu kurz. Der Kanton hat eine Aufgabe in diesem Bereich und ein Interesse an der Entwicklung des gesamten Bahnhofgebiets. Vor allem aber verlangt der kantonale Richtplan die Entflechtung des Verkehrs. Mit dem Steg über die Linth ist das möglich. Die Linienführung des Radwegs ist mehr als verbesserungsbedürftig. Das ist Sache des Kantons. – Wer sagt, das vorliegende Projekt sei zu teuer, muss wissen, dass auch hier bereits redimensioniert worden ist. Der Kanton darf und muss sich beteiligen: Es ist nicht nur über Standortattraktivität zu reden, sondern auch etwas dafür zu tun. – Die Dokumentation, welche der Landrat zu diesem Projekt erhalten hat, ist dürftig. Im Departement scheint wenig Herzblut vorhanden zu sein. Gerade das nächste Geschäft zeigt deutlich, dass aus dem gleichen Departement eine ganz andere Qualität geliefert werden kann.

Peter Rufibach, Riedern, Kommissionsmitglied, hält fest, dass die BDP-Fraktion mehrheitlich gegen den Verpflichtungskredit sei, und wirbt für dessen Ablehnung. – Landrat Martin Bilger sagt in seinem Votum, die Gemeindeversammlung Glarus habe dem Gesamtprojekt zugestimmt. Das trifft zu. Die Gemeindeversammlung hatte aber nicht die Möglichkeit, zum Steg selbst Stellung zu nehmen. – Es wird mit der Entflechtung der Radroute geworben. In diesem Grossraum ist die heutige wie die geplante Linienführung nicht optimal. Die Radroute führt durch Industriegebiete. Es gibt bereits heute sehr viele Radfahrer, die einfach durch das Dorf Ennenda fahren, weil sie sich dort am sichersten fühlen. Auch die ursprüngliche Route mit der 2,51 Meter breiten Unterführung bei der Garage Milt wäre mit etwas gutem Willen möglich. Auf der Route von Linthal nach Bilten gibt es viele enge Stellen und gefährliche Kreuzungen, etwa bei der Linthbrücke in Mitlödi. – Gemeinderat Christian Büttiker lieferte einen Steilpass. In Glarus müsse man bereit sein, 300–400 Meter zu laufen, um einen Parkplatz zu finden, sagte er. Aber die 250 Meter vom Steg bis zu Ennetbühler Linthbrücke sind offenbar nicht zumutbar. Es ist nun endlich Wünschbares von Nötigem zu trennen. Vorhin wurde der Kredit für den Bahnhof bewilligt. Das ist ein grosses Projekt, das dem ganzen Kanton etwas bringt. Luxus kann man sich einfach nicht mehr leisten. – Die Brücke ist unnötig. Ein Übergang ist mit der Ennetbühler Linthbrücke und der Zugang zum Linthdamm mit der Verlängerung der Unterführung vorhanden. Aussagen, die SBB würden sich nur dann an der Unterführung beteiligen, wenn der Steg gebaut werde, sind falsch. Den Menschen von Ennetbühls steht der Zugang zur Unterführung offen. Es muss lediglich ein Umweg von 250 Metern in Kauf genommen werden. – Es ist ein Zeichen zu setzen und das Geld nur dort auszugeben, wo es notwendig ist – auch wenn es kein grosser Betrag ist. Es gibt noch viele grosse Projekte, die es zu finanzieren gilt.

Myrta Giovanoli, Ennenda, beantragt für die Grüne Fraktion Zustimmung zum Kredit. – Aufgrund des tiefen Betrags kommt diese Vorlage nicht vor die Landsgemeinde. Der Landrat beschliesst also endgültig. Dies gilt es im Hinterkopf zu behalten. – Wenn man von Norden her auf dem Veloweg nach Glarus kommt, muss man die Ennetbühler Linthbrücke überqueren. Die Sicht dort ist aufgrund der Wölbung der Brücke sehr schlecht. Es folgen mehrere rechtwinklige Kurven in Ennetbühls. Weiter führt die Route auf einem holprigen Weg durch Schrebergärten in die Ennendaner Industriezone, wo häufig Lastwagen verkehren. Dann gilt es bei der Ennendaner Brücke die Kreuzung zu queren, auf der gemäss Verkehrsplanung täglich 5000 Autos fahren. – Die Grüne Fraktion bevorzugt den Weg über den Volksgarten, der auch als Veloweg gekennzeichnet ist. Wenn man von Süden her kommt, trifft man aber nach dem Volksgarten etwa auf Autofahrer, die einen Parkplatz suchen oder auf Bauern, die dort ihre Milch abliefern. Täglich muss man sich den Weg durch all diese Hindernisse suchen. Es ist also offensichtlich, der Veloweg bedarf dringend einer Verbesserung. Mit dem Linthsteg könnte die Situation entschärft werden. – Ab Juni gilt der Halbstundentakt. Die Barrieren bei den beiden Linthbrücken werden deshalb häufiger geschlossen sein. Wird der Linthsteg gebaut, kann die Linth jederzeit überquert werden, sei dies mit dem Velo oder zu Fuss. – Zu der schlechten Sicht, den schlechten Wegen, der schlechten Linienführung kommt die Behinderung und Vermischung der Verkehrsteilnehmer hinzu. Aus Sicht der Grünen Fraktion ist der Linthsteg keine Luxusvariante. Es handelt sich dabei vielmehr um eine dringend notwendige Lösung einer wortwörtlich verfahrenen Situation. Der Linthsteg ermöglicht eine Entflechtung von verschiedenen Mobilitätsbedürfnissen. Es ist deshalb der vergleichsweise kleine Kredit zu gewähren und damit dem Willen der Gemeindeversammlung Glarus zu entsprechen.

Kaspar Becker, Ennenda, beantragt als Ennetbühler und Minderheit in der BDP-Fraktion Eintreten und Zustimmung zur regierungsrätlichen Vorlage. – Der Linthsteg ermöglicht eine optimale Erschliessung des öffentlichen Verkehrs und des Zentrums der Gemeinde Glarus für den Dorfteil Ennetbühls. Die Gemeinde wurde beauftragt, einen Richtplan zu erstellen und eine zukunftsgerichtete Lösung für die Verbindung der Dörfer zu finden. Das erste Projekt, das die Gemeinde nun umsetzen will, würde bei einer Ablehnung durch den Landrat torpediert. Ein neuer, auf einer Seite faktisch geschlossener Bahnhof ist nicht nachvollziehbar. Der im Richtplan festgehaltene Entwicklungsschwerpunkt Ennetbühls muss und soll

optimal erschlossen werden. – Die Veloroute durch Ennenda weist verschiedenste Gefahren und Hindernisse auf. Es ist haarsträubend, was die Velofahrer erleiden müssen. Der Linthsteg würde den Weg sicherer machen, auch für Schulkinder. Bei Velowegen hat der Kanton etwas beizutragen, weshalb die Vorlage im Landrat auch am richtigen Ort ist. – Die SBB beteiligen sich an der Erschliessung von Ennetbühl, indem sie die Unterführung bis zum Linthsteg mitfinanzieren. Es ist nun ein Zeichen zu setzen, dass der Landrat den Bahnhof auch so erschliessen will, dass es am Ende auch Sinn macht. – Die Gemeindeversammlung von Glarus hat dem Steg zugestimmt. Offensichtlich sehen die Direktbetroffenen den Mehrwert. – Nicht zuletzt bedeutete der Linthsteg ein sichtbares Zusammenrücken der Ortsteile zu einer neuen Gemeinde Glarus. Die Einheit der Gemeinde Glarus wird somit gefördert.

Richard Lendi, Näfels, beantragt Ablehnung des Verpflichtungskredits. – Ob der Linthsteg ein Luxusprojekt ist, muss jeder für sich entscheiden. Drei Brücken innerhalb von 700 Metern sind aber schon ein wenig viel. Die grundsätzliche Frage ist, ob der Linthsteg Sache des Kantons oder der Gemeinde ist. Es gibt auch in den anderen Gemeinden Projekte. Es ist deren legitimes Recht, ebenfalls Unterstützung zu fordern, wenn nun ein Präzedenzfall geschaffen wird. Der Linthsteg ist Sache der Gemeinde. Wenn diese genügend Geld zur Verfügung hat, soll sie ihn bauen. – Es hiess vorhin, man solle ein Zeichen setzen. Das hat man beim vorangegangenen Traktandum bereits gemacht und Millionen Franken ausgegeben.

Fredo Landolt, Näfels, rückt ebenfalls die Frage ins Zentrum, ob der Linthsteg Sache des Kantons sei. Auch er beantragt Ablehnung des Kredits – Beim vorangegangenen Traktandum hat man 2,4 Millionen Franken für den Busbahnhof gesprochen. Man hätte auch da den Kantonsanteil ohne Weiteres reduzieren können. Nun ist es geboten, den Linthsteg der Gemeinde zu übergeben.

Christian Marti, Glarus, wirbt um Zustimmung zum Kredit. – Im vorangegangenen Traktandum hat der Landrat ein grosses entwicklungs- und öV-politisches Zeichen gesetzt. Dafür gebührt Dank. Es ist zu hoffen, dass nach A nun B gesagt wird und damit auch Ennetbühl eingebunden wird. Der Linthsteg ist ein nicht vernachlässigbarer Teil des Gesamtprojekts Erneuerung Bahnhof Glarus. Er ist der Grund für das starke finanzielle Engagement der SBB in diesem Projekt. Dank dem Linthsteg konnten der Kanton und die Gemeinde 1,2 Millionen Franken einsparen, weil der dritte Partner dafür aufkommt. Vereinfacht gesagt: Die SBB bezahlen den Steg, da sich diese stärker bei den Publikumsanlagen engagieren. – Es ist richtig, dass der Landrat über die kantonale Bedeutung des Stegs diskutiert. Es ist nun der Eindruck entstanden, die Gemeinde trete als Bittstellerin vor den Kanton, vor den Landrat. Dem ist mitnichten so. Es gibt eine kommunale Entwicklungsabsicht. Es gibt aber auch ein ausgewiesenes kantonales Bedürfnis, die Radweg-Situation im Raum Ennenda/Ennetbühl/Glarus zu verbessern. Was ist da naheliegender als eine Zusammenarbeit der beiden Partner. Mit einer Investition, einem Bauwerk, können sowohl eine kommunalpolitische Entwicklung befördert, wie auch das kantonale Bedürfnis, die Velowege zu verbessern, befriedigt werden. Kritik wäre nachvollziehbar, wenn isoliert geplant würde. Es wird nun aber die Chance genutzt, kommunale und kantonale Interessen zu verfolgen. Deshalb werden auch die Kosten halbiert. – Die kantonale Sicht auf den Linthsteg wurde erörtert. Im kantonalen Richtplan ist vorgesehen, den Langsamverkehr und den öV direkt miteinander zu verknüpfen. Dies kann hier exemplarisch gemacht werden. Die Verkehrspolitik kann damit glaubwürdig weiterentwickelt werden – auch bezüglich der Einschränkungen, welche die öfters geschlossenen Barrieren mit sich bringen werden. – Die SBB halten fest, dass sich aus ihrer Sicht die Ausgangslage aufgrund der neuen Planungsabsichten von Kanton – Verbesserung Langsamverkehr – und Gemeinde – Entwicklungsschwerpunkt Ennetbühl – verändert hat. „Die verbesserte Erschliessung der linksseitigen Glarner Quartiere wird zu einer Zunahme der Bahnreisenden aus dieser Richtung zum Bahnhof führen“, schreiben die SBB. Weiter: „Somit sind auch die Bedingungen erfüllt, dass die Personenunterführung als gesamtes Bauwerk betrachtet werden kann, welches sowohl der Ortsquerung, wie auch als Bahnzugang für den Langsamverkehr dient. Die SBB erklären sich deshalb mit der Kostenbeteiligung von 50 Prozent an der Verlängerung der Personenunterführung einverstanden.“

Diese Beteiligung setzt jedoch eine Genehmigung von Kanton und Gemeinde Glarus an der vereinbarten Mitfinanzierung der Publikumsanlagen voraus sowie eine zeitnahe Realisierung der Passarelle über die Linth.“ Die SBB sind als Partner ernst zu nehmen. – Nicht korrekt ist, dass die Gemeindeversammlung Glarus nicht explizit über den Linthsteg befunden hat. Ein Bürger stellte einen Ablehnungsantrag zum Linthsteg, die Gemeindeversammlung hat darüber diskutiert und sich am Ende explizit – nicht im Rahmen des Gesamtpakets – für den Steg ausgesprochen. Der Entscheid der Gemeindeversammlung soll in die Überlegungen miteinbezogen werden. – Trotz Spardruck sollen Investitionen in die Zukunft realisiert werden. Es ist auch eine Investition in die Zukunft des Kantons.

Franz Landolt, Näfels, beantragt Zustimmung zum Kredit. – Der Landrat hat vorhin der Weiterführung der Personenunterführung bis zum Linthdamm zugestimmt. Indirekt wurde auch akzeptiert, dass auf der westlichen Seite der Geleise Veloständer gebaut werden sollen. Nach A ist nun wirklich auch B zu sagen. Der Linthsteg ist die logische Weiterführung der Unterführung. Es geht dabei primär um die Förderung des Langsamverkehrs. Die Fussgänger und Velofahrer benötigen kurze Distanzen. Es ist nicht ausgeschlossen, dass ein Ennetbühler auf das Auto verzichtet, wenn er den Bahnhof gut und bequem über den Linthsteg erreichen kann. Es ist auch möglich, dass ein Ennetbühler den Steg nutzt, wenn er in Glarus einkaufen gehen will. Heute ist das wesentlich unattraktiver. Der Steg könnte also den Quellverkehr reduzieren.

Hans-Jörg Marti, Nidfurn, Kommissionsmitglied, unterstützt den Ablehnungsantrag. – Dass die Gemeindeversammlung Glarus diesem Projekt zustimmt, liegt auf der Hand. Sie hat das explizit getan. Somit dürfte es auch kein Problem sein, wenn die Gemeinde den Linthsteg selbst baut. Das würde Glarus etwa 1 Prozent der jährlichen Steuereinnahmen kosten. Grosse Opposition scheint nicht vorhanden zu sein. – Verschiedene Geschäfte sollten nicht miteinander vermischt werden: Die Radroute wird – so steht es auch im Kommissionsbericht – von der Landsgemeinde bestimmt. Der Bau des Linthstegs führt deshalb nicht automatisch zu einer Verlegung des Radwegs. Wenn dieser wirklich sinnvoll verlegt werden soll, dann ist er auf dem Linthdamm weiterzuführen. Die Geleise können dank der Unterführung bei der Ennendaner Linthbrücke gequert werden. Die Route verläuft dann über die Brücke nach Ennenda, wo nur eine Strasse passiert werden muss. Vom Tridonic-Areal aus führt dann ein optimaler, gerader Radweg weiter. Er ist auch vom übrigen Verkehr getrennt, sonst spazieren dort nur die Hundebesitzer.

Hans Peter Spälti, Netstal, spricht sich für die Gewährung des Kredits aus. – Seit dem 1. Januar 2011 gilt „Drei starke Gemeinden, ein wettbewerbsfähiger Kanton“. Die Gemeinden sind daran, ihre Planungen auf Vordermann zu bringen, zusammenzuwachsen, Kulturen zu entwickeln, einen gemeinsamen Nenner zu finden. Es wird ein Projekt behandelt, das in einer Zusammenarbeit fusst, die es früher nie gegeben hätte. Nun gehen die Nördler gegen die Südlerner und jene aus Mitte vor, diese wiederum gegen die Nördler – hin und zurück. Die Gegner des Linthstegs werden sich irgendwann in der Situation wiederfinden, in der ihre Gemeinde Unterstützung vom Kanton benötigt. – Man kann zu diesem Geschäft eine unterschiedliche Meinung haben. Aber man muss anerkennen, dass die Gemeinde gegen verschiedene Widerstände versucht, in Ennetbühls eine Entwicklung zu ermöglichen, die anderswo Standard ist. – In Näfels verkauft die Netstal Maschinen AG Boden. Die Zeitung stilisiert dies zur Frage Ost- oder Westumfahrung hoch. Aber eigentlich müsste man sich fragen, weshalb so viel Boden verkauft wird und ob dort nicht andere Probleme vorhanden sind. Solche Sachen sind viel wichtiger, als die nun zur Debatte stehenden 486'000 Franken oder die Linienführung des Radwegs. – Die Gemeinde Glarus ist derzeit auch dabei, im Projektperimeter den Hochwasserschutz zu realisieren. Im Sinne einer Gesamtwürdigung ist es Gebot der Stunde, dass der Linthsteg auch im Zusammenhang mit dem Bahnhofprojekt und der Entwicklung von Ennetbühls realisiert wird.

Andreas Schlittler, Glarus, bittet mit Verweis auf den Richtplan um Zustimmung zum Kredit. – Der Linthsteg ist Sache des Kantons. Heutzutage unterscheidet man nicht mehr nur den

motorisierten Individualverkehr vom öffentlichen Verkehr. Es gibt auch den Langsamverkehr. Dieser soll sich gemäss Bund neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öV als gleichberechtigter dritter Pfeiler des Personenverkehrs entwickeln – sei dies als eigenständige Mobilitätsform oder auch in Kombination mit den anderen Verkehrsmitteln. Hier knüpft der Linthsteg an. Er bedeutet eine schnelle und attraktive Verbindung zum Zentrum von Glarus. Der Richtplan, Sachbereich Verkehr, erwähnt in Kapitel V-3, Seite 61–64, zudem explizit als Ziel und Strategie „die konsequente Förderung des öffentlichen und des Langsamverkehrs.“

Erika Nart, Glarus, beantragt Zustimmung zum Antrag des Regierungsrates und damit zum Kredit. – Der Bahnhof könnte auf alle Seiten verlassen werden. Auch die Ennendaner gelangten mit dem Linthsteg direkt und somit ohne Umwege in ihre Wohngebiete. Das ist Standard.

Ernst Müller, Mollis, an der Kommissionssitzung anwesendes Ersatzmitglied, unterstützt den Ablehnungsantrag und verweist auf die von Landrat Hans-Jörg Marti erwähnte Linienführung des Radwegs. Diese sei logisch und liege auf der Hand. – Der Linthsteg ist nicht Teil des Bahnhofausbaus. Wenn die Gemeinde Glarus ihn realisieren will, soll sie das machen.

Peter Rothlin, Oberurnen, spricht sich gegen den Kredit aus. – Die Gemeindevertreter im Landrat müssen doch festhalten, dass es sich hier um einen Gemeindeweg handelt. Diese sind durch die Gemeinden zu finanzieren. Der Kanton muss sich aus der Finanzierung heraushalten, auch wenn nun ein vermeintlicher Mehrwert suggeriert wird.

Regierungsrat *Röbi Marti* beantragt namens des Regierungsrates Zustimmung zum Kantonsanteil von 486'000 Franken am Projekt. – Es geht um ein Kreditgeschäft, um einen Beitrag, den der Kanton gewähren kann. Heutzutage gibt es keine kleinen Kredite mehr. Deshalb ist der Vorwurf, man habe zu wenig Herzblut investiert, nicht hinzunehmen. Der Finanzdirektor stimmt einer Ausgabe von 486'000 Franken nicht einfach so zu. Dasselbe gilt für den Vorwurf, das Geschäft sei schlecht dokumentiert. Es geht um eine Brücke von der einen auf die andere Seite der Linth. Diese kostet rund 970'000 Franken. Dieser Betrag geteilt durch zwei ergibt den Kantonsanteil. Darüber müssen keine Bücher geschrieben werden. – Der Regierungsrat hat dem Kredit zugestimmt, weil der Langsamverkehr sicherer wird – das kann niemand bestreiten.

Detailberatung

Das Wort wird nicht verlangt.

Abstimmung: Der Antrag der Kommission obsiegt über den Antrag des Regierungsrates mit 29 zu 25 Stimmen. Der Verpflichtungskredit von 486'000 Franken für den Linthsteg wird nicht gewährt.

§ 473

Ausbau der Geschützten Operationsstelle, Teil Nord, zu einem Rechenzentrum; Verpflichtungskredit von 955'000 Franken

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

Eintreten

Emil Küng, Obstalden, Kommissionspräsident, beantragt namens der einstimmigen Kommission Eintreten und Zustimmung zur Vorlage des Regierungsrates mit einer kleinen redaktionellen Änderung. – Die Kommission sah in der Vorlage folgende Pluspunkte: Kanton, Kantonsschule und Kantonsspital arbeiten zusammen; eine zentrale statt unübersichtlich viele dezentrale Lösungen; Synergien in Betrieb, Unterhalt und Wartung; höhere Versorgungssicherheit für die Anlage; geeigneter Standort in der Geschützten Operationsstelle (GOPS). In der Kommission wurden auch Fragen aufgeworfen. So liegt die Höhe des verlangten Kredits mit 955'000 Franken sehr nahe an der Grenze zu einem Kredit, der durch die Landsgemeinde zu beschliessen wäre. Ebenso scheint das Honorar für die Gebäudetechnik – veranschlagt mit 117'050 Franken – sehr hoch. Dies waren die kritischsten Anmerkungen in der Kommission. Die Gesamtsumme von 955'000 Franken sei jedoch sorgfältig berechnet, enthalte eine Bauherrenreserve von 15 Prozent und sollte deshalb eingehalten werden können, hiess es vom Departement. Das Honorar für die Gebäudetechnik falle zwar hoch aus, sei auf Basis der SIA-Normen aber korrekt berechnet. Es sei wegen der anspruchsvollen Aufgabe gerechtfertigt. Sorgfältige Planung verhindere Folge- und Zusatzkosten

Hans-Jörg Marti, Nidfurn, Kommissionsmitglied, spricht sich für die FDP-Fraktion für Eintreten und Zustimmung zum Kredit aus. – Die derzeit acht dezentralen Standorte der Server der kantonalen Verwaltung sind nicht optimal. Zumal die Räumlichkeiten teilweise unzureichend sind. Durch die Realisierung eines zentralen Rechenzentrums in der GOPS stehen eine ideale und moderne Umgebung sowie genügend Platz für notwendige Ausbauten zur Verfügung. – Mittelfristig muss der Kanton aus Sicht der FDP-Fraktion die gemeinsame EDV-Plattform der Gemeinden, Glarus hoch3, in seine EDV-Abteilung integrieren. Effizienz- und Effektivitätsanalysen machen keinen Sinn, wenn am Ende ein Effizienz steigerndes Instrument nicht genutzt wird. Die Integration von Glarus hoch3 in die kantonale Verwaltung würde dabei helfen, das oft erwähnte Nadelöhr bei der Löntschbrücke in Netstal zu entschärfen. – Die Planungskosten für das Rechenzentrum und die Sanierung der GOPS sind horrend und machen rund einen Viertel der gesamten Kosten aus. Sie werden mit der Komplexität des Projekts begründet. Legt man den SIA-Tarif zugrunde, so hätte insgesamt 39 Wochen lang geplant werden müssen. In der Privatwirtschaft gilt dieser Tarif nicht als gegeben. Dort geht man von Abschlägen von 30–40 Prozent aus. Das ist eine Frage der Verhandlung, die Aufgabe der kantonalen Verwaltung ist. Wenn überall gespart werden muss, soll hier nicht das Geld für Planungskosten verschwendet werden. Die SIA-Tarife müssen, vielleicht auch im Rahmen der Baudirektorenkonferenz, diskutiert werden. Da kann einiges gespart werden.

Regierungsrat *Röbi Marti* beantragt Zustimmung zum Kredit für den Ausbau der GOPS zu einem Rechenzentrum. – Die Sicherheit der Informatik ist nicht mehr gewährleistet. Seit längerem wurde nach einer zentralen Lösung gesucht, die nun in der GOPS gefunden wurde. – Die Vorlage beinhaltet Kostenschätzungen. Auftragsvergaben erfolgen erst nach der Projektierungsgenehmigung durch den Regierungsrat, allenfalls durch den Departementsvorsteher. Es geht nun also nur um die Genehmigung des Projekts, nicht um die Vergabe von Planungsleistungen. Für das Pflichtenheft für das Bewilligungsverfahren und die Ausschreibung musste ein erster Teil in Auftrag gegeben werden. Falls das Projekt nun vom Landrat genehmigt würde, kann bereits gesagt werden, dass insgesamt 43'802 Franken weniger Kosten anfallen, als geschätzt. Es wird kein Geld verschwendet.

Detailberatung

Ausgangslage/Projektverlauf

Fritz Weber, Netstal, unterstützt die Genehmigung des Kredits und erkundigt sich über die künftige geschützte Sanitätsstelle. – Die Beschreibung der Ausgangslage und die Chronologie Projektverlauf werfen mehr Fragen auf, als sie beantworten. Dass die Bauten und Anlagen der bestehenden GOPS nicht mehr den heutigen Vorschriften und Normen entsprechen, wird in den zur Verfügung gestellten Unterlagen detailliert dokumentiert. Fakt ist, dass der Kanton weiterhin eine GOPS benötigt: Das Bevölkerungs- und Zivilschutzgesetz verpflichtet den Kanton, eine geschützte Sanitätsstelle zu unterhalten und zu betreiben. Die entsprechende Zivilschutzverordnung schreibt vor, dass rund 300 Liegeplätze bereitgehalten werden müssen. Dennoch muss heute beschlossen werden, dass die bestehende GOPS umgenutzt resp. zurückgebaut wird. In den Unterlagen wird knapp erwähnt, dass die Kosten für den Ausbau der GOPS im Budget 2014 eingestellt und im Finanzplan 2015–2018 enthalten sind. Zu den Folgekosten wird versichert, dass es für Bund und Kanton günstiger ist, die erforderlichen geschützten Liegeplätze im vom Bund nicht mehr benötigten Militärspital bereitzustellen. Über dieses Militärspital ist fast nichts bekannt – weder über Grösse noch Zustand. Ebenso fehlen jegliche Angaben, wann diese Anlage durch den Kanton übernommen wird und welche Mittel dazu benötigt werden. Es wäre wertvoll, über Aussagen zur künftigen geschützten Sanitätsstelle zu verfügen, bevor die alte GOPS abgebrochen wird.

Regierungsrat *Rolf Widmer* versucht, die Fragen des Vorredners zu beantworten. – Für die Aufgabe einer Geschützten Operationsstelle setzt das Bundesgesetz die Zustimmung des Bundesamtes für Bevölkerungsschutz voraus. Dieses hat dem Kanton Glarus die Erlaubnis unter der Bedingung erteilt, dass entweder ein geschütztes Spital oder geschützte Sanitätsstellen erstellt werden. Mit dem VBS wird momentan über den Kauf des Militärspitals verhandelt. Dieses Militärspital ist leer und in einer ähnlichen Situation wie die GOPS selbst: Die Anlagen sind völlig veraltet, nicht mehr nutzbar. – Das VBS steht einem Verkauf positiv gegenüber. Somit könnte der Kanton Glarus seiner Pflicht nachkommen und geschützte Liegestellen bereitstellen. Das Bundesamt für Bevölkerungsschutz wiederum erstattet dem Kanton den Kaufpreis. Für den Kanton bedeutet das am Ende also ein Nullsummenspiel. Das war auch die Bedingung des Kantons.

Abstimmung: Der Antrag der Kommission mit der Ergänzung, dass auch die Bauherrenreserve von 125'000 Franken die Mehrwertsteuer von 8 Prozent beinhaltet, wird einstimmig angenommen.

Der *Vorsitzende* beendet die Sitzung. Die Traktanden 10 und 11 werden verschoben.

§ 474 Mitteilungen

Der *Vorsitzende* wünscht stellvertretend für die Mitglieder des Landrates dem aus gesundheitlichen Gründen zurückgetretenen Land- und Ständerat This Jenny viel Kraft bei der Bekämpfung seiner Krankheit. Jenny war seit 1994 Land- und seit 1998 Ständerat. Die Voten des Politikers, den man nicht in eine Schublade stecken könne, würden vermisst. Stets habe er die Sache, nicht die Partei, in den Vordergrund gestellt. – Nach der Sitzung treffen sich das erweiterte sowie das geschäftsführende Büro zu einer Sitzung. – Ebenso findet im Anschluss der Spitalnachmittag statt. – Gratulationen: Corina Mani, Ennenda, und

Rahel Thoma, Haslen, 1. Platz an den Junioren-Schweizermeisterschaften im Curling mit dem Team Bern-Glarus;. Glarner Sportschützen, 2. Platz an den Luftgewehr-Schweizermeisterschaften; Tom Elmer, Glarus, 3. Platz an den Hallen-Schweizermeisterschaften über 800 Meter (neuer Schweizer Rekord in der Kategorie U18). – Die nächste Sitzung findet am 5. März 2014 statt.

Schluss der Sitzung: 11:26 Uhr.

Der Präsident:

Der Protokollführer: